

Le problème de la signalisation ...

LE NUMÉRO

1^{fr.} 25

MOTO REVUE

TOUS LES
SAMEDIS

MOTOS - SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

et
Motocyclisme
Automobilisme

19^e ANNÉE — N° 438

1^{er} Août 1931



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

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

Au cours de Paris-Les Pyrénées-Paris, les coureurs durent, dans les lacets des cols, déployer des prodiges d'endurance pour vaincre les difficultés que les routes de montagne avaient accumulées sous leurs roues.

SAN SOU PAP

ROVIN - SAN SOU PAP

SAN SOU PAP - ROVIN

MÉDAILLE D'OR

TOUR de FRANCE

Coupe ANSALDO (Toutes Catégories)

1^{er} STERNY sur 250 cmc. gagnée définitivement
3^{ème} ANNÉE CONSÉCUTIVE

MÉDAILLE D'OR

PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

Catégorie 250 cmc. 1^{er} ex æquo STERNY (Sans Pénalisation)

Coupe du Roussillon (Motos et Cyclecars)

COTE DE DOULLENS

Catégorie 1000 cmc. 1^{er} FRANCISQUET, moyenne 171 k. 429
Record général toutes catégories motos et voitures

Catégorie voiture course 750 cmc. 1^{er} PÉGULU, moyenne 120 km. (Record), ancien record 83 km. 326

COTE DE SAFFRES

Catégorie 100 cmc. 1^{er} BARNAVOL, moyenne 66 km. 547

Chaîne réglable

Frein moyen



Moteur bloc

inusable

PRIX: 1.500 Francs

Catalogue M. R. Franco - 114, Bd de Valmy COLOMBES (Seine)

ROVIN

Paris les Pyrénées Paris

5

MALGRÉ la sévérité du parcours, malgré l'inclémence du temps, l'équipe PEUGEOT, de 9 coureurs, termine brillamment l'épreuve (à l'exception de Miss FOLEY, victime d'une défaillance à 50 km. du but) et s'adjuge :

Premières Places

5
MÉDAILLES
D'OR

4 COUPES

(Coupe du TOURMALET, groupe blanc.
Coupe du TOURMALET, groupe bleu.
Coupe de la Maison du Tourisme de BIARRITZ. - Coupe des Dames).

En 250 cmc. PAHIN
MARCIAU, Agent à Montluçon
PÉAN

En 350 cmc. NARCY, Agent à Bourges
HUET, » Argentan
BOCHAT, » Quimper
PREJOUX, » Chambéry
VENDEL, » Falaise

3 MÉDAILLES D'ARGENT

Premiers ex æquo sans pénalisation - Médaille d'Or.

Médaille d'argent.

Premiers ex æquo, sans pénalisation - Médaille d'Or.

Médaille d'argent.

Aucune autre marque ne remporte un succès aussi éclatant

Peugeot

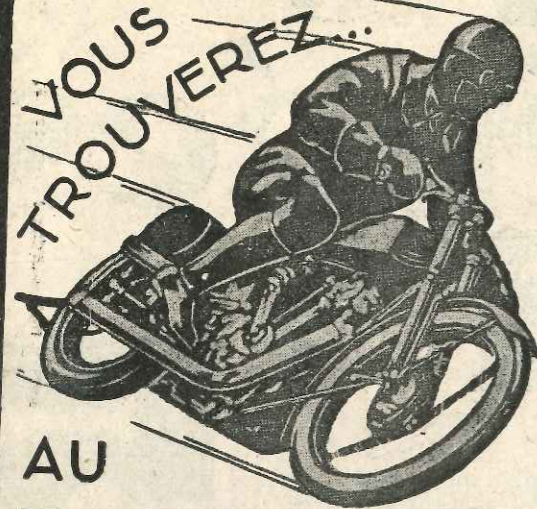
Publ. J. BAZAINE

Magasin d'Exposition et de Vente pour la région Parisienne : 71, Av. de la Grande-Armée, PARIS-16^e

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

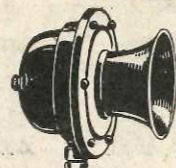
LIVRAISONS EXTRÊMEMENT
RAPIDES

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

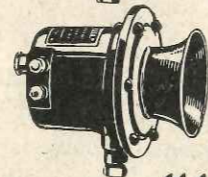
avertisseurs

KLAXON

pour
motos



KIFONET-MOTO
émail noir, pavillon court
6 v., complet fil et bouton.
Prix : 65 fr.



KLAXONET-MOTO
émail noir, pavillon court
6 v., complet fil et bouton.
Prix : 125 fr.

Notice spéciale franco

KLAXON

Bureau et Ateliers : 39, Avenue Marceau, COURBEVOIE
Magasin de Vente : 31, rue Daru, PARIS (8^e)

CAMPHONINE

LE PLUS PRATIQUE
LE PLUS EFFICACE
LE MOINS COUTEURS DES

DÉCALAMINANTS

Mélangé à l'essence,
curatif ou préventif
suivant la dose, il

OPÈRE EN SERVICE NORMAL

La Cartouche : 20 fr. — FRANCO

La Cartouche-Moto : 9 fr.

39, rue de Châteaudun, PARIS

— Chèques Postaux : 1338-47 —

LE TÉNOR Cicca L'AVERTISSEUR A GRANDE PUISSANCE POUR MOTOCYCLETES

Possède les qualités bien connues du célèbre Ténor Électrique CIOCCA

**HARMONIEUX,
VIBRANT,
CLAIR,**

C'est l'avertisseur attendu par tous les motocyclistes.

Il fonctionne par friction sur la roue et se pose avec la plus grande facilité.

Sa portée dépasse 1 kilomètre
QUI L'ENTEND L'ACHÈTE

Prix complet : Frs 249,80
VOTRE SÉCURITÉ L'EXIGE



114 AVENUE DES CHAMPS-ÉLYSÉES - PARIS

Saroléa

"LES MOTOS DE QUALITÉ"

DANS LA DURE ÉPREUVE

PARIS - LES PYRÉNÉES - PARIS

Catégorie 500 cc. Solo

1^{er}

ex æquo BOUTILLIER

TERMINANT sans aucune PÉNALISATION

et enlevant

LA MÉDAILLE D'OR

Huile CASTROL - Pneus ENGLEBERT - Magnéto BOSCH - Chaîne RENOOLD - Selle TERRY - Carburateur AMAL

AGENTS PARTOUT EN FRANCE

MAISON SAROLÉA, S^{té} A^{me} — HERSTAL-LIÉGE (Belgique)

DOLLAR

DRESCH

GNOME

F.N. —

Achat au comptant
et reprises de
toutes motos
Crédit 12 et
18 mois
sans
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 —

DÉFENSE GRATUITE DEVANT LES TRIBUNAUX

PIÈCES HARLEY ET INDIAN SOLDÉES A 50 %

Les nouveaux succès de Mobiloil dans...

PARIS LES PYRÉNÉES PARIS

Cette fameuse épreuve de tourisme qui est incontestablement une des plus difficile de l'année, a permis à Mobiloil d'affirmer une fois de plus sa valeur en remportant les brillants succès suivants :

13 médailles d'or :

Pahin, Marciau, Huet, Bochat, sur Peugeot.
Orenga, Vivière, sur Automoto.
Lavaine sur Calthorpe - Fournival sur Ravat.
Naas, Bernard, sur Gnôme et Rhône.
Richard, Lhuissier, Lefort, sur F. N.

5 médailles d'argent :

Péan, Préjoux, Vendel, sur Peugeot.
Bourra, sur Majestic - Mercier, sur Automoto.

Le Challenge des Pyrénées :

Groupe rouge : à Gnôme et Rhône, avec Naas et Bernard.

Le Challenge du Tourmalet :

Groupe bleu à Peugeot, avec Péan-Pahin.
Groupe blanc à Peugeot, avec Huet-Bochat.

Le Challenge du Massif-Central :

Groupe blanc à F. N., avec M. Richard-Lefort.

Ajoutons que Bernard sur Gnôme et Rhône a réalisé avec Mobiloil le meilleur temps toutes catégories au cours de l'ascension du Puy-de-Dôme.

Ce sont là des performances dont la simple constatation apporte à Mobiloil le nouveau témoignage du succès des brillants champions qui lui font confiance.

Partout, toujours, employez



Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY S. A. F.

RENÉ GILLET

A LA COURSE DE COTE DE DOULLENS

renouvelle sa performance

DE LA COURSE DE COTE DE CHATEAU-THIERRY

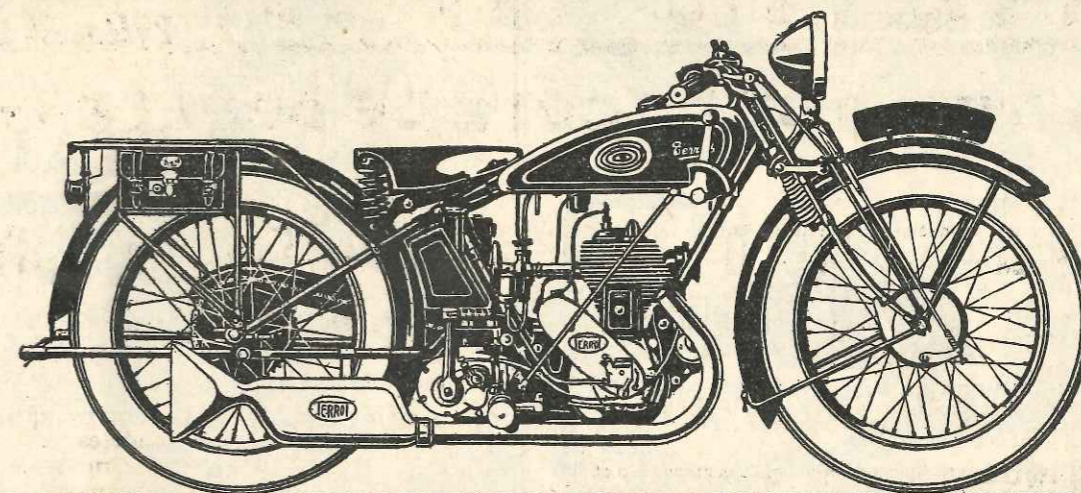
sur une 750 cmc. strictement de série, soupapes latérales
GOURU bat le record de sa catégorie, malgré le handicap
du poids du conducteur.

Demandez les Nouveaux Catalogues 

pour les modèles 350,
750 et 1000 cmc. avec
ou sans suspension
arrière élastique

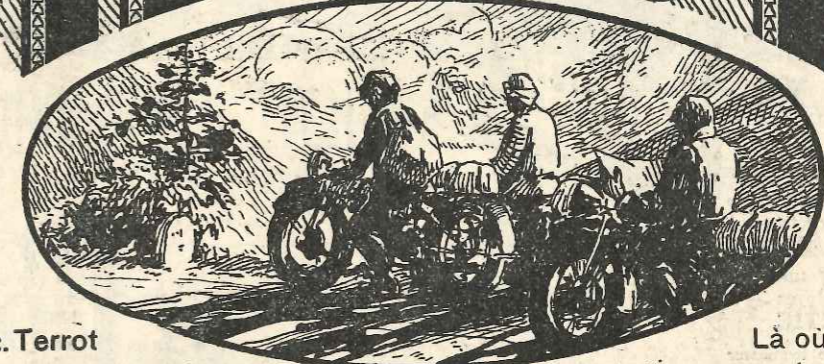
aux Etablissements RENÉ GILLET et C^{ie} 128, Route d'Orléans
MONTROUGE (Seine)

PENDANT VOS VACANCES
FAITES DU TOURISME EN MOTOCYCLETTE SUR UNE



350 cc.

TERROT



Sur une 350 cc. Terrot
vous visiterez votre
pays dans des condi-
tions d'économie et
de rapidité insoup-
çonnées et avec le
maximum d'agrément.

La où s'arrête l'auto la
motocyclette continue.

Sur le plus mauvais
chemin, sur la plus
forte rampe, la 350 cc.
Terrot poursuit sa
marche et elle arrive.



350 cc. STANDARD, type HST
Soupapes latérales, 3 vitesses
pneus 26x3,5 4575 frs

350 cc. LUXE, type HL
Soupapes latérales, cadre semi-
berceau, pneus 27x4 4950 frs

4 MODELES

350 cc. Supersport STANDARD, type HSST
Culbuteurs, 2 échappements, 3
vitesses, pneus 26x3 5400 frs

350 cc. Supersport LUXE, type HSSL
Culbuteurs, carter sec, 2 éch., 3 vit.
cadre semi-berceau, pneus 27x4. 5850 frs

Catalogue franco sur demande adressée aux Etabl^{ts} TERROT à Dijon (Côte d'Or)

641

VOUS QUI FAITES DE LA ROUTE

...et
qui voulez
entretenir efficace-
ment 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 défi-
nitive 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
dans les bonnes maisons
de cycles et d'automobi-
les.

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

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

GRATTEZ BIEN
RÉPARATION
INSTANTANÉE
DES CHAMBRES
A
PA
RUSTINES
PEU
SANS
SANS
SANS
RUSTINES
VULCANISATION
AUTOMATIQUE
SE POSENT
MÊME
SANS DISSOLUTION
SANS ESSENCE
SANS RIEN

RUSTINES
LA GRANDE MARQUE FRANÇAISE



VI

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

VII



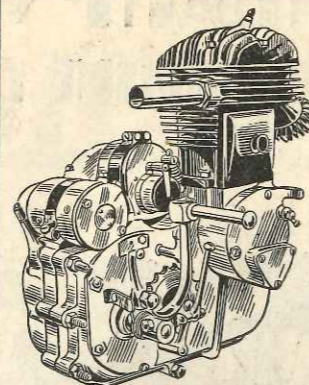
Vous pouvez vous fier entièrement à la protection du

SUPER CASQUE AMO BLINDÉ

IL VOUS SAUVERA LA VIE si l'occasion s'en présente, mais n'allez pas croire qu'il ne se rendra utile qu'en cas d'accident. Le Super Casque AMO présente beaucoup d'autres avantages. C'est une coiffure

PRATIQUE protégeant de la pluie, du vent, du froid et même de la chaleur.
ET
AGRÉABLE parce que légère, douce à la tête et présentant l'aspect élégant du serre-tête.

Toutes ces qualités essentielles font du
Super Casque "AMO"
 la Coiffure idéale du Motocycliste
125 fr. -- Visière rigide 7 fr. en sus
 CATALOGUE GRATIS
 Ets AMO, fabricants, 23, rue Descombes, PARIS-17^e



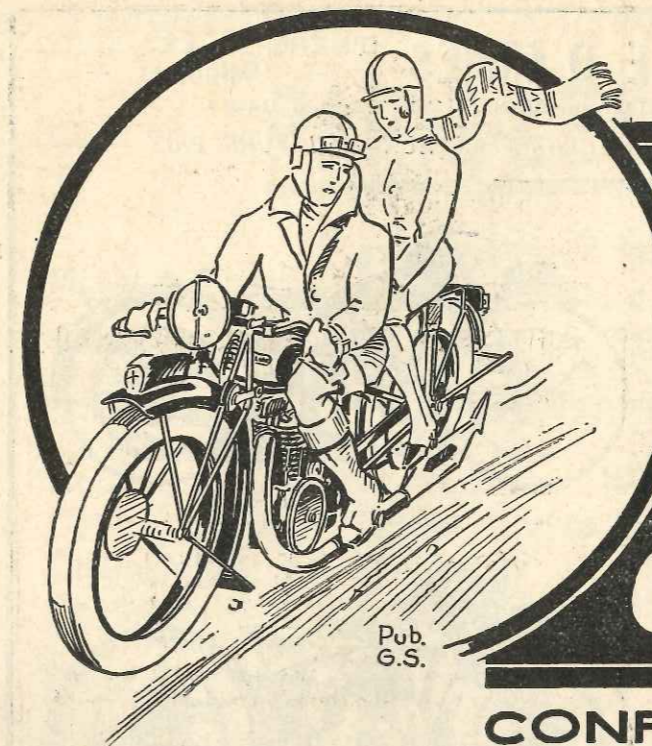
La Course
 Paris - les
 Pyrénées - Paris
 a été l'occasion
 pour
STAUB

de remporter de nouveaux succès avec :
MAURY 1^{ers} sur CP 350 cmc.
 et **JEAN 1^{er} ex æquo** sur CP 500 cmc.
 qui ont terminé la dure épreuve sans pénalisation
DOUBLET sur moto **WHITE-STAR**
 qui termine sans aucun ennui mécanique

Les blocs-moteurs **STAUB** qui les équipaient sont d'une résistance à toute épreuve et leur état mécanique est parfait après la formidable randonnée

Demandez l'avis de tous les possesseurs de Blocs-moteurs, moteurs et boîtes de vitesse **STAUB**

26 à 30, rue Jules-Ferry à COURBEVOIE



Pub.
G.S.

Voyagez à deux!

CONFORTABLEMENT ET
 ECONOMIQUEMENT
 SUR MOTOCYCLETTES

DOLLAR

BLOC MOTEUR "CHAISE" A CULBUTEURS

CHASSIS ACIER FORGÉ

GRAND PRIX
 d'AQUITAINE

Cat. 175: **1^{er}** DUBOIS

sur
DOLLAR
 avec BLOC MOTEUR
 CHAISE de série
 Battant toutes les cat. supérieures

Côte de Mombazillac

Cat. 175: **1^{er}** SIGALAS

sur
DOLLAR
 RECORD BATTU

Tous les modèles **DOLLAR** sont livrables avec la suspension arrière

3 cv. { Bloc Moteur "CHAISE". 3.995 fr.
 Eclairage par alternateur.

4 cv. { Bloc Moteur "CHAISE" 4.950 fr.
 châssis acier forgé.

5 cv. { Equipement électrique 5.950 fr.
 Phare - Dynamo - Accus
 Avertisseur.

Ets **DOLLAR**

19 P. Quai de la Marne
 Joinville-le-Pont
 (Seine)

Veillez m'adresser votre catalogue illustré ainsi que vos conditions de vente à crédit.

M. _____
 Rue _____
 Ville _____
 Dépt _____

12 MOIS DE CREDIT

SANS MAJORATION

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

Rodage

1^o Pour le rodage de vos soupapes faites ce travail à l'**HERMETIC-RODEX**
 2^o Pour obtenir un joint parfait employez l'**HERMETIC**.

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

L'Hermetic-Rodex

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

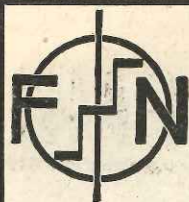
Veillez m'envoyer contre mandat-poste de 14 frs inclus votre nécessaire comprenant :

1 boîte Hermetic-Rodex mixte
 1 boîte Hermetic joints

Nom : _____
 Rue : _____
 Ville : _____

LES HUILES POUR MOTEURS

SONT
RAFFINÉES
 EN
FRANCE



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

Nouveaux Succès de la F. N. :

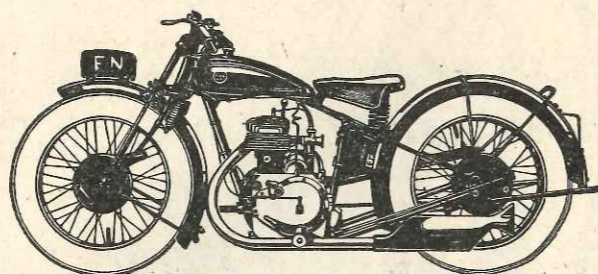
PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS 1931

L'Épreuve la plus pénible de la saison et qui a entraîné le plus grand nombre d'abandons et de pénalisations.

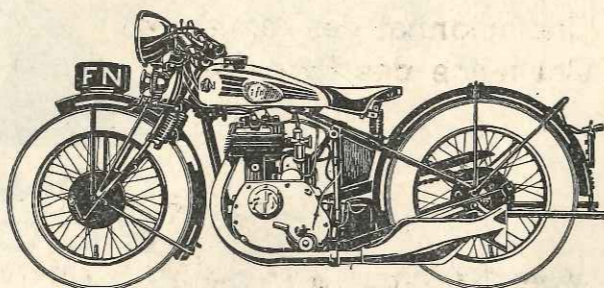
3 Motos **RICHARD**
F.N. **LHUISSIER**
engagées **LEFORT**

tous trois sur moto F.N. 350 cmc. type STANDARD à soupapes latérales, ont terminé tous trois **PREMIERS sans pénalisation**, s'adjugeant **TROIS DIPLOMES de GRANDES MÉDAILLES D'OR** et la **COUPE DU MASSIF CENTRAL**.

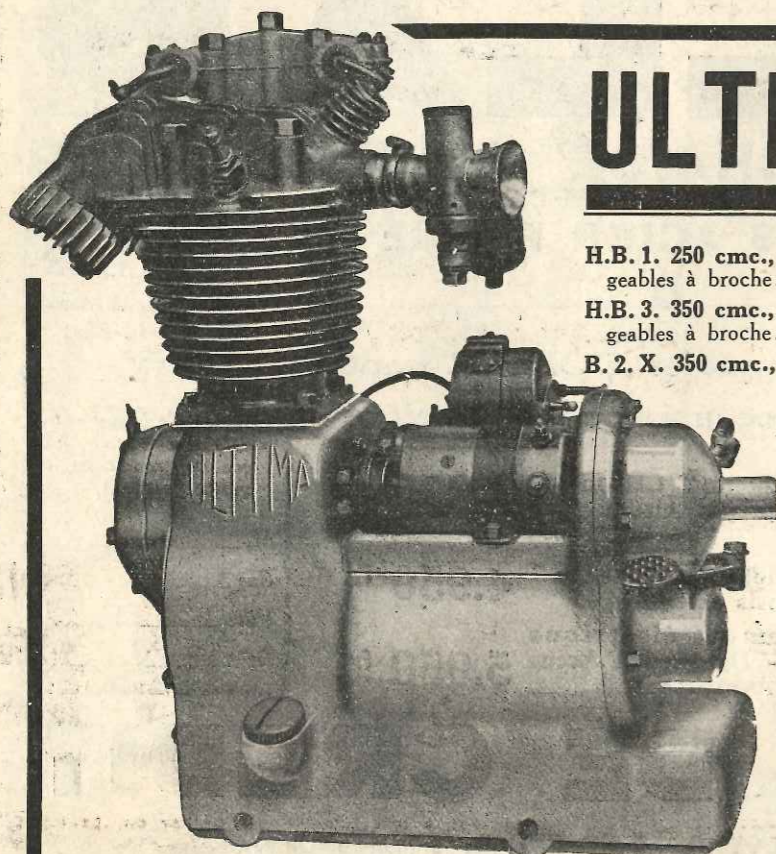
Magnétos **BOSCH** - Huile **MOBILLOIL** - Bougies **LISSEN**
Batteries **HUITRIC** — Chaînes **RENOLD**



350 cmc. Standard



500 cmc. Touriste Luxe



ULTIMA 6 modèles de grande sécurité... livraison immédiate...

H.B. 1. 250 cmc., 3 CV, 4 temps, chaîne-chaîne, roues interchangeables à broche. 3.700 fr.

H.B. 3. 350 cmc., 4 CV, 4 temps, chaîne-chaîne, roues interchangeables à broche. 3.950 fr.

B. 2. X. 350 cmc., luxe, 4 CV, 4 temps, chaîne-chaîne, roues interchangeables à broche 4.350 fr.

D. 1. 350 cmc., 4 CV, 4 temps, transmission par cardan, roues interchangeables à broche. 6.500 fr.

D. 2. 350 cmc., 4 CV, 4 temps, soupapes en tête, transmission par cardan, roues interchangeables à broche . . . 7.200 fr.

D. 3. 500 cmc., 5 CV, 4 temps, soupapes en tête, transmission par cardan, roues interchangeables à broche . . . 7.850 fr.

Sidecar, châssis entièrement brasé, carrosserie bordino tout acier 1.750 fr.

CATALOGUE SUR DEMANDE

Éts ULTIMA 24 à 24 ter, rue C^e Faurax
— LYON (6^e) —

Les résultats d'une journée...

PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

Motos 250 cmc. **1^{ers} ex æquo** STERNY (**ROVIN-SAN-SOU-PAP**)
BILA (**A. J. S.**)
Voitures 1.100 cmc. IXRAY, sur **PEUGEOT**

Coupe du M. C. du Roussillon STERNY (**ROVIN-SAN-SOU-PAP**)
Coupe du Massif Central, Groupe Bleu BILA (**A. J. S.**)
Championnat des Montagnes IXRAY (**PEUGEOT**)
Challenge des Pyrénées IXRAY (**PEUGEOT**)

COURSE DE COTE DE DOULLENS

Moto 100 cmc. **1^{er}** RAPEAU (**MOTOPÉDALE**) — Record battu
» 125 cmc. — GRUYÈRE (**A. G. S.**) — Record battu
» 175 cmc. — SOURDOT (**MONET-GOYON**) — Record battu
» 250 cmc. — ANDREINO (**CLÉMENT-GLADIATOR**) — Record battu
» 750 cmc. — GOURU (**RENÉ GILLET**) — Record battu
Voiture 3^e catégorie : **1^{er}** NEBOUT (**BUGATTI**)

COURSE DE COTE DE SAFFRES

Moto 175 cmc. **1^{er}** HOMMAIRE (**MONET-GOYON**)
» 350 cmc. **1^{er}** HOMMAIRE (**MONET-GOYON**)
Sidecar 350 cmc. : **1^{er}** HOMMAIRE (**MONET-GOYON**)

Tous utilisaient naturellement

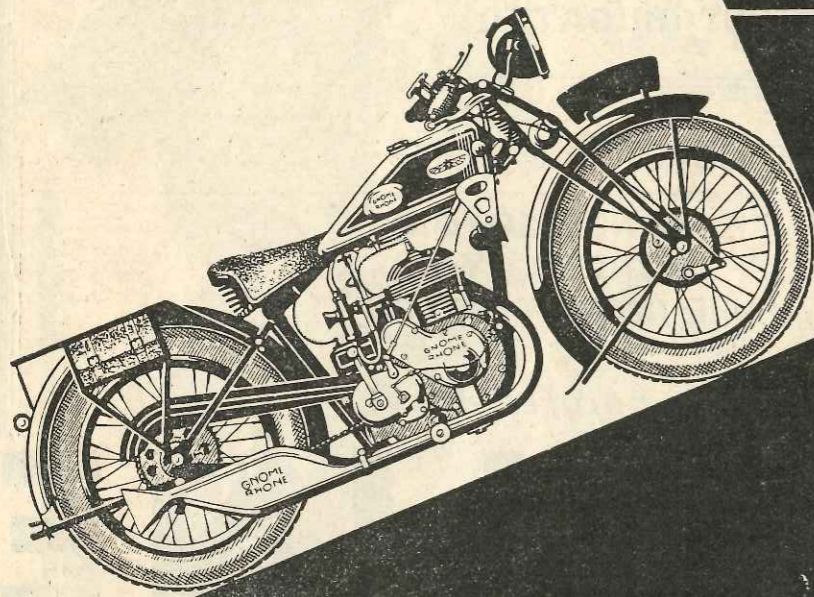
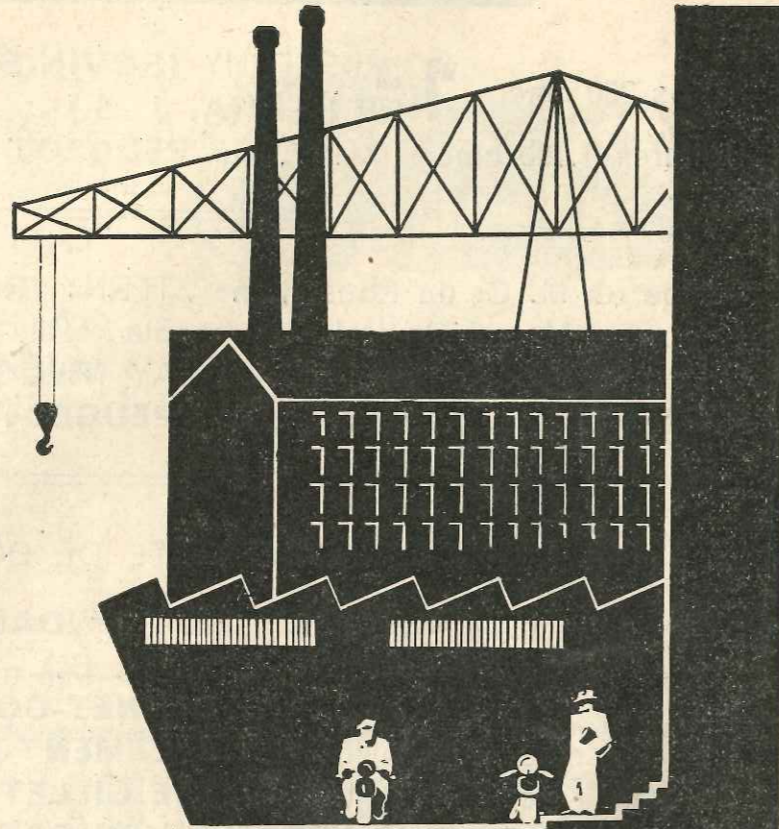
KERVOLINE

L'HUILE QUI S'IMPOSE PAR SES QUALITÉS

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

GNOME-RHONE

**LA MOTO
DE L'HOMME
D'AFFAIRES ET DU
TRAVAILLEUR**



**BLOC-MOTEUR A
SOUPAPES LATERALES**

**MOTO 4 CV 306^{cm3}
4750 F.**

**MOTO 3 CV 250^{cm3}
4500 F.**

GNOME et RHONE, 34, rue de Lisbonne, PARIS

Mag. de vente : 49, Av. de la Grande-Armée, Paris — Succursales : LILLE, LYON, MARSEILLE, TOULOUSE

RÉDACTION, ADMINISTRATION
ET PUBLICITÉ:

51, Rue Vivienne, 51
PARIS (2^e)

TÉLÉPHONE:

CENTRAL 03-81
CENTRAL 08-24
C/C Postal 29.737

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

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

Fondée en 1913

MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE
PARAISANT LE SAMEDI

CAMILLE LACOME
Directeur-Fondateur

ABONNEMENTS

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

PRUDENCE OU ADRESSE

Le conducteur provincial qui vient dans la région parisienne se trouve un peu désorienté. A Paris même, au moins dans les grandes artères, la circulation est bien réglée, grâce à une police experte, mais dans la banlieue il n'en est pas de même. Beaucoup de conducteurs donnent l'impression d'une témérité excessive et de nombreux accidents sont évités de justesse. Et pourtant les accidents sont rares si on considère le nombre formidable des véhicules en circulation. En province où la circulation est beaucoup moins dense et où la majorité des conducteurs est prudente, les accidents sont proportionnellement plus nombreux. Il y a donc un apparent paradoxe, qui s'explique par la moindre virtuosité des conducteurs et leur moindre sang-froid. Nous parlons d'une manière générale, car il y a en province des as du volant ou du guidon. Mais en somme si nous comparons d'une manière globale les conducteurs de province, les premiers semblent l'emporter par l'adresse. Ils circulent dans des conditions plus difficiles, se trouvent à chaque instant dans des situations délicates qui exigent une réaction instantanée et ils finissent par acquérir une belle dose d'expérience et d'adresse.

Ce qui peut paraître surprenant c'est que ces conducteurs quand ils se lancent sur les grandes routes, aient des accidents. Leur adresse disparaît-elle dès qu'ils quittent la capitale ? C'est peu vraisemblable. Leurs réflexes deviennent-ils plus lents, une brusque transformation physiologique s'effectue-t-elle en eux. C'est peu vraisemblable. Les risques sont-ils d'une nature différente ? Ne proviennent-ils pas de l'apparition inopinée d'obstacles et particulièrement de véhicules débouchant de routes transversales tout comme dans les rues d'une grande ville quand il n'y a pas d'agent. Il peut, au premier abord, paraître étrange que la diminution du nombre des obstacles puisse multiplier les chances d'accidents. Il en est pourtant ainsi. Tout d'abord sur une route qu'on voit libre, on roule plus vite, ce qui, en cas d'une rencontre, limite le temps de manœuvre et augmente la gravité de l'accident. En ville la collision se produit à allure réduite et tout se borne en général, à des dégâts matériels. Sur la route ce sont des blessures graves ou des morts. Ensuite, la rareté des obstacles permet au conducteur de se relâcher, de prêter moins d'attention à la route, et de se laisser surprendre. Il en résulte donc un moment d'hésitation, un ralentissement des réflexes, et assez souvent même des fausses manœuvres. Dans tous les domaines de l'activité humaine, la virtuosité et la confiance qu'elle engendre, peut jouer de vilains tours. Un virtuose fera des fausses notes lorsqu'il exécutera négligemment un morceau de débutant. Un mathématicien illustre se trompera dans un problème élémentaire.

Nous avons vu sur les vélodromes des champions battus parce que trop confiants en leur supériorité, ils ont commis une faute de tactique. De même le conducteur d'une adresse indiscutable, qui conduit avec négligence parce que la route ne présente aucun passage difficile est exposé à de désagréables surprises. Nos merveilleux engins modernes ne donnent plus l'impression de vitesse, on est bien étonné de voir le chiffre auquel grimpe l'aiguille de l'indicateur de vitesse. Les freins sont si puissants qu'on finit par oublier qu'une certaine distance est nécessaire à l'arrêt, et que cette distance croît rapidement avec la vitesse. Nous en venons donc à cette conclusion

SOMMAIRE

N^o 438
du 1^{er} Août 1931

La Moto et la route, par I. Tolou.	638
Par-ci par là.....	639
Soupapes latérales, par H.-P. Borestroke.....	640
Le problème de la signalisation, par Luoff.....	642
Paris-les Pyrénées-Paris.....	644
Peut-on passer ? par Gardemat.....	647
Le deux-temps classique, par H.-P. Borestroke.....	649
Assurances.....	651
Dépôts difficiles, par Regairaz.....	652
Nos constructeurs.....	654
Le Sport.....	655
Primes.....	656

que la virtuosité n'a de valeur que si on conduit avec attention. Nous avons pu constater d'après des statistiques le phénomène suivant : c'est que les candidats reçus au permis de conduire ne provoquent guère d'accidents pendant les six mois qui suivent la délivrance du permis, mais qu'il n'en est malheureusement plus de même dans le second semestre, alors que normalement ils devraient être plus adroits qu'au début. Mais hélas, ils ont l'impression qu'ils savent conduire, et ils roulent plus vite et sans attention. La prudence consiste plutôt à faire attention d'une manière constante qu'à rouler à un train d'escargot.

Le fait suivant a du reste souvent été remarqué, c'est généralement quand on va doucement qu'il vous arrive un accident. En effet, du fait de l'allure ralentie à laquelle on roule, on s'imagine être à l'abri de tout accroc. On ne fait plus attention, on regarde le ciel, les champs et les petits oiseaux ; et tout à coup, une voiture surgit, et vous ne vous en apercevez que lorsque vous vous trouvez à plat-ventre sur son capot, ou sur la route, à côté d'elle.

Cela vient aussi de ce vieux préjugé qui veut que la vitesse seule soit dangereuse. Préjugé qui est trop répandu, même parmi certains initiés. Ce qui est dangereux ce n'est pas la vitesse par elle-même, mais bien la vitesse relative par rapport aux circonstances. Par exemple, il n'y aura aucun danger à rouler à 130 ou 140 à l'heure sur une route plate de la Beauce, où rien ne peut vous masquer l'obstacle ; mais il sera d'une rare imprudence d'aborder un carrefour masqué à 40 à l'heure. Cela est d'une évidence criante, et cependant beaucoup ne l'ont pas encore compris.

Le jour où les quelques vérités très simples, dans lesquelles pourrait se résumer toute la police de la route, seront comprises des usagers, il n'y aura plus, ou du moins que fort peu d'accidents. Ces vérités sont : prudence, connaissance de la machine que l'on pilote, connaissance de soi-même et de l'état momentané dans lequel on se trouve au moment où l'on conduit

La Moto

L'évolution rapide de la moto et de l'auto nécessite un réseau routier assez étendu et fort bien entretenu ; le nombre de plus en plus considérable de véhicules qui sillonnent en tous sens les routes de France, obligent les Services Publics à veiller avec une attention constante sur le bon état de ces voies de communication dont la plupart sont fort anciennes. Dès le début de l'histoire, les anciens Gaulois, d'après divers archéologues, ont construit certains chemins creux avec ornières taillées dans la pierre pour recevoir les chars. Quelque temps plus tard, les Romains à la suite de leur conquête, établirent des voies qui sillonnaient tout le pays ; ces voies romaines constituèrent le noyau du réseau routier français.

La plupart de ces voies, mal entretenues, se détérioraient pendant le moyen âge ; à plusieurs reprises les Etats Généraux se plaignirent, notamment en 1484, de l'état où elles se trouvaient. Une bonne partie de nos grandes routes modernes sont dues à Sully, à Richelieu et à Colbert. L'institution régulière d'un service des ponts et chaussées, en 1750, détermina de nouveaux progrès dont les plus sensibles ont été accomplis depuis la Révolution de 1789. Le XIX^e siècle a largement complété l'œuvre commencée, surtout en ce qui concerne les routes départementales et les chemins vicinaux dont il a entièrement constitué le réseau.

Aujourd'hui la France possède le réseau routier le plus complet et le mieux conditionné qui soit. Les routes sont divisées en trois catégories :

Les routes nationales (40.000 km.), larges de 11 à 14 mètres, entretenues par l'Etat ; elles relient Paris aux grandes villes et dessinent autour de la capitale une gigantesque toile d'araignée.

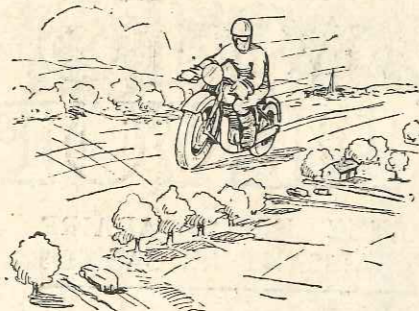
Les routes départementales (35.000 km.), larges de 8 à 10 mètres, entretenues par les départements.

Les chemins vicinaux (625.000 km.), entretenus par les communes.

La France a donc environ 700.000 kilomètres de routes diversés ; l'Allemagne, qui vient au second rang, n'en possède que 450.000 kilomètres environ pour une étendue de territoire à peu près équivalente.

Les routes sont des voies empierrées. Autrefois, on se contentait d'étendre une couche de pierres sur le sol ; les roues des voitures les broyaient et les enfouaient. Maintenant, on garnit les routes de pierres cassées en morceaux assez petits et on fait passer dessus, pour les tasser, un fort rouleau de fonte, généralement mû à la vapeur. Ce système d'empièrrement se nomme macadam, du nom de son inventeur, l'ingénieur écossais, Mac Adam. Les automobiles qui circulent maintenant sur les routes, de plus en plus nombreuses, soulèvent, à cause de leur vitesse, des poussières qui sont malsaines à respirer et qui nuisent aux récoltes avoisinant les routes ; de plus, les cailloux mis à découvert ne tardent pas à s'arracher et des trous se forment sur la chaussée. C'est pour éviter tous ces inconvénients qu'on répand, sur certaines voies, du goudron et autres produits analogues.

Les routes, faciles à établir dans les régions plates ou peu accidentées, exigent des travaux longs et fort coûteux dans les montagnes où il faut tantôt creuser le rocher, tantôt construire de grands remblais dominant des ravins au fond desquels mugissent des torrents. Les nombreux lacets qu'elles font à travers les flancs, nus ou boisés, réduisent la pente mais augmentent la longueur et donnent au tracé un certain pittoresque que l'on ne retrouve pas dans les routes de plaine qui sont généralement formées de longs tronçons de lignes droites. Les routes de montagne, agréables à parcourir, exigent de la part du conducteur une grande prudence et une vive attention. Leurs nombreux virages constituent autant de points dange-



et les routes

reux qu'il faut aborder sagement si l'on ne veut pas risquer à chaque instant un accident ; la visibilité y étant très restreinte, la vitesse devra se trouver réduite et, en raison des dangers qui peuvent se présenter, on devra être constamment maître de sa machine et se garder de commettre la moindre imprudence ou la plus petite étourderie qui, tout en étant insignifiantes par elles-mêmes, peuvent avoir des conséquences fort fâcheuses.

Les routes qui escaladent les montagnes sont parfois de véritables œuvres d'art dont l'édification a exigé beaucoup de science et d'audace. Pour atteindre les cols élevés des Pyrénées ou des Alpes, il a fallu de longs travaux pour en étudier le tracé d'abord, pour le réaliser ensuite. Quand on suit la route qui grimpe au Tourmalet ou au Galibier, on se rend compte alors de toutes les difficultés que l'on a rencontré pour établir de telles voies, si intéressantes à parcourir, mais qui donnent presque le vertige lorsque du sommet d'un col élevé, on jette un coup d'œil sur les pentes immenses plus ou moins abruptes qu'elles traversent et qu'elles dominent.

Quand les routes sont droites et bien entretenues, on peut rouler à une bonne allure sans courir de gros risques, mais, dès que l'on se trouve en présence de nombreux virages ou d'un sol en mauvais état, il est prudent de ralentir si on ne veut pas aller se jeter sur un véhicule qu'on n'aurait pas aperçu à temps ou s'exposer à voir, malgré leur réelle solidité, le cadre ou un axe de moyeu se casser sous l'effet des violentes secousses qu'impriment à la moto les désagréables « nids de poule ». Les routes au sol légèrement argileux deviennent glissantes à la suite des pluies qui ne font que détrempier légèrement la surface ; le motocycliste qui les emprunte risque, au moindre coup de frein un peu brutal ou dans un tournant pris un peu trop vite, de dérapier et de faire une chute qui pourra être d'autant plus grave que la vitesse à laquelle il roule sera plus élevée. Les routes goudronnées un peu trop bombées présentent le même inconvénient.

La signalisation sur les routes, devenue de plus en plus importante grâce aux efforts des Automobile-Clubs et aux généreux dons de certains grands établissements, permet au motocycliste de suivre sans difficulté au cours de ses randonnées, l'itinéraire qu'il aura préparé à l'avance. Actuellement, toutes les routes sont numérotées et faciles à repérer sur les cartes touristiques ; les bifurcations et les croisements portent des poteaux indicateurs ou de grandes bornes spéciales qui donnent d'utiles indications au touriste qui peut les voir et les lire d'assez loin sans être obligé de s'arrêter. Malgré les efforts réalisés il reste encore beaucoup à faire en ce qui concerne la signalisation dans certaines villes : les routes qui y conduisent deviennent parfois des rues étroites et sinueuses se confondant avec les autres rues ; le motocycliste ou l'automobiliste a des difficultés pour retrouver son véritable chemin et ce n'est qu'après des détours plus ou moins longs qu'il arrive à sortir de cet enchevêtrement de rues. Des plaques indicatrices bien placées et très visibles éviteraient facilement tous ces ennuis.

Dès qu'arrivent les beaux jours ensoleillés, la route semble lancer un séduisant appel au motocycliste qui est tout heureux de pouvoir se livrer de temps en temps à son sport favori et de parcourir tranquillement des régions intéressantes à visiter. Le charme qu'il éprouve à voir se dérouler sous ses yeux cette longue suite de panoramas splendides et de sites pittoresques est pour lui un plaisir sain et agréable d'autant plus captivant qu'il est ressenti plus fortement grâce à l'emploi de la moto qui permet de jouir réellement des beautés que la nature nous offre.

L. TOLOU.



PAR CI PAR LA

LE PASSAGE A NIVEAU D'ACHERES A VECU.

Le fameux triple passage à niveau d'Achères, celui que l'on avait qualifié avec quelque apparence de raison de « souricière » et de « guillotine », a vécu ! Et tous les motocyclistes s'en réjouiront avec nous. De quels accidents n'est-il pas responsable en effet ! Le chiffre de ses victimes est respectable, et c'est avec joie que nous saluons sa mort.

La route de dérivation a été inaugurée le 8 juillet, ainsi que les ponts qui permettent aux véhicules de franchir les lignes de chemin de fer de Paris au Havre.

PERMIS DE SIDECAR !

Il est de notoriété publique que les gendarmes sont généralement fort peu au courant des choses de la motocyclette. Mais un de nos lecteurs nous signale un fait qui dépasse les bornes : Des gendarmes l'arrêteraient parce qu'il avait 2 personnes dans son sidecar, et ce qui est pire, voyant son permis voiture, et son permis moto, lui demandèrent son permis de sidecar. D'après eux, il avait le droit de conduire des véhicules à 2 et 4 roues mais pas à 3.

Voyez-vous cela !...

CONSIDERATION

Il faut bien l'avouer, la moto est plutôt « mal vue » dans les milieux réputés chics. En France, dès qu'on a une certaine fortune, on tourne ses regards vers le quatre roues, plus confortable et surtout plus cher. Cela « pose » quelqu'un d'avoir une voiture !

Il n'en est pas de même en Angleterre, où des personnages notoires pratiquent le sport qui nous est cher. C'est ainsi que nous apprenons que George Robey, l'artiste bien connu vient de prendre livraison d'une 500 cmc à culbuteurs du modèle le plus récent.

Quand lirons-nous que Maurice Chevalier vient de passer commande d'une 500 cmc arbre à cames en tête ?

RÉCOMPENSES

Tous ceux qui parcourent la liste des prix des grandes épreuves automobiles et motocyclistes ont certainement été frappés par la grande différence de valeur des prix qui sont attribués aux pilotes de voitures et à ceux des motos. Pourquoi ces derniers touchent-ils moins que leurs collègues sur quatre roues ? Leur tâche est pourtant tout aussi dure et leur fatigue après une épreuve est tout aussi grande.

Alors... Pourquoi ?...

PARE-BRISE

Tous ceux qui assistèrent au dernier Grand Prix de la F. I. C. M. purent voir sur le guidon d'Handley un tout petit pare-brise en verre incalculable.

Ce pare-brise qui ne serait d'aucune utilité (à moins d'être d'une inesthétique hauteur) sur une machine de tourisme, est d'un très grand secours en course où les pilotes sont continuellement à plat ventre sur leur réservoir.

IGNORANCE

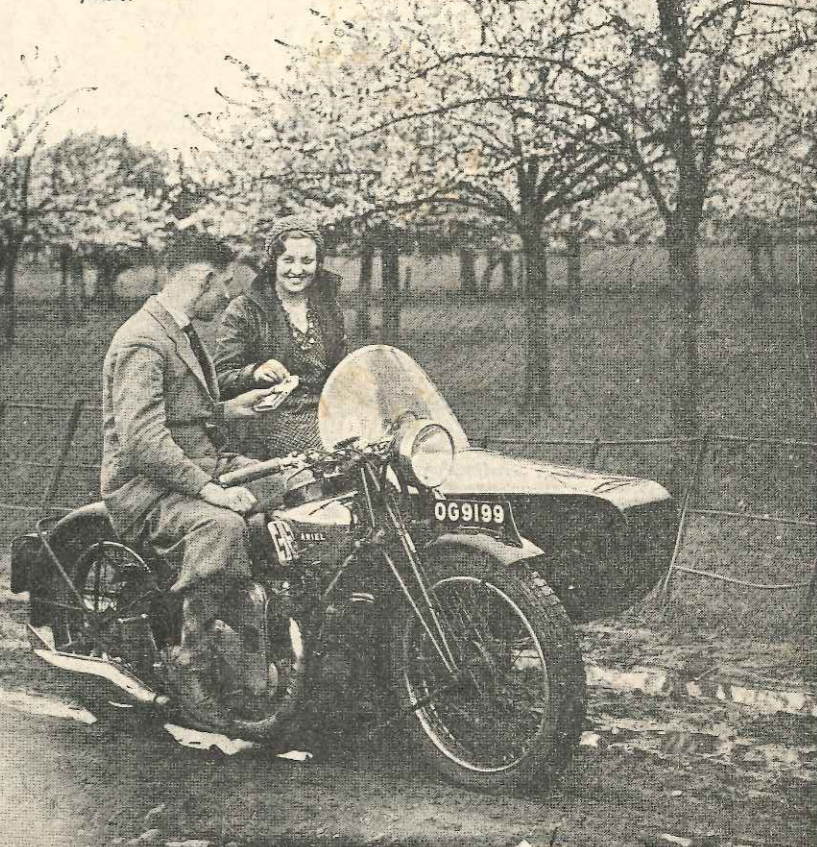
On n'a pas idée de l'ignorance des choses de la motocyclette dont font preuve beaucoup de motocyclistes, pratiquants cependant. L'autre jour, un de ceux-ci nous parlait d'une fourche à ressort latéral. Et savez-vous ce qu'il voulait dire ? Une fourche oscillante, tout simplement !

Un autre nous disait que sa moto avait des soupapes latérales à culbuteurs ! Plus qu'incroyable, n'est-ce pas ?

RÉDUCTION

MALHEUREUSEMENT, ce n'est pas d'une réduction sur le prix des motocyclettes qu'il s'agit. Néanmoins c'est une diminution

Ces deux sidecaristes anglais laissent reposer leur souple quatre cylindres pendant qu'ils goutent eux-mêmes aux charmes d'une matinée de printemps, près d'un champ de pommiers en fleurs.



qui sera quand même favorablement accueillie des motocyclistes, nous en sommes certains.

Le Journal Officiel du 18 juillet publie un arrêté signé de M. Gaston Gérard, sous-secrétaire d'Etat aux Travaux Publics et au Tourisme, au sujet des conditions de pose et d'éclairage des numéros d'immatriculation, ajoutons que rien n'est changé.

Mais en ce qui concerne les cyclecars, quadricycles, tricycles, vélomoteurs et motocyclettes, l'arrêté prévoit une diminution sensible des dimensions des plaques actuelles. Gaudemus igitur !

MOBILISATION

Les Chambres sont en vacances, il n'est donc plus question, du moins pour l'instant, du projet de taxe sur l'essence et sur les pneus. Mais attention, ce n'est qu'une accalmie momentanée, et quand les Chambres rentreront, il y aura peut-être un renouveau de lutte. *Sivis pacem, para bellum*, dit un proverbe latin : Si tu veux la paix, prépare la guerre ! Rien n'est plus vrai. Aussi lançons-nous un appel à tous les clubs de France pour qu'ils mobilisent les protestataires.

Cette mobilisation doit être générale, afin qu'à l'heure H, si c'est nécessaire, on puisse se servir de cette force toute prête.

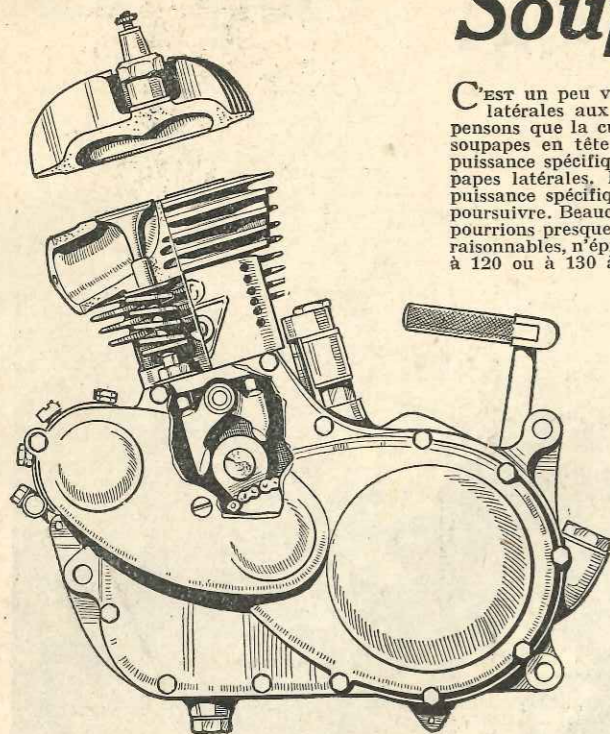
LE VADE-MECUM DU MOTOCYCLISTE

Voir les vacances, vous allez vous élancer sur les routes pendant quinze jours ou trois semaines, avide d'air pur. Mais, sans vouloir diminuer votre enthousiasme, avez-vous pensé à la panne qui peut vous immobiliser sur la route. C'est à ce moment que vous apprécierez l'aide que peut vous apporter le *Vade Mecum du Motocycliste*, ce petit bouquin bourré de trucs pratiques, de conseils et de nombreuses photos. Procurez-vous le à nos bureaux, ce sera 10 fr. bien placés

HISTOIRE VRAIE

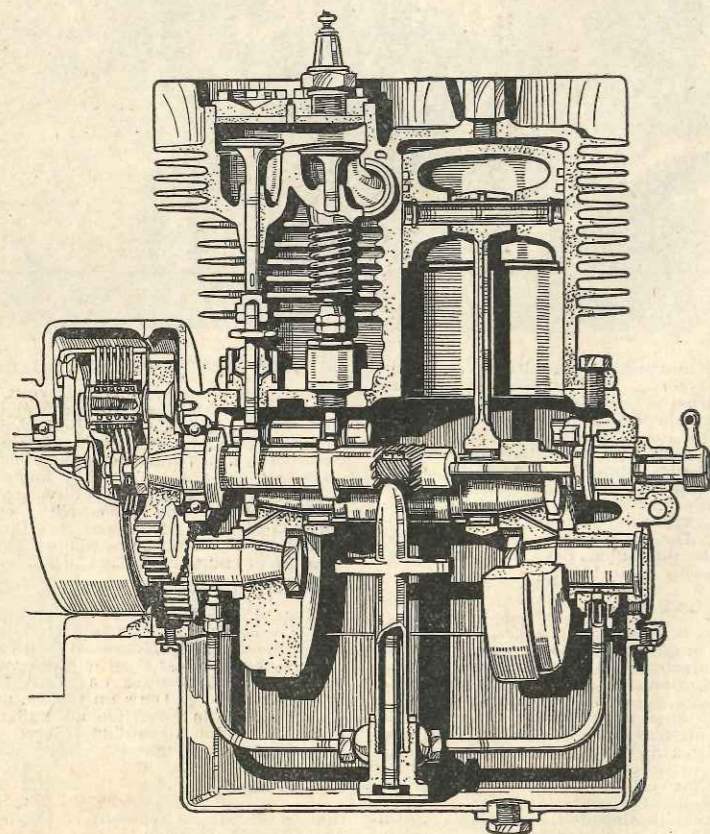
Dans Paris-les-Pyrénées-Paris, quelques suiveurs facétieux avaient trouvé bon de débaptiser certains animaux et de les affubler d'autres noms. C'est ainsi que des vaches se trouvaient transformées en sauterelles, des chiens en cochons. Dans un village, un chien dormait dans la poussière au milieu de la route, impassible devant la voiture. Survint un quidam, les occupants de la voiture ainsi immobilisée lui crièrent : « Enlevez le cochon qui dort devant nous ». Regardant avec un certain mépris à peine déguisé, les automobilistes, le paysan répondit : « C'est pas un cochon, c'est un chien ! » Sans blâââgues !

Soupapes latérales



Le moteur à soupapes latérales est considéré par la majorité des gens comme un moteur lent. Il est, en effet, moins rapide, en général, que le « culbuteurs » à cylindrée égale. Toutefois, ses caractéristiques plates et sa grande souplesse alliées aux derniers progrès de la turbulence en font le moteur des fortes moyennes et des durs services.

Ci-dessus et ci-dessous, deux des dernières créations de l'industrie française, en soupapes latérales. Celui d'en haut est le 350 cmc que tous nos lecteurs connaissent, celui d'en bas est un 2 cylindres 500 dont une réplique existe maintenant en culbuteurs.



Les lignes de ce bloc s'harmonisent parfaitement avec le cadre en tôle emboutie qu'il équipe.

C'est un peu vain d'opposer les soupapes latérales aux soupapes en tête et nous pensons que la culasse hémisphérique et les soupapes en tête permettent d'obtenir une puissance spécifique plus élevée que les soupapes latérales. Mais l'accroissement de la puissance spécifique n'est pas le seul but à poursuivre. Beaucoup de motocyclistes, nous pourrions presque dire tous les motocyclistes raisonnables, n'éprouvent nul besoin de rouler à 120 ou à 130 à l'heure, et à une vitesse

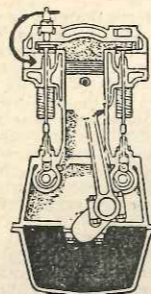
rarement utilisable et toujours dangereuse, ils préfèrent des qualités pratiques d'accessibilité, de silence et de sécurité. Les ruptures de soupapes sont extrêmement rares, mais le malheur peut vouloir qu'on en soit victime. Avec des soupapes en tête, une soupape qui tombe dans le cylindre peut causer de graves dégâts. Si la soupape latérale casse, il n'y a d'autre risque que l'arrêt du moteur. Dans 99 cas sur 100, la soupape casse au clavetage et ainsi la tige restant dans son guide la maintient. Seul le ressort se détend. Sur les moteurs qui ont des bouchons de soupapes, le remplacement de la soupape se fait en quelques instants. Encore une fois, la rupture d'une soupape est très rare. Nous n'en avons jamais eu qu'une sur un nombre de kilomètres qui représente un certain nombre de fois le tour de la terre. C'était d'ailleurs une soupape à clavette plate traversant la tige de la soupape. Avec les clavettes coniques, nous, n'avons jamais connu cet accident. Mais enfin on n'est jamais trop prudent, et la rupture d'une soupape est un événement à envisager. Avec les soupapes latérales nous sommes aussi à l'abri des pannes de culbuteurs, très rares maintenant, mais qui peuvent néanmoins se produire. Notons aussi en toute impartialité que l'inertie d'une soupape latérale et de sa commande est moindre que celle d'une soupape en tête avec toute la culbterie. On peut employer des ressorts de rappel moins puissants et ainsi la distribution fatiguera moins. Il est également certain qu'une distribution par soupapes latérales est moins bruyante et qu'il n'y a aucune difficulté à enclouer les soupapes. C'est encore un avantage pratique qu'il ne faut pas négliger. Si donc les soupapes en tête sont préférables pour la machine de sport, il faut sincèrement reconnaître que pour la machine de tourisme à vitesse moyenne, les soupapes latérales présentent des qualités pratiques qui en recommandent l'emploi.

Si le rendement volumétrique des moteurs à soupapes en tête a été au cours des dernières années considérablement accru, les moteurs à soupapes latérales n'ont pas été négligés et bon nombre d'inventeurs ont essayé de concilier les qualités pratiques des soupapes latérales avec un rendement élevé. C'est ainsi qu'une bonne 350 soupapes latérales atteint aisément le 90 et parfois le 100, et qu'une 500 monte jusqu'à 110. Il y a enfin des 1.000 soupapes latérales que le 120 ou le 130 n'effraie pas. On peut en somme tenir le 70 avec une 350, le 80 avec une 500, le 90 avec une 1.000. Ce sont là des vitesses très élevées et qui permettent de réaliser des moyennes plus qu'honorables. Il n'y a pas si longtemps qu'on n'eût pas fait mieux avec des moteurs à soupapes en tête. Nous sommes redevables de cela à l'amélioration des formes de chambres d'explosion, qui a permis à son tour d'augmenter le taux de compression.

Tant qu'on s'était contenté de faible taux de compression et de petites soupapes, suffisantes aux régimes lents, la chambre d'explosion plate était acceptable. Mais par la suite, quand on voulut augmenter à la fois le rapport de compression et la dimension des soupapes, on a dû abaisser le fond de la culasse qui est ainsi devenue de plus en plus plate. C'est tout juste si les soupapes, quand elles se soulevaient, ne touchaient pas leurs bouchons. D'autres constructeurs n'hésitaient pas à faire pénétrer le haut du piston dans la chambre d'explosion et nous avons eu un moteur de cyclecar où cela se produisait. Ce qu'il y a de plus étrange, c'est que ce moteur marchait très bien et n'avait, malgré un rendement assez élevé, pas tendance à cliqueter ! Mais, il est certain que la culasse extra plate ne favorise pas la circulation des gaz dont les travaux de Ricardo ont montré l'importance et que le piston débordant présente une surface plus grande à la flamme qui brûle l'huile qui se trouve sur le haut de la jupe.

La chambre d'explosion plate a d'autres inconvénients encore. Pour un volume donné, elle offre la plus grande surface : il en résulte qu'elle absorbe une plus grande quantité de chaleur et conduit ainsi à un mauvais rende-

ment thermique. Son refroidissement devient également plus difficile puisque la quantité de chaleur à évacuer est plus grande. Ricardo pense également que par suite de la circulation difficile des gaz, non seulement le mélange n'est pas homogène, mais qu'il y a

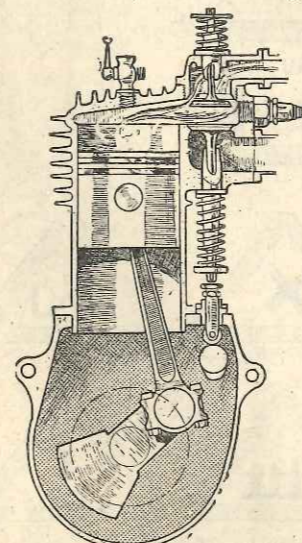


La culasse en T a été abandonnée. La nécessité de prévoir deux arbres à cames séparés était une complication qui ne contrebalançait pas les qualités techniques.

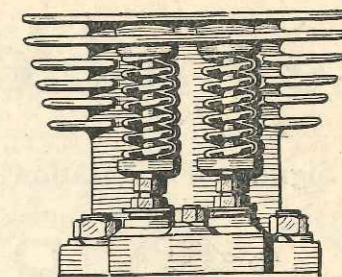
des couches de gaz qui restent immobiles contre la paroi et se trouvent ainsi refroidies. Ces couches de gaz trop froides ne brûleront qu'imparfaitement. C'est pour ces raisons que Ricardo a conçu une culasse où la chapelle des soupapes est très haute et où le piston vient presque toucher le fond de la culasse. De cette manière, l'explosion se propage normalement dans une masse de gaz homogène et la pression ne s'exerce sur le piston qu'au moment où il commence à descendre. On évite ainsi le cognement. De plus, le piston en remontant au temps de compression brasse les gaz dans la chapelle des soupapes et ainsi leur imprime un mouvement de tourbillon qui assure l'homogénéité du mélange, empêche les condensations et en répandant la flamme dans le mélange, rend l'inflammation plus rapide.

Emplacement de la bougie

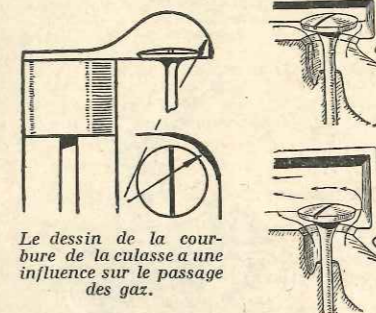
Sur les anciens moteurs, la bougie était invariablement au-dessus de la soupape d'admission et cet emplacement pouvait se justifier. Les bougies redoutaient en effet la chaleur qui faisait craquer leur isolant et portait leurs électrodes à l'incandescence. Les gaz circulaient mal ; il n'y avait qu'aux environs de la soupape d'admission qu'on fût sûr de trouver un mélange frais, capable de prendre feu aisément. De plus, avec ces moteurs gros consommateurs d'huile, il y avait des remontées. L'huile en excès s'évacuant par la soupape d'échappement aurait encreassé la bougie qu'on aurait placée à cet endroit. En somme, avec les vieilles culasses plates, il était presque fatal qu'on disposât la bougie au-dessus de la soupape d'admission. Néanmoins, cette place est loin d'être idéale. Il n'est pas, d'une manière générale,



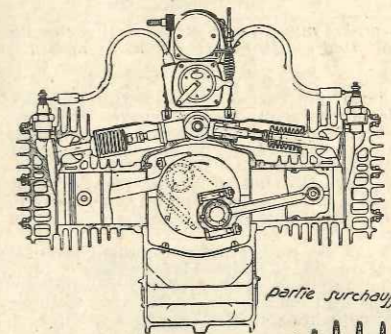
Une disposition de soupapes superposées.



Les ressorts de rappel sont facilement accessibles.

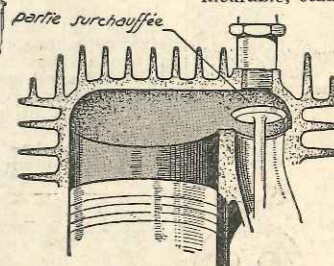


Le dessin de la courbure de la culasse a une influence sur le passage des gaz.



Le flat-twin s'accommode aux soupapes latérales et culasses à turbulence.

A droite : le laminage des gaz dans une culasse mal comprise occasionne un échauffement anormal.



eux, peut-être même avant l'arrivée de la flamme, simplement par l'élévation de température, ils vont détoner. C'est donc dans un point chaud qu'il faut loger la bougie dans la mesure, bien entendu, où cette bougie peut résister à une température élevée. Nous trouvons actuellement des moteurs où la soupape d'admission est en tête du cylindre et la bougie au-dessus d'une soupape d'échappement latérale. Il est curieux de constater que Ricardo et Whatmough, dont les thèses sont diamétralement opposées, ont abouti à recommander tous deux cette forme de culasse et cette disposition des soupapes.

Echauffement de la soupape d'échappement

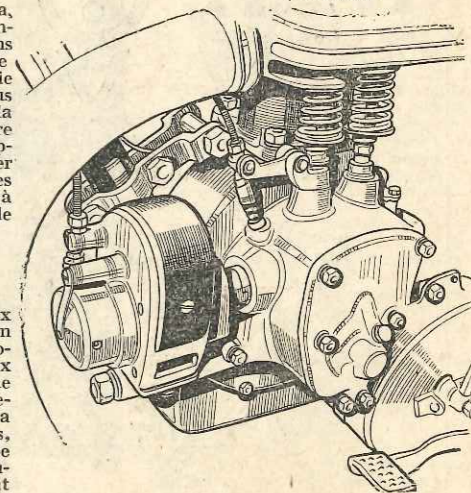
On croit souvent que l'adoption d'un taux de compression élevé conduit à un échauffement anormal de la soupape d'échappement. C'est une complète erreur. Le taux de compression élevé se traduira par une élévation de la température de fonctionnement du moteur, échauffera la culasse, la soupape d'admission, les parois des cylindres, le piston, etc... tout autant que la soupape d'échappement. Et il faudra pour tout l'ensemble du moteur prévoir un refroidissement plus énergique. Mais, en ce qui concerne la soupape d'échappement elle-même, celle-ci chauffera moins, parce qu'avec une compres-

sion élevée, les gaz seront plus complètement brûlés et détendus avant d'être évacués. Ils seront donc à une température moins élevée. Et il y a d'ailleurs des moteurs à taux de compression très modéré sur lesquels les soupapes d'échappement ne tiennent pas. La raison en est que la tubulure d'échappement est d'un dessin défectueux et ne permet pas la libre évacuation des gaz brûlés. Sur les anciens moteurs à culasses plates, la soupape était trop près du bord de la chapelle, les gaz étaient laminés à cet endroit et attaquaient la soupape comme un chalumeau. Les soupapes verticales en tête présentent d'ailleurs le même défaut. Avec les culasses Ricardo ou Whatmough, ce grave défaut n'existe pas, puisqu'on peut donner à la chapelle de plus grandes dimensions et écarter suffisamment la soupape du bord de la chapelle.

Soupapes côte à côte

DANS les moteurs à culasses plates et à soupapes côte à côte, les soupapes se touchaient presque. Etant donné la grande différence de température entre les deux soupapes il se produisait des inégalités de dilatation entre le siège de la soupape d'admission et celui de la soupape d'échappement, et il n'était pas rare de voir une fêlure se produire à cet endroit, fêlure à peu près incurable, étant donné la faible épaisseur du métal. Avec les culasses à chapelle haute, on a la place nécessaire pour écarter suffisamment les soupapes. De plus, aux parois minces d'autrefois, on a substitué des parois épaisses qui permettent ainsi aux températures sinon de s'équilibrer complètement, du moins de ne présenter que des écarts normaux et de ne soumettre le métal qu'à des efforts qu'il peut supporter.

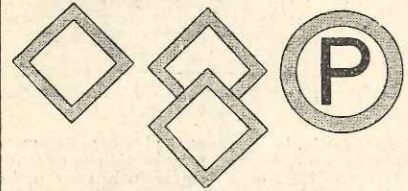
H.-P. BORESTROKE, (A suivre)



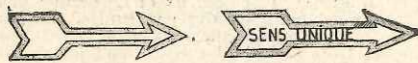
Arbre à cames sous carter commandant la magnéto, le tout est d'une grande simplicité.

Le Problème de la Signalisation

Signaux d'orientation

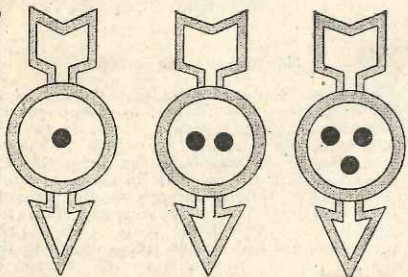


Route nationale. Route de grande communication. Parc de stationnement.

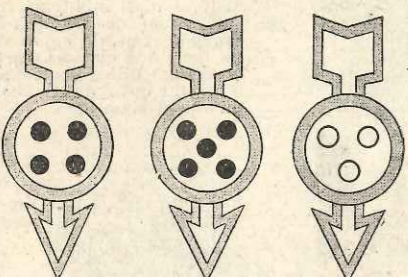


Flèche de direction. Sens unique.

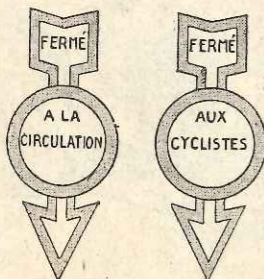
Signaux d'arrêt



Interdit aux cyclistes et motocyclistes. Interdit aux autos, permis aux motos. Interdit à tous véhicules mécaniques.



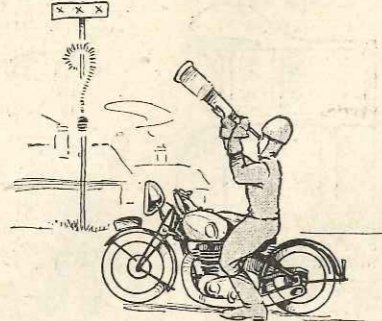
Ferme aux poids lourds de plus de 5 tonnes. Fermé à tous les véhicules. Fermé à tous les véhicules, dimanches et fêtes, de 8 à 20 heures.



Signaux d'arrêts suivant l'inscription.

Elle existe, mais n'est pas appliquée rationnellement

Où est-il, le temps heureux où j'emmenais ma belle-mère en croupe sur ma 5 CV ? La motocyclette n'est-elle pas un instrument belle-mère-icide de premier ordre. Un simple dérapage ou bien un virage au frein un peu trop violent, on ne sait jamais, et voilà la belle-mère knock-out, tandis que soi-même,



Les arrêts municipaux perchés à 10 mètres du sol sont difficilement lisibles... mais...

avec un bon casque, on s'en tire toujours

Je la chargeais des manœuvres délicates. C'est elle qui étendait le bras aux virages, que j'exécutais à une vive allure, augmentant ainsi les chances... La plus terrible des créatures devient douce en tansad, mais, aussitôt le pied à terre, la bête reprend son caractère, ce qui me valait des roulades en fa bémol mineur.

Parmi les autres délicates manœuvres, il en est une que je lui laissais le soin d'exécuter. Je la munissais d'une jumelle prismatique et elle était chargée de lire les arrêts municipaux juchés dans les peupliers, pour connaître la vitesse de traversée de notre engin. Elle s'en acquittait d'ailleurs fort bien. Maintenant les arrêts municipaux sont beaucoup moins hauts et la vitesse aussi. Mais il en existe encore accrochés dans les peupliers au feuillage vert tendre.

Quand les maires de nos pays se résigneront-

ils à employer le code international ? Ce code existe. Dans le cas qui nous intéresse, c'est un carré bordé de rouge avec l'inscription : Véhicules : X Km. Ces carrés sont très lisibles.

N'avez-vous pas remarqué d'ailleurs que cette vitesse limite reste la même après la traversée du village. Aucun panneau indicateur ne vient rétablir la vitesse normale. Et cependant un panneau écrit recto et verso permettrait de donner ce signal : Vitesse à volonté. Ce qui éviterait des discussions parfois longues avec les gardes champêtres.

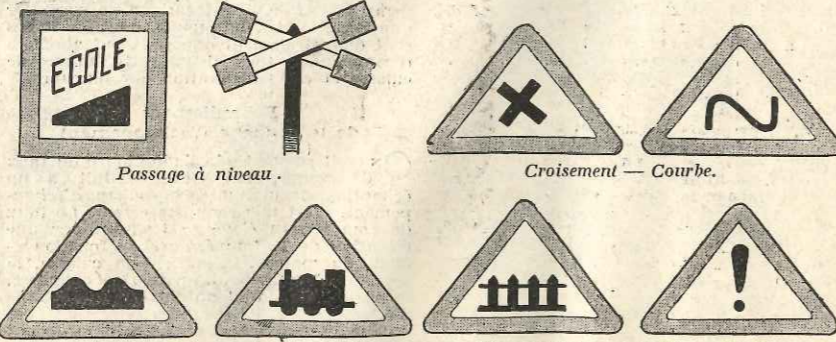
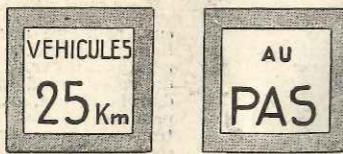
En me rendant l'autre jour à Troyes, ce qui frappe le motocycliste, c'est d'abord, premièrement, l'augmentation du prix de l'essence avec l'éloignement de la capitale. Elle augmente de 0,25 tous les 40 kilomètres. Je n'ai pas poussé au delà de Troyes, mais je suppose qu'il y a peut-être une diminution jusqu'à la frontière. Deuxièmement, c'est la vitesse de plus en plus réduite prescrite pour les traversées de villages avec l'éloignement de la capitale. Voici d'ailleurs les vitesses prescrites en nous éloignant de Paris :



Nous faudra-t-il des échasses pour aller lire les recommandations souvent fantaisistes des municipalités ?

25 km.-h. — Allure modérée — 15 km.-h., 12 km.-h., 10 km.-h. (tu te rends compte) : 15 km.-h. ! De plus, des indications illisibles à la vitesse

Signaux de danger et de vitesse

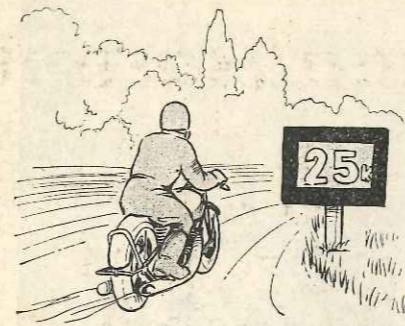


Passage à niveau.

Croisement — Courbe.

Cassis. Passage à niveau non gardé.

Passage à niveau gardé — attention.



Les panneaux encadrés de rouge et placés à une faible distance du sol nous renseignent bien mieux.

avec laquelle on arrive. Ce que l'on voit d'abord, c'est : Arrêté municipal, et la vitesse en km.-h. devrait être lue au microscope. Et il est plutôt malaisé d'en emporter un sur soi. Le mieux est l'indication unique sur un grand panneau copié sur le code international. Car un chiffre peut être lu par n'importe qui, même par un étranger. L'allure modérée (Ozoir-la-Ferrière) serait

une excellente indication, bien meilleure que toutes ces vitesses qu'il est impossible de suivre, surtout en moto, sans tomber.

Tous les maires possédant une voiture se rendront compte que l'allure de 25 à 30 km.-h. est parfaitement raisonnable. D'ailleurs, le mauvais état des routes dans les traversées oblige à réduire la vitesse considérablement. C'est la solution idéale du problème du ralentissement.

Le meilleur système serait celui d'informer dans tous les villages, par un arrêté général, la vitesse unique limitée dans les agglomérations. Ce système éviterait des contestations. La vitesse de 30 km.-h. convient parfaitement. Et cette vitesse serait indiquée sur des panneaux du code international avec, au recto, l'ordre d'avoir à cesser cette vitesse. D'ailleurs, ces indications doivent être généralisées et étendues pour n'importe quelle signalisation.

Nous donnons ci-contre les principales d'entre elles telles que les a conçues le Comité international de signalisation. Les parties ombrées représentent des bordures rouge vermillon.

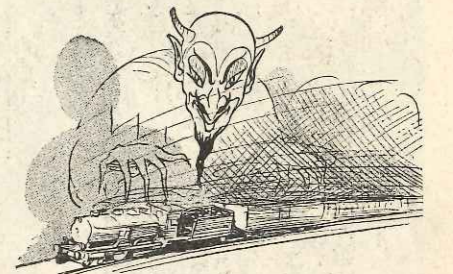
S. LWOFF.

Les passages à niveau américains

ON nous dit couramment que les passages à niveau américains sont ouverts et sans barrières. En réalité, cela est exact, mais une triple barrière de signaux optiques et

sonores avertissent le conducteur de la présence du passage. Feux verts échelonnés sur la route en cas de passage libre, feu rouge en cas de fermeture. Le feu est doublé d'une sonnerie avertisseuse. De sorte que ce groupement de signaux visibles et audibles le jour et la nuit protège efficacement. Il faudrait être sourd et aveugle pour ne rien faire. Et les nombreux accidents qui se produisent à ces endroits proviennent d'une négligence du conducteur, la plupart du temps.

Qu'attendons-nous pour imiter ce système de signalisation ?



Le fameux train d'enfer sur les routes ne nous sera permis qu'avec une excellente signalisation.

Jumo sur Gillet-Herstal

ON sait que le Jumo est un appareil d'éclairage remarquable par sa simplicité et son fonctionnement. On sait de plus qu'il est d'une sécurité absolue, puisqu'il peut à volonté recharger une batterie en continu ou alimenter directement un phare en alternatif, ce qui, en cas de besoin, permet de faire fonctionner le Jumo comme un simple alternateur. Un autre avantage de cet appareil réside dans le fait qu'il est à entraînement mécanique; il se branche donc directement sur le moteur par un carter approprié à chaque marque et forme avec ce moteur un ensemble compact, sans chaîne, ni courroie d'entraînement.

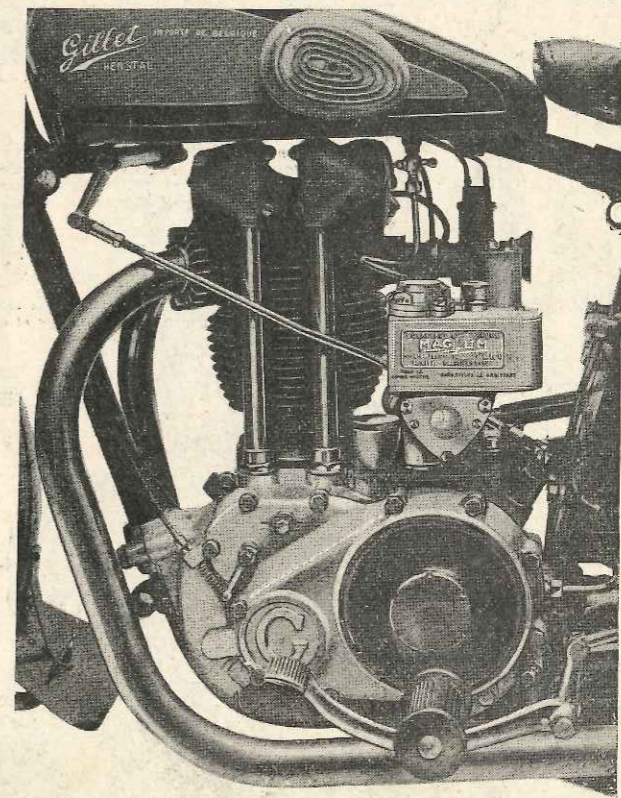
Comme on le verra d'après le cliché ci-joint, l'aspect de l'ensemble donne une bonne impression d'homogénéité. Le montage sur Gillet-Herstal, comme du reste sur les autres machines, se fait par la simple adaptation d'un carter de liaison. Le montage est donc très simplifié et de ce fait, l'entretien de l'entraînement peut être considéré comme nul, puisqu'il se fait mécaniquement, comme les autres parties du moteur.

LES soins à apporter au Maglum lui-même sont également minimes : il suffit de quelques gouttes d'huile toutes les deux semaines, à supposer encore que la machine roule tous les jours. L'opération de graissage n'offre du reste aucune difficulté, l'accès du bouchon portant la mention « Huile » étant des plus aisés.

L'éclairage à l'arrêt et en ville est normal et ne provoque nulle réclamation des piétons ni les observations des agents.

Sur la route le code est très bien au point. Son éclairage suffisant permet de ne pas ralentir l'allure lorsqu'à un croisement de véhicule l'on passe à code, après l'éclairage perçant du phare. L'impression qui se produisait quelquefois avec certains éclairages d'être plongé tout à coup dans un tunnel n'existe plus. Quand il m'est arrivé de m'en servir je n'ai essayé aucune eng., ni aucun coup de sifflet. L'éclairage de la route permet de lire les panneaux à 100 mètres. Les plus grandes allures peuvent être atteintes sur route

droite bien entendu. Pour les routes en zig-zag, le faisceau lumineux en zig-zag n'est pas encore trouvé. L'appareillage électrique est complété par un avertisseur, véritable Klaxon.



Le Maglum-Jumo monté sur un bloc 500 Gillet-Herstal à culbuteurs. La simplicité du Maglum s'harmonise parfaitement avec la netteté des lignes du bloc Gillet.

De plus, pour le side-car une lanterne chromée est prévue; cette lanterne possède un feu blanc à l'avant, rouge à l'arrière et se fixe sur l'aile de la roue du side. Elle se branche en même temps que la lanterne arrière.

10.000 kms environ ont été effectués sur cette Gillet Herstal, équipée d'un Jumo. A aucun moment une difficulté quelconque n'est produite, du fait de cet appareil qu'

toujours fonctionné avec une régularité et une sécurité parfaite. La victoire de Patural au dernier Bol d'Or a, du reste, été considérablement aidée par l'excellent éclairage que le Maglum lui a fourni pendant les heures de nuit, ce qui lui a permis de foncer comme en plein jour.

Si dans une épreuve comme celle-ci, où rien ne doit flancher, le Jumo donne entière satisfaction, il n'y a pas de raison que, a fortiori, un particulier n'obtienne pas du Jumo tous les avantages de puissance et de sécurité qu'il est en droit d'en attendre.

M. E.

Sens giratoire

IL n'est actuellement plus une petite ville de province où le sens giratoire ne soit appliqué à toutes les places ou rond-points.

A Paris depuis quelques années, c'est devenu une règle générale.

On peut voir les autobus de la ligne B, Trocadéro-Gare de l'Est, à leur départ du terminus, place du Trocadéro, remonter tranquillement, dans le mauvais sens, le flot des voitures, couper l'avenue Kléber qu'ils finissent par emprunter. Bien des motocyclistes et automobilistes qui débouchent de cette avenue sont surpris par le « B » qui surgit inopinément, risquant de provoquer des accidents.

Pourquoi les représentants de la force publique, si intolérants pour les moindres fautes que nous commettons, se montrent-ils si indulgents envers les énormes véhicules de la T. C. R. P. qui devraient, plus que quiconque observer les règlements les plus élémentaires de la circulation en raison même de leur masse et de leur lenteur de déplacement ?



IPAIRIS les IPYRIENNES IPAIRIS



Sandford (Sandford 1.100 cmc). Médaille d'argent.



De gauche à droite : Gare (Guinard) médaille de bronze. Dufour, médaille de bronze. Bourra (Majestic), médaille d'argent. Lioux (D.F.R.), médaille d'argent. Jean (C. P. Roïéo), médaille d'or.

C'est fini !...
C'en est fait. Paris-Pyrénées-Paris, 10^e du nom a vécu, une fois de plus les concurrents ont vaincu la montagne. Celle-ci, il est vrai a pris sa revanche et s'est vengée sur certains d'entre eux. Le déchet a même été énorme : Sur les 79 coureurs qui prirent le départ, le 11 juillet de la Porte Maillot, 53 concurrents seulement terminèrent. C'est assez dire combien l'épreuve fut dure, tant pour les machines que pour les pilotes. D'autre part, le mauvais temps qui sévit pendant une partie de la course, ne fut pas fait pour faciliter la tâche des motocyclistes. Beaucoup de personnes s'imaginent en effet que Paris-Pyrénées-Paris est une épreuve à la portée du premier venu. C'est une erreur. Notre épreuve est en effet à la portée de la plupart des machines actuelles qui, sont arrivées à un tel degré de perfection et de solidité qu'il faut vraiment beaucoup de malchances pour qu'elles vous lâchent. Mais elle est loin d'être à la portée de tous les pilotes et elle exige de ceux-ci une forte dose de courage et d'endurance physique pour pouvoir la mener à bien, c'est pourquoi nous ne ménagerons pas nos félicitations et nos applaudissements à tous les coureurs qui l'ont terminée, sans exception.

En résumé, au départ, sur tout son parcours, et à l'arrivée, notre belle épreuve remporta un franc succès qui prouve bien combien elle intéresse les masses, et par conséquent, sa portée au point de vue propagande motocycliste.

Et maintenant : A l'année prochaine !...

De Paris aux monts...

QUITTER Paris par un bel après-midi du samedi et arriver à Biarritz le lendemain pour déjeuner est une jolie performance. C'est ce qu'ont accompli tous les concurrents de Paris-les Pyrénées-Paris. Mais à quelle moyenne ? bigre ! Ne cherchez pas. 40 pour le groupe bleu, 45 pour les blancs et 50 pour le groupe rouge. Tout simplement.

Avant Châteaudun, une courbe, un pont ; c'est suffisant pour qu'un des concurrents manque son virage et ramasse la sombre bûche. Pauvre vieux ! abandonner avant le premier contrôle c'est le comble de la malchance. Des mauvaises langues disent que c'est plus économique.

A Tours, c'est la cohue habituelle. La table du contrôle est entourée d'une foule qui est malgré tout disciplinée. A ce contrôle c'est le groupe bleu qui réussit la meilleure performance en arrivant près d'une heure avant son heure normale.

A Poitiers, c'est la nuit ! Les Poitevins sont gens sportifs. Les concurrents doivent arriver à une heure avancée de la nuit. Les abords du contrôle sont noirs de monde. Avouons même que le service d'ordre est quelque peu débordé et les arrivants trouvent que la sympathie poitevine est bien frappante.

La traversée de Châtellerauld est admirablement signalée. Des flèches lumineuses à chaque virage. Pour se tromper il faudrait une candeur... mettons virginale. D'ailleurs les habitants stationnent sur les bords des trottoirs et font des signes amicaux aux concurrents et aux officiels.

Interview express !... à Angoulême. Patural. : « Ca va !... ». Lowinjosse : « Ca ne va pas trop mal savez-vous ! ». Miss Foley : « Je n'ai besoin de rien, si, un peu de sommeil. » Coulon : « Tout va bien ». Tous : « Ca n'est pas si dur que cela ». N'empêche que tous éprouvent le besoin de se reconforter. Si j'étais « bistrot », je tâcherais de m'installer à proximité d'un contrôle de Paris-les-Pyrénées. En deux ans j'aurais fait fortune.

... surtout à Libourne.

Dans cette ville l'organisation du Parc fermé est remarquable. Les concurrents apprécient l'heure de neutralisation qui leur est accordée par les règlements. Au départ de cette ville, un des concurrents du groupe blanc trouve le moyen de partir avant l'heure officielle. Petit étourdi ! Ca ne lui coûtera que 11 points de pénalisation.

PARIS-LES-PYRÉNÉES-PARIS

De haut en bas et de gauche à droite : Notamy (Motoconfort), médaille d'or. Lavaine (Calthorpe), médaille d'or. Dubois (Vélocette), médaille d'or. Fournival (Ravat), médaille d'or. Richard (F.N.), médaille d'or. Lhuissier (F.N.), médaille d'or. Lefort (F.N.), médaille d'or. Vendel (Peugeot) médaille d'argent. Doublet (White Star), médaille d'argent. Buguet (Ind.), médaille d'argent. Serais (Ind.) médaille d'argent. Permingeat, (Ind.), médaille d'argent. Dalmas (Ind.), médaille de bronze. Sioul (Ind.), médaille de bronze. Boutillier (Saroléa), médaille d'or. Vauy (Gnome Rhône), médaille d'or. Bernard (Gnome Rhône), médaille d'or. Naas (Gnome Rhône), médaille d'or. Bourguin (Gnome-Rhône), médaille d'or. Dumont (Allégo), médaille d'or.





De Libourne à Mont-de-Marsan, route sinueuse et quelque peu poussiéreuse. Une voiture en doublant les officiels les frôle d'un peu près. Frottement sans conséquences. Pas même une aile froissée. C'est vraiment pour rien.

La traversée des Landes est une chose à la fois monotone et agréable! Qui dira la monotonie de ces routes blanches, inexorablement droites. L'aiguille du compteur oscille entre 80/85, pousse des pointes vers 90... et l'on a par contre l'impression d'être toujours à la même place.

Le spectacle sévère des pins, aux fûts rigides est d'un charme certain. Peu à peu, on se sent envahi d'un sentiment indéfinissable encore accru par l'odeur acre et agréable qu'exhalent les entailles des pins.

Nous avons l'occasion de vérifier l'alignement des roues d'une moto abandonnée sur le bord de la route. Les roues présentent un angle de 50° mais pas dans le même sens. C'est, paraît-il, le résultat d'une bûche.

Biarritz, terme de la première étape. Le contrôle est organisé, face à l'océan. Un parc provisoire est aménagé sous des petits arbres, rabougris. Bien entendu les concurrents sont en avance, et peuvent « mécaniquer » à leur aise. Quelle chance.

Séjour à Biarritz? Rien à en dire. Comme les gens, les séjours heureux n'ont pas d'histoire. Réception charmante par la Municipalité. Coureurs et officiels furent unanimes à reconnaître l'amabilité et l'accueil charmant des notabilités biarrottes.

Le départ de Biarritz fut très amusant. Un horaire astucieux avait été prévu. Et les concurrents parlaient à des heures imprévues. Grâce à la bonne volonté des coureurs, et à l'aide efficace qui lui fut apporté, l'officiel chargé des départs ne maigrit que de quelques grammes...

De Biarritz à Pau, on pourrait chanter que la route est belle. Les concurrents filent comme si tous les gendarmes de la terre leur donnaient la chasse. Nous avons beau gazer, nous ne les reverrons plus.

A Pau, quelques rumeurs pessimistes se font entendre. Jamais les concurrents ne pourront gravir Aubisque à leur moyenne, le sol est mauvais et raviné. C'était faire trop bon marché de la valeur des hommes et des machines. En fait, il n'y eut presque pas de pénalisations au sommet du col.

Nous ne savons quel est ce coureur humoriste qui classait les cols pyrénéens en trois catégories, les cols mous, les cols demi-durs, les cols empêchés. Ce doit être un blanchisseur.

PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

De droite à gauche et de haut en bas : Pahin (Peugeot), médaille d'or. Coulon (Terrot), médaille d'or. Anizan (Ind.), médaille d'argent. Marciau (Peugeot), médaille d'or. Bila (A.J.S.), médaille d'or. Stern (Rovinsan-Sou-Pap), médaille d'or. Lerebours (Ind.), médaille d'argent. Lagarde (Terrot), médaille d'argent. Péan (Peugeot), médaille d'argent. Huet (Peugeot), médaille d'or. Narcy (Peugeot), médaille d'or. Fraichard (Terrot), médaille d'or. Bochat (Peugeot), médaille d'or. Orenge (Automoto), médaille d'or. Vivière (Automoto), médaille d'or. Maury (C. P. Roléo), médaille d'or. Lowin-fosse (Motobécane), médaille d'or. Guerrier (Motoconfort), médaille d'or. Mercier (Automoto), médaille d'argent. Préjoux (Peugeot), médaille d'argent. Rouquairou (Motoconfort), médaille d'or.

Peut-on passer ?

Il est, pour le motocycliste qui circule allègrement sur une route, un problème souvent posé. En citoyen respectueux des lois et des règlements de sa patrie, il se tient bien sur sa droite, roule à une allure proportionnée aux difficultés de la route et aux facultés tant de ses freins que de ses réflexes, il est lui-même dans un état normal, c'est-à-dire qu'il ne s'est pas arrêté devant chaque bistrot rencontré pour faire son plein de carburant national. Il n'y a donc absolument rien à lui reprocher. Il est parfait. Mais voilà qu'arrive en sens contraire et droit sur lui un motocycliste ou un automobiliste qui roule à gauche, voilà que devant lui circule dans le même sens, mais sur la gauche, un cycliste, un piéton ou un véhicule quelconque. Que doit faire en pareil cas l'honnête citoyen ?

Le pire parti à prendre est certainement d'agir au petit bonheur, suivant la brusque inspiration du moment ou l'interprétation approximative des intentions des autres. L'inspiration du moment, c'est presque toujours de se porter dans l'espace qui paraît libre, autrement dit de donner un coup de guidon à gauche, pour tenter d'échapper au maboule qui vous arrive dessus ou de continuer à rouler sur la droite pour dépasser l'individu qui circule dans le même sens que vous. Or, qui vous assure que l'un ou l'autre ne s'avisera pas brusquement qu'à gauche il n'est pas à sa place et ne se jettera pas à droite au dernier moment ? Il faudrait être sous son crâne pour connaître ses intentions et, comme vous n'y êtes pas, vous risquez fort de ne pas savoir ce qu'il va faire et de le cogner s'il manœuvre en même temps que vous.

Contrairement à ce qu'un vain peuple pense, ce n'est pas parce qu'un décret a reçu l'appellation de code de la route qu'il doit prévoir toutes les situations qui peuvent se présenter au long des routes. Il faudrait alors qu'il comporte plusieurs volumes et ce serait d'une jolie complication ! Il ne peut que poser quelques règles générales qui, pour le cas présent, sont renfermées dans les articles 7 et 9.

Article 7 : « Ils (les conducteurs de tout véhicule) peuvent utiliser le milieu ou la partie droite de la chaussée, mais il leur est formellement interdit de suivre la partie gauche, sauf en cas de dépassement ou de nécessité de virage ».

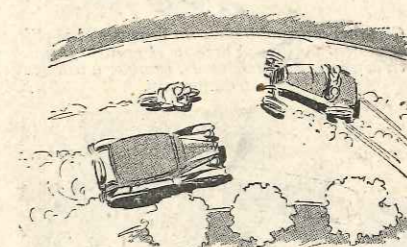
Article 9 : « Les conducteurs de véhicules quelconques, de bêtes de trait, de charge ou de selle ou d'animaux doivent prendre leur droite pour croiser ou se laisser dépasser, ils doivent prendre à gauche pour dépasser. Ils doivent se ranger à droite à l'approche de tout véhicule ou animal accompagné. Lorsqu'ils sont croisés ou dépassés, ils doivent laisser libre à gauche le plus large espace possible et au moins la moitié de la chaussée quand il s'agit d'un autre véhicule ou d'un troupeau ou deux mètres quand il s'agit d'un piéton, d'un cycliste ou d'un animal isolé ».

Ces textes, comme tous ceux du monde, peuvent être interprétés de bien des manières. De fait les tribunaux, les cours d'appel et la cour de cassation ont commencé par en donner des explications fort variées et généralement contradictoires. Il semble heureusement que les dernières décisions de la cour de cassation aient marqué un mouvement vers la logique et le bon sens.

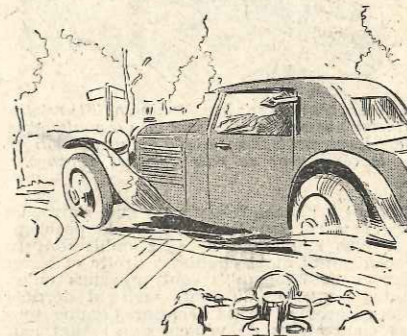
Par un arrêt du 15 mai 1930, la cour d'appel de Nîmes avait décidé que lorsqu'un automobiliste avait commis la faute de circuler à gauche, celui qui venait en sens contraire devait, en face de l'obstacle qui se présentait à lui, soit ralentir, soit au besoin s'arrêter. S'il quittait à son tour sa main et si ce mouvement vers la gauche était cause d'un accident, il commettait une faute plus grande que celle du premier. Mais la cour d'appel de Colmar décidait un mois après, le 28 juin 1930, que, dans une collision survenue entre deux automobiles qui se croisaient et dont tous les occupants avaient été blessés, on ne saurait considérer comme ayant commis une faute le conducteur qui

tenait bien sa droite et ne s'était porté sur la gauche au dernier moment que pour éviter le tamponnement de front avec l'autre conducteur qui roulait sur sa gauche. C'était au contraire à ce dernier seul qu'incombait la responsabilité, bien qu'il se fût porté sur sa droite au moment où le choc était devenu inévitable.

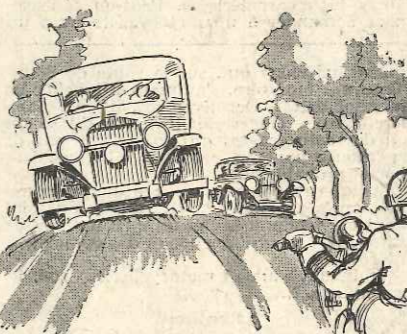
Il était difficile de se contredire avec plus d'intrépidité que ne le faisaient ces deux excellentes cours et si on était resté sur leurs avis on n'aurait guère pu savoir quel parti adopter. Par bonheur, la cour de cassation a dit son mot dans l'histoire et ce fut pour adopter la manière de voir de la cour d'appel de Colmar (17 novembre 1930). Cet arrêté qui statue à propos d'une collision survenue entre une motocyclette et un camion est



Le « m'as tu vu » qui serre trop la gauche est à aborder avec soin.



Un bref signal, et la voiture qui vous précède, coupe la route devant nous.



Une situation embarrassante dont la meilleure solution est l'arrêt sur le bas-côté à droite.

ainsi conçu : « Attendu que pour débouter Rapatel de sa demande en dommages-intérêts, l'arrêt attaqué se fonde sur ce que la collision entre sa motocyclette et le camion de Soulier est due à une série d'imprudences commises par Rapatel lui-même qui a pris un tournant le conduisant sur une voie très fréquentée, dont un pan de mur lui masquait la vue, à sa gauche et à une vitesse excessive,

puis, tout près du camion, s'est porté brusquement sur sa droite ; qu'il constate qu'aucune faute n'a été relevée contre Soulier qui tenait régulièrement sa droite et roulait à une allure modérée et déclare qu'on ne saurait lui reprocher d'avoir donné un coup de volant à gauche pour éviter la motocyclette, au moment où elle arrivait sur lui du côté droit ou il ne pouvait l'attendre ; Attendu qu'en l'état de ces constatations et appréciations, l'arrêt attaqué, qui est motivé et ne contient aucune contradiction, a pu statuer ainsi qu'il l'a fait sans violer aucun des textes visés au pourvoi ».

Je suis bien fâché que dans cette déplorable aventure ce soit le motocycliste qui ait été déclaré en tort, mais véritablement je crois que ce fut justice. La Cour de cassation me paraît avoir appliqué humainement et logiquement les articles 7 et 9 du code de la route. Ces textes imposent en effet à celui qui va croiser l'obligation stricte de serrer sur sa droite. Ils lui prescrivent de laisser libre sur sa gauche un espace aussi large que possible, l'article 9 précise même avec soin l'étendue de cet espace suivant le gabarit présumé de la personne, de l'animal ou de la chose à croiser. Ils interdisent par ailleurs et d'une façon formelle, à tous les conducteurs, d'emprunter la gauche de la chaussée, sauf lorsqu'ils doivent opérer un dépassement ou s'il y a nécessité de virage, ces deux exceptions devant être considérées comme limitatives.

Le maboule qui tient sa gauche et qui y reste en voyant arriver un honnête citoyen qui roule bien réglementairement à droite commet donc la double faute d'abord de circuler à gauche sans se trouver dans l'un des deux cas exceptionnels visés à l'article 7, ensuite de ne pas serrer sur sa droite pour laisser le passage. Quant à l'honnête citoyen qui, sous la crainte du danger dont l'autre le menace, cherche à échapper à ce danger en se portant sur la partie « à gauche » qui lui semble libre, c'est-à-dire à gauche, il commet bien une contravention théorique à l'article 7, mais cette contravention étant directement provoquée par la double contravention de l'autre et par le danger pressant qui en résulte, il paraît évident, ainsi que l'a décidé la cour de cassation, qu'on ne peut retenir son mouvement comme une faute susceptible de faire disparaître ou de diminuer celle de son regrettable vis-à-vis.

Dans la pratique, j'estime qu'il faut toujours et quoi qu'il arrive se tenir à droite et y rester, parce que c'est la place réglementaire, la seule sur laquelle on se trouve chez soi, de telle sorte que si un accident s'y produit on n'a aucune justification à donner pour mettre sa responsabilité à couvert. Dès qu'on en sort, on cesse d'être à sa place pour être sur celle des autres. Il faut en donner l'explication et ça devient tout de suite compliqué. Restez donc toujours à droite, montez même, si c'est nécessaire, sur l'accotement ou sur le trottoir pour donner plus de place à votre gauche à l'énergumène qui fonce sur vous. Vous n'évitez peut-être pas ainsi un accident, mais il n'est nullement certain que vous l'éviteriez mieux en vous portant à gauche. Vous évitez, en tout cas, de risquer de vous mettre en tort et d'encourir une condamnation. C'est déjà beaucoup.

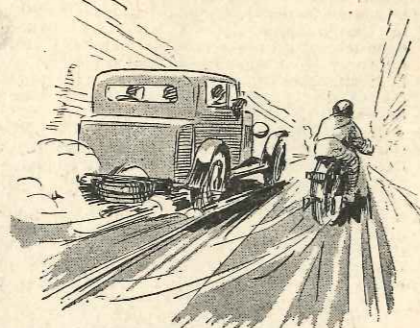
Si la cour de cassation a statué judicieusement dans cette circonstance, on doit regretter de n'en pouvoir dire autant lorsqu'elle a été appelée à donner pour la première fois son avis sur le second cas que nous envisageons, c'est-à-dire lorsqu'un conducteur voit un piéton, un cycliste ou un véhicule quelconque circuler sur sa gauche dans le même sens que lui. Peut-on, en pareil cas, le doubler à droite ou bien doit-on attendre pour le dépasser qu'il ait daigné prendre lui-même sa droite ? La Cour de cassation a émis à cet égard deux opinions contraires. Par un premier arrêt du 29 novembre 1928, elle a décidé qu'il résultait de la combinaison des articles 9 et 31 du décret du 31 décembre 1922 dit code de la route que le conducteur d'une automobile peut seulement dépasser sur sa gauche les véhicules qui le précèdent et qu'il est tenu, s'il ne peut effectuer ce dépassement en observant cette prescription, de ralentir ou de s'arrêter afin d'éviter tout accident. Elle a donc déclaré coupable du délit de blessures par imprudence un conducteur d'automobile

qui avait causé un accident, au cours du dépassement à droite d'un cycliste, ajoutant même qu'il importait peu que celui-ci ait commis lui-même l'imprudence de s'obstiner à demeurer sur la gauche de la chaussée. Le 26 février 1931, elle est revenue complètement sur cette manière de voir pour décider que l'automobiliste qui dépasse un piéton sur la droite, s'il commet une contravention au code de la route, n'est cependant pas responsable des blessures qu'il lui a causées en le renversant alors qu'il avait actionné son signal avertisseur, roulait sur sa droite à une vitesse modérée et que la collision est résultée de ce que le piéton, au moment où la voiture arrivait à sa hauteur, a traversé la route pour se porter sur sa droite, commettant ainsi une faute génératrice de l'accident auquel la contravention de l'automobiliste est restée étrangère. Cet arrêt est, dans sa partie essentielle, ainsi conçu : « Attendu qu'il résulte de l'arrêt attaqué que Hénault conduisant une voiture automobile suivait la route de Bléré à Epeigné-les-Bois, lorsqu'il aperçut à une cinquantaine de mètres devant lui la veuve Méry qui cheminait dans la même direction sur le côté gauche de la route ; qu'après avoir actionné son signal avertisseur, Hénault parvenant à la hauteur de la veuve Méry, allait dépasser cette dernière, mais qu'à ce moment elle traversa la route pour se porter sur sa droite ; qu'une collision se produisit alors, et que la veuve Méry, renversée par le choc sur la voiture, eut la cuisse gauche fracturée ; Attendu que le pourvoi soutient qu'en effectuant un tel dépassement à droite, Hénault a commis une contravention au code de la route et une faute résultant de l'inobservation des règlements, qu'ainsi il devait être déclaré responsable de l'accident ; Mais attendu que l'arrêt constate que la veuve Méry, avait été avertie de l'approche de la voiture automobile, que celle-ci roulait sur sa droite à une vitesse modérée ; que la veuve Méry en quittant sa place, a commis une faute génératrice de l'accident auquel la contravention, retenue contre Hénault, est restée étrangère ; Attendu qu'en l'état de ces constatations, la cour d'appel a pu sans violer les textes de lois visés au moyen, prononcer une décision de relaxe en faveur de Hénault et débouter la partie civile de son action. »

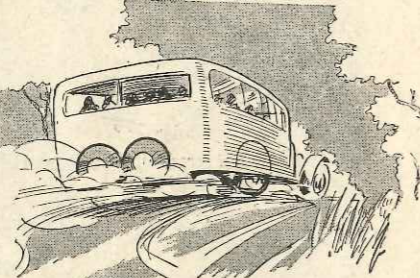
Cette décision apparaît comme frappée au coin du plus pur bon sens. Mais il ne faudrait pourtant pas en tirer des conclusions trop générales car la situation diffère profondément suivant que celui qui précède en tenant sa gauche est un piéton, un cycliste, un motocycliste ou un conducteur de véhicule quelconque.

S'il s'agit d'un piéton, le code de la route place tout le monde en face d'une étonnante absurdité, car si l'article 9 prescrit aux conducteurs de tous véhicules de le doubler à gauche, l'article 55 ne lui prescrit nullement, à lui piéton, de se mettre à sa droite, il lui prescrit simplement de se « ranger »

pour se laisser dépasser, de telle sorte qu'il ne commet pas une contravention en circulant à gauche et en y restant. Comment, dès lors, le malheureux motocycliste, respectueux de l'article 9, pourrait-il doubler à gauche le piéton qui, fort de l'article 55, se refuse à se porter à droite, et demeure obsti-



Certains automobilistes, un bras sur la portière, se croient maîtres de la route et gardent le milieu en dépit des avertissements. Doubler à leur droite est dangereux.



Les cars sont forts de leur invulnérabilité relative et leurs vitesses actuelles sont bien gênantes pour les dépassements. La fête est à son comble lorsque le conducteur se paie quelques zig-zags.

nément à gauche ? Il y a de quoi s'arracher les cheveux. Pour les cyclistes, le problème est plus simple en ce sens qu'ils doivent incontestablement circuler à droite et serrer sur ce côté lorsqu'ils sont prévenus qu'un autre usager de la route arrivant derrière eux se propose de les dépasser. Comme tous les conducteurs de véhicules en tenant leur gauche et en y demeurant malgré les appels sonores de ceux qui voudraient les doubler, réglementairement ils commettent deux fautes bien caractérisées. Peut-on sérieusement demander à un motocycliste ou à un

quatre individus qui, sur la route de Saint-Nazaire à Montoire, s'amusaient à lyncher les automobilistes. Dernièrement, ils en lapidèrent trois. Que serait-il arrivé s'il se fût agi de motocyclistes qui eux, n'ont pas de carrosserie pour les protéger ? Un accident mortel probablement.

Ces quatre personnages, ces quatre criminels, après plaidoirie de M. Robiou du Pont n'ont été condamnés chacun qu'à un mois de prison, 11 francs d'amende et des dommages-intérêts.

Vraiment, amis motocyclistes, sont-ils assez punis ?...

Attention !

Monsieur Viron, ancien coureur automobiliste, maintenant établi commerçant à Belleville, Meuse, a l'amabilité de nous signaler un virage excessivement mauvais dans cette commune. Ce virage est « relevé » à l'envers et, pour compléter le tableau, un poteau est planté juste au milieu de la courbe.

De nombreux accidents se sont déjà produits à cet endroit que tous les motocyclistes feront bien de noter, dans leur intérêt.

Fait caractéristique, M. Viron nous signale que dans une maison proche de cet endroit, il vit par terre un matelas, qui se trouvait là en prévision des accidents fréquents.

automobiliste de s'arrêter parce qu'il plaira à un piéton ou à un cycliste de se refuser à se ranger à droite ? Imagine-t-on, sur une route nationale un beau dimanche, toute une file de machines immobilisées par la mauvaise volonté de cet infiniment petit qui ignore probablement les articles 7, 9 et 55 du code de la route et prend pour une brimade l'insistance des conducteurs à lui casser les oreilles de leurs cornes et sirènes alors qu'ils ont à droite tant de place pour passer ? Lorsque donc on voit devant soi un piéton ou un cycliste qui circule sur la gauche, il faut le prévenir à coups d'avertisseur et ralentir de manière à lui laisser le temps de se porter à droite. S'il est patent qu'il ne veut pas se déranger, on peut le doubler à droite, mais il est prudent alors de le faire en s'écartant de lui le plus possible et en étant absolument maître de sa vitesse, de manière à pouvoir s'arrêter instantanément ou au contraire accélérer suivant les gestes convulsifs que cet être inférieur pourra avoir au dernier moment. Si malgré tout un accident se produit parce qu'il se jette brusquement sur vous, vous pourrez au moins invoquer le dernier arrêt de la cour de cassation.

Mais si l'être qui vous précède est un automobiliste ou un motocycliste, ne tentez jamais de le dépasser sur sa droite. Sa plus forte largeur, sa mobilité plus grande créent un danger qui n'existe pas avec le piéton ou le cycliste. Par ailleurs, aucun d'eux n'ignore qu'il doit se laisser dépasser à gauche. Si donc il ne vous laisse pas le passage, c'est très volontairement et par brimade pure. Vous pouvez donc vous attendre à ce qu'il se rabatte brusquement à droite lorsque vous vous trouverez à sa hauteur et comme, dans la plupart des cas, vous vous trouverez dans l'impossibilité de faire la preuve de ce qui s'est exactement passé, vous serez déclaré en faute pour avoir voulu doubler à droite. Certains conducteurs de camion ont la spécialité de ce petit jeu. Lorsqu'un malappris ne vous laisse pas assez de place pour passer à gauche, ne tentez pas le passage, vous arriverez bien toujours à une partie de chaussée plus large où vous pourrez doubler régulièrement. Vous aurez toujours la faculté de relever le numéro de celui qui s'est amusé à vous embêter et de déposer une plainte contre lui. Cela l'obligera à aller s'asseoir sur les bancs de la simple police où il s'avisera certainement que sa plaisanterie était beaucoup moins fine qu'il ne pensait. Si vous répondez aux voies judiciaires et recourez aux voies de fait, il y aura des chances pour que celui qui a reçu votre correction n'aille pas s'en vanter ou s'en plaindre. Dans ce dernier cas d'ailleurs et si vous n'avez pas cogné trop fort, le juge admettra facilement pour vous l'excuse de la provocation.

Mais, comme avocat respectueux de la forme, je ne saurais vous conseiller cette dernière procédure.

L. GARDENAT.

Que M. Viron trouve ici les remerciements de tous les motocyclistes.

Moto volée

Il a été volé devant le Touring Club de France, Avenue de la Grande Armée, une motocyclette Motoconfort type T 3 C., 250 cmc. à culbuteurs N° d'ordre 166505, moteur n° 99562, immatriculée 4081-WW-20. Cette machine appartient à M. Paul Rung, Gothersgade, 29, Copenhague, K Danemark.

Nous attirons l'attention des agents et particuliers à qui l'on pourrait proposer cette machine sur le fait que l'acquéreur peut être passible de poursuites pénales, au même titre que le voleur.

La moto aux colonies

Nos lecteurs savent déjà que la moto est de la plus grande utilité pour tous ceux qui vivent aux colonies.

Nous recevons aujourd'hui encore une lettre de M. Marchand, curé de Vialar (Alger), motocycliste lui-même, nous disant combien la moto lui est utile, ainsi qu'à tous ses collègues.

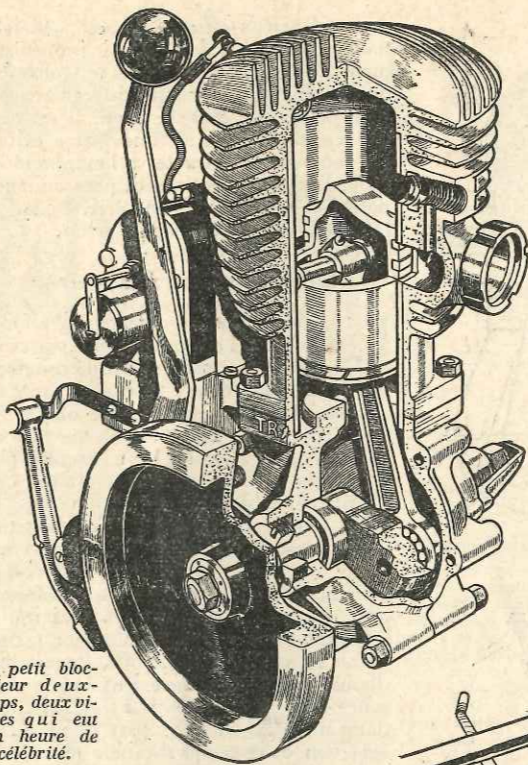
Il nous parle même de prêtres indigènes qui se sont rendus compte du côté pratique de ce mode de locomotion et se servent journellement de motocyclettes ultra-modernes.

Le deux-temps classique

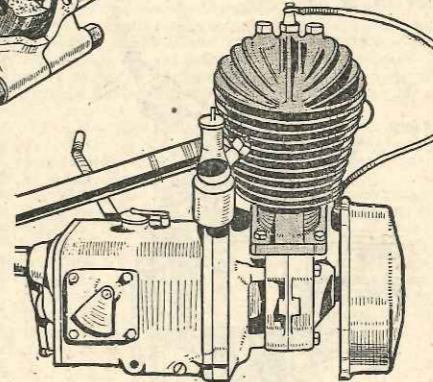
On dit, et trop de notices des constructeurs eux-mêmes le font croire, qu'un deux-temps doit être beaucoup plus fréquemment décalaminé qu'un quatre-temps. Ce n'est plus le cas aujourd'hui. Si on graisse suffisamment, mais sans exagération, la consommation d'huile se maintient aux environs d'un litre aux 500 kilomètres et le décalaminage n'est nécessaire que tous les 3.000 kilomètres environ après la période de rodage. On ne fait pas mieux avec la plupart des quatre-temps.

Un deux-temps est un moteur extrêmement durable. Il est naturellement difficile de donner des chiffres, mais il nous arrive d'avoir à examiner des deux-temps qui ont plusieurs années d'existence et qui ont certainement parcouru un kilométrage de 25 à 30.000 kilomètres sans révision. Leur condition est encore bonne et certainement ils peuvent encore effectuer dix mille kilomètres sans réalésage. Le piston du deux-temps, grâce à sa longueur, est bien guidé et la pression exercée sur les parois est faible bien que la bielle soit courte. L'usure n'est donc en somme pas supérieure à celle d'un quatre-temps. Il faut seulement se rappeler qu'au début de son existence, un deux-temps doit être ménagé et que la période de rodage est plus longue que pour un quatre-temps.

Il n'y a plus aucune difficulté de trouver des bougies qui tiennent sur des deux-temps, même à graissage par mélange. L'emplacement est choisi de telle sorte que l'huile n'atteigne plus la bougie. Les culasses largement refroidies,



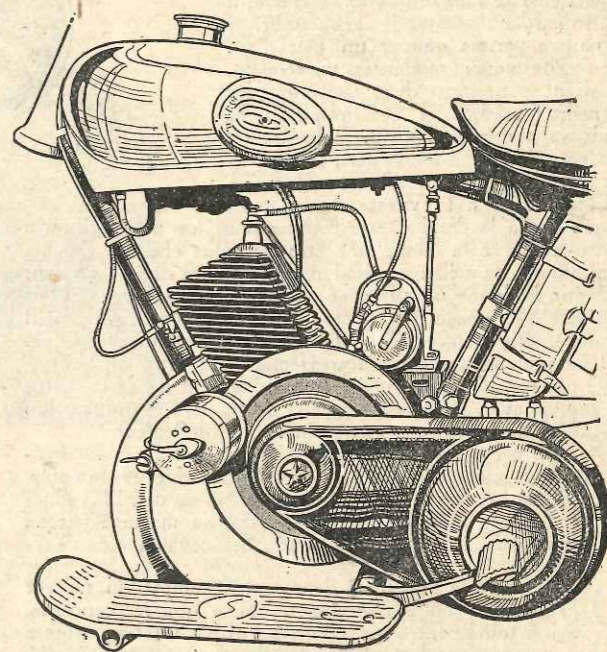
Un petit bloc-moteur deux-temps, deux vitesses qui eut son heure de célébrité.



Le célèbre Villiers, accouplé à une boîte à cardan.

Le deux-temps classique à précompression dans le carter, ou plus exactement à carter pompe, n'est pas, contrairement à ce qu'on peut croire, un moteur bon marché. C'est précisément parce que certains constructeurs ont construit des deux-temps peu soignés avec uniquement en vue un prix de revient aussi peu élevé que possible, que le deux-temps a été si décrié. L'étude d'un deux-temps est des plus complexes.

Alors que pour un quatre-temps il est relativement aisé d'essayer divers réglages de la distribution, ces essais sont beaucoup plus délicats pour le deux-temps et en fait les maisons qui ont construit de bons deux-temps sont des maisons de fondation ancienne, avec une immense expérience. Quant à la construction elle-même, elle doit être d'une précision plus rigoureuse encore que celle du quatre-temps. Un quatre-temps fonctionne fort bien avec un piston dont le jeu dans le cylindre serait inadmissible sur un deux-temps. Aussi, un deux-temps, au moins un bon deux-temps, n'est malgré sa simplicité guère meilleur marché qu'un bon quatre-temps. Nous nous rappelons le cas typique d'un constructeur de moteurs de voiture qui réalise un bloc monocylindrique à deux-temps. Lorsqu'il eut établi son prix de revient, il constata que ce bloc lui coûtait plus cher qu'un bloc quatre-temps à quatre cylindres. On trouve également employée dans les deux-temps de motocyclettes, voire de vélomoteurs, des solutions coûteuses qu'on croirait réservées à des moteurs d'aviation, par exemple l'emploi de chemises de fonte ou d'acier diturée est très normale dans des cylindres en alliage léger. Bref, faisons table rase une fois pour toutes de cette absurde légende du deux-temps bon marché. Il ne faut pas croire qu'un moteur à deux-temps consomme beaucoup. Pour prendre un exemple, au hasard, nous relevons pour un 250 deux-temps, une consommation inférieure à 3 litres aux cent kilomètres, et pour un 350, trois litres et demi, et cela avec un réglage courant, sans aucun effort pour obtenir une marche économique. Nous pouvons donc admettre que la consommation du deux-temps est très normale, un deux-temps qui consomme beaucoup est un deux-temps mal étudié ou dont le carburateur est mal réglé.



Le moteur à deux-temps incliné qu'une grande firme française monte avec succès depuis de nombreuses années en 175 et en 250 cmc.

DE TOUT UN PEU



Flèches

Tous les concurrents de Paris-les Pyrénées-Paris et tous ceux qui suivirent l'épreuve ont remarqué le fléchage parfait dans Cadillac-sur-Garonne, entre Libourne et Mont-de-Marsan. Ce fléchage a été accompli par M. Pouquet, greffier de justice de paix.

C'est grâce à lui que nos concurrents purent emprunter une route en tous points parfaite et éviter les horribles pavés qu'ils trouvèrent l'an dernier, avant d'arriver à Captieux.

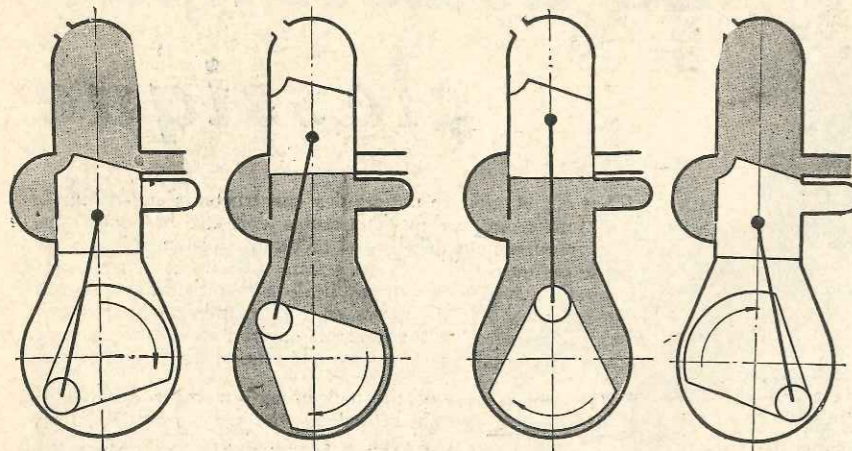
Nous nous faisons les interprètes de tous les concurrents pour remercier M. Pouquet de son dévouement.

Criminels !

Tous les saboteurs !

Il y a quelque temps, nous relations les agissements d'un bouvier qui posait sur les routes des rondins de bois, dans le but de provoquer des accidents. Maintenant ce sont

2 temps



Les phases du fonctionnement d'un deux-temps à trois lumières. Les parties grises indiquent les espaces remplis de gaz.

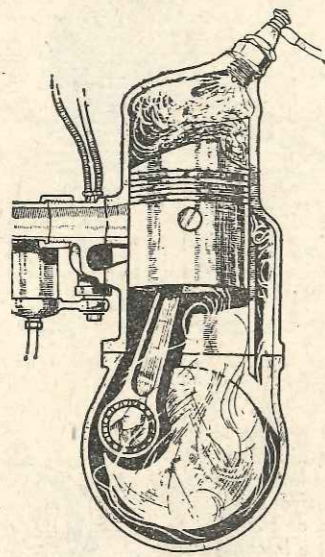
souvent en alliages légers à bonne conductibilité thermique, évitent un échouement exagéré. La bougie fonctionne donc dans d'excellentes conditions.

P RIMITIVEMENT, si le départ à froid était facile, le départ à chaud était difficile et vice-versa. Car dans le premier cas, il fallait une carburation très riche pour remédier aux condensations, et dans le second cas, il fallait une carburation normale. Et précisément, si la consommation était souvent élevée, c'est qu'on montait un gros gicleur pour faciliter le départ à froid. Disons, en passant, que les quatre-temps ne sont pas toujours exempts de ce défaut. Si, à froid, on fait faire deux ou trois tours de moteur avec le démarreur au pied et en obturant la prise d'air, on part ensuite sans difficulté. A chaud, il faut se garder de noyer le carburateur, et on pourra parfois donner un peu d'air. Les carburateurs modernes pulvérisent, atomisent pour ainsi dire, beaucoup plus finement l'essence et ce brouillard se condense moins facilement. Cela facilite le départ. Un deux-temps part, en général, très aisément. S'il possède une magnéto, celle-ci tourne à la vitesse du moteur, et non pas à la demi-vitesse comme pour les monocylindres quatre-temps. Elle donne une étincelle plus chaude, capable d'enflammer un mélange même insuffisamment riche. Le volant magnétique donne un allumage extrêmement vigoureux. Mais peut-être l'allumage par accumulateur et bobine lui est-il encore supérieur en ce qui touche à la facilité de mise en marche.

Il est également d'autres imperfections des deux-temps classique qui ont disparu, comme le ferraillement du deux-temps qui semble avoir été une sorte de cliquetis dû à la propagation irrégulière de la flamme, gênée par l'écran déflecteur.

On n'est par contre pas complètement venu à bout des irrégularités de fonctionnement lors du ralenti à vide. Néanmoins, une amélioration très sensible a été réalisée et est due à la réduction de l'espace mort du carter, et aussi au mélange gazeux plus homogène, à la meilleure étude des canaux, etc...

O N considère le moteur, à deux-temps comme un moteur bruyant. Il faut, assurément, en ce qui le concerne, éviter toute contre-pression. Mais il y a un bon nombre de deux-temps dont le système de silencieux est mal étudié. On a voulu donner à la tuyauterie d'échappement une ligne harmonieuse; ou bien on a hésité à faire la dépense d'un sys-



La place de la bougie a une grosse importance à tous les points de vue, sur un deux-temps.

tème silencieux efficace. Il est généralement admis qu'il doit y avoir immédiatement à la sortie du cylindre une chambre de détente qui a pour effet de régulariser le flux des gaz d'échappement. Il est bon que cette chambre ait une forme évitant les remous. Si, ensuite, à l'extrémité du tube d'échappement on dispose un autre pot d'échappement, on arrive alors à réduire considérablement le bruit.

La puissance du deux-temps

L E deux-temps en charge développe aux faibles régimes une puissance supérieure à celle d'un quatre-temps, de même cylindrée, mais cet avantage s'atténue au fur et à mesure que le régime augmente. La puissance maxima est généralement atteinte à un régime plus faible que celui d'un quatre-temps. Cela paraît inévitable quel que soit le type de deux temps. Les fonctions d'alimentation doivent en effet s'accomplir pendant une faible partie de la course du piston, alors que dans un moteur à quatre-temps elles occupent deux courses entières. Il est, pour cette raison, absolument certain qu'on ne réalisera jamais un deux-temps donnant à cylindrée égale deux fois la puissance d'un quatre-temps à très haut rendement. Mais d'autre part à puissance égale un deux-temps tournera moins vite qu'un quatre-temps de même cylindrée et le régime réduit est certainement un avantage. On obtient d'ailleurs même du deux temps à carter pompe des résultats remarquables particulièrement dans les petites cylindrées. On arrive à des rendements de 40 à 50 CV au litre de cylindrée. Par contre dans les grosses cylindrées le quatre-temps a l'avantage sur le deux-temps classique. Encore ne faut-il pas oublier que la Scott par exemple est extrêmement vite et en vitesse pure n'est guère que d'une dizaine de kilomètres moins rapide qu'une quatre-temps de même classe. A cause de sa puissance plus élevée aux faibles régimes, le deux-temps est un moteur plat d'une extrême souplesse, merveilleux en côte et possédant des accélérations foudroyantes. Et ce sont là en pratique des qualités qui comptent plus qu'une vitesse rarement utilisable.

La régularité du couple d'un deux-temps permet aussi d'utiliser un volant plus léger, ce qui améliore l'accélération.

Le deux-temps est il parfait ?

I l n'existe pas de moteur parfait. Le quatre-temps ne l'est pas, lui non plus. Si la marche des gaz et peut être aussi le développement de l'explosion sont meilleurs que dans le deux-temps, la moindre régularité du couple est un sérieux désavantage. On peut d'ailleurs améliorer le deux-temps et l'adapter aux très grosses cylindrées. Mais on doit recourir au balayage en équilibre. On peut aussi améliorer son alimentation en renonçant au carter pompe et en utilisant un compresseur. Mais ce serait pour les petites cylindrées renoncer à la merveilleuse simplicité du deux-temps, le moteur qui n'a que trois pièces en mouvement. Et ne nous illusionnons pas trop peut-être sur les résultats qu'on atteindrait en compensation de la complication et du prix considérablement plus élevé. Le faible temps dont on dispose pour assurer l'évacuation des gaz brûlés s'opposera toujours à ce que l'on obtienne un bon rendement aux régimes extrêmement élevés. Nous parlons bien entendu des moteurs à explosion, car le cas des moteurs à combustion interne est tout différent.

ASSURANCES

N Otre contrat *Moto Revue* à l'Activité Française procure aux abonnés de *Moto Revue* des conditions d'assurances conformes à celles des Motos clubs de France et Associations Automobiles. On nous demande fréquemment quelles sont les conditions générales de ce contrat. Les voici ci-après exposées à la sagacité des intéressés.

Comme notre but est de rendre service, c'est pour nous une nouvelle occasion qui nous est offerte.

RISQUES GARANTIS

ARTICLE PREMIER. — La Compagnie garantit le souscripteur contre les risques ci-après définis jusqu'à concurrence des sommes fixées aux conditions particulières pour chacun des paragraphes suivants :

§ A) RESPONSABILITE CIVILE (assurance directe). — La Compagnie assure la responsabilité civile que peut encourir le souscripteur par application des articles 1382 à 1385 du Code Civil en raison des accidents corporels et matériels causés directement ou indirectement, en tous lieux publics et privés aux tiers par les véhicules désignés dans la police, conduits exclusivement par l'assuré, sauf convention spéciale. Ne sont pas garantis, sauf convention spéciale, les accidents causés aux tiers transportés dans le véhicule assuré.

La garantie limitée à la somme assurée quel que soit le nombre des victimes comprend les frais judiciaires devant toutes juridictions et autres frais occasionnés par le sinistre ainsi que les honoraires d'avocats ou d'avoués.

Toutefois, en cas de recours fondé sur l'article 7 de la loi du 9 avril 1898, y compris ses modifications et extensions au jour des présentes, la Compagnie garantit sans limitation de chiffre le paiement des indemnités et frais prévus aux articles 3 et 4 de ladite loi.

En cas de condamnation à une rente viagère, si une acquisition de titres est ordonnée pour sûreté de paiement, la Compagnie s'oblige à consacrer au choix de l'assuré le montant disponible de sa garantie soit au service des arrérages, soit à l'achat immédiat de ces titres qui seront immatriculés pour la nue-propriété au nom de la Compagnie et pour l'usufruit au nom des créanciers.

L'amende et tous les frais afférents à des actions pénales n'incombent pas à la Compagnie. Toutefois, la Compagnie prendra à sa charge, s'il y a lieu, les frais afférents à l'action de la partie civile.

§ B) INCENDIE. — 1° (risque direct). La Compagnie assure le souscripteur contre les dommages causés par l'incendie, l'explosion ou la foudre, au véhicule assuré ainsi qu'aux accessoires, y compris les effets et objets mobiliers appartenant au souscripteur ou aux personnes circulant avec lui ;

2° (Recours des Tiers). La Compagnie assure le souscripteur contre le recours pécuniaire dont il peut être l'objet de la part des tiers, en vertu des articles 1382, 1383, 1385, 1733, 1734 et 1735 du Code Civil à raison des dommages matériels qui leur seraient causés par l'incendie ou l'explosion du véhicule assuré.

Pour les risques prévus au paragraphe B, la Compagnie bénéficiera d'une franchise d'avarie de deux cents francs.

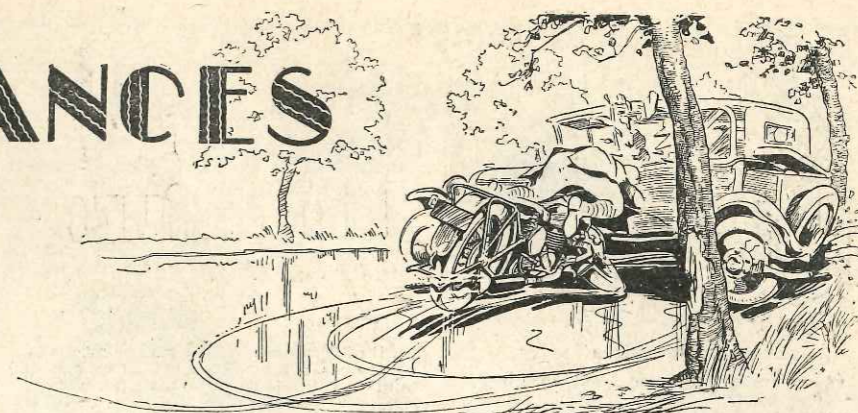
§ C) VOL. — La Compagnie assure le souscripteur contre la disparition, la destruction ou les détériorations résultant d'un vol commis partout où le véhicule pourra se trouver, en route, au garage ou en stationnement. Cette assurance s'étend aux accessoires essentiels ou non, ainsi qu'aux vêtements de l'assuré et des personnes voyageant avec lui, sous réserve qu'ils soient volés avec le véhicule lui-même.

Dans les remises et garages, l'assurance couvre les vols des accessoires ainsi que leur détérioration, s'ils sont commis, même sans enlèvement du véhicule, soit avec effraction, escalade ou usage de fausses clés, soit à la suite d'introduction clandestine, soit accompagnés de meurtre, de tentative de meurtre ou violences corporelles.

ART. 2. — La garantie de la Compagnie suivra les véhicules automobiles désignés en France, Principauté de Monaco, Algérie, Tunisie, Maroc, Belgique, Luxembourg, Allemagne jusqu'au Rhin, Suisse, Italie, Espagne.

EXCLUSIONS

ART. 3. — Ne sont pas garantis par la police :
1° Les accidents causés ou subis par le véhicule par suite d'accident ou d'incendie, lorsque le conducteur n'est pas muni du permis de conduire ;
2° Le vol commis par les préposés et salariés de l'assuré et par les membres de la famille de l'assuré ci-après



désignés : conjoint, ascendants, descendants, beaux-parents, gendres, brus, beaux-fils, belles-filles, frères, sœurs, beaux-frères, belles-sœurs ;

3° Les sinistres sur bijoux, argenterie, espèces, Lillies de banques, titres et valeurs ;

4° Les dommages subis par les objets et marchandises transportés et leur perte, les risques d'incendie et de vol restant garantis dans les limites des paragraphes B et C ;

5° Les sinistres résultant de concours, courses, matches et paris, de faits de guerre étrangers ou civiles ou d'insurrection et d'émeutes ceux provenant d'un tremblement de terre, éruption volcanique ou inondations, à moins que le souscripteur établisse que le sinistre n'est dû à aucune de ces causes ;

6° Les accidents provenant de l'usure ou du vice propre de la voiture, les frais de transport, garage ou remorque, les dommages résultant de privation de jouissance pour les risques garantis aux paragraphes B et C.

7° Ne sont pas considérées comme tierces personnes :
1° Le conducteur de la voiture ; 2 les membres de la famille de l'assuré ou du conducteur ci-après désignés : conjoint, ascendants et descendants, frères et sœurs, beaux-frères et belles-sœurs, gendres brus, beaux-fils, belles-filles ; 3° les salariés de l'assuré ou du conducteur.

Le paragraphe 6 (art. 3) des conditions générales « Excursions » ne concerne pas les assurés en directe du paragraphe A, article premier.



FORMATION ET BASES DU CONTRAT

ART. 4. — La garantie de la Compagnie sera acquise à l'assuré à partir du lendemain à midi de la date d'envoi de la lettre recommandée adressée à la Compagnie par *Moto Revue* donnant désignation des véhicules à assurer.

ART. 5. — La police et les avenants sont rédigés d'après les déclarations de l'assuré. La Compagnie aura, en tout temps, et par tous agents de son choix, le droit de les vérifier.

En conséquence, l'assuré sera déchu de ses droits à l'assurance en cas de sinistre, conformément à l'article 348 du Code de Commerce, si par suite de déclarations inexactes, incomplètes ou défaut de déclarations, le risque défini par la police ou les avenants n'est pas exactement celui existant ou ayant existé. Il sera tenu de rembourser

toutes les sommes que la Compagnie aura eu à payer ou à mettre en réserve, pour les sinistres survenus depuis le jour où le risque ne s'est pas trouvé exactement déclaré. Cette déchéance sera encourue à partir de la date d'effet de la police en cas de refus par l'assuré de laisser procéder aux vérifications de la Compagnie.

En outre, la Compagnie peut résilier, sans délai, la police par lettre recommandée, mais les primes payées ou dues restent acquises ou exigibles.

PAIEMENT DES PRIMES

ART. 6. — Le montant de la prime, frais et impôts doivent être versés lors de l'adhésion à l'assurance entre les mains de *Moto Revue* qui délivrera quittrance. Les droits de timbre et d'enregistrement et autres impôts existant ou pouvant être établis sur les contrats d'assurance, sont à la charge de l'assuré et payables en même temps que la prime. L'assuré doit verser en outre le coût du contrat, les frais de Répertoire et la Taxe de gestion.

FORMALITES A REMPLIR EN CAS DE SINISTRE

ART. 7. — En cas de sinistre, l'assuré devra aviser la Compagnie dans les 48 heures par lettre recommandée et adresse, obligatoirement copie de cette déclaration à *Moto Revue*.

En cas de vol, l'assuré devra, en outre, dans les 24 heures, aviser la police locale, et, si la Compagnie l'exige, déposer une plainte au Parquet.

L'assuré s'oblige également à transmettre au Siège social de la Compagnie ou à ses agences, dans les 48 heures de leur réception, toutes réclamations, lettres ou pièces quelconques et tous actes, convocations, sommations, citations adressés ou signifiés à l'occasion d'un sinistre, soit à lui-même, soit à ses préposés, tant par le ministère public que par les tiers.

L'assuré qui n'aura pas accompli ces formalités dans les délais impartis sera déchu de ses droits à l'assurance pour l'accident.

Toutefois, s'il justifie avoir été mis dans l'impossibilité de le faire par suite d'un cas fortuit ou de force majeure, les délais de déclaration ou de transmission de pièces ne commenceront à courir que du jour où le cas fortuit ou de force majeure aura pris fin.

ART. 8. — La Compagnie a seule le droit de transiger avec le tiers lésé. L'assuré s'interdit formellement, à peine de déchéance, tout engagement, toute promesse ou toute reconnaissance de responsabilité envers la victime ou ses ayants droits.

Ne sont cependant pas considérés comme reconnaissance de responsabilité dans le sens de l'alinéa qui précède, le fait par l'assuré ou par ses préposés salariés de reconnaître la matérialité des faits et tout acte d'humanité de leur part, tels que donner aux victimes, au moment de l'accident, les premiers soins que peut nécessiter leur état.

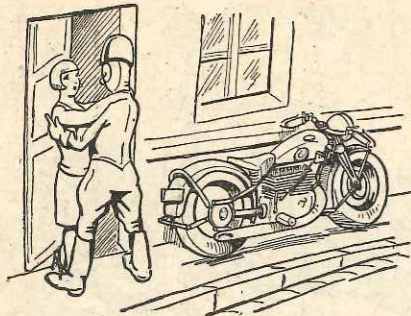
ART. 9. — La Compagnie a, sous le nom de l'assuré, la direction exclusive des procès. Les présents lui donnent, à cet effet, tous pouvoirs que l'assuré s'engage à renouveler par acte spécial, si la Compagnie le lui demande.

En cas d'action pénale, la Compagnie se réserve la faculté d'intervenir et de diriger la défense, mais sans y être contrainte.

L'assuré ne pourra, sous peine de déchéance, mettre la Compagnie en cause, ni l'appeler en garantie. Il devra, en cas de divergence, faire jurer son différend par voie d'action directe et principale devant le tribunal compétent.

ART. 10. — Par le seul fait du paiement de dommages-intérêts ou de la prise en charge du sinistre, la Compagnie se trouve subrogée contre toutes personnes garanties, ou responsables de l'accident en tous les droits de l'assuré qui s'engage à renouveler cette subrogation par acte séparé s'il en est requis.

(A suivre)



DEPARTS DIFFICILES

Leurs causes

Les appareils d'allumage sont en général satisfaisants par eux-mêmes et ne donnent guère d'ennuis que s'ils sont mal réglés ou mal entretenus.

La bougie est très souvent la cause de la difficulté de mise en route. Une bougie peut paraître propre, avoir les électrodes à l'intervalle prescrit, et même donner à l'air libre, une bonne étincelle, puis, après être remontée, ne plus allumer. La cause en est le coke bon conducteur qui s'est formé sur l'isolant. La couche peut en être très mince. Il y a donc intérêt à se servir de bougies démontables. Signalons à ce propos un très intéressant accessoire mis sur le marché par une marque de bougies et qui permet sans aucun effort le démontage et le remontage de la bougie, tout en permettant de bloquer l'écrou de manière à garantir l'étanchéité.

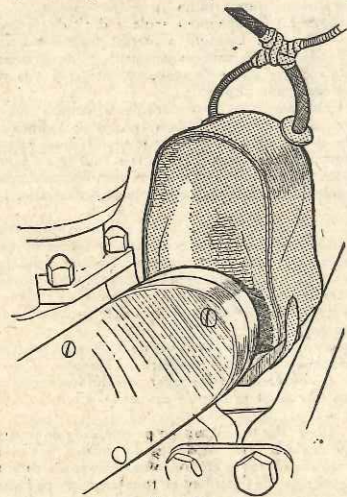
Il est utile une fois par an de remplacer le fil de bougie. Ne le fixez jamais directement sur le cadre par des agrafes métalliques mais entourez-le à cet endroit d'un peu de chat-terton. La fixation dans la borne de la magnéto doit être faite avec un grand soin et il faut être sûr que la vis de fixation traverse bien l'âme du câble.

De nombreux articles ont été consacrés à la magnéto. Pratiquement les points suivants sont à vérifier : libre oscillation du levier du rupteur, état et écartement des vis platinées. Propreté du collecteur. Les magnétos perdent peu à peu leur aimantation. La réaimantation ne coûte pas cher et nous faisons chaque année réaimanter la nôtre. Vérifiez également l'état du charbon de masse qui se trouve derrière le plateau du rupteur.

Il faut également que le contact entre la magnéto et son socle soit parfait. L'huile peut s'infiltrer à cet endroit.

Carburateur

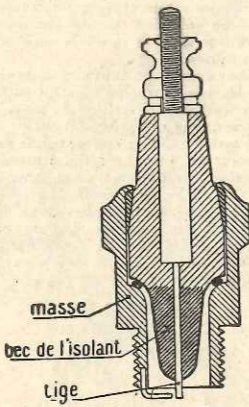
La plupart des motos partent mieux à chaud qu'à froid. Dans le cas contraire, c'est l'indice d'une carburation trop riche si après cinq ou six essais, un moteur ne part



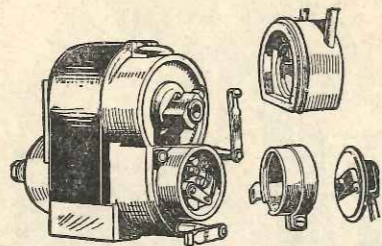
Mettre sa magnéto bien à l'abri est une excellente précaution.

pas, il est probable que le moteur est noyé. Dans ce cas, il faut ouvrir l'air et les gaz en grand et faire tourner le moteur au kick-starter en décompressant. Si cela ne suffit pas, démontez la bougie et faire tourner le moteur.

Nous avons indiqué plus haut les divers points où pouvaient se produire des entrées d'air. Il nous reste donc à examiner rapidement le réglage de la carburation. La plupart des carburateurs actuels possèdent un dispositif de ralenti qui entre en jeu quand la manette des gaz est presque fermée. C'est une erreur commune que de vouloir mettre en marche avec trop de gaz. Le réglage du



Coupe d'une bougie, montrant ses différents points vulnérables.



Magnéto de polycylindre, rupteur et distributeur partiellement démontés.

gicleur de ralenti est d'une extrême simplicité puisqu'il s'opère par une vis pointeau qui laisse rentrer d'autant moins d'air qu'elle est vissée d'avantage. Fermez tout d'abord complètement la vis en question puis ouvrez la de deux tours et mettez en marche, l'air fermé, la manette des gaz ouverte de quelques degrés. Vous viterez ou dévisserez alors jusqu'à ce que vous obteniez un bon ralenti. A chaud, il faudra donner de l'air pour obtenir un bon ralenti.

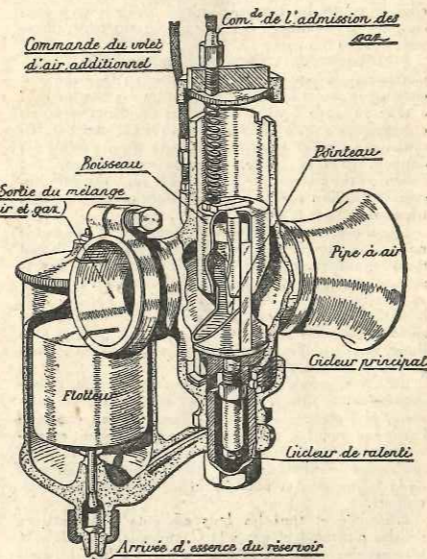
Faut-il noyer le carburateur au moment du départ ? Cela est en principe, à éviter, mais toutefois pour beaucoup de machines, on ne peut obtenir un bon départ à froid autrement. Mieux vaut toutefois boucher la prise d'air avec la main ou avec un chiffon imprégné d'essence. Ce qui importe, ce n'est

pas que la cuve déborde mais que l'essence arrive au gliceur. Il est donc utile dans certains cas d'incliner la machine du côté du gliceur.

A chaud, ne noyez jamais le carburateur. Il y a même des moteurs auxquels il faut donner un peu d'air pour le départ à chaud.

Il est en somme rare qu'un carburateur bien réglé et donnant à la fois une bonne marche en service normal et un bon ralenti, soit la cause d'une difficulté de départ. Il y a néanmoins une position optimum des manettes pour un bon départ. A froid : 1° assurez-vous que l'essence suinte par les trous du corps de carburateur en inclinant légèrement la machine ; 2° fermez l'air ; 3° ouvrez au quart ou au tiers de sa course la manette des gaz. Il faut procéder par tâtonnements pour trouver la meilleure position. A chaud ne noyez pas le carburateur et donnez un tout petit peu d'air.

En général, c'est plutôt l'allumage qui est cause d'un départ difficile. Un allumage vigoureux peut allumer un mélange même, dans certaines limites, mal dosé. Deux fois au cours des derniers mois, nous avons eu

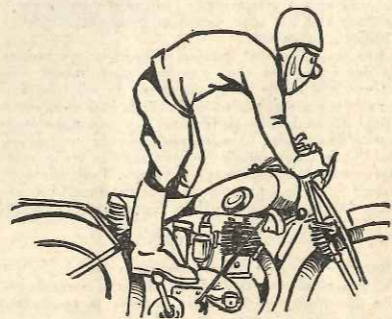


Veillez à ne pas avoir de rentrées d'air intempestives qui nuiraient à la mise en route facile de votre moteur.

des difficultés de départ, et dans un cas même, la machine fut lancée dans une descente assez longue sans qu'une seule explosion pût être obtenue. La bougie était en apparence propre. La magnéto n'avait rien d'anormal. Nous démontâmes le carburateur et le nettoyâmes à fond. Encore aucun résultat. A la fin la bougie fut changée et le moteur partit au premier coup.

Kick starter

CERTAINES machines seront toujours délicates à mettre en route parce que la

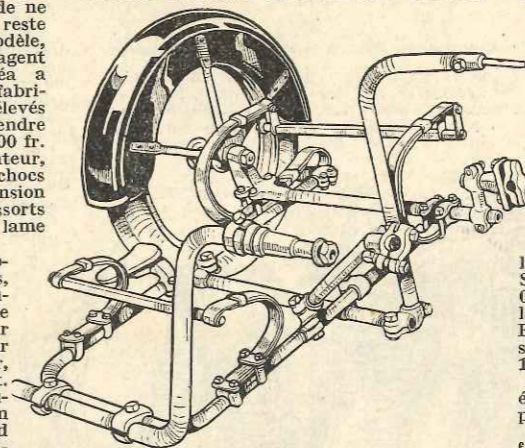


Ne vous acharnez pas après votre kick, cela noierait le moteur qui ne partirait plus du tout.

Le sidecar Belgian

étudiée. Le pare-brise, très efficace, ajoute encore un point de plus au confort du passager.

Signalons un autre point très important et prouvant avec quel soin et quelle minutie le sidecar Belgian est étudié et construit. Les attaches du châssis au cadre de la machine



ne sont pas standard, mais il en existe un modèle pour chaque type et chaque marque de machine, ce qui permet un montage parfaitement rigide, offrant toutes garanties de sécurité.

Le châssis est en outre, entièrement démon-

table et la carrosserie sans portière. Ces deux particularités permettent de monter le sidecar aussi bien à droite qu'à gauche de la machine, et le motocycliste peut ainsi se rendre compte laquelle de ces deux solutions présente le plus d'avantages.

Nous avons dit au début de cet article que le sidecar Belgian avait eu de nombreux succès en compétition. Voici son palmarès en 1930, à l'appui de nos dires : Six Jours d'Hiver (France), 1^{er}, Médaille d'Or. Coupe des Sidecars, Paris-Nice : 1^{er}, Médaille d'Or. Grand Prix de la Famenne, 1^{er} Deux médailles d'Or. Coupe de la Meuse : 1^{er}. Enlève la coupe. Liège-Bordeaux-Liège (2.000 km. en une seule étape), 1^{er}. Circuit du Grand Duché de Luxembourg (800 km. en une étape), 1^{er}. Grand Prix de Bruxelles, 1^{er}, Médaille d'Or. Coupe Ganda : 1^{er}, Enlève la coupe. Bol d'Or : 1^{er} et 2^e. Grand Prix Defouin : 1^{er} réalisant la plus grande vitesse de la journée. Tour de France : 1^{er} et 2^e. Paris-les-Pyrénées-Paris : 1^{er}. Enlève la Coupe de France. Grand Prix de l'Entro Sambre et Meuse, 1^{er} et 2^e. Tour de Belgique : 1^{er}. Termine seul sans pénalisation, Médaille d'or. Grand Prix d'Automne 1^{er}, 2^e, 3^e. Record de Suède du kilomètre lancé à la vitesse de 160 km. 360. Record de Suède du mille lancé à la vitesse de 150 km. 070. Record Autrichien du kilomètre lancé à la vitesse de 160 km. 710. Ajoutons que le Belgian a en outre remporté la catégorie sidecars 600 cmc. dans les Tours de France 1929 et 1931.

Comme on le voit, ce palmarès est plus éloquent que n'importe quel discours et se passe de commentaires.

De plus, le fini de ce sidecar peut satisfaire les plus exigeants. Il donne un aspect luxueux à toute machine à laquelle il est accouplé et nul ne pourra plus craindre en l'accotant à sa moto de déparer sa ligne.

Quant à la vitesse, pour les amateurs de sport, son poids, nous l'avons déjà dit, ne la réduit que fort peu.

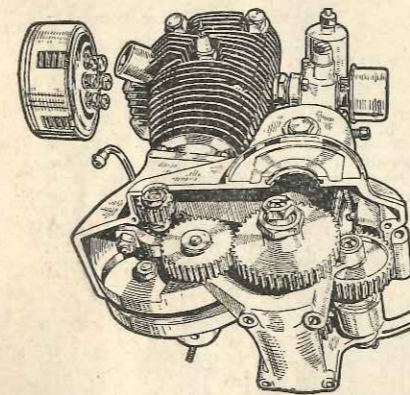
Départs difficiles (Suite de la page 652)

sans décompresser. Cela n'est certes pas impossible, mais impose aux dentsures du kick un effort qu'elles ne sont pas calculées pour encaisser.

Placez vos manettes de carburateur dans les positions indiquées. Quant à la manette d'avance à l'allumage, il y a un point où l'étincelle est plus chaude, la rupture se produisant au moment où le courant primaire est le plus fort. Cela représente pour les moteurs à régime moyen le tiers de la course de la manette. Sur les moteurs à haut rendement au contraire, il faut le plus souvent laisser la manette au plein retard pour éviter des retours.

Décompressez et donnez quelques coups de kick-starter, surtout en hiver, pour dégommer le piston. Lâchez le décompresseur et appuyez sur le kick jusqu'au moment où vous sentez la résistance de la compression. Laissez remonter le kick, décompressez et lancez vigoureusement le moteur en lâchant le décompresseur presque aussitôt. En général, ne décompressez pas à fond. Il y a là un petit apprentissage à faire. Ces gestes deviendront rapidement instinctifs.

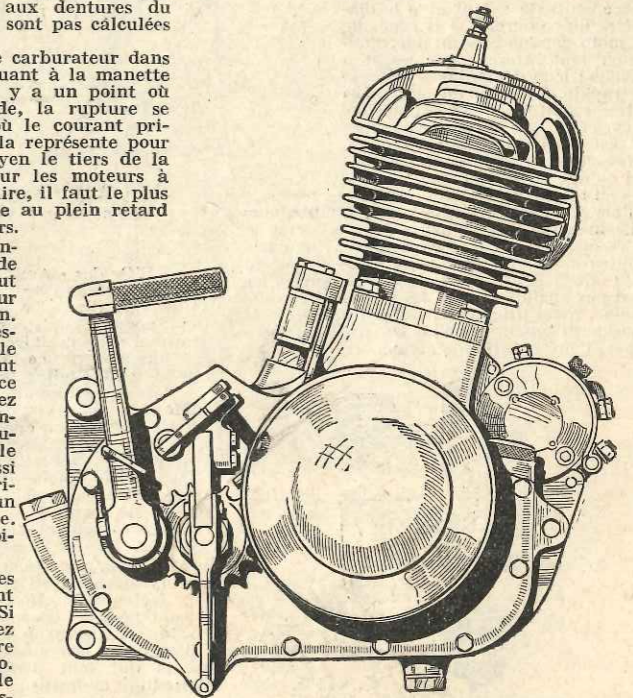
En somme, la plupart des moteurs sont extrêmement faciles à mettre en route. Si ce n'était pas le cas, changez de bougie. S'il n'y a encore rien examinez la magnéto. Ensuite vous vérifierez le carburateur et enfin, assurez-vous que l'essence arrive bien au carburateur. Enfin, si tout cela a échoué, soupçonnez des fuites dans le moteur.



Les pignons du kick ne sont pas faits pour supporter de brusques à-coups. La démultiplication doit en être très étudiée.

multiplication du kick-starter a été mal calculée. Il faut en principe donner une impulsion aussi énergique que possible pour que le moteur ait un mouvement de rotation rapide. Cela est nécessaire pour que la magnéto donne une étincelle assez chaude. D'autre part, le moteur franchit plus aisément le temps de compression et les gaz ainsi comprimés sont assez échauffés pour s'enflammer aisément. Il y a une multiplication optimum qui permet d'utiliser au mieux notre force musculaire pour le lancement du moteur. Il y a des machines dont la difficulté de départ vient de ce que cette multiplication a été mal choisie et il n'y a rien à faire pour les améliorer.

Encore faut-il savoir se servir correctement d'un kick-starter. Tout d'abord, il ne faut pas commettre la faute de lancer un moteur



Avec un kick repliable, vous ne vous accrochez pas la jambe.

REGAIRAZ.



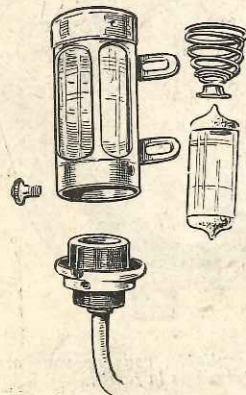
Le nouveau bloc-moteur Ultima

Le bloc-moteur 500 cmc. à culbuteurs Ultima est une réalisation bien moderne, très nette de lignes, d'un nettoyage facile et d'un excellent rendement. La transmission par cardan contribue à donner une allure dégagée à l'ensemble de la machine.

La grande particularité de ce bloc est le graissage qui ne comporte aucune pompe ni canalisations. Il s'effectue par spatule.

Ce mode de graissage est si rationnel et si abondant qu'un écran venu de fonderie est nécessaire entre le carter et le cylindre. Les pignons de la boîte de vitesse sont également graissés par spatule, l'ensemble se trouve abondamment lubrifié sans provoquer aucune résistance supplémentaire, comme cela se produit dans le cas des boîtes à vitesses séparées, dont les pignons tournant dans l'huile absorbent une force appréciable. Même par les temps les plus froids, un démarrage aisé est obtenu. Le kick starter à son développement dans le sens longitudinal de la machine. Ajoutons que le bloc est monté dans un cadre à double berceau et permet ainsi le démontage instantané de l'arbre de cardan, et de son tube de protection. Le dessous du bloc possède des ailettes de refroidissement d'huile. L'embrayage à disques multiples est placé contre le volant et a le diamètre de ce dernier. Les roues de la moto comme celle du side, d'ailleurs, sont interchangeables et à broche : leur démontage est aisé et rapide, sans aucun outil. Les vitesses sont assez élevées, puisque le type D. 1, une 350 cmc., soupapes latérales, atteint 95 km. à l'heure, vitesse réelle et chronométrée, tandis qu'une D. 2, 350 cmc., soupapes en tête à 45° atteint 110 km. à l'heure, et la D. 3, 500 cmc., à culbuteurs enfermés, 124 km. à l'heure.

Terminons ce court exposé de la nouvelle fabrication, en disant que les modèles qui ont déjà fait la solide réputation de la marque ne sont pas abandonnés, et les machines chaîne-chaîne, roues interchangeables à broche, sont considérablement améliorées, en tant que ligne et présentation générale.



La lampe au néon Amo

« Gnome et Rhone » écrit à ses clients

GNOME ET RHONE, cherchant toujours à resserrer les liens qui l'unissent à ses clients, leur a fait parvenir la lettre suivante : « Nous voudrions établir une sorte de

ainsi qu'au Grand Prix d'Allemagne la bougie Lodge équipe les cinq premiers de la catégorie 500 cmc. et fait avec Woods, sur Norton, le meilleur temps.

D'autre part, au Grand Prix de « Poland » Lodge équipe les deux premiers.

Enfin, au Grand Prix d'Europe le 1^{er} en 175 cmc., le 1^{er} et le 2^e en 250 cmc., le 2^e en 350 cmc., le 1^{er} et le 3^e en 500 cmc., avaient adopté la bougie Lodge.

Le fait que des as aussi réputés que les Stanley Woods, Percy Hunt, Graham Walker aient confié leur chance à cette bougie dans des épreuves aussi importantes, démontre d'autorité la perfection de la Lodge.

Paris-Motos, Paris-Bateaux

PARIS-MOTOS qui, dans l'avenue des Termes représente une sélection de marques de motos réputées, vient d'adopter à son stand moto un stand canots. On trouva désormais à Paris-Motos un remarquable choix de bateaux canots indiens, pirogues, yoles, bateaux de pêche et canots automobiles, qui méritent une visite.

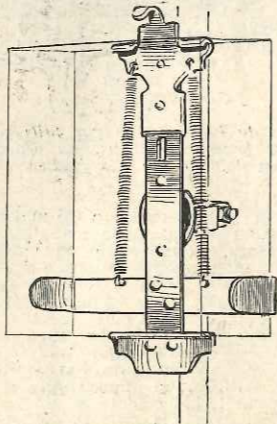
Naturellement, l'ouverture de ce nouveau stand ne supprime en rien le rayon des accessoires motocyclistes auquel est même adjoint un rayon d'équipement, dans lequel il faut signaler un beau casque de course.

Un nouveau porte-bidons

LA simplicité étant une qualité on peut en conclure que le porte-bidon R. D. est un accessoire de qualité. Il est conçu standard pour toute machine, comme pour

tout bidon.

Il se compose d'une sorte de T renversé comportant à sa base une rainure où s'insère la nervure du bidon ; la double griffe supérieure qui se loge également dans la nervure est à glissière, rappelée par deux longs ressorts souples mais puissants. Un doigt suffit pour libérer le bidon ; il n'y a pas de courroie. La fixation au cadre est assurée par un collier



Le porte-bidon R. D.

massif en bronze ; ce collier est orientable afin d'assurer l'aplomb du bidon. Cet appareil peut être utilisé soit avec les bidons de 1 litre soit avec ceux de 2 litres.

Livre d'Or des « Amis de Gnome et Rhône »

Nous serions très heureux si vous pouviez nous dire si vous possédez, ou avez déjà possédé, plusieurs machines de notre marque, et nous faire connaître, si possible, les numéros de ces diverses motos et les époques auxquelles vous les avez achetées. Vous comprendrez aisément l'intérêt qu'il y a pour nous et pour nous à nous mieux connaître, et nous ne doutons pas que vous aurez l'amabilité de nous donner ces renseignements.

La Société Gnome et Rhône qui a envoyé cette lettre aux quelques milliers de clients dont elle connaît les noms et adresses, remercie vivement tous ceux qui ont bien voulu se donner la peine de répondre.

Mais il y a une très grande quantité d'autres clients inconnus et nous pensons être utiles aux lecteurs de Moto-Revue, qui possèdent ou ont possédé des motos Gnome et Rhône, en les engageant à envoyer à la Société, 34, rue de Lisbonne, à Paris, les renseignements qui sont demandés dans la lettre reproduite ci-dessus.

Le brillant palmarès de Lodge

DANS les dernières grandes compétitions Lodge a collectionné les victoires : c'est

LE SPORT

La III^e Coupe Soubitez

Organisée par le Moto Club de Dieppe, avec le patronage de Moto-Revue.

CONTRARIÉE par un temps épouvantable, la 3^e Coupe Soubitez qui avait remporté un beau succès d'engagements a cependant réuni au départ 38 courageux qui ne craignirent pas d'affronter, de nuit, la pluie qui faisait rage.

Les concurrents avaient à couvrir quatre itinéraires différents sur des routes en triste état. Les départs furent donnés à 20 heures, le vent qui s'ajoutait à la pluie vint rendre l'épreuve encore plus difficile. Vingt six concurrents réussirent à terminer.

Résultats :

1. Louis (Magnat-Debon), 7 points 020 ; 2. Krebs (Terrot), 9 pts 470 ; 3. Berrenger (B. S. A.), 15 pts 130 ; 4. Danvignes (Dresch), 16 pts 715 ; 5. Eihue (indépendant), 17 pts 205 ; 6. Dillies (Indépendant), 20 pts 040 ; 7. Laurent (Calthorpe), 20 pts 555 ; 8. Ledoux (Indépendant), 21 pts 055 ; 9. Fenny (Terrot), 21 pts 855 ; 10. Niort (Calthorpe), 24 pts 655 ; 11. Thillard (Indépendant), 36 pts 980 ; 12. Mallet (Indépendant), 39 pts 300 ; 13. Portrait (Indépendant), 44 pts 990 ; 14. Flahaut (B. S. A.), 47 pts 200 ; 15. Locaze (Indépendant), 53 pts 870 ; 16. Blondel (Indépendant), 54 pts 300 ; 17. Nos (Indépendant), 57 pts 605 ; 13. Notamy (Moto-Club), 59 pts 445 ;

La Course de côte de Saint-Péray

ORGANISÉE par le Moto Club Drôme-Ardèche, cette épreuve a obtenu un très beau succès.

Motos 175 cmc. — 1. Bobichon Marcel.
Motos 250 cmc. — 1. Barbier Gustave.
Motos 350 cmc. — 1. Romet, 2' 36".
Motos 500 cmc. — 1. Martin, 2' 31".
Motos 1.000 cmc. — 1. Scheysseire, 2'36".
Sidecars 350 cmc. — 1. Vergier, 3'7" 3/5.
Sidecars 600 cmc. — 1. Bobichon, 2'35" 3/5 ;

Le Circuit des Vosges

Le Grand Circuit des Vosges qu'organisaient le Moto Club d'Alsace-Lorraine et le Moto Club Lorrain s'est disputé le 26 juillet sur un parcours de 446 kilomètres de fort belles routes.

Résultats :

Motos 100 cmc. — 1. Veiss (X.).
Motos 175 cmc. — 1. ex-œquo Guay (Monet-Goyon) ; Bataille (X.).
Motos 250 cmc. — 1. Fahin (Peugeot).
Motos 350 cmc. (indépendants). — Bernschied, Mougold, Arbogast, Mied, Schenck, Schiller, Abenesius, Karl, Besser, Steiff, Parpinel, ex-œquo.
Motos 350 cmc. (professionnels). — 1. Haas (Monet-Goyon), Richard (F. N.), Lhuissier (F. N.) ; Volf (Vélocette) ; Eberard (Peugeot), tous ex-œquo.
Motos 500 cmc. (indépendants). — 1. ex-œquo Sattler, Knaier, Matter, Beike, Zuhel, Zigler, Austermann.

Motos 500 cmc. (professionnels). — 1. ex-œquo Gillot (F. N.), Naas (Gnome et Rhône), Bernard (Gnome et Rhône), 2. Sroesch.

Le Meeting de Dieppe

C'EST à 8 h. 30 précises que le départ est donné à 21 concurrents. Le premier tour voit Crabtree prendre la tête, Francisquet obligé de s'arrêter perd pas mal de temps. Crabtree bat le record au sixième tour, en 4'30" à la moyenne horaire de 108 km. 666.

La moyenne générale de l'épreuve est à ce moment de 106 km. 720.

Crabtree mène toujours avec une belle avance et Francisquet et Rolland bataillent ferme pour la seconde place. Fernihough qui était en tête des 250 cmc. abandonne.

Les leaders des différentes catégories sont à la fin de la deuxième heure : Crabtree en 500 cmc. ; Devaux en 350 et Coulon en 250.

La fin arrive sous la pluie qui s'est remise à tomber, donnant les résultats suivants :

Motos 500 cmc. — 1. S. A. Crabtree (Excelsior-Jap, pneus Dunlop), 308 km. 900 en 3 h. moyenne 102 km. 966 ; 2. Rolland (N. S. U.) 290 km. 484, moy. 96 km. 828 ; 3. Braconnier (Rudge), 277 km. 167, moy. 92 km. 389.
Motos 350 cmc. — 1. Devaux (indépendant), 261 km. 710, moy. 87 km. 236 ; 2. Berrenger (B.S.A.), 234 km. 419 moyenne 78 km. 139.

Motos 250 cmc. — 1. Coulon (Terrot, pneus Dunlop), 280 km. 845, moy. 93 km. 615 ; 2. Andreino (Clément-Gladiator), 235 km. 017 moy. 78 km. 339.



Un nouveau sport : l'aquaplane à moteur, celui-ci est nu par un flat-twin à 2 temps. Il paraît que la conduite de cet engin aquatique est extrêmement délicate et que l'on se retourne avec une facilité déconcertante.

Le Grand Prix de Belgique

De notre rédaction belge :

SANS être passionnant, le Grand Prix de Belgique ne fut cependant pas dénué ni d'animation, ni d'intérêt.

C'est dans les conditions climatériques les plus détestables que se sont déroulés les derniers préparatifs précédant le départ.

Matinée monotone s'il en fut, où les organisateurs ne cachaient ni leur dépit, ni leurs inquiétudes. La pluie, cette grande ennemie

du conducteur, a rendu les routes dérapantes. Devant l'humidité persistante, les pilotes enduisent les magnétos de graisse consistante et prennent des précautions de fortune pour se garantir contre le mauvais temps.

Nonobstant, un public considérable et fanatique se presse aux tribunes.

L'avantage devait évidemment revenir à ceux qui étaient décidés à prendre le plus de risques. Ce fut Dodson en 500 cmc. et notre tenace Fernand Renier en 350 cmc. qui apparurent les hommes de la situation. Ils laissèrent une impression énorme de cran et d'audace. Mais ils allèrent tous deux dans le décor. Le premier fut assez heureux de pouvoir repartir et d'animer splendide ment la course par une remontée étourdissante de la dernière à la seconde place ; tandis que l'autre, devait se retirer dès le troisième tour. *

A la faveur de quelques pâles rayons de soleil, ce qui sécha les routes, Dodson fit le meilleur tour de la journée à 121 km. 367.

En 350 cmc. Nott battit le record, couvrant le tour à 117 km. 167 et Mellors porta le même tour des 250 cmc. à 8 minutes 2 sec. soit à 111 km. 517 de moyenne. *

En 500 cmc. nouveau triomphe pour Norton qui confirme ses succès au T. T., comme aux Grands Prix d'Europe, d'Allemagne et de Hollande.

L'équipe Saroléa a joué de malheur avec Grégoire blessé, puis avec Noir et Demeuter allant dans le fossé.

En 350 cmc, la course fut très animée. La première place changea une demi-douzaine de fois de titulaire. Bien que forcé de s'arrêter plusieurs fois Guthrie affirma par des retours irrésistibles une supériorité très nette et ne tardait pas à reprendre la tête. Courses très intéressantes du Hollandais Van Hamersveld et de Williams sur Vélocette. Nott enlève la seconde place et Mavel la troisième sur Bovy. C'est la meilleure performance que nous enregistrerons à l'actif d'un pilote et d'une moto belges. Williams termine quatrième après avoir tenu longtemps la seconde place.

Insistons sur le beau retour de René Milhoux qui quoique mal parti revint en quatrième position. Dommage qu'il n'ait pas réédité son exploit du championnat national, sinon il enlèverait une victoire qui aurait fait le plus grand bien à notre prestige et à notre amour propre.

Les 250 cmc. ne furent pas moins intéressantes. La lutte fut chaude entre Walker et Crabtree qui resta au commandement jusqu'au 18^e tour.

Ils abandonnèrent l'un et l'autre.

Ce fut alors une facile victoire pour Mellors qui accéléra très fort vers le 16^e passage et battit le record du tour.

Enfin en 175 cmc. Fernihough fait cavalier scul et termine néanmoins très honorablement à 82 km. 832 de moyenne générale. Voici les moyennes comparées avec les records établis sur la distance :

500 cmc. Woods (Norton), 114 km. 540 (record 119 km. 732).
350 cmc. Guthrie (Norton), 109 km. 710 (record 113 km. 885).
250 cmc. Mellors (New Impérial), 103 km. 380 (record 105 km. 882).

175 cmc. Fernihough (Excelsior Jap), 82 km. 832 (record 89 km. 765).

Cette simple comparaison suffit assez à démontrer le lourd handicap causé par la pluie.

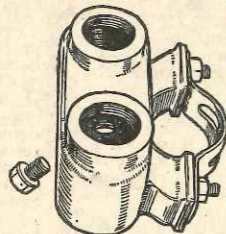
Georges DETAÏLLE.

HATEZ-VOUS !



Miroito, produit d'entretien idéal et rapide pour les émaux de votre machine.

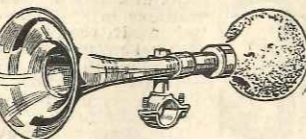
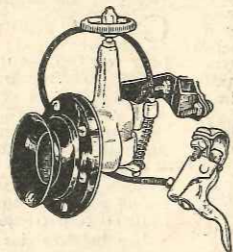
Valeur : 15 fr.
Abonnés : 8 fr.
Lecteurs : 12 fr.
Port : 2 fr.



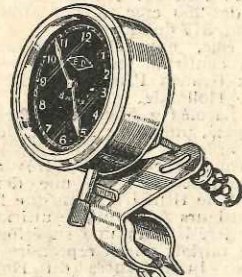
Porte-bougies de rechange pouvant recevoir deux bougies, et faisant office de nettoyeur permanent.

Valeur : 15 fr.
Abonnés : 9 fr.
Lecteurs : 12 fr.
Port : 1 fr. 50

car notre stock est limité! Comme il est facile de s'en rendre compte l'économie sur le prix d'achat de ces différents articles a tôt fait de vous faire récupérer le montant de votre abonnement et pour certains objets même il est regagné d'un seul coup.



Cornet avertisseur, émail et nickel, son très puissant, article très robuste.
Valeur : 25 fr.
Abonnés : 13 fr.
Lecteurs : 23 fr.
Port : 2 fr. 50



Montre de guidon E. D. marchant huit jours sans remontage. Cet accessoire est très pratique et permet de connaître l'heure sans être obligé de s'arrêter pour sortir une montre de la poche.

Valeur : 165 fr.
Abonnés : 100 fr.
Lecteurs : 140 fr.
Port en sus : 5 fr.

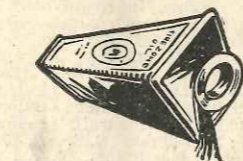
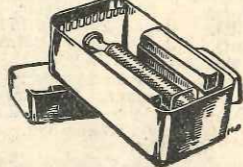


Entonnoir portatif Entomos, pouvant être logé n'importe où, par ses dimensions réduites. Très utile pour les ravitaillements en essence et évitant d'en répandre un peu partout et d'en perdre.

Valeur : 20 fr.
Abonnés : 10 fr.
Lecteurs : 15 fr.
Port en sus : 2 fr.

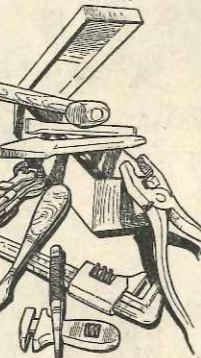
Rotaphone, avertisseur à friction sur le pneu, au son clair et puissant

Valeur : 80 fr.
Abonnés : 50 fr.
Lecteurs : 70 fr.
Port : 5 fr. 75



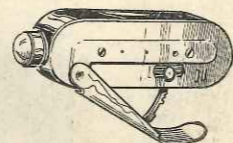
Super huile Firezone pour le graissage des parties hautes du moteur.
Valeur : 9 fr. 50
Abonnés : 6 fr. 50
Lecteurs : 8 fr. 50
Port : 2 fr.

Rasoir de sécurité Apollo présenté en boîte nickelée. Ce rasoir vaut 12 fr. dans le commerce. Nous le laissons à nos abonnés pour 3 fr. seulement et à nos lecteurs pour 5 fr.



Coffret à outils en tôle émaillée, comprenant : marteau, ciseau à froid, bédane, jeu de clés plates, tournevis, 2 clés anglaises, pointeau et pince.

Valeur : 65 fr.
Abonnés : 40 fr.
Lecteurs : 55 fr.
Port : 5 fr. 75

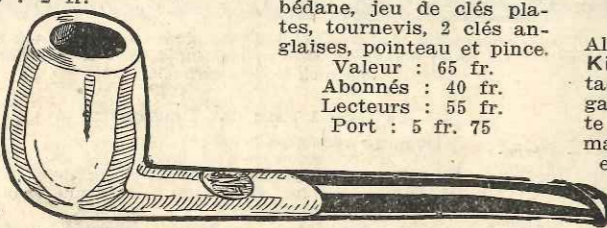


Lampe électrique de poche, sans pile, fonctionnant par un petit alternateur placé à l'intérieur. Très pratique.
Valeur : 55 fr.
Abonnés : 35 fr.
Lecteurs : 50 fr.



Allume-cigares King : un contact et votre cigare ou cigarette est allumé malgré le vent et la vitesse.
Valeur 50 fr.

Abonnés : 25 fr.
Lecteurs : 30 fr.
Port : 2 fr. 50



Nos pipes en racine de bruyère sont parmi les meilleures.
Valeur : 35 fr. ; abonnés : 20 fr. ; lecteurs 30 fr.
Port : 2 fr.



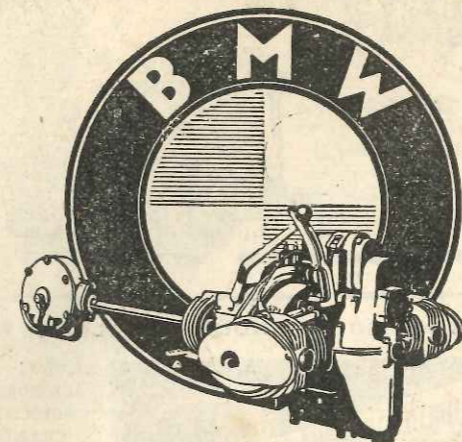
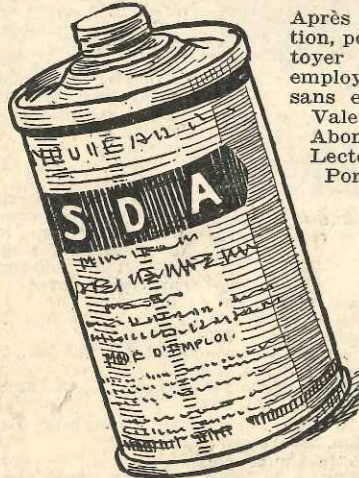
Jeu de 5 clés plates Verjoux maintenues par une pince acier
Valeur : 25 fr.
Abonnés : 15 fr.
Lecteurs : 20 fr.
Port : 5 fr.



Contrôleur de pression EDCO en pochette cuir.
Valeur : 30 fr.
Abonnés : 16 fr.
Lecteurs : 22 fr.
Port : 2 fr.

Après une réparation, pour vous nettoyer les mains, employez le savon sans eau S. D. A.

Valeur : 6 fr.
Abonnés : 3 fr.
Lecteurs : 5 fr.
Port : 2 fr.



Les vacances approchent

Si vous désirez faire de grandes randonnées, toujours avec le sourire, il vous faut

une



Un bloc-moteur souple et puissant,
Une tenue de route inégalable,
Une transmission par cardan qui a fait ses preuves depuis 10 ANS, font de la



Une Motocyclette **UNIQUE** au MONDE !

Nous savons très bien que votre rêve est d'avoir une



Vous pourrez le réaliser pour Frs. **6.800**

et avoir une machine complètement équipée et livrable IMMÉDIATEMENT

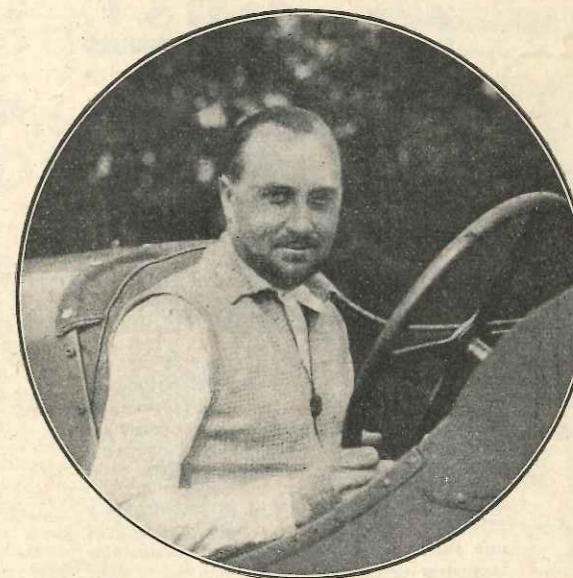
AGENT GÉNÉRAL POUR LA FRANCE :

Victor BASTIDE 56, Bd de Clichy
PARIS

AU CONCOURS DE TOURISME
PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

SÉNÉCHAL

LE SPÉCIALISTE DE LA VOITURE AU POINT



ARRIVE :

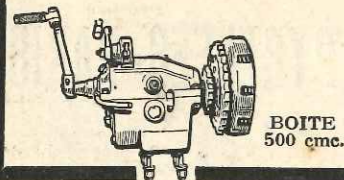
1^{er} DE LA CATÉGORIE 5 LITRES
sur D 8 DELAGE
SANS PÉNALISATION
Meilleur temps des Voitures
au Col du Puy-de-Dôme

Il utilise et recommande
exclusivement

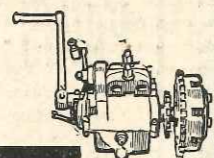
ANTAR
L'HUILE DE FRANCE
POUR AUTOMOBILES

BRIDIER & CHARON

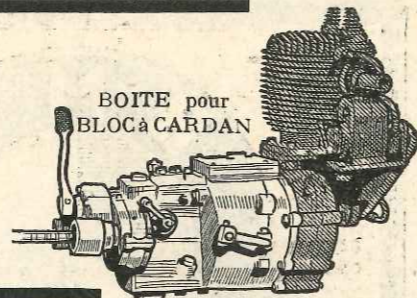
7, Rue du Bac, 7
SURESNES (Seine)
— Téléphone : 50 —



BOITE
500 cmc.



BOITE
250 cmc.



BOITE pour
BLOC à CARDAN

Voilà un bon poste de T. S. F.



Installation gratuite
dans toute la France

SIMPLE. — Alimenté par le courant du secteur électrique, sa manœuvre est réduite au minimum: un bouton pour la sensibilité, un autre pour choisir les auditions. C'est tout, en dehors de l'inévitable commutateur grandes et petites ondes.

SENSIBLE. — Il vous permettra, grâce à ses quatre lampes (dont une valve), d'écouter les meilleures émissions françaises et étrangères. — D'une haute technique, fabriqué avec les meilleures pièces, c'est l'appareil qu'il vous faut. Il est d'ailleurs formellement garanti un an contre tout vice de fabrication, et peut être échangé en cas de non-convenance.

1 AN DE CRÉDIT
100 francs à la commande
100 francs à la livraison
et le solde de 12 mensualités de 100 francs

RADIOCINÉ

11, boulevard Saint-Martin, PARIS
20, rue du Commerce, à BLOIS (Loir-et-Cher)

ÉQUIPEMENT D'ÉCLAIRAGE SAGA

ABSOLUMENT COMPLET

(conforme au code et garanti 6 mois)

565

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

CHEZ VOTRE AGENT

DYNAMO 2 DÉBITS FACULTATIFS, CONJONCTEUR SÉPARÉ, COMMUTATEUR ET CANALISATIONS FORT ISOLEMENT, BATTERIE 14 AH, KLAXON, PHARE 200 % AVEC AMPÈREMÈTRE, COURROIES, POULIES ET SUPPORTS, PRIX SPÉCIAL D'ÉCHANGE CONTRE ALTERNATEUR.

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

nos petites annonces



tarif des insertions

AVIS IMPORTANT. — Les annonceurs sont informés que dorénavant, aucune réclamation ne sera acceptée pour erreur s'ils ne se conforment pas aux indications suivantes :

- 1° Utiliser une feuille de papier de format commercial de 21 % sur 13 %.
- 2° Ecrire sur la largeur en haut : la rubrique et le numéro dans lequel elle doit passer.
- 3° Dessous, l'annonce très lisible, de préférence en caractères d'imprimerie avec nom et adresse. Si l'annonce doit passer plusieurs fois, la recopier sur autant de feuilles séparées. Aucune réclamation ne sera acceptée si l'annonce n'est pas conforme aux indications ci-dessus. Les erreurs viennent de la trop grande négligence apportée dans la transmission des annonces. Toute annonce non parvenue 10 jours avant la parution, passera dans le numéro suivant. Tout Abonné a droit à 6 lignes gratuites remboursant au delà de son prix d'abonnement.

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.

UN ACCESSOIRE INDISPENSABLE A TOUS



MÉDECINS,
AUTOMOBILISTES,
MOTOCYCLISTES,
CYCLISTES,
PHOTOGRAPHES,
MILITAIRES,
ETC...

Vous conservez
vos deux mains
libres pour effectuer
tous travaux.

UTILITÉ - PRATIQUE - DEMANDEZ-NOUS NOTICES ET PRIX

PIÈCES ADAPTABLES AUX MOTEURS JAP

Réalésage de cylindres avec pistons, axes et segments

STOCK DE PIÈCES STAUB

Pièces mécaniques d'après modèles ou dessins.

Fournitures de chaîne, carburateurs, magnétos, silencieux, etc.



LE SILENCIEUX WILMAN

appliqué par la POLICE

Malgré un SILENCE PARFAIT
NE FREINE PAS
LE MOTEUR.

Un essai démonstratif
au banc
est fait à tout
acheteur.

21, Av. de la République, COURBEVOIE (Seine) Téléphone : DM 586-10-12
pour motocyclistes 54 fr., 60 fr., 70 fr., suivant la cylindrée
— modèle DÉMONTABLE à partir de 78 fr. —
30 fr. POUR VÉLOMOTEUR

PIÈCES pour MOTOS

INDIAN

TARIF ILLUSTRÉ
INDIAMOTO
1, Rue Paradag, PARIS-17^e
(Reste ouvert le dimanche matin)

Pour vendre votre Moto

Nous vous offrons gratuitement
notre magasin, 6, Bd
Richard-Lenoir (Bastille)

HARLEY-DAVIDSON

MODÈLES 1931 et d'OCCASION
3-5-7-11 CV. - Pièces origine - Réparations
Agence officielle 23, rue Piepus
PARIS (12^e)

Asnières - Motoriste

Agence spéciale de la Moto

Spécialiste de la

F.N. HERSTAL BMW

PUCH GNOME TERROT SAROLÉA

CRÉDIT UNIQUE
MÊME PRIX
qu'au COMPTANT

COMPTANT :
conditions spéciales
60 Motos neuves et d'occasion
RÉPARATIONS
payables en 2 fois après essai
PIÈCES DÉTACHÉES
ACHÈTE et ÉCHANGE

LATSCHA

16 Rue Auguste, daily
ASNIÈRES

Prenez les Lecteurs de
Moto Revue de ne pas se méprendre
sur son adresse :
ITINÉRAIRE LE PLUS COURT
PORTE CHAMPEMET, RUE ANATOLE FRANCE
AU BOUT TRAVERSER LE PONT PRENDRE
B^{is} S^t DENIS à DROITE JUSQU'AU 272
OUVERT DIMANCHES et FÊTES JUSQU'à 20h
Tél. Grésillons : 17-95

Maison F. TOUTIN

171, Bd Jean-Jaurès - CLICHY (Seine)
Téléphone : Péreire 10-41

PIÈCES POUR TRIUMPH, J.A.P.

B.S.A. - DOUGLAS

Expéditions en Province — Demandez le tarif 1931
SPÉCIALITÉ DE RÉALÉSAGE DE CYLINDRES TOUS MODÈLES

La Maison se charge des réparations. — Travail soigné

MOTOS A VENDRE

A. B. C. 5 CV, culb. 4 vit. t. bon état 1.200 fr. Billon, 23, rue Kleber à Bordeaux.
Alcyon, 350 à culb. 1929, parf. état, équip. 3.000 fr. Begon, 29 r. de Villeneuve. Bezons (S.-et-O.)

3500 Terrot, 500 Jap lat., écl. Marchal trilux acc. NF, compt. t-sad mot. et boîte entier. remis à nf par l'usine prouvé par fact. Chaînes et pns nfs. Voir soir apr. 7 h. et dim. mat. ou écr. pour ess. Nogel, 1, r. de Saint-Cloud à Suresnes.

Terrot 29, 350 cmc. réserv. en selle, écl. élect. t-sad, porte-bagages. Pare-jambes, klax. pns. 27x4.00 Impec. Prix : 3.350. Gerin, 7, rue Labat (18^e)

Terrot 350, culb. 2 échap., écl. t-sad, entier. rév. et toute équip. Henri, 17, rue Boyer-Barrot ou 4, rue d'Assas. Litre 99-14

Terrot, 350 culb. Lux. mod. 31, Ph. Marchal, klax., compt., montre et t-sad, val. 7.000 fr., à vendre 3.600 fr. comptant E. Lefebvre, 9, rue Louis Braille (12^e), vis. à toute heure.

Terrot 350 cmc., 2 thes. H. S. S. nve 3.900 fr. essai volant. Vissalzen, 57, bd. Lefebvre (15^e).

Terrot, 350 cmc., Jap, pns confort. 2.600 fr. Bourdin, 7, rue François Faber (Stade) Colombes (Seine).

Terrot, 350 lat. rés. chromé, écl., klax. roul. 3.000 kms., parf. état. 3.600 fr., 1, villa Marcés à Saint-Mandé, à partir 18 h.

Terrot 250 cmc., 3 CV, mot. 4 temps, 2.500 fr. S'adres. Maison Marquet, 65, av. Edouard-Vaillant, Pantin ou M. Delava, 12, av. du Cimetière Parisien (Pantin).

Terrot 350, sport confort, état nf. Vis. Garage d'Aligre, 12, place d'Aligre. Paris (12^e).

Terrot, 500 cmc., entier. équip. Mot. 30. Schwaler, 9, Cité Joly (11^e) 4.800 fr.

Terrotistes 1 Pour acheter, vendre, ou faire réparer au mieux votre Terrot, adressez-vous de confiance à Moto-Agency, 24, Bd. de Charonne.

Monet-Goyon, 2 CV, parf. état de marche. Bas prix. Charles, 48, rue Eugène-Carrière, Paris.

Sunbeam, type A, parf. état. Pns nfs. tous ess. 1.800 fr. A. Rochas, 81, rue du Chevaleret, Paris.

Norton 5 CV, gd. sport 1931, c. nve., tte équip. occ. unique. Imbernotte, 3, rue des Acacias.

P. 107 4 CV., roulé 2.000 kms., écl. élect. Marchal, cause mariage, 4.300 fr. à débattre Lahoute, à Lamotte-Beuvron.

Gillet-Herstal, 500 cmc. dern. mod., ét. de nf. entier. équip. 4.200 fr. aff. de conf. Juin, 85, Av. Marceau, Courbevoie.

Gnome-Rhône, 4 CV, équip. état nf. b. occ. vis soir ou sam. et dim. Ferry, 13, Pas. Montgallet à Paris (12^e).

Gnome-Rhône, 4 CV, Prix intér. état nf. Garage Prat, 256, Route d'Orléans à Bagneux.

BMW

OCCASION UNIQUE
750 Tourisme R62 complètement équipée, éclairage Bosch
PRIX 8.500
vendue avec garantie

BASTIDE

56, Pd de Clichy - PARIS

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

BORGO

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

LECOLE DE MOTOS

AGENCE DES GRANDES MARQUES

G. AUGOYAT

Maison fondée en 1884
8, Avenue Dorian - PARIS (12^e)
FACE METRO NATION

AU COMPTANT ET A CRÉDIT (RÉPARATION)

— Les Occasions sont Garanties comme les neuves —
(REMISE SUR PERMIS A TOUT ACHETEUR)

**Ouvert le Dimanche
Fermé le Mardi - -**

THE MOTORIST

Gal. 77.64 - 41, Avenue des Ternes - PARIS (17^e)



LE CASQUE "MOTORIST" 85 fr.
Protecteur à double calotte de liège et tampons métal, ne coûte que.....

GRATUIT
à tout acheteur de 2 casques IL EST OFFERT une paire de lunettes "205" à verres incassables, Valeur : 22 fr.

BOTTES DE MOTOS "RÉGENT"
à fermeture "ÉCLAIR" pour Homme et pour Dame

Tentes de camping "MOTORIST" 3 k 1,90 x 1,50 x 1,15 Complète avec mâts, haubans 150 fr.

BON pour 1 SUROIT
expédié franco avec le catalogue, 120 gravures contre 3 f. en timbres remboursable par un Bon Prime à la commande.

LA MOTO DE L'ÉLITE SPORTIVE...

Jonghi

Vitesses Garanties :

130 Kms : **CULBUTEURS**
105 Kms : **SOUPAPES LATÉRALES**

LES CONSTRUCTIONS MÉCANIQUES Jonghi
CHOISY-LE-ROI (Seine)
MOTEURS. MOTOS. BREVETÉS

"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

SI VOUS AVEZ ENNUIS... AVEC VOTRE COURROIE d'éclairage

LA COURROIE-CHAÎNE CUIR "WHITTLE"
à maillon détachable
PLUS DE PANNE D'ÉCLAIRAGE

SÉCURITÉ ABSOLUE LA NUIT
en vente chez tous les AGENTS et GARAGISTES pour tous renseignements

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

GURINER

AVERTISSEURS ET CARBURATEURS

DÉPÔT GÉNÉRAL
A PARIS-MOTOS, 79, Avenue des Ternes, PARIS

QUI VOUS échangera A DES PRIX TRÈS MODÉRÉS } votre carburateur } QUELLE QUE SOIT LA MARQUE } votre avertisseur } votre pompe à l'huile }

Contre les tous derniers modèles de fabrication soignée et garantie 2 ans

N'hésitez pas avant les grandes vacances à faire examiner ces trois appareils indispensables à la bonne marche de votre VOITURE ou MOTO à :

GEORGES FÈVRE - Agent Général
79, Avenue des Ternes - PARIS - Wagram 75.04

Le Super Sport SIDE-CAR

carrosseries en leur genre chassiss. capotes pare-brise

FERNAND RICHARD
139 Av. d'Italie Paris 13. Tél. GOB. 25 00
Envoi du catalogue contre 0"50

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

NEW-MAP

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

MOTO-AGENCY

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

ORNEZ VOS MOTOS!...

LES FÉTICHES LES FANIONS **RZ** PORTENT BONHEUR!
Nombreux Sujets de 14 à 30 fr.
Les réclamer aux Marchands de Motos et d'Accessoires
— FABRICANT —
ROSAS 57, Boulevard de la Villette - PARIS

F.N.

Agence exclusive
BELLEVILLE-MOTOS
Motoconfort, Monet-Goyon, Dresch, Styson
85, rue Julien-Lacroix - PARIS-20^e

de conf. 9.200 fr. Vis. Megnier, 38, Av Echo Parc Saint-Maur.
Au Garage Renouvier vous trouverez toujours le choix le plus varié de véhicules sport et tourisme.

E. H. P., 6 cyl., fx cabr., 2 pl. lux. voit.....	16.000
B. N. C. 1.100, fx cabr. surbaissé ..	12.000
S. Indford, 1100 cmc, Ruby, type ..	12.000
Amilcar, conduite int., type M....	12.000
Sandford 1100 cmc. écl. élec. n. acc.	11.000
Amilcar, type G, cond. int. ronde.	10.000
Bugatti, type 27, carrosserie sport 4 pl. de Viscaya ..	9.000
G. M. 9 CV, 6 cyl., cond. int. ronde	8.800
Amilcar C. G. S., surbaissé.....	8.500
Rallye 1100, éclair. démar.....	7.500
Peugeot, cond. intér. 190 S.....	7.500
Sandford 1100 cmc. écl. élec. n. acc.	7.000
Darmont spécial, éclair. élect.....	6.800
Peugeot cabriolet 190 S.....	6.500
Peugeot cabriolet 190 S.....	6.000
Peugeot cabriolet 190 S.....	5.800
Peugeot cabriolet 172 S.....	5.500
Peugeot cabriolet 172 S.....	5.000
Salmson torpédo, 4 places, écl. élect	4.400
Peugeot cabriolet 172 R.....	4.000
Peugeot cabriolet 172 R.....	3.500
Sima Violet 500 cmc. 3 CV, torp. éclair. démar.....	2.800
Sima Violet, 500 cmc., 2 magnétos	1.800
Morgan Darmont standard, depuis.	2.000

Le Garage Renouvier, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq. 07-67.
Licorne 5 CV, 31, superbe cabriolet luxe roulé 5.000 km., très élégant, prix intér., reprendrai moto 350 ou 500 récente, Mme Louise, 21, r. Tlemcen (20^e).
Gar. Torp. sport, 4 pl., 6 CV, mot. Chapuis-Dornier, entier, remis à nf., roue de rech., train de pn. nf., out. compl. s'adr. Billon, 21, r. du Châlet, Paris.
A Vendre p. c. double emploi, Torp. Renault, 6 CV, n. n. t. b. état de marche. 5.500 fr. Veilix-les-Avettes, Meung-s-Loire (Loiret).
Morgan, 6 CV, base creuse, équipée cme nve, moitié prix catalogue, reprendrais moto, 178, Rte Révolte (17^e).
Crédit jolie voiturette, 7 CV, 2, 3 pl. mot. Salmson, rapid, pn. confort, démar. 1^{er} paie 1.000 et 12 paie. 300 av. Emile-Zola, 143.
Amilcar 6 CV, cc. écl. dém. élect. 3.500 fr. sam. apr. midi, dim. Robineau, 25, rue Oudry (13^e).
Camionnette, 300 k., 5 CV, écl. démar. éch. c. moto, 4 CV Terrot préf. Henry, 285, bd. Saint-Denis, Courbevoie.
5 CV Peugeot ts tps, 4 pl. 172 R, 1928 b. ét. gén. 5.800 fr. Guillard, 66, rue Caumartin, Paris.
Donnet, 7 CV, C. I. 4 pl., bon ét. méc. éch. c. belle 500 cmc. réc. Ecr. : Robert, 108, rue Anatole France, Levallois.
Cab. sport Peugeot, 5 CV, état nf. mot. exc. état, écl. dém. élect., pn. b. état, nb. access. 5.200 fr. Houdelin, 46, Villa Faucheur (20^e).
Rosengart, 4 pl. 1930, état neuf, 8.500 fr. Grandchamp, 35, rue Delescluze. Le Kremlin-Bicêtre. Tél. Italie 05-80.

MOTO-SPORT

119, Fg. S.-Martin - PARIS (X^e)
Tél. : Nord 81-07
J. d'HERVÉ Succ^r

LA MOTO RAPIDE



350 cmc. - 130 km à l'heure
LONG CRÉDIT

POUR B.S.A TRIUMPH

DALBIAC, 1, Rue des JARDINS S'PAUL PARIS

PIÈCES HARLEY

pour Envoi gratis du Manuel et Catalog. des Pièces à des Prix sans concurr. n^e
Établissements Pierre PSALTY
271, Boulevard Péreire - PARIS
Tél. Galvani 55-52 - Mét. Maillot

LA NOUVELLE BOUGIE MICA

SIMON 30

TRANSFORMABLE... 30 frs
J. SIMON Constructeur, 20 bis av. de Neuilly - Neuilly/Seine

GROS DÉTAIL CHAINES YELLOW

STOCK O.C.F.
54, R. LOUIS BLANC PARIS X^e

INVENTIONS

BREVETS D'INVENTION
PROCÈS en CONTREFAÇONS
MANUEL-GUIDE GRATIS

H. BÛTTCHER
21, Rue Cambon - PARIS

HUILE DE RICIN

Garantie pure
8 Fr. le Litre (par Bidons de 10 Litres) FRANCO TOUTES GARES FRANCE. — Versement à la Commande.
Compte Postal 113-33 - **G. JUTARD**, 2, Cours Arnozan, BORDEAUX

MOTOCYCLISTES!

Exigez la selle arrière
CAMBRIDGE

DRESCH

TOUT LE STOCK
PIÈCES DÉTACHÉES
RÉPARATIONS EN 24 HEURES
VENTE - ÉCHANGE
174, Rue d'Orléans - Carnot 80-87

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

Harley, bi-pl., rév. carb., chaînes, pignons, fourche nls, ét. parf. 1.500 fr. écl. C. 250 récente 22, Allée des Arquebuses, à Pavillons-s-Bois.
Sidecar Harley, 9 CV, bipl. L. V., bon ét. 2.000 fr. ou éch. contre moto. Borie, 50, rue Concy, Montgeron (S.-et-O).
Indian sid, parf. ét., acc., rech., out., vend. p. part. 1.800 fr. vis., 63, rue Made-moelle.
R. Gillet, 6 CV, type G, avec side A.J.S. bon ét. mécanique, pneus et peint., acces. belle occas. 2.900 fr. Quillet, 22, rue Less (18^e).
Moto Triumph, 5 CV, avec sidecar bi-pl., parf. ét. mécanique, ch., pn. nls., aff. de confiance. Prix : 2.500 fr. Gosson, 54, quai Blanqui, Alfortville (Seine).
Terrot, 500 Jap, culb., avec écl. élect. et avec sidecar nf. acces. Garreau, 289, r. Vaugirard, Paris.

SIDECARS

Il est prouvé par des centaines d'exemples qu'un lourd châssis de sidecar trois attaches plus ou moins articulées sur quelques kilomètres votre cadre et constitue un danger. Vous ne voulez pas vous rendre coupable de

L'Assassinat de votre passager ou tout au moins de votre moto ; aussi vous achèterez dans la seule maison de vente spécialisée un side quatre attaches, convenant à votre machine. Cinq marques au choix :

Faune, V. & W., Bertrand, Buffier monopole de vente, distributeur général Telleg, la nouveauté du jour.
30 modèles de carrosserie sport, monoplace, biplace, etc... pour tous les goûts. Montage en 24 heures.
Le Garage Renouvier, 4, rue Charles-Renouvier, Paris, (20^e). Tél. Roq. 07 67.
A vendre sidecar B. S. A. 5 CV, bon état Terrot 3 CV, état parfait, bas prix. S'adresser, 82, rue des Marguerites, Antony.
Dollor 1930, 500 Jap, culb., boîte Blackburn, t-sad, side gd. spt., équipé, payé 10.900 fr. offre. Chamillard, 255, Av. Saint Saëns à Neuilly-s-Marne.
Sidecar Harley-Davidson bi-pl. cap. éch. Magondo, t-sad, nombr. access. bon état, essay à volent. Prix 2.500 fr. Bachelarie, 27, rue de la Villette, Paris.
Peugeot P. 107, bloc-mot. 1930 avec sidecar, 1 pl. 1/2, ét. neuf, compl. équip. 4.800 fr. Driot, 64, Av. de Choisy, Bon-neuil-s-Marne (Seine).

ECHANGES

F. N. Briquet échange à des conditions toutes spéciales contre les nouveaux modèles 1931, 28, rue Henri-Poincaré (20^e).
Je Ch. un châssis de side bi-pl. à échange. cont. ch. et carr. p.l. Boutier, 25, rue Princesse, Lille.
Échange 350 sup. sport, Salon 1930, Blackburne, 5.000 km. contre cond. int. Falck, 10, villa Kreisser, passage Kreisser à Colombes.

NOVI

12 à 16 CHEMIN des VIGNES PANTIN (SEINE) NOVI DYNOLI NOVILUX

ONT VAINCU LA NUIT ET AFFRONT LA SÉCURITÉ DES MOTOCYCLISTES

MOTO-HALL
78, Av. des Ternes, PARIS
Galvani 09-45
Gillet d'Herstal
Saroléa - Soyer - Alcyon
Motobécane - Motoconfort
TOUS ACCESSOIRES
Éclairages NOVI
Silencieux WILMANN
Poignées MAGURA
Réparations, Dépannages
Crédit, Échanges
OUVERT LE DIMANCHE

Ne vous fatiguez plus
MOTOPÉDALE
gagnant
du **BOL d'OR 1931**
et
du **Grand Prix**
DES PETITES MOTOS
catégorie 100 cmc.
Son prix : **1.550 francs**

10, r. Vaucanson, Pantin
Tél. : Villette 15-29

Adressez-vous
au **SPECIALISTE DU PNEU**
TOUTES Marques
Dimensions
en magasin
Marchandises Garanties
TRÈS GROS STOCK
DEMANDEZ TARIF
DOCKS DU PNEU
387, Rue de Vaugirard, PARIS-XV
Tél. : Vaugirard 41-42

Vends moto F. N. 350 M. 70, ou éch. c. Cabrioler 5 CV. Holland, Château-la-Vallière (L.-et-L.).
Echange mon Amilcar, gd sport c. moto récente 350. Allain, 154, Rte de la Révolte, Levallois.
Mathis, 5 CV, type spéc., bord. pn. nf., écl. dém., cont. moto 350, 500 Thomas, 10, rue Rouget-de-l'Isle, Clichy (2 min. porte).

ON DESIRE ACHETER

F. N. suis acheteur de suite, 350 cmc. ou 500 surtaisse. Briquet, 28, rue Henri-Poincaré, Paris (20^e).

Amilcar. Je suis acheteur d'un carter moteur pr. cyclecar Amilcar, type CC, série 2, très bon état. Moto Hall, rue Voltaire, Charleville (Ardennes).

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

Achète cher, comptant, motos, recon. Mont piété. Vente. Echange, 47, Av. République, Paris.

Achète au mieux motos modernes. Moto Agency, 24, Bd. de Charonne.

Suis acheteur comptant G. S. Amilcar ou B. N. C. Monza, bon ét. c. reprise moto, 350, bien équipée. Ecr. ap. 18 h. Berthe, 23, Sente Léon, Les Lilas.

Achat comptant, Paris, Provinces, motos et voitures modernes au maximum. Garage, 21, rue de Tlemcen. Tél. Ménéil. 76-39.

Avances 80 % de suite à 5 % intérêt sur motos, voitures ou achat, solution immédiate Agence Peugeot, 178, Route Révolte, au fond du passage.

DIVERS

Pneus Motobécane renforcés : 35 fr.; 25x3 : 85 fr.; 26x3,5 : 100 fr.; 27x4 : 110 fr.; Chambres : 20 fr.; 700x80 : 90 fr.; 650x65 : 70 fr. Talons 25x3,85, 700x100, etc., courroie Motobécane, le m. 18 fr. 50; 14 m/m le m. 14 fr.; en 19 m/m. les 1 m. 70, 25 fr.; 1, rue Jardins-Saint-Paul Paris (4^e).

Siège arr. Planor n'ayant jamais servi, repose-pieds élastiques, le tout 120 fr. S'adress. à Arnoult, 80, rue Dubesme, Paris (18^e).

Pneus imperforables Menjou. Sections

courantes. Conditions spéciales aux abonnés et lecteurs. S'adresser à *Moto Revue*.
Chânes Brampton yellow, Renold, 1, r. des Jardins-Saint-Paul à Paris (4^e).

Équipez vos véhicules chez Pierre qui vend les divers accessoires, t-sad, phares, dyn., équipements électriques complets, huiles, graisses, à des prix imbattables. Equipements électriques complets.. 600
Dynamos double débit..... 150
Pneus 27x4 120
Phares Code 60
Pneus 26x3,5 105
Chambres 27x4, 18, 26x3,5 16
700x80 18
Ricin, le pression, le litre..... 10
Kervoline B. B. 10 50
Castrol C. L. 10 50
Huile spéciale pour graissage des parties sup. du moteur, le litre... 20
Garage Renouvier, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq. 07-67.

Pneus neufs et garantis depuis 15 fr. courroie 22 mm à 15 fr. le mètre. Mosra, 56, faubourg Saint-Antoine (12^e).

Garage spécial pour moto et side. Moto 40 fr., avec side 70 fr. 3, rue Emile-Lepes, Paris (11^e).

3 Magnétos 4 cylindres Saga et Duclier, en parfait état de marche, valeur 650 fr., cédées à 300 fr. S'adresser à *Moto Revue*.

A vend. n'importe quel prix, pièces nves et usagées p. Morgan et Darfont spéc. A. Thuery, 9, rue Larrey, Paris (5^e).

T-sad E. N., dern. mod. 200 fr. val. 325 fr. Lebon, 25, rue de la Folie-Regnault, Paris (11^e).

Bagnoles de l'Orne « L'Oasis » Hôtel-restaurant, plein centre, cuisine renommée, garage gratuit, prix spéciaux pour motocyclistes, chambres depuis 10 fr., repas 15 fr., boisson comprise.

Moteur pont châssis Mathis M. Y., 3.500 fr. Barre, 11, rue Glacière, Gentilly.

Assurez-vous à
"MOTO-REVUE"

LUCAS Prix 600
Accumulateur "NIFE" au fer nickel ~ 5 éléments ~ 6 volts ~ 12 ampères ~ pour motocyclistes. (long. 180% haut. 165% larg. 90%)
Pas de plomb, pas d'acide, pas de sulfatation
Ne demande aucun entretien.
Ag. gén. p. la France L'VELOX, 65, r. de Paris, Bagnelet

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 parisienne.

LES CYLINDRES DE MOTOS RAYÉS sont réparés d'une façon définitive par le **PROCÉDÉ SPÉCIAL BARIMAR** sans changer ni piston, ni segment.



Envoyer le cylindre et le piston aux
ETABLISSEMENTS BARIMAR
3, Rue Foucault, Clichy (Seine)

ACHAT-VENTE-ÉCHANGE
Motos - Sidecars - Cyclecars
Silencieux neufs pour motos 25 f.
Carburors nfs double manettes 75 f.
Pompes à huile mécaniques nvs 30 f.
Moyeux AV avec frein neufs 90 f.
Moteurs 2 cyl. 2 tps compl. nfs 650 f.
Boîtes de vitesses neuves 360 f.
Accus neufs 6 volts 50 amp. 120 f.
STOCK DE CHAINES DUCKWORTH
BEAUSOLEIL, 9, rue St-Sabin, Paris

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

Veillez m'abonner à (1) numéros de *Moto Revue* à partir du Numéro en date du.....

Ci-joint la somme de (2)

Nom
Prénoms
Profession
Adresse

TARIF DES ABONNEMENTS (FRANCE & COLONIES)

A Abonnement complet MOTO REVUE hebdomadaire et son supplément mensuel L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE			B Abonnement simple MOTO REVUE Hebdomadaire			C Abonnement simple L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE MENSUEL		
UN AN	SIX MOIS	TROIS MOIS	UN AN	SIX MOIS	TROIS MOIS	UN AN	SIX MOIS	TROIS MOIS
64 Numéros	32 Numéros	16 Numéros	52 Numéros	26 Numéros	13 Numéros	12 Numéros	6 Numéros	3 Numéros
60 »	35 »	21 »	45 »	23 »	14 »	20 »	10 »	6 »

Signature:

(1) Indiquer le nombre des Numéros souscrits.
(2) Pour l'envoi des fonds un simple mandat-poste ne vous coûte que 0fr. 40 si vous faites porter sur ce mandat par l'employé des postes mention CHÈQUES POSTAUX-29.737-PARIS (2^e)

Tiré sur rotative à l'Imprimerie spéciale de *Moto Revue*, 30, rue du Poteau Paris, (18^e)
Le Gérant : C. LACOME.
Adressez toute la correspondance : 51, Rue Vivienne, Paris.

Paris-Les

Pyrénées-Paris

ers

MERCIER 1 Médaille d'argent

Ce n'est pas par hasard qu'AUTOMOTO gagne toutes les courses.

Encore une épreuve pénible où 53 concurrents seulement terminent sur 79 partants.

Bien entendu, à l'arrivée, toute l'équipe **AUTOMOTO** était au complet, car la moto **AUTOMOTO**, construite pour fournir journalièrement un travail intensif, ne peut pas connaître la moindre défaillance.

Les Motos **AUTOMOTO** de Paris-Les Pyrénées étaient équipées de chaînes **YELLOW** et graissées à la **MOBILOIL**.

Publ. J. BAZAINE

AUTOMOTO

MAGASIN D'EXPOSITION ET DE VENTE POUR LA RÉGION PARISIENNE
55, AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE, 55 -:- PARIS (16^e)

100.000 ^{Kms}

SANS RÉVISION

Quelle moto ordinaire
pourrait s'offrir de
pareilles références ?
Seule une **MONET-
GOYON** a pu couvrir ce
kilométrage imposant
sans qu'une réparation
soit nécessaire.

**DEUX FOIS
ET DEMI
LE TOUR
DU MONDE**

Voici des références
qui en font foi.

*Monsieur Ernest VITTE à Rougemont (Doubs)
nous écrit :*

- « Je me rendis acquéreur en Avril 1923 d'une de vos motos 2 CV. 2 temps.
- « Voyageant par tous les temps et par des chemins souvent qualifiés d'impraticables, je lui demande un effort journalier qui n'est pas récompensé de soins comme elle le mérite.
- « Je ne cesse pourtant de vanter, à juste titre d'ailleurs, la souplesse, la solidité de construction de vos machines, outils de travail autant que d'agrément; d'un prix de revient et d'entretien peu coûteux, car j'atteste que ma moto a déjà fait 80.000 km. sans qu'un organe essentiel ait été remplacé par usure ou par casse.

*Monsieur BAGNERIS, Rue Pierre-Lescot à Paris
nous écrit :*

- « Depuis que je suis possesseur d'une de vos motos 2 CV, j'ai parcouru une distance totale de plus de 100.000 km.
- « Le rude travail quotidien que je demande à ma machine témoigne de la robustesse incontestable de vos engins et du souci que vous apportez dans leur fabrication. »
- « Je suis heureux de vous en féliciter. »



**MONET
GOYON**

57. R. du Pavillon. **MACON**

Succursale à Paris, 112, Boulevard de Courcelles