

Le permis de conduire...

LE NUMÉRO

1^{fr.} 25

MOTO REVUE

TOUS LES
SAMEDIS

MOTOS - SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

et
*Motocyclisme
Automobilisme*

19^e ANNÉE — N° 439

8 Août 1931



TÉLÉPHONE :
CENTRAL : 03-81
— 08-24
C/C. POSTAL 19.737

MOTO-REVUE
BUREAUX :
51, Rue Vivienne, PARIS
C/C. POSTAL 23.737

• Ce couple de jeunes sportifs se livre aux joies, divines paraît-il, de l'aquaplane à moteur. La jeune femme est en maillot de bain, mais, l'homme... gare au plongeur!...

ROVIN

vous présente...

...son Nouveau Véломoteur

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

**PAS DE PERMIS
DE CONDUIRE**

1.500 **FRANCS**

**PAS DE CARTE
GRISE**

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

— NOS MODELES —

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

Demandez Catalogue M. R. B.

MOTOS ROVIN 114 -- Boulevard de Valmy -- 114
COLOMBES (Seine)

Motobécane

2 CV - Utilitaire

Type B 22

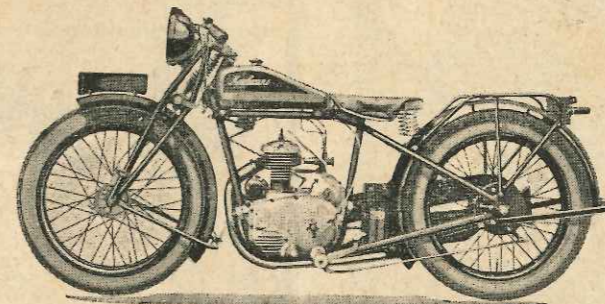
Bloc-Moteur 4 Temps

Soupapes Latérales

3 Vitesses

Pneus Ballons

2.800 Frs



3 CV - Utilitaire

Type B 33

Bloc-Moteur 4 Temps

Soupapes Latérales

3 Vitesses

Pneus Ballons

2.990 Frs

3 CV — TYPE B 33

4 CV — Type B 44 —

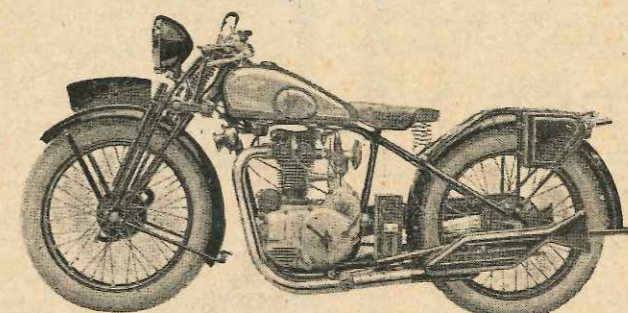
Bloc-Moteur 4 Temps

Soupapes Latérales

3 Vitesses

3.850 Frs

Pneus Ballons



5 CV — CULBUTEURS — TYPE B 5 C

4 CV - Type B 4 C

Bloc-Moteur 4 Temps

Culbuteurs

Double échappement

3 Vitesses

Pneus Ballons

4.800 Frs

5 CV - Type B 5 C

Bloc-Moteur 4 Temps

Culbuteurs

Double échappement

3 Vitesses

Pneus Ballons

4.950 Frs

Demandez le Catalogue

**DE LA PLUS BELLE GAMME DE MOTOCYCLETTES AUX
ATELIERS DE LA MOTOBÉCANE**

Téléphone :
Combat 08-68 et 15-68

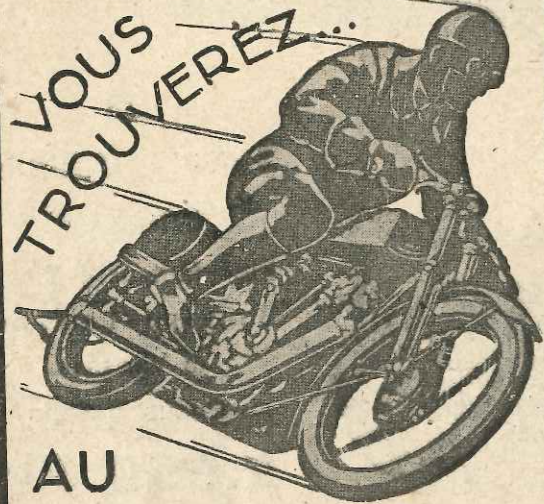
16, rue Lesault — PANTIN (Seine)

R. C. Seine 217.038 B

Adresse Télégraphique
Motobécane — Pantin

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

MOTOCYCLETTES

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



Conçu spécialement pour le tourisme

SUPER CASQUE **AMO** BLINDÉ

Est la coiffure idéale du Motocycliste

PARCE QUE...

le plus solide

Le pouvoir protecteur du super casque Amo est démontré non par des mots, mais par des faits (des centaines de motocyclistes déjà sauvés) et par l'appréciation des techniciens avertis. Ci-dessous une attestation.

Monsieur, Merci au Super-Casque AMO qui m'a sauvé la vie dans une chute brutale à plus de 90 à l'heure. Cela se passait au Grand Prix d'Aquitaine.

En prenant un virage, j'ai été gêné par un concurrent, j'ai freiné brusquement et dérapé. Chute inévitable dont je me suis relevé sans la moindre blessure à la tête.

Grâce à votre casque, j'ai pu continuer la course et me classer deuxième.

En vous remerciant encore....

Monsieur Bertrand, coureur officiel
 Köhler Escoffier.

le plus léger

Monsieur Chéret, le seul ayant couru les deux épreuves du Bol d'Or 1931 a porté le super Casque Amo pendant 48 heures de suite et il nous dit :

« J'avais, bien entendu, mis mon casque AMO, sachant qu'il est extrêmement léger et je n'ai ressenti aucune fatigue à la tête, bien que je n'ai pas quitté mon casque durant les 48 heures de la course. J'ai adopté votre casque depuis deux ans et je n'ai que des compliments à vous en faire. »

le plus élégant

Les photographies ci-dessus (non retouchées) vous montrent que le super Casque AMO, n'a pas l'aspect d'un casque, mais exactement celui d'un serre-tête en cuir. C'est le seul qui puissent porter les dames.

MODÈLE pour homme et dame **125 fr.** supp^t pour visière rigide **7 fr.**

TRÈS INTÉRESSANT

Le Bloc Bagages

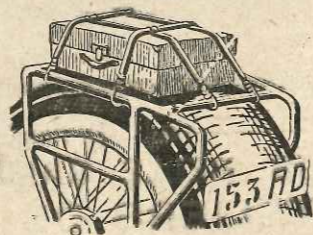
"AMO"

vendu à L'ESSAI 28 et 36 fr. pour permettre à tous de se rendre compte des qualités de ce et permettant de fixer rapidement tout bagage sur toute moto.

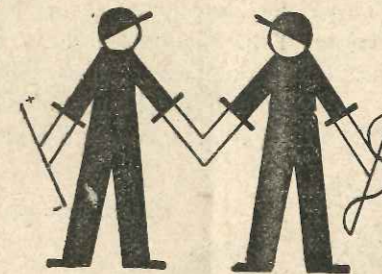
Tout appareil ne donnant pas satisfaction sera repris.

CATALOGUE GRATIS

Éts AMO, fabricants, 23, rue Descombes, PARIS-17^e



POSSESSEURS DE MOTOS Peugeot



SEUL LE JUMO MAGLUM

l'éclairage que vous n'osiez pas espérer équipera votre P 108, votre P 109 ou votre P 110, sans courroie, sans transmission, causes perpétuelles d'ennuis et de frais.

Le Jumo Maglum à entraînement mécanique, avec ou sans accus, est le dispositif lumière puissant, pratique et indérégable, qui vous permettra la moyenne la plus élevée la nuit comme le jour. Il ne nécessite aucun entretien et il est garanti un an. Après ce délai, tout appareil endommagé, plombé, est échangé contre un appareil révisé, garanti 6 mois pour le prix minime de 48 francs.

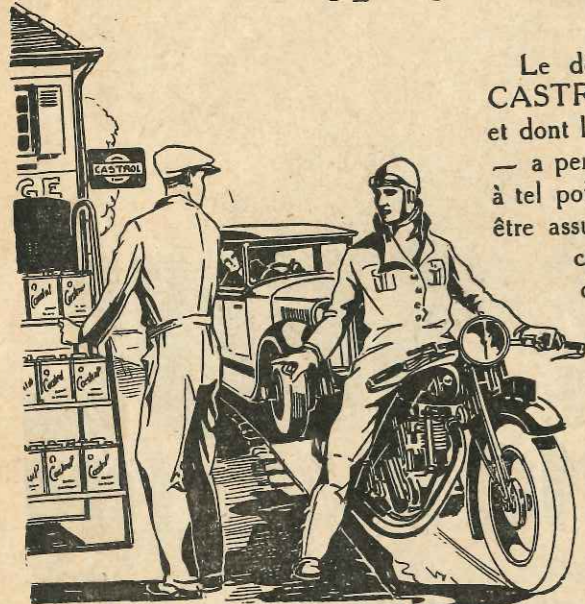
Réclamez le Jumo Maglum à votre Motoriste.

SL 9
MAGLUM

21, Rue de Chartres, 21 - NEUILLY (Seine)

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

Toujours aussi excellente....
et on en trouve partout !



Le développement considérable des ventes d'huile CASTROL, toujours de plus en plus demandée, — et dont la qualité soutenue est particulièrement appréciée, — a permis d'augmenter encore le nombre des revendeurs à tel point que l'automobiliste et le motocycliste peuvent être assurés de trouver aujourd'hui partout, sur la route comme en ville, l'huile CASTROL du type qui convient à leur moteur

Partez sans crainte

Castrol

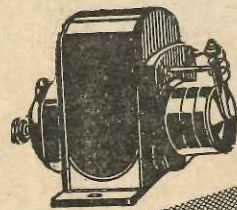
sera toujours là pour vous servir.



J. PILLON PUBLICITÉ GIANOLI ET VALENTIN

SOCIÉTÉ DES HUILES CASTROL 19 Rue des Minimes - COURBEVOIE Seine

L'ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE COMPLET DE MOTO



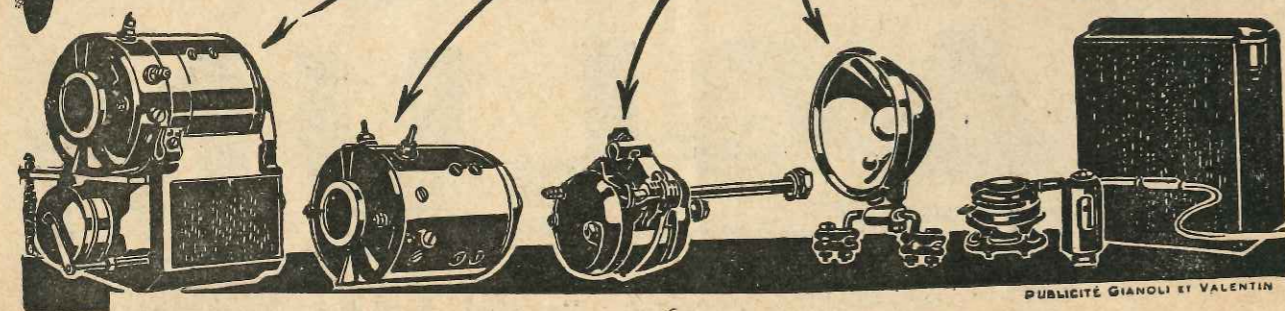
Magnéto d'allumage

Magnéto France

Usines et Bureaux
93 route d'Ivry
LYON

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

Rendement
inégalé jusqu'ici
Montage facile



PUBLICITÉ GIANOLI ET VALENTIN

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

MOTOCYCLISTES...

peut désirer de son système d'éclairage.
...La transmission par chaîne donne satisfaction à tous points de vue...
...pourvu que...
LA CHAÎNE SOIT UNE RENOLD "MARK 10"
Nous avons déjà eu l'occasion d'entretenir

RENOLD CHAINS LTD
14, R. Danton. Levallois-Perret (Seine)
TÉL. WAGRAM 75-97

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 —

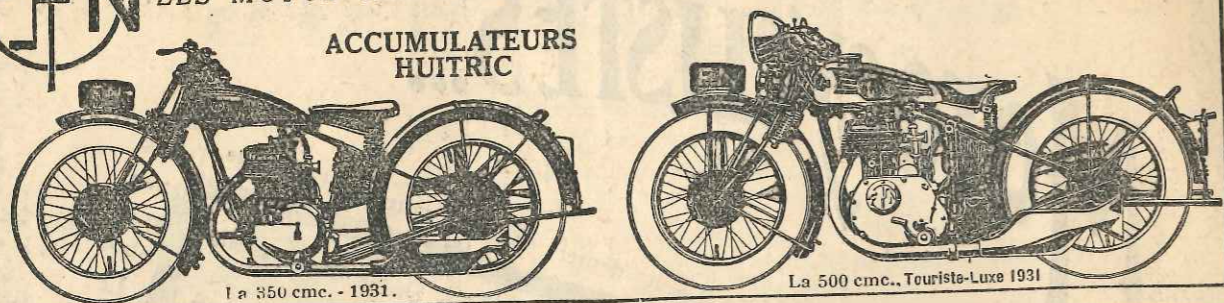
MOTOS D'OCCASION
GARANTIE 6 MOIS
3, Rue Aumont - PARIS (13^e)
Téléph. : GOB. 07-76
— Ouvert même le Dimanche matin —

DÉFENSE GRATUITE DEVANT LES TRIBUNAUX
PIÈCES HARLEY ET INDIAN SOLDÉES A 50 %

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

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

ACCUMULATEURS HUITRIC



AMAC

Le Carburateur des Records...

a, cette année encore, triomphé dans les grandes épreuves ci-après :

GRAND PRIX DE MONZA
GRAND PRIX DE HONGRIE
VICTORY CUP
BOL D'OR (Saint-Germain)
TOURIST TROPHY ANGLAIS
GRAND PRIX DE LA F.I.C.M.

prenant partout la majorité des premières places et affirmant nettement son incontestable supériorité.

Sté Ame AMAC, 40, Rue de Villiers - LEVALLOIS. Péreire 05-02
 Dépôt de Paris : Éts R. MUNRO, 193, Bd Péreire. Wagram 10-14

Novi triomphe dans PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

Quatre motocyclettes utilisant la magnéto **NOVI** prennent le départ : Elles sont toutes les quatre classées premières ex æquo et obtiennent la grande médaille d'or.

Lewinfosse sur Motobécane
 Guerrier }
 Notamy } sur Motoconfort
 Rouquairol }

GRACE à **NOVI** MOTOCONFORT remporte :
 La Coupe de Monsieur le Président de la République
 La Coupe du Championnat des Montagnes
 La Coupe Challenge des Pyrénées

CINQ machines équipées avec **ALTERNNOVI**, participant au Concours d'éclairage, sont classées premières ex æquo et obtiennent toutes un Diplôme spécial de Médaille d'Or.

MOTOCYCLISTES :
 Les Équipements **NOVI** sont parfaits ! Exigez-les.....

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

MACHINE ANGLAISE **ROYAL ENFIELD**
 Made like a Gun

de 1^{re} Classe et à titre de publicité la moins chère des motos Etrangères

COMPTANT ET CRÉDIT — Catalogue sur demande

Etablissements Pierre PSALTY Métro Maillot
 271, Boul. Péreire - PARIS (17^e)

Téléph. : Calvani 55-52



THE MOTORIST

41, Avenue des Ternes Paris 28, Rue des Acacias
 GALVANI 77-64 WAGRAM 12-20

LE CASQUE "MOTORIST" PROTECTEUR 85 fr.
 à double calotte de liège et tampon métallique ne coûte que.....

—: GRATUIT —: pour 2 casques il est offert une lunette "205" à verre incassable, Valeur. . . 32 francs

VÊTEMENTS DE CUIR : 325 FR.

CANADIENNE U.S.A. ORIGINE 275 fr.
 VÊTEMENT huilés Oilskin Anglais. 149 fr.

BACHES Huiles de MOTO 160 x 160. La pièce . . . 49 fr.

BOTTES AVIA-TEUR depuis 159 fr.
 BOTTES fermeture éclair Homme et Dame 275 fr.
 WADERS Bottes de moto pour mettre sur la chaussure 150 fr.

TOUS CAMPEURS pour 150 fr.
 Voir notre rayon "Tentes" le plus complet.

SACS Tyroliens 25 fr.

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

Lunettes pluie 14.50
 Gants moto 15 genres 25 fr.

Erookland Vêtement Anglais tissu doublé extra-fort 175 fr.
 SAMMY vêtement imperméable en peau d'éléphant 250 fr.
 BOTTES caoutchouté 99 fr.

SEATLESS ANGLAIS depuis 79 fr.
 CUISARDS en tous genres depuis 35 fr.

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

SL 10 

Route libre devant vous

Faites-vous faire place rapidement en montant sur votre moto le puissant avertisseur "Forton", spécialement conçu pour le tourisme.

Fonctionnant par entraînement mécanique sur jante spéciale, le "Forton" équipera de façon originale et élégante la machine dont vous êtes fier. Et vous le monterez en quelques minutes pour ne plus y toucher par la suite.

Le "Forton", robuste, efficace, et d'un fini irréprochable, est l'avertisseur-type du motocycliste sportif.

FORTON

EN VENTE chez tous les commissionnaires et agents et

21, Rue de Chartres — NEUILLY-sur-Seine

Surveillez votre compression!

1^o Pour obtenir un joint parfait employez **L'HERMETIC**

2^o Pour le rodage de vos soupapes faites ce travail à **L'HERMETIC-RODEX**

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

L'Hermetic

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

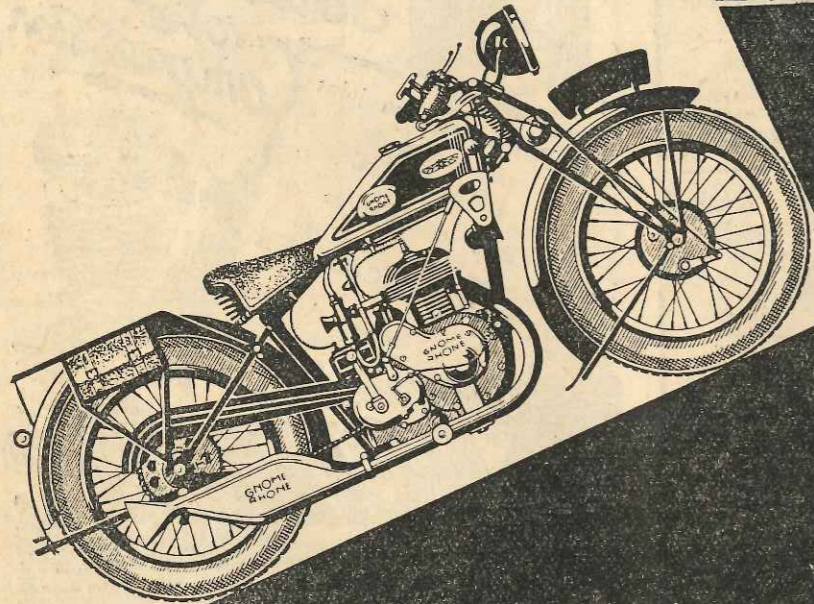
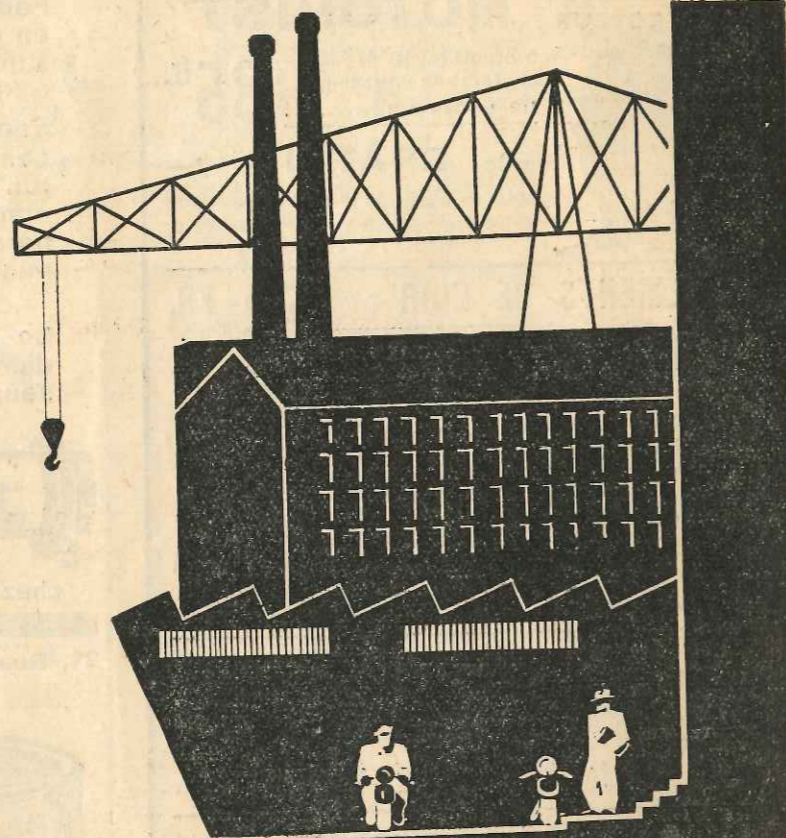
Veillez m'envoyer contre mandat-poste de 14 frs inclus, votre nécessaire comprenant :

1 boîte Hermetic-Rodex Mixte
 1 boîte Hermetic joints

Nom : _____ Ville : _____
 Rue : _____

GNOME-RHONE

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



BLOC-MOTEUR A
SOUPAPES LATÉRALES

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
PARAISSANT LE SAMEDI

CAMILLE LACOME

Directeur-Fondateur

ABONNEMENTS

UN AN 6 MOIS 3 MOIS
52 N^{os} 26 N^{os} 13 N^{os}

France et Colonies : 45 fr. 23 fr. 14 fr.

Union postale : 66 fr. 34 fr. 20 fr.

(Albanie, Allemagne, Argentine, Autriche, Belgique, Bulgarie, Bolivie, Brésil, Canada, Chili, Colombie, Congo Belge, Cuba, Egypte, Equateur, Espagne, Estonie, Ethiopie, Finlande, Grèce, Guatemala, Haïti, Hongrie, Lettonie, Libéria, Lituanie, Luxembourg, Maroc (zone espagnole), Mexique, Paraguay, Pays-Bas, Perse, Pologne, Portugal et colonies, Roumanie, Salvador, Serbie, Suisse, Tchécoslovaquie, Terre-Neuve, Turquie, Union des Républiques Soviétiques (Russie), Uruguay, Venezuela).

Autres Pays : 84 fr. 43 fr. 25 fr.
(Tous les pays non compris dans la catégorie ci-dessus)

Militaires : 25 fr. 12 fr. 8 fr.

LA CHEVALERIE DE LA ROUTE

PLUS que des codes routiers si complets et si minutieux qu'ils puissent embrasser tous les cas possibles, plus même qu'une police routière active, ce qui peut rendre la circulation sûre, c'est la politesse, on peut même dire la chevalerie de la route. Trop de conducteurs ne considèrent que leurs droits et prétendent les imposer partout, même au risque de leur vie. Vous avez certes, quand vous roulez sur une route nationale la priorité sur les usagers qui arrivent par des voies secondaires. Mais la belle affaire si pour prouver votre droit de passage, vous vous jetez sur une autre voiture. Peut-être, et encore n'est-ce pas sûr, les tribunaux vous considéreront-ils comme la victime, peut-être recevrez-vous une indemnité pour vos blessures, mais croyez-vous qu'il n'eût pas mieux valu, en renonçant à vos droits, éviter l'accident. En fait, pour les conducteurs prudents, la priorité de la route nationale n'est qu'un mythe. Vous n'êtes jamais sûr que l'usager qui arrive par une route secondaire ait entendu votre signal. La connaissance d'une route ne doit pas vous engager à y rouler sans prudence. De nombreux accidents résultent de cette accoutumance. A 99 reprises on franchit un croisement et jamais on n'a vu aucun véhicule arriver sur l'autre chemin, mais la centième fois cela se produit et c'est l'accident. Il faut donc une bonne dose de pessimisme et prévoir de la part des autres usagers de la route toutes les imprudences et toutes les folies. Il faut prendre la route avec bonne humeur, ne pas s'indigner, ne pas s'irriter. A quoi bon les insultes et la colère. Vous ne ferez qu'exciter les rancunes et les haines, alors qu'il faut au contraire créer une atmosphère de bonne volonté et d'entente. Un signe amical au charretier que vous croisez, un merci au gardien de troupeau qui se sera démené pour ranger ses bêtes récalcitrantes, un salut à l'automobiliste qui se sera garé derrière la voiture qui le précède pour vous permettre de passer sans danger, feront naître pour vous de la sympathie. Ne soyez pas de ces brutes qui se vantent de donner des leçons aux autres usagers de la route, qui se rabattent brusquement devant la voiture qui ne s'est, à leur avis, pas garée assez vite, qui frôlent les cyclistes et les piétons, qui passent sous les naseaux des chevaux, qui poursuivent les vaches, écrasent les poules et les chiens. Restez en toutes circonstances maître de vous-même et courtois. Si un autre véhicule veut vous dépasser, tenez sagement votre droite. Ralentissez même pour que le dépassement se fasse avant un obstacle que vous apercevez. Il y a des braves gens partout et il n'est pas rare qu'un charretier vous fasse signe qu'un autre véhicule arrive. Combien cette bonne humeur, ce désir de rendre service, cette fraternité de la route serait préférable à la brutalité et à la grossièreté.

Un autre problème se pose, celui de l'assistance à ceux de nos confrères qui restent en panne. Certes on est quelquefois victime de son bon cœur et nous avons bien souvent prêté des bougies qui ne nous ont pas été rendues, donné de l'essence qui ne nous a pas été remboursée. Nous avons même à une ou deux reprises envoyé au secours d'automobilistes en panne des mécaniciens qui, lorsqu'ils arrivaient sur les lieux, ne trouvaient plus personne. Parfois, vos offres de secours sont refusées grossièrement. Mais est-ce une raison pour renoncer à rendre service ? Ce sont là des exceptions et la plupart des personnes que vous aurez secourues vous seront reconnaissantes. Ce fut, en ce qui nous concerne, l'origine de bonnes amitiés. Nous avons été nous-même à quelques reprises bien heureux de trouver des secours et dernièrement encore un brave marchand de poissons a remorqué notre cyclecar pendant vingt kilomètres jusqu'à un garage et il ne voulut accepter aucun dédommagement. Il y a quelques années, blessé dans un accident de sidecar, c'est un conducteur de camion qui nous ramena chez nous. Je revois avec plaisir ce conducteur dans le garage où il est employé. On entend bien des récriminations contre les poids lourds. Ils sont assurément encombrants et il ne faut pas oublier que leur conduite est pénible et qu'ils ont parfois quelque excuse à ne pas se rabattre exagérément sur la droite quand la route est bombée et le côté de la route boueux. Il y a en fait parmi les conducteurs de poids lourds des sportsmen et... pas mal de motocyclistes.

SOMMAIRE

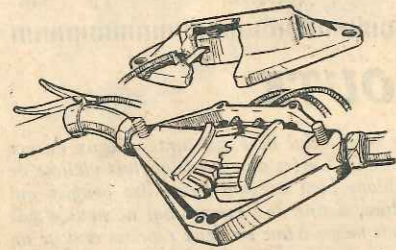
N^o 439
du 8 Août 1931

Projets	658
La peinture cellulosique et la Moto	660
Pour ou contre le permis de conduire, par R. PASCAL	661
Machines de courses d'aujourd'hui, par H. P. BORESTROKE	663
Virages en épingle à cheveux, par LWOFF	666
Informations	668
Comment conduire la nuit, par GARDENAT	670
Paris-les-Pyrénées-Paris	672
Chronique des assurances	674
Soupapes latérales (suite)	675
La page des fabricants	677
Le Sport	678
Les Clubs	680
Distributeurs rotatifs	681
Nos primes	682

roie ou changer une bougie. Ralentissez, levez la main, généralement on vous répondra par un merci, en déclinant votre offre. Dans d'autres circonstances au contraire, vous serez le bienvenu. Sur un parcours de 600 kilomètres, notre bidon de secours nous a permis de dépanner quatre automobilistes. Certes la panne d'essence est une panne, si nous pouvons ainsi nous exprimer, de négligence et d'étourderie comme la plupart des pannes d'ailleurs. On est inexcusable de prendre la route sans outillage, sans bougie de rechange. Mais nous n'avons pas à donner des leçons, notre rôle est d'être utile à notre confrère en panne. La route développe du reste ce sentiment de solidarité que nous aimerions voir pratiquer sur une grande échelle par tous ses usagers. La charité doit être une vertu de sportsman au même titre que la loyauté,

Projets ?....

Les motocyclistes sont passionnés de mécanique. Aussi rares sont ceux qui n'aient pas d'une manière plus ou moins précise conçu une machine qui réaliserait leur idéal. Tantôt ces projets sont de simples rêves, tantôt ils aboutissent à la description ou au croquis. Mais bien rares sont ceux qui sont réalisés, plus rares encore ceux qui aboutissent à la construction d'une machine utilisable. Pourtant tout ce mouvement d'idées n'est pas inutile. Tout d'abord, il témoigne d'un intérêt pour la mécanique qui contribue à entretenir la passion pour la motocyclette. On peut soigner et régler, voire réparer un moteur de



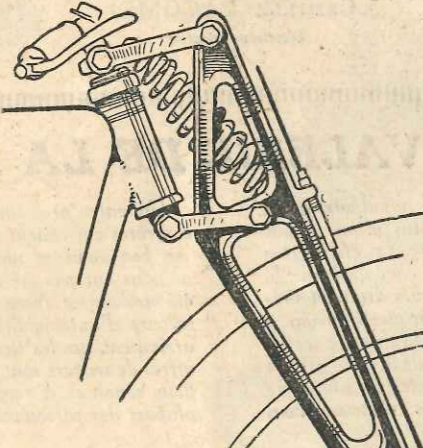
Un guidon à branches mobiles commandant le changement de vitesse a été réalisé

motocyclette. A moins de disposer d'un temps considérable et d'installation assez complètes on ne peut guère en faire autant pour une voiture. C'est là une supériorité pratique de la motocyclette et qu'on ne met peut-être pas suffisamment en valeur.

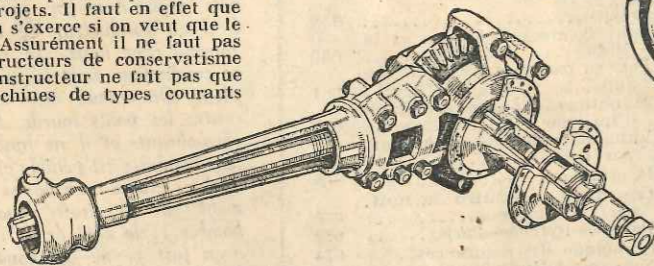
Au demeurant si certains projets présentent de nombreux points faibles, si certains, hâtivement conçus, témoignent de plus de hardiesse que de science, il y a souvent des idées neuves et ingénieuses qui, après quelques modifications, pourront être réalisées.

Ce sont les raisons pour lesquelles nous publions de tels projets. Il faut en effet que l'esprit d'invention s'exerce si on veut que le progrès continue. Assurément il ne faut pas accuser nos constructeurs de conservatisme à outrance. Le constructeur ne fait pas que construire les machines de types courants

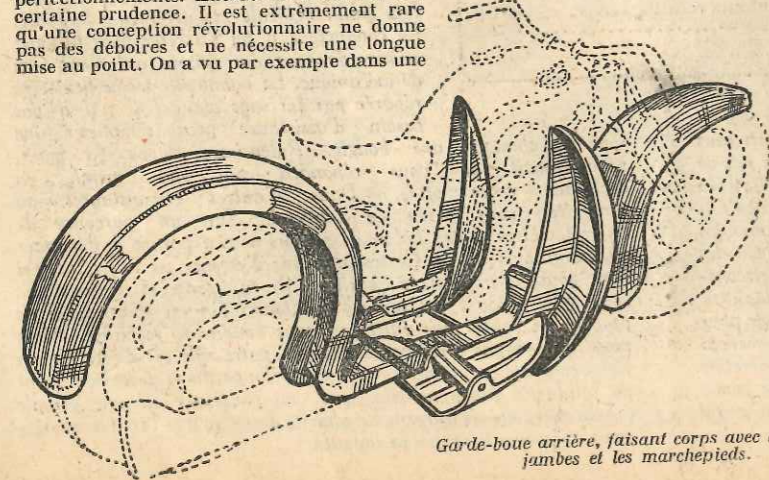
grande course européenne une quatre cylindres suralimentée, mais, bien que remarquablement réalisée, et que des hommes de la plus haute compétence y aient consacré plusieurs mois de leur temps, cette machine est restée en panne après cinquante kilomètres. Une autre quatre cylindres n'a pu être prête bien qu'elle existe depuis près d'un an. Une bicylindre suralimentée a donné des résultats inférieurs au type courant. Nous



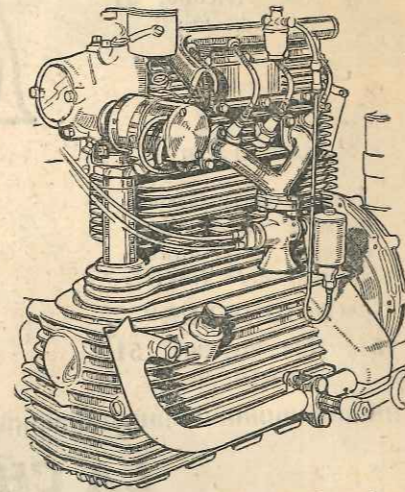
Nombre de machines comportent actuellement une fourche en tôle emboutie et matricée à la presse : solution très moderne.



La transmission par arbre rigide est maintenant du domaine de la réalité.



Garde-boue arrière, faisant corps avec les pare-jambes et les marchepieds.



Une maison française sort actuellement un merveilleux quatre cylindres à arbre à cames en en tôle, entièrement en aluminium. Naturellement les cylindres comportent une chemise en acier à haute résistance.

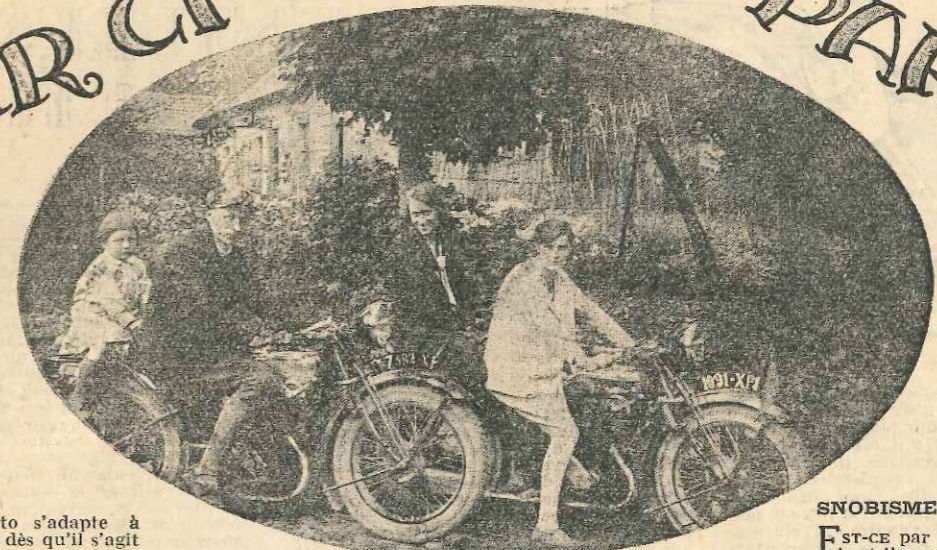
voilà par là combien des hommes d'expérience ont de peine à réaliser une idée mécanique, que d'embûches se dressent sur leur route, que de déboires les attendent, quelle persévérance leur est nécessaire pour arriver au succès. Il est fort beau de réclamer des machines merveilleuses qui soient capables de nous donner le confort, le silence, la souplesse, les performances d'une voiture de 300.000 francs, et cela pour deux ou trois mille francs. Et d'ailleurs l'initiative téméraire n'a jamais abouti au succès commercial. Chaque client en particulier n'est nullement désireux de faire l'essai d'un modèle nouveau. Et il y a quelques contradictions à acheter des modèles classiques et à réclamer d'autre part, des dessins révolutionnaires. Cette contradiction est pourtant constante dans le public. On est hardi en paroles mais dès que la bourse est en jeu on est pratique, et même timoré.

Nous n'avons jamais à *Moto Revue*, entendu donner des leçons aux constructeurs, et il faut leur laisser toute initiative. Ils sont aux prises non avec des théories mais avec des réalités. La concurrence nous garantit, qu'ils luttent ferme pour fournir la meilleure machine au meilleur prix. En général, la machine qui veut bouleverser le marché, qui doit attirer les masses à la motocyclette, est un loup commercial, souvent même un loup classique. Le progrès ne procède pas par bonds. Il est lent, continu et sûr. Il faut voir où on met le pied, sous peine de faire la culbute.

Mais encore une fois, nous croyons qu'il n'est pas inutile de mettre en circulation des idées nouvelles. Certaines ne seront jamais réalisées, d'autres ne le seront qu'au bout d'un très long temps. Néanmoins, cet apport d'idées fraîches n'est pas inutile. Le rôle de la presse est de constituer un trait d'union entre l'acheteur et le constructeur. N'est-ce pas en effet le public qui est « responsable » du développement si rapide du bloc moteur, voire de la transmission par arbre rigide ? Le public a amené la construction de ces solutions en réclamant toujours des machines plus propres, moins compliquées et d'aspect plus net, on pourrait en dire autant des selles à fond souple, des garde-boue enveloppants, du chrome. Bref, de toutes les parties de nos machines. Les projets permettent de se rendre compte de l'état d'esprit du public. C'est pourquoi, sans les prendre à notre compte, nous estimons qu'il ne faut pas les ignorer délibérément.

PAR CI

PAR LA



COURRIER

La moto s'adapte à tout dès qu'il s'agit de transporter quelque chose rapidement à tout moment. C'est ainsi qu'on put voir à l'Exposition Royale d'Agriculture de Warwick, au bureau de poste spécial qui y avait été installé, trois motos qui attendaient toute la journée prêtes à porter le courrier déposé au bureau de l'Exposition, à celui de Leamington. Le service fut si intense durant toute la durée de l'Exposition que lesdites motos couvrirent plus de 2.000 kilomètres, naturellement sans un accroc.

TENUE

Pour une fois nous sommes supérieurs à nos voisins britanniques, supérieurs tout au moins en ce qui concerne la tenue de nos agents motocyclistes. Chez nous, en effet, ils ont un manteau de cuir et un casque qui ne font pas la différence de leurs collègues. Comme cela on les reconnaît difficilement.

En Angleterre, au contraire, les policiers motocyclistes ont la tenue normale de leurs collègues, ce qui fait qu'on les reconnaît très bien. Et puis c'est moins pratique.

MOTO-MITRAILLEUSE

Il est bizarre de constater que les Américains qui emploient si peu la motocyclette pour l'usage courant, s'en servent beaucoup dans l'armée et la police. En avons-nous vu, pendant la guerre, de ces gros sidecars Harley et Indian 1.000 cmc. Et maintenant leur armée vient de s'enrichir de motos mitrailleuses, en solo. Pourquoi, puisque les Yankees reconnaissent que la moto est un véhicule rapide, stable et sûr, s'en servent-ils si peu ? Mystère !..

A BUCAREST

Une course motocycliste a eu lieu le 19 juillet sur 50 tours du vélodrome de Bucarest qui mesure 1.100 mètres de tour. Sept coureurs se sont présentés au départ. Cinq Roumains et deux Bulgares.

Pendant les cinq premiers tours le Roumain Bonciulesco mène, mais à ce moment l'as roumain Marin Moraru prend la tête pour la garder jusqu'à la fin, couvrant les 51 km. à la moyenne horaire de 85 km. 233. Le Bulgare Milko Klimov se classe deuxième à 15 secondes du gagnant. Le mois prochain aura lieu le rallye motocycliste Brascov.

TERRIFIANT

Un de nos confrères provinciaux publie la photo d'un acteur de cinéma, Putt Hussman, qui exécute sur sa moto des exercices acrobatiques qui, paraît-il, font frémir les metteurs en scène. Il y a de quoi ! Imaginez ledit Putt Hussmann sur une moto cabrée au point qu'elle semble devoir se renverser, lui-même est arc-bouté sur les

SNOBISME

Est-ce par snobisme ? Toujours est-il que de nombreux motocyclistes sont convaincus qu'il n'y a que les machines anglaises qui soient rapides, et solides, et bien présentées, et confortables, que sais-je encore. Ils consentent bien à admettre qu'il y a chez nous de bonnes machines, mais alors, disent-ils, elles ne vont pas vite. Quelle erreur, nous avons chez nous, c'est un fait certain, des machines capables de rivaliser à tous points de vue avec celles d'Outre-Manche. Seulement voilà, elles portent un nom qui ne se termine pas par une apostrophe suivi d'un S.

LE VADEMECUM DU MOTOCYCLISTE

Combien de fois sur la roue est on a r-té par une panne, en elle-même généralement insignifiante avec nos machines modernes, mais qui vous arrête parce que l'on hésite sur la façon de démonter un organe quelconque de sa machine, que l'on ne connaît pas encore bien. Ne souriez pas, cela arrive. Si vous aviez dans votre poche le Vade-Mecum du motocycliste vous seriez immédiatement tiré d'embarras, car tous les types de moteurs courants y sont représentés et il est en outre rempli de trucs qui peuvent être utiles au motocycliste le plus habile.

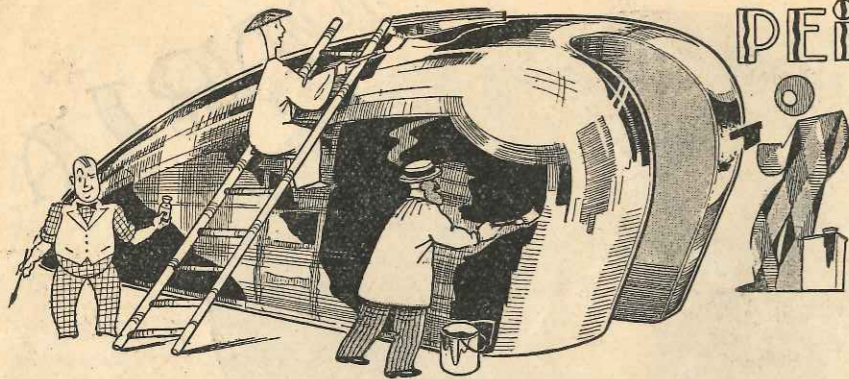
STATISTIQUE

Une récente statistique établie par M. Charles Faroux donne les chiffres suivants : Les industries automobile et motocycliste en France occupent un demi-million d'ouvriers, réalisent chaque année dix milliards d'affaires, et paient à l'Etat quatre milliards d'impôts de toutes sortes. C'est comme on le voit, une bonne vache à lait.



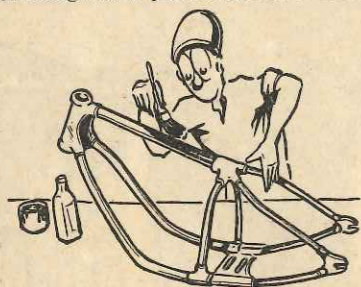
A l'Exposition Royale d'Agriculture de Warwick, le service des postes était assuré par trois motocyclistes

PEINTURES et MOTO



Les peintures cellulosiques sont relativement coûteuses, non à cause du pigment, mais du solvant qui est généralement un succédané de l'acétone. Jusqua ces derniers temps leur emploi était délicat et on ne pouvait utiliser le pinceau. Par contre ces peintures sèchent très vite et permettent de gagner beaucoup de temps, leur couche est extrêmement dure et conserve indéfiniment son éclat. Aussi nos constructeurs emploient de plus en plus ce fini. Il n'y a plus guère de voitures qui soient peintes autrement et nombreuses sont les motocyclettes dont le cadre et le réservoir sont ainsi finis. Il n'est pas impossible actuellement pour des motocyclistes de repeindre ainsi leur machine, mais il est certain qu'on ne peut y parvenir qu'avec du soin. La difficulté vient surtout de l'extrême rapidité avec laquelle la couche sèche. En quelques minutes le solvant est évaporé. Avec les premiers émaux cellulosiques on ne pouvait se servir d'un pinceau, car on avait des stries et des bavures. Il y a actuellement des émaux qui sèchent moins rapidement, mais néanmoins l'emploi d'un pulvérisateur ou pistolet reste plus recommandable. Il ne faut pas croire tout d'abord que les émaux cellulosiques permettent en quelques minutes d'avoir une machine prête à rouler. La préparation de la surface à peindre doit être effectuée avec beaucoup plus de soin encore que pour les anciens émaux. En sorte qu'en définitive le travail est aussi long et plus délicat.

Longtemps le prix du pistolet et du compresseur d'air ou de la bouteille d'air comprimé était prohibitif, mais on a réalisé de petits pulvérisateurs analogues à ceux qui servent pour les produits d'entretien et des peintures convenant à cet emploi. Le prix de ces petits appareils ne dépassant guère une cinquantaine de francs, un des gros inconvénients de la peinture cellulose est supprimé. Pour les voitures on peut même utiliser le gonfleur qui se visse à la place d'une bougie et un pistolet spécial. N'hésitez-



Si vous employez la peinture au pinceau, allez-y par petites touches grasses.

pas à faire l'acquisition d'un de ces pulvérisateurs d'autant que c'est une dépense faite une fois pour toutes.

Une surface propre est indispensable
Supposons que vous veuillez peindre un réservoir. La première chose est d'avoir

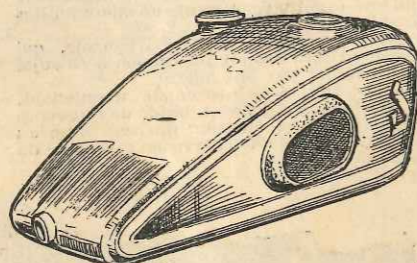
une surface propre et lisse. La peinture cellulose en effet se dépose en couche très mince et ne dissimulera pas les imperfections de la surface à peindre. Vous aurez donc à passer le réservoir à la toile émeri très fine, ou mieux avec des papiers à la pierre ponce, comme en utilisent les carrossiers. Ces papiers s'emploient avec de l'eau. Quand vous avez poli parfaitement le réservoir et en particulier les angles autour des bouchons, il faut avec de l'essence ou mieux du benzol enlever toutes les traces de graisse qui empêcheraient l'adhérence de l'émail.

Vous avez ensuite à passer un enduit spécial de préférence au pistolet. A défaut d'enduit spécial pour peinture cellulose, on peut à la rigueur employer un enduit à l'huile, qu'on trouvera chez les marchands de couleurs, et qu'on diluera à l'essence térébenthine pour qu'il puisse être employé dans le pulvérisateur. Dans le cas de l'enduit à l'huile, 24 ou mieux 48 heures seront nécessaires pour le laisser sécher. L'enduit spécial sèche beaucoup plus rapidement, en trois ou quatre heures par exemple. Mais de toutes manières n'y touchez pas avant qu'il soit parfaitement sec. Bien entendu tous ces travaux doivent être effectués dans un local complètement exempt de poussière (arroser le sol, tendre des draps mouillés). Etant donné l'inflammabilité du solvant, il faut se garder de fumer.

Quand la couche de préparation est sèche, il faut la poncer avec du papier de verre 00, ou avec la poudre de pierre ponce.

Application de la peinture

Vous pouvez maintenant appliquer la peinture cellulose. Si vous peignez



Pourquoi garder sur votre moto un réservoir sale qui la dépare. Il est si facile d'y remédier.

au pinceau, celui-ci laissera des marques, des stries qui ne s'estomperont pas comme avec la peinture à l'huile, et sur lesquelles on ne peut revenir. Les peintures qui sèchent rapidement sont beaucoup plus sujettes à ce défaut. Il y a d'ailleurs des vernis cellulose à dessiccation plus lente et plus faciles à appliquer. Mais en somme le pulvérisateur est bien préférable et permet d'obtenir une couche bien plus régulière.

Ponçage

Laissez bien sécher la couche et poncez. Pour cela mouillez le réservoir et passez le papier à poncer qui doit être employé humide, sur du savon. Après un ponçage soigné, lavez toute trace de poncé et de savon et laissez parfaitement sécher. Vous

pourrez alors appliquer une couche d'émail cellulose de la couleur voulue. Si vous employez un pulvérisateur, vous pourrez appliquer trois, quatre ou même cinq autres couches, en laissant bien sécher chaque nouvelle couche. Aucune précaution spéciale n'est plus nécessaire. Mais si vous faites l'application au pinceau, il faudrait un ponçage entre chaque couche. C'est dire que vous regretterez vivement à ce moment de n'avoir pas fait l'acquisition d'un pulvérisateur. Les couches d'émail étant extrêmement minces, il en faut un bon nombre pour avoir une couche d'une couleur franche et brillante. L'émail tel qu'il est livré est trop épais et doit être mélangé avec un solvant. Vous devez bien entendu, pour chaque marque d'émail, utiliser le solvant correspondant. Ne vous servez surtout, ni d'essence, ni d'alcool, ni de térébenthine. Nous ne pouvons mieux faire que de vous renvoyer au mode d'emploi qui vous sera remis avec les produits. En général, le mélange se fait par moitié.

Fini

Nous ne sommes pas encore au bout de nos peines. Notre émailage n'est pas encore beau à voir. Il est d'aspect rugueux. Nous aurons à utiliser un produit spécial qui usera les inégalités de la surface. Celle-ci sera unie mais mate. Nous lui donnerons le brillant nécessaire en la frottant avec une des cires spéciales qui se trouvent chez les accessoires. A la rigueur on peut se servir d'encastrique. Nous avons ainsi une surface unie. Si nous voulons des filets, la question se complique



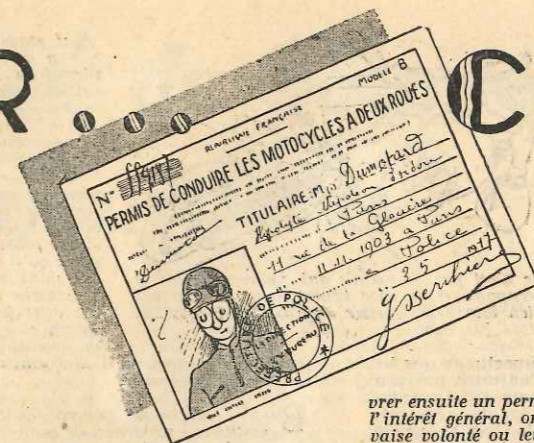
L'emploi des pistolets et vaporisateurs nécessite un matériel assez compliqué.

si nous ne sommes pas très adroits à manier le pinceau. Dans les usines ce travail est fait par des ouvriers très habiles et il n'y a guère d'autre procédé. Pour les panneaux nous n'avons d'autres ressources que de découper des caches en papier qui seront collés sur les parties à protéger et qu'on enlève ensuite. Cela mettra notre patience à l'épreuve.

Ne comptons donc pas avec les vernis cellulose obtenir un fini merveilleux, sans aucun effort. Il nous faudra au contraire plus de soins et de patience qu'avec les anciens émaux. Le rêve de remettre à neuf une machine en un quart d'heure n'est qu'un rêve. Mais si nous faisons ce travail avec goût, pendant l'hiver, alors que le soleil ne nous invite pas à sortir, nous obtiendrons un fini extrêmement durable et qui nous épargnera pendant plusieurs saisons un travail fastidieux. Insistons encore une fois sur la nécessité de nettoyer parfaitement la surface à émailler, sinon nous verrons notre vernis s'écailler et le fruit de tous nos efforts perdu. Si à la suite d'un choc nous avons une retouche à faire, nous aurons à opérer exactement comme pour le travail d'ensemble. L'avantage du vernis cellulose, c'est que la retouche passera inaperçue.

REGAIRAZ

POUR CONTRE



On ne peut tirer parti contre le permis de conduire de l'argument qui consiste à prétendre qu'il porte atteinte à la liberté individuelle. Si en effet il apporte une limitation assez grave aux droits de chacun, c'est qu'elle est nécessaire dans l'intérêt général. On ne peut raisonnablement tolérer que n'importe qui puisse utiliser librement un instrument qui peut être une source de graves dangers pour la collectivité sans que cette collectivité ne se soit auparavant assurée qu'il est apte à s'en servir.

D'ailleurs notre liberté est limitée de cent autres façons et toujours dans ce sens de la sécurité publique. Personne pourtant ne peut contester l'efficacité et l'utilité de pareilles mesures. Nul ne s'étonnera que l'on prenne toutes les garanties nécessaires pour s'assurer qu'un conducteur d'autobus ou un mécanicien de chemins de fer est physiquement et intellectuellement apte à remplir un emploi qui fait dépendre de lui de nombreuses vies humaines et les examens à la fois médicaux et physiques qu'on lui fait subir ont rencontré une approbation générale. A-t-on jamais d'autre part élevé quelque objection sérieuse contre l'examen extrêmement sévère que doivent subir les pilotes d'avions ? A notre connaissance, non ; car on sait bien que leur incapacité mettrait en péril non seulement leur propre existence mais encore celle d'un très grand nombre de personnes.

COMMENT s'étonner dès lors, qu'à un moindre degré, on veuille s'assurer des capacités d'un futur automobiliste qui aura plus tard entre ses mains, non seulement son existence, mais encore celle de tous ceux qui consentiront à se laisser conduire par lui, et qui pourra par sa maladresse causer des accidents dont n'importe quel autre usager de la route pourra être l'innocente victime. Si encore un automobiliste ou un motocycliste ne risquait que son existence on pourrait à la rigueur supprimer la formalité du permis de conduire qui n'a été créé que dans l'intérêt général ; mais il n'en est malheureusement pas ainsi, et d'ailleurs ne faut-il pas protéger les fous contre eux-mêmes ?



Le permis éliminera automatiquement certains maladroits qui resteront, même après plusieurs années de conduite, un danger public incessant.

PERSONNE d'ailleurs n'a jamais songé prétendre que la délivrance du permis de conduire soit une garantie absolue que le conducteur qui l'obtient ne sera pas plus tard une cause d'accidents. Il est certes juste de dire que la plupart des accidents proviennent de fautes psychologiques et imprévisibles, que nul examen préalable ne pourra jamais empêcher, et il est non moins certain que ce n'est pas les débutants qui, conscients qu'ils sont de leur incapacité, causent le plus d'accidents. Mais tout de même, le fait d'exiger des candidats au permis de conduire un examen pratique empêche l'individu qui pilote pour la première fois une automobile ou une motocyclette de se lancer à tort et à travers sur les routes les plus fréquentées et de risquer ainsi les accidents les plus graves.

ET même, n'est-il pas faux de dire que l'examen est une gêne sérieuse ! — Il n'a jamais été dans l'esprit de ceux qui ont fait mettre en vigueur le régime actuel d'en faire une mesure vexatoire. Puisqu'on veut simplement s'assurer que le candidat sait faire toutes les manœuvres nécessaires à la direction sûre de son véhicule et connaît les règles essentielles du Code de la Route, il n'y a aucune raison pour qu'un candidat sérieux, normalement constitué et raisonnablement préparé soit recalé. Par contre l'examen permettra d'éliminer certains conducteurs malhabiles ou physiquement inaptes à conduire qui, quoiqu'ils fassent, seront toujours un danger pour les autres usagers de la route.

Il est indéniable que le permis de conduire porte une atteinte considérable à la liberté individuelle et cela est d'autant plus injuste que ce n'est pas la liberté de tous les citoyens qui se trouve ainsi limitée mais seulement une catégorie particulière d'usagers de la route. On n'aurait jamais osé, par peur du ridicule, proposer que l'on fasse subir un examen aux piétons, aux cyclistes ou aux charretiers pour leur délivrer ensuite un permis de circuler. Or si l'on se place au point de vue de l'intérêt général, on doit constater que par leur maladresse, leur mauvaise volonté ou leur ignorance des règlements, il y a tous les ans des centaines de piétons ou de cyclistes qui causent par leur imprudence des accidents mortels dont ils ne sont pas toujours les seules victimes. Des statistiques ont montré que les piétons imprudents causent en France 16 % des accidents et en Angleterre le pourcentage énorme de 47 %. Pourquoi dès lors imposer à une seule catégorie d'usagers de la route le fardeau d'un examen dont le moins qu'on puisse en dire est que, par les formalités qu'il impose aux futurs conducteurs, il constitue une gêne et une dépense très sérieuse.

EST-IL logique d'autre part de placer sur le même plan le mécanicien de chemin de fer ou le conducteur d'automobile à qui est confiée la vie de très nombreux voyageurs et le simple motocycliste qui ne dispose que d'une place supplémentaire sur son lan-sad ou même le conducteur d'une simple voiture de tourisme ? Peut-on enfin comparer les qualités requises d'un pilote d'avion dont l'organisme est soumis en vol à des épreuves aussi dures que variées et le conducteur d'une quelconque « familiale ».

IL ne faut pas non plus faire fi de l'exemple que nous donne l'Angleterre. Si le Parlement britannique n'a jamais décidé que tout conducteur devrait être muni d'un permis de conduire, délivré après avoir dûment examiné ses capacités, c'est sans nul doute qu'il s'est rendu compte qu'une pareille mesure ne serait qu'illusoire et ne diminuerait en rien le nombre des accidents. Si l'on veut la sécurité sur la route c'est en améliorant les conditions de la circulation et en veillant à la stricte observation des règlements routiers qu'on l'obtiendra, et non en mettant des bâtons dans les roues des futurs automobilistes, ceci dit sans mauvaise plaisanterie.



Ce n'est pas le permis qui pourra empêcher l'étourdi de penser à sa belle alors qu'il ferait bien mieux de penser à la circulation.

lent sans permis de conduire, qu'on ne se l'imagine en général.

EST-CE d'ailleurs les conducteurs novices qui causent le plus d'accidents tout le monde est bien d'accord pour répondre par la négative, à moins d'être d'une inconscience rare, un débutant choisira pour y faire ses premières évolutions un petit coin de route bien tranquille, et n'ira pas la première fois qu'il prendra place au volant se promener sur les grands boulevards ou place de l'Opéra à 5 heures de l'après-midi. Les débutants, pleinement conscients en effet de leur infériorité, ont en général bien trop peur de se lancer dans des endroits fréquentés et quand il le faut, ils conduisent avec une telle prudence qu'ils pourraient difficilement être cause d'accidents graves.

CELUI qui causera un accident, c'est le conducteur qui, parce qu'il est trop sûr de lui ou parce qu'il veut épater ses amis qu'il promène ou encore parce qu'il a pris place au volant après un trop bon déjeuner se permettra les pires imprudences. L'immense majorité des accidents n'a pas d'autre cause, et alors, que peut y faire le permis de conduire ?

ON ne peut alléguer l'arbitraire des examinateurs car on sait avec quels soins sont choisis les inspecteurs de l'U. N. A. T. et de quelles mesures de surveillance ils sont l'objet. Enfin dans le cas fort improbable d'un examinateur remplissant mal ses fonctions et méconnaissant son devoir, il reste le recours toujours possible auprès de l'administration compétente.

PEUT-ON faire état contre le régime actuel de la liberté plus grande dont jouissent certains pays tels que l'Angleterre, où le permis de conduire n'existe pas? Cela ne laisse pas qu'être assez difficile, car, outre que les règles de la circulation y sont toutes différentes de ce qu'elles sont en France, il faut tenir compte de la mentalité particulière de chaque peuple, ce qui explique bien des choses et notamment, que les Anglais, infiniment plus respectueux que les Français des lois et de toutes les prescriptions de l'autorité, puissent jouir d'une plus grande liberté sous bien des rapports. D'ailleurs les statistiques sembleraient prouver que le pourcentage des accidents par rapport au nombre de véhicules en circulation est beaucoup plus grand en Grande-Bretagne qu'en France: c'est ainsi qu'en 1926 il y a eu en France 2.160 tués dans des accidents de la route pour 974.000 véhicules contre 4.015 morts pour 984.000 véhicules en Angleterre, ce qui donne pour celle-ci un pourcentage de 0,40 %, double du pourcentage Français qui est de 0,21 %.

SI donc en matière de conclusion; on peut dire que le permis de conduire n'empêchera certainement pas bien des accidents de se produire, on doit reconnaître qu'il constitue comme cela a été fort bien dit une précaution élémentaire et un filtre grossier qui tend à éliminer de la route les conducteurs vraiment incapables.

DE TOUT UN PEU

Le vertige

Sous ce titre, Pierre l'Ermite, rédacteur à l'Avenir de la Loire, publie un long article qui n'est d'un bout à l'autre qu'une violente calomnie contre l'automobile. Pas contre les imprudents et les insensés qui sont susceptibles de la conduire, ce qui aurait quelque vraisemblance, mais contre l'auto elle-même.

Bien entendu, l'auteur n'a eu garde d'oublier la moto, cet engin « si dangereux ». Voici, du reste, sa phrase textuelle: « Tantôt, c'est la lourde et disgracieuse, et fracassante motocyclette ».

Qu'est-ce qu'une moto fracasse? Mystère. Et puis, voici quelques extraits choisis de Pierre l'Ermite:

Les petits oiseaux regardent effrayés, en serrant leurs pattes sur la tige dansante des arbres.

« Les passants, inquiets, eux aussi, regardent... à droite?... à gauche?... devant?... derrière?... pour voir si, tout à coup, un bolide ne surgit pas!... »

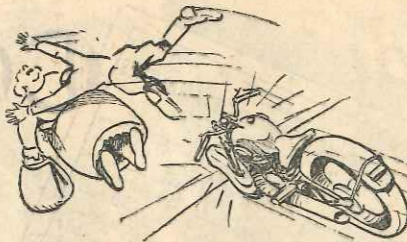
« La Mort, surtout, regarde!... »

Puis, plus loin...

« Bien heureux, ceux qui habitent de silencieux villages, encore inviolés... »

« Bienheureux, ceux qui à l'ombre de leur clocher, voient, sans envie, passer à cent à l'heure, des sauvages, les yeux exorbités, les mains cramponnées à un cercle noir... les pieds rivés sur des pédales de fer... »

Très savoureux, n'est-ce pas, les petits oiseaux qui regardent effrayés. Décidément, l'auteur de l'article a une vue perçante car pour notre compte, nous n'avons jamais pu, du pied d'un arbre, voir si le regard des oiseaux reflétait l'effroi quant aux « pierrôts »



Ce n'est pas le permis qui pourra prévenir le dérapage et le choc brutal contre un passant bien loin de se méfier d'un accident possible.

position ou enfin qu'il n'abordera pas les croisements les plus dangereux sans ralentir?

BREF, l'examen ne pourra donner aucune notion précise sur ces qualités de prudence, de sang-froid et d'à-propos, que devrait avoir tout conducteur. C'est la seule chose dont il serait utile de s'assurer, et c'est précisément la seule pour laquelle l'examen pour le permis de conduire, si sévère soit-il, ne pourra donner aucun renseignement.

PASSANT ainsi à côté du but à atteindre il ne possède qu'une utilité tout à fait relative et toutes les mesures seront prises pour en renforcer la sévérité ne pourront être que vœux. Donc mieux vaudrait si l'on veut réduire le nombre des accidents de la route, recourir aux mesures plus efficaces que nous indiquons plus haut.

Robert Pascal.

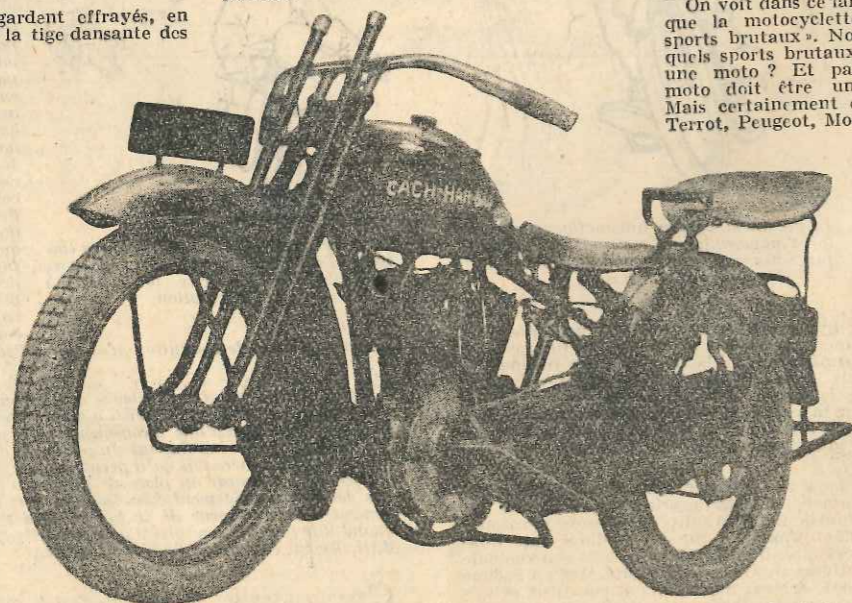
parisiens, ils attendent que les voitures soient sur eux pour se déranger d'un ou deux mètres. Mais, sans doute, ce motophobe n'est-il jamais venu à Paris... il n'a pas de moto!

Quant aux pieds rivés sur des pédales de fer, n'en parlons pas...

Mais voulez-vous parier que Pierre l'Ermite trouvera la mort à pied, en glissant sur une peau de banane?

Et voilà les motophobes!

IL avait longtemps Nous relevons, dans le grand (?) hebdomadaire l'Echo de Clamecy, un article signé d'un certain Jean Silvain et que nous allons, en ce qui concerne la moto, soumettre à nos lecteurs. Que l'on sache d'abord le titre de l'article: « La Pentecôte rouge ». Pas mal hein? Nous apprenons ensuite, par la plume dudit Silvain que « A toutes les fêtes, les automobilistes, les motocyclistes s'en vont, tous gaz déployés vers des buts de voyage lointain. »



L'Harley transformée par les établissements Cachemaille. Nous sommes loin de l'allure très « american army » et nous trouvons une ligne française et bien moderne, une selle surbaissée, un cadre mieux triangulé. La capacité du réservoir a été augmentée et il contient 18 litres de carburant, ce qui est très intéressant pour l'usage avec sidécar.

Mais arrivons au plus beau, au plus spirituel passage de l'article:

Pour ce qui est de la motocyclette, instrument barbare, qui pue et pétarade, trouble la tranquillité de nos campagnes et se trouve presque toujours montée par des fous, je n'hésiterais pas à proposer la suppression adéquate de cette odieuse machine qui voue à la mort la plupart de ceux qui s'en servent et qui n'a aucune élégance, aucune noblesse et ne rend aucun service. On voit des couples monter en tandem sur ces abominables choses et quelquefois même ils trouvent le moyen d'installer leur enfant devant eux, ce qui est proprement criminel. On devrait bien publier le nombre des victimes dont la motocyclette est responsable. Il y aurait là une statistique édifiante à mettre sous les yeux des fervents de cet engin pour sports brutaux, article d'importation, probablement.

Il faut croire que la gloire de « Jean le pauvre moine » empêchait Jean Silvain de dormir. Qu'il ne soit plus jaloux; il l'a, au moins, égalé! Ce qui n'est pas peu dire!

On voit dans ce laïus, entre autres inepties, que la motocyclette est un engin « pour sports brutaux ». Nous nous demanderons à quels sports brutaux on peut se livrer avec une moto? Et par-dessus le marché, la moto doit être un article d'importation! Mais certainement et les noms de Alcyon, Terrot, Peugeot, Monet-Goyon, j'en passe et des meilleurs, ont des consonances nettement étrangères...

Jean Silvain aimerait que l'on publie le nombre des victimes dont la motocyclette est responsable. Eh bien! que ne le fait-il lui-même! Mais nous sommes bons et nous lui épargnerons cette peine en publiant nous-même cette statistique dans un prochain numéro. Statistique dans laquelle Jean Silvain pourra voir combien le pourcentage des accidents de moto est inférieur à celui des accidents de voitures même de piétons, cyclistes ou charretiers, qui en sont souvent la cause indirecte. Car, apprenez spirituel Jean Silvain, que la plupart des accidents ont leur origine un véhicule à marche lente.

Machines de course d'aujourd'hui

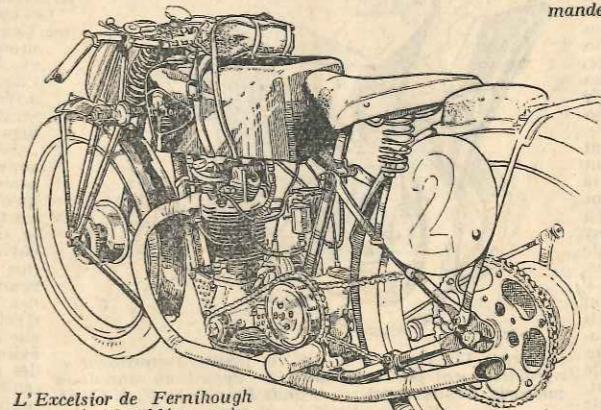
LA machine de course jouit auprès de tous les motocyclistes d'un prestige justifié. Le mécanicien l'admire comme une œuvre d'art, comme la réalisation d'un idéal. Le profane lui-même est vivement impressionné par sa vitesse et aussi par le courage et l'adresse de ses pilotes. Il déclarera peut-être que cela ne sert à rien, mais au fond de lui-même il ne pourra se défendre d'un sentiment d'admiration. Avons-nous à célébrer une fois de plus l'utilité, nous dirons même la nécessité de la course. Il faut, si paradoxal que cela puisse paraître, nous réjouir du déchet considérable qu'on enregistre dans les courses actuelles. Le facteur chance, si souvent invoqué pour excuser une défaite ne joue pas autant qu'on veut bien le dire. Certes le coureur de grande classe dont la machine est défectueuse peut s'en plaindre, ainsi que le constructeur qui aura confié une machine merveilleuse à un coureur maladroit, mais cela est bien rare.

Un coureur qui, comme Simpson, perd une course parce qu'une pellicule de nickel est venue boucher un gicleur est certainement poursuivi par la malchance, mais celui qui se trouve distancé parce qu'une tige de culbuteur s'est desserrée et qu'il n'avait pas de clé de réglage pour y remédier, n'a qu'à s'en prendre à lui-même. Quand un autre est immobilisé parce qu'une pièce du changement de vitesse a été montée à l'envers, il peut adresser des reproches justifiés à son mécanicien. S'il y a des chutes, elles sont le résultat, soit d'une tenue de route défectueuse de la machine, soit d'une erreur de jugement ou d'un entraînement insuffisant du conducteur. Qu'on analyse les causes d'abandon et on constatera que pour les machines d'une même marque, elles sont en général les mêmes. Une marque aura été éliminée par ses pistons, une autre par ses soupapes, une autre par ses culbuteurs et cela d'une manière constante. C'est donc la preuve

qu'il y a pour ces machines un point faible qui provient d'une erreur soit de dessin, soit de matière. Les pièces défectueuses seront examinées de toutes les manières, soumises à des essais de laboratoire jusqu'à ce qu'on ait découvert les causes de la rupture, du grippage, etc.

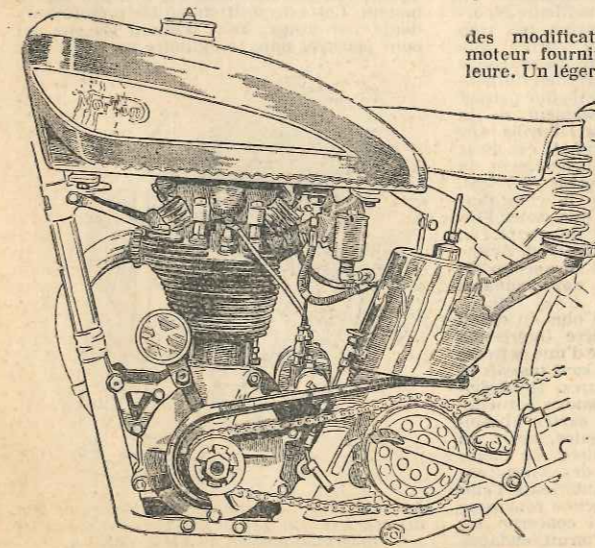
Et le constructeur consciencieux en dégagera des leçons très utiles pour ses machines de série. Il y a également le cas de la machine qui, tout en étant régulière ne possède pas une vitesse suffisante pour gagner. Et pourtant, il semble que rien n'ait été négligé pour atteindre le meilleur rendement. On découvre subitement sur le circuit qu'on est nettement moins rapide. Et c'est alors la véritable chasse au rendement. Il faut à la vérité, si peu de chose et bien souvent c'est quelque chose d'inattendu qui permettra de gagner quelques chevaux. C'est ainsi que dans une grande épreuve, un abaissement du taux de compression se traduit par une augmentation de la vitesse.

Nous voyons d'une année à l'autre, avec

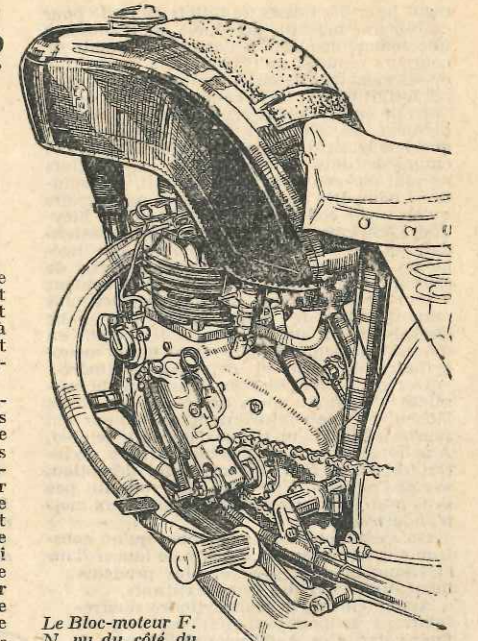


L'Excelsior de Fernhough gagna à Monthléry, grâce à son réservoir de forte capacité. Ce fut, néanmoins, une belle démonstration des possibilités du 175 cmc. J. A. P.

des modifications insignifiantes le même moteur fournir une performance bien meilleure. Un léger changement dans le dessin des



La Norton 500 cmc. A. C. T. qui se taille la part du lion dans toutes les épreuves de l'année. La pipe d'admission est fortement inclinée. Des pattes maintiennent le moteur au cadre dans sa partie supérieure. La culasse est tenue par des grands goujons qui fixent également l'embase du cylindre.



Le Bloc-moteur F. N. vu du côté du dispositif spécial du changement de vitesse. La commande se fait sur l'autre côté par une double pédale et une chaîne.

tubulures, dans la force des ressorts de soupapes, dans le réglage de la distribution peuvent avoir les conséquences les plus inattendues. Certes la machine de course actuelle est sous bien des rapports très voisine de la machine de série, mais néanmoins elle est établie pour résister à des efforts bien plus considérables. La course exige des recherches très spéciales et une marque qui, au dernier moment, aligne une machine de série spécialement mise au point, n'a aucune chance, faute de la vitesse et de la régularité nécessaires. On nous excusera de ne pas en citer des exemples, mais il n'en manque pas. On n'a de chance de vaincre que si on veut véritablement la victoire, si on consacre au dessin et à la mise au point des machines, beaucoup de temps

et d'argent. Un demi-effort, l'adaptation hâtive d'une machine de série n'a jamais permis de gagner une épreuve importante. Quoi qu'il en soit, nous ne pouvons, dans cette rapide étude, que nous contenter des caractéristiques les plus apparentes et les plus générales, en laissant dans l'ombre tout le travail pénible et obscur de la mise au point.

Type dominant

QUELLES sont ces caractéristiques essentielles que nous retrouvons dans la grande généralité des machines? Ce n'est pas, en effet, la machine vraiment originale qui a des chances sérieuses, tout au moins dès son apparition. On peut dire que dans la plupart des cas son constructeur n'a pas eu le temps de la préparer. Son étude s'est prolongée plusieurs mois, sa construction a fait apparaître une multitude de difficultés qu'il a fallu le temps de résoudre. Très souvent l'assemblage n'a été achevé que quelques jours avant la course et la mise au point a été insuffisante. Nous reconnaissons qu'il est assez irritant de voir dans beaucoup d'épreuves les concurrents déclarer forfait, surtout quand il s'agit de machines nouvelles dont on attend beaucoup. On est tenté de croire qu'il y a dans l'attitude du conducteur quelque chose de mauvaise volonté, d'apathie ou d'indécision. Cette opinion est totalement injuste. Croit-on tout d'abord qu'un constructeur aille délibéré-

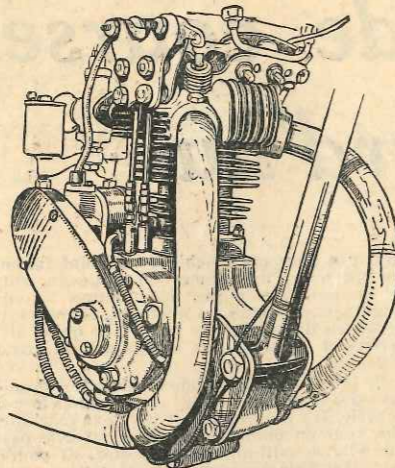
ment jeter des liasses de billets de mille pour établir une machine de course, qu'il consacre une somme coquette à s'assurer la monte de coureurs réputés, qu'il trouble la production de ses machines de série, tout cela pour déclarer forfait le jour de la course ? Quand on est dans la coulisse on se représente plus équitablement les choses ! Tous, ingénieurs et ouvriers travaillent avec une hâte fébrile. Les ennuis de toute sorte surgissent. Les résultats ne sont pas ceux qu'on escomptait. Les solutions nouvelles ne répondent pas aux espoirs qu'on avait conçus. Citons le cas d'un bicylindre 250 cmc. à compresseur dont on attendait un rendement extraordinaire. Les ingénieurs qui l'avaient conçu n'étaient pas de ceux qui commettent des loupes et ils avaient à leur actif plusieurs des moteurs les plus remarquables de notre temps. Au banc d'essais, ce fut un désastre et le moteur en question ne donnait guère mieux qu'un monocylindre de série et de même cylindrée.

Des mois d'études et d'essais n'aboutissaient à rien. Au cours des essais des pièces lâchaient et une rupture dans un moteur qui tourne à 6.000 t. m. risque d'anéantir celui-ci. Aussi, quand nous voyons une marque déclarer forfait, il faut, malgré notre déception, savoir l'excuser. Elle-même ne voit-elle pas sans amertume, les efforts de plusieurs mois n'aboutir à rien ?

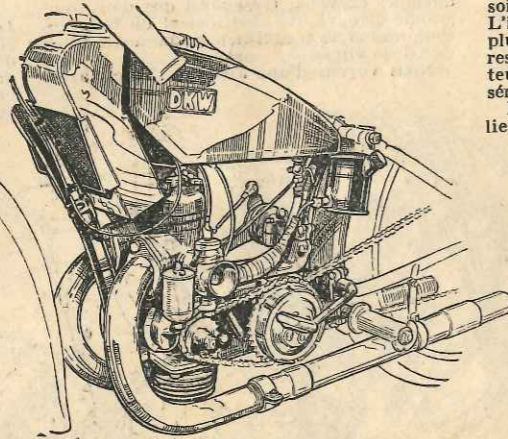
On s'explique donc assez bien qu'un constructeur hésite quelque peu à se lancer dans l'inconnu et qu'il préfère, plus prudemment, améliorer des types existants.

Actuellement, le monocylindre quatre-temps à soupapes en tête est roi, au moins dans les cylindrées inférieures à 500 cmc. Avant la guerre, le deux-temps et le deux-cylindres en V avaient gagné quelques victoires. Depuis la guerre, le deux-temps 175 cmc. a remporté plusieurs succès, ainsi que le flat twin, mais si nous prenons le T. T. comme la course la plus caractéristique de l'année motocycliste, tous les succès ont été remportés par des monocylindres à quatre-temps. Il n'y avait aucun deux-temps, et les polycylindres n'ont pu terminer l'épreuve. Bien entendu, nous ne voulons nullement dire par là que ces types de moteur soient inférieurs. En fait nous trouvons sur le continent des deux-temps extrêmement rapides et le D. K. W. nous en a fourni à Montlhéry un exemple très net. Il est évident aussi que le B. M. W. est capable de tenir tête aux meilleurs monocylindres. Enfin, il y a certainement beaucoup à attendre de certaines quatre-cylindres qui en sont encore à la période des essais. Mais en somme, le monocylindre est en majorité. On en tire, sans compresseur, des puissances de l'ordre de 70 CV au litre de cylindrée et c'est là un très beau résultat.

Le monocylindre dans les machines de course actuelles est vertical, et cela est un peu surprenant quand on voit la vogue des moteurs inclinés. Il est assez difficile de savoir à quoi il faut attribuer cette prépondérance du moteur vertical d'autant que, nous le verrons plus loin, une des nouveautés de l'année c'est la tubulure d'admission inclinée et que



Le Rudge 350 cmc. de Noit comporte 4 soupapes radiales. Ce type de moteur se révèle comme un des plus vifs de cette cylindrée. La même disposition de soupapes se trouve sur le 250 cmc.



La petite 175 cmc. D. K. W. à piston compresseur et refroidissement par eau, battit le record du tour de sa catégorie, lors des derniers Grands Prix de la F. I. C. M.

celle-ci est plus facile à réaliser avec un moteur qui forme un angle avec la verticale. Un moteur vertical permet-il une meilleure répartition du poids. Nous ne voyons pas trop pourquoi. C'est peut-être, et encore cela n'est pas certain, du côté du graissage qu'on a pu éprouver certaines difficultés. Pourtant le moteur incliné permet un meilleur refroidissement de la culasse. Il permet aussi d'avoir une machine plus basse. Bref, il est assez difficile d'expliquer logiquement la prépondérance du moteur vertical. Nous ne pouvons que la constater. Il est même possible que, sous l'influence de la machine de course, la machine à moteur vertical redevienne à la mode. D'ailleurs beaucoup de constructeurs et non des moindres lui sont restés fidèles.

Si nous examinons plus en détail les moteurs, la première impression qu'ils donnent est celle d'une extrême robustesse. Les carters sont massifs et renforcés par des nervures. Il est évident qu'avec les puissances actuellement développées, un carter absolument rigide est nécessaire, sinon on aurait sinon des ruptures, du moins des déformations et des vibrations néfastes. Les volants intérieurs l'emportent nettement. Aucune remarque particulière en ce qui concerne les roulements, bien que l'on ait tendance

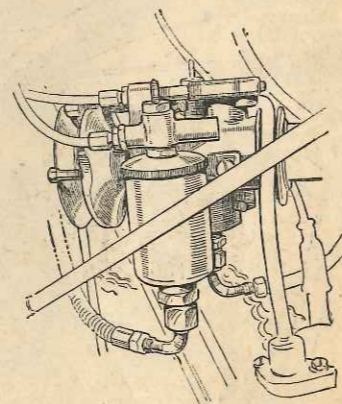
à employer pour la tête de bielle des roulements de plus petit diamètre. Les bielles en acier, d'une section en I ne présentent rien de particulier.

Il n'y a aucune unanimité sur le mode de fixation du cylindre sur le carter. Les uns emploient des embases très épaisses et de multiples goujons de fixation, d'autres des tiges qui se prolongent jusqu'à la culasse. Aucun de ces deux modes de fixation n'a donné le moindre ennui.

Aucun accord non plus en ce qui concerne les pistons. Les panes de piston, grippages ou ruptures restent fréquentes en course. Tantôt le piston à semelles du type Ricardo, tantôt le piston à jupe complète ont été employés. Il est certain que le piston est l'organe le plus éprouvé du moteur et qu'étant donnée l'augmentation constante du rendement, les défaillances s'expliquent fort bien. Il semble que le graissage soit souvent en cause, par suite de la vitesse linéaire considérable. C'est ainsi qu'une marque de moteurs avait en 350 et en 500 cmc. deux moteurs qui ne différaient que par l'alésage, mais par suite de la démultiplication plus grande des machines 350 cmc., le moteur de celles-ci atteignait un régime sensiblement plus élevé. Les 500 cmc. ne donnaient aucun ennui, il n'en fut pas de même pour les 350 cmc. Aussi dans beaucoup de moteurs un jeu important est-il laissé entre le piston et le cylindre. Dans la plupart des cas, il y a deux segments d'étanchéité et un segment râcleur à chanfrein ; il semble que les constructeurs craignent que le segment évidé, soit fragile. L'axe est toujours flottant. L'immobilisation latérale par des joues est la plus courante. Quoi qu'il en soit, le piston reste un des organes les plus fragiles des moteurs de course, alors que sur les machines de série il ne donne jamais de mécomptes.

Les cylindres n'offrent rien de très particulier. Ceux de la F. N. et de l'O. K. pénètrent profondément dans le carter. La fonte et le métal universellement employé. Chose curieuse, sur quelques moteurs, on a réduit la surface des ailettes, mais il ne semble pas que le résultat ait été très heureux.

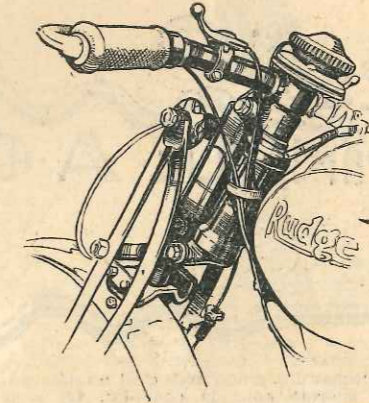
Si nous passons à la culasse, nous constatons qu'il y avait des moteurs sans joints de culasse. Il est certain qu'avec la pression et la chaleur, un joint est fragile et qu'il est préférable soit de le supprimer, soit d'utiliser un joint de cuivre rouge. Il faut remarquer, et c'est une tendance qui s'est accentuée au cours des dernières années que la plupart des machines n'ont qu'une seule tubulure d'échappement. Il semble qu'ainsi la marche des gaz soit plus régulière et qu'on évite des remous qui gênent l'évacuation des gaz brûlés. Rudge est à peu près la seule marque qui ait conservé quatre soupapes et deux tubulures d'échappement. Le cas est ici différent puisque chaque soupape et sa tubulure constitue un système indépendant. La pipe d'admission de la majorité des machines est inclinée vers le moteur. Cette disposition semble présenter un double avantage. Tout d'abord les gaz ont pour pénétrer dans le cylindre un trajet plus



Le carburateur est un facteur important lors des reprises. Les petites cylindrées et même les moyennes avaient adopté le Bowden.

direct. Ensuite les vapeurs d'essence, relativement denses tendent à descendre vers le cylindre sous l'influence de la gravité. La carburation des machines du T. T., partant, également leur consommation est réglée riche. Il est certain qu'un mélange pauvre est fatal. Bon nombre de panes de soupapes n'ont pas d'autres causes, peut-être même, quelques panes de pistons. Une innovation est à signaler en matière de carburateurs, c'est l'adoption de la pompe, qui lorsqu'on accélère débite une petite quantité d'essence supplémentaire. L'accélération est alors plus plus rapide et plus franche.

La supériorité de l'arbre à cames en tête sur la commande par tringles et culbuteurs reste entière. Les T. T. Senior et Junior ont été gagnés par des moteurs a. c. l., mais le Lightweight par un quatre soupapes commandé par tringles et culbuteurs. Depuis, ce type de moteur a pris sa revanche en Senior à Montlhéry. On a pendant longtemps, reproché aux moteurs a. c. l. de ne pas avoir de reprises aussi vigoureuses, mais il ne semble pas que cela fût dû à la distribution elle-même, mais à d'autres caractéristiques des moteurs. Il est naturellement impossible de se prononcer sur cette question. Il y eut bien quelques ennuis de distribution, mais ils affectèrent aussi bien les a. c. l. que les s. l. à commande par tringles et culbuteurs. La curieuse distribution Rudge, malgré son apparente complication, n'a donné lieu à aucun mécompte. Sur les machines Senior, elle n'était utilisée que pour les soupapes d'échappement. Elle a le double avantage de permettre de réaliser, malgré les quatre soupapes, une culasse hémisphérique et de supprimer l'effort latéral exercé sur les tiges de soupapes par les culbuteurs. Le carburant



La fourche Rudge avec ressort enjermé.

imposé était un mélange essence benzol à 30 % de benzol.

Même indécision pour les taux de compression. C'est, paraît-il, Vélocette qui avait le taux le plus élevé. Un certain nombre de concurrents réduisirent avec succès le taux de compression de leurs moteurs. En règle générale, ce taux était de 7 à 1 pour les Seniors, de 7,5 à 1 pour les Juniors, de 8 à 1 pour les 250 cmc.

Les ennuis de soupapes furent fréquents. Une marque en fut surtout victime. Il est naturellement impossible d'en déterminer

la cause sans examen. Est-ce un refroidissement insuffisant, un mauvais dessin de tubulure, un mauvais profil de cames, on n'en sait rien.

L'allumage, toujours assuré par magnéto ne donne que rarement des ennuis. Evidemment, la magnéto, ne tournant qu'à la demi-vitesse du moteur, n'atteint pas des régimes élevés. Les ennuis de bougie sont moins fréquents. Une machine avait une bougie de 14 mm., au lieu de 18 mm. courants. Il est plus facile de caser cette petite bougie au centre de la chambre d'explosion.

Les moteurs ont été allégés, en particulier par la réduction du poids des volants. Il en est résulté une meilleure accélération, mais si cela est précieux en course, il n'en serait pas de même pour des machines de série.

Il faut toutefois remarquer que les Norton qui avaient, non seulement une grande vitesse mais aussi une accélération de premier ordre, ont des volants lourds.

Le graissage à carter sec est le plus employé. L'huile est habituellement contenue dans un réservoir séparé, sans doute parce qu'on considère que l'huile se refroidit mieux de cette manière. Il en résulte que beaucoup de moteurs présentent un amas de tuyauteries d'aspect peu plaisant. Combien plus net était l'aspect de la F. N. ou de la Motosacoche. Quant à la supériorité du carter sec, il ne faut pas l'exagérer. Il est possible qu'un graissage à huile perdue, à condition que l'huile soit amenée sous pression à la tête de bielle, donne d'aussi bons résultats. Sur beaucoup de moteurs, une canalisation d'huile graisse les guides des soupapes, les axes de culbuteurs, etc. Dans quelques cas, il y a une tuyauterie d'huile à l'arrière du cylindre.

refroidissement. Celle-là, alors, elle est bien bonne, et tout l'article est dans le même goût, témoignant d'une rare ignorance des choses de la moto.

Comme on le voit, en Suisse non plus, notre cause n'est pas définitivement gagnée.

Le prix d'une bouteille

CETTE histoire se passe en Suisse : Un jeune motocycliste, s'étant laissé aller à de trop copieuses libations, s'était jeté dans un groupe d'hommes stationnant au bord de la chaussée. L'un d'entre eux succomba après plusieurs mois de traitement. Le jeune homme a été condamné à trois mois de prison sans sursis, à 300 francs d'amende, pour homicide par imprudence, et au retrait du permis pendant trois mois.

Nous citons cet incident pour inciter tous les motocyclistes à la prudence. Si après un repas généreux, vous vous sentez la tête tant soit peu lourde, n'hésitez pas à attendre que les fumées du vin se dissipent avant de remonter en machine, car cela pourrait vous coûter cher.

Une nouvelle Dunell

Tous nos lecteurs connaissent les deux temps Dunell que fabrique jusqu'ici la firme, de toutes pièces.

Or nous lisons dans *Bicycling news and Motor review* que cette firme, pour satisfaire à de nombreuses demandes, allait sortir un nouveau modèle équipé du 350 cmc. Villiers, que pas mal de constructeurs Français emploient déjà.

Cela donnera à cette machine un petit air... français.

Police motorisée

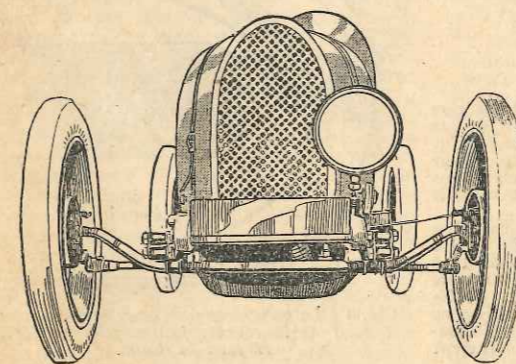
Il y a quelque temps déjà que la police parisienne est motorisée. Evidemment la police anglaise l'est également et possède depuis pas mal de temps déjà des motos. Mais elle n'a pas dit son dernier mot et dans le comté d'Oxford les policemen viennent d'être dotés de 3 cyclecars B. S. A. à 3 roues et traction avant.



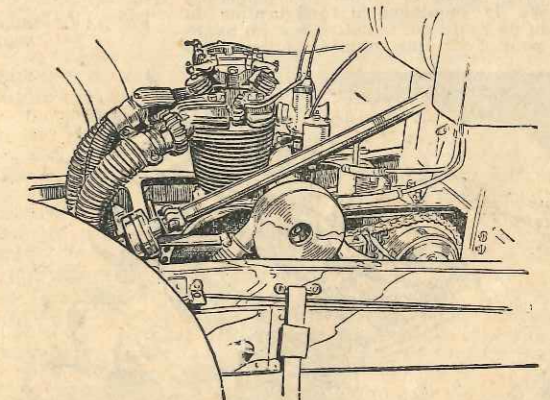
Voilà du modernisme ! Quand nos gendarmes remplaceront-ils leurs voiturettes poussives par de rapides et économiques cyclecars ?

Motophobia

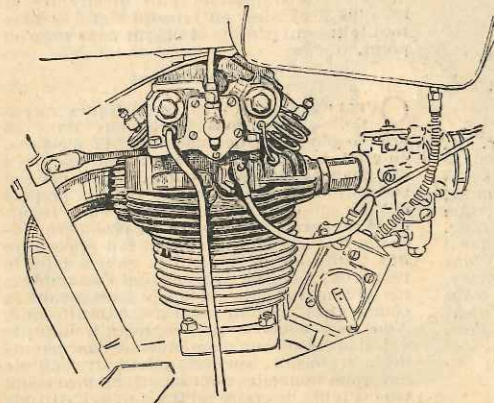
Il n'y a pas que chez nous que des rédacteurs motophobes donnent libre cours à leur verve. Un grand organe motocycliste suisse s'indigne, en effet, contre une suggestion d'un de ces enragés. Il s'agit, tout simplement, d'interdire l'usage des motocyclettes durant les heures de nuit ! Et ceci, sous prétexte qu'il leur est impossible de ne pas faire de bruit, le son des détonations n'étant pas amorti, comme dans les voitures, par l'eau qui circule dans les chemises de



Vue de l'avant du cyclecar L. R. W. fabriqué par les frères Wanamaker. Rappelons que ce cyclecar s'est classé premier de la catégorie cyclecars quatre roues 350 cmc. après une course d'une régularité parfaite. Ce cyclecar a belle allure et est de proportions harmonieuses.



Sous le capot du L. R. W. on trouve un 350 L. M. P. à culbuteurs. L'ensemble est parfaitement groupé : la boîte est une Staub à marche arrière. Remarquer le ventilateur à entraînement mécanique et qui refroidit la culasse, grâce à un tube flexible aboutissant entre les deux tubes d'échappement. Il y a beaucoup de solutions heureuses sur ce cyclecar et nous aurons sans doute l'occasion d'y revenir.



La culasse de la Velocette ne comporte pas de changements notables depuis quelques années. L'embase du cylindre est très épaisse.

VIRAGES EN ÉPINGLE À CHEVEUX

Bien que la mode soit aux cheveux courts les sommets dénudés de nos vieilles Alpes françaises ont conservé encore l'antique épingle à cheveux.

Cette épingle à cheveux est parfois redoutable car elle pique rudement l'adversaire qui voudrait la franchir à une allure assez vive.

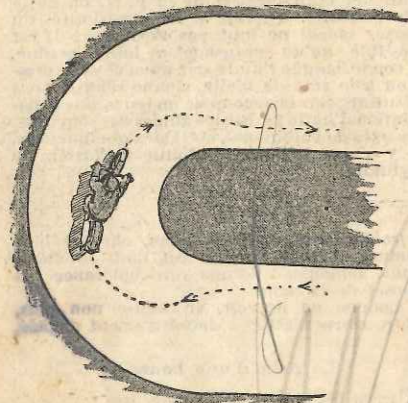


Fig. 1 : Sans se préoccuper du code, prendre le virage à l'extérieur et se rabattre ensuite sur la droite.

Il faut dire que la technique de la conduite en plaine et en montagne sont totalement différentes et les petits passe-droits que nous pouvons parfois nous octroyer en plaine sur le côté de la route, pour les virages notamment, ne peuvent être tolérés sur la route sinueuse de montagne.

Notre confrère B. M. W. Blatter a précisément attiré l'attention sur ce point dans un article dont nous donnons ici un aperçu.

Le virage cache la plupart du temps en pays de montagne la configuration du tronçon de route qui le suit. C'est un avantage pour l'œil qui admire toujours des

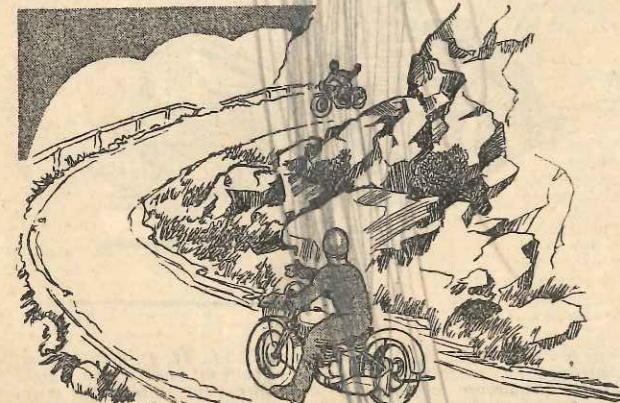


Fig. 2 : Le conducteur le plus haut fait signe au conducteur le plus bas, et passe.

panoramas différents, mais c'est un désavantage énorme pour la conduite. La règle capitale à observer dans ces circonstances est la tenue stricte à droite, principalement lorsque la visibilité est mauvaise. Le véhicule en plaine a la mauvaise habitude de tenir très souvent le milieu de la route ou bien de couper à gauche un virage qu'il aurait dû prendre à droite. Ce n'est pas de bonne camaraderie et c'est dangereux.

Dans toutes les circonstances, on se rangera le plus près possible du côté droit, car il faut toujours compter sur un véhicule venant en sens inverse et tenant ce même milieu de la chaussée.

Combien de fois l'auteur de l'article qui est Tyrolien a vu des automobiles de la plaine (si on peut le appeler ainsi) conserver en montagne le milieu de la chaussée aux croisements, et dans ces conditions une collision est à peine évitable avec une automobile venant en sens inverse.

Et il en résulte la plupart du temps des ailes endommagées ou des roues voilées parce que le conducteur n'a pas su ranger à temps son véhicule à droite.

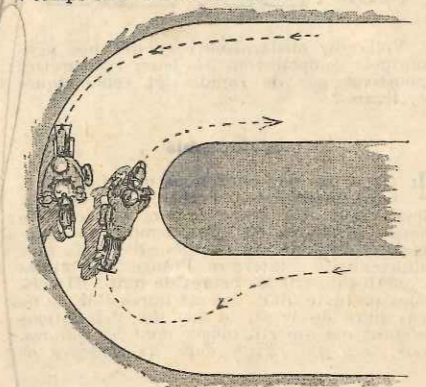


Fig. 3 : Le conducteur s'arrête tardivement à la pointe de la courbe.

On ne doit pas non plus s'écarter de la tenue à droite lorsque l'on aborde le virage par l'extérieur, et dans ce cas il faut ralentir suffisamment.

Les routes actuelles sont inclinées aux virages et la voiture craint bien moins le panache vers l'extérieur de la courbe, ce qui augmente sensiblement le coefficient de sécurité.

L'ABSOLUE nécessité de ralentir est trop souvent méconnue du conducteur dans les virages borgnes.

Il arrive en effet très souvent en montagne qu'une route subisse un affaissement sous l'effet des eaux, ou bien qu'elle soit obstruée par une avalanche de pierres, ou encore qu'un arbre abattu par un récent orage vienne à la barrer.

Ces circonstances assez fréquentes ont d'un virage un véritable piège tendu, que la vitesse rend encore plus dangereux. L'arrêt sur quelques mètres doit être rendu possible car l'ère de freinage est excessivement réduite.

La technique du virage en épingle à cheveux est tout à fait spéciale. Prendre le virage comme l'indique la figure 1, puis se rabattre à droite. On ne sera jamais coincé par un manque de place.

Dans tous les cas, regarder ou avertir son compagnon de veiller à la liberté du crochet supérieur ou inférieur qui en avertit son conducteur. Si 2 véhicules abordent en même temps la boucle il conviendra d'arrêter celui qui se trouve en aval par des signaux ou des cris, mais il faut le faire suffisamment loin de la boucle, car il pourrait en résulter une collision.

Éviter à tout prix la rencontre dans la boucle, mais si on ne pouvait arrêter, pour une cause ou pour une autre, à temps le véhicule, le bloquer dans la partie extérieure de la courbe. Par contre ne jamais se tenir arrêté dans la partie intérieure.

Ces conseils semblent tout à fait élémentaires et superflus. Mais il est nécessaire de se familiariser avec cette technique toute spéciale. J'ai également tâté des Alpes françaises. Un jour une superbe limousine allemande voulut prendre devant moi le virage vers l'intérieur et na urellement elle n'y parvint pas et après plusieurs va-et-vient elle s'était bloquée complètement dans la courbe. Le conducteur dut faire 5 ou

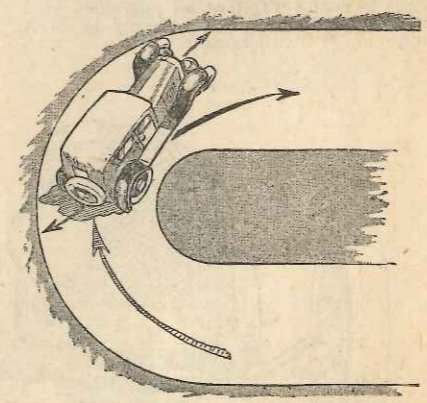


Fig. 4 : La voiture attaque avec les roues avant le bord de la courbe, fait marche arrière et reprend la droite.

6 marches avant et arrière avant de la déga-ger complètement. Au virage suivant l'assis-tais au même petit jeu. Et l'on voyait que cela ne plaisait nullement aux occupants. Je m'étonnais même de voir qu'une voiture de cette taille ai pu venir jusqu'ici, parce

qu'elle devait avoir ainsi franchi au moins une douzaine de cols.

Dans les passages étroits, on ne peut faire en une seule fois les virages difficiles. Il faut alors prendre le virage de telle sorte que la marche arrière aide à le prendre. On attaque la courbe par l'extérieur en l'épousant le mieux possible (fig. 4) et on s'arrête juste au moment où la roue avant vient à toucher le côté opposé de la courbe, puis en braquant comme il est indiqué, on serre le frein à main, on embraye en marche arrière et tout en lâchant le frein à main on donne du gaz et on embraye. Marcher alors très doucement pour braquer au maximum. Ne jamais braquer à l'arrêt.

Et surtout, bien remarquer que les roues avant et arrière ne suivant pas en courbe la même trace, ne pas longer trop près l'angle du virage, car la voiture viendrait à



Le roi incontesté de la montagne est celui qui a collectionné le plus grand nombre d'épingles à cheveux.

frotter contre le rocher pouvant exister en cet endroit.

Quelquefois aussi les courbes sont sablon-neuses et on éprouvera la désagréable sensa-tion de glisser. Cet état de la route peut dans certains cas faciliter le virage, mais il faut agir cependant avec grande prudence.

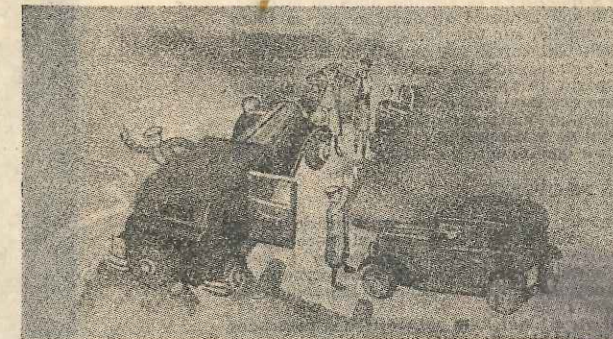
Les signaux sonores pouvant parfois ne pas être entendus, il faut avertir alors plu-sieurs fois pendant l'exécution de la courbe.

Pour nous, motocyclistes, cette instruction est intéressante. Nous retiendrons que certains virages ne sont pas possibles en une seule fois, et surtout nous nous absten-drons de faire un petit voyage en chute libre dans un précipice comme cela vient d'arriver à un autobus dans le virage en épingle à cheveux de Bussy près de Saint-Etienne.

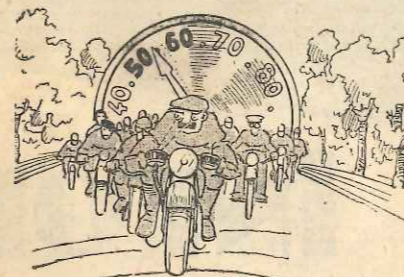
S. W.



Fig. 5 : Un pin abattu au travers de la route est un obstacle à craindre dans un virage de montagne.



Ce dessin, tiré d'un de nos confrères, représente avec humour, l'em-barras de voiture dans la montagne.



Que l'on place en tête du groupe un vieux routier dont la prudence est bien connue.

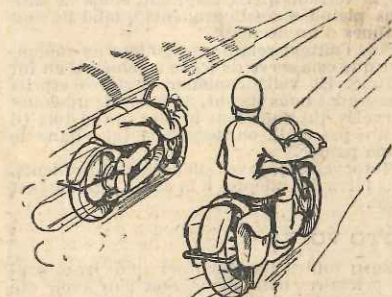
Le nombre des clubs affiliés ou non à l'U. M. F., qui existent en France est énorme. Quant à leurs effectifs ils varient d'une dizaine de membres à des centaines et à des milliers. La multiplicité de ces clubs est à beaucoup d'égards une bonne chose. Dans chaque petit centre, il y a des promenades, des manifestations sportives, et ainsi la plupart du temps une propagande utile pour la motocy-clette. Il y a bien quelques cas isolés de clubs qui font par leur passage trop rapide dans les agglomérations par l'abus de l'échappement libre, et par une agitation trop exubérante une propgrande à rebours. Certaines promenades, faute d'une discipline assez sévère, dégèrent en courses de vitesse. Mais ce ne sont là que des exceptions et d'une manière générale la bonne tenue des clubs motocy-clistes fait sur les spectateurs une excel-lente impression. La promenade en groupe à allure paisible exempte de dangers, est une des formes les plus utiles de l'acti-vité des clubs.

Mais on ne doit tolérer aucune lutte de

La Vie des Clubs

vitesse et les possesseurs de machines rapides doivent être assez bons cama-rades pour ne pas lâcher les autres mem-bres. Le mieux est pour cela de faire prendre la tête par les conducteurs des motos les plus modestes, et c'est pour-quoi il faut éviter les excursions trop coû-teuses, les dîners fins et les occasions de dépense, souvent on tranche la difficulté en rendant à chacun sa liberté à l'heure du repas.

L'ORGANISATION des manifestations sportives est beaucoup plus délicate. Il faut tout d'abord se rendre compte des graves responsabilités qu'on encourt. Rappelons que les assurances cessent de jouer pour toute épreuve, même de tou-risme, et que si un accident se produit, que l'auteur de l'accident ne peut payer, la victime se retournera contre le club. Il faut de plus l'autorisation du préfet et des maires qui imposeront un service d'ordre. Sauf de ces précautions, on s'expose aux pires ennuis. Bien entendu, si on veut que l'épreuve soit régulière, il faut que le club soit affilié à l'U. M. F. Bref l'organisation du moindre concours de régularité nécessite de nombreuses démarches, des précautions multiples et revient cher. Il est imprudent de s'enga-ger dans de telles aventures sans avoir une caisse bien garnie. Et il faut éviter à tout prix les épreuves de vitesse improvisées, les matches improvisés entre membres du club, etc...



Pas de ces matches de vitesse entre copains dont l'arrivée se fait trop souvent chez le mécano ou à l'hôpital.

Pendant la saison hivernale, l'activité du club doit continuer à se manifester d'autant qu'à cette époque on recouvre les cotisations et que, si l'intérêt n'est pas maintenu, les membres se désinté-resseront du club et donneront leur dé-mission. Il est rare qu'il n'y ait pas dans les clubs des membres qui aient fait des voyages et pris des photos. On peut donc organiser des causeries. On peut aussi pro-jecter des photos prises au cours des pro-menades en groupe. Un appareil de pro-jection est peu coûteux... Le ciné-matographe est beaucoup plus coûteux. On peut aussi faire de petites sauteries, car il faut que le club soit une grande famille où les dames aient leur place.

Chaque fois que cela est possible, il y aura aussi un petit atelier avec un outi-lage sommaire. Quelques conférences techniques seront également les bienve-nues. Le club peut donc même l'hiver offrir à ses membres de nombreuses dis-tractions.

POUR L'ESSENCE MOINS CHÈRE



L'OFFICE National des combustibles liquides fait procéder actuellement en Afrique Equatoriale Française à des sondages au Gabon et au moyen Congo dans certains terrains qui paraissent pétrolifères. Mais ces sondages reviennent fort cher : 300 francs par tre carré pour une profondeur de 250 mètres et 1.000 francs par mètre carré pour une profondeur de 1.000 mètres. Quoi qu'il en soit tous les motocyclistes doivent souhaiter le succès de cette entreprise qui certainement nous permettrait d'avoir de l'essence à des prix inférieurs à ceux qu'elle vaut actuellement.

MOTOPHOBIE MILITAIRE

UN de nos lecteurs, actuellement incorporé au 2^e Régiment d'Artillerie Coloniale à Nîmes nous signale un fait que nous n'hésitons pas à qualifier d'intolérable abus de pouvoir. Un soir rentrant au quartier sur sa moto personnelle, sur une route en si piteux état qu'elle obligeait la 250 cmc de notre lecteur à rouler en seconde, un capitaine le rencontra et lui porta un motif de 8 jours de prison pour allure excessive susceptible de provoquer des accidents. Voilà un officier qui se mêle de ce qui ne le regarde pas et nous nous demandons à quel mobile il a bien pu agir.

EN PROVINCE

DEPUIS quelque temps, un vent de motophobie d'une particulière violence semble souffler sur la presse provinciale : Voici quelques extraits d'un article concernant les motocyclistes publié par *La République de l'Isère* :

Il en est qui, non satisfaits des pétarades et du vacarme assourdissant de leur moteur, semblent prendre plaisir à y ajouter le bruit d'une sirène ou d'un klaxon de fort calibre ! Par crainte d'être écrasé, il faut bien faire place nette, et se tenir à l'écart de ces odieux égoïstes devenus en fait les maîtres de la rue, par la terreur qu'ils inspirent. Nous ne saurions plaindre ces imprudents quand ils sont victimes d'un accident.

Puis l'auteur relate un accident en souhaitant que cela serve de leçon à celui qui en fut victime. Et voilà comment certains esprits rétrogrades nous jugent, à cause de quelques écervelés qui nous font le plus grand tort (il y en a pas mal), on nous met tous dans le même panier.

Motocyclistes, soyez silencieux et prudents, vous ferez des adeptes à la cause qui nous est chère.

MOTO VOLÉE

Parmi toutes les machines que leurs propriétaires nous signalèrent leur avoir été volées, bien peu n'ont pas été retrouvées.

M. André Besche nous signale donc que sa moto lui a été volée le 8 juillet à 11 heures, avenue de la Grande-Armée, devant les Etablissements Mestre et Blagé. Voici les caractéristiques de cette machine Gillet-Herstal, 500 cmc, culbuteurs double tube, 1930, N° d'ordre dans la série du type 32.264. N° de police : 8275-YA5.

Gouleur de série, montre, compteur, freins conjugués au pied, selle Bonhomme. Poignée tournante et manette. Réservoir légèrement bosselé à gauche. Dispositif spécial au pied droit pour couper les gaz.

Les personnes qui reconnaîtraient cette machine, seraient aimables d'en aviser M. André Besche, 16, rue du 4-Septembre à Rueil (S. et. O.).

CONTRAVENTION

QUAND, pour une faute futile un agent vous siffle et vous dresse procès-verbal, vous essayez de vous défendre, et si le représentant de l'autorité est sans pitié, il ne vous reste plus que la ressource de vous lamenter sur votre mésaventure et sur la perte de 100 ou 150 francs, montant habituel de ces sortes d'amendes.

Or il est une chose que beaucoup de personnes ignorent, c'est que dans un pareil cas on a le droit de prendre des témoins. Le nombre de deux) et de faire appel, ce qui permet de se défendre. Le saviez-vous ?

TRANSFORMATION

NOUS relevons dans un de nos confrères anglais, la transformation bizarre qu'un amateur M. Roland Cross, a effectué sur une 250 cmc Rudge de série. Il a fabriqué un distributeur rotatif et une culasse qu'il adapta sur son moteur Rudge. Il a, paraît-il, atteint, avec sa machine ainsi transformée, la vitesse de 90 miles à l'heure, ce qui correspond exactement à la vitesse de 144 km. 810. Pas mal pour une 250 !

INDULGENCE OU FAIBLESSE ?

ON a généralement la détestable habitude de dauber perpétuellement sur le dos de nos braves agents, on les traite d'un tas de qualificatifs qu'ils ne méritent pas tous jours. Il en est même qui font preuve d'une réelle indulgence. L'autre soir, un motocycliste de notre connaissance passait vers 1 h. 1/2 du matin dans le centre de Paris, sans lumière, avec échappement libre, et sans papiers sur lui, un agent l'arrête, lui fait une petite remontrance et le laisse repartir en lui disant qu'il avait eu de la chance de tomber sur un bon garçon.

Avouons même que cette attitude « bon garçon » dans ce cas devenait de la faiblesse, car rouler la nuit sans lumière, avec l'échappement libre, aurait mérité la hart (Au Moyen-Age, tout au moins !).

QUE SE PASSE-T-IL ?

Le bruit court avec persistance qu'il y aurait perspective de casse entre l'actuel chef du service des courses d'une fabrique

MÉDECINE

AVEZ-VOUS vu la photo de Stanley Woods faisant le plein d'huile de sa machine au cours du Grand Prix de Belgique ? Avec son casque, ses lunettes, son équipement de cuir, et son énorme seringue genre clystère, n'évoque-t-il pas un Purgon moderne administrant une médecine à quel- qu'animal infernal ?

NOUVELLES LONDONIENNES

LA grande firme de motos de Birmingham ne sera pas au Salon de Londres cette année. Si toutefois on attache créance aux rumeurs qui circulent outre-Manche. En effet, B. S. A. ne présenterait aucun modèle à l'Olympia. Ce sera la première fois depuis quelques années.

INCENDIE

NOUS relevons dans un de nos confrères quotidiens un savoureux entrefilet où un accident terrible est relaté. Deux voitures entrent en collision, dans l'histoire un chien est tué, mais le plus atroce, c'est que le choc fut si violent que le radiateur d'une des voi-

POLICE ET LUMIÈRE

LA police de la route, en Angleterre, est munie de motos et de sidecars rapides. Son efficacité est remarquable... et remarquable. Mais son action n'est pas diminuée par la nuit. Au contraire, semble-t-il. Les gendarmes anglais les « coqs » comme on les appelle Outre-Manche, font leur ronde,

Si les chevaliers médiévaux venaient aux abords de cette porte fortifiée de Vendôme, quelle ne seraient pas leur stupeur et leur effroi en voyant ce moderne destrier !

INFORMATIONS

pendant les heures nocturnes avec autant de vigilance que dans la journée. Et lorsqu'ils veulent arrêter un délinquant, ils font apparaître en lettres lumineuses les mots : « Police Patrol-Stop » (Patrouille de police, arrêtez).

GAUTHIER VA MIEUX

NOUS sommes heureux de pouvoir donner des nouvelles — de bonnes nouvelles — de Gauthier, à nos lecteurs.

On se souvient que l'excellent motocycliste avait été victime d'un accident en se rendant au pesage de Paris-les-Pyrénées-Paris. Accident au cours duquel il s'était fracturé le crâne.

Gauthier est entré depuis peu en convalescence et s'est rendu à Juan-les-Pins où il va se reposer quelque temps au sein de sa famille.

Gauthier espère pouvoir participer aux Six Jours Internationaux. Qu'il trouve ici nos vœux de prompt rétablissement.

VÉLOMOTEUR

VOUS l'avons dit à maintes reprises, les Anglais s'intéressent actuellement beaucoup à la machine ultra-légère. Les leurs ne sont pas des vélocipèdes mais bien des motos en réduction, comportant débrayage et boîte à deux vitesses.

La question du vélocipède ne les laisse néanmoins pas indifférents et il ne se passe pas de semaine qu'un grand organe motocycliste d'Outre-Manche ne publie une description d'un vélocipède français — description élogieuse, du reste. Cette semaine, c'est au tour de celle d'une petite machine à chaînes et bloc tout en aluminium.

Que les temps ont changé !

SIMPLE COMPARAISON

ON a encore présent à la mémoire le gros succès populaire (?) des Grands Prix de la F. I. C. M. Par un beau temps, à l'occasion d'une des plus grandes épreuves du calendrier européen, il n'y avait pas plus d'un millier de personnes et encore en faisant bonne mesure. Nous avons sous les yeux un document représentant un des parcs de motos du Nurburg Ring. C'était à n'en pas douter la grande foule. On peut sans beaucoup se tromper évaluer à deux ou trois mille le nombre de machines. d'ailleurs, il y eut plusieurs dizaines de milliers de spectateurs. Et ça n'était pourtant que les Grands Prix d'Allemagne.

UNE COURSE DANS UN PARC

LES Anglais sont très épris de motocyclisme et se passionnent pour ce sport, sous quelque forme qu'il se manifeste.

Dernièrement le Dublin's Club organisa une épreuve handicap de 100 miles au Phoenix Park.

Nous aimerions qu'un Club parisien essaye d'organiser quelque chose de semblable dans les Tuileries ou au Luxembourg... pour voir.

A L'ÉTRANGER

NOTRE confrère Maurice Henry, rédacteur en chef de *La Moto*, a les honneurs de la presse motocycliste britannique. Seul journaliste français à l'Île de Man, lors du dernier Tourist Trophy, il en fit un compte rendu très détaillé.

Rendant hommage à son talent, *Motor Cycling* en publie des extraits, qu'il fait suivre de commentaires très flatteurs. La réputation de Maurice Henry plus à faire en France, débordent maintenant les frontières...

PRUDENCE CANINE

Tous les motocyclistes ont certainement remarqué avec quel mépris du danger la plupart des piétons traversent les rues, surtout vers midi et 18 h. 30 quand ils sortent de leur travail.

Quand une voiture leur arrive dessus, ils sont les seules victimes de leur étourderie. Mais quand c'est un motocycliste, il en prend aussi « un bon coup », et cependant, à qui la faute ?

Donc, beaucoup de piétons feraient bien de prendre l'exemple de ce chien que nous vîmes, avenue de Clichy, traverser en regardant, d'abord à sa gauche, ensuite à sa droite pour s'assurer qu'il ne venait rien. Ce chien vivra vieux.

MODERNISME

UN de nos grands confrères motocyclistes anglais publie cette semaine un article dont le moins qu'on puisse dire est qu'il n'est pas d'une actualité brûlante : L'entretien des courroies de motocyclettes !

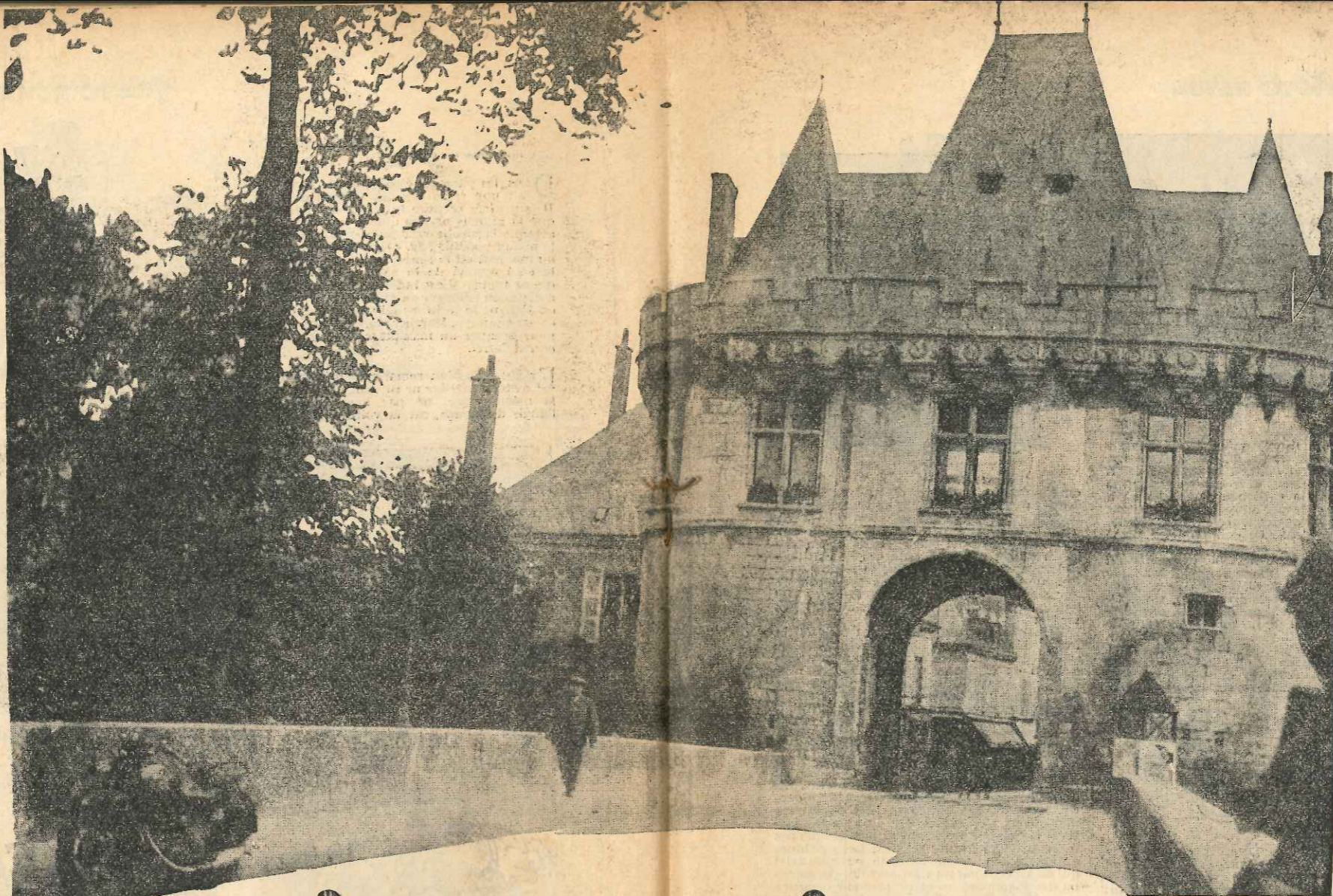
Et après tout, cela a pu rendre service aux possesseurs de vieilles machines qui utilisent ce mode de transmission, et qui sont en plus grand nombre qu'on ne pourrait le croire. Ces antiquités se comportent même encore fort bien et sont pour la plupart d'une remarquable régularité de marche.

UN MIRACLE

OUI, un miracle : Sexé est à Paris, du moins il y était quelques heures avant que nous écrivions ces lignes, nous empressons-nous d'ajouter, car avec lui on ne sait jamais. Il nous en a même raconté de bien bonnes sur les pays et les mœurs des habitants qu'il rencontra dans ses récents voyages, il nous fit également admirer de photos très intéressantes. Mais rassurez-vous, amis lecteurs, vous les admirez aussi dans *Moto-Revue*. Nous n'avons pas l'habitude de « faire Suisse ».

TAN-SAD

BEAUCOUP de personnes, de femmes surtout raffolent du tan-sad. C'est évidemment un mode de locomotion très agréable avec un pilote prudent et qui ne cherche pas à épater son passager, ou sa passagère. Mais il est plus rare de voir un chien tan-sadiste. Il nous a été donnée d'en voir un : au bois de Boulogne, un gros berger allemand assis bien tranquille sur une plateforme de bois que son maître avait placé derrière son vélocipède. Et le brave toutou n'avait pas le moins du monde l'air effrayé.





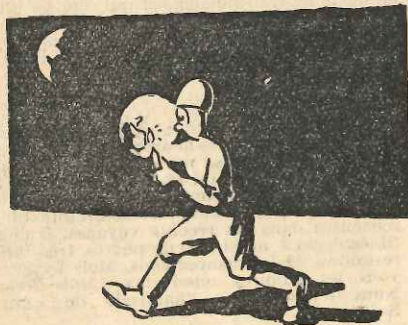
Comment conduire la nuit?

En cette saison bénie de l'été où les jours sont plus longs que les nuits et où la lumière se prolonge jusqu'à des heures fort avancées, il est facile, pour peu qu'on le veuille, de rentrer au bercail avant que l'obscurité soit tombée. Mais voilà, on ne le veut pas toujours. Il est bien tentant de profiter de la fraîcheur de la nuit pour rouler. La circulation est réduite à rien, les commères, les marmots et les poules sont couchés, on peut traverser les agglomérations à bonne allure et le moteur tourne rond que c'est un vrai bonheur. Pour jouir pleinement et sans danger des charmes de cette circulation nocturne, il faut être bien éclairé, d'abord pour soi, parce que charité bien ordonnée commence par soi-même, et ensuite pour les autres, parce qu'après tout nous ne sommes pas des sauvages.

Pour soi-même, il importe d'avoir un éclairage aussi puissant que possible. Maints accidents mortels sont causés par de mauvais éclairages ou des éclairages insuffisants. Un danger fréquent, c'est de prendre un mur, un étang placé dans le prolongement de la route pour la continuation de cette route. Je connais quatre braves gens qui, ayant confondu un mur avec une route blanche, sont allés se jeter sur lui et s'y rompre les os. Je connais une noce qui est allée à bonne allure dans un étang. Or, rien n'est plus mauvais qu'un bain froid après un bon dîner. Les dames eurent leurs robes de soie complètement gâtées. Par surcroît, elles se noyèrent. Il y a encore les virages brusques, les travaux en cours sur la chaussée, les tranchées ouvertes avec des lanternes absentes ou mal éclairées, les obstacles de toute nature qui peuvent s'y trouver...

D'une façon générale, il ne faut pas compter sur les autres usagers de la route pour signaler leur présence.

Les piétons, les animaux non attelés, sont

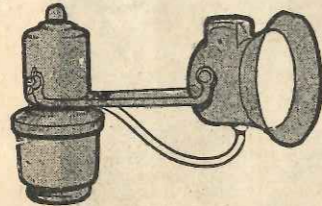


Une bougie (en stéarine) ne suffit pas pour éclairer la route.

dispensés, pour quelques années encore, de tout éclairage.

Les cyclistes ne sont soumis qu'à un éclairage dérisoire. La lanterne de l'avant n'est pas visible de l'arrière. A l'arrière, le décret du 5 novembre 1929 qui a modifié l'article 49 du code de la route, a bien prévu une lanterne à feu rouge. Mais avec ce souci permanent de nos dirigeants de ne bousculer aucune

routine, ils ont décidé qu'un arrêté fixerait la date à partir de laquelle cette lanterne serait obligatoire. Jusqu'à ce moment-là, il suffit aux cyclistes, pour être en règle avec la loi, d'avoir le cabochon rouge. Si on a voulu faire croire aux citoyens qu'ils avaient là une sécurité quelconque, on s'est royalement moqué d'eux. Ce cabochon est placé sans aucune espèce de souci de lui donner l'angle de réverbération voulu pour qu'il puisse refléter les lumières qui devaient le frapper. Il ne peut d'ailleurs les réfléchir qu'à la condition d'être propre et il est généralement sale, son propriétaire ne se préoccupant nullement de lui donner un coup de torchon. Lorsqu'il pleut, c'est-à-dire à un moment où la signalisation est particulièrement utile, la pèlerine du cycliste le masque complètement. Bref, le cabochon est une des plus belles niaiseries qui existent sous la



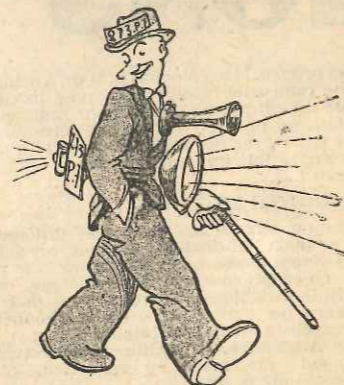
Le phare à acétylène donne, quoiqu'en disent certains de ses détracteurs, d'excellents résultats, et de nombreux motocyclistes l'emploient avec succès. En outre son prix est très modique.

calotte des cioux. On peut dire que dans la pratique, les cyclistes ne sont pas éclairés, d'abord, parce que la plupart du temps ils n'en prennent pas la peine, ensuite parce que lorsqu'ils la prennent, leur éclairage est invisible de l'arrière. Comme ils circulent généralement sur le bord de l'accotement avec lequel ils se confondent, leur présence dans l'invisible est, la nuit, le cauchemar des conducteurs. Quand une collision se produit avec une bicyclette qui n'était pas éclairée, les tribunaux décident généralement qu'il y a faute partagée, le motocycliste ayant, comme chacun sait, toujours tort, et le cycliste ne s'étant pas signalé. La cour de cassation a décidé que le fait pour lui de tenir sa bicyclette à la main ne le dispensait pas d'avoir sa machine éclairée (arrêt du 3 mai 1930). Cette règle a été imposée surtout par l'habitude que les cyclistes avaient prise de soutenir qu'ils n'étaient pas montés sur leur machine et la tenaient à la main. Comme une collision a toujours pour résultat de les jeter bas, une telle thèse leur était facile.

Les voitures attelées doivent, d'après l'article 4 du code de la route, être munies d'un ou deux feux blancs à l'avant et d'un feu rouge à l'arrière, le feu rouge ne devant pas provenir de la même source que le ou les feux blancs. En pratique, cette prescription est à peu près lettre morte, la police n'y tenant pas la main, puisqu'il est bien entendu que sa sévérité n'a à s'exercer qu'à l'égard des motoristes. Lorsque les voitures attelées ont une lanterne à l'avant ou un lampion rouge n'importe où, c'est déjà bien beau. Le plus grand danger provient des chargements de bois mal éclairés. A quatre-vingts à l'heure,

on s'embroche là-dessus d'une bien déplaisante façon. Or, ce danger, en route de montagne, est constant. Les conducteurs de convois sont neuf fois sur dix éclairés par une vague lanterne placée sous leur voiture et au milieu, de telle sorte qu'elle est invisible pour tout le monde. Ils se tiennent six fois sur dix exactement à la place où ils ne devraient pas se trouver, c'est-à-dire sur leur gauche ou arrêtés au beau milieu d'un virage.

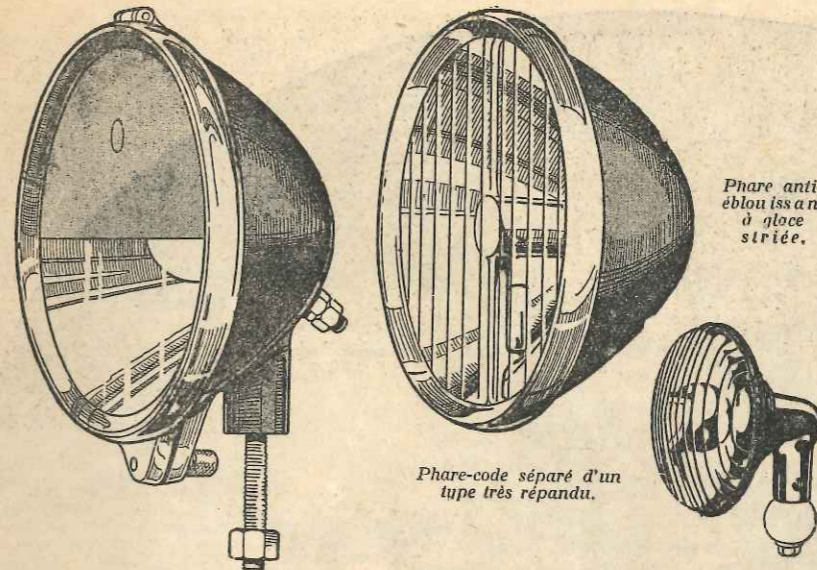
Bien que les prescriptions du code de la route soient pratiquement inexistantes pour les voitures attelées, l'article 4 a pris la précaution de dispenser expressément de tout éclairage les voitures agricoles qui se rendent de la ferme aux champs où réciproquement lorsqu'elles circulent sur certains chemins. Dans les autres cas, il suffit qu'elles soient signalées par un falot porté à la main. De la sorte, nos bons ruraux ont constaté que leurs députés avaient fait maintenir leurs privilèges. Comme rien n'est plus agréable en pays d'égalité, ils ont été bien contents. On a décidé pourtant (Cour d'appel de Caen, 6 novembre 1925), que ce privilège d'éclairage ne pouvait s'appliquer que lorsque les voitures circulaient isolément et non lorsqu'elles forment de véritables convois. Les machines automobiles à usage agricole ou industriel qui ne servent pas au transport des personnes ou des marchandises et ne peuvent dépasser une vitesse de dix kilomètres à l'heure, les rouleaux compresseurs et leurs roulettes bénéficient de la même dispense de tout



Quand verrons-nous les piétons soumis à une réglementation aussi rigide et intolérante que nous.

éclairage (article 61 du code de la route. — Cour de cassation, 26 mai 1930).

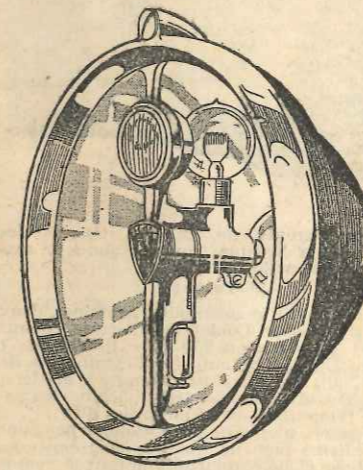
En ce qui concerne les voitures à bras, elles doivent porter un feu coloré ou blanc. Par voiture à bras, il faut entendre tout véhicule mu par la main de l'homme et circulant habituellement sur la chaussée, notamment les brouettes. Cependant les voitures d'enfants ne doivent pas leur être assimilées



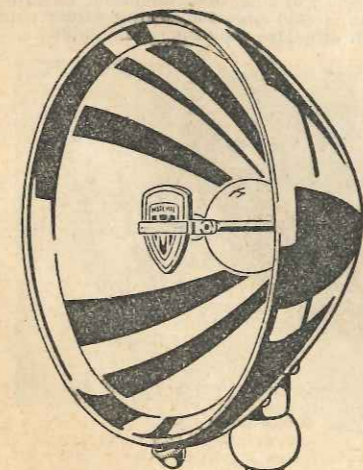
Phare anti-éblouissant à glace striée.

Phare-code séparé d'un type très répandu.

Phare antiéblouissant à écran sur le verre.



Phare code-ville-route à trois lampes bien distinctes.



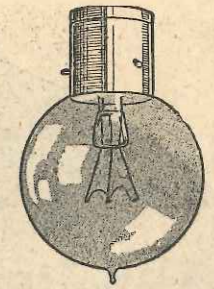
Phare-code à ampoule unique comportant trois filaments.

Elles sont dispensées de porter des phares et même des lanternes.

Posez donc en principe que vous ne pouvez compter que sur vous-même pour voir les obstacles de la route, puisqu'en fait vous êtes seuls avec les automobilistes à être réellement soumis à un éclairage, les autres étant dispensés légalement ou s'en dispensant eux-mêmes effectivement. Or, pour bien voir, il faut avoir un bon éclairage. Celui qui est prescrit par l'article 24 du code de la route est pratiquement suffisant puisqu'il exige une lanterne éclairant la route à l'avant sur une distance d'au moins 100 mètres. La motocyclette doit être obligatoirement éclairée par une lanterne rouge à l'arrière. Un simple lampion ne saurait être considéré comme suffisant. Il ne pourrait être toléré qu'en cas de panne accidentelle d'éclairage. Dans tous les autres cas, il exposerait le conducteur à une contravention en même temps qu'à des accidents.

Mais si l'intérêt personnel des conducteurs exige un éclairage aussi intense que possible, celui des autres usagers de la route exige un éclairage plus discret, en tous cas non éblouissant. Il n'est pas facile de concilier ces deux points de vue contraires. Le code l'a cependant tenté en prescrivant que les appareils d'éclairage susceptibles de produire un éblouissement doivent être établis de manière à permettre la suppression de l'éblouissement à la rencontre des autres usagers de la route, dans la traversée des agglomérations et dans toute circonstance où cette suppression est utile. Le dispositif supprimant l'éblouissement doit toutefois laisser subsister une puissance lumineuse suffisante pour éclairer la chaussée jusqu'à une distance d'au moins 25 mètres. C'est cet éclairage réduit qu'on a pris l'habitude d'appeler, on ne sait trop pourquoi, l'éclairage code. Depuis l'arrêt du 8 octobre 1928, les appareils d'éclairage doivent être agréés par le gouvernement. Pour la motocyclette, ils se ramènent pratiquement à un seul type : un projecteur renfermant à la fois les deux éclairages, soit qu'il contienne deux ampoules, l'un pour le plein feu, l'autre pour l'éclairage réduit, soit qu'il ne renferme qu'une seule ampoule mais avec deux filaments, l'un pour le plein feu, l'autre pour l'éclairage réduit. Tout cela est à peu près ce que l'on peut concevoir de mieux au point de vue réglementation, mais ne vaut que par ce qu'en font les conducteurs. Or, il faut bien reconnaître que leur éducation est, à cet égard, loin d'être parfaite.

Beaucoup pensent n'avoir à abattre leurs feux que s'ils voient arriver en face d'eux un automobiliste ou un motocycliste. Ils n'abattent rien lorsque ce n'est qu'une vulgaire voiture attelée, un modeste cycliste, un humble piéton. Le résultat est souvent que le malheureux, complètement ébloui, se précipite comme un papillon sur les phares et que l'accident brutal se produit. Des automobilistes et des motocyclistes encore trop nombreux trouvent plus simple de n'abattre



Une ampoule à deux filaments.

jamais leurs feux. De la sorte, non seulement ils risquent de provoquer directement des accidents graves, mais ils peuvent même amener d'autres usagers de la route à en provoquer. C'est ainsi que bien souvent on entend des automobilistes ou des motocyclistes faire plaider en justice que s'ils ont heurté quelqu'un c'est parce qu'ils avaient été éblouis par un collègue mal élevé venant en sens inverse et qui avait maintenu ses pleins feux. Il faut remarquer à cet égard que les tribunaux se refusent absolument à voir là une excuse : ils répondent toujours à cet argument en disant : « Si pour une cause ou pour une autre vous n'y voyez pas clair, vous devez vous arrêter et vous êtes en faute en continuant à avancer ».

Lorsqu'on s'est mis en code, suivant l'expression consacrée, pour croiser, il ne faut pas rallumer avant d'avoir effectué complètement le croisement car on risque d'éblouir le voisin d'en face d'une façon d'autant plus dangereuse pour lui et pour vous que votre éclairage est plus imprévu et plus rapproché. Mieux vaut presque ne rien abattre du tout que d'éclairer les phares en pleine figure.

Bien entendu, on n'a pas à abattre les feux pour opérer un dépassement, quoi qu'en aient prétendu parfois des agents dont les connaissances étaient très inférieures au zèle. Puisque le véhicule, l'animal ou la personne à dépasser se présente de dos, on ne peut pas l'éblouir et il y a grande utilité à bien l'éclairer pour ne pas risquer de l'accrocher au passage.

Il ne faut pas oublier, lorsqu'on passe de l'éclairage plein à l'éclairage réduit, de réduire sa vitesse. L'arrêt du 8 octobre 1929 prévoit en même temps que si, par suite d'un événement quelconque, l'éclairage normal venait à manquer, la vitesse devrait être réduite autant qu'il serait nécessaire pour l'entière sécurité de la circulation, elle ne devrait, en aucun cas, dépasser 20 kilomètres à l'heure.

Dans la traversée des agglomérations, l'éclairage doit être réduit lorsque le luminaire public est suffisant pour assurer la sécurité de la circulation en roulant à allure modérée. Sauf dans les grandes villes, c'est assez rare, les luminaires de l'administration étant ridiculement mesquins. C'est souvent là une source de graves conflits. Les indigènes du cru soutiennent naturellement que leur éclairage est parfait et que les motocyclistes les éblouissent inutilement en maintenant leur pleins feux alors que ceux-ci prétendent ne rien voir lorsqu'ils se mettent en code. Résultat pratique : s'ils abattent leurs feux, ils risquent de causer des accidents et, s'ils les laissent pleins, ils risquent de ramasser des contraventions.

Au fond, c'est toujours la même chose : il est à peu près impossible de savoir ce qu'un motoriste peut bien faire pour ne pas être en tort et lorsqu'un conflit s'élève entre lui et un autre, il a toutes les chances possibles de se voir déclarer coupable. C'est, en matière d'éclairage, que le code de la route a tenu à consacrer particulièrement l'inégalité de ses divers usagers.

L. GARDENAT.





Après !... Quelques notes sur les machines.

Peugeot

LA grande marque nationale alignait au départ 9 machines : 3 en 250 avec Péan, Pahin et Marciau et 6 en 350 avec Miss Foley, Narcy, Huet, Vendel, Préjoux et Bochat. Sur ces 9 machines, 1 seulement fut éliminée par la malchance, celle de Miss Foley à 60 kilomètres seulement de l'arrivée.

Peugeot enlève les coupes suivantes : Coupe du Tourmalet, groupe blanc ; Coupe de la Maison de Tourisme de Biarritz, Coupe des dames et termine l'épreuve en remportant 5 médailles d'or avec Pahin, Marciau Narcy, Huet et Bochat et 3 médailles d'argent avec Péan, Préjoux et Vendel.

Ajoutons que la plupart

des concurrents de Peugeot étaient des agents de la marque, courant sur leur machine personnelle.

Terrot

LA firme avait engagé quatre machines, deux en 250 avec Coulon et Lagarde comme pilotes et deux en 350 avec Fraichard et Gillot. Une bûche entraîne l'élimination de Gillot, qui, blessé doit abandonner à Poitiers ; mais, Terrot amène ses trois machines au poteau, remportant deux médailles d'Or.

Ce succès n'est fait pour étonner personne et confirme bien les qualités de robustesse, de vitesse et de régularité que tout le monde se plaît à reconnaître aux Terrot.

Terrot s'attribue en outre la coupe-challenge des Pyrénées du groupe bleu, ce succès lui vaut la Coupe de France de Tourisme de la catégorie 250 cmc. avec Coulon et Lagarde, et non en 350 cmc. comme une erreur nous l'a fait dire dans nos colonnes de publicité.

Quelques instants avant le départ. Les concurrents vérifient leur machine avant de s'élancer à l'assaut du Puy-de-Dôme.

Gnome-Rhône

GNOME-RHÔNE avait quatre pilotes au départ, Naas, Bernard, Vaury, tous trois sur la fameuse D4 500 cmc. à culbuteurs, et Bourguin sur la nouvelle V2, 2 cylindres flat-twin, transmission par cardan, cadre en tôle emboutie.

Ces quatre pilotes remportèrent chacun une médaille d'or et s'attribuèrent en outre : La Coupe Challenge des Pyrénées.

La Coupe du Tourmalet. L'Escalade du Puy-de-Dôme, Bernard réalisant le meilleur temps, toutes catégories. Voilà qui ne fait que confirmer les qualités de la Gnome-et-Rhône et qui ajoute un beau fleuron à sa couronne.

Motobécane

UNE seule machine de cette marque était engagée dans Paris-Les Pyrénées-Paris, pilotée par Lowinfosse.

Le fait de n'engager qu'une seule machine dans une compétition aussi dure prouve bien combien la firme pantinoise a confiance dans ses productions. De fait, la 350 Motobécane à culbuteurs arriva à Paris sans pénalisation remportant une grande médaille d'or. Il nous fut donné d'admirer au cours de l'épreuve la remarquable rapidité, la nervosité et l'aptitude à grimper les côtes de la nouvelle Motobécane, bloc-moteur à culbuteurs. Quant à sa tenue de route, n'en parlons pas, elle est légendaire.

F. N.

LA réputation de solidité et de régularité de marche de tout ce qui sort des usines de la Fabrique Nationale d'Herstal lez-Liège, n'est plus à faire depuis longtemps. Aussi personne ne s'étonnera de voir les 3 F. N., 350 cmc., soupapes latérales de Richard, Lhuissier et Lefort, terminer sans pénalisation remportant chacun une grande médaille d'or.

Cette équipe, si homogène, s'attribue aussi le challenge du Massif Central du Groupe Blanc.

Rovin-San-Sou-Pap

LE seul concurrent qu'avait engagé Rovin-San-Sou-Pap était Stern, sur une 250 cmc. deux temps.

Le résultat a, du reste, pleinement récompensé le constructeur. Il fallait s'y attendre, puisque Stern a terminé les 2.500 kilomètres du dur parcours sans un seul point de pénalisation, remportant une médaille d'or.

Motoconfort

IL y avait trois Motoconfort en 350 cmc. au parc fermé de la Porte-Maillot, le 11 juillet. C'est trois Motoconfort que nous vîmes le 19 au parc fermé de l'avenue de Neuilly.

Toutes trois premières *ex aequo*, remportant trois médailles d'or.

Motoconfort a remporté dans notre rude épreuve la Coupe du Président de la République, toutes catégories avec Notamy et Rouquairol.

La Coupe du Championnat des Montagnes toutes catégories, avec Notamy, Rouquairol et Guerrier et la Coupe Challenge des Pyrénées du Groupe Blanc avec Notamy et Rouquairol.

Ces splendides résultats démontrent mieux que n'importe quel discours les qualités de vitesse, d'endurance et de tenue de route des nouvelles Motoconfort 4 CV bloc-moteur à culbuteurs.

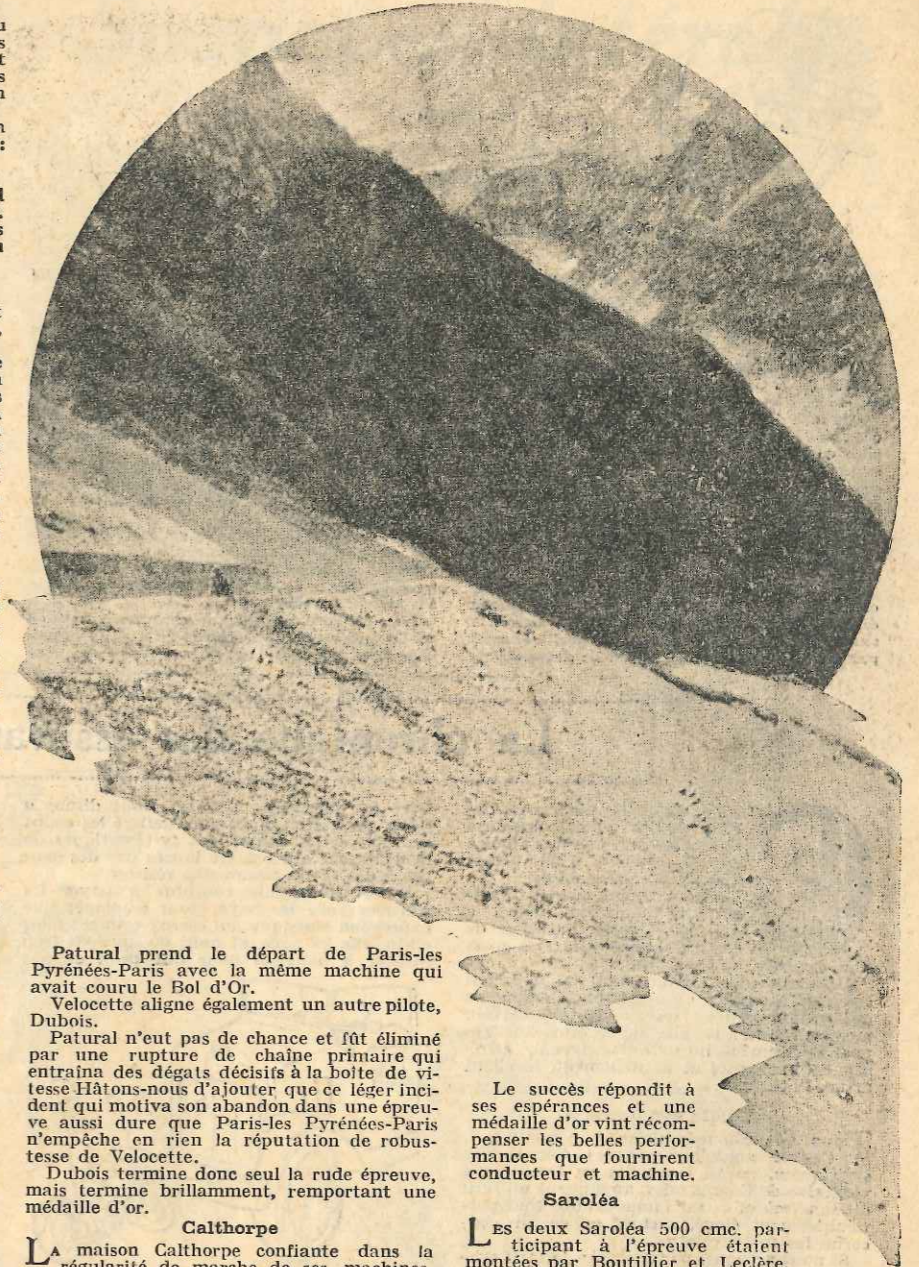
C. P. Roléo

BIEN entendu cette année encore la marque C. P. Roléo a disputé notre grande épreuve. Elle avait engagé deux machines, une en 350 pilotée par Maury, agent de la Marque à Levallois, et une en 500 pilotée par Jean, agent à Montigny-les-Cormeilles.

Pour ces deux concurrents, secondés qu'ils étaient par leur excellente machine, la course fut de celles qui n'ont pas d'histoire. Ils partirent de Paris le 11 juillet, escaladèrent les cols des Pyrénées, grimpèrent le Puy-de-Dôme et rejoignirent la capitale le 19, comme s'ils revenaient de faire 2 à 300 kilomètres.

Velocette

VELOCETTE qui a de nombreuses fois, au cours des épreuves de vitesse sur piste ou en circuit privé montré sa supériorité, a voulu prouver également que ses machines étaient d'excellentes routières sûres et régulières.



Patural prend le départ de Paris-les Pyrénées-Paris avec la même machine qui avait couru le Bol d'Or.

Velocette aligne également un autre pilote, Dubois.

Patural n'eut pas de chance et fût éliminé par une rupture de chaîne primaire qui entraîna des dégâts décisifs à la boîte de vitesse. Hâtons-nous d'ajouter que ce léger incident qui motiva son abandon dans une épreuve aussi dure que Paris-les Pyrénées-Paris n'empêche en rien la réputation de robustesse de Velocette.

Dubois termine donc seul la rude épreuve, mais termine brillamment, remportant une médaille d'or.

Calthorpe

LA maison Calthorpe confiante dans la régularité de marche de ses machines, n'en avait engagé qu'une pilotée par Lavaine.

Naturellement à l'issue de l'épreuve, Lavaine remporte une médaille d'or et ajoute ainsi un fleuron de plus à sa couronne.

Ravat

RAVAT, la grande firme de Saint-Etienne avait engagé une machine dans Paris-les Pyrénées-Paris, pilotée par Fournival.

La maison Ravat, certaine du succès avait sans doute jugé inutile d'engager davantage.

Sandford

SANDFORD courait avec un cyclecar 1.100 cmc. de sa fabrication.

Le sympathique constructeur fit une fois de plus une belle démonstration des qualités exceptionnelles de son cyclecar, et termine l'épreuve en remportant une médaille d'argent et la coupe du Tourmalet pour le groupe rouge. Ce succès est d'autant plus probant que Sandford devait réaliser les mêmes moyennes que les motos 500 cmc, soit ce qui en montagne compliquait étrangement sa tâche.

Le succès répondit à ses espérances et une médaille d'or vint récompenser les belles performances que fournirent conducteur et machine.

Saroléa

LES deux Saroléa 500 cmc. participant à l'épreuve étaient montées par Boutillier et Leclère, les deux pilotes qui les menèrent si souvent à la victoire.

Sur ces deux machines une seule termina celle de Boutillier, qu'une médaille d'or récompensa.

Leclère n'eut pas de chance et fût éliminé par multiples crevaisons, qui le contraignirent à abandonner vu le peu de temps qui lui restait pour rejoindre le contrôle de fin d'étape.

Allegro

DUMONT avait fait spécialement le déplacement de Suisse sur une machine de son pays pour venir participer à notre épreuve.

Il termina en gagnant une médaille d'or. Nous ne pouvons que nous réjouir du succès de ce sympathique conducteur, toujours modeste et correct, et dont la serviabilité fut très appréciée de ses camarades.

Pour ses débuts en France, la marque suisse peut se vanter d'avoir remporté un beau trophée avec la coupe du Massif Central pour le groupe rouge.



NOS ASSURANCES

Nous donnons ici la suite du contrat type d'assurance dont le commencement a été publié dans notre dernier numéro.

REGLEMENT DES DOMMAGES

ART. 11. — L'assurance ne pouvant être une source de bénéfices, la Compagnie ne garantit à l'assuré que ses pertes réelles au moment du sinistre.

A la suite d'un sinistre, il est expressément convenu que l'assuré ne devra pas faire réparer ou changer une pièce quelconque d'une voiture endommagée sans le consentement écrit de la Compagnie. Toutefois, l'assuré aura le droit de faire exécuter toutes les réparations indispensables dont le coût total ne dépasserait pas cinq cents francs (500); mais dans ce cas, il devra prévenir la Compagnie par télégramme et lui faire parvenir, en même temps que la facture des dépenses, un devis détaillé des réparations.

Si, au moment du sinistre, il résulte des estimations que la valeur du véhicule sinistré excède la somme déclarée dans la police pour la valeur totale assurée, le souscripteur est considéré comme son propre assureur pour l'exécuteur et supporte sa part de dommages au

marc le franc. De même, s'il existe d'autres assurances à d'autres Compagnies, garantissant les mêmes risques que ceux prévus aux paragraphes B 1^o et C, la Compagnie ne sera responsable que de sa part proportionnelle dans le coût du sinistre et pour les risques prévus au paragraphe B 2^o sa garantie ne s'exercera qu'en supplément et après épuisement de la garantie des assurances antérieures en date.

L'assuré devra faire connaître en déclarant le sinistre, l'endroit où se trouve garé le véhicule sinistré et donner libre accès au représentant de la Compagnie, en vue de la constatation des dommages.

Les dommages sont réglés de gré à gré ou évalués par deux experts choisis par les parties. Ceux-ci s'adjoignent, s'ils ne sont pas d'accord, un troisième expert. Les trois experts opèrent en commun à la majorité des voix.

Faute par l'un des parties de nommer son expert ou par les deux experts de s'entendre sur le choix du troisième, il est nommé par le président du Tribunal de com-

merce ou à défaut par le président du Tribunal civil de l'arrondissement où le sinistre s'est produit. Cette nomination est faite par simple requête signée des deux parties ou d'une seulement, l'autre partie ayant été convoquée par lettre recommandée.

Chaque partie paye les frais et honoraires de son expert. Les honoraires du tiers expert et les frais de nomination, s'il y a lieu, sont supportés moitié par la Compagnie, moitié par l'assuré.

L'expertise amiable est obligatoire et toujours faite sous réserve des droits réciproques des parties.

DURÉE DU CONTRAT

ART. 12. — La police est contractée pour une durée d'une année.

ART. 13. — La Compagnie se réserve le droit de résilier le présent contrat par lettre recommandée :

1^o Après chaque sinistre déclaré; ce droit devra être exercé au plus tard dans les trente jours qui suivront la déclaration ou le règlement du sinistre et l'assurance cessera dans ce cas, l'assuré aura droit à la ristourne de la portion de la prime payée d'avance afférente à la période d'assurance non courue.

En outre, jusqu'à expiration de ce délai d'un mois, le souscripteur pourra résilier, sans indemnité, les autres polices souscrites par lui à la Compagnie.

2^o En cas de non-paiement de prime. Dans ce cas, l'assurance cesse cinq jours après l'envoi de l'avis de résiliation, les primes payées ou dues restant acquises ou exigibles.

ART. 14. — L'action appartenant à l'assuré est prescrite pour un an à compter du jour de l'accident ou de tout acte interruptif de prescription (art. 2241).

ART. 15. — La Compagnie fait élection de domicile au siège de sa direction à Paris, 94, rue Saint-Lazare, avec attribution de juridiction aux tribunaux français dans les conditions prévues par la loi du 2 janvier 1902.

La chronique des assurances

CETTE question des assurances devient de plus en plus épineuse et les Chambres sont à l'heure actuelle, saisies d'un projet d'assurance obligatoire.

Nous croyons que les Chambreraient même tout intérêt à joindre à cette question de l'assurance obligatoire, la question Contrôle des Compagnies.

Ainsi que nous l'avons expliqué dans nos colonnes, à maintes reprises, une Compagnie qui peut paraître très prospère à certain moment, peut, à la suite de certains sinistres particulièrement importants, devenir extrêmement mauvaise, et actuellement, le client assuré l'ignore.

Tarifs syndicaux

Tous nos abonnés doivent connaître, à l'heure actuelle, que les Compagnies syndiquées, parmi lesquelles on trouve une vingtaine de Compagnies, appliquent un tarif dit syndical, et ce tarif nous semble tout particulièrement élevé, surtout en ce qui concerne les motocyclettes.

Si nous prenons, par exemple, le tarif syndical (mai 1931), nous trouvons que pour garantir pour 200.000 francs (200.000 est le minimum de garantie que consentent ces Compagnies), les primes sont les suivantes :

à 3 CV, une moto sans sidecar	paye.....	Fr. 400 »
à 7 CV, elle paie.....	650 »
à 3 CV, les sidecars paient.....	580 »
à 6 CV, ils paient.....	945 »

et, tenez-vous bien, si la moto avec sidecar comporte un siège arrière, le tarif ci-dessus est encore majoré de 15 %.

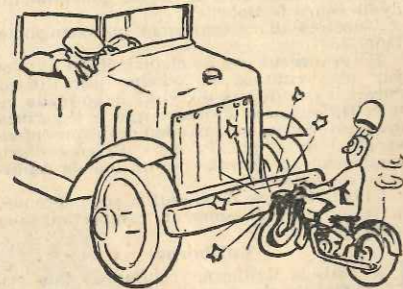
Nous avons, à maintes reprises, signalé qu'il existait d'autres Compagnies moins gourmandes, pourrions-nous dire, sur la question des primes et qui trouvent néanmoins le moyen de faire face d'une façon assez facile du reste, à leurs engagements.

Nous avons eu à travailler, dans cet ordre d'idées, depuis une dizaine d'années avec 4 ou 5 Compagnies qui, pour se lancer et soigner leur publicité, ont consenti des primes réellement réduites, et n'en sont pas mortes pour cela, bien au contraire.

Parmi celles-là, une d'elles récemment, par suite d'une mauvaise gestion, a failli

faire de mauvaises affaires. Nous disons a failli, car cette Compagnie, malgré les coups sournois et les campagnes systématiques de dénigrement qui ont été lancées par des gens intéressés, a pu néanmoins résister.

Cette Compagnie continue à payer les sinistres; elle les paye, pour employer une expression classique, au compte-gouttes; mais enfin, elle les paye, et nous ne saurions trop insister à nouveau pour que ceux de nos



Un des moments où l'on est heureux de penser que l'assurance est là « pour un coup. »

abonnés qui ont eu des sinistres pendant le temps qu'ils ont été assurés à cette Compagnie, ne tardent pas à nous écrire dans le cas où ces sinistres tarderaient, eux, à être liquidés.

Il est tout à fait normal qu'une Compagnie qui a reçu des primes et qui, en conséquence, a pris des engagements, tienne également ses engagements.

En ce qui nous concerne, ainsi que nous l'avons déjà expliqué depuis six mois, nous ne transmettons plus d'assurances aux Compagnies qui nous paraissent douteuses ou dont les bilans n'offrent pas l'atmosphère de tranquillité morale nécessaire.

Où s'assurer ?

Nous rappelons une fois de plus à nos lecteurs et abonnés que nous ne leur recommandons pas une Compagnie plutôt qu'une autre. Ils trouveront à notre Service d'Assurances la Compagnie de leur choix, syndiquée ou

non syndiquée, et ils trouveront également à notre Service des remises intéressantes dont nous pourrions les faire bénéficier.

A l'heure actuelle, une Compagnie d'Assurances, dont les bilans viennent d'être publiés, et pour laquelle, du reste, nous transmettons un assez grand nombre d'assurances sur la demande expresse de nos abonnés, en vue d'une publicité que nous considérons évidemment intéressante, consent des primes excessivement réduites; nous sommes à peu près certains que cette Compagnie ne tardera pas à augmenter le montant de ses primes.

Cette Compagnie a, dans son Conseil d'administration, des personnalités qui ont à cœur de faire face à leurs engagements, et nous souhaitons qu'elles y arrivent pleinement, comme elles l'ont fait jusqu'à ce jour.

Mais, nous le répétons, notre intérêt à nous, groupement d'assurés, n'est pas d'imposer à une Compagnie des conditions de primes trop réduites; il faut, au contraire, que l'assuré soit un collaborateur de la Compagnie et que celui-ci accepte de payer une prime équitable.

Il y a une très grosse différence entre les primes du Syndicat que nous indiquions plus haut, et celles qui sont prélevées par les Compagnies qui font des assurances à primes réduites.

Nous n'en voulons pour preuve que, par exemple, pour 3 CV, avec sidecar, nous paierons 580 francs plus 15 % pour les droits, dans une Compagnie Syndiquée et pour cette même garantie, nous trouvons cette assurance dans les 200 francs aux Compagnies dont il est question.

On admettra volontiers qu'avec une marge aussi considérable, les Compagnies qui font des primes réduites, ont plus de mal que les Compagnies syndiquées.

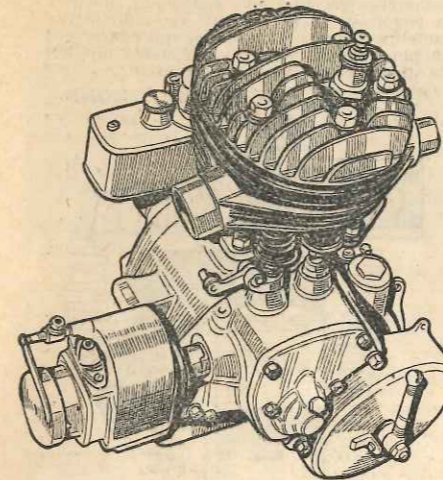
En résumé, et en ce qui nous concerne, nous l'avons dit à plusieurs reprises, nous souhaitons qu'un organisme actif du Ministère du Travail puisse faire connaître, à tout moment, la situation financière d'une Compagnie d'Assurances.

Seules, les Compagnies douteuses verront un inconvénient à cette surveillance; celles avec lesquelles nous travaillons habituellement ne demanderont pas mieux, et ceci sera leur meilleure référence.

L'ASSUREUR-CONSEIL.

Soupapes latérales

(Suite) (1)



Quelques boulons à desserrer et la culasse est enlevée.

Un type de culasse a disparu depuis longtemps : c'est la culasse en T où les soupapes sont disposées de part et d'autre du cylindre. On en rencontre quelques exemples sur d'anciens moteurs de camions. Une solution mixte où les chapelles des deux soupapes étaient séparées, a été jadis employée sur les Ariel et les Quadrant. Cette disposition des soupapes a été abandonnée parce qu'elle amenait à diminuer exagérément la hauteur de la culasse. D'autre part, elle obligeait à avoir deux arbres à cames diffé-

rents et augmentait le prix de revient et la complication mécanique.

Dans la culasse en L, de loin la plus commune, les soupapes sont disposées côte à côte. Il y a quelques moteurs, et cette disposition est des plus recommandables, où les soupapes sont inclinées par rapport au cylindre. On facilite ainsi la marche des colonnes gazeuses. On veille aussi, et à juste raison, à décoller les pipes des soupapes du cylindre et à laisser circuler l'air. Sur un grand nombre de moteurs, les pipes des soupapes sont venues de fonte avec le cylindre. Avec les parois épaisses et un espace libre entre les pipes et le cylindre, cela n'a aucun inconvénient, et la distorsion n'est pas à craindre. La culasse n'est plus constituée que par une simple calotte de fonte, d'alliage léger ou de bronze. On peut ainsi usiner complètement la culasse et le décalaminage est extrêmement facile.

Les culasses à soupapes superposées ont donné d'excellents résultats, mais elles sont plus compliquées et moins accessibles.

On a, dans quelques cas, placé la soupape d'échappement en-dessus et la soupape d'admission en-dessous, sans que cette disposition présentât un bien net avantage.

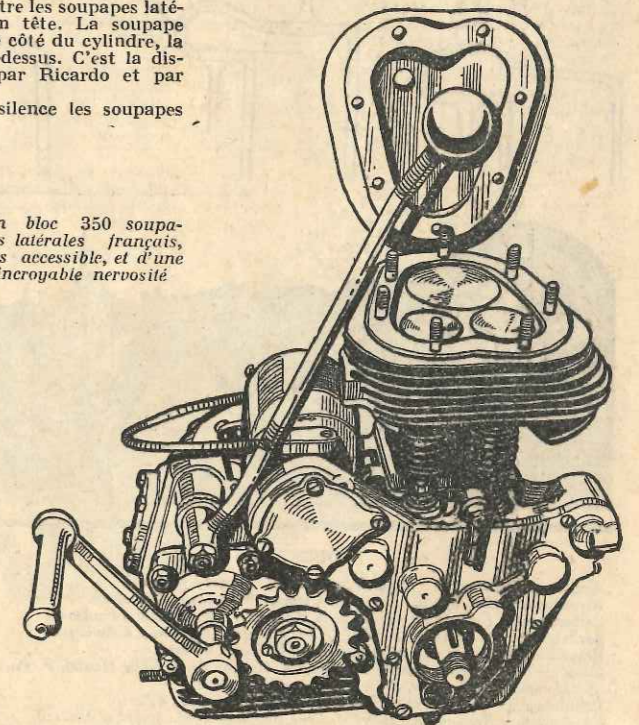
Enfin, nous trouvons des exemples d'une solution intermédiaire entre les soupapes latérales et les soupapes en tête. La soupape d'échappement est sur le côté du cylindre, la soupape d'admission au-dessus. C'est la disposition recommandée par Ricardo et par Whatmough.

Nous passerons sous silence les soupapes

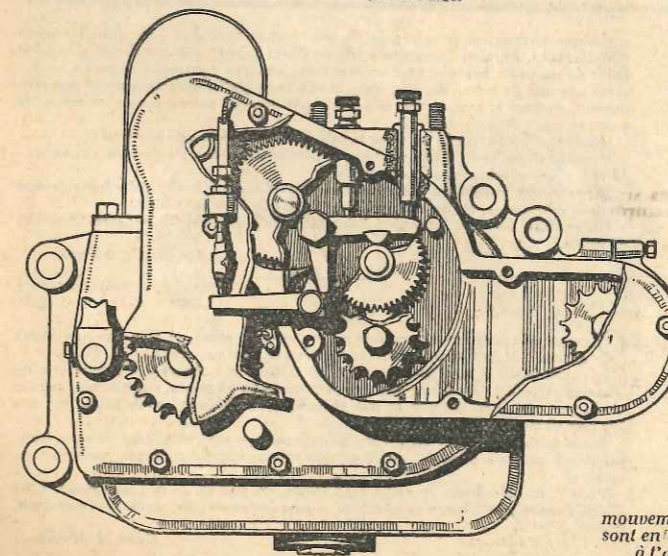
horizontales. Il n'y a qu'un exemple qui nous revient à la mémoire, celui d'un petit Villiers de 1912 ou 13.

Ricardo ou Whatmough

MALGRÉ la dispositions, en apparence anachronique, des soupapes, il y a entre ces deux types de culasses une différence fondamentale. Le but poursuivi est le même : éviter la détonation. Ricardo s'efforce d'y parvenir en favorisant le tourbillonnement des gaz. Ainsi brassés, ils constituent une masse homogène dont la température est sensiblement égale en tous les points. Dans cette masse, la flamme se propage régulièrement et on évite ainsi la détonation de gaz accumulés en un coin de la chambre d'explosion, surchauffés et surcomprimés. Whatmough au contraire, évite la turbulence mais dispose sa culasse de telle manière que les gaz restent immobiles, mais il enflamme les gaz les plus chauds et propage l'explosion vers les parties les plus froides. Pour provoquer la turbulence, Ricardo utilise une culasse plate au-dessus du piston et un passage relativement étroit entre la chapelle et



Un bloc 350 soupapes latérales français, très accessible, et d'une incroyable nervosité

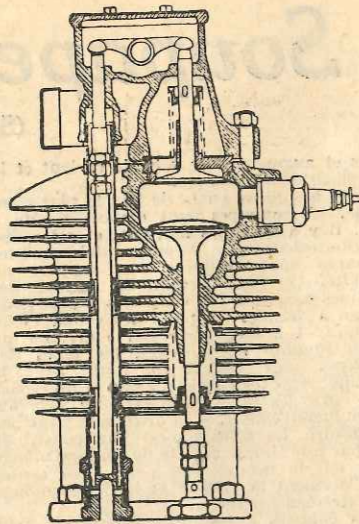


Par le dessin ci-contre, on voit que tous les organes en mouvement d'un bloc moteur sont en fermés dans des carters et à l'abri de la poussière.

(1) Voir le précédent N° de Moto Revue.

Il est, à l'heure actuelle, prématuré de se prononcer entre les deux solutions. Remarquons néanmoins, que dans le dernier type de culasse Ricardo, la soupape d'admission est au-dessus de la soupape d'échappement au point le plus chaud. C'est reconnaître implicitement qu'il y a beaucoup de vérité dans la théorie de Whatmough et que, si la turbulence peut fortement contribuer à maintenir l'homogénéité du mélange au point de vue de sa composition, elle ne peut réaliser une égalité de température parfaite. Par contre, il est probable qu'il subsiste une certaine turbulence dans la culasse Whatmough, que les couches gazeuses sont introduites trop vigoureusement dans le cylindre pour s'épandre doucement et rester ensuite immobiles. Comme toujours, il est probable qu'on aboutira à une solution mixte où les deux principes seront appliqués.

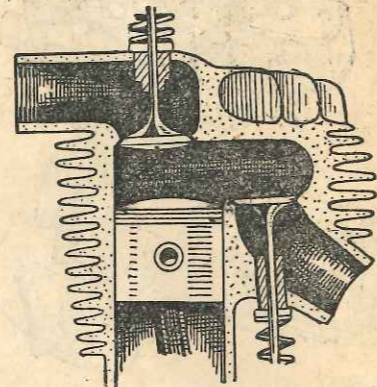
Nous ne croyons pas, jusqu'à nouvel ordre, que la culasse hémisphérique à soupapes inclinées soit menacée en ce qui concerne les machines de sport et de course. Mais il n'en est pas moins vrai que les nouveaux moteurs à soupapes latérales possèdent un rendement très élevé et permettent d'obtenir des vitesses auxquelles on n'aurait osé prétendre il y a peu d'années. Il semble que tout comme pour les voitures, on en revienne quelque peu des très grandes vitesses inutilisables dans les conditions courantes et que, par exemple, le 90, ou au plus le 100, sont plus que suffisants pour répondre à tous les besoins. Les



En haut : Plusieurs constructeurs ont établi des moteurs dont l'admission est culbutée et l'échappement en chapelle.

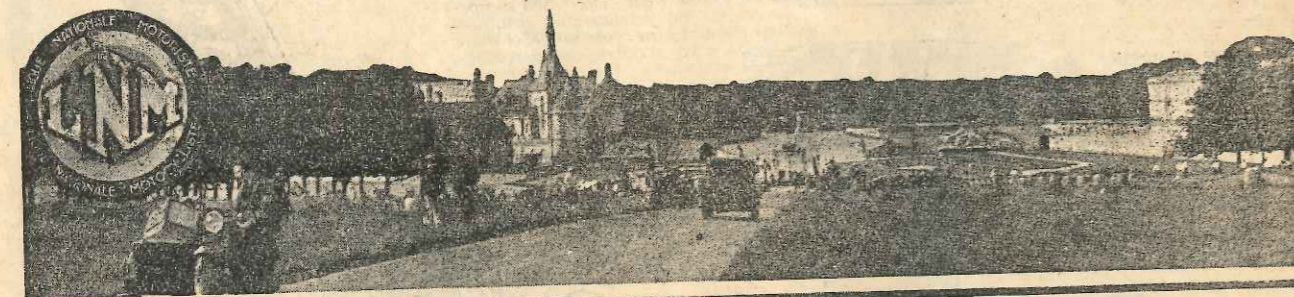
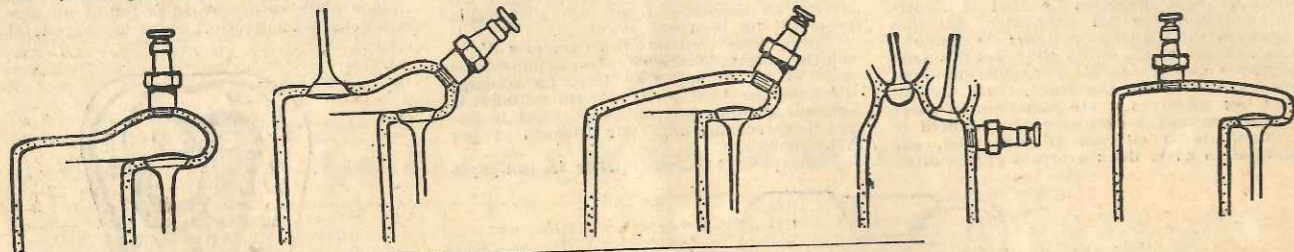
recherches récentes ont également amélioré la souplesse et la douceur de marche des moteurs à soupapes latérales qui conservent en plus, comme par le passé, leurs qualités de silence et de facilité d'entretien.

(Fin) H.-P. BORESTKOKE.



Au point de vue rendement cette solution est excellente

En bas : Différents types de culasses.



QUEST

- Alençon. — Rest. av. ch. : Hôtel de la Gare. (M. Taudet à Amboise).
- Avranches. — Rest. av. ch. : Normandy Cottage. (M. Avenel, à Asnières).
- Barbezieux. — Rest. av. ch. : Hôtel de la Boule d'Or. (M. Genesta à Bordeaux).
- Barleux. — Rest. av. ch. : Au Phare ; Hôtel Moderne. (M. Avenel à Asnières).
- Bressuire. — Rest. av. ch. : Hôtel de France (M. Tapic, à Paris).
- Caen. — Mécanicien : Amiard, rue Ecuycère. Gnome, Ariel, Gillet-Herstal, F. N.
- D. S. Motoconfort, Gladiator, Soyer (M. Lesrand, à Troarn).
- Chantonnay. — Rest. av. ch. : Hôtel du Bon Raisin (M. Lud., à Paris).
- Cherbourg. — Rest. av. ch. : Hôtel Moderne, près la gare (M. Avenel, à Asnières).
- Coignières (S.-et-O.). — Rest. av. ch. : Au Téléphone (Abonné 3.390).
- Conneré (Sarthe). — Rest. av. ch. : Hôtel du Lion d'Or (M. Lud., à Paris).
- Coulon (Deux-Sèvres). — Restaurant Souchet, rue de la Poste (M. Moreau, à Niort).
- Falaise. — Rest. av. ch. : Hôtel de la Place, Place Saint-Gervais (M. Lud., à Paris).
- Fontenay-le-Comte. — Rest. av. ch. : Hôtel de France +
- La Ferté Bernard. — Rest. av. ch. : Hôtel de la Perdrix + (M. Hardu, à Paris).
- La Roche-sur-Yon. — Mécanicien : Bertré, rue des Halles (M. Relail, à Bourg-sous-La Roche).
- Laval. — Rest. av. ch. : Hôtel Saint-Barbe (M. Lud., à Paris).
- Le Mans. — Restaurant : Café-restaurant de l'Auto-Club, à 100 mètres des usines.
- Léon Bollée (M. Hanol, à Fismes).
- Les Andelys. — Rest. av. ch. : Hôtel du Soleil Levant (M. Blondeau, à Paris).
- Les Sables d'Olonne. — Mécanicien : Garage du Remblai (M. Tapic à Paris).

Au cours d'une randonnée

Comme d'habitude je suis heureux d'accomplir mon devoir de vieil abonné et de vous indiquer les nouvelles « bonnes adresses » Hélas ! cette année ma liste ne sera pas longue.

Comme mécanicien, je vous prie de noter sur le livre d'or, M. Jean Hermann « Moto Hall », 33, quai Lamartine à Mâcon (S.-et-L.) qui a trouvé le véritable point faible de ma petite bagnole, avec un vrai flair de maître mécanicien et me l'a rendue après une nuit de travail dans un état qui m'a surpris très agréablement par son rendement, ajustage et prix, ce que je ne dirai pas pour les autres que j'avais rencontré avant au cours de mon voyage.

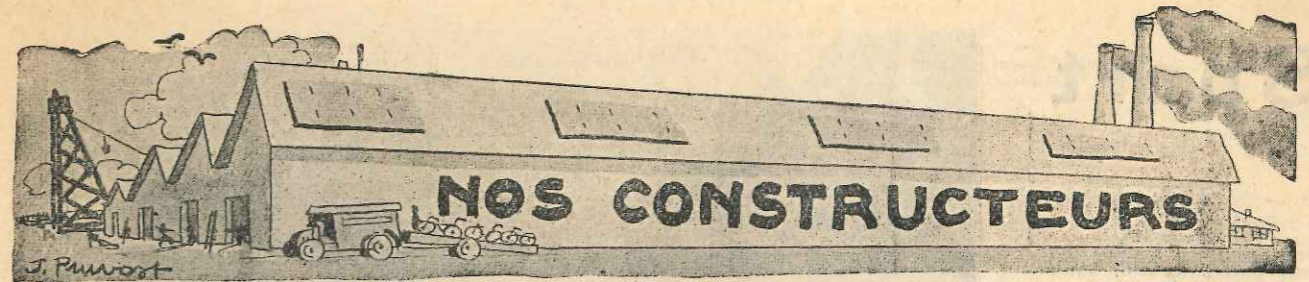
- Quant aux hôtels, parmi les 42 où je suis descendu je n'en cite que trois :
- I. — Hôtel des Trois Pigeons à Paray-le-Monial (S.-et-L.). Repas 14 fr. ; chambre : 14 fr., cuisine absolument remarquable.
- II. — Hôtel Vuillard, à Chavannes-sur-Suran (Ain) où j'ai été admirablement accueilli e. soigné, après un accident. Repas : 10 fr. ; chambre : 10 fr.
- III. — Hôtel du Mont Beauvray, à Saint-Léger-sous-Beuvray (S.-et-Loire). Pension : 25 francs.

Ludkevitch, à Paris.

Excellente table

QUOIQUE n'étant plus motocycliste pour raison de santé, je n'en suis pas moins abonné à Moto Revue et viens contribuer à la mise au point de la L. N. M. Je recommande à tous les touristes, l'Hôtel du Bon Laboureur à Saint-Pierre-le-Moutier (Allier), où à un prix véritablement modeste, 13 francs, vin compris, ceux-ci trouveront une chère exquise et une réception sympathique, qu'ils soient sur une 175 cmc ou sur une Hispano. Ayant été agréablement surpris un jour de passage par l'excellence de cette table, j'ai pensé que cela pourrait rendre service à beaucoup de collègues, voyageurs ou touristes. Voici à titre d'exemple le menu à 13 francs, du jour ou je m'y suis arrêté. Hors d'œuvre variés, pâté Maison ou escargots, pigeon aux petits pois, poulet rôti, entremets, fruits.

Dozet, à Moulins.



Le sidecar V. W.

Les établissements V. W. sont depuis longtemps spécialisés dans les accessoires motocyclistes. Ils ont été des premiers à fabriquer en France le tan-sad et à contribuer à son formidable essor. Ils ne pouvaient donc pas rester indifférents devant la vogue croissante du sidecar. Lentement, posément V et W. ont donc étudié un modèle standard capable surtout de s'accoupler aux machines de cylindrée moyenne ; c'est en effet surtout pour la 350 cmc. que le sidecar V. W. est recommandé.

La simplicité même du châssis dénote que son étude a été très poussée : de forme trapézoïdale ce châssis est construit en tubes d'acier assemblés par raccords brasés ; l'élément principal constituant le châssis lui-même étant réalisé en un tube unique coulé en forme de trapèze ; à sa partie postérieure sont brasés une traverse et les deux raccords servant l'un à accouplement, l'autre à recevoir le moyeu de la roue. La forme de cet ensemble étant symétrique, le sidecar peut, à volonté, s'atteler à droite ou à gauche. Tous les raccords colliers et brides servant soit à la structure du châssis lui-même soit à sa liaison avec la moto, sont en acier forgé ; les colliers et les attaches sont établis de telle façon qu'ils permettent le réglage dans tous les sens ; ces attaches sont appropriées à la moto à laquelle le sidecar est destinée.

À l'arrière du trapèze en tube, sont fixés par des étriers les ressorts de suspension à 6 lames en forme de demi-cantilever. La suspension avant est assurée par deux ressorts à boudin, fixés à chacun des deux angles avant du châssis ; ils sont reliés entre eux de même que les ressorts arrière par une traverse qui se boulonne à la carrosserie. Le châssis lui-même est complété par un garde-boue à bavole d'une efficacité certaine. Les établissements V. W. établissent non seulement eux-mêmes leurs châssis mais assurent leur émaillage, en deux couches, dans des fours très modernes ; la finition s'étend à toutes les pièces mécaniques qui sont parkerisées donc à l'abri de la rouille.

Les traverses de liaison des ressorts reçoivent, comme nous l'avons dit plus haut, la carrosserie. Il y a deux types de caisse : une tourisme-sport et une sport, toutes deux réalisées sur le principe de l'aile d'avion. Elles sont établies comme les carrosseries de voitures ; carcasse de bois tôle ; elles sont spacieuses, confortables, bien suspendues et la gamme des couleurs au choix, permet de

l'appareiller aux couleurs de la moto. Le modèle tourisme-sport, peut être complété par un pare-brise avec tablier de cuir et écrans de côté offrant une excellente garantie en cas de mauvais temps. Le modèle sport, a le même avant que le tourisme mais il est échancré sur les côtés et son arrière est plus dégagé. La partie postérieure de l'une et l'autre de ces carrosseries forme un vaste coffre pouvant recevoir les bagages indispensables aux amateurs de grand tourisme et de camping.

Dès son apparition le sidecar V. W. a connu une grande vogue, la réputation des autres fabrications de cette maison ayant été une sérieuse référence en sa faveur.

Lettre Gilardoni

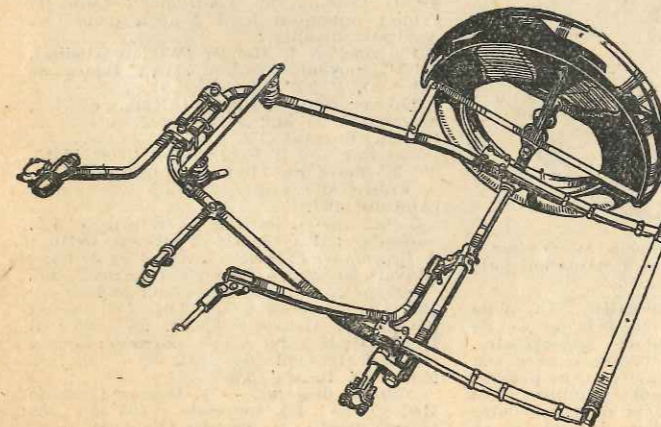
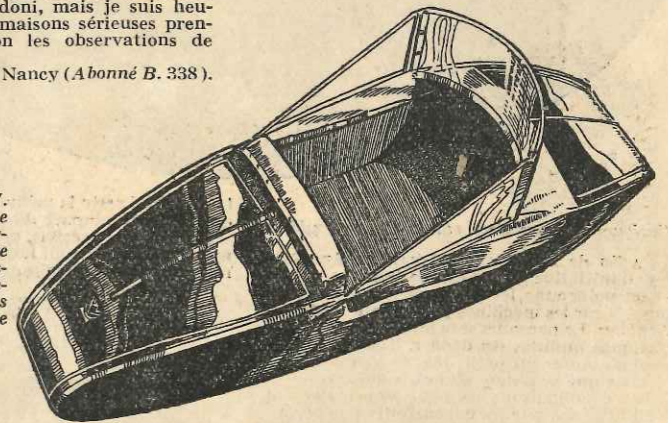
J'ai le plaisir de vous adresser une lettre de la maison Gilardoni, en vous priant de bien vouloir la publier afin de prouver à nos camarades que les maisons françaises ne se désintéressent pas de leurs clients, aussi modestes soient-ils.

J'avais monté leurs bougies n° 200 sur un Sandford 1.100 grand sport et elles ont lâché très rapidement. Je leur ai signalé, et par retour j'ai reçu 4 nouvelles bougies gratuitement qui maintenant me donnent satisfaction.

Je n'ai aucun intérêt à faire de la réclame pour la maison Gilardoni, mais je suis heureux de voir que les maisons sérieuses prennent en considération les observations de leurs clients.

Roger Castel, Nancy (Abonné B. 338).

La carrosserie V.W. est spacieuse, de forme effilée élégante et son arrière constitue un vaste coffre. Le modèle ci-dessus est muni du pare-brise V.W. avec écrans de côté assurant une excellente protection.



Le châssis V. W. : on voit le tube en forme de trapèze, les longs ressorts arrière et les quatre bras d'attaches articulés, avec leurs colliers orientables.

D'avantageux accessoires

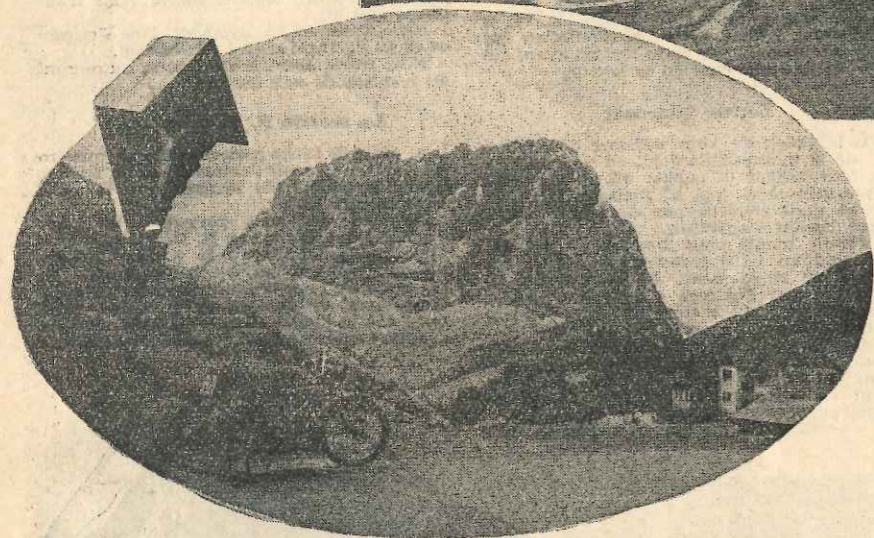
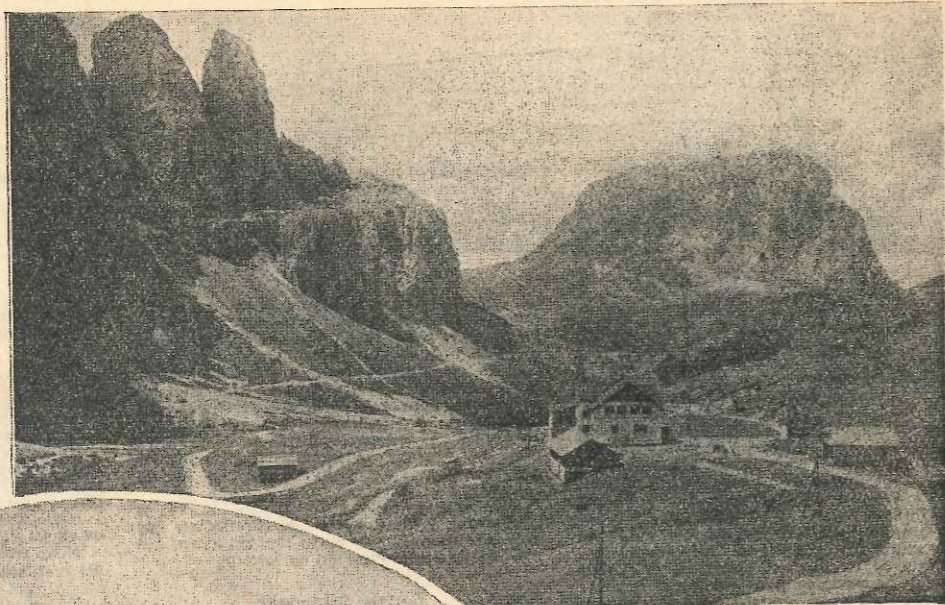
UN magasin qui possède une des plus complètes sélections d'accessoires motos et autos, c'est bien, mais quand il offre en plus des avantages aux abonnés de Moto Revue, c'est mieux.

C'est ainsi que les Etablissements Amo accordent des prix avantageux à nos abonnés qui se réfèrent de Moto Revue au moment de leurs achats. Nous pensons qu'il est inutile de rappeler l'important achalandage de cette maison spécialisée dans les accessoires, parmi lesquels on peut citer pour leur côté pratique, le bloc-bagages extensible et la lanterne arrière au néon fonctionnant par dérivation d'un fil branché sur la bougie.

Cette lanterne n'altère en rien le fonctionnement de la bougie et ne consomme aucun courant. Il est de plus bien facile de se rendre compte que son emploi soulage la batterie ou l'alternateur, ou la source d'énergie quelle qu'elle soit. Ajoutons que sa lumière rouge orangé est extrêmement puissante, beaucoup plus que celle des autres lanternes arrière. Son prix enfin est très modique, ce qui ne gêne rien.

Sport

Deux paysages typiques du cadre merveilleux dans lequel se disputent les Six Jours internationaux organisés par le Royal Automobile-Club d'Italie. Les Dolomites, montagnes de formation récente présentent partout ces mêmes profils aux arêtes vives. En bas, un Christ qu'un toit rudimentaire abrite de la pluie.



Quelques commentaires sur la Coupe Soubitez

À la fin de l'après-midi devant le Syndicat d'initiative grosse animation. On vérifie et on poinçonne les équipements électriques montés sur les machines prêtes pour la Coupe Soubitez. Le parcours sera tenu secret jusqu'à quelques minutes du départ. Tout le monde peut s'amuser au petit jeu des pronostics : je crois que personne n'aura gagné.

Les combinaisons les plus astucieuses ont été imaginées par les concurrents pour éclairer leurs cartes et leurs instruments de bord, depuis les lunettes lumineuses de Berrenger et la lampe fixée au front de Pourdrait jusqu'au pupitre du chef d'orchestre de cinéma de l'indépendant Blondel.

À 18 heures, première précision le contrôle central sera à Torcy-le-Grand, à 17 km. de Dieppe, à quelque cent mètres de la route de Paris. La caravane se forme et en route pour Torcy.

Le temps infect dans la journée semble se rétablir un peu. Un vague petit rayon de soleil semble vouloir même se montrer.

Les indigènes non prévenus semblent goûter cette attraction imprévue. Monsieur le curé s'intéresse lui-même à l'épreuve. Le garde-champêtre nous montre ses qualités de chef de la circulation, mais les concurrents ignorent toujours quels seront leurs parcours.

À 19 h. 30 seulement, M. Blanchet du M. C. S. I. aidé de ses collaborateurs et de M. Berson donne aux concurrents anxieux les cartes portant les quatre parcours imposés.

Le silence devient complet : chacun potasse les itinéraires qui, je vous assure, ne sont pas piqués des mites. Les régionaux eux-mêmes avouent qu'ils ont beau connaître le pays,

la difficulté reste la même car ils n'ont jamais emprunté la plupart de ces chemins.

À 20 heures précises, premiers départs, premières gouttes d'eau. Les concurrents s'égrenent de minute en minute, quatre par quatre,



M. Soubitez, le sympathique constructeur à qui l'on doit la belle épreuve nocturne qui porte son nom.

dans les différentes directions. La pluie confirme son intention d'être de la partie et de rendre plus dure la tâche des motocyclistes. M. Soubitez préside l'épreuve avec son amabilité coutumière, et alors que les pauvres concurrents se disputent les quinze mille francs de prix en espèces dont est dotée l'épreuve, il nous réunira, journalistes et

officiels en un dîner improvisé, mais réussi, comme tout le reste de son organisation.

Jusqu'à 4 heures du matin, la lutte contre l'obscurité et toutes les embûches de la nuit se poursuivra sur des chemins glaiseux et détrempés qui ajoutent le souci de l'équilibre aux soucis du parcours. Sur 28 partants, 26 seulement termineront et eurent vraiment du mérite à le faire.

Le Circuit du Dauphiné

Le Moto-Club Dauphinois organisait le 2 août son épreuve annuelle aux portes de Grenoble.

175 cmc. — 1. Bergallo (Terrot), 74 km. 200 en 54' 43", moy. hor. 81 km. 355 (R. B.); 2. Froissard (Monet-Goyon); 3. Dalmasso (indép.).

250 cmc. — 1. Marguit (Monet-Goyon), 84 km. 800 en 56' 56" 1/5, moy. hor. 89 kilomètres 362; 2. Sourdot (Monet-Goyon), 350 cmc. — 1. Piscaglia (Velocette), 95 km. 400 en 53' 53", moy. hor. 106 km. 229 (R. B.); 2. Boetsch (Terrot), 3. Suau (ind.).

500 cmc. — 1. Gaussergues (New-Map), 100 km. 700 en 56' 17", moyenne hor. 105 km. 377 (R. B.). Record du tour à la moyenne horaire de 112 km. 235.

Sidecars 350 cmc. — 1. Marchand (Monet-Goyon), 74 km. 200 en 52' 48" 4/5, moy. hor. 84 km.; 2. Grappo (Magnat-Debon).

600 cmc. — 1. Berthe (Motosacoche); 94 km. 800 en 56' 38", moyenne hor. 89 km. 841; 2. Place J. (Saroléa); 3. Vache (A. J. S.)

Le Meeting de Lisieux

La course de côte qui clôturait le meeting de Lisieux, que l'Automobile-Club de l'Ouest organisait le 2 août a donné les résultats suivants :

125 cmc. — 1. Henger (William Rodier), 52' 3/5, moyenne : 68 km. 441; 2. Bourienne (Aleyon), 1' 22" 2/5.

175 cmc. — 1. Bourienne (Aleyon), 47" 2/5, moyenne : 75 km. 949 (record battu); 2. Bonnin (Bonnin), 58" 3/5.

250 cmc. — 1. Feuilletaine (New Map), 30" 2/5, moyenne : 118 km. 421 (record battu); 2. Fraichard (Terrot), 33" 2/5; 3. Salmon (Aleyon), 46".

350 cmc. — 1. Fraichard (Terrot), 28" 1/5, moyenne : 127 km. 659 (record battu); 2. Braconnier (Velocette), 28" 4/5; 3. Huet (Ravat), 33" 2/5; 4. Léonce (Saroléa), 37" 2/5.

500 cmc. — 1. Henger (William Rodier), 26" 1/5, moyenne : 137 km. 404 (record battu); 2. Delmotte (X...), 26" 2/5; 3. Rudge (Rudge), 26" 3/5; 4. ex æquo : Freddy (Rudge), Blonval (Saroléa), 31" 3/5; 6. Marrié (X...). 36" 1/5.

Sidecars 600 cmc. — 1. Henger (William Rodier), 33" 4/5, moyenne : 106 km. 508 (record établi); 2. Sacarles (X...), 41".

L'Union Motoriste liégeoise organise une belle épreuve touristique dans les Vosges, les Alpes et le Jura (Du 9 au 16 août)

Les Liégeois ne peuvent guère concevoir de belles randonnées de vacances sans filer vers la France amie et accueillante.

À plusieurs reprises déjà, l'Union Motoriste Liégeoise a conduit des caravanes de motocyclistes vers les belles régions de l'Est français. Ces randonnées n'avaient cependant pu rallier la généralité des motoristes, qu'effrayaient des étapes assez longues à des moyennes élevées.

Cette année, l'épreuve provinciale « Circuit des Vosges, des Alpes et du Jura » réunira en une bonne camaraderie des motocyclistes de tous les Clubs de la province de Liège affiliés à la F. M. B.; elle admettra d'autre part les membres de l'U. M. L., motocyclistes et automobilistes.

L'itinéraire parcourt les belles régions des Vosges et du Jura, vers la Savoie, le Lac d'Annecy, les Gorges du Fier, Chamonix et les Alpes, la Mer de Glace, pour remonter vers le prestigieux Lac Léman, le contourner en suivant ses plages et gagner Verdun en passant à travers d'autres paysages du Jura, de l'Alsace et des Vosges, par Belfort, Colmar, Gérardmer et son Lac; de Verdun, par les champs de bataille, d'où on rentrera à Liège. Vacances bien remplies pour nos amis liégeois puisqu'en huit jours, ils auront parcouru les contrées les plus diverses et visité les points les plus remarquables. Enfin, vacances peu coûteuses, grâce au pilotage de la caravane et à la possibilité d'entraide, qui faciliteront la marche, au choix judicieux des hôtels et à la fixation de l'épreuve en une semaine favorable.

Présentée ainsi, la randonnée semble de grand tourisme. Elle s'étend sur huit jours entiers, totalisant environ 1.750 kilomètres, ce qui laisse la moyenne journalière au chiffre très raisonnable de moins de 220 kilomètres. Les routes trop difficiles en montagnes ont été écartées.

Voici du reste le détail de chacune des étapes :

Première journée : Liège, Arlon, Luxembourg, Metz, Pont-à-Mousson, Nancy (263 km)
Deuxième journée : Nancy, Epinal, Remi-

remont, Luxeuil, Besançon, Salins-les-Bains (249 km.).

Troisième journée : Salins, Sainte-Claude, Bellegarde, Gorges du Fier, Annecy (205 km.).
Quatrième journée : Annecy, Gornbloux, Chamonix (101 km.).

Cinquième journée : Chamonix, Lac Léman, Lausanne, Pontarlier (246 km.).

Sixième journée : Pontarlier, Belfort, Colmar, La Schlucht et le Hohneck, Gérardmer (240 km.).

Septième journée : Gérardmer, Saint-Dié, Nancy, Pont-à-Mousson, Verdun (213 km.).
Huitième journée : Verdun, Douaumont, Longwy, Arlon, Liège (219 km.).

La formule du classement

Ouverte aux membres de tous les clubs de la province de Liège, affiliés à la F. M. B., l'épreuve se dispute en régularité par équipes de trois machines composées de motocyclettes avec ou sans side-car. Les membres de l'U. M. L. pourront, en outre, dans une catégorie spéciale, prendre part à l'épreuve en nombre illimité, mais en formant eux aussi des équipes de trois machines, motocyclettes avec ou sans side-car, et en automobiles. Toutes les machines prendront le départ en groupe. Une voiture-pilote précèdera la colonne.

Deux contrôles horaires seulement outre le départ officiel du matin : un à l'heure du repas de midi et l'autre à l'étape du soir; des contrôles de passage pourront vérifier si les concurrents respectent l'itinéraire.

Une tolérance de quinze minutes pour les équipes officielles et de soixante minutes pour les équipes libres de l'U. M. L., permettra à chacun de réparer de menues avaries sans manquer les contrôles horaires.

Les heures d'ouverture de ces contrôles figurent d'ailleurs au programme de l'épreuve, de même que les heures de départ, les étapes étant calculées sur la moyenne d'environ 30 kilomètres à l'heure en pays ordinaire et 25 kilomètres en pays de montagne.

On voit qu'il s'agit d'une véritable ballade. Si l'on ajoute à cela que l'entraide la plus large sera permise aux équipiers entre eux, que des pièces de rechange se trouveront, dans la mesure du possible, aux contrôles en cas de besoin et contre paiement, chacun

pourra se convaincre de trouver ici un projet de voyage tel qu'il n'en a pas encore été présenté à des motoristes.

Enfin, il est juste de considérer que l'Union Motoriste Liégeoise est le groupement belge le plus prospère et le mieux organisé en matière de tourisme.

G. D.

L'épreuve de côte à Renaix

L'épreuve de côte de l'Auto-Moto-Club de Renaix a été l'occasion d'enregistrer une splendide performance à l'actif de René Milhoux et de la F. N. 750 cmc. qui, en atteignant 173 km. 078, ont non seulement réalisé la plus grande vitesse de la journée, mais ont également battu par plus de 20 kilomètres le record existant. Insistons aussi sur la quadruple et significative victoire de Gillet d'Herstal avec le coureur local Deconninck qui atteint 109 km. 091 en 350 cmc. et 144 km. en 500 cmc. puis avec les deux sidecaristes Kiki et Bidoul qui se classent *ex-æquo* à 107 km. 184.

Mentionnons de même, les excellents résultats de Stalon en 250 cmc. et du sénior Van Fletteren qui réalise 102 km. 857 sur F. N.

Organisation bien au point sous la direction de M. M. Marck, président, Ange Baert, président sportif, Van Holland et Georges Franco

G. D.

Le classement actuel des Championnats d'Italie

Voici quel est actuellement le classement des quatre premiers de chacune des quatre catégories du Championnat Motocycliste Italien.

Motos 500 cmc. — 1. Bandini, 35 pts; 2. Sandri, 18 pts; 3. Mario Colombo, 14 pts; 4. Fieschi, 10 pts.

Motos 350 cmc. — 1. Cerato, 22 pts; 2. Gherzi, 20 pts; 3. Tenni, 19 pts; 4. Bruni, 15 pts.

Motos 250 cmc. — 1. Pannella, 33 pts; 2. Brusi, 27 pts; 3. Prini, 20 pts; 4. Cimatti, 7 pts.

Motos 175 cmc. — 1. Benelli, 22 pts; 2. Alberti, 19 pts; 3. Baschieri, 17 pts.



Une belle envolée des 500 experts et seniors au Grand Prix de l'Entre-Sambre-et-Meuse.



Au M. C. de Saint-Maur

Voici le calendrier que nous communiquons le Moto-Club de Saint-Maur pour les mois de septembre, octobre et novembre.

Septembre

Dimanche 6. — Sortie de la journée : Vernon par la Vallée de la Seine.

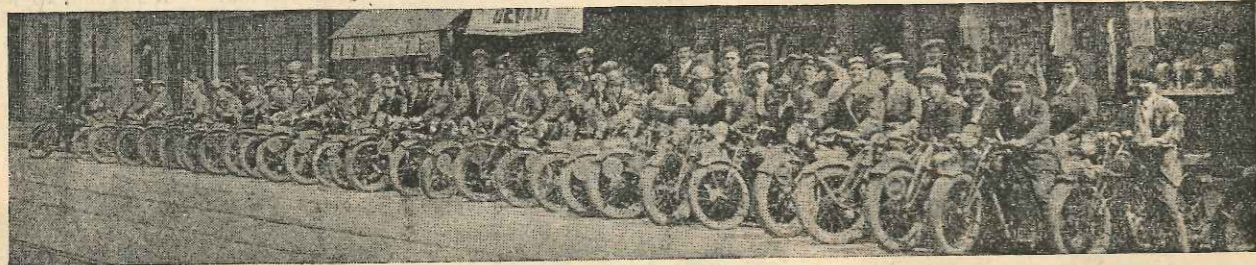
Dimanche 20. — Sortie de la journée : Crépy-en-Valois par la Vallée de l'Oureq.

ATTENDEZ VOUS A
MOTO REVUE

Pour la région Est le bureau officiel est chez M. Paul Saurel, 8, rue de Bagnole, à Vincennes. Réunion amicale le deuxième mercredi de chaque mois au « Café de Paris », 174, avenue de Paris, Vincennes-Saint-Mandé.

Vin d'honneur

Le Club motocycliste et cyclocariste de Saint-Maur a offert le dimanche 19 juillet à son sociétaire René Bourra, un vin d'honneur



La fête annuelle de la section de Montreuil de l'actif Moto-Club Dyonisien. Les participants sont nombreux et la joie se reflète sur tous les visages.

Octobre

Dimanche 4. — Grand Prix de France, à Montlhéry, épreuve de vitesse (M. C. F.), épreuve de vitesse équipe du Club engagée.

Samedi 31. — Banquet. Bal de nuit. Remise des Prix de la Coupe des Rallyes du C. M. C. Saint-Maur et du Challenge inter-clubs Moto-Revue (voir règlements).

Novembre

Mercredi 11. — Coupe de l'Armistice (M. C. F.). Sortie pour assister au départage des concurrents de la Coupe.

Dimanche 15. — 11 heures, au Siège : Apéritif d'honneur pour clôturer la Saison.

*Toutes les sorties précédées de ce signe bénéficient de 10 points de bonification pour la coupe des Rallyes du C. M. C. Saint-Maur.

Toutes les sorties ont lieu sous la direction d'un Capitaine de route.

Les heures et lieux de départ ou de rassemblement seront indiqués sur les convocations mensuelles et affichés au Club.

Course sur Prairie

Des courses sur prairies se sont disputées le 5 juillet à Chimay en Belgique. Ces courses nationales furent favorisées par un temps magnifique.

Voici les résultats : Juniors. — 1. Verlinden (Wallonia Motor-Club); 2. Boucher (A. M. C. Beaumont-Chimay); 3. Denis (id.); 4. Van Bever (id.).

Seniors-Experts. — 1. Hufkens Achille (A. M. C. Limbourg); 2. Jacobs Paul (id.); 3. Virgo Victor (A. M. C. Beaumont-Chimay); 4. Hufkens Jean (A. M. C. Limbourg); 5. Vergnon Oscar (Union Motor Dinant); 6. Carpioux (id.).

M. C. de la Banlieue Parisienne

La section nord du M. C. R. P. se réunit le 1^{er} mercredi de chaque mois 105, avenue Jean-Jaurès à Aubervilliers.

La moto utilitaire : Les habitants des localités que dessert ce facteur de Bouclans (Doubs) reçoivent leurs lettres dans les délais minimum, grâce à la moto qu'il utilise depuis 3 ans.

neur pour son retour de Paris-les Pyrénées-Paris, épreuve qu'il termina sur une machine d'une conception toute nouvelle.

Le cran dont Bourra fit preuve au cours de l'épreuve pourrait en effet servir d'exemple à de nombreux motocyclistes.

Course de côte de Pont-Réan

Cette épreuve, organisée par le Moto-Club Rennais avec le concours de l'Ouest-Journal, a donné les résultats suivants :

100 cmc. — 1. Couchet : 1' 47" 1/5, 33 km. 582; 2. Jean : 2' 28" 4/5.

175 cmc. — 1. Michel : 1' 16", 47 km. 368. 250 cmc. — 1. Bitel : 57" 3/5, 62 km. 499; 2. Hamoniau : 1' 5" 1/5.

350 cmc. — 1. Bourgeois : 41", 87 km. 804, meilleur temps motos-autos; 2. Gastineau : 45" 4/5; 3. Mellat : 47" 2/5.

500 cmc. course. — 1. Garnier : 43" 1/5, 83 km. 332; 2. Perrot : 44"; 3. Paindessous : 44" 3/5.

500 cmc. sport. — 1. Quemeneur : 55" 4/5, 64 km. 514; 2. Ranki : 59" 4/5; 3. Cibola : 1' 1/5.

Les Journées des Records

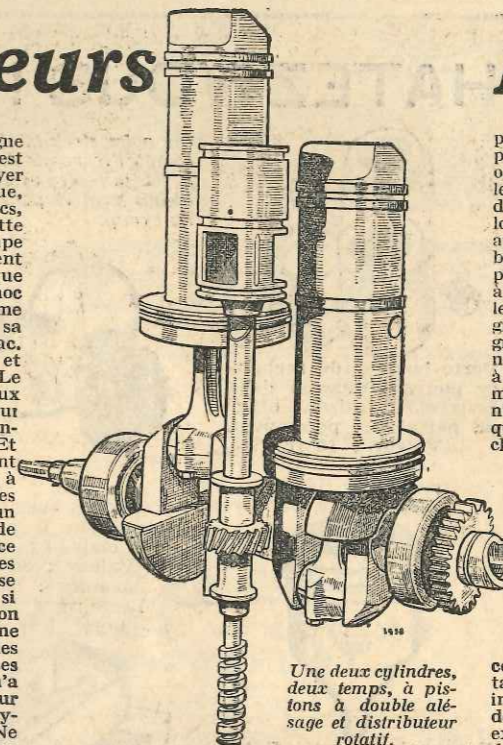
Bientôt se dérouleront les journées des records qu'organise chaque année le Motorcycle Club de France. Les dates retenues par le M. C. F. sont en effet les journées des 25 et 26 août.

L'intérêt que ces deux classiques manifestations présentent chaque année ne se démentira pas en 1931. Elles attirent en effet toujours tous les as du guidon et du volant, et c'est avec quelque raison qu'elles ont été baptisées depuis quelques années : Journées du deux cents à l'heure.

Pour tous renseignements s'adresser au siège du Motorcycle-Club de France, 13, boulevard Gouvion Saint-Cyr, Paris (17^e). Tél. Carnot 97-50.

Distributeur Rotatifs

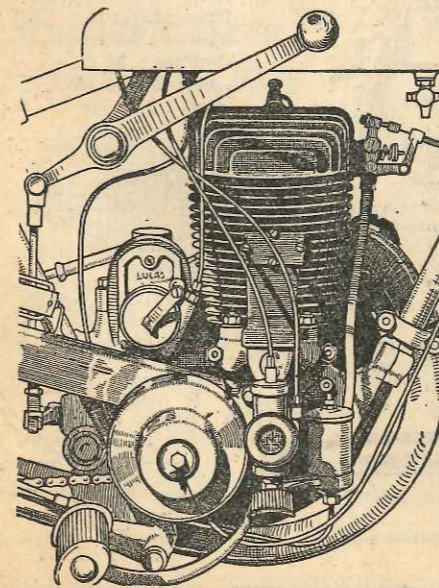
S'il est un organe du moteur qui témoigne des énormes progrès accomplis, c'est assurément la soupape. On voudrait essayer jusqu'à la destruction une pièce mécanique, on ne ferait pas mieux. Chaleur, chocs, traction des ressorts, tout s'allie contre cette pièce en apparence si frêle. La tige de soupape coulisse dans un guide qui le plus souvent n'est pas graissé. Le culbuteur, à chaque attaque, lui inflige non seulement un choc vertical mais encore un choc latéral, comme un malandrin qui, tout en assommant sa victime, lui décocherait un gauche à l'estomac. Les gaz chauds laminés entre la soupape et son siège font l'effet d'un chalumeau. Le ressort exerce toute sa pression sur deux pauvres petites clavettes coniques qui, à leur tour, s'appuient contre un minuscule chanfrein pratiqué dans la tige de la soupape. Et deux ou trois mille fois à la minute, s'exercent contre les soupapes, ces efforts qui tendent à les briser. Malgré cela, on parcourt des dizaines de milliers de kilomètres sans aucun ennui, souvent même sans aucun réglage de la distribution. On peut donc dire que grâce aux métallurgistes, grâce aux ingénieurs, les ennuis de soupapes sont devenus une chose du passé. Pratiquement même, elles sont si satisfaisantes qu'elles restent la distribution classique par excellence. Dans le domaine des voitures, le sans-soupapes, malgré les merveilleux résultats obtenus, malgré ses avantages que tout le monde reconnaît, n'a jamais menacé de faire disparaître le moteur à soupapes : dans la construction motocycliste, il y a bien eu des tentatives. Ne parlons pas du deux temps à carter pompe qui est assurément un sans-soupapes, mais dont le cycle de fonctionnement est différent. Mais nous avons eu le Barr and Ström, moteur excellent à fourreau louveroyant du type Mc Collum, et dont la disparition du marché motocycliste a été regrettable. Il semble toutefois que le moteur de moto avec sa température de fonctionnement élevée, convienne assez mal à la distribution à fourreaux ou du moins ne soit pas d'une réalisation aisée. Nous avons eu des moteurs à distribution par calotte oscillante, mais il semble que c'est surtout vers la distribution par boisseau rotatif que les recherches s'aiguillent. Le boisseau rotatif peut être utilisé en même temps qu'une soupape. Celle-ci reste ouverte pendant les temps d'échappement et d'aspiration, par conséquent, son mouvement est plus lent et elle est moins éprouvée. L'avantage est que le boisseau se trouve isolé au moment de l'explosion, que son étanchéité et son grais-



Une deux cylindres, deux temps, à pistons à double alésage et distributeur rotatif.

sage sont plus aisément réalisables. Il paraît périodiquement des moteurs de ce type, mais jusqu'à présent aucun de ces moteurs de course ou de série n'a été utilisé. Dans d'autres moteurs, le boisseau assure à lui seul la distribution. Enfin il y a des moteurs où c'est un disque ajouré qui met en communication le cylindre avec la tubulure d'admission ou celle d'échappement. L'emploi pour la distribution d'un organe rotatif est singulièrement intéressant. Tout d'abord, il fonctionne sans chocs et permet de construire un moteur vraiment silencieux. Cette distribution devrait être très durable. Les sections de passage offertes aux gaz seraient beaucoup plus grandes qu'avec les soupapes. La puissance absorbée par la distribution serait plus faible qu'avec les soupapes. L'entraînement se ferait très simplement par une chaîne. D'où vient donc que jusqu'à présent, le moteur à distributeur rotatif est resté dans l'ombre, alors que son principe est si simple et ses avantages si évidents. Quels inconvénients présente-t-il ?

Il a d'abord un défaut, c'est que son mouvement continu et uniforme ne permet qu'une ouverture et une fermeture lentes. Ceci est grave puisque cette réduction de la période de pleine ouverture compense la grandeur plus grande de la section de passage. Le laminage des gaz qui en résulte également est particulièrement fâcheux en ce qui concerne l'échappement et il en résulte un échauffement des bords des orifices et une élévation partielle de température qui provoque la distorsion. De plus, la partie du boisseau située du côté de l'échappement est chaude. Celle qui se trouve du côté de l'admission est froide. Nous avons donc des inégalités de dilatation qui déforment le boisseau et risquent de provoquer des grippages. Ce n'est



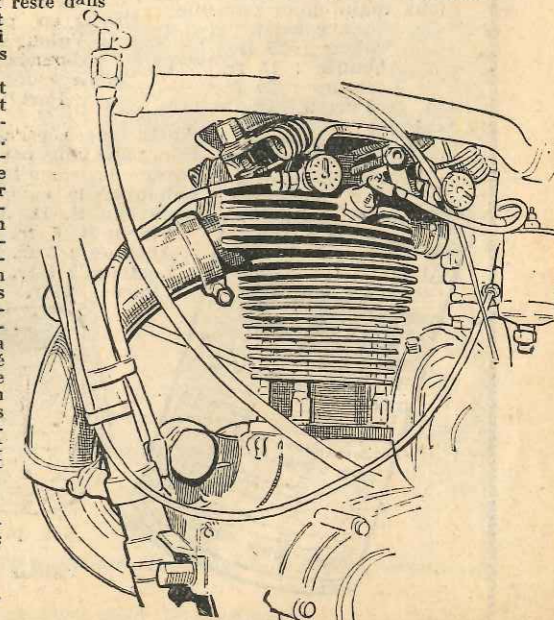
Un deux temps belge à distributeur rotatif qui donne d'excellents résultats.

Ce 350 cmc. français à culbuteurs est extrêmement rapide.

pas tout. Nous recevons périodiquement des projets de distribution rotatives par disque ou par boisseau mais leurs auteurs généralement négligent ce qui, dans la pratique, est d'une importance prépondérante, nous voulons dire l'étanchéité et le graissage. Nous avons en effet, qu'il s'agisse de disque ou de boisseau, un organe qui se trouve au point le plus chaud du moteur et qui se trouve exposé à des pressions très élevées. Il est difficile de le graisser de manière adéquate, les huiles de graissage perdant à ces températures la plus grande partie de leurs qualités. D'autre part, nous avons de fortes dilatations qui obligent à prévoir un jeu important. C'est là précisément que réside la difficulté. Sans doute n'est-elle pas insoluble, mais c'est à la vaincre que doit se dépenser l'ingéniosité des chercheurs, l'adresse et la patience des metteurs au point. Nous lisons dans la presse britannique qu'un inventeur en est venu à bout et que sa distribution montée sur un moteur de 250 cmc a permis d'atteindre une vitesse de 150 à l'heure. Mais le secret est gardé jalousement sur les dispositifs d'étanchéité et de graissage, et il n'y a pas eu d'essais officiellement constatés. Il faut donc attendre pour pouvoir apprécier la valeur de cette invention. Si les résultats annoncés sont exacts, si des essais prolongés prouvent que cette distribution est robuste, il serait regrettable que des difficultés commerciales ou industrielles fassent obstacle à l'exploitation de cette idée. N'avons-nous pas d'ailleurs un excellent exemple de distribution rotative dans un moteur italien qui, lui, est livré au public. Nous voulons parler du Cargelutti dont *Moto-Revue* naguère, a donné la description.

En somme si les distributions par disque ou par boisseau sont théoriquement possibles, si en apparence, elles sont simples, elles soulèvent des difficultés de réalisation dont la solution seule présente un intérêt. C'est le cas de bien des problèmes mécaniques. On expose en deux lignes le principe de l'aviation, mais après des années de recherches, on est encore loin de la perfection.

Il est donc probable que les distributeurs rotatifs ne pourront entrer en concurrence avec les soupapes qu'après un bon nombre d'années d'expérimentation. Et au fond y a-t-il lieu de s'en affliger ? Si les soupapes sont soumises à des efforts considérables, elles y résistent sans défaillance, et c'est en pratique ce qui nous intéresse



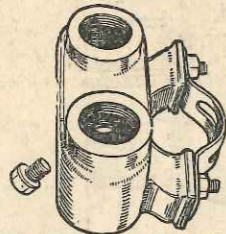
HATEZ-VOUS !

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.



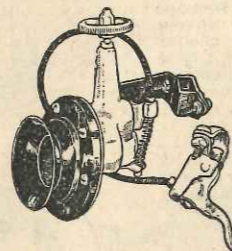
Miroito, produit d'entretien idéal et rapide pour les émaux de votre machine.

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



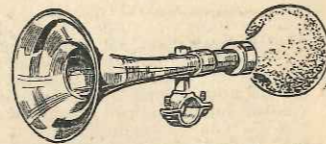
Porte-bougies de rechange pouvant recevoir deux bougies, et faisant office de nettoyeur permanent.

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



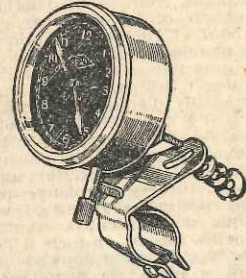
Rotaphone, avertisseur à friction sur le pneu, au son clair et puissant

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



Cornet avertisseur, émail et nickel, son très puissant, article très robuste.

Valeur : 25 fr.
Abonnés : 13 fr.
Lecteurs : 23 fr.
Port : 2 fr. 50



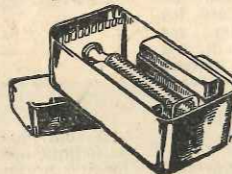
Montre de guidon E. D. marchant huit jours sans remontage. Cet accessoire est très pratique et permet de connaître l'heure sans être obligé de s'arrêter pour sortir une montre de la poche.

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.



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.



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.
Port : 2 fr. 50



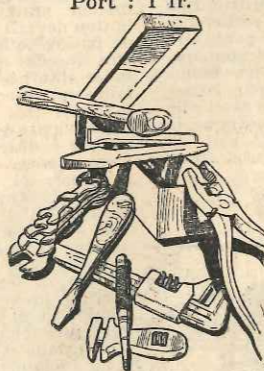
Jeu de 5 clés plates Verjoux maintenues par une pince acier

Valeur : 25 fr.
Abonnés : 15 fr.
Lecteurs : 20 fr.
Port : 5 fr.



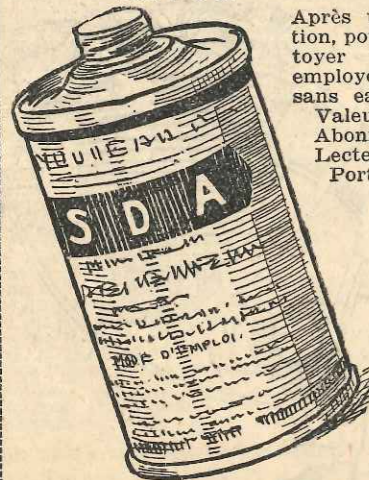
Contrôleur de pression EDCO en pochette cuir.

Valeur : 30 fr.
Abonnés : 16 fr.
Lecteurs : 22 fr.
Port : 2 fr.



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



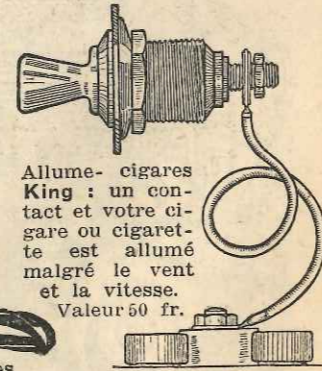
Après une réparation, pour vous nettoyer les mains, employez le savon sans eau S. D. A.

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



Nos pipes en racine de bruyère sont parmi les meilleures.

Valeur : 35 fr. ; abonnés : 20 fr. ; lecteurs 30 fr.
Port : 2 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

ÉCHANGE DE TOUTES MAGNÉTOS QUEL QUE SOIT LE TYPE... LA MARQUE... L'ANCIENNETÉ...

SAGA

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

DEMANDEZ son TARIF COMPLET POUR AUTOS, MOTOS, MOTEURS INDUSTRIELS

APERÇU DU TARIF

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

HALL-PARMENTIER

158, Avenue Parmentier (coin Faubourg du Temple)

GRAND CHOIX DE MOTOS Neuves et d'Occasions

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

GRAND CHOIX d'Équipements Motocyclistes

VENTES comptant CRÉDIT

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

ACHAT PONT DE CHARENTON ÉCHANGE

TERROT - DOLLAR MOTO-CONFORT, etc.

AGENCE DIRECTE : R. LARGEOT

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

Toutes Marques Tous Prix OCCASIONS 6 et 12 Mois de Crédit

FIREZONE OIL

LUBRIFIANT INTERNE

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

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

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

FIREZONE est si délicat qu'elle peut servir à lubrifier les pendules et si pure, qu'elle peut être prise comme laxatif!

CONCESSIONNAIRE POUR TOUTE LA FRANCE

TH. LEQUIME

7 Rue Labrousse - PARIS-15^e - Tél. : Vaugirard 20-57

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. : Vilette 15-29

LES SIDE-CARS

ont confié leur représentation au

BUFFLIER

Agence Générale

FAURNÉ

V & W

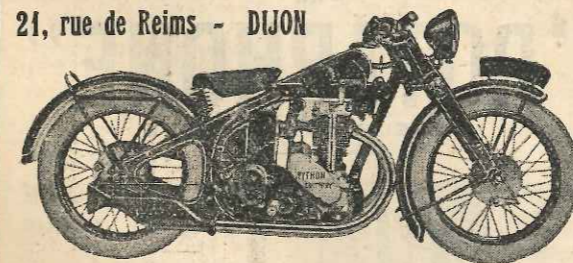
GARAGE RENOUVIER

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

La Seule Maison organisée pour avoir un STOCK constant de 30 modèles de carrosseries, et dont l'outillage permet, sous 24 h., un montage parfait.

Motocyclettes DURANDAL

21, rue de Reims - DIJON



Modèles PYTHON - RUDGE, 4 soupapes, 4 vitesses

350 cmc Normal	Vitesse 130 kms	6900 »	Frs
500 cmc Normal	Vitesse 130 kms	6900 »	—
500 cmc Ulster	Vitesse 145 kms	7500 »	—

Modèle D-350 Chaise, 2 tubes, avec éclairage : 5.350 fr.

Graissage Kervoline

La bougie SIMON

transformable longitudinalement
Un type unique - un réglage différent pour tous moteurs
Types courants, sport ou course
En vente chez votre fournisseur habituel ou à défaut joindre, au bon ci-dessous 30 par bougie

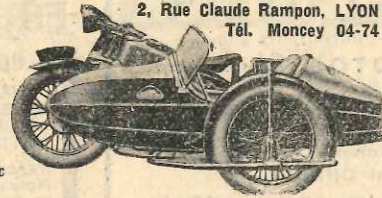
J. SIMON Constructeur 20 bis av de Neuilly - Neuilly Seine
Veuillez m'adresser bougies contre mandat ci joint
Monsieur Rue
Ville Dep'



LE CASQUE MÉTALLIQUE "GÉNO"
 En Métal extra léger, alliage spécial à haute résistance est le
Bouclier imperforable au choc
 - Prix - imposé **120 F.** EN VENTE PARTOUT
 Notices et Gros **Éts GUENEAU**
 6, Rue du Fg. St-Honoré - PARIS

SIDE-CAR BUFFLIER

Dépôts : **2, Rue Claude Rampon, LYON** Tél. Moncey 04-74
Brissonet, à Paris.
Vaché, à Marseille.
Corboz, à Genève.
Albissua, à Bordeaux.
Amort, à Avignon.
Salamagne, à Alger.
 CATALOGUE GRATUIT
 Conditions spéciales aux Agents de motos



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

Quelques **PRIX SPÉCIAUX** pour **Réalésage de Cylindres** et fourniture de nos **Pistons AZA** complets, ajustés en métal extra léger et plus dur que la fonte.

Terrot	350-250 Stand.	150 fr.
Magnat-Debon	350-250	160 fr.
Monet-Goyon	175-2 t.	150 fr.
—	250-2 t.	160 fr.
—	350-4 t.	150 fr.
Peugeot P.	109-110	140 fr.
P.	108	150 fr.
P.	111-107-105	160 fr.

Délais 48 heures Consultez-nous
Établ. LIPTON moteurs. Tél. 18-96
 DIJON (Côte-d'Or)

DES ACCESSOIRES INDISPENSABLES A TOUS

LES LUNETTES LUMINEUSES ROBOT VOUS PERMETTRONT DE VOIR CLAIR LA NUIT
 MÉDECINS, AUTOMOBILISTES, MOTOCYCLISTES, CYCLISTES, PHOTOGRAPHES, MILITAIRES, ETC...
 Vous conservez vos deux mains libres pour effectuer tous travaux.
PERTUISOT agent général 23, rue des Acacias, PARIS

UTILES, PRATIQUES POUR LA VOITURE ET DANS VOTRE INTÉRIEUR.

LE CHIFFON JAVOG, Marque déposée
 Vous permet de nettoyer et polir à sec l'or, l'argent, le laiton, le nickel, le cuivre, l'aluminium, le cristal et la miroiterie par simple frottement.
Le chiffon JAVOG n'attaque pas les métaux
 Notice et Renseignements **PERTUISOT**, 23, rue des Acacias - PARIS

PRIX IMPOSÉ **42 FRANCS**



La nouvelle K.L.G. Type K.1

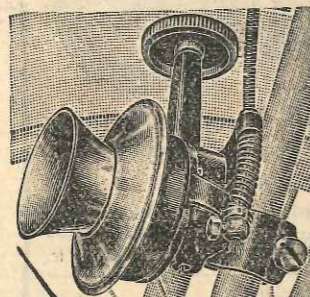
pour toute voiture normale, résiste à la chaleur et à l'encrassement. Elle fait un usage 8 à 10 fois plus long que toute autre bougie.
 Il est de votre intérêt de monter des

BOUGIES K.L.G.
 MONTEZ-LES - OUBLIEZ-LES!

Vente en Gros : S^e A^m KIRBY-SMITH, 73, rue Laugier - PARIS

MOTOCYCLISTES !! LE "ROTAPHONE"

VIBREUR AUTOMATIQUE



LIBÈRE LA ROUTE MÉNAGE LES ACCUS

Le seul PRATIQUE 60 En vente partout... 60

VANGIN & SOUDY
 118, Rue du Dauphin
 :: LYON ::



PIÈCES pour MOTOS INDIAN
 TARIFF ILLUSTRÉ DIAMOTOMOTO
 1, Rue Faraday, PARIS-17^e
 Reste ouvert le dimanche matin

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

Asnières-Motoriste
 Agence spéciale de la Moto
 Spécialiste de la **FN GILLET 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 Douai ASNIÈRES
 Une des Lecteurs de Moto Revue de ne pas se méprendre sur son adresse :
 ITINÉRAIRE LE PLUS COURT
 PORTE CHAMPEBRET, RUE ANATOLE FRANCE AU BOUT TRAVERSER LE PONT PRENDRE 8^eS DENIS À DROITE JUSQU'AU 272 OUVERT DIMANCHES ET FÊTES JUSQU'À 20^h
 Tél. Grésillons : 17-95

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^o Utiliser une feuille de papier de format commercial de 21 % sur 13 %.
 2^o Ecrire sur la largeur en haut : la rubrique et le numéro dans lequel elle doit passer.
 3^o 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.



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

BASTIDE
 56, Fd de Clichy - PARIS

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

TOUT POUR HARLEY

Revision sur devis
 Eclairage électrique

Cadre surbaissé avec réservoir en selle
800 frs

MOTO SOLO SURBAISSÉE
 Voir photo dans ce N^o
5000 frs

CACHEMAILLE
 13, Rue Guersant, PARIS-17^e

Demandez catalogue 1931 2^e édition

MOTOS A VENDRE

Les occasions du garage Renouvier, 4, rue Charles Renouvier, Paris (20^e)
 René Gillet 1000 cmc., side-biplace Vanod, gd luxe 7.500
 B. M. W. 500 culbutée, équipée .. 6.500
 René Gillet 750, suspens. AR, nve Saroléa, 500 C. C., 2 tubes garantie 6 mois 5.000
 New Motorcycle 500 A. C. T. 4.200
 Clément Gladiator « Berceuse » 500 Jap latérales 3.500
 Peugeot, P. 107 3.100
 Clément Gladiator « Berceuse » 350 Jap culbuté 3.000
 F. N. 350, type M. 60 2.800
 Terrot 350 Jap culbuté 2.600
 Toutes ces machines sont munies d'un équipement électrique et sur pneus impeccables. Plusieurs autres machines en magasin.

Dresch 500 cmc., 2 cyl. Bloc-moteur, transmission par cardan, 3 vit., cadre et fourche en tôle emboutie ; Dresch 350 cmc. monocylindrique, 4 temps, boîte 3 vit., cadres en tubes triangulés, réservoir à cheval, machines entièrement neuves, et sous garantie comptant et crédit. S'adres. à **Moto Revue**.
 400 de 1^{er} vers., tt mod., Peugeot Automoto, créd. sans int., Agence, 178, r. de la Révolte, Paris (17^e).
D. F. R. mod. 30, compl. équ., ét. nf. b. pr., écl. él., compt-mont., t.-sad., Hervaux, 2, rue Villot, La Courneuve.
Durandal 500 cmc., Sturney-Archer, culb. t. ran., beige, rouge, fin 20 ess. à vol. tté équ. 4.000, av. Sidj-Berayvet, gr. sp., nf. 5.800, Grône, 19, r. Lakanal, Montrouge. Tél : Alésia 14-26.
Guinard 350 cmc, ex. ét. élé. élect. klax. t. s. 1600 frs Renouil, Guyancourt par Saint-Cyr l'Ecole (S.-O.)
 Sup. moto F. N. M. 70, 350 cmc., t.-sad. Vis. dim. 9 8 21 de 10 h. à 11 h. Vulleman, 93, r. Monceau ; 1.700 à déb.
 F. N. M. 70 c. juin 1930, exc. ét., roulé 7.000 km. Ass. pay. vend. tté conf. S'adr. Marcel Boye, 101, r. de la Santé (13^e)
 F. N. 5 CV. culb., écl. él., t.-sad. etc. 3.000, Psalty, 271, Bd. Pereire, Paris.
 F. N. 350, M. 70., ét. nf., 3.500 ; Vis. sam. dim., 28, r. Berzelius (17^e).
 350 F. N. M. 70, exc. ét., rév. par Agence Neuilly, compt. t.-sad., Older, Ecole Déple Vity-sur-Seine.
Gillet Herstal F. N. Terrot B. M. W., Saroléa Soyer Gnome, Motoconfort, Remy, Agence off. 21, r. Tlémecn, (10^e) touj. des occas. en Terrot 350, Monet-Goyon 250, juil'et 31, équ. 2.850 F. N. 350 mai 31, comm nve 3.850, Dresch 250 équ. 1850, B. S. A. 500, 2 tub., équ. 5.500, Gillet Herstal 350 et 500 etc. Repr. éch., Ouv. le dimanche.
 Ma **Gillet-Herstal** 350 cmc., 2 t., T. d. M. tté équ., p. 2.500, Michaud, 5, r. Folie-Regnault. (11^e).
 Achat comptant motos voit., avances

arg. max. imm. Verchère, 21, r. de Tlémecn (20^e) Ménéil. 76-39.
 Jap 4 CV., neve 3.150., gar. 6 mois., Leblanc, 13, r. Chevert, Nancy.
 1.000 cmc., Kehler Escoffier 1930, ét. nf. ass. pay. 1 an, 7.800, Bourguenolle, Aubevoye-Cailion (Eure).
Le Grimpeur 3 CV., b. ét. de marche, Concierge, 13, r. Chernoviz (16^e).
Monet-Goyon 175, ch-ch., parf. ét., 1.000. Bourdin, 26, r. Frémicourt (15^e)
Monet-Goyon 175 cmc., Supersport 1931, sur garant. comme nve, 2.600 éch. c. belle 350 cmc., Doridan, 92 bis, r. Paris, Romainville.
Motobécane 500, et nf., méc. parf., 2.200, Trillat, 128, r. Jean-Jaurès, Levallois
Motobécane sorti avril, tte nve, 2.700. Laborde, 5, villa des Sablons, Neuilly.
Motoconfort 350, lat. Mle 1930, bl.-mot., roulé 7.000 km. écl. él., klax. stop., t.-s. E. N. compt. jaeger, pn. 27 x 4, ét. de nf., 4.000 fr. S'ad. Boulet, 114, r. de Turrenne (3^e).
Motoconfort Jap, 250 cmc. & L. Novi, 2 ph. t.-sad E. N. b. ét., 2.300. Marteau, 27, r. Maurepas, Rueil (S.-et-O.)
Norton A. C. T. 1930, impec. prim. dans les dern. compét. coute p. 5.500. Agence Peugeot, 89, r. de Tocqueville, Paris. Reprise Crédit.
Norton 5 CV., gd. sp., 1931, c. nve tte équ., o.c. un., Imbernotte, 3, r. des Acacias
René Gillet 6 CV., pns. nfs. ball. c. nve., 3.600 D. F. R. 250 gros pns. 3 vit., gris, méc., 950. ét., parf., 11, r. Flandre.
Rhony x 500 bl. Stainless nve défraîchie feuille des mines, bas prix, Henry, 285, bd Saint-Denis, Courbevoie.
Royal Enfield nve 3 1/2 CV. mot. T. T. Jap compét. 140 km. à l'h. dble échap. priv 7.800 Psalty, 271, bd. Pereire, Paris.
Sandford 1.100 cmc. culb. t. vite b. équ. impec. Tél : Trinité 16-43.
Terrotistes, pour acheter vendre ou répar. au mieux votre Terrot, adres.-vs de conf. à Moto-Agency, 24 Bd. Charonne.
Terrot 350 lat. équ., réservoir profilé et Monet 2.300 ferait crédit Agence Peugeot, crédit, 178, r. Révolte, Paris (17^e).
Terrot luxe 350 chr., équip. compl. 3.600 rép. vélo mot. 100 Emery 39, r. Emile-Zola Suresnes.
Terrot 350 lat. 30, 3.300, pres. Henry, 285, Bd Saint-Denis, Courbevoie.
 V 2 Gnome-Rhône ne pouvant en prend. livraison perd 500 fr. 7, r. Montrosier, Neuilly-sur-Seine.
Terrot sport, 2 CV., 2 éch., ch.-ch. écl. roulé 2.000 km., c. nve 1.800 comtant. Vis. t. l. j. à tte h. Lafay, 72, r. de Paris Montreuil.
 F. N. 500 cmc. culbut. surbaissée... 3.000
 F. N. 350 lat. surbaissée 2.900
 F. N. 500 cmc. Culb. 1930 4.900
 F. N. 350 cmc. Culb 1.900
 28, r. Henri Poincaré (20^e) Agence Directe.
Dresch non immatriculée et garantie usine partant du jour de la vente, 30 % remise sur le prix habituel. Type 500

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

DEPREZ

Visitez son Stand

24, Rue Meslay
PARIS (3^e)

(Métro: République) - Tél. Archives 04-28
SA SUCCURSALE:
34, Avenue de la Marne
— ASNIÈRES —
à la descente du train près du pont
(Téléphone: DÉFENSE 07-02)

FN - TERROT

GNOME & RHONE
MONET-GOYON
MOTOCONFORT - DOLLAR
ET TOUTES LES MARQUES

CRÉDIT

même prix qu'au comptant
ACHAT - ÉCHANGE
Occasions, garanties 6 mois
Pour donner toutes garanties
REPARATIONS
payables à crédit
Pièces de toutes Marques

N'OUBLIEZ PAS...
J'apprends, donne permis de
conduire **gratuit** et garage
pendant **UN an.**

Ouvert Dim. et Fêtes jusqu'à 20 h.
USINE:
187 bis, rue Armand-Silvestre
(près gare d'Asnières)
F.N. visible à PARIS

Assurez-vous à
"MOTO REVUE"

en parf. ét. de marche. Val. 650 fr. cédées à
300 fr. S'adres. à *Moto-Revue*.
Pneus imperforables Menjou, sections
courantes, conditions spéciales aux Abonnés
et lecteurs. S'adresser à *Moto-Revue*
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. 18,50,
14 mm. le m. 14 fr.; en 19 mm. les 1 m.
70 fr.25
I. ruedes Jardins Saint-Paul, Paris (4^e).
Tand-sad Ceretti, valeur 150 fr. pour
50 fr., t. l. s. de 7 à 8 h. Stéphane, 46, rue
Saint-Lambert (15^e).
Chaines Brampton, Tellow Renold, 1,
rue des Jardins Saint-Paul (4^e).

Accordéon chromat. italien, 60 touches,
valeur, 1.000 fr. (sac méthode) plus 500 fr.
de suite, contre moto. Ecr. détail Berge,
17, rue Buci.
Carburateurs neufs, complets, 50 et
75 frs; moyeux à freins, 1^{re} marque, 60-70-
90-120 fr. Selles planor, 50 fr. Silencieux,
12 fr. chaînes pr Morgan, le jeu 200 fr.
Broche indesserable, 10 fr. 1, r, des Jardins-
Saint-Paul (4^e)
Tinéma Pathé stand, écl. incand, 2.300
m. de films, t. b. ét. ens. ou sépar. Urg. P.
Seguin, 16, rue Royer-Collard, Paris.
Pièces pr. B. S. A. et Triumph Armée
1, rue des Jardins Saint-Paul, Paris (4^e)
Pneus neufs et garantis, depuis 15 fr.
courroie 22 mm. à 15 fr. le m. Moers, 56,
fg. Saint-Antoine (12^e).

AUTO HENRI IV AUTOMOBILE
Métro: Bastille **ÉCOLE** Archives 74-17
AGENT DIRECT DES GRANDES MARQUES
Permis gratuit à tout Acheteur
VENTE à CRÉDIT - 43 bis, Boul. Henri IV, PARIS.

BASSIN
45, Cours de Vincennes, PARIS
Terrot Sidecars
F.N. V. W.
Motoconfort Richard
Doll'ar Amac
Peugeot École de
Motos
REPARATIONS - ÉCHANGES
Permis gratuit à tout acheteur

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

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

Grande-Armée Motos
AGENCE DES MARQUES
DOLLAR - F.N.
GILLET-HERSTAL
MONET - GOYON
MOTOBÉCANE
MOTOCONFORT
Stock complet de pièces détachées
MOTEUR JAP - BLACKBURNE
Pièces pour Boîtes ALBION - GM
PICARD - STAUB - BURMAN
Pièces pour Carburateurs
AMAC - GURNERT
Chaînes RENOLD - BRAMPTON
Huiles CASTROL - KERVOLINE
Éclairage Électrique NOVI
Tous les montages disponibles
et toutes les pièces en stock
Pneumatiques DUNLOP
HUTCHINSON - MICHELIN
A.P. EVOST 26, Av. Grande-
Armée, PARIS 17
Métro: Obligado - Tél. Wag. 54-81

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

BELLEVILLE-MOTOS F.N.
Agence Exclusive
MOTOCONFORT
MONET ET GOYON
DRESCH - STYL'SON
Crédit 6 à 18 mois. - Ouv. Dim. et Fêtes
Atelier spécial de Réparations
Pièces détachées
15, rue Julien Lacroix - PARIS - 20
F.N. Tél. Ménil. 77-03
Métro: Belleville ou Couronne

LISEZ
L'actualité
Automobile
supplément de « Moto Revue »

"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

Le Super Sport
SIDE-CAR
carrosseries en
tout genre
chassis capotes
pare-brise
FERNAND RICHARD
139 Av d'Italie Paris 13. Tél. Gob. 25 00
Envoi du catalogue contre 0^{fr}50

SI VOUS AVEZ ... avec votre COURROIE
d'éclairage
DE ENNUIS ... E//AVEZ DONC ...
LA COURROIE-CHAÎNE CUIR "WHITTLE"
à maillon détachable
PLUS DE PANNE D'ÉCLAIRAGE
SÉCURITÉ ABSOLUE LA NUIT
en vente chez tous les AGENTS et GARAGI/TE/
pour tous renseignements
ÉTAB. ROLLET et C^{ie}
représentants exclusifs pour la FRANCE
64 rue de la folie-méricourt PARIS

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



Présente son dernier modèle



La 250cc Légère Luxe 4 temps

3 cv
Type
M.O.L.G.

Par cette toute récente
création MAGNAT-DEBON
répond pleinement aux désirs
des nombreux amateurs qui deman-
daient une motocyclette 3 cv. 4 temps
alliant l'économie à la qualité.

PRIX:
3575 frs.
avec éclairage
et avertisseur **4155 frs**

SPÉCIFICATIONS. MOTEUR 4 temps à soupapes latérales, alésage 59 mm. - course 90 mm. - PUISSANCE fiscale 3 cv.
- GRAISSAGE par la tête de bielle avec pompe MIKRO. - CARBURATEUR "AMAC" à deux manettes. - ALLUMAGE par magnéto et
avance réglable. - ÉCHAPPEMENT par tube de 44 mm. chromé. - SILENCIEUX tôle. - BOÎTE 3 vitesses. - RAPPORTS 6,75 -
10,72 - 17,03 à 1. - COMMANDE par levier sur réservoir. - FREINS à tambour de 130 mm. - CADRE brasé, à double tube supérieur. -
BÉQUILLE centrale. - FOURCHE à parallélogramme et ressort central bi-conique. - AMORTISSEURS de choc incorporés. -
FREIN de direction. - SELLE souple grand modèle. PORTE-BAGAGES breveté S.G.D.G. avec 2 SACOCHES combinées, renfermant
un outillage complet. - PLAQUE DE POLICE indépendante. - PNEUS ballon de 25x3. - RÉSERVOIR embouli décoré 2 tons noir
(chromage en supplément 50 frs.). - GENOUILLÈRES caoutchouc. - GUIDON Standard. - REPOSE-PIEDS caoutchouc réglables. -
VITESSE en palier: 85 km. environ.

MAGNAT-DEBON SOCIÉTÉ ANONYME AU **GRENOBLE**
CAPITAL DE 2.000.000 FRs
Envoi franco sur demande du catalogue général
R. C. Grenoble 13.188

KOEHLER & ESCOFFIER



Son incomparable gamme
de motos de travail,
de sport, de luxe.

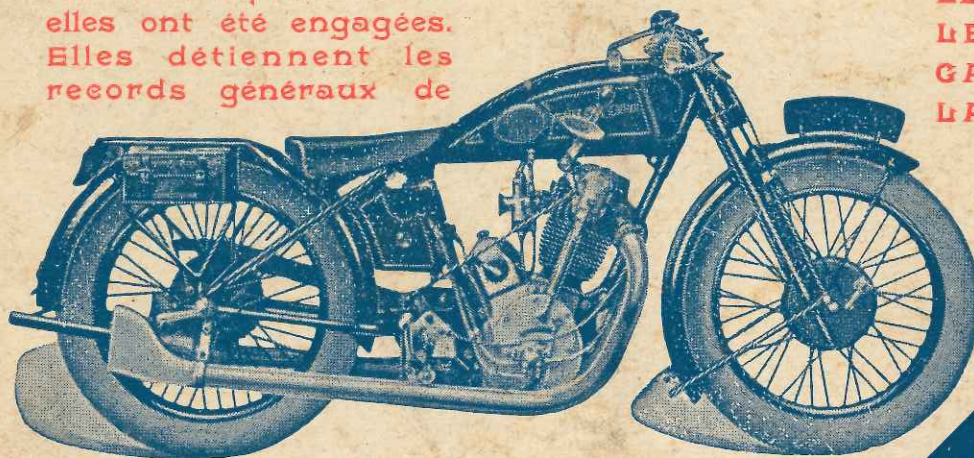
Depuis 1912, les
motoeyelettes

KOEHLER & ESCOFFIER



ont triomphé dans toutes les compétitions où elles ont été engagées. Elles détiennent les records généraux de

LA BARRAQUE,
LE RECLUS,
LE CAMP,
GAILLON,
L'AFFREY.



CATALOGUE adressé franco sur demande
177, rue Rambuteau, MAGON (S.-et-L.)

Succursale à PARIS
112, Boulevard de Courcelles, 112

CHAMPION DE FRANCE
1930 (Catégorie 500 cmc.)