

Le Salon Italien

LE NUMÉRO

1^{fr.} - 25

MOTO REVUE

TOUS LES
SAMEDIS

MOTOS - SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

18^e ANNÉE — N° 362
15 Février 1930

et
**Motocyclisme
Automobilisme**



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

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

LE GRAND TOURISME A MOTOCYCLETTE

La descente du Col du Galibier (côté sud).

La
MOTO
des Records

ROVIN

A la Course de Côte du B^d Michelet-Marseille

2 Machines engagées = une en 125^{cmc.} - une en 175^{cmc.}

1^{ER} Catégorie 125^{cmc.}
BARNAVOL sur Rovin

1^{ER} Catégorie 175^{cmc.}
J. de LATOUR sur Rovin

Ces Succès s'ajoutent aux précédents :

Catégorie 175 cmc.
4 Records du Monde

Monthléry le 1^{er} Septembre 1929
5 km. départ lancé . . . 130 k. 170
5 milles départ lancé . . 129 k. 448
10 km. départ arrêté . . . 125 k. 326
10 miles départ arrêté . . 126 k.

Course de Côte
Gometz-le-Châtel

Catégorie 175 cmc.
1^{er} Record battu
à 91 km. 700 de moyenne

6 Jours d'Hiver 1930

Catégorie 250 cmc.
3 Engagés
3 Premiers Ex æquo
3 Médailles Or

Catalogues, Tarifs franco
MOTOS ROVIN
168, Boul. Péraire
PARIS

LA MOTO QUI DURE

SAN SOU PAP

SIX JOURS D'HIVER 1930

Catégorie 175 cmc.

1^{ER}
ex æquo

GILLET

Catégorie 250 cmc.

1^{ERS}
ex æquo

BAUDART
PORTRAIT
SPRUYTTE

4 Médailles d'Or



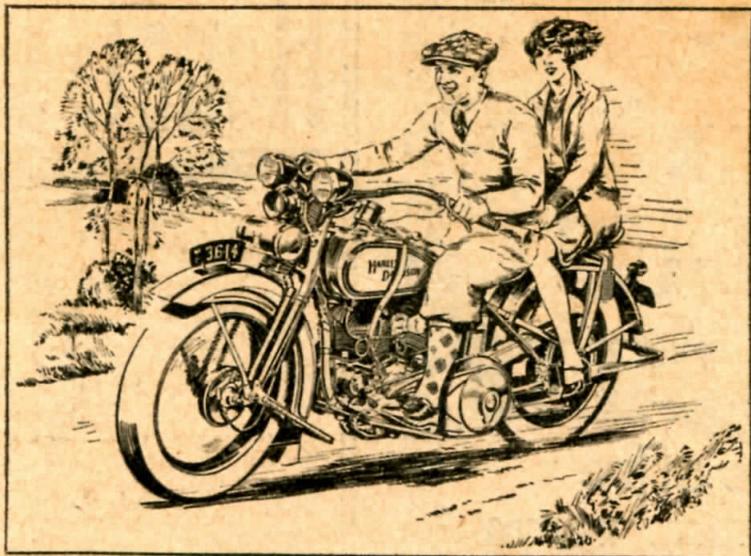
Demandez nos nouveaux prix 1930
Catalogue illustré gratuit
Vente en 12 mois de crédit

Motos SAN SOU PAP

114, Boul. de Valmy

COLOMBES (Seine)

HARLEY-DAVIDSON

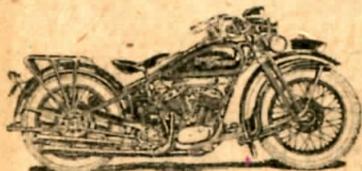


la fameuse motocyclette



Modèle 1.200 cmc. à deux cylindres
et Sidecar

La grosse deux cylindres Harley Davidson modèle 1930 possède particulièrement des roues rapidement démontables et interchangeables et un frein sur la roue du sidecar, ainsi que tous les autres perfectionnements remarquables apportés aux modèles 1930.



Modèle 750 cmc. à deux cylindres

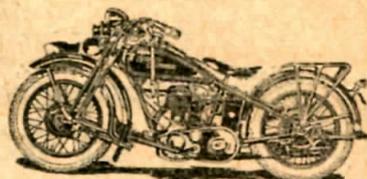
Dans la catégorie des motocyclettes de cylindrée moyenne, Harley Davidson présente cette élégante deux cylindres 750 cmc. Elle est extrêmement populaire auprès des motocyclistes qui désirent à la fois une grande réserve de puissance, des accélérations foudroyantes, une vitesse qui vous coupe la respiration, un confort incroyable et une extraordinaire facilité de manœuvre.

Résultat de 26 années de succès, les motos Harley Davidson 1930 représentent, sous le rapport du confort, de la sûreté de marche et du rendement, de plus grands avantages que ceux qui ont jamais été offerts auparavant. Le gros modèle à deux cylindres, que le monde entier a depuis longtemps reconnu comme le type même de ce que doit être une motocyclette, possède maintenant une culasse Ricardo, des roues rapidement démontables et interchangeables, de gros pneus ballons à tringles, une fourche en acier forgé, de plus gros réservoirs, une position de selle plus basse, un verrou inviolable sur la direction, un équipement électrique amélioré, une chaîne primaire double et d'autres nouvelles caractéristiques trop nombreuses pour qu'on puisse les mentionner ici. Le représentant de Harley Davidson de votre région sera très heureux de vous faire une démonstration.



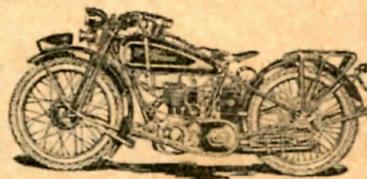
Agents pour la France :

M. MALTERRE frères, 13, rue Biscornet, Paris.
M. Paul BIERLEIN, 74, rue de Rosheim, Strasbourg.
M. Paul PARDIES, 9, place Charles Gruet, Bordeaux.
M. H. LÉVY, 40, rue Berlioz, Nice.
M. M. RIGOT, 1, quai Claude Bernard, Lyon.
M. Henry SOHIER, 180, rue de Rome, Marseille.



Modèle Monocylindrique 500 cmc.

A l'exception du moteur, toutes les pièces de la 500 cmc. 1930 sont interchangeables avec celles de la deux cylindres 750 cmc. Cette nouvelle motocyclette monocylindrique possède toutes les caractéristiques nouvelles de la 750 cmc., cadre renforcé, fourches en acier forgé, plus gros pneus et beaucoup d'autres perfectionnements modernes.



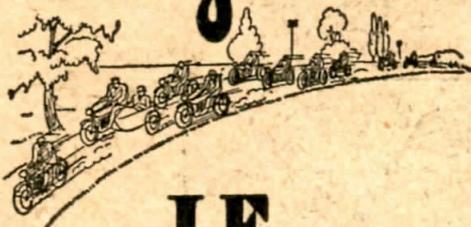
Modèle Monocylindrique 350 cmc.

Cette machine, toujours aussi populaire, possède comme tous les autres modèles 1930, la pompe à huile mécanique à débit réglé par la poignée des gaz, un épurateur d'air, une tige de selle à ressort, une chaîne primaire double à graissage automatique, et un système combiné d'éclairage et d'allumage, complètement étanche et dont le générateur est entraîné par engrenages. Il existe également un modèle à soupapes en tête et à double échappement.

Réclamez instamment les pièces Harley Davidson d'origine

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

Motocyclistes!



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

à crédit

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

**visitez
ses stands**

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

400 MOTOS en STOCK 400

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

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

UNE...

René GILLET

4 ou 6 cv.
en Solo -

6 ou 9 cv.
en Sidecar

*EST LA MACHINE
REVÊE POUR LE
LONG TOURISME*

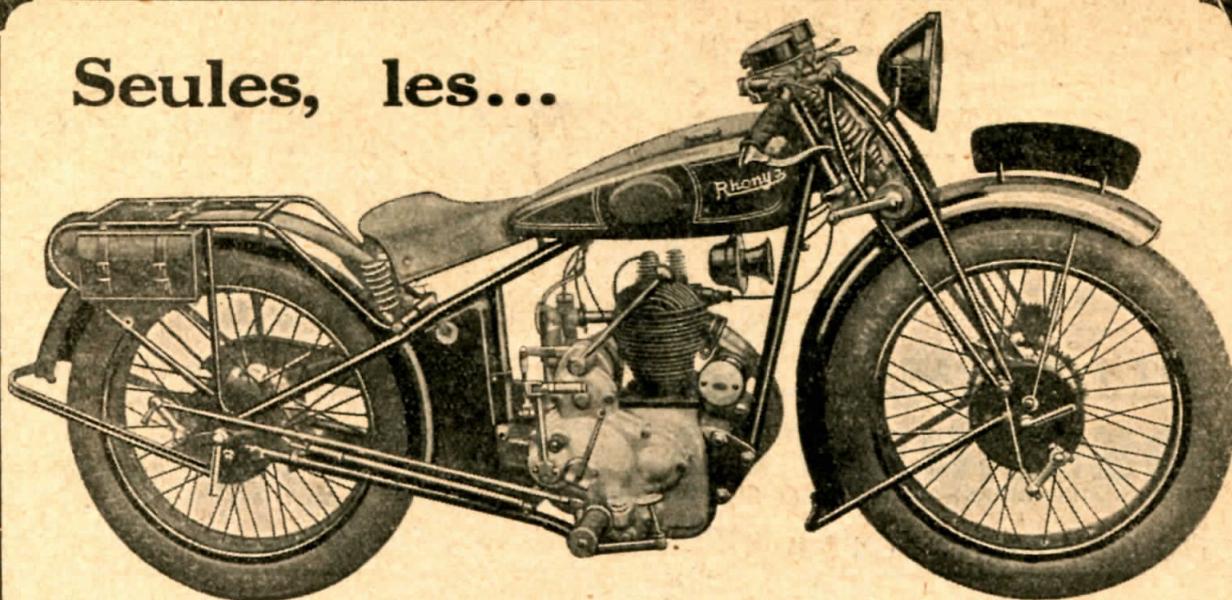
**Vous connaîtrez la
perfection en adop-
tant le nouveau ca-
dre à suspension
arrière élastique.**

Catalogue envoyé franco sur demande à :

RENE GILLET

126 bis, Route d'Orléans - MONTROUGE (Seine)

Seules, les...



RHONY'X

Sont équipées avec les fameux blocs moteurs à soupapes latérales

“STAINLESS”

“Elles représentent ainsi le critérium de la fabrication motocycliste”

* Bon à découper

RHONY'X
50, Chemin de Montchat
LYON (Rhône)

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

M _____

Rue _____

Ville _____

Dép' _____

TYPE 100 km. à l'heure
St - 35 3 litres d'essence
aux 100 kilomètres.
350 cmc 1 litre 5, d'huile
aux 1.000 kilomètres

4375
FRANCS

TYPE 115 km. à l'heure
St - 50 4 litres d'essence
aux 100 kilomètres
500 cmc 2 litres d'huile aux
1.000 kilomètres.

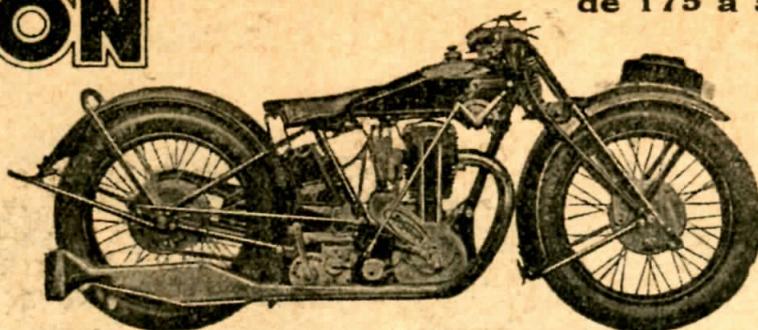
4875
FRANCS

PUB. G. SWEEPS.

STYL'SON

LA MOTO DE GRAND STYLE

Ses Modèles 1929 en tout comparables aux grandes marques Anglaises, pour le prix d'une bonne marque Française



de 175 à 500 cmc.

Société Anon. me
DES
Motocyclettes
"Styl'son"

au Capital de
2.000.000 fr

LE CHAMBON-
FEUGEROLLES

AGENT POUR PARIS . BEALÉ, 100, Avenue des Ternes

SIDECARISTES... et futurs...!!! Incroyable...

NOTRE ORGANISATION UNIQUE NOUS PERMET... D'ACCOUPLER A VOS MOTOS
Montage à volonté

GAUCHE ou DROITE

Un SIDE-CAR MONOPLACE
TYPE M 4
1.980 fr. COMPLET

SPECIAL POUR 350 cmc.
ROUE SUSPENDUE
ATTACHES ROTULES
MOYEU A BROCHE
PNEU 27x4
CAPOTE
PARE-BRISE
Etc., etc.

1919 1930



Un SIDE-CAR BIPLACE
TYPE B 5
2.400 fr. COMPLET

SPECIAL pour 500 cmc... LÉGER
CHASSIS RENFORCÉ
ROUE SUSPENDUE
PORTIÈRE
MOYEU à BROCHE
CAPOTE
PARE-BRISE
PNEU 27x4
Etc., etc.

Et toute une Série de différents Modèles
-:- de luxes décapotables et autres. -:-

L. VANNOD, 33-35, rue Arago, 33-35 (Téléphone: 522 PUTEAUX)
(OUVERT LE SAMEDI)

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

TOUTES MOTOS NEUVES & D'OCCASIONS, GARANTIE 6 MOIS

CRÉDIT : 12 ET 18 MOIS SANS INTÉRÊTS

ACHAT AU COMPTANT ET REPRISE DE TOUTES MOTOS

PERMIS DE CONDUIRE GRATUIT
OUVERT MÊME DIMANCHE MATIN

LA MOTO POUR TOUS 3, Rue Aumont, 3
— PARIS (13^e) —

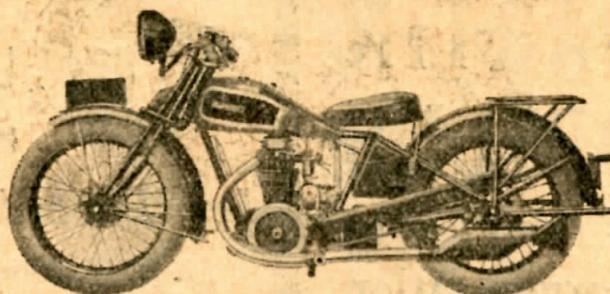
MOTOCYCLETTES " GLORIOR "

Etablissements

G. DAILLIET

16 & 18

Rue Rouget de l'Isle
COURBEVOIE (Seine)



Vous présentent la 350 cm³ Bloc-moteur CHAISE
entièrement équipée, sans concurrence de prix.

MOTOCYCLISTES, une surprise vous est réservée

Nous mettons à titre de publicité :

50 Bons-primés de 400 frs. Un bon par moto sera valable pour tout acheteur d'une moto " GLORIOR " et viendra en déduction sur son prix d'achat. Il vous suffit de remplir le questionnaire ci-contre, et nous l'adresser à Courbevoie, affranchi à 0 fr. 50 avant le 1^{er} Mars. Le résultat des meilleures réponses sera envoyé après cette date individuellement à chaque client.

Catalogue avec prix, joindre UN francs en timbres

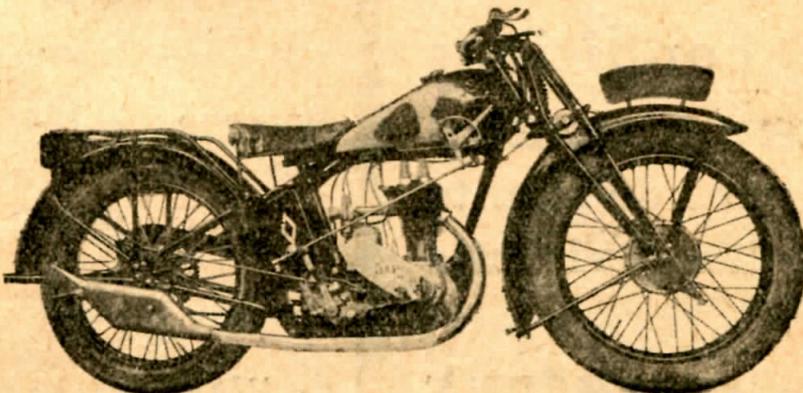
QUESTIONNAIRE

- 1.- Depuis combien d'année la marque "Glorior" est-elle déposée
- 2.- Quel est le prix de la moto représenté sur le cliché
- 3.- Quelle est sa vitesse donnée
- 4.- Combien recevrons-nous de réponses

SOYER

Même modèle
avec éclairage
par Alternateur

4.615 fr.



Même modèle
avec éclairage
par
Dynamo - K'axson
Ampèremètre

4.870 fr.

TYPE SS 350 cmc., 4 temps, moteur J. A. P.,
soupapes latérales, cadre droit

4.300 fr.

TOUJOURS AU MÊME PRIX QU'AU SALON

VENTE A CRÉDIT AU MÊME PRIX QU'AU COMPTANT

CATALOGUE GRATUIT MOTOS SOYER 69, Route de la Révoite, 69
écrire à LEVALLOIS (Seine)

MAGASIN de VENTE et d'EXPOSITION, 69, route de la Révoite, LEVALLOIS, à 100 m. du métro « Champéret »

SAINT-MARTIN AUTOMOBILES

27, Rue du Château-d'Eau, à PARIS
est la seule organisation

livrant

TOUTES LES MARQUES
DE MOTOCYCLETTES

payables

EN 14 VERSEMENTS

ou

EN 20 VERSEMENTS

au choix du client

Aucune concurrence
possible

à nos conditions

— DES MILLIERS

et des milliers de clients
sont la réclame vivante

de

ST-MARTIN AUTOMOBILE

la maison des motocyclistes

NOTICES DES PRIX ET CONDITIONS
ENVOYÉES FRANCO SUR DEMANDE



LE PAVÉ DANS
LA MARE....

Les Records du monde
établis par la

BMW

les 19 Septembre et
15 Octobre 1929

ont été officiellement homologués
par la F. I. C. M.



500 cmc. Kilomètre lancé
Moyenne **196 km. 720**

750 cmc. Mile lancé
Moyenne **216 km. 750**



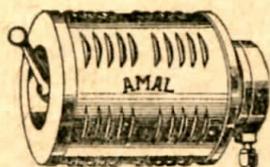
La BMW avec sa transmission
par cardan est **LA MOTO**
la plus **RAPIDE DU MONDE**

Agent Général : **BASTIDE**
56, Boul. de Clichy - **PARI**

AMAC

1930

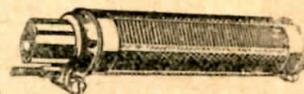
force
L'enthousiasme



ÉPURATEUR D'AIR
Course ou Tourisme

58 fr.

DOUBLE la DURÉE du MOTEUR



Commandes par
POIGNÉES TOURNANTES

58 fr.

DOUBLENT LE PLAISIR
DE CONDUIRE

*Les carburateurs 1930 sont vendus
remboursables après 1 mois d'essais
Les anciens modèles peuvent être
pris pour 100 Fr. en échange partiel*

Vie Anon. AMAC 75^{me} Rue de Villiers - Neuilly, Seine
Dépôt de Paris: E^{ts} MUNRO - 198 B^{oulevard} Péreire

NEW-MAP

...La Motocyclette de Grand Luxe satisfait encore une fois
tous les connaisseurs et amateurs de belle mécanique en
leur offrant à des Prix intéressants ses superbes Modèles :

O. H. V. EN 250 - 350 - 500 CMC. ÉQUIPÉS AVEC

les fameux Moteurs MAG (Origine) détenteurs des plus enviés records du Monde

Tous nos Modèles sont livrés avec émaillage Anglais et

NICKEL CHROMÉ SANS AUCUN SUPPLÉMENT

3 CV. - OHV
2 "Mag"

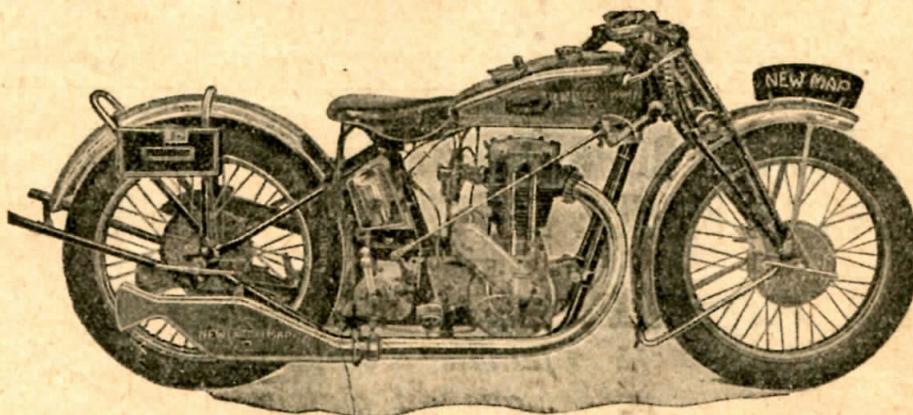
5.450 fr.

4 CV. - OHV
3 "Mag"

5.950 fr.

5 CV. - OHV
5 "Mag"

6.950 fr.



3 CV. - BL
2 "Chaise"

4.450 fr.

4 CV. - BL
3 "Chaise"

4.750 fr.

4 CV. - JT
3 "Jap"

5.200 fr.

CATALOGUE FRANCO - **MOTOCYCLETTES NEW-MAP** 122-124, Av. Lacassagne, LYON-MONTCHAT
Pièces de rechange et Ateliers: M. FROTEY, 12, Rue Jean-Nicot, PARIS - Tél.: Ségur 20-09

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

VII



FABRIQUE NATIONALE D'ARMES

HERSTAL-LEZ-LIEGE
BELGIQUE

Les 6 jours d'hiver 1930 sont un nouveau triomphe

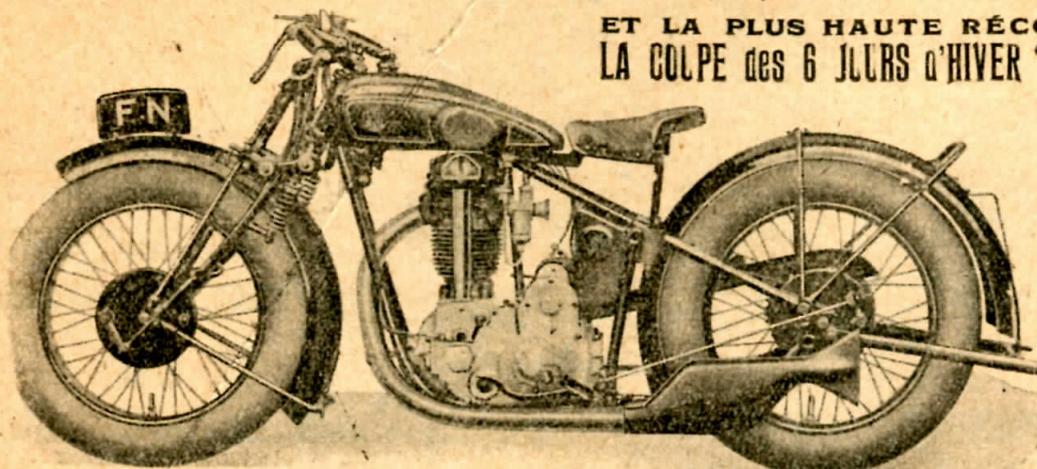
POUR F. N.

4 MACHINES ENGAGÉES

4 MÉDAILLES D'OR

LOVINFOSSE : 1^{er} ex-æquo en 500 cmc. -:- CARRÉ et L'HUISSIER : 1^{ers} ex-æquo en 350 cmc. -:- RICHARD sans pénalisation

ET LA PLUS HAUTE RÉCOMPENSE :
LA COLPE des 6 JOURS d'HIVER "Groupe Rouge"



LA 350 cmc. 1930

La preuve est donc faite que de robustes machines de tourisme sont susceptibles de fortes vitesses qui intéressent aujourd'hui tous les amateurs de motos modernes.

(Huile Shell, pneus Englebert)

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

Quelle est la plus **CHÈRE?**...

La Motocyclette X, Y, Z que vous payez 7.000 fr.
et revendez d'occasion 3.500 fr...

ou

La Motocyclette **B.S.A.** que vous payez 8.000 fr. et
revendez d'occasion 6.000 fr.

500.000 PROPRIÉTAIRES DE MOTOS B.S.A.
DANS LE MONDE ENTIER, ONT COMPRIS...

ET

SUR LA ROUTE, *jamais de panne!
jamais d'embêtement!
...que du plaisir!*

.....
DÉCOUPEZ ET ENVOYEZ-NOUS CE BON

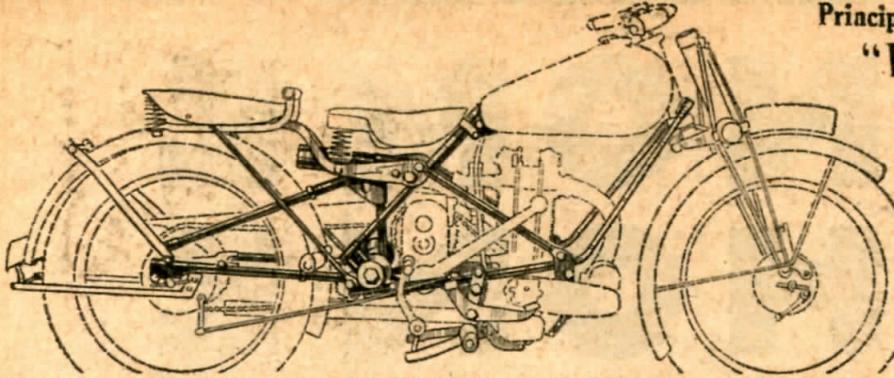
AUJOURD'HUI



B.S.A. 10, rue des Acacias, PARIS-17^e
Veuillez m'adresser gratis la collection des
Catalogues d'Art des Motos B.S.A. 1930.
M Rue Ville Dépt

CONFORT - CONFORT - CONFORT - CONFORT - CONFORT - CONFORT - CONFORT

CONFORT - CONFORT - CONFORT - CONFORT - CONFORT - CONFORT - CONFORT



Principes entièrement nouveaux

"BERCEUSES" CLÉMENT-GLADIATOR

- 1° Suspension treinée avant et arrière n'ayant pas d'autre fonction que d'assurer le confort
- 2° Transmission à rendement maxima parce que sans réaction sur la suspension et pas influencée par les oscillations causées par les inégalités du sol
- 3° Formidable rigidité transversale du cadre à articulation longue et treinée sans le plus possible, qui jointe à la parfaite adhérence des roues au sol assure une tenue de route extraordinaire.

RÉSULTAT:
Confort, Vitesse, Sécurité, Économie

CLÉMENT GLADIATOR
USINES 76, Grande-Rue, 76
Le PRÉ-S'-GERVAIS (Seine)

CONFORT - CONFORT - CONFORT - CONFORT - CONFORT - CONFORT - CONFORT

THE MOTORIST

41, Avenue des Ternes PARIS (17^e) 28, Rue des Acacias
— GALVANI 77-64 — — WAGRAM 12-20 —



LE NOUVEAU
Casque serre-tête
extra léger

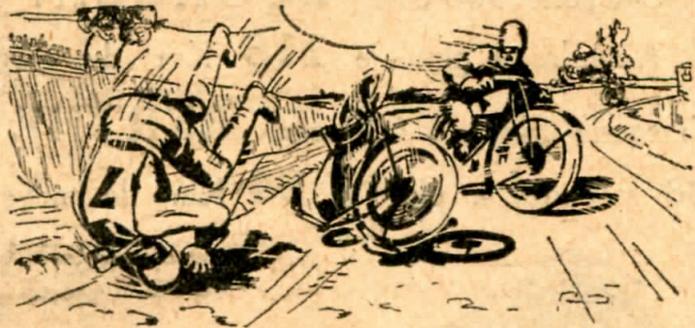
"MOTORIST"

est le plus solide
de tous les Casques
protecteurs.

VOTRE VIE
VAUT BIEN
UN CASQUE !...

Pensez - y !

Réclamer notre Catalogue



*Ce qui peut vous arriver, n'aura pas de
conséquences, si vous portez le Casque
serre-tête "MOTORIST"*

CADEAU!

Il est offert aux Lecteurs
de "MOTO-REVUE" un
paquet de...
LAMES DE RASOIR "FORAX"
du meilleur acier suédois et le Catalogue **MOTORIST**,
40 pages, 120 gravures, le tout expédié franco de port contre
5 francs en timbres-poste ou mandat remboursables
— par un Bon inséré dans le Catalogue. —



LE NOUVEAU
Casque serre-tête
extra-léger

"MOTORIST"

Assure votre VIE !...

*Est-ce une Économie de
ne pas se servir de ce
qui vous protège!*

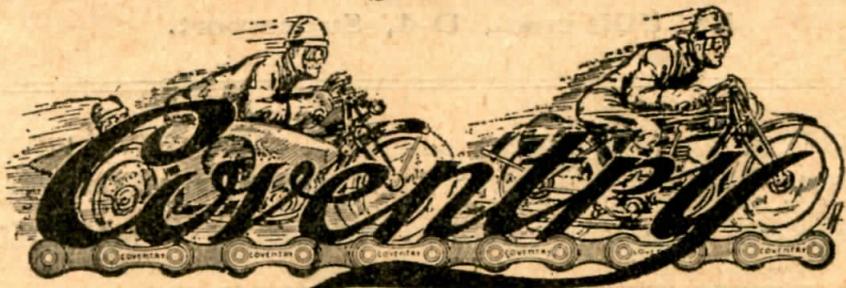
Venez nous voir !...

Démonstrations
de résistances
de nos Casques.

Réclamer notre Catalogue

NE ROULEZ QUE SUR CHAINES

MOTOCYCLISTES
SOUCIEUX DE VOTRE
SÉCURITÉ



SOUPLESSE
RÉSISTANCE
ÉCONOMIE

FRENCH CHAINS LTD, 59, Avenue de la Grande-Armée-P 1 313

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

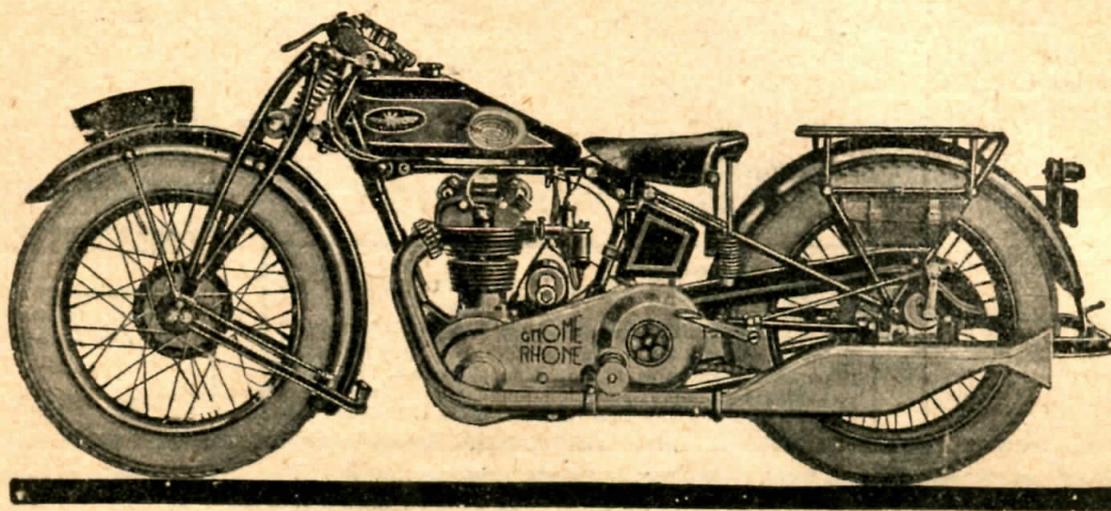
GNOME RHONE

COURSE de COTE du Boulevard MICHELET

(1 Km. DÉPART ARRÊTÉ)

Catégorie 500 cmc. **BOURGOIN**
en 31 secondes à plus de **116** Km. de moyenne

Catégorie Sidécars 600 cmc. **BERTHE**
en 38 secondes à plus de **94** Km de moyenne



La 500 cmc., D 4, Supersport.

SIÈGE SOCIAL :
34, Rue de Lisbonne - PARIS

MAGASIN de VENTE :
49, Avenue de la Grande-Armée - PARIS

SUCCURSALES : LILLE - LYON - TOULOUSE - MARSEILLE

Fondée en 1913

CAMILLE LACOME

Directeur-Fondateur

RÉDACTION, ADMINISTRATION
ET PUBLICITÉ

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

TÉLÉPHONE
CENTRAL 03-81 CENTRAL 08-24

C/C Postal 29.737

MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE
PARAISANT LE SAMEDI

Salle de Cours et de Réunions : 5, Rue Saint-Augustin, 5 PARIS 1^{er}

ABONNEMENTS

	UN AN 52 N ^{os}	SIX MOIS 26 N ^{os}
France et Colonies	45 fr.	23 fr.
Union postale	55 fr.	34 fr.
Autres Pays	34 fr.	43 fr.
Militaires	25 fr.	12 fr.

Toutes communications
chèques et mandats
doivent être libellés
"MOTO REVUE"

51, Rue Vivienne, 51
PARIS 2^e

Les maires et la circulation

Il serait injuste de mettre tous les maires de France dans un même panier. Il y en a de fort raisonnables, il y en a même de très bien informés des nécessités de la circulation. Mais pourtant, nous avons l'impression qu'il ne s'agit que d'une minorité, et que le fameux sens automobile ne s'est pas autant développé qu'on aurait pu l'espérer. Il y a encore d'innombrables villes et villages où la vitesse maximum autorisée est ridiculement faible, et on peut compter sur ses doigts ceux où le 30 à l'heure est permis. Il est bien rare qu'on dresse des conventions aux automobilistes et motocyclistes qui ont dépassé le 4 ou le 8 à l'heure prescrits en certains endroits, mais enfin il y a la possibilité de le faire. Un règlement doit être ainsi fait qu'il soit applicable, et qu'on l'applique. Quand il y a des règlements ridicules d'une part, et que, d'autre part, conscients de ce ridicule, les agents de la force publique ne les appliquent pas, on est en plein arbitraire.

Nous trouvons, aussi, dans pas mal de villes des restrictions ridicules. Il y a bien des villes à peu près mortes, où les pavés sont enchassés d'herbe verte, ou derrière les façades grises et les persiennes fermées, les gens mènent une vie larvaire. Cela n'empêche pas qu'elles ont des rues à sens unique. Rien n'est même dangereux comme certains pseudo-experts qui prétendent s'y connaître en matière de circulation et qui veulent appliquer à une ville déserte les systèmes de Paris, de Londres ou de New-York. Le sens unique peut être, dans certains cas une excellente solution, il peut éviter des accidents, mais encore faut-il que la circulation soit assez intense pour en justifier l'emploi, et qu'il soit réalisé d'une manière intelligente. Tout le monde se croit fondé à exprimer des opinions sur la circulation, tout comme les vieux habitués de café discutaient stratégie pendant la guerre ou comme le premier venu a des opinions pédagogiques. Le malheur est que certains, investis de pouvoirs municipaux, peuvent réaliser leurs conceptions.

Le résultat, c'est que les règlements relatifs à la circulation sont édictés au petit bonheur. De plus, il n'y a aucune espèce d'homogénéité dans cette réglementation. On ne peut se représenter que la circulation urbaine doit faire l'objet d'études spéciales et qu'il faudrait des ingénieurs de la route comme il y a des ingénieurs des chemins de fer. Un maire prend-il des arrêtés

concernant la circulation des trains passant dans la gare de sa commune ? Assurément, le grand nombre et les variétés diverses des usagers de la route compliquent la chose. Il y a des intérêts locaux ou des considérations de sécurité qui intéressent les maires, et il est absolument impossible de prévoir toutes les applications particulières d'un règlement; mais du moins, devrait-il y avoir de grands principes qui seraient appliqués dans tout le pays.

Les pouvoirs des maires en matière de circulation leur ont été attribués par la loi de 1884, c'est-à-dire à un moment où les routes n'étaient parcourues que par des véhicules à marche lente, des bestiaux, etc. Il y a quarante-cinq ans de cela ! La loi est une fort belle chose et très respectable, mais doit-elle être immuable au milieu de tous les changements qui s'opèrent dans la vie et dans l'activité des peuples. La loi ne doit-elle pas s'adapter à l'évolution économique ? Et devons-nous, en 1930, être assujettis à une loi de 1884 ? Nous ne le croyons pas. Au moment où l'organisation de la circulation dans les cités devrait être confiée à des spécialistes, devons-nous en laisser le soin à des maires qui souvent sont autophobes ou, même s'ils sont animés des meilleures intentions, sont, dans bien des cas, incompetents ? Il y a un code de la route qui, tout de même, fixe certaines règles générales et qui permettent sur toutes les routes de France et de Navarre de savoir ce qu'on a à faire. La circulation dans les villes soulève assurément plus de difficultés pour ne pas la laisser régler par l'incompétence des maires. Les difficultés n'existent d'ailleurs pas au même degré pour toutes les villes et lorsque le maire de petites villes à circulation peu intense veut singer Paris, cela est un peu exagéré.

Beaucoup de maires ne font pas d'auto de moto, et, dans ces conditions, leurs mesures risquent d'être arbitraires.

La nécessité de règlements aussi constants, aussi homogènes, efficaces sans être vexatoires et arbitraires, ne permet pas de laisser désormais aux maires la possibilité de prendre en matière de circulation tous les arrêtés qu'ils veulent. Il faudrait, ou bien limiter leurs attributions et fixer des règles générales bien nommer des commissions locales dans lesquelles figureraient des membres qualifiés des clubs régionaux.

SOMMAIRE

N^o 362

Samedi 15 Février 1930

La Galerie des Champions l'équipe Soyer	184
Propos d'un vieux moto- cycliste, par G. de Lava- lette	186
Claquement à froid, par H. P. Borestroke	187
On est toujours puni, par René Babel	188
Stroboscopie, par Regairaz Le Salon Belge (fin), par G. Detaille	189
Décarbonisation par liqui- des, par J. Mellier	194
Le Salon Italien, par Cap- orali	201
Moteurs équilibrés. I. par Deboriat	203
Le Cyclecar, par Violet ...	207
La Moto 1931, par Robert Sexé	210

La Galerie des Champions

Après les Six-Jours d'Hiver

Voici trois pilotes de Soyer qui se sont classés premiers ex-æquo en 500 cmc. Proal, Simon et Luc.





PAR-CI PAR-LÀ

J. P. M. O. S. T. R.

Jeunes gens et préparation militaire

Vous ne regretterez pas les soirées que nous vous offrons gratuitement et vous autres qui avez passé l'âge de la tenue bleu horizon, ce n'est certainement pas la modique somme que nous vous demanderons qui vous empêchera de venir vous instruire fort utilement.

Nous comptons sur une assistance des plus considérables pour nos prochains cours qui auront lieu :

Mardi 18 février : Avance à l'allumage, démontage et remontage d'une magnéto sur le moteur, réglage de l'avance.

Vendredi 21 février : Avance à l'allumage (suite de la séance précédente).

La magnéto qui influence tellement le moral de nos motocyclistes n'est pas comme on pourrait le croire *a priori*, un engin mystérieux, c'est au contraire une machine très simple qu'il suffit d'avoir vue en petits morceaux avec explications « à la clé » pour en saisir tout le fonctionnement et les pannes. Après cette démonstration, vous n'hésitez plus un seul instant pour vos pannes d'allumage, pas plus que vous n'hésitez à démonter ou à régler votre magnéto.

A mardi donc, le plus possible d'entre vous.

Changement d'adresse

M. Edmond Kahn qui, pendant 10 ans, collabora si activement à la direction des Etablissements Delheim, vient de transférer ses magasins à Paris et s'installe dans les anciens magasins de la bougie Nerka, 9, rue Belidor, donc aux Ternes et dans cette partie de l'avenue si motocycliste qui est située entre le boulevard Pereire et le boulevard Gouvion-Saint-Cyr.

Là comme précédemment, M. Edmond Kahn s'occupera de : Albion, Pilgrim, Terry, P. et H. Peace, Erkaté, des moteurs Sturmey, des repose-pieds « Superfect » et des sièges « Sitty ».

Il sera ainsi plus près que jamais des motocyclistes qui connaissent si bien le chemin de ce quartier où ils sont assurés de trouver tout ce dont ils ont besoin.

Magasin de vente Soyer

Nous portons à la connaissance de nos fidèles lecteurs et amis que M. Crosnier, qui tenait auparavant le Magasin de Vente, 6, avenue de la Grande-Armée, est toujours à la disposition de sa nombreuse clientèle dans le nouveau magasin transféré, 69, route de la Révolte, à Levallois-Perret (100 mètres Métro Porte Champerret).

Il présentera tout comme à la Grande Armée, les modèles si admirés depuis le Salon dernier et l'a cueilli le plus cordial leur est réservé tous les jours, dimanches et fêtes y compris.

La lanterne arrière J. L.

Accessoire qui retient l'attention par sa simplicité et son efficacité, la lanterne arrière J. L. fonctionne sans dynamo, sans batterie, sans pile, sans acétylène, sans installation spéciale et se monte en quelques instants sur le porte-bagage ou sur la plaque arrière : c'est le principe du crayon contrôleur de bougie.

L'ampoule est d'une durée éternelle, le gaz contenu dans la lanterne s'enrichit d'autant plus que l'ampoule sera en fonction.

Aussitôt la nuit venue, vous mettez le contact sur une bougie du moteur et tant que le moteur tourne, la lanterne J. L. donne une lumière rouge très visible, sans occa-

sionner aucune perte de force à l'allumage.

Eclairage ingénieux qui permet d'installer en quelques instants sur votre moto un feu rouge électrique qui ne coûte rien à l'usage et qui est d'un prix extrêmement modique.

Répondant à une demande d'adresse, les Etablissements A. M. O. nous informent qu'ils ont en magasin les lanternes Ar. J. L. dont la particularité réside en ce qu'elles fonctionnent par dérivation sur la bougie du moteur.

De source autorisée

Nous apprenons que, grâce à ses nouvelles installations ultra-modernes, la Maison Sarolea à Herstal peut, dès à présent, livrer dans la huitaine n'importe quel type des motocyclettes de sa fabrication, à savoir : les 350 et 500 cmc. Touriste, 350 cmc. Sport, la 500 cmc. Supersport, ainsi que la nouvelle 500 cmc. Racing, toutes deux à double tube d'échappement.

Cette nouvelle réjouira tous ceux qui ont porté leur choix sur cette marque et nous les engageons à passer leurs ordres d'achat avant l'affluence du début de saison, que chaque année provoque des retards dans la livraison.

Un stock formidable

La saison approche. Tout l'hiver, les motocyclistes ont étudié, disséqué les catalogues, hésité et finalement se sont décidés pour une marque, une cylindrée à leur choix.

Puis, les beaux jours sont venus, les hésitations de dernière heure, portant sur les détails, sur le choix des accessoires, ont retardé d'autant la commande ferme.

Comme tous les motocyclistes opèrent de même, tous sont surpris à la fois par les premiers rayons de soleil et tous se précipitent avec ensemble, à la dernière minute, pour acheter, les stocks sont épuisés en un tournemain, les magasins se vident, le réapprovisionnement se fait attendre et les motocyclistes languissent, réclament, se lamentent et voient d'un œil désespéré, le soleil dominical et les camarades qui filent vers la campagne, alors qu'eux-mêmes, par leur imprévoyance en sont réduits au footing...

Mais quelqu'un a pensé à eux : une puissante organisation de vente a accumulé dans de vastes annexes un stock formidable de motos de toutes marques et de toutes cylindrées prêtes à prendre la route : ce magnifique approvisionnement est dès à présent constitué et le Palais de la Nouveauté pourra, pendant tout le printemps, répondre à toute demande urgente et satisfaisante, sans retard, les acheteurs les plus pressés.

C'est certainement cette célérité dans la livraison, jointe à ses uniques conditions de crédit, qui font que le Palais de la Nouveauté voit une si constante affluence dans son Stand, véritable salon permanent de la moto, où chacun peut venir se documenter et comparer entre elles toutes les marques et toutes les catégories.

Garage gratuit

Le garage est la bête noire des motocyclistes. Dans certains quartiers, les prix sont prohibitifs, dans d'autres, les garagistes n'acceptent pas les motos. S'il n'en est pas toujours ainsi, et dans tout Paris, et si l'on trouve bon nombre de garagistes accueillants, il n'en existe pas moins que certains futurs motocyclistes ont dû abandonner leur projet à la suite de démarches infructueuses en vue de garer leur future machine.

C'est pour remédier à ces inconvénients que Henry, l'agent de Soyer, Terrot, Dollar, Styl'son, proche de la porte d'Italie, consent un an de garage gratuit à chacun de ses acheteurs. Nul doute que la sélection des marques qu'il représente et ses conditions de vente, ne lui attirent une clientèle reconnaissante de l'effort qu'il fait pour la satisfaire.

Cher Ami lecteur.

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

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

Tu me payes 25 sous... tous les samedis. Et pourtant...

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

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

Tu me recevrais dès ma parution sans avoir à courir après moi : le vendredi à Paris.

Je ne te coûterais que 16 sous.

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

Allons, abonne-toi aujourd'hui même pour 1930.

TA MOTO REVUE.

Nebil Dino part en voyage d'études

Nous apprenons que Nebil Dino va partir en voyage d'études la semaine prochaine. Il montera un superbe sidecar super-sport Monet et Goyon. Il s'embarquera pour Tunis et de là il rayonnera sur toute la côte, par Alger, et jusqu'au Maroc. Il remontera ensuite par l'Espagne et le Portugal. Il compte que son voyage d'études durera deux mois. Nebil Dino nous a promis de nous faire un récit périodique circonstancié sur son voyage et nous sommes persuadés par avance qu'il saura intéresser nos nombreux lecteurs et amis.



Un coup d'escopette

A propos des Six jours, les internationaux les « Six Days », pas ceux « d'Hiver », un très sportif confrère (dans le sens de combatif) flanque un coup d'escopette terrible à un commissaire français et membre — important — du Comité de l'U. M. F.

Que ces messieurs se détestent, cela est très net ; mais pourquoi reprocher à un commissaire de course, au futur directeur de la Course des futurs « Six Days » de n'être pas un... orateur ?

Fichtre ! il ne s'agit pas en pareille occasion de « lâusser », mais bien de travailler ! Voyez-vous un reporter « sacquant » à fond un arbitre de football parce qu'il se serait mal tiré d'un petit speech en fin de banquet ?

D'ailleurs, si l'on peut conseiller à certaines compétences de l'organisation de se taire, rassurons vite les journalistes en question : les « Six Days » même disputés en Allemagne, en Autriche, en Italie, en Suisse, ne manquent pas d'orateurs... anglais.

Tout y est anglais, même les vainqueurs... habituellement !

Si l'on peut souhaiter que 1930 fasse exception à ce point de vue, je me félicite, quant à l'organisation française, de voir choisi comme pivot un sportsman qui possède à mes yeux les qualités suivantes : Sait lire un règlement, est sévère et même un peu « dur » dans l'application, connaît les épreuves de motos, n'est inféodé à aucune marque, dispose de son temps, a fait déjà pareille besogne, enfin, s'il n'est pas un brillant causeur... parle anglais !

Dieu ! qu'il y a, en motocyclisme, des gens « meuchants » : exemple... ce qui suit :

Un coup dur pour l'amateurisme

Allons bon, voilà qu'il y a même en Angleterre de faux amateurs !

Printemps, penchez-vous !

Mes premières chroniques ici même ont déjà fait connaître quelques-unes de mes opinions sur l'amateurisme français : l'histoire des faux amateurs disqualifiés en Angleterre m'amuse énormément et, comme je ne suis pas absolument égoïste, je vais me per-

propos d'un vieux moto cycliste

mettre de discuter leur marotte avec les partisans — en France — d'une catégorie amateurs, afin que l'on puisse s'amuser un peu ici aussi !

Si l'on en croit les dirigeants intéressés, il y a de vrais amateurs notamment au M. C. F. à Marseille, dans le « Nord », peut-être à Lyon etc...

Patte blanche

Que faut-il aux yeux des farouches (?) partisans de la blanche hermine pour être amateur ? Ceci :

1^o Ne pas travailler « dans » la moto ou l'auto.

2^o Etre propriétaire de sa machine.

3^o Ne pas laisser faire de publicité sur son nom.

Ayant ainsi montré trois pattes blanches, l'on peut être sacré amateur : ce n'est pas... cher !

Laissons donc de côté l'injustice qui consiste à frapper d'ostracisme une catégorie de travailleurs qui peut être pour le moins aussi honnête que toute autre catégorie de citoyens et je vais ensuite prouver que les précautions 2^o et 3^o ne... prouvent précisément rien !

Hypocrisies officielles

Qu'on me permette tout d'abord cette déclaration : il n'entre aucunement dans mon esprit de discuter la foi ou la bonne foi des amateurs « reconnus » comme tels. Ils sont — eux — hors de cause. Ils peuvent être des convaincus, parfaitement désintéressés et de très purs amateurs, mais l'on n'en sait rien, tout est là !

Donc : est-ce être réellement propriétaire de sa moto que de présenter une carte grise à son nom ?

Certainement, non !

L'on peut avoir reçu « gratis » une belle moto et si, alors, l'on en est bien (à tous points de vue) propriétaire, on n'est plus amateur, précisément parce que la moto vous appartient... à bon compte !

En supposant des choses plus normales, le constructeur prête la moto, le pilote la déclare à son nom et voilà pour un point de carte grise, aussi naïf que cocasse !

Publicité directe

Je vous attendais là, ô purs qui me lisez ! Quel intérêt, direz-vous, le constructeur peut-il avoir à prêter, ou donner, ou vendre à prix de faveur, une moto, s'il ne peut pas

« faire » de publicité sur les résultats obtenus par son poulain déguisé en amateur ?

C'est bien là l'objection qui vient à l'esprit, c'est même là l'unique rempart des partisans de l'amateurisme, n'est-ce pas M. Printemps ?

Eh ! bien, ne croyez-vous pas énorme, efficace, directe, intéressante au plus haut point pour un constructeur, la présence dans un grand club d'un homme et d'une machine A LUI ? Une victoire de cet homme et de cette machine n'est-elle pas capitale comme influence dans ce « milieu » de motocyclistes, tous acheteurs en substance ?

Cette publicité directe par le fait n'est-elle pas commentée verbalement par les agents intéressés, tout autant que colportée bénévolement, par les admirateurs, bientôt les imitateurs du champion ?

On dit : « C'est « Truc » sur sa « Machin » qui a gagné », C'est une excellente référence, et, qu'elle ne soit pas imprimée dans les « canards » le lendemain, n'enlève rien au profit du constructeur ou de l'agent local avisé qui sait utiliser les services d'un « pur » amateur.

Bien sûr pour que « ça rende » il faut que le « milieu » soit dense. C'est sans doute pourquoi l'on trouve surtout de « vrais » amateurs dans pas mal de clubs.

Soyons francs !

Ah ! non ! Plus j'y réfléchis, moins j'approuve cette hypocrisie officieuse concernant la réglementation — sans règlement officiel, ne l'oublions pas ! — des amateurs — indépendants.

oyons francs avec nous-mêmes, et créons une catégorie supérieure de « professionnels » et une deuxième catégorie de « recrutement » qui sera réellement composée d'« Indépendants ». Il y aura, en cette dernière, plus de « pattes » noires de mécanos et moins de « pattes blanches », mais la sincérité y gagnera et le sport motocycliste itou.

Amateurs passés

S'il le fallait, des exemples pourraient être pris, nombreux, dans le passé, d'amateurs déguisés d'abord, devenus ensuite de vrais champions et avouant... n'avoir jamais acheté une seule moto ! Et je trouve cela très bien — surtout leur aveu — mais que penser de la politique de la tête sous l'aile (en mettant les choses au mieux) de ces dirigeants s'entêtant à voir blanc ce qui n'est que... carte grise.

G. DE LAVALETTE.

Le Claquement à froid

H.-P. BORESTROKE



si votre moteur imite
ces danseurs,.....

Le claquement à froid est extrêmement irritant et, quand on n'y est pas habitué, il crée une certaine appréhension. Des efforts ont certainement été faits pour l'atténuer, mais il subsiste encore sur un bon nombre de moteurs. Les moteurs de voiture n'en sont eux-mêmes pas exempts et nous entendions l'autre jour un quatre-cylindres qui n'avait pas fait plus de 8.000 kilomètres, avait été soigneusement rodé et lubrifié, et qui jouait néanmoins des castagnettes comme une danseuse espagnole. Même à chaud, ce bruit ne disparaissait pas. Pourtant, dans un moteur de voiture, la température de fonctionnement est moindre que dans un moteur de moto, en sorte qu'on peut réduire le jeu du piston et, d'autre part, la chemise de circulation d'eau assourdit les bruits internes. Il y a bien des artifices pour réduire le bruit des pistons. Nos lecteurs connaissent en particulier les pistons composites, alliage léger pour le fond du piston et aussi pour la jupe du piston ; on pourrait *a priori* craindre que ce système mixte puisse se disloquer, mais c'est une crainte vaine et ces pistons se comportent à l'usage de la manière la plus satisfaisante. Leur seul inconvénient est un prix plus élevé.

Un piston est l'organe le plus malmené dans un moteur et nous craignons que ces fentes ne l'affaiblissent. On ne doit pas oublier cependant que la partie inférieure du piston ne sert que de guide et que la partie supérieure y compris les bossages d'axe de piston, est seule vraiment éprouvée.

Il faut même, avec un piston de fonte, un certain jeu qui peut être, par exemple, le millième du diamètre. Ce jeu est nécessaire, tout d'abord parce que le piston est porté à une température plus haute que le cylindre, et ensuite, parce qu'il faut le même espace occupé par la pellicule d'huile. Mais, avec un piston en fonte, cette pellicule compense, pour ainsi dire, le jeu à chaud et empêche les chocs du pistons contre les parois du cylindre. Le claquement ne fait son apparition qu'après une certaine usure, et généralement alors est, avec le piston en fonte, accompagné de remontées d'huile : l'ovalisation du cylindre nécessite un réalésage. Avec le piston en aluminium (ou plus exactement en alliage léger), le jeu est plus grand, trois fois pour les anciens pistons, une fois et demie au moins avec les nouveaux.

Si on prévoit un jeu tel que, lorsque la température normale de fonctionnement est atteinte, le jeu soit juste suffisant pour laisser subsister la pellicule d'huile, il résultera qu'aux températures supérieures à cette température normale, le jeu ne sera plus suffisant et le piston « serrera ». Dès qu'on demandera un

effort à la machine pour atteindre une vitesse élevée, ou gravir une rampe, on aura l'impression que le moteur peine, et si l'on persiste, il calera. On s'efforce néanmoins de monter les pistons neufs avec un minimum de jeu, et quand on pousse une machine neuve, il est à peu près fatal que le piston « serre ». Il n'en résulte, d'ailleurs, la plupart du temps, pas trop de mal, car il ne s'agit pas d'un grippage caractérisé. Quand le moteur a est refroidi et qu'ainsi le jeu est redevenu normal, on peut repartir. Le coincement ne s'opère d'ailleurs qu'en quelques points qui, soit du fait d'un usinage imparfait, soit de la déformation du piston, sont plus protubérants. N'hésitez donc pas après cinq ou six cents kilomètres de démonter le cylindre et d'examiner le piston. Abattez à la lime douce, et d'une main extrêmement légère, les points brillants du piston. Cela est préférable à tous les rodages. Surtout ne rodez jamais à l'émeri, mais n'employez que de la pâte à polir l'argenterie.

Un moteur neuf peut être à peu près exempt de claquement (surtout à chaud) ; mais, après un certain kilométrage, le claquement apparaît. Cela, dans certains cas, est assez rapide. Faut-il en conclure que le moteur a besoin d'une révision immédiate. Il ne faut rien exagérer. Le claquement apparaîtra généralement quand on demande un effort au moteur, au démarrage par exemple. Il ne doit d'ailleurs pas être confondu avec la détonation qui résulte d'un excès d'avance. Puis il s'accroîtra et on le constatera en côte. Nous avons d'ailleurs connu bien des moteurs qui battaient la breloque, mais possédaient encore un rendement exceptionnel. Deux symptômes sont plus graves : les remontées d'huile anormales. Il y a des moteurs qui ont toujours une tendance à remonter l'huile, particulièrement les moteurs de sport, où on laisse au piston un jeu assez grand ; mais un moteur de caractéristiques moyennes, dont le piston porte un segment rouleuse efficace, ne doit pas, en marche normale remonter l'huile. Nous supposons, bien entendu, que le graissage est normal, l'huile de viscosité appropriée, et la température normale.



c'est sûrement
qu'il fait un froid
de canard

L'été dernier, par exemple, la chaleur torride rendait l'huile si fluide que des remontées d'huile étaient à peu près inévitables. On pouvait constater, avec les graissages sous pression, une diminution considérable de cette pression. Mais si, par une température de 15 à 20 degrés, à une allure modérée, sur un parcours peu accidenté, les remontées d'huile sont accusées et la consommation d'huile supérieure à la normale, il y a une ovalisation déjà accusée à laquelle le remplacement des segments ne remédiera que pour peu de temps. Le symptôme le plus grave est bien entendu la perte de compression. Encore faut-il s'assurer qu'elle n'est pas due aux soupapes et même, ce qui est fréquent, à une bougie mal vissée ou à un joint de bougie défectueux. Dans les moteurs de voitures, si on enlève le reniflard et si on écoute, alors que le moteur tourne au ralenti, on entend fort bien la fuite des gaz le long des pistons. Pour un moteur de moto, il est en fait très difficile de diagnostiquer. Si l'on fait fonctionner le moteur, le bruit empêche d'entendre le souffle des gaz. Si les soupapes sont étanches ainsi que le joint de bougie et qu'on ait aucun doute à cet égard, on peut cependant en pesant sur le kick-starter s'assurer de la compression.

En somme, le claquement du piston est un phénomène plus désagréable que grave. Certains moteurs en sont affligés dès le début de leur existence ; sur d'autres, il apparaît après quelques milliers de kilomètres. A froid on peut dire qu'il est presque normal avec les pistons en alliage léger, et qu'il peut être négligé. On le percevra d'autant mieux que l'échappement et le bruit de la distribution seront plus atténués. S'il persiste à chaud, il ne doit causer d'inquiétude que s'il est accompagné d'une consommation d'huile excessive. Encore, ce symptôme ne peut être perçu avec les pompes à débit fixe. Des remontées d'huile anormales, dans des conditions usuelles, avec encrassement des bougies, indiquent un jeu déjà excessif. Les pertes de compression et la chute du rendement sont la dernière étape. Le remplacement des segments n'est qu'un remède momentané, car, malgré leur élasticité, les segments porteront mal dans un cylindre ovalisé. Nous estimons qu'un moteur moderne ne doit pas avoir besoin d'un réalésage avant 25 ou 30.000 kilomètres.

les contes de moto-revue

on est toujours



Elle : bonne « mère » réjouie, plantureuse : on devine, à sa façon « d'installer » son manteau de vison, que son seigneur et maître doit être « affligé » d'une toute récente fortune.

Lui : le prototype de... l'ancien pauvre ; bouchon de carafe au doigt, une perle « grosse comme ça » à la cravate, un havane au bec : il ignore qu'on doit « d'abord retirer la bague avant d'allumer le cigare.

Devant eux une luxueuse conduite intérieure qui fait des épaules dans la cour de la petite hostellerie où les Dupont-Durand ont « consommé » une chère fastueuse. Les Dupont-Durand, café dégusté, savourent un vieil armagnac.

Dans la même cour de la petite hostellerie, mais un peu plus loin, deux jeunes femmes identiquement vêtues : manteau de cuir, culotte encadrant le fin genou, bottes de cuir fauve. Des... prisonnières ? Que non pas ; il suffit de contempler une minute leur regard droit, net, clair, un tantinet moqueur, leur allure franche... et la moto qu'elles chevauchent, pour comprendre que ce sont là deux sportswomen, deux sœurs peut-être, qui préfèrent, à l'atmosphère polluée du dancing, le grand air vivifiant de la route.

Les deux jeunes femmes s'approchent : « Pardon, Madame ; Monsieur ne pourrait-il point nous céder un bidon d'essence ? Nous sommes parties un peu à l'étourdie ce matin et avons oublié de faire le plein ; tant et si bien que nous craignons fort de nous trouver à court et de ne pouvoir joindre la ville proche où nous aurions opéré notre ravitaillement ».

Dupont-Durand intervient : « Regrets ! Mesdemoiselles ! Regrets ! Je n'ai pas un seul décollitre disponible. La prochaine fois, faudra y regarder de plus près. C'est comme ça qu'on fait son apprentissage ! »

Les deux jeunes femmes s'en sont allées. Alors, Dupont-Durand « rigole », suivant son expression favorite.

« Non mais... t'as vu ça, Eudoxie, comment que je leur y ai donné une leçon sans avoir l'air d'y toucher. Je te demande un peu : des femmes « en moto » maintenant. Laisse-moi rire.

« D'abord la femme c'est fait pour rester chez soi... ou pour suivre son mari... quand elle en a un. Et puis, je suis pas fâché de les voir rester en carafe avec leur espèce de sale moto-cyclette. Ah la ! la ! si j'étais quelque chose, comment que je les supprimerais ces engins-là ; ça prend des airs de vous narquer sur la route, ça...

Timide, Mme Dupont-Durand objecte : « Pourtant mon ami, tu pourrais avoir le geste facile puisque nous avons quatre bidons de réserve dans les coffres ! »

« Tu n'y connais rien ! coupe Dupont-Durand. Je veux pas leur donner d'essence, d'abord parce que c'est des motocyclistes et que je les ai en horreur ; ensuite, parce que c'est des femmes et qu'elles sont pas à leur place à faire de la conduite. Ou alors elles ont qu'à apprendre.

« Quand j'ai acheté ma voiture, moi, je ne me suis pas occupé que de savoir tenir le volant. Moi, je sais changer une roue, nettoyer un carburateur. Moi, quand je suis regardé si j'ai assez d'eau, assez d'huile, assez d'essence... et j'embête pas les voisins, moi !

« Moi, je connais ma voiture... et j'ai besoin de personne ! »

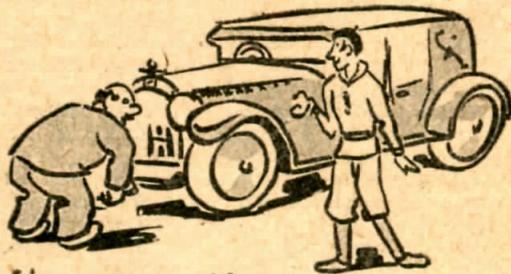
Une heure après. Les deux jeunes femmes qui ont trouvé automobiliste plus obligeant que Dupont-Durand s'apprennent à repartir lorsqu'elles sont arrêtées par le début d'une scène qui promet d'être réjouissante.

Dupont-Durand s'est installé lourdement au volant de « sa » voiture. Appel au démarreur : zhou ! zhou !! zhou !!! Le moteur reste sourd.

Bis ! zhou ! zhou !! zhou . !! La sérénade dure ; les appels se répètent sans plus de succès. Dupont-Durand s'inquiète, descend et essaie de lancer à la manivelle. Une fois,



- Voulez-vous me céder un bidon d'essence ?
- Non j'veux pas !



Si vous mettiez le contact, tout de même !

deux fois, trois fois, dix fois, vingt fois : efforts superflus. Dupont-Durand se sent rougir, ce d'autant plus que, narquoises, les deux jeunes femmes ne le quittent pas des yeux.

« Je parie que c'est ce cochon de carburateur ! » grogogne notre homme ; et le voici démontant la cuve, soufflant dans les gicleurs. Rien !

« C'est le tuyau d'arrivée, alors ? » Pas davantage, car le tuyau d'arrivée arrose généreusement les mains de Dupont-Durand.

Alors Dupont-Durand s'affole. Les bougies qui ne donnent pas ? la magnéto qui s'est décalée ? A nous la clef, le marteau, le tournevis. Dupont-Durand « fait de la mécanique » à tours de bras.

Suant, soufflant, ahant il s'enfuit dans les profondeurs du capot, visite, sonde, explore, se relève la face balafrée de traits noirâtres, les mains gantées de cambouis, piteux, ridicule... et s'en rendant parfaitement compte.

Alors l'une des jeunes femmes s'approche :

« L'essentiel, Monsieur, quand on fait de l'auto n'est pas d'avoir de l'essence ; c'est de savoir faire partir le moteur. Remontez votre petit bazar ; mettez le contact — ce que vous avez oublié de faire — et votre voiture reconnaîtra, alors, qu'elle est entre les mains de quelqu'un... qui n'est pas un apprenti ! »

Dupont-Durand a murmuré un mot qui, à distance, pouvait être pris pour : « Merci... »

René BABEL.



merci.

Stroboscopie

Pour merveilleux que soit l'œil, il lui est impossible de détailler des mouvements d'une durée d'un dixième de seconde. La photographie instantanée a permis partiellement de remédier aux défaillances de notre œil et, avec l'appareil Sigriste par exemple, on a pu prendre des instantanés au cinq millièmes de seconde. Le cinématographe est devenu lui aussi un merveilleux moyen d'investigation, surtout depuis que des perfectionnements optiques et mécaniques aux appareils et l'accroissement de rapidité des émulsions ont permis la prise de vues au ralenti (celles-ci sont en effet des vues prises à une cadence accélérée et décomposent un mouvement en beaucoup plus de phases qu'une prise de vues habituelle). Le cinématographe rend d'ailleurs de très grands services en mécanique. Néanmoins, dans pas mal de cas, il est plus pratique d'avoir la vision directe du phénomène et cela est rendu possible grâce au stroboscope, à condition toutefois qu'il s'agisse de mouvements périodiques. C'est heureusement le cas des mouvements d'une machine. Le stroboscope est actuellement très employé dans l'industrie et sert aussi bien à étudier le fonctionnement des organes d'une locomotive que celui d'un métier à tisser ou d'un moteur à explosion.

Le stroboscope utilise le phénomène depuis longtemps connu de la persistance des impressions lumineuses sur la rétine. Ces phénomènes ont été, en particulier, l'objet des recherches d'un grand savant belge, Plateau, qui y laissa d'ailleurs héroïquement la vue. Ces travaux furent d'ailleurs le point de départ de l'invention du cinématographe qui, lui aussi, est basé sur la persistance des impressions rétinienne. Dans le cinéma, en effet, les images progressent par saccades avec un temps d'arrêt entre chacune d'elles. Nous voyons donc, qu'on nous passe l'expression, une succession d'images momentanément immobiles, et c'est parce que chaque image persiste sur notre rétine que nous avons, malgré ces interruptions, l'impression d'une continuité. Si la cadence de projection est abaissée, il vient un moment où nous percevons très bien le temps d'arrêt entre chaque image.

Sur une roue qui tourne, attachons un ruban. Si la vitesse de rotation de la roue est assez élevée, un millier de tours à la minute par exemple, nous verrons le ruban comme une traînée colorée autour de la roue. Mais supposons maintenant une petite fenêtre pratiquée dans un disque plein qui nous cachera la roue et un système d'obturation qui ouvrira cette petite fenêtre à chaque tour au moment où le ruban passe devant elle. La série d'impressions causées à notre œil par les apparitions successives du ruban se renforceront et, comme à chaque passage, le ruban aura occupé la même position, il nous apparaîtra nettement et semblera immobile. Supposons maintenant que le moment d'ouverture de la fenêtre n'ait pas lieu toujours au même moment par rapport au passage du ruban, et qu'il y ait un léger décalage. Si le ruban passe mille fois par minute, la fenêtre sera démasquée par exemple mille et une fois. Cela veut dire qu'à chaque passage, le ruban sera, par rapport à l'ouverture de la fenêtre, en retard d'un millième de minute, ou autrement dit qu'en mille tours de roue il enlèvera ne s'être déplacé que d'un tour. Il nous semblera tourner à un tour à la minute, ce qui nous permettra de l'observer très aisément en tous les points de sa course.

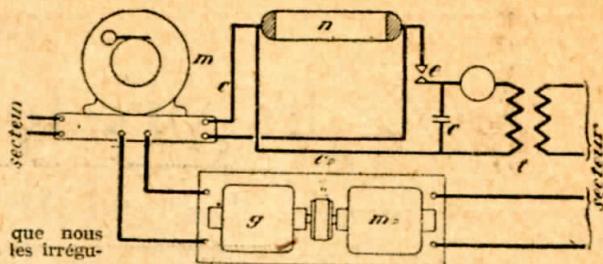
Par ce même procédé examinons une came attaquant une queue de soupape. La levée, l'ouverture et la fermeture de la soupape occuperont un millième de minute par exemple. Grâce au stroboscope, nous verrons ces différents mouvements s'effectuer en

une minute, c'est-à-dire que nous pourrions constater toutes les irrégularités qui se produiront.

En fait, il n'est guère possible de réaliser commodément un stroboscope de ce type. Quoi qu'on fasse, la durée d'ouverture de la fenêtre est appréciable et, pendant ce temps, l'objet observé s'est déplacé d'une manière sensible, en sorte qu'il laisse une image un peu floue. Quant à éduire la durée d'ouverture, on est arrêté par deux sortes d'obstacles, des obstacles mécaniques de même nature que ceux qui empêchent de dépasser avec les obturateurs d'appareils photographiques certaines vitesses d'instantanés, et d'autre part l'insuffisance de l'éclairage, le temps trop court ne permettant pas aux rayons lumineux réfléchis par l'objet d'impressionner suffisamment notre rétine.

Un autre procédé consiste à laisser l'organe à observer dans l'obscurité ou au moins dans la pénombre. Une ampoule électrique s'allume à chaque tour et avec un léger décalage. Le résultat, c'est que toutes ces impressions s'ajoutent comme tout à l'heure et que nous avons encore l'illusion du fonctionnement ralenti. Il serait peu pratique de faire commander l'interrupteur par la machine à observer. On a donc recouru à un mécanisme indépendant constitué par un interrupteur électromagnétique dont on peut régler la période de vibrations. On peut encore employer une boîte dans laquelle se trouve une forte ampoule électrique. Cette boîte est fermée par un disque fixe muni d'une fente. Un autre disque mobile porte, lui aussi, une fente et ainsi, quand les deux fentes se trouvent en présence, un faisceau lumineux est dirigé sur l'objet à observer. L'inconvénient que présentent ces appareils, c'est que la durée d'éclairage n'est pas négligeable et qu'ainsi le déplacement de l'objet, pendant ce temps d'éclairage, se traduit par une image insuffisamment nette.

Plus perfectionnés et beaucoup plus pratiques sont les appareils qui emploient des ampoules à gaz dérivées du tube de Geissler. On peut concevoir qu'une de ces ampoules alimentées par une bobine d'induction de Ruhmkorff donnera autant d'éclairs que le trembleur de la bobine provoquera d'interruptions du courant primaire. Il suffira donc de régler le trembleur pour obtenir une périodicité convenant au mouvement à observer. On emploie particulièrement pour cet usage des tubes à néon. Les perfectionnements ont surtout porté sur ce qu'on appelle le synchroniseur qui remplace le vieux trembleur de la bobine de Ruhmkorff qui ne permettait pas un réglage assez précis de la période d'éclairage. On utilise en particulier dans le stroboscope Guillet et Bertrand, construit



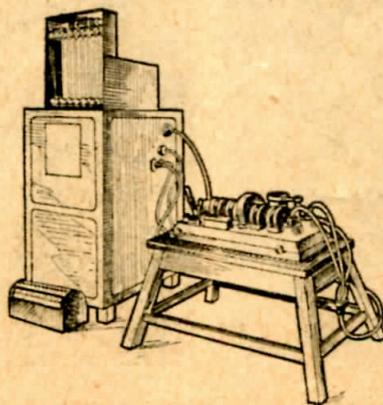
par la maison Lepaute, comme vibreur une corde qui commande un contact à mercure. On conçoit qu'il est très facile, en faisant varier la longueur de cette corde vibrante, de régler très exactement, et dans des limites très larges, la période d'interruption du courant primaire et par conséquent de l'illumination du tube. Ces appareils à tube ou ampoule à gaz donnent déjà un éclairage beaucoup plus intense et sont susceptibles de rendre de gros services pratiques. Néanmoins on constate les défauts suivants. C'est tout d'abord la nécessité, si on ne veut pas détériorer rapidement les vis ou les contacts du rupteur, de ne se servir que d'un courant primaire peu puissant. L'éclairage manque donc un peu d'intensité. En second lieu, la rupture du courant primaire n'est pas rigoureusement instantanée et il s'ensuit que l'éclair qui jaillit entre les électrodes de la lampe a une durée assez courte mais non négligeable, en sorte qu'il en résulte nos courons grand risque de n'avoir que des images légèrement floues.

Le Stroborama

Ici le courant destiné à l'éclairage est indépendant de l'appareil synchroniseur. Il s'ensuit que le courant d'éclairage peut être aussi puissant qu'on le désire mais que, d'autre part, il ne peut être question de courant induit provoqué par la rupture du courant primaire. Or un courant à très haut voltage est naturellement indispensable au fonctionnement des tubes à néon ou autres gaz. Comment est-on parvenu à tourner cette difficulté? Un groupe dynamo-génératrice produit un courant qui charge un condensateur de faible capacité. D'autre part, le synchroniseur produit la décharge du courant emmagasiné dans le condensateur, et l'envoie dans un circuit primaire d'un transformateur à haute fréquence. La tension est alors suffisamment élevée pour le fonctionnement du tube à gaz raréfié. En somme, le perfectionnement essentiel, c'est ici le condensateur, qui a le double avantage de remplacer le mécanisme délicat du rupteur par le simple contact du synchroniseur et, en second lieu, de permettre, pour l'alimentation du circuit primaire, l'emploi d'un courant à voltage élevé. L'allumage est d'ailleurs pratiquement instantané. D'autre part, les tubes à néon donnent une lumière rouge qui se distingue fort bien de la lumière du jour en sorte que l'observation peut être faite sans recourir à l'obscurité.

Les emplois du stroboscope, et plus encore du stroborama, sont innombrables. Nous signalerons tout à l'heure l'étude d'une distribution. On peut ainsi constater si les poussoirs restent en contact avec les cames et modifier le profil des cames, la force des ressorts et déterminer expérimentalement et d'une manière absolument certaine le meilleur type de distribution. On peut aussi, et il suffit d'une simple fenêtre dans le carter du moteur d'expérience, voir comment se comportent bielles et vilebrequins, voir s'ils fléchissent, s'ils vibrent et à quel régime. On peut aussi examiner comment sont projetées les gouttelettes d'huile qui, sur la plupart des moteurs, constituent l'unique graissage du cylindre et du piston. Il est possible d'étudier des écrans ou des dispositifs qui égalisent le graissage. Vouloir voir comment se comporte une chaîne? Le stroboscope est immédiatement là pour nous le dire. Grâce au stroboscope, la carburation peut elle aussi être étudiée. Nous voyons, par une fenêtre ouverte dans le carburateur ou dans la tubulure d'admission comment l'essence se mélange à l'air, les endroits où elle se condense, etc...

REGAIRAZ.



Un stroborama.

Après les Six-Jours d'Hiver 1930

Les petits Difficiles ont déclaré...

La presse automobile et motocycliste a été presque unanime à reconnaître et le succès de nos Six-Jours d'Hiver et la valeur de cette démonstration. Un de nos confrères affecte pourtant de ne considérer notre épreuve que comme un demi-succès. Nous n'avons pas à rechercher les raisons de cette attitude, mais il doit y rentrer un peu de dépit. N'est-ce donc rien que cinquante concurrents ? Certes ! s'il s'était agi d'une petite promenade de santé sur des routes parfaites, avec un règlement très souple et des contrôles plus souples encore, il est probable que nous aurions eu encore plus de partants. Mais à quoi cela aurait-il servi ? A faire une publicité tapageuse et c'est tout. Le but de toute épreuve est d'améliorer les véhicules actuels et notre règlement est dur et sévèrement appliqué. D'autre part nos concurrents savaient-ils quel temps il ferait au moment du départ ? Et d'ailleurs même par beau temps, la longueur

des parcours et les moyennes imposées ne donnaient-elles pas du fil à retordre. Que ceux qui estimaient que les Six-Jours étaient faciles en fassent autant. Même en été, les Six-Jours seraient une épreuve dure. Et que dire de la véritable course de Montlhéry, qui achevait de sonner les concurrents et les machines ? Mais nos petits difficiles déclareront que le pourcentage des arrivants et des non pénalisés est trop grand pour que l'on puisse prétendre que le règlement soit dur. Le pourcentage des médaillés a été, il est vrai, très élevé. Faut-il en conclure que le temps favorable en a été cause ? Nous ne le croyons pas. Même par mauvais temps nous croyons que le déchet eût été également très faible, et eût été dû bien plutôt à des chutes qu'à des incidents mécaniques. Une machine moderne fonctionne très bien en effet sur des routes boueuses et dans des conditions atmosphériques défavorables. Il y a

mille et un trucs pour cela, et même sous une carapace de boue une machine fonctionne. Les moyennes et les parcours ont, sur routes normales, une plus grande importance que la pluie ou le froid. Il faut des conditions en somme anormales comme la neige et le verglas pour vraiment rendre la tâche des concurrents presque impossible. Bref, les constructeurs et les concurrents savaient fort bien que les Six-Jours étaient très durs, et certains pensaient même que l'épreuve de Montlhéry était si pénible que peu de machines y résisteraient.

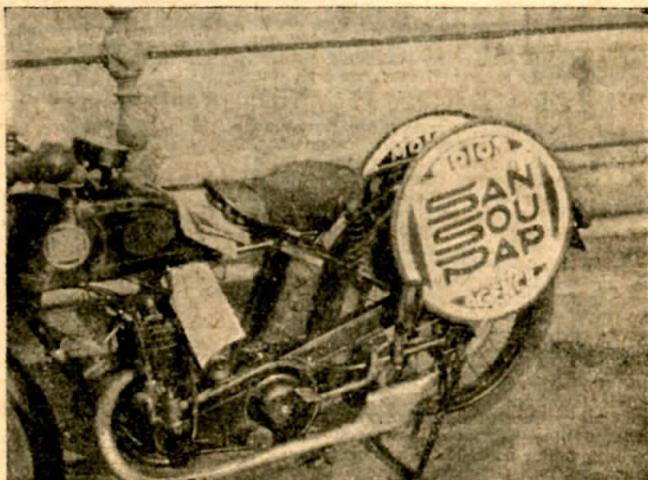
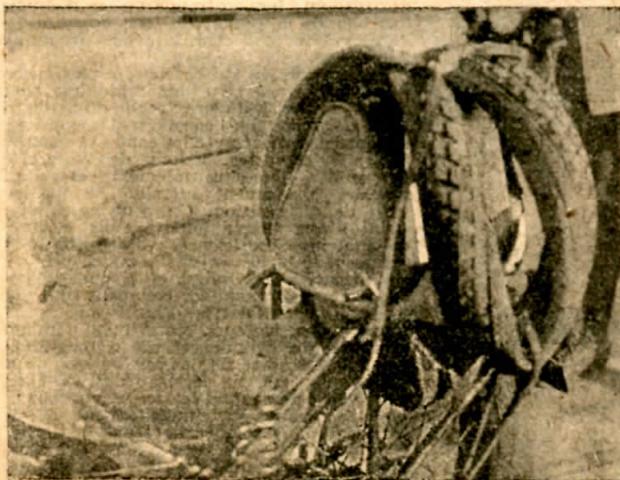
Ne trouvez-vous pas que, dans ces conditions, il est très beau d'avoir groupé 57 engagés, et qu'il fallait pour cela : 1° avoir une belle confiance dans les machines ; 2° considérer que le prestige des Six-Jours était assez grand pour compenser et les frais et l'incertitude du résultat final.

Pénalisations, abandons... leçon à en tirer

Nous avons, dès le départ de la première étape, une voiture 1.500 qui prend feu ; nous croyons que Lebrun, trop nouvellement venu à la voiture, quoique parfait conducteur, fut surpris ; en cette occasion, le règlement n'entre pas en jeu. Puis c'est Rvéda qui, sur une machine nouvelle montée très rapidement pour profiter de l'épreuve, est victime de cette précipitation, un écrou de volant disparaissant sans recours possible. Nous avons ensuite une autre voiture qui se trouve pénalisée pour une

lecture peu attentive du règlement par le conducteur. La quatrième victime sera une moto 250 cmc., Mouret, sans raison, prend une bûche que l'on ne peut attribuer aucunement aux exigences de la course. William, malade, ne part pas le deuxième jour. Renaud, en retard au départ de la deuxième étape, embrasse un camion, étant quasiment en dehors de la course. Hachel, venu de Saverne sur une machine herstaliennienne bien connue et venant de faire 31.000 kilomètres sans connaître aucun ennui avec cette moto-

cyclette, voit, à ce moment, son effort merveilleux arrêté par une rupture de bille dans l'axe de la roue arrière. Méliot disparaît ainsi que Meule, Legal, pour des bricolages tels que rupture de chaîne. Reisser n'avait par soigné son éclairage, et Aufrère s'est fait accrocher par derrière par un autre motocycliste et est victime d'un incident en dehors de la course, ceci s'étant passé après l'arrivée de la cinquième étape. Enfin à Montlhéry, Roux casse sa chaîne et doit abandonner, n'ayant pas de maillons de rechange. Donc, constatation : c'est que le règlement n'est entré en rien cette année dans les abandons. Le pourcentage d'arrivées et de vainqueurs est le plus élevé que nous ayons jamais rencontré. Qu'en conclure ? Que la course était trop douce ! Non, mais plutôt que les mécaniques étaient au point, que la motocyclette 1930 française et belge (nous insis-



Après les Six-Jours : Équipement de Mouret qui avait crevé son réservoir dans la 1^{re} étape par suite de bûche, et, à droite, panneaux d'un agent de San-Sou-Pap.



Après les Six-Jours : A Montlhéry, Sourdot (Monet et Goyon 175) et Lacaze (G. R. 250) se ravitaillent rapidement, tout comme feraient des touristes « pressés ».

tons sur française et belge), car l'élément anglais n'était représenté que par B. S. A., est à son point culminant de fabrication. L'évidence ressort de cette constatation puisque le nombre d'engagés était nettement inférieur à celui des années précédentes. Certains esprits chagrins ont conclu à l'enterrement des Six-Jours, épreuve, ont-ils proclamé, trop dure pour les hommes, et mettant l'intérêt des constructeurs à une dose trop élevée de fièvre ; or, les maisons qui n'ont pas participé cette année aux Six-Jours d'Hiver ont eu soin de se justifier, et d'autres nous ont dit que leur abstention provenait uniquement de la difficulté inexorable du règlement 1930 : l'épreuve de vitesse à Montlhéry après l'esquintement rationnel des cinq étapes a été le cauchemar de tous ces abstentionnistes. Les maisons qui se sont engagées pour faire honneur à leur nom ont, elles aussi, protesté contre cette rigueur, et jusqu'au dernier jour, on a critiqué à l'aprem les hautes moyennes exigées sur le circuit routier. Nous avons maintenu jusqu'au bout, d'abord parce que certains, tels que Lovingfosse à l'entraînement, avaient prouvé que les moyennes exigées étaient largement possibles ; parce que ensuite nous voulions donner à notre concours de tourisme sa valeur exacte de concours ; les faits nous

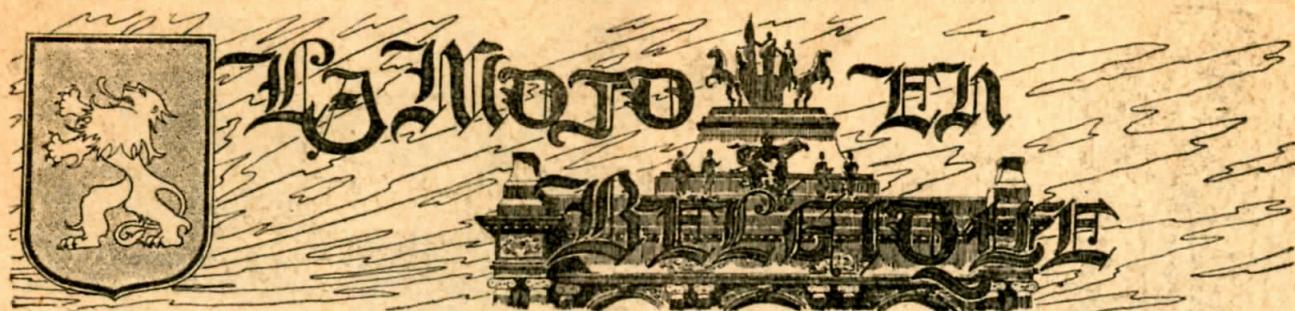
ont contrecarrés ; le règlement trop sévère ne l'est pas encore assez ; nous avons trouvé un beau temps superbe qui s'est joué des organisateurs ; nous avons trouvé une sélection de firmes et de conducteurs de la plus belle qualité qui sont venus avec une ardeur bien catégorique de vaincre et avec une préparation rarement rencontrée dans nos épreuves. Et voilà comment les Six-Jours d'Hiver qui ont ouvert la saison 1930 avec un règlement draconien ont mis au premier plan une série de marques et un lot de coureurs absolument irréprochables. Nous donnons maintenant rendez-vous à nos lecteurs au 31 décembre de cette même année, et ils constateront par des chiffres et des faits que le choix des vainqueurs des Six-Jours d'Hiver était d'une telle qualité que toutes les épreuves auxquelles tous ces mêmes coureurs vont participer seront un jeu pour eux. Quant à nous, nous avons voulu éviter des ex aequo, et malgré les critiques de certains, il s'avère que nous avons été encore bien en dessous des possibilités de la motocyclette en 1930.

La marque belge Gillet d'Herstal n'a pas participé aux Six-Jours d'Hiver. Les raisons sont simples. L'usine est en pleine transformation, l'équipe officielle en pleine modification, et, pour compléter la malchance des

organisateurs, l'agence générale française en plein déménagement. Vous devinez que dans de pareilles conditions, une marque qui ne connaît que des victoires, aurait été mal inspirée de tenter sa chance avec une mauvaise préparation. Doit-on en tenir grief à Gillet d'Herstal ? Non ! Toutefois, il nous est agréable de signaler une performance curieuse qui touche de près Herstal. C'est un certain petit bonhomme, fervent des rallyes de *Moto Revue*, qui, sous le pseudonyme de Hachel, sur une H. L. qui ressemble étrangement à la machine de Sexé, s'est engagé aux Six-Jours d'Hiver. Or, cette machine de gérie avait 31.782 kilomètres au départ, et n'avait pas encore connu les soins attentifs d'un agent de la marque. Sur ce nombre formidable, plus de 25.000 kilomètres avaient été faits durant le cours de l'année entre un petit pays de la frontière allemande et Paris, avec la femme du coureur en tansad, et c'était avec curiosité que nous attendions les résultats de cet effort original. Tout s'use : une jble dans le moyeu arrière a rompu, annihilant l'effort de Hachel. Mais il paraît que nous le reverrons avec cette même machine au Roubaix-Paris-Roubaix. La seule modification apportée à l'engin sera un jeu de billes nouveau et probablement 5 ou 6.000 kilomètres de plus.



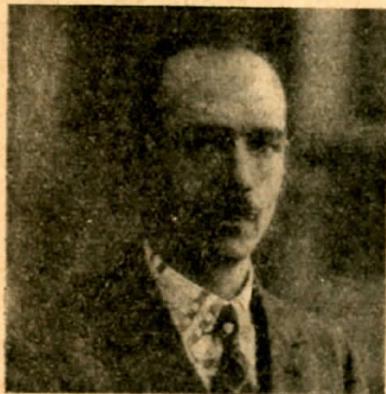
Après les Six-Jours : Ravitaillement à Montlhéry. Sternj sur Rovin à gauche, et Richard sur F. N. à droite, redressant ses repos-pieds après sa formidable bûche : Richard, en 350, était plus vite que Lovingfosse en 500.



Les Sidecars au Salon Belge (Suite et fin)

Chez Perfect

« Perfect » est une marque de sidecars qui a pris une notable extension en Belgique en ces derniers temps. Elle fut fondée par M. D. Hanlet qui est un industriel très connu et très apprécié au pays d'Herstal.



M. Lero, directeur commercial des Etablissements Gillet à Herstal.

Le sidecar « Perfect » a pour lui un passé riche en victoires dans les grandes épreuves notamment Liège-Bordeaux-Liège, soit 2.000 kilomètres en une étape; ce qui constitue tout de même un exploit peu banal.

Il s'impose donc de ce fait comme une création de premier plan.

Le succès, dont bénéficie actuellement le « Perfect », est pour une notable part l'œuvre



M. Léon Gillet, constructeur de la moto Gillet d'Herstal.

de MM. Marcel Nuyten, l'habile concessionnaire général de la firme.

M. Nuyten a poursuivi un labeur acharné et c'est justice qu'il en reçoive aujourd'hui la digne récompense.

Ceci dit, notons les principales particularités de ces remarquables sidecars :

Le premier châssis qui s'impose à notre attention est celui type IV avec roue encadrée. Il est le modèle robuste destiné aux motos de 500 cmc. à 1.350 cmc.

La suspension faisant l'objet d'un brevet

« Perfect » est assurée par deux grands ressorts en U à l'arrière et à l'avant.

Le résultat obtenu est excellent à tous points de vue.

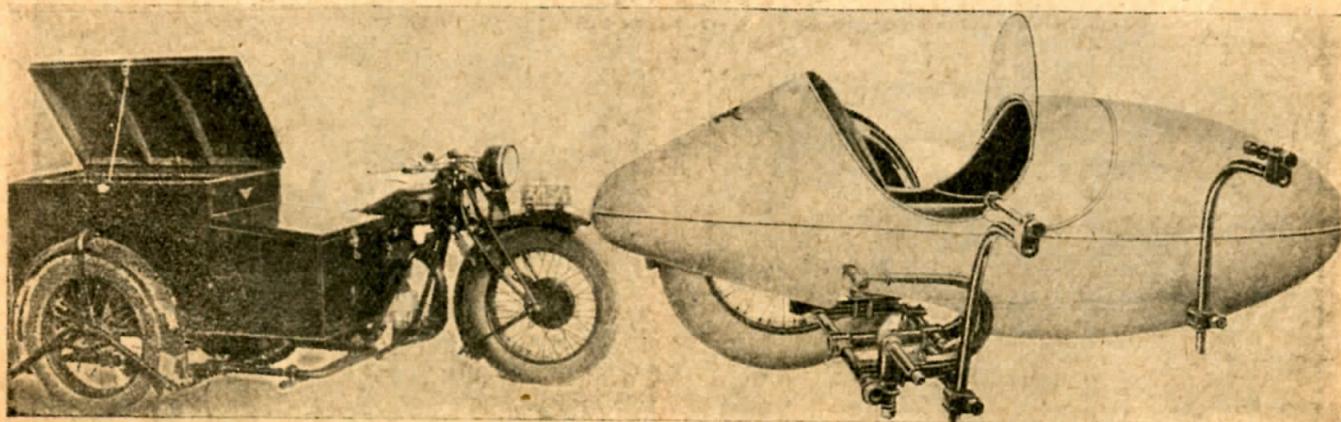
Le châssis, très solidement construit, utilise des tubes de tout premier choix. Son montage



L'ingénieur de talent, Armand Laguesse, qui a dessiné la fameuse 500 cmc. Gillet-Herstal.

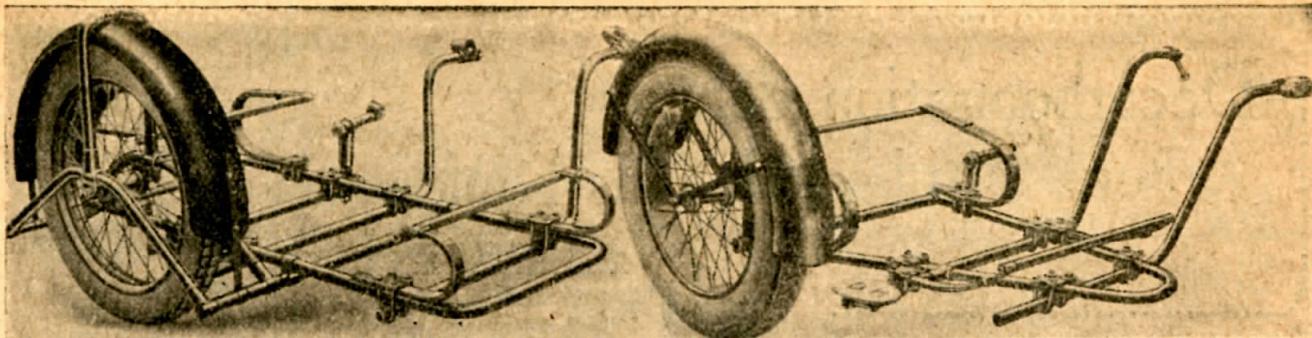
en fait un tout absolument indéformable. Les dispositifs d'attaches sont prévus pour toutes les marques de motos ainsi qu'il doit l'être.

La roue est encadrée dans le châssis. Ce système supérieurement réalisé prévoit l'axe supporté des deux côtés. On ne peut méconnaître les avantages d'une telle disposition.



Le service des postes du royaume de Belgique est assuré pour la relève rapide des boîtes par les sidecars F. N. auxquels sont attelés les châssis Perfect.

En type racing, Perfect possède un châssis en croix englobé dans la carrosserie et supprimant par là-même les ressorts à l'avant.



Le châssis du sidecar Perfect du type IV à roue « Encadrée » : c'est le modèle pour les cylindrées allant de 500 à 1350 cmc.

Ce même châssis est « Triangulaire » pour les modèles légers allant de la 350 à la 500 cmc.

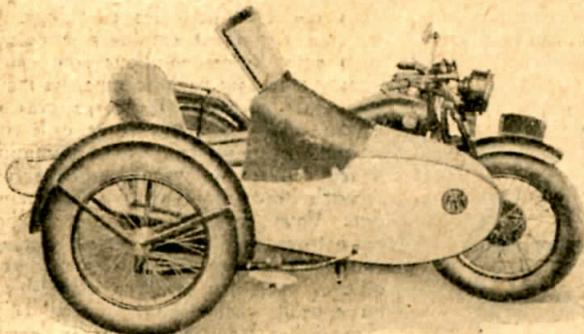
Il est à noter qu'une béquille placée à l'arrière du châssis permet l'enlèvement rapide de la roue.

Enfin, le garde-boue très large, est fixé au châssis par trois attaches. Il peut néanmoins se démonter fort aisément.

Ce modèle est habillé de carrosseries spacieuses et confortables dont : le tourisme type IV-114, (voir détails sur le cliché), et le tourisme luxe, type IV-116.

prévu pour la F. N. 500 cmc. Il est de forme rectangulaire.

Ce sidecar est attaché par trois points à la moto et comporte en outre une jambe de force supplémentaire. Toutes les barres d'attaches sont en tube d'acier de bonne



Le nouveau sidecar F. N. licence Perfect qui fit son apparition au dernier Salon du Cinquantenaire.

Ces modèles s'imposent par leur confort appréciable. Ils sont pourvus d'un large dossier et d'un coussin à ressorts, d'un porte-bagages bien conditionné et d'un coffre à outils.

Ce châssis, avec roue encadrée, a également donné lieu à l'établissement d'un modèle « racing ».

Soigneusement profilée, cette création offre le minimum de résistance à l'avancement. Le châssis en forme de croix est dissimulé dans la carrosserie. La suppression des ressorts à l'avant assure une stabilité parfaite aux grandes allures. Le poids de ce sidecar ne dépasse pas 40 kilos y compris le pneu.

Perfect a étudié un second châssis triangulé, celui-ci s'adresse cette fois aux motos de 350 cmc. à 500 cmc.

Il est plus léger que le précédent et les tubes horizontaux de supports réalisent un triangle. La roue n'est pas encadrée.

Ce châssis est habillé de plusieurs carrosseries au choix du sidecariste.

Il y a les modèles : Standard, le Sport, la classique torpille et le type tourisme, ce dernier avec porte-bagage. Dans tous ces types, le confort a été poussé très loin.

Les sidecars F. N.

Utilisant la licence « Perfect », la F. N. fabrique actuellement de très jolis sidecars. Les châssis sont ceux que nous avons décrit précédemment.

Le châssis type I proprement dit affecte la forme d'un triangle enjolivé par son sommet arrondi et construit en tubes d'acier de toute première qualité. Ce châssis convient particulièrement à la moto F. N. 350 cmc. Il est attaché en trois points.

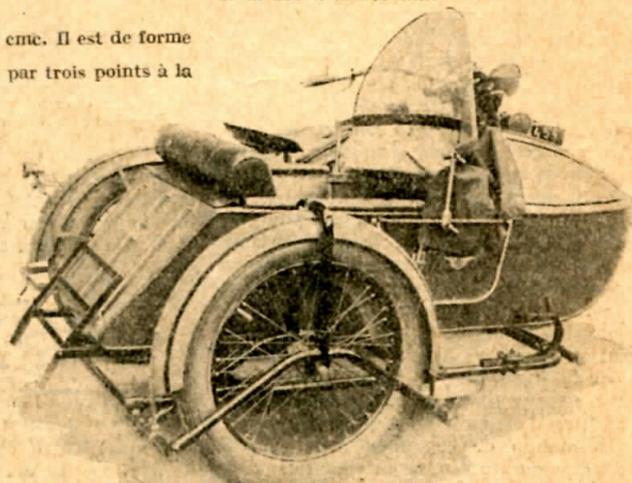
Le châssis type IV, avec roue encadrée, est

de qualité; elles sont fixées aux châssis par étriers, entretoises et plaques de serrage permettant un réglage aisé, ainsi qu'un montage facile et correct.

Détail important : un simple desserrage d'écran et des tringles permet l'enlèvement instantané de la roue sans dérèglement du moyeu.



Marcel Nuyten est le concessionnaire général des sidecars bien connus pour leur robustesse et leur confort, les « Perfect ».



Un modèle remarquable dans la catégorie sidecar tourisme : c'est le Perfect à roue encadrée, porte-bagage et pare-brise réversible.

Le garde-boue de très forte largeur avec joue protectrice intérieure, est solidement attaché en cinq points par des tringles garantissant une sécurité absolue. La suspension est assurée par deux ressorts en U à l'arrière et par deux ressorts incurvés à l'avant, portant les deux essieux porte-carrosserie, par deux extrémités et assurant une souplesse remarquable en même temps qu'une grande stabilité transversale. Les ressorts fixés au châssis par système interchangeable d'étriers, entretoises et plaques de serrage se placent et s'enlèvent très facilement. Un marche-pied en aluminium fixé au tube du raccord permet l'accès facile dans la carrosserie.

F. N. a choisi des teintes très heureuses pour les carrosseries de ses sidecars. Ils sont les premiers avec l'extérieur en simili bleu et intérieur noir et les autres avec recouvrement aluminium avec fillet bleu et or et intérieur bleu.

Ces modèles sont munis d'un pare-brise réversible. L'ensemble est parfait et offre un confort absolu ainsi qu'on peut s'en rendre compte sur notre cliché.

C'est ce qui nous permet de dire que les sidecars F. N. sont de splendides productions.

Georges DETAILLE.

A Bruxelles

L'Auto-Moto Club de Bruxelles a procédé au renouvellement de ses comités :

Président, De Bruyne; vice-présidents, Tonglet et Dewever; trésorier, Baudry; secrétaire adjoint, Verhegge; commissaires, Mahutte et Pastur.

Comité sportif : Baudry, Van Gelder, René Milhous, Crabbé, Taymans, Verhegge, Dewever, Scorneaux et Touquet.

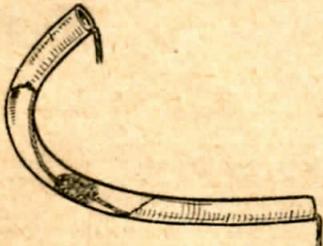
Comité touristique : Baudry, Collette, M. Goepin, Tonglet, Dewever, Lormans, Hendrix, Forgeur, Van Rollegem et Mermet.

Enfin, M. Van Gelder a été désigné comme président du Comité sportif.

Décarbonisation dans les solutions liquides

par J. MELLIER.

Nous avons à notre disposition plusieurs procédés pour décalaminer. Le camphre naturel ou camphre de Formose, incorporé à petites doses à l'essence, ou bien de préférence des produits à base de camphre comme la Camphonine. Un grattage occasionnel est néanmoins nécessaire pour enlever la calamine des gorges des segments et de l'intérieur du piston. La formation de la calamine est plus ou moins rapide, selon le moteur, l'utilisation, le type d'huile employé, car certaines huiles, sous des influences, mécaniques comme le cisaillement ou thermiques produisent des goudrons. Il est donc à priori difficile de déterminer dans le cas où on emploie le camphre quelle proportion il faut employer, et, dans le cas du grattage, à quels intervalles il faut l'opérer. On peut estimer qu'un gramme de camphre par litre d'essence suffit pour empêcher la formation de calamine mais qu'elle doit être quintuplée, si on veut faire disparaître la calamine déjà formée. Après une centaine de kilomètres la majeure



Le tube d'échappement sera utilement ramoné avec une éponge de paille de fer.

partie de la calamine est éliminée et on peut passer à la dose d'entretien. Quant au grattage on reconnaît qu'il est nécessaire quand le moteur a tendance à chauffer et à cogner, et c'est bien entendu affaire d'expérience. Nous avons eu des moteurs qui avaient besoin d'un décalaminage après 7 à 800 kilomètres et d'autres qui tenaient jusqu'à 4 ou 5 000 kilom. Il est donc absolument impossible de fixer une règle. Un point sur lequel nous voudrions attirer l'attention, c'est le nettoyage périodique des tubulures d'échappement et surtout des silencieux. Les tubes d'échappement se nettoient avec un bouchon de paille de fer fixé sur du fil fouet et qu'on fait aller et venir. Employer de la grosse paille de fer. Quand les silencieux ne sont pas démontables et qu'ils sont en tôle d'acier, le mieux est de les



Vous pouvez traiter la décarbonisation en plongeant votre cylindre et votre culasse dans une solution de cristaux de soude courante.

faire bouillir une heure ou deux dans une solution concentrée de cristaux de soude et de les laisser séjourner ensuite une nuit. On les rince alors à l'eau bouillante.

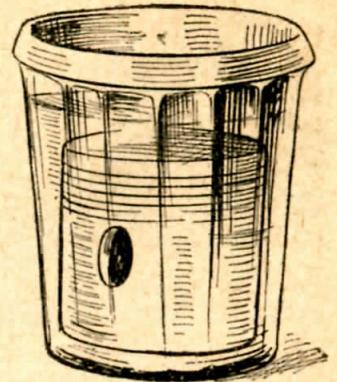


..... avant de mettre vos pistons dans les pots.

Ceci nous amène à parler d'un troisième mode de décalaminage, celui qui consiste à plonger les pièces à décalaminer dans une solution décalaminante. Il y a tout d'abord à bien distinguer entre les pièces de fonte ou d'acier et celles d'aluminium, le traitement qui convient à la fonte serait en effet désastreux pour l'aluminium.



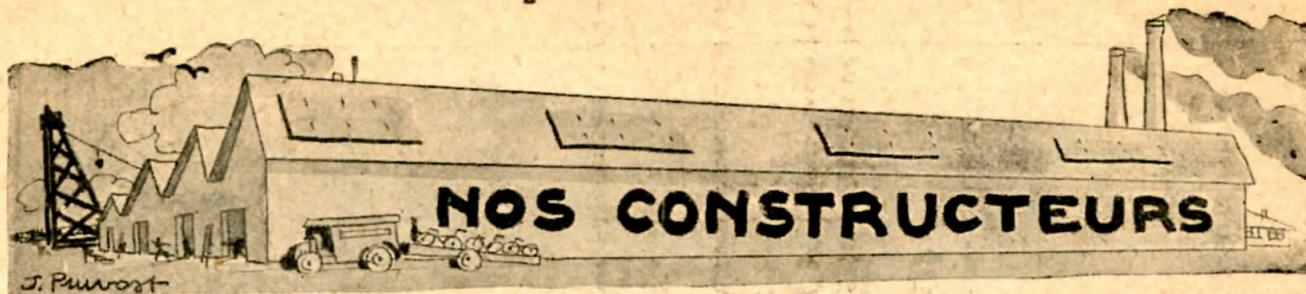
ayez soin de manger la confiture.....



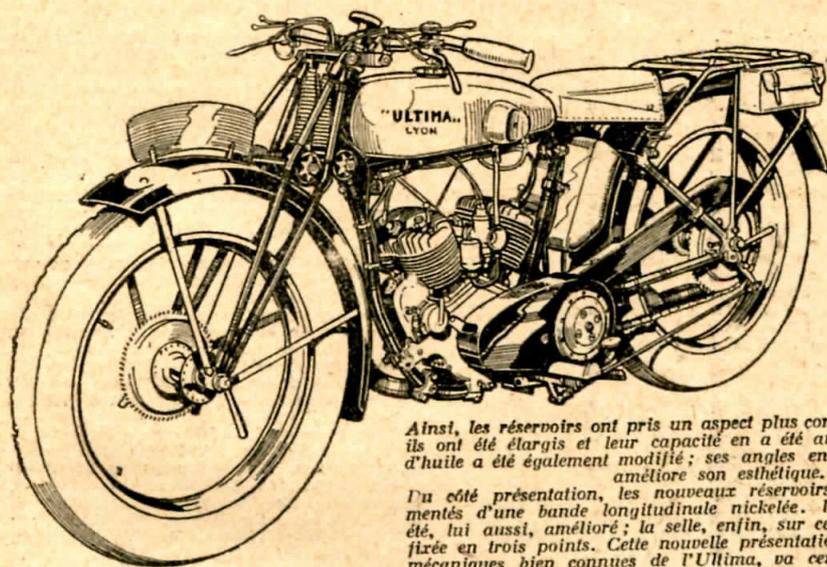
Un rot de confiture peut vous être très utile pour nettoyer votre ris'on aluminium dans une solution d'ammoniacale.

Pour la fonte, employez une solution de cristaux de soude de la manière indiquée ci-dessus pour les silencieux. On pourrait également employer la potasse. Bien entendu ces solutions sont caustiques et il ne faut pas y tremper les mains. La soude attaquera les corps gras qui existent dans la calamine et celle-ci se résoudra en poussière. Avec l'aluminium, il faut opérer de manière différente et recourir tout simplement à l'ammoniacale. Vous commencerez tout d'abord par nettoyer les pièces au pétrole et ensuite vous les essuiez soigneusement. Lorsqu'elles sont bien essuyées placez-les en un endroit chaud pour qu'elles soient bien sèches. Vous les plongerez ensuite dans un récipient contenant assez d'ammoniacale pour couvrir la pièce, bien entendu l'ammoniacale est d'un prix assez élevé et le récipient sera aussi petit que possible. Un pot de confitures conviendra fort bien par exemple pour un piston. L'ammoniacale dégage des vapeurs fort désagréables. Aussi bien, pour éviter la perte d'ammoniacale que pour vous éviter les sensations piquantes, couvrez-le récipient. Laissez séjourner 24 heures, et un coup de chiffon vous débarrassera de la calamine. Ne jetez pas l'ammoniacale mais avec un entonnoir en verre et un filtre en papier Joseph, reversez-le dans une bouteille. L'ammoniacale n'attaque pas l'aluminium et est également très pratique dilué dans de l'eau, pour nettoyer l'extérieur des carters.

Bien entendu, le décalaminage par immersion a, en commun avec le grattage, l'inconvénient d'obliger à un démontage. On peut combiner le décalaminage par le camphre, et ces deux modes de décalaminage, en roulant normalement avec une petite dose de camphre, et une ou deux fois par saison, en démontant le cylindre, la culasse et le piston pour le nettoyage complet par grattage ou par immersion. Le décalaminage par chalu-meau n'est plus guère employé il nécessite non seulement de l'adresse mais encore... un tube d'oxygène, coûteux, encombrant et... dangereux. J. MELLIER



La nouvelle Ultima 1930

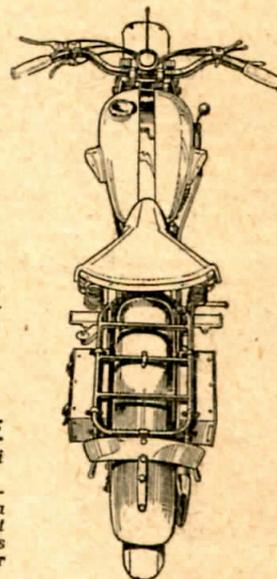


Voici deux aspects de la nouvelle « Ultima » dont, à la suite de l'essai paru dans Moto-Revue, nous annonçons la prochaine venue.

Les modifications, sur ce nouveau type, portent surtout sur la partie présentation et modernisation de la ligne.

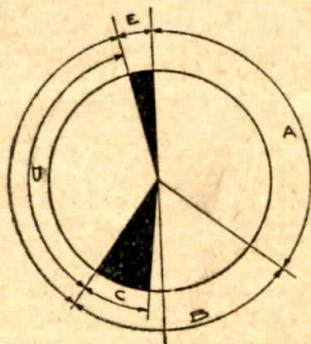
Ainsi, les réservoirs ont pris un aspect plus conforme à la ligne 1930; ils ont été élargis et leur capacité en a été augmentée, le réservoir d'huile a été également modifié; ses angles en sont arrondis, ce qui améliore son esthétique.

Du côté présentation, les nouveaux réservoirs d'essence sont agrémentés d'une bande longitudinale nickelée. L'émail du réservoir a été, lui aussi, amélioré; la selle, enfin, sur ces nouveaux types, est fixée en trois points. Cette nouvelle présentation, jointe aux qualités mécaniques bien connues de l'Ultima, va certainement lui donner une recrudescence de succès.

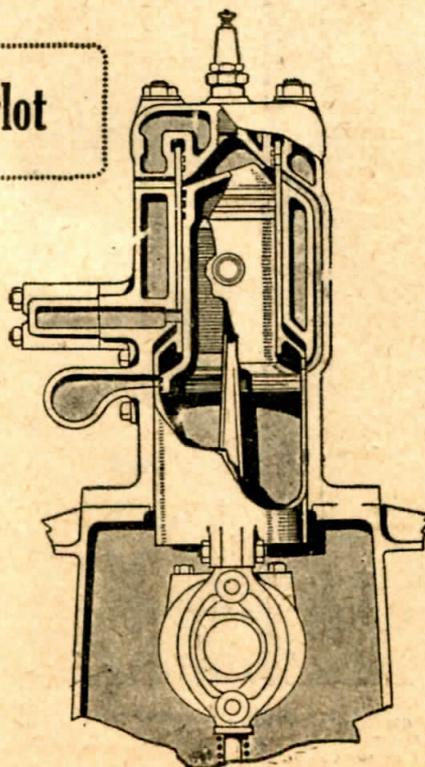


Le Deux-Temps Carlot

Nous recevons d'un de nos abonnés belges, M. Carlot, Chaussée 30, Houdeng Gagnis (Hainault) Belgique, les biefs d'un intéressant deux-temps. Le but poursuivi est le suivant:



1° Aspirer les gaz frais pendant toute la course du piston dans une chambre isolée (celle-ci étant constituée par le cylindre et le piston à double alésage.



2° refouler les gaz directement dans la chambre d'explosion pour éviter la précompression dans le carter;

3° avoir une période d'introduction des gaz frais dans la chambre d'explosion très étendue et de faible pression pour éviter les remous;

4° provoquer la période d'admission après le point mort bas, dans le but d'avoir un balayage de gaz brûlés le plus complet possible. On voit, d'après le diagramme ci-joint, les différentes phases du fonctionnement.

Ceci est obtenu d'une manière très simple au moyen d'un fourreau, lui aussi à double alésage, qui se déplace verticalement sous l'action de came. La commande est desmodromique. On peut naturellement, en modifiant les came, modifier les mouvements du fourreau et la distribution.

Il est certain qu'avec un moteur de ce type, l'alimentation s'effectue dans les meilleures conditions. En effet, l'introduction des gaz frais est décalée, le balayage se fait en équilibre et les reproches qu'on peut adresser aux deux-temps classiques à carter pompe sont supprimés. On pourrait, il est vrai, craindre le poids du piston, mais l'emploi d'un piston bimétallique permettrait d'y remédier. Le fourreau, lui aussi, serait assez lourd, mais il ne faut pas oublier que ses mouvements verticaux sont de faible amplitude.



Le mouvement de la Moto au Maroc

Motocyclettes vendues pendant le 4^e trimestre 1929 au Maroc.

1^o A Rabat. — Alcyon 1, Ariel 2, Automoto 1, F. N. 4, Monet-Goyon 3, New-Map 1, New-Motorcycle 1, Peugeot 2, Raleigh 6, Saroléa 9, Terrot 2, Thomann 1, Vélocette 1, Total : 34.

2^o A Casablanca. — Alcyon 1, Ariel 1, Automoto 2, F. N. 8, Gillet 1, La Française-Diamant 1, Monet-Goyon 4, Motosacoche 2, N. S. U. 1, Peugeot 2, Ravat 1, Royal Enfield 4, Terrot 6, Triumph 1, Total : 35.

3^o Mazagan. — F. N. 1, Monet-Goyon 1, Peugeot 1, Terrot 1, Total : 4.

4^o Meknès. — Alcyon 1, F. N. 2, Monet-Goyon 4, Peugeot 1, Raleigh 1, Saroléa 1, Terrot 1, Total : 11 motos.

5^o Fez. — F. N. 5, Lucifer 1, Monet-Goyon 2, New-Imperial 1, Terrot 2, Triumph 1, Saroléa 2, Total : 14.

6^o Oudjda. — Automoto 4, Clément-Gladia-tor 1, Lucifer 1, Monet-Goyon 1, Peugeot 5, Terrot 6, Total : 18.

Soit pour le Maroc 116 motos pendant le 4^e trimestre se partageant comme suit : Rabat : 34 ; Casa : 34 ; Mazagan : 4 ; Mecknès : 11 ; Fez : 14 ; Oudjda : 18.

L'on peut constater une légère baisse en général sur les précédents trimestres mais ceci pour la saison d'hiver. Maintenant que le printemps va bientôt venir, le mouvement ascensionnel reprendra.

L'année 1929 a donc été en hausse sur 1928. En 1929 : 706 motos neuves immatriculées contre 596 en 1928, pour le Maroc seulement.

Meeting de vitesse de Marrakech le 2 février 1930

Le premier du classement général est M. Léveillé sur Saroléa, c'est ce que l'on appelle un vrai président de club motocycliste. L'U. M. R. peut se flatter d'avoir aussi son champion, car M. Léveillé prit part à de nombreuses épreuves, et en France, se classa troisième dans la Coupe de l'Armistice.

Superbe journée comprenant deux épreuves le kilomètre départ arrêté et les 500 mètres lancé.

La population Marrachi s'était rendue voir courir les bolides. Un service d'ordre parfait et nos félicitations vont « sincèrement » à M. de Fontguyon, le dévoué président du Moto-Club de Marrakech, de l'organisation qu'il avait mise sur pied.

Kilomètre départ arrêté. — 500 cmc sport : 1^{er} Léveillé, de Rabat, en 33" 4/5 ; 2^e Péri, de Rabat, en 35" 1/5 ; 3^e Gillot, de Marrakech, en 38" 1/5.

500 mètres lancé. — 500 cmc sport : 1^{er} Léveillé, de Rabat, en 13" ; 2^e Capel, de Rabat, en 13" 4/5 ; 3^e Gillot, de Marrakech, en 14" 3/5

175 sport : 1^{er} Gillot (Monet-Goyon), M. C. Marrakech ; 2^e Marchal, M. C. Rabat ; 3^e X., A. M., Casablanca. 175 tourisme : 1^{er} J. Hakim (Labor), M. C. Marrakech. 250 sport : 1^{er} Gillot (Terrot), M. C. M. ; 2^e Porto, A.M.C. 350 ; sport : 1^{er} Pflati (F. N.), A. M. C. ; 2^e Crovara, A. M. C. ; 3^e Marcel, M. C. R. ; 4^e Bihl, M. C. M. ; non classé : Di Grégorio, A. M. C. 350 tourisme : 1^{er} Van der Molina (E. N.), A. M. C. ; 2^e Gillot, M. C. M. ; 500 sport : 1^{er} Léveillé (Saroléa), Union Motocycliste Rabat ; 2^e Capel, M. C. R. ; 3^e Gillot, M. C. M. ; 4^e Péri, M. C. R. ; 5^e Thévenot, A. M. C. ; 6^e Brahim ben Abdelkader, M. C. M. 500 tourisme : 1^{er} Vanbrun (Raleigh), U. M. R.. Premier du classement général : Léveillé, U. M. Rabat, sur 500 Saroléa.

Mise au point

Dans une nouvelle revue dont le titre ressemble... étrangement à celui de *Moto Revue*, je suis violemment pris à partie par un correspondant anonyme qui m'octroie généreusement sa principale qualité, de menteur.

Ceci, parce que j'ai osé dire que, sur la ligne de départ, on aurait protesté contre le volume de la médaille offerte à un concurrent d'un récent circuit, ce qui serait faux d'après cet article.

Or, M. Maria, vainqueur du circuit du sud, et ayant le courage de ses opinions, qui m'a demandé de citer son nom, est le protestataire en question, que le correspondant anonyme, n'a pas entendu (ou n'a pas voulu entendre). Il devait être sourd sans doute.

Nombreux témoins, quoi qu'il en dise, ont entendu la dite protestation et pourraient témoigner que, s'il y a un menteur, c'est bien celui qui a fait cet article, sans oser le signer.

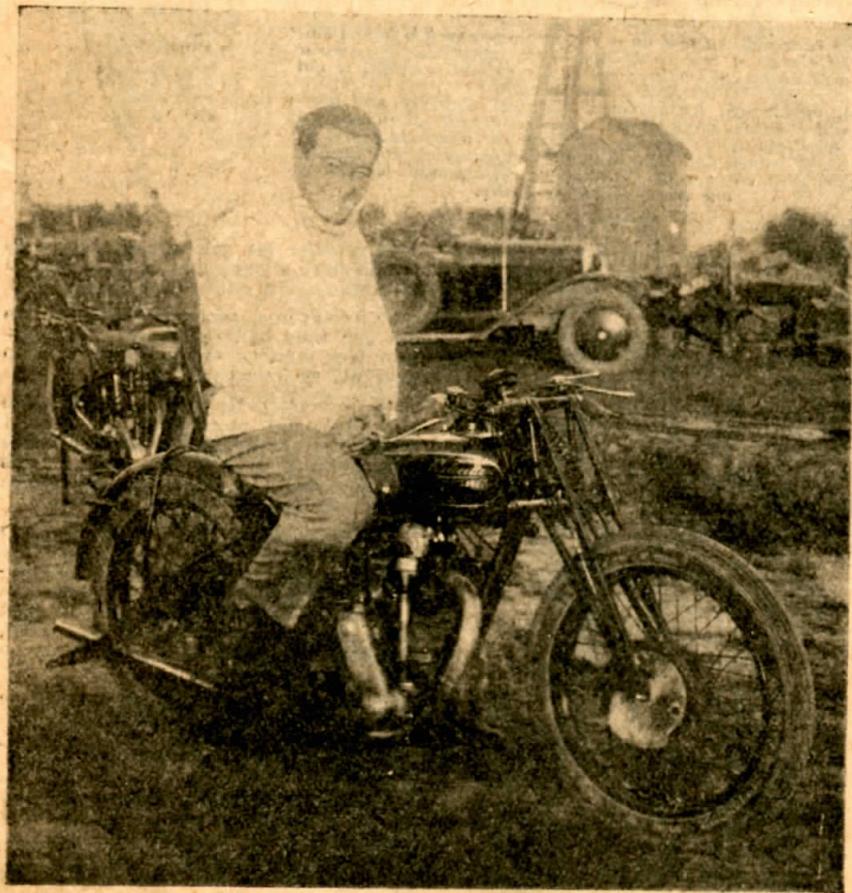
De si basses calomnies sont à mépriser, car elles partent de si bas et viennent d'un esprit si vulgaire...

Aux pauvres d'esprit, le royaume des cieux appartient..., et le journal qui leur accorde l'hospitalité n'a pas eu la main heureuse.

Ceci dit ne vaut plus la peine d'en parler.

Ch. MAGNE.

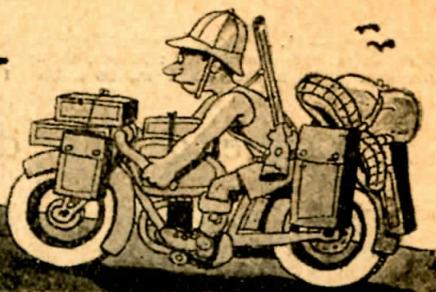
Correspondant de *Moto Revue* à Rabat. (Moi, je signe et de mon vrai nom...)



M. Verdier (du M. C. R.), qui a remporté de nombreuses victoires : l'année dernière, en 350 cmc., sur Humber, au km. de l'avenue de la Victoire ; vainqueur sur Vélocette en 350, Rabat-Kénitra à 105 de moyenne sur 65 km.



Le sport



Le Rallye Soubitez a lieu le 15 Mars

Le Règlement est paru

Voici les grandes lignes du règlement :

Le Moto-cy-cle Club de Lyon organise le samedi 15 mars 1930, avec le concours de *Moto Revue* et de *l'Auto*, une épreuve touristique de nuit.

Cette épreuve est ouverte aux motocyclettes seules, de toutes les catégories. Celles-ci devront comporter obligatoirement pour leur éclairage un équipement électrique par dynamo et accumulateurs ou par alternateurs, dont le choix est laissé à l'entière disposition des concurrents qui devront se conformer strictement aux nouvelles dispositions imposées par le Code de la route.

Le parcours, de 200 kilomètres environ, sera divisé en quatre branches ayant chacune ses mêmes points de départ et d'arrivée. Aux extrémités de ces branches seront installés des contrôles de passage où les concurrents auront à faire pointer leur carnet de route. Des contrôles secrets seront également disposés pour permettre de s'assurer que les divers itinéraires ont bien été vus.

Ce concours est réservé aux motocyclettes des catégories suivantes, répondant aux règlements généraux de l'U. M. F.

Motocyclettes	Classe	2 ^e	75 cmc.
—	—	6 ^e	175 cmc.
—	—	C	500 cmc.
—	—	3 ^e	100 cmc.
—	—	A	250 cmc.
—	—	D	750 cmc.
—	—	4 ^e	125 cmc.
—	—	B	350 cmc.
—	—	E	1000 cmc.

et devront, outre les appareils d'éclairage électriques prévus à l'article 2, comporter un système efficace.

Il n'est pas imposé de poids pour les conducteurs mais ceux-ci devront être munis obligatoirement de casque.

Les concurrents devront présenter, au moment du poinçonnage de leur machine, les licences de concurrent et de conducteur délivrées pour 1930 par l'U. M. F.

Les concurrents étrangers devront présenter les licences délivrées par l'autorité sportive de leur pays. Le certificat international de route tiendra lieu de récépissé de déclaration et de capacité. Le permis de conduire les motocyclettes sera exigé des conducteurs.

Les engagements seront reçus à partir du 1^{er} février jusqu'au 8 mars, inclus au Moto-cy-cle Club de Lyon, 7, place des Terreaux. Chaque engagement devra être accompagné d'une somme de 60 francs représentant le montant des assurances.

ORGANISATION GÉNÉRALE

En s'engageant, les concurrents devront choisir parmi les moyennes suivantes : 30 km, 36 km, et 40 km, celle qu'ils désirent effectuer pendant l'épreuve. Ils indiqueront celle-ci sur leur bulletin d'engagement.

Les concurrents, au départ, seront alors divisés en quatre groupes à chacun desquels il sera

attribué une couleur par voie de tirage au sort.

Exemple : Au premier groupe : blanc ; au deuxième groupe : rouge ; au troisième groupe : bleu ; au quatrième groupe : jaune. Chaque concurrent recevra trente minutes avant l'heure de son départ une carte de la couleur de son groupe sur laquelle seront portés son nom et son numéro ainsi que la désignation et l'ordre dans lequel il devra effectuer les quatre parcours. Cette carte servira de carnet de route. Sa perte entraînera la mise hors classement. Il recevra également une carte Michelin sur laquelle seront indiqués les parcours.

A l'heure prévue, le départ sera donné simultanément et dans les quatre directions aux premiers de chacun des groupes et ceux-ci auront à faire apposer un cachet sur leur carnet de route au contrôle de passage du premier parcours indiqué sur le carnet.

Les départs se succéderont de cette manière avec un écart de une minute par groupe de quatre concurrents.

Après avoir fait timbrer leur carnet de route au premier contrôle de passage, les concurrents reviennent par le même chemin au point de départ où ils feront de nouveau timbrer leur carnet avant de repartir pour effectuer le parcours suivant. Ils procéderont de la même façon pour chaque parcours.

Lorsqu'ils auront effectué les quatre parcours, ils passeront la ligne d'arrivée et leur temps total sera enregistré par le même chronomètre officiel qui leur aura donné le départ.

En outre, un autre chronomètre officiel notera le temps mis par chaque concurrent pour couvrir une base secrète installée sur un des parcours. Les contrôles de passage ainsi que les contrôles secrets seront armés trente minutes après l'heure officielle de passage ou d'arrivée du dernier concurrent.

Pour le classement, on procédera ainsi : les écarts, en plus ou en moins, existeront entre la moyenne déclarée et celle réalisée : 1^{er} sur l'ensemble des quatre parcours ; 2^e sur le

parcours secret, seront transférés en points à raison de un point par mètre d'écart. Les points seront totalisés et serviront de base au classement. Le premier sera celui ayant totalisé le moins de points.

En cas d'ex æquo, ceux-ci seront départagés par la cy-indrée des motos, l'avantage étant accordé à la plus petite cy-indrée.

Avantages

Afin de donner aux concurrents venant de loin un petit avantage sur ceux qui n'auront pas de déplacement à effectuer, il sera accordé un crédit de 1 point de 100 jusqu'à 150 km, et 1 point par 50 km, au fraction de 50 km.

Ces points viendront en déduction de ceux totalisés au cours de l'épreuve.

Dans le cas où plusieurs concurrents resteraient avec 0 point de pénalité, c'est le concurrent qui aurait à son crédit le plus grand nombre de points qui serait premier.

Afin de justifier de la distance parcourue de leur point de départ jusqu'à Lyon, les concurrents devront se faire délivrer un certificat de départ pour l'Automobile ou Moto-cy-cle Club de leur ville ou par le Syndicat d'initiative, le commissaire de police ou le maire. La distance parcourue sera calculée à vol d'oiseau, sur la carte Michelin.

A Riva-Bella le 2 février

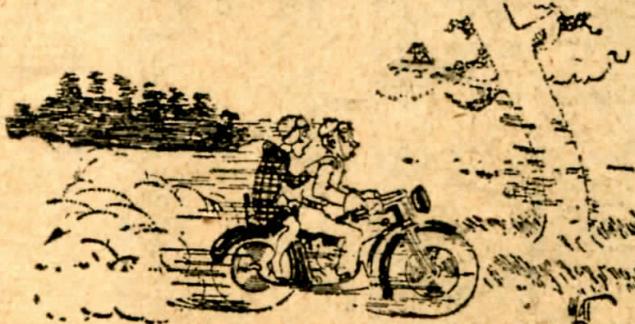
Le M. C. de Roquebrune Cap Martin a fait disputer, sur la R. N. de Menton à la Grande Corniche, la course de Riva-Bella. Boelsch, le grand champion de Magnat-Debon, triompha battant, en 500 cmc., le record général de la côte, enlevant les 350 cmc, et battant le record en 250 cmc., triple victorieux qui prouve que ce conducteur est actuellement en pleine forme. Braccini, sur Terrot, s'adjuge le record des 175 cmc, et Groppo sur Magnat-Debon, autant pour les sidecars 350 cmc.

La journée a été endouillée : Valette, qui pilotait un sidecar dans lequel Massena avait pris place, manqua un virage, relevé du reste à contre-sens, et fit une chute dans le ravin dont il se tira avec des blessures légères. Son compagnon heurtant un poteau en ciment armé fut tué sur le coup.

MOTOS

174 cmc. — 1. Braccini (Terrot), 1 m. 32 s. 2/5 (moy hor. : 72 km. 077) rec. bat. ; 2. Bergallo (Ladetto-Blatto), 1 m. 42 s. 3/5 ; 3. Onda (Magnat-Debon), 1 m. 44 s. ; 4. Zunino (Monet-Goyon), 1 m. 48 secondes 4/5 ; 5. Notari (Magnat-Goyon), 1 m. 53 s. ; 6. Stezensko (Monet-Goyon), 1 m. 51 s. 2/5 ; 7. Hamley (Sau Sou Pup), 1 m. 38 s. 4/5

250 cmc. — 1. Boelsch (Magnat-Debon), 1 m. 23 s. 2/5 (moy. hor. : 79 km. 856) rec. bat. ; 2. Granat (Terrot), 1 m. 27 s. 2/5 ; 3. Sartorio (Motosacche), 1 m. 29 s. 4/5 ; 4. Bulio (Ind.), 1 m. 33 s. ; 5. Carletto (Magnat-Debon), 1 m. 35 s. 2/5 ; 6. Lauza (Magnat



— *Seriez-vous fâché, m'sieu Arsène ?... depuis que nous sommes partis, vous me tournez le dos.*

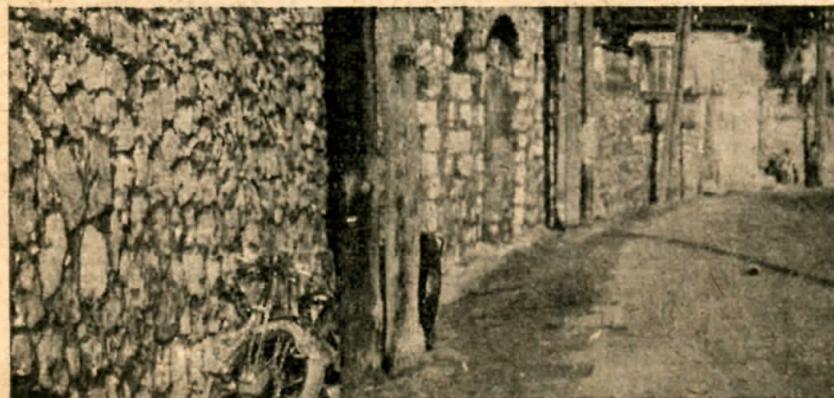
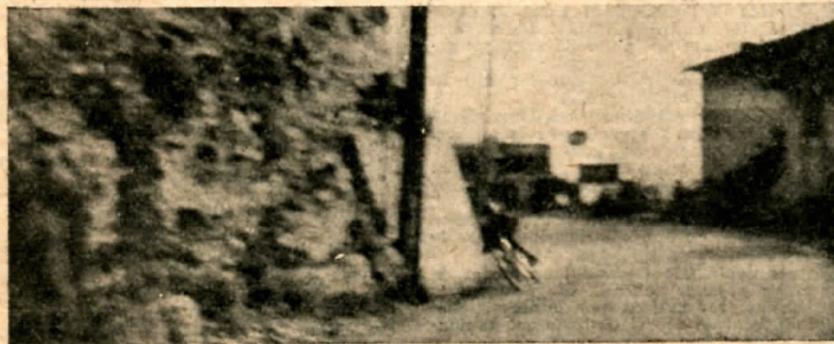
(Dessin de Mat.)

Extrait de Ric Rac)

350 cmc. — 1. Boetsch (Magnat-Debon), 1 m. 29 s. 2/5 (moy. hor. : 74 km. 496);
2. Meyer (Magnat-Debon), 1 m. 30 s. 1/5

3. Bruno (Magnat-Debon) 1 m. 35 s. 2/5.
500 cmc. — 1. Boetsch (Magnat-Debon), 1 m. 21 s. 1/5 (moy. hor. : 82 km. 019), meilleur temps toutes catégories, rec général battu : 2. Dagnino (Terrot), 1 m. 24 s. 1/5.

Course de côte de la Riva Bella



A la Riva Bella : Boetsch, le grand vainqueur sur Magnat-Debon, prend le départ. — Moraccini, sur Terrot 175 cmc., prend le virage le plus difficile. — Grappo, sur Terrot 350 cmc., vient rôler les rochers. — On aperçoit la machine de Valette, après l'accident qui coûta la vie à son passager

leur temps toutes catégories, rec général battu : 2. Dagnino (Terrot), 1 m. 24 s. 1/5.

SIDECARS

350 cmc. — 1. Groppo (Magnat-Debon), 1 m. 48 s. (moy. hor. : 61 km. 666).

(De notre correspondant).

La course de côte de Riva Bella, première épreuve officielle de l'année sur la Côte d'Azur a obtenu, grâce à une organisation bien comprise et le temps favorable, un magnifique succès.

Malgré tout, les concurrents se sont livrés à une rude bataille pour abaisser les records de l'an dernier. Le grand vainqueur de la journée, l'ex-champion de France, Paul Boetsch truste les victoires. Ceci se passe de commentaires, car le Niçois est trop connu pour son cran et comme fin metteur au point.

En 175 cmc., Braccini qui s'impose sur Terrot bat le record de sa catégorie, faisant preuve de sang-froid peu ordinaire qui fit l'admiration des milliers de spectateurs éparpillés le long de la Côte qui mesurait 1850 m. exactement.

En sidecars, Groppo sur Terrot 350 cmc., confirme sa fougue de Marseille, emmaintenant son rival direct, Cuvelier en deuxième position.

Avant de passer aux résultats techniques, nous attirons l'attention sur les brillantes qualités de Dagnino qui en 500 cmc., fit une montée excellente sur un engin qu'il connaissait à peine.

Sartorio qui pilotait « un nouveau moulin » de la firme Motosacoche a fait bonne impression et nous le reverrons avec plaisir à de meilleures places, dès que la mise au point sera terminée. Quant à Granat, membre du M. C. de Roquebrune Cap Martin, organisateur de l'épreuve, ce concurrent est à suivre également ; habitué sur les pistes d'Algérie, se classant très honorablement dans le Grand Prix d'Algérie et bien d'autres épreuves, comptera avec les meilleurs pendant son séjour hivernal sur la Côte.

Le Comité organisateur était composé comme suit : MM. Berthon, Président - Verando, Roch, Pille, Otto César, Vice-Présidents ; Gonzales, secrétaire ; Saint-Marc, trésorier ; Dumas, Tarrizzo, Blachard, Dandinelli, Pastorello de la Commission sportive.

Tous méritent les éloges, sans oublier MM. Estabiet, Président du M. C. N. et de Jency, vice-président, qui officient en qualité de délégués de l'U. M. F. MM. Carpe et Mathieu, assurant le chronométrage officiel.

Aux termes du règlement les concurrents étaient autorisés à effectuer plusieurs montées à condition cependant de verser pour chacune le droit d'engagement. Il semble qu'il serait utile de faire enregistrer cet engagement au moment du départ, ce qui éviterait des froissements en mettant tous les concurrents sur égalité. Il est inadmissible, qu'un concurrent se trouvant en mauvaise position, profite de cette circonstance pour tenter d'améliorer son classement à l'insu de son adversaire. C'est anti-sportif. NOEL.

Roubaix-Paris-Roubaix (6 avril 1930)

Cette grande épreuve qui aura lieu le 6 avril 1930 sera courue conformément au règlement International des Manifestations Sportives de la F. I. C. M. et au règlement de l'U. M. F. Ce concours est ouvert aux concurrents titulaires d'une licence délivrée par l'U. M. F. ou par l'un des pouvoirs sportifs à la F. C. I. M. Cette épreuve de régularité réservée aux motocyclettes-sidecars et tricycles, aura lieu sur le parcours Roubaix-Paris-Roubaix, soit une distance d'environ 160 kilomètres. Les concurrents se rendront de Roubaix à Gonesse par l'itinéraire suivant :

Roubaix, Hem, Lesquin, Pont-à-Marcq, Douai, Cambrai, Saint-Quentin, Guiscard, Compiègne, Senlis, Gonesse (La Patte d'Oie). Retour par le même itinéraire. Les concurrents seront divisés en 5 groupes : 1^{er} groupe : Motos, 175 cmc. ; 2^e groupe : Motos 250 cmc., tricycles et sidecars 350 cmc. ; 3^e groupe : Motos 350 cmc., tricycles 500 cmc., sidecars 600 et 1000 cmc. ; 4^e groupe : Motos 500, 750 et 1000 cmc. ; 5^e groupe : Tricycles 750 et 1100 cmc. Les motocyclistes 175 cmc. (1^{er} groupe) n'auront à effectuer que le parcours Roubaix-Senlis-Roubaix.

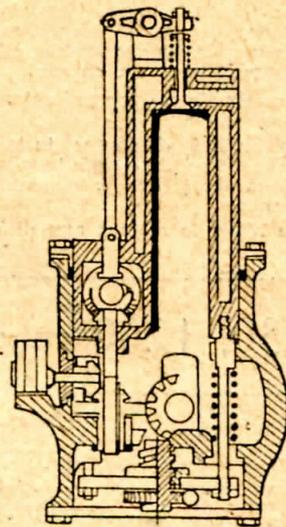
Le moteur à puissance variable Filliol

Examinons la courbe de puissance d'un moteur à explosion imaginaire. Nous verrons, par exemple, que la puissance est de 2 CV à 1.000 tours, de 6 CV à 2.000, de 12 à 3.000 et de 20 à 4.000. Qu'ensuite, elle plonge rapidement et descend, par exemple, à 10 CV à 5.000 tours et qu'à 6.000 tours-minute, elle n'est plus que d'une fraction de cheval. La courbe de puissance, si on peut ainsi s'exprimer, du moteur idéal serait une ligne droite qui monterait régulièrement, indiquant des puissances proportionnelles au régime. Ce moteur donnerait, par exemple, 5 CV à 1.000 tours minute, 10 à 2.000, 15 à 3.000, 20 à 4.000, 25 à 5.000, 30 à 6.000, etc. Bien entendu, un tel moteur est irréalisable, de même que nous ne pouvons songer à tirer de l'essence la totalité de l'énergie qu'elle renferme. Néanmoins, il convient de s'approcher de cet idéal, autant que cela est matériellement possible. Un moteur à diagramme de puissance rectiligne, comme celui envisagé dans le second cas, serait un moteur extrêmement souple.

En somme, la puissance d'un moteur dépend de deux facteurs : le couple moteur et le régime. Plus l'effort exercé sur le vilebrequin est grand et plus de fois il se répète dans un temps donné, et plus la puissance est élevée. Dans notre moteur idéal, le couple moteur serait égal pour tous les régimes, et l'accroissement de puissance serait proportionnel à l'accroissement du régime. Laissons de côté, pour plus de simplicité, les forces d'inertie : grosso modo, l'effort moteur dépend de la charge admise et du taux de compression. Dans notre moteur idéal, nous avons supposé que la charge admise était constante pour chaque période du cycle, quel que fut le régime. Si cette charge reste constante, le taux réel de compression ne varie pas. Mais, dans un moteur réel, il n'en va pas de même. On constate que, par suite du décalage des temps, l'alimentation aux faibles régimes est nettement déficitaire, et qu'il en est également aux régimes élevés, par suite du freinage des gaz dans les tubulures. Dans les deux cas, il en résulte un abaissement du taux réel de compression et un rendement thermique inférieur.

Supposons maintenant que nous réglions la marche du moteur au moyen de l'admission. Là encore, nous empêchons le remplissage complet du cylindre, et, par contre-coup, nous abaissons le taux réel de compression et le rendement thermique.

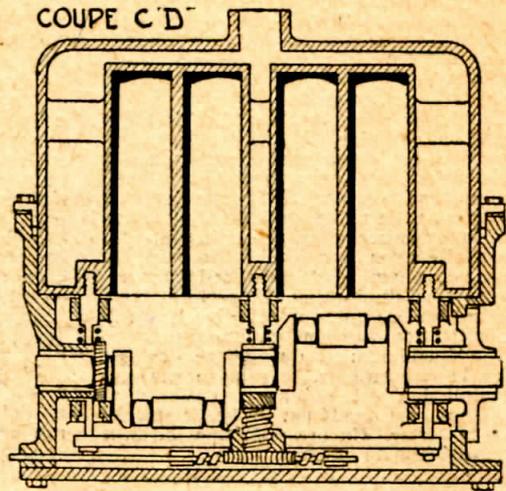
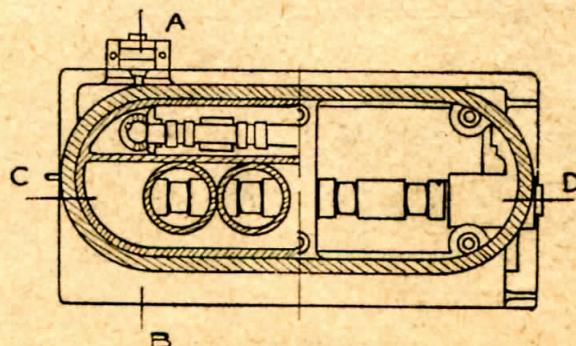
Pour compenser l'alimentation déficitaire aux hauts régimes, on a recouru à des turbo-compresseurs qui introduisent le mélange dans le moteur à une pression supérieure à celle de l'atmosphère. Mais, si la solution est intéressante du point de vue du rendement volumétrique, elle l'est beaucoup moins de celui du rendement thermique, à moins qu'il ne s'agisse de l'introduire dans le cylindre uniquement une charge normale. Mais si on adopte l'artifice courant d'augmenter



COUPE A B

le volume de la chambre de compression et d'user du compresseur pour introduire une charge telle que malgré cela, le taux de compression reste élevé, on diminue la période de détente, et, par conséquent, le rendement thermique. Et nous ne parlons pas de la puissance, et par conséquent de l'essence absorbée pour l'entraînement du turbo-compresseur. Celui-ci, d'ailleurs, ne résout pas le problème du taux réel de compression quand on réduit l'admission des gaz au moyen du boisseau ou du papillon du carburateur.

Comment maintenir un taux réel de compression (par opposition au taux géométrique) constant, quelle que soit la charge admise. C'est une question qui préoccupe beaucoup les inventeurs et nos lecteurs se rappellent peut-être quelques descriptions déjà parues dans *Moto Revue*, de moteurs à course variable et aussi du Violet où, grâce à la réintroduction de gaz brûlés dans le cylindre, on maintient la pression initiale de la charge et le taux réel de compression, même à admission réduite.



Qu'est-ce que le moteur Filliol

Le moteur Filliol est un moteur dans lequel le volume de la chambre de compression est variable selon la charge admise, de manière à maintenir un taux réel de compression constant. Bien entendu, les variations des charges et celles des volumes des chambres de compression sont directement proportionnelles, de manière à maintenir le meilleur taux de compression. Celui-ci doit être, en principe, aussi élevé que cela est possible, sans provoquer les phénomènes détonatoires. Le taux de compression réel est, bien entendu, beaucoup plus élevé que le taux géométrique. Ainsi, avec un taux géométrique de 4 à 1, la pression à la fin du temps de compression est de 6 kilos, et, avec un rapport de 5 à 1, elle s'élève à 14 kilos.

Dans le moteur Filliol, le volume de la ou des chambres de compression varie en faisant coulisser verticalement le bloc du ou des cylindres, dans le carter. Cette manœuvre peut s'effectuer en marche. Grâce à cet artifice, on maintient en toutes circonstances le taux optimum de compression, et, quelle que soit la puissance développée, la consommation par cheval-heure reste constante, alors qu'on sait fort bien qu'un moteur ordinaire n'est généralement économique qu'à pleine charge.

Comment s'opère ce mouvement de montée ou de descente du cylindre dans le cas d'un monocylindre ? Par suite du manque de place, la commande se trouve à l'extérieur du carter. Le cylindre porte à sa base des clavettes qui s'engagent dans les rainures du carter. Il peut ainsi monter et descendre, mais non tourner. Sur le pourtour du cylindre est pratiqué un pas de vis à filet carré sur lequel s'engage un écrou, commandé par une vis sans fin.

Dans le cas d'un polycylindre, le bloc est fixé par des montants qui coulisent dans le carter. Ces montants sont fixés à leur partie inférieure sur une plaque. Des ressorts font pression sur le bloc cylindre pour éviter les vibrations. La plaque supportant les montants se déplace verticalement, grâce à une vis à filets carrés commandée elle-même par une vis sans fin.

Il faut maintenant assurer la coordination entre les variations de volume des chambres de compression et les degrés d'ouverture de l'admission et d'avance à

allumage, car il est évident que si le conducteur abaissait le bloc des cylindres, sans réduire l'admission et l'avance à l'allumage, la détonation se produirait et le moteur cognerait.

Le réglage de l'avance à l'allumage s'obtient à l'aide du levier attaché sur le bloc des cylindres. Quand ceux-ci descendent, le levier agit sur le boîtier du mécanisme de rupture et diminue l'avance. Cela est utile parce qu'à la diminution de la cylindrée admise, diminution qui nécessite à son tour la réduction du volume des chambres de compression correspond une diminution du régime. C'est cette dernière qui, en définitive, exige la modification du point d'allumage.

Indépendamment du réglage des gaz par le carburateur, le réglage des gaz d'admission est obtenu à l'aide d'un papillon commandé par un levier attaché sur le carter. Un presse-étoupe garantit l'étanchéité du système.

Un autre problème se pose, celui de la commande de la distribution. Elle est simple dans le cas d'un arbre à cames en tête, puisqu'il suffit d'un entraînement à tournois ou d'un manchon coulissant pour compenser le déplacement vertical des cylindres. Pour les soupapes latérales ou les soupapes en tête commandées par tiges et culbuteur, l'arbre à cames est monté sur le côté du cylindre et se déplace, par conséquent, en même temps que ce cylindre. L'entraînement se fait alors par des pignons d'angles ou des vis, avec un arbre extensible. La distribution est donc en quelque sorte placée en relai.

Un moteur de ce type présenterait les avantages suivants :

1° possibilité d'adapter instantanément le moteur à l'usage de tous les carburants et d'en tirer le maximum de rendement ;

2° de régler le moteur aux différents

régimes en ajustant la chambre de compression au point voulu ;

3° pour les moteurs suralimentés, la chambre de compression permet d'obtenir le rapport de compression pour l'alimentation ordinaire et vice-versa ;

4° le changement de puissance en marche peut être considéré comme équivalant à un moteur pouvant changer de cylindrée en marche. En conservant le taux optimum de compression, on peut, avec les moteurs à alimentation normale, descendre aux 2/3 de la puissance maximum, et avec les moteurs suralimentés, à la moitié.

Grosse économie, souplesse extrême, adaptation immédiate à tous les combustibles, tout cela obtenu avec un mécanisme très simple et très rustique, voilà les mérites essentiels de cette invention. Au moment où le carburant a atteint un prix élevé, et qui montera sans cesse, elle est particulièrement opportune.

Voici la réponse

Ne pourrais-tu pas, à l'usage des jeunes que la moto intéresse, mais que les études encore trop techniques pour eux, rebulter, entreprendre un petit cours de mécanique qui les amènerait peu à peu à la compréhension parfaite de tes articles.

BAUDIN.

La Harley-Davidson 1930, 1200 cmc

Pour 1930, les nouvelles motocyclettes Harley-Davidson possèdent un ensemble de caractéristiques qui les différencient sensiblement des modèles antérieurs.

On peut dire que la deux-cylindres 1200, année 1930, est une machine entièrement nouvelle ; du moteur aux roues, cette 1200 a été radicalement modifiée et perfectionnée.

Le moteur n'a plus les soupapes opposées des modèles antérieurs, mais les soupapes en chapelle et une culasse Ricardo démontable, ce qui a pour résultat : accroissement du rendement et entretien plus facile.

Les roues sont également démontables et interchangeables, non seulement entre elles, mais avec la roue du sidecar, ce qui permet d'envisager la possibilité de prendre une roue de secours : ces roues se démontent instantanément en desserrant un simple écrou et en faisant glisser l'axe, sans qu'il soit nécessaire de toucher ni aux freins, ni aux chaînes, ni au réglage. Elles sont désormais équipées avec des jantes à base creuse qui permettent l'utilisation des pneus ballons.

La fourche AV, avec ses côtés en acier forgé, s'inspire de la technique la plus moderne. Cette fourche est complétée du reste par un verrou de sûreté, qui, à l'aide d'une clé genre Yale, permet de bloquer la direction et empêche le vol de la machine.

L'équipement électrique a été complètement revu, lui aussi ; la dynamo génératrice a un débit augmentant automatiquement lorsque le motocycliste passe des lanternes sur les phares. Ce perfectionnement, dont on com-

prendra l'intérêt, permet à la génératrice de débiter toujours en quantité suffisante pour éviter l'épuisement des batteries.

Les deux phares qui sont placés à l'avant de la fourche, sont à double faisceau et leur optique a été aussi améliorée.

L'embrayage possède un plus grand nombre de disques ; il a été considérablement assoupli et permet désormais l'utilisation du débrayage à main que tant de Harleistes regrettaient, surtout en solo, de ne pas posséder.

La chaîne primaire est une Duplex à double maillon, d'une solidité à toute épreuve, d'une usure minime, ne nécessitant pour ainsi dire aucun réglage, d'autant qu'elle est lubrifiée mécaniquement.

La position de selle est extrêmement basse pour une machine de cette cylindrée, ce qui, indépendamment du confort et de la maniabilité, en rend la ligne plus agréable. La selle est toujours la Mesinger en forme, fixée en deux points, et dont la suspension est complétée par un plongeur élastique réglable suivant le poids du passager.

Toutes ces modifications, indépendamment de l'accroissement du rendement, améliorent encore la tenue de route et le confort déjà si remarquables de la Harley qui lui ont valu sa juste réputation.

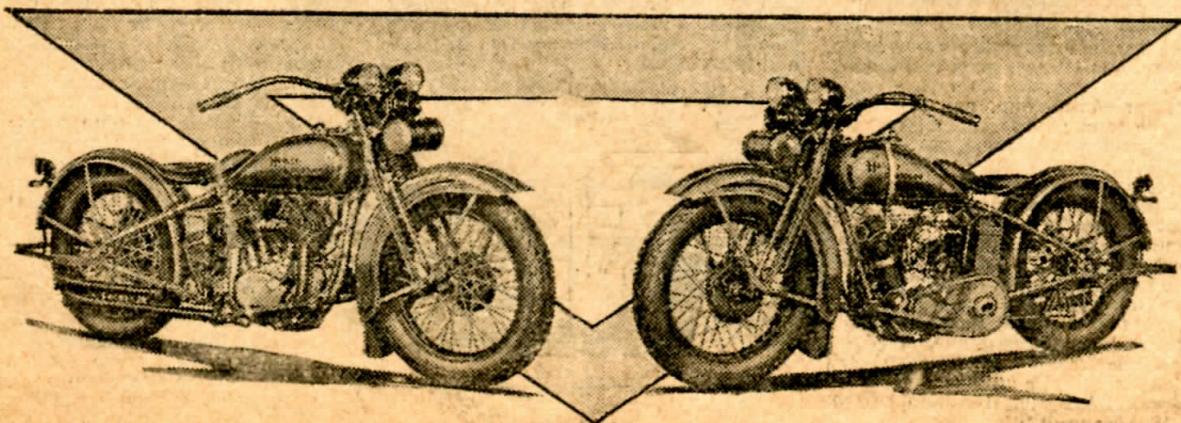
Le sidecar ne doit pas être oublié non plus : le nouveau châssis de la 1200 possède un frein commandé par la pédale du frein de la motocyclette, ce qui permet un freinage parfait sans efforts latéraux sur l'ensemble.

De nombreux jeunes nous demandent continuellement s'il existe des ouvrages de vulgarisation motocycliste, techniques et pratiques, susceptibles de venir en aide aux novices et même aux usagers, et libérés de toutes les formules arides qui émaillent tant d'autres livres identiques. Quelques ouvrages ont été publiés déjà sur ces sujets, mais leur vénérable ancienneté est un obstacle à leur diffusion : nous avons, à *Moto Revue*, en cours de réimpression, mis absolument à jour, le *Vade mecum du motocycliste*. Sitôt terminé, cet ouvrage brillant sera annoncé dans nos colonnes. Enfin nous pouvons, d'ores et déjà, prévoir pour la fin de cette année, pour le Salon probablement, une publication dont la naissance est bien désirée ; sur chantier depuis près de trois ans, M. A. abordera en 40 fascicules environ, sous forme de vulgarisation encyclopédique, et chaque brochure formant un tout complet, toutes les questions motocyclistes qui passionnent nos jeunes gens (mécanique, technique, administration fiscale, historique, côté sportif...). Si l'on ajoute que chacun des fascicules sera tenu perpétuellement à jour et que l'auteur est un de ceux qui font actuellement le charme de *Moto Revue*, on jugera de l'intérêt et du succès de cette initiative.

Mar ti et Vendredi soir

COURS DE MÉCANIQUE

5, rue Saint-Augustin



Le Salon Italien

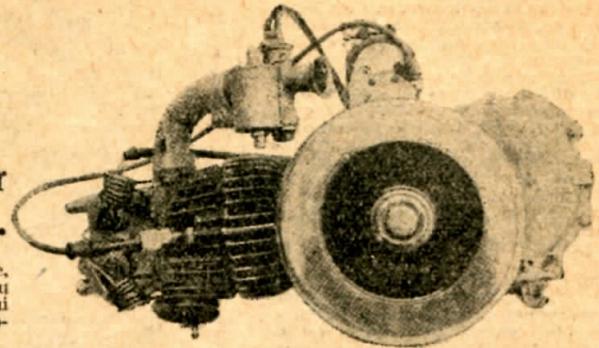
Palais de la Permanente
de Milan : 11-19 janvier

Nous commencerons la visite du Salon italien par les motos légères.

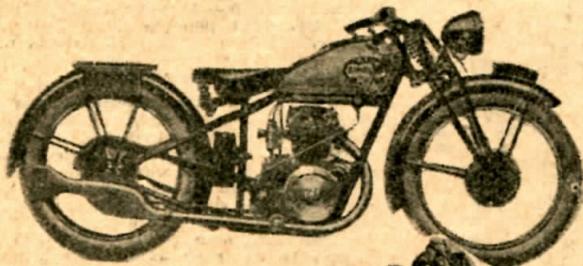
D'abord, Alprandi expose ses deux 175 cmc., réservoir en selle, boîte Albion et moteurs Jap à soupapes latérales ou culbuteurs. Ces deux moteurs, sauf la dimension

intérieure du cylindre, sont identiques au Jap 250 cmc., ce qui assure une grande solidité.

Vofel chez Ancora un

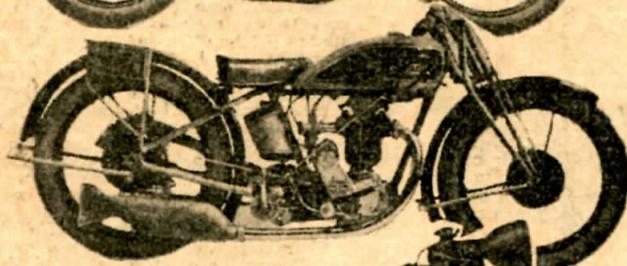


Le moteur de la Guzzi 250 cmc.

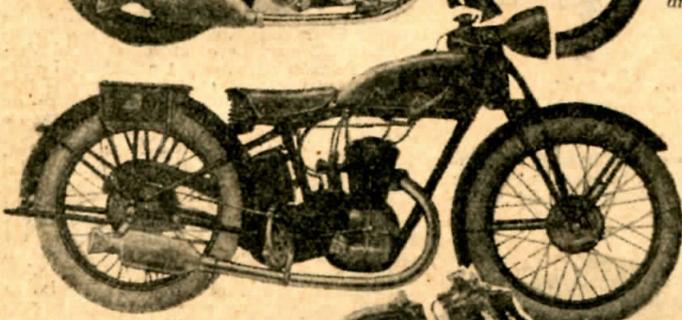


DE HAUT EN BAS :

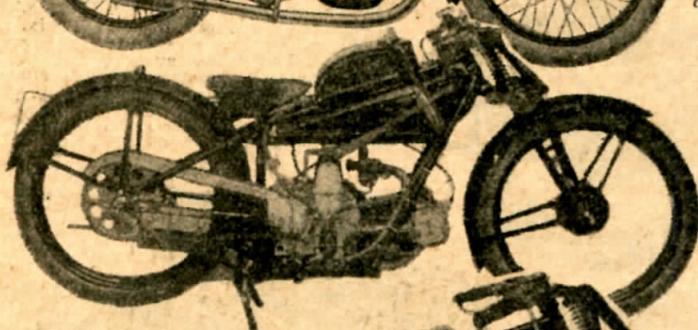
Simplex en 175 cmc., à bloc-moteur, culbuteurs enfermés et éclairage électrique.



G. D. en 175 cmc. arbre à cames en tête.



F. V. L. en 175 cmc. à arbre à cames en tête et boîte séparée.



Guzzi en 250 cmc. qui a inquiété l'industrie anglaise au dernier T.T.



Guzzi en 500 cmc. sport.

type unique à moteur Williers 175 cmc. : belle moto légère, ligne très pure, élégant réservoir en selle, et deux freins dont les tambours sont fixés de la même façon que chez Triumph.

Benelli expose un type avec arbre à cames en tête bien connu. Cette moto légère est justement fameuse, car elle s'est toujours comportée d'une façon supérieure dans toutes les courses de vitesse. Ses types Supersport et Luxe sont livrés, sur demande, avec culasse à deux échappements.

Bianchi, célèbre pour ses bicyclettes et automobiles, présente un type attendu très impatiemment : la « Flèche d'or » 175 cmc. Cette moto, avec réservoir en selle, moteur à culbuteurs, boîte à trois vitesses, éclairage par accus, est livrée à un prix très bas, type vraiment utilitaire (Voir plus loin).

Casoli expose un 175 cmc. deux-temps et un type Supersport à deux échappements. Machines très robustes. C. F. une 175 à arbre à cames en tête et boîte séparée ; son moteur est très rapide.

Une des nouveautés est certainement la nouvelle 175 Frera. Cette machine comporte un moteur à soupapes latérales, boîte séparée, réservoir en selle, et pourra certainement permettre tous les services possibles aux usagers. Une belle 175 à arbre à cames en tête est la F.V. L., boîte séparée. Son moteur a plusieurs points remarquables : l'arbre à cames et les soupapes avec ressorts, enfermés sous les ailettes. Cette machine s'est comportée avec gloire dans les courses de régularité de l'écoulée 1929.

Galloni expose deux types 175 (latérales et culbuteurs) boîte séparée et réservoir en selle.

G. D. expose avec ses types Tourisme (culbuteurs) et Sport (arbre à cames en tête) ; tous les deux naturellement de 175 cmc.

Garanzini expose un type équipé du moteur Blackburne 175, latérales. Lampo est présent avec ses modèles à culbuteurs renfermés, boîte séparée et réservoir en selle.

Mas a modifié légèrement son type 175 et a baissé le prix considérablement ; machine, par conséquent, des plus convenables de la construction italienne.

Miller présente une 175 culbuteurs bloc-moteur, qui a battu l'année passée des records du monde ; le moteur est livré en deux types dont l'un est préparé pour les compétitions. La Miller est une des plus rapides motos légères italiennes, et, sur les côtes, elle peut être cotée des plus puissantes.

M. M. est présent en 175 culbuteurs et boîte séparée : machine très rapide et robuste.

La Simplex expose son nouveau 175 Bloc-moteur et culbuteurs renfermés. Moto légère avec éclairage complet par accus ; la dynamo de ce dernier est renfermée dans le bloc et commandée par engrenages.

Nous voilà aux motos pesantes, pas trop nombreuses. Les maisons qui exposent leur modèles sont : Ardea, Bianchi, B. M., Frera, Garanzini, Garelli, G. D., Gilera, Guzzi, Linx, Magni, M. M.

Ardea expose son type unique qui comporte des solutions originales. Le moteur de 250 cmc. est horizontal avec soupapes en tête commandées par culbuteurs ; le changement de vitesse est incorporé. Le cadre est original ; la fourche est un type à ressorts

renfermés dans les tubes. Sur le réservoir en selle sont appliqués les indicateurs de bord.

La Bianchi expose son 350 à deux arbres à cames en tête ultra rapide; ses victoires sont bien connues.

La B. M. est une belle motocyclette équipée par les différents types du moteur Jap.

La Frera présente ses types 350 et 500 cmc. à soupapes latérales, et une 350 culbuteurs; tous ses modèles comportent la boîte séparée et le réservoir en selle. Cette maison, qui est une des plus importantes de l'industrie italienne, livre au public des types robustes et soignés, tandis que ses modèles culbuteurs sont bien rapides.

Galloni présente un type utilitaire 350 en latérales.

Garanzini équipe ses différents types avec le moteur Blackburne (latérales et culbuteurs); motocyclettes robustes et bien finies.

Une des plus grandes nouveautés est la Garelli, qui a transformé ses cadres avec l'adoption d'un magnifique réservoir en selle; le moteur reste deux cylindres à deux temps de 350 cmc. Ses deux types grand tourisme et supersport sont classés parmi les meilleurs de la technique mondiale.

G. D. présente un nouveau 350 à arbre à cames en tête, vrai racer et jouera son rôle dans les prochaines compétitions.

Gilera expose deux types Grand sport (350 et 500 dont le dernier en sidecar) à soupapes latérales de grand diamètre, qui ont été encore perfectionnés; mais ce qui fait leur supériorité, c'est le prix qui est un des plus bas du marché; livrés complets avec éclairage par accus.

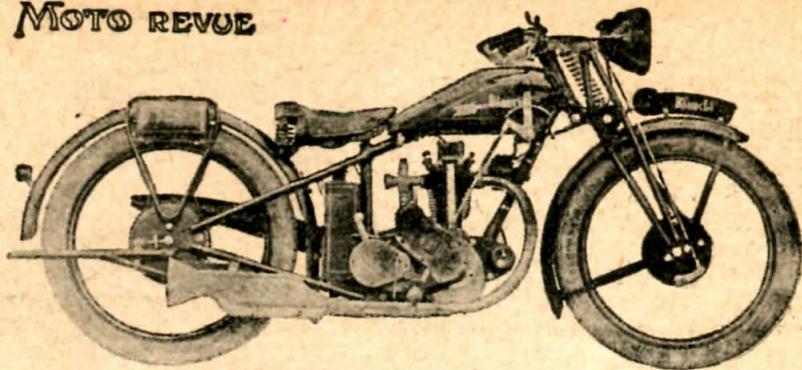
La Linc est une maison turinoise: types aux moteurs anglais; le Blackburne.

Une nouveauté, la Magni, et son type Utility 500 à latérales et bloc-moteur. Sa fourche est du type Scott.

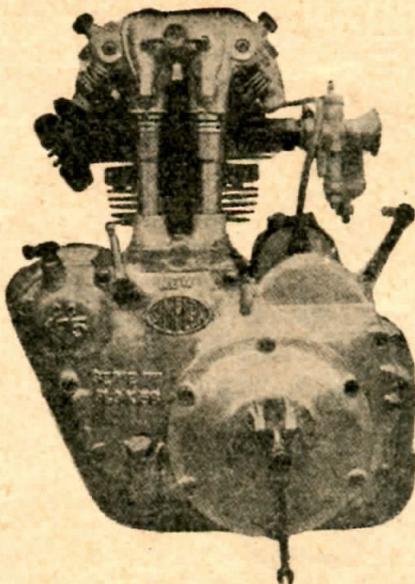
Un nouveau modèle est aussi MM. en 350 latérales; motocyclettes très puissantes et soignées.

Guzzi enfin représente le type le plus caractéristique de la construction italienne, et est, en outre, la maison la plus importante.

Son cheval de bataille est le Sport 14 à bloc-moteur horizontal de 500 cmc., soupapes l'une en tête, l'autre latérale; quoique cette machine ait été toujours améliorée, elle a encore la ligne de 1922, ce qui n'empêche qu'elle soit toujours à la tête de la technique mondiale. Guzzi expose aussi son fameux 250 à arbre à cames en tête, et son modèle Grand tourisme à cadre souple; ce dernier offre un confort excellent.



La Bianchi « Flèche d'Or » en 175 cmc.



Simplex à un bloc-moteur. culbuteurs enfermés en 175 cmc

la moto légère à cause des facilités de la codification. Un véhicule qui, lui aussi, est appelé à la diffusion: le trimoteur pour les trans-

ports. Le sidecar augmente aussi dans une grande proportion.

L'effort des constructeurs cette année a été surtout la réduction des prix, ce qui fait espérer un bon avenir pour la motocyclette et surtout pour la moto légère et utilitaire.

E. CAPORALI.

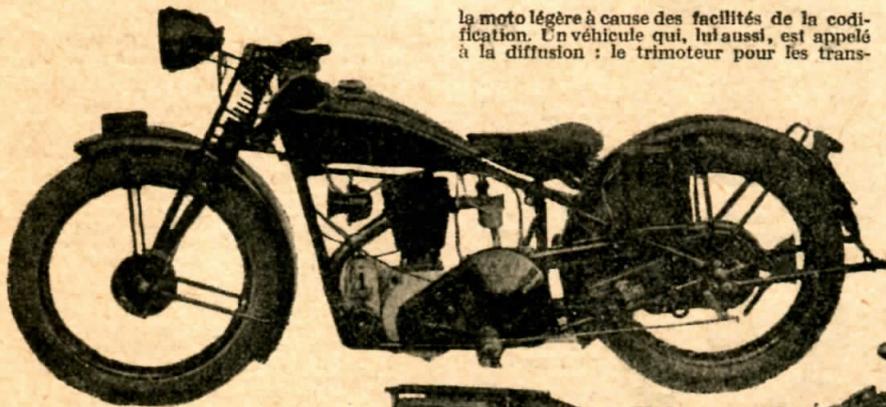
Après l'avoir chevauchée

Le Salon de la « Permanente » a mis en premier plan la construction Bianchi qui présentait quelques nouveautés, principalement en 175 cmc. Il est bon d'observer tout d'abord que la firme Bianchi vient d'attirer l'attention mondiale, récemment, par une victoire éclatante au Grand Prix des Nations à Monza et sur le Circuit du Lario.

En 350 cmc., nous connaissons déjà la « Flèche céleste »; cette année, Bianchi nous présente la « Flèche d'Or », en 175 cmc., légère, à soupapes en tête. Le but poursuivi par la firme italienne est visible: atteindre une très vaste clientèle; aussi la construction a été effectuée en grande série et, bien que de haut luxe, d'un prix modeste. On remarquera la pureté de ligne qui la caractérise selon la bonne frappe de Bianchi; le matériel aussi est fonction de la puissance de la maison. Du point de vue technique, même souci de la perfection.

Le moteur est un quatre-temps de 57 d'alésage et 67 de course, ce qui donne une cylindrée de 173 cmc. Le cylindre est muni d'ailettes de refroidissement très larges. Le régime est très élevé et frise environ 3.800 tours-minutes; la puissance de l'ordre de 3 CV et le tarif fiscal français ne l'impose qu'à 2 CV.

De même que les machines plus imposantes, le graissage est strictement mécanique. La transmission chaîne-chaîne est très multipliée et les rapports de 1 à 7,3, 1 à 12,5, 1 à 17,2 lui permettent une vitesse très élevée pour sa cylindrée. Le confort est grand aussi et est obtenu par des Pirelli de 25 x 3. Comme on le voit, le succès de la nouvelle Flèche d'Or de Bianchi est assurée de par son prix, sa mécanique, son luxe et ses possibilités routières. Il faut noter aussi, à cet effet, l'exemption, en Italie, du permis de conduire et des droits obtenue jusqu'à 175 cmc. par le vivant M. C. d'Italie.

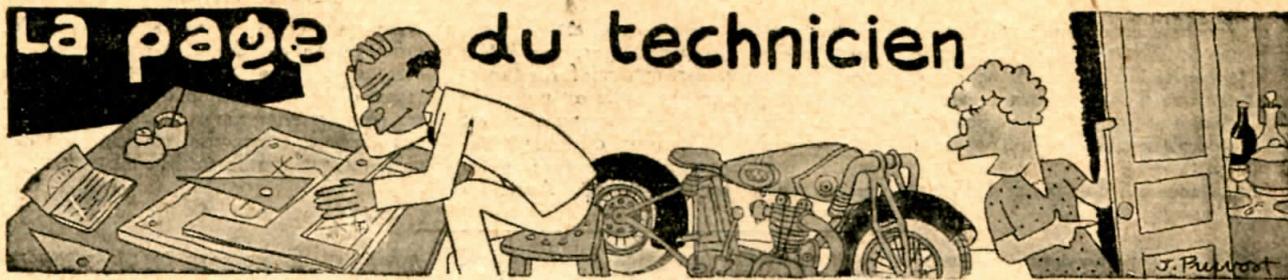


Les tendances de la construction italienne

En somme, la construction italienne ne présente pas de solutions trop originales ou ultra-modernes. Elle reste fidèle au classique comme l'Angleterre: moteurs monocylindriques (avec une bonne tendance au bloc-moteur), transmission par chaîne, soit à latérales soit à soupapes en tête. Notons cependant la diffusion que va prendre



Gilera en 500 cmc. Ardéa en 250 cmc. est partisan du mono horizontal



Moteurs équilibrés et non équilibrés - I

L'équilibrage d'un moteur à explosion est une question complexe qui nécessite le concours du calcul et de nombreux tâtonnements expérimentaux. Il faut non seulement tenir compte des conditions générales d'établissement du moteur et de son régime, mais encore de son mode d'utilisation : c'est ainsi que l'on peut être amené à modifier l'équilibrage d'un moteur si l'on change le cadre de moto (ou le châssis de voiture) primitivement prévu. Nous verrons d'ailleurs (exception faite pour quelques cas très particuliers et plutôt théoriques) qu'un moteur n'est jamais rigoureusement équilibré ; il y a donc toujours à craindre un régime de résonance où les vibrations atteignent une amplitude maximum.

Nous allons, dans la première partie de cet article, analyser la production des forces d'inertie ; cette étude sommaire nous permettra de mieux préciser les notions d'équilibrage qui suivront.

Accélération et forces d'inertie. Le piston et la bielle sont animés de mouvements très variables qui engendrent des forces d'inertie. On sait qu'au signe près, une force d'inertie a pour valeur le produit $m \times A$ de la masse en mouvement par l'accélération ; il s'agit évidemment pour l'instant, d'un mouvement rectiligne. L'étude de l'accélération est donc capitale. Sur la figure 1, on voit que l'abscisse du piston peut être facilement exprimée en fonction du rayon de manivelle, de la longueur de la bielle et de l'angle α que fait la manivelle avec la verticale passant par l'axe ; on peut donc facilement en déduire la vitesse qui est la dérivée par rapport au temps de l'abscisse et l'accélération qui est la dérivée seconde. Nous faisons grâce au lecteur du développement des calculs. Si l'on désigne par N le nombre de tours par minute du moteur, par R le rayon de manivelle, par e le désaxement, par L la longueur de la bielle, on trouve pour A l'expression approximative :

$$A = -\frac{\pi^2 N^2 R}{900 L} (L \cos \alpha + e \sin \alpha + R \cos 2\alpha)$$

Il suffira de multiplier A par $\frac{P}{g}$ (P , poids du piston, g accélération de la pesanteur) pour avoir la force d'inertie due au piston. On voit que celle-ci est essentiellement variable. Sur un moteur non désaxé ($e=0$), on voit qu'elle est maximum pour $\alpha=0$ et $\alpha=180^\circ$ (points morts) ; dans tous les

cas, elle est nulle, lorsque la vitesse du piston est maximum, c'est-à-dire sensiblement à mi-course.

Le mouvement de la bielle est plus complexe ; tous les points de celle-ci décrivent des courbes fermées elliptiques et il faut décomposer le mouvement suivant deux directions rectangulaires parallèles aux axes. En chaque point de la bielle, ou plutôt pour chaque « tranche » de bielle

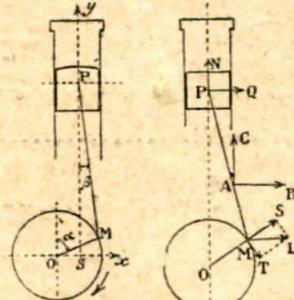


Fig. 1. Fig. 2.

A GAUCHE :
Sur un moteur désaxé, les points morts ne coïncident plus avec la position verticale de la bielle. Si l'on trace deux axes rectangulaires Sy et Sx , la position du pied de bielle est facilement déterminée : $y = R \cos \alpha + L \cos \beta$; d'autre part $a = \omega t$, ω étant la vitesse angulaire. On peut d'autre part éliminer β (ce dernier angle pouvant s'exprimer en fonction de α). On trouve l'accélération en prenant la dérivée seconde (voir le texte). Le désaxement a pour but de réduire les forces de frottement du piston durant la course de détente (moindre obliquité de la bielle) ; il est peu à conseiller sur les moteurs rapides (prépondérance des forces d'inertie).

A DROITE :
Forces d'inertie de la bielle.
La force d'inertie élémentaire AB est décomposable en deux forces parallèles appliquées respectivement en P et en M . PQ applique le piston contre la paroi et n'intervient pas dans l'équilibrage (la résultante des forces telles que PQ acquiert une grande importance aux grandes vitesses et augmente considérablement les pertes par frottement). ML est à son tour décomposable en deux forces tangentielle et centrifuge. Le même raisonnement s'applique à AC . PA est la composante en P ; elle s'ajoute à la force d'inertie due au piston.

d'épaisseur infiniment petite, on aura donc une force d'inertie horizontale et une force verticale. La première, reportée au pied de la bielle, presse le piston contre la paroi ; elle est donc annulée par cette dernière. La seconde agit suivant l'axe du cylindre et l'on peut calculer la résultante de toutes ces forces élémentaires. On est conduit pour la simplification des calculs,

à considérer l'action particulière des trois parties de la bielle : corps, pied et tête de bielle.

On trouve ainsi qu'une fraction du poids de la bielle agit comme le piston, c'est-à-dire qu'on a, pour la résultante dont il est question ci-dessus, une expression analogue à celle de la force d'inertie du piston. Cette fraction varie d'ailleurs avec α ; pour le point mort haut, elle a

pour expression : $\frac{3L + 2R}{6(L + R)}$ pour le point

mort bas : $\frac{3L - 2R}{6(L - R)}$. On voit qu'elle

dépend de L et de R , et on s'aperçoit des difficultés de l'équilibrage à adopter lorsqu'on fait intervenir toutes les variables. En réalité, on trouve que, pour les valeurs habituelles du rapport $\frac{L}{R}$, ces valeurs ne diffèrent pas trop de 0,5 ; c'est donc le demi-poids de la bielle qu'on fait intervenir.

Au point de vue des forces d'inertie, tout se passe donc, aux points morts, comme si l'on avait un piston fictif dont le poids serait égal à la somme des poids du piston réel, de l'axe de piston, du pied de bielle et de la moitié du corps de bielle. C'est là un premier résultat important à retenir pour l'équilibrage. Il nous faut encore parler de l'inertie se rapportant à la tête de bielle : forces d'inertie centrifuge et tangentielle. La première, comme son nom l'indique, agit suivant le rayon de manivelle ; elle provient de la composition dans cette direction des forces d'inertie élémentaires du corps de la bielle considérées plus haut ; elle est encore une fonction de l'angle α . Elle s'ajoute algébriquement à la force centrifuge développée par la rotation de la tête de bielle. Si P_1 est le poids de la tête de bielle, la force centrifuge a pour valeur, en désignant par ω la vitesse angulaire :

$$F_c = -\frac{P_1}{g} \omega^2 R = -\frac{P_1}{g} \times \frac{\pi^2 N^2 R}{900}$$

Or, on remarque ici encore, pour la force d'inertie centrifuge, qu'une fraction du poids du corps de bielle agit comme le poids de la tête de bielle. Le calcul indique qu'une valeur moyenne à adopter est encore voisine de 0,5 ; c'est donc également la moitié du corps de bielle qu'on fera intervenir comme agissant sur le maneton. C'est le second résultat auquel nous arrivons pour l'équilibrage. Nous en déduisons

dans un prochain article un procédé pratique pour « équilibrer » les forces d'inertie dues à la bielle. (Ici encore il ne s'agit évidemment que d'un équilibrage partiel, c'est-à-dire que les forces d'inertie peuvent n'être annulées que pour certaines positions de la bielle.)

Il y aurait encore lieu de parler de l'inertie

tangentielle, mais celle-ci est généralement négligeable par rapport aux forces considérées et, en particulier, la force d'inertie centrifuge ; en outre, elle est nulle aux points morts (or nous avons vu que c'est en ces points que la force d'inertie développée par le piston, et même notre piston fictif est maximum). Avec les

éléments acquis nous allons pouvoir envisager le cas des moteurs polycylindriques, ce qui constitue la meilleure façon d'aborder l'étude de l'équilibrage, ces moteurs étant par la disposition même des attelages alternatifs, partiellement ou parfaitement équilibrés. F. DEBORIAT.

(A suivre)

Motocyclistes... Un avertisseur puissant

La moto se modernise et de plus en plus : pour l'équipement, elle s'apparente à la voiture : tableaux de bord, éclairage, etc... ; c'est pourquoi, il est parfois choquant d'apercevoir sur une belle machine, une de ces petites cornes que l'on sent là, surtout pour éviter la contravention et dont l'efficacité s'avère, rien qu'à l'aspect, très contestable.

Les motos munies d'équipements électriques complets, avec dynamo et batterie, ont la ressource du klaxon électrique ; on pourrait croire que celles éclairées par alternateur doivent renoncer définitivement à un appareil avertisseur d'une puissance correspondant à leurs possibilités de vitesses... Mais il y a « Cieca », le ténor Cieca dont la voix ample porte au loin et avertit sans faiblesse.

De même que son grand frère est généralement adopté sur toute voiture de tourisme rapide « Ténor Cieca-Moto » sera, en raison de ses qualités rapidement adoptées par les motocyclistes, même ceux ayant le klaxon électrique, car il économisera d'autant les batteries et sera, en général, plus puissant, donc utilisé sur route.

Le Ténor Cieca parut l'année dernière, usqu'à présent, nous l'avons surtout entendu

sur les parcours de Paris-les Pyrénées-Paris, les Six-Jours d'Hiver, où la plupart des champions l'ont adopté, sitôt qu'ils ont connu son existence.

Rappelons pour ceux de nos lecteurs qui ne connaissent pas encore ce nouvel avertisseur qu'il fonctionne par friction sur le volant, soit plus souvent sur la roue avant. La moto actionne ainsi une pompe qui fournit de l'air comprimé à haute pression. Le son produit est celui d'un chalazion très puissant dont la portée, sur la route, est de 1.200 à 1.500 mètres minimum.

Nous sommes à la disposition de nos lecteurs pour tous renseignements concernant ce Ténor Cieca qui, nous n'en doutons pas, connaîtra bientôt la faveur de nos lecteurs.

Meilleur et moins cher

Pour la saison 1930, à partir du 1^{er} mars, M. Chaillou, le fabricant du casque « Dur-à-Cuire », un des pionniers des casques de motocyclistes, a décidé de modifier son organisation commerciale d'une façon telle, que sa nouvelle méthode fera bénéficier les motocyclistes d'une baisse importante sur le prix de vente au détail du « Dur-à-Cuire ».

Désormais, M. Chaillou, se mettant direc-

tement en rapport avec l'acheteur, vendra directement aux motocyclistes, et pourra ainsi leur offrir les prix de gros qu'il devait jusqu'alors réserver aux intermédiaires.

Le nombreux courrier émanant de lecteurs de *Moto Revue*, qui se sont adressés directement à lui, ont incité le fabricant du « Dur-à-Cuire », à prendre cette mesure dont le féliciteront tous les partisans du port du casque.

On peut donc, dès à présent, annoncer sur les prix antérieurs une baisse allant de 25 à 30 %, ce qui permettra d'avoir un casque efficace, solide et élégant, depuis 75 francs.

Il faut ajouter, d'autre part, que la fabrication de ces casques, loin d'être en série, subit en cours de saison, les modifications jugées utiles, après étude des suggestions des usagers.

Le modèle actuel, grâce à un enduit intérieur, est rigoureusement imperméable et plus résistant que jamais ; il est toujours fabriqué avec du cuir chromé de première qualité et du caoutchouc mousse véritable.

Le succès qu'il a obtenu jusqu'à ce jour et les références spontanées de motocyclistes non intéressés sont la meilleure garantie du bon accueil que réserveront les motocyclistes au nouvel effort de M. Chaillou.

Un point d'histoire : la traversée du Sahara

Au moment où quelques audacieux vont à nouveau tenter la traversée du Sahara, il est bon de faire le point

Qui l'a exécutée le premier ? En son temps, ce fut une polémique ardente qu'un récent document paru dans *Moto Revue* a ressuscitée. Voici l'exacte histoire de cette traversée mémorable : Fosson a tenté une randonnée vers le désert, mystérieux alors ; mais, il ne traversa jamais, dans le vrai sens du mot, le Sahara : il resta dans le nord du vaste désert, s'enfonça toutefois jusqu'à plusieurs centaines de kilomètres vers le sud, mais roulant parallèlement à la côte algérienne, revint ainsi vers elle n'ayant pas, de ce fait, traversé l'immense solitude.

La gloire en revient à trois ardents motocyclistes partis en groupe et montés sur des 350 cmc. F. N. latérales M. 70, et dont le titre est resté, pour cette série, connu universellement : la 350 cmc. F. N. Sahara. Les cavaliers étaient M.M. Bruneteau, Gimié et Weerens. La traversée fut effectuée du Nord au Sud, en passant par la région la plus désertique du Tanzerouft (le désert de la soif), qu'aucun puits, ni aucun oasis, pendant 1.100 kilomètres, ne démarquent.

La ligne suivie par ces pilotes fut sensiblement nord-sud, d'Oran à Bourem sur le Niger. Remarquons aussi, pour l'établissement de la vérité sportive, que le trajet évite le massif du Hoggar, aux romantiques séductions de l'Atlantide et d'Antinea : le Hoggar, en effet, plus à l'est, était déjà fréquenté et permit ainsi à Pierre Benoit d'établir son roman célèbre. Le Tanzerouft, à l'époque, n'avait connu qu'une tentative heureuse en automobile par le général Estienne et le lieutenant Georges Estienne qui organisèrent les ravitaillements de Colomb-Béchar, Reggan et Bourem.

Ajoutons, pour terminer, qu'aucune autre moto, au moment où nous écrivons ces lignes, n'a pu à notre connaissance réussir à nouveau cette traversée que d'aucuns tentent à l'heure présente.

Le bloc moteur 350 cmc. type Sahara, actuellement en construction chez F. N. et conçu pour les plus pénibles itinéraires, est exactement celui qui a servi à la mémorable traversée du Sahara.



EN ALGERIE



ET TUNISIE

La première épreuve officielle 1930: Alger-Miliana-Alger

Alger, le 26 janvier 1930.

De notre correspondant particulier.

Deux heures du matin ! Dans la nuit brumeuse, devant la mairie d'Alger, les motos sont alignées côte à côte, prêtes à prendre le départ de la première épreuve officielle de l'année organisée par le M. C. d'Alger sous le contrôle (purement théorique) de l'U. M. F.

Grâce à l'obligeance de M. Duchêne-Marsulaz, directeur des Etablissements Chrysler à Alger, qui avait bien voulu mettre à la disposition de *Moto Revue* un Roadster qui fit l'admiration de tous par sa marche rapide et silencieuse, nous pûmes suivre de bout en bout l'épreuve, car il faut avouer, le M. C. d'Alger avait totalement oublié la presse... et bien d'autres choses aussi.

Départ dans la nuit froide et défilé de phares trouant l'obscurité suivi du bruit sec des moteurs; les gorges de la Chiffa sont traversées sans hâte, la longue montée de Médéa (18 kilomètres) termine la première étape, il est 4 h. 26'.

La première étape fut marquée d'un accident et de deux abandons. Habib, le champion de l'Afrique du Nord, loupe un virage en pleine ville à 1.200 mètres du départ et se luxe l'épaule après une chute dangereuse.

Castelet et Lassier abandonnent par suite de manque d'éclairage. A 5 h. 36', nous quittons Médéa par un froid abominable; à se présente la plus mauvaise partie de l'épreuve, une route dangereuse par ses nombreux virages et nids de poule.

Au petit jour Affreville, terme de l'étape, on nous attend... un bon café au lait et... la pluie. Les coureurs arrivent un à un, sans Boisse après la fermeture du contrôle; dommage, car le champion de Lucifer est un vieux routier.

Départ en avance pour aborder les virages de Miliana, puis la grande descente dans la plaine sous la pluie battante. C'est alors qu'il nous arrive une catastrophe: nous crevons et sous la pluie...

La voiture des commissaires sportifs nous double à cet instant; notre photographe nous filme avec sa camera, puis les

premiers coureurs arrivent, nous reprenons notre chasse pour arriver à Cherchell (étape-déjeuner). Escriva le champion 175 cmc. de Monet-Goyon pousse son cadre dans une chute qu'il fait à quelques mètres de nous.

Rares sont les non pénalisés.

A Cherchell, le temps un peu éclairci nous permet de prendre quelques photos.

Pûis, c'est la dernière étape: 98 kilomètres d'excellente route sur le littoral. Là, nous suivons en touriste: à Bérad, nous sommes arrêtés par un spectacle peu banal. Le maire,

suivi du garde champêtre, s'apprête à tendre une corde en travers de la route pour obliger « ces fous à s'arrêter »; devant nos menaces qui faillirent passer aux actes, le maire de cette aimable localité se retira alors que le brave garde champêtre faillit à plusieurs reprises se faire « emboutir » pour essayer d'arrêter « ces fous ». Après avoir salué ces messieurs d'un au-revoir moqueur, nous partons en serre-file derrière tout le monde. Nous arrivons à Alger à 4 h. 36.

CLASSEMENT GÉNÉRAL

1. Dupuis, 250 cmc., Terrot.
2. Monbousin, 250 cmc., Terrot.
3. Laffargue, 250 cmc., Terrot.
4. Cauto, 175 cmc., Monet-Goyon.
5. Banc, 350 cmc., Radior.
6. Eser va, 175 cmc., Monet-Goyon.
7. Ducrot H., 350 cmc., Radior.
8. Bogo, 500 cmc., Monet-Goyon.
9. Lauzani, 250 cmc., Monet-Goyon.



La voiture officielle

10. Fornazéro, 500 cmc., Terrot.
11. Défillon, 350 cmc., Monet-Goyon.
12. Riquet, 500 cmc., New-Map.
13. Chevalier, 350 cmc., Monet-Goyon.

CLASSEMENT PAR EQUIPE

- Groupe rouge**
1. Equipe Terrot
- Groupe bleu**
1. Equipe Monet-Goyon.

Considérations

L'épreuve aurait pu être beaucoup mieux si beaucoup d'abstentions n'étaient venues la réduire, abstentions en partie justifiées d'ailleurs car l'organisation fut quelconque et le contrôle ne fonctionna normalement que grâce à l'énergie et à la compétence du Directeur de la Course, M. Prévost, ingénieur. Pas une seule des voitures suivantes n'était munie de boîte de pharmacie.

Les règlements qui avaient été élaborés beaucoup trop tard, et transformés à plusieurs reprises ont concouru au peu de succès de l'épreuve, car une épreuve officielle de tourisme ne comportant que 22 partants pour un Club comptant près de 150 membres actifs, c'est réellement peu. Espérons que la prochaine épreuve de tourisme (Alger, Djelfa, Laghouat, Djelfa, Alger) aura plus de succès. Eugène ONA.



Le départ de la 2^e étape



Le record de Henné est homologué

La Fédération Internationale vient d'homologuer le record du mille lancé, établi par Henné sur une B. M. W. 750 cmc. Il n'y avait nulle raison de ne pas le faire et il est heureux que le gros effort fait par la grande marque allemande soit ainsi officiellement consacré. Il est probable que cette nouvelle ne sera pas du goût de tout le monde et que c'est en tout cas un coup assez rude à la suprématie anglaise.

Suprématie...

Voici en effet un record particulièrement convoité qui passe à l'étranger, et qui est, par surcroît, battu par une machine établie sur des principes très différents de ceux considérés comme sacro-saints par la majorité des constructeurs anglais. Il serait, bien entendu, ridicule de prétendre que le prestige de l'industrie anglaise se trouve anéanti. Il s'agit

plutôt d'une menace à longue échéance.

Ce serait mal connaître les Anglais que de croire qu'ils s'inclineront devant l'effort allemand. Ils sont certainement décidés à ne rien négliger pour faire mieux encore. Il y a en effet bien des chances pour que nous voyions cette année des tentatives anglaises, menées sur des machines sans doute assez différentes de celles qui nous sont habituelles. Le bruit a couru que des quatre-cylindres allaient être employés, et cela semble logique puisque le compresseur convient surtout aux polycylindres. Mais, aux dernières nouvelles, il s'agirait de deux-cylindres en V. Quoi qu'il en soit, on peut penser que des efforts très sérieux vont être faits par les Anglais, et ils ne reculeront ni devant la peine, ni devant le danger, ni devant l'argent. N'ont-ils pas consacré des millions à la construction

de voitures destinées à conserver à l'Angleterre le record de la plus grande vitesse, et cela purement pour la gloire ? Ils tenteront donc de faire rentrer en Grande-Bretagne le record de la plus grande vitesse pour les motos. Réussiront-ils ? Il ne faut pas se dissimuler que la tâche est rude, mais néanmoins, n'oublions pas que la moto de Henné est une 750, et que d'une 1.000 on devrait, si le rendement est égal à celui des moteurs de voiture, tirer plus de 100 CV, ce qui devrait permettre de dépasser le 250. Mais on a là les impressions de Henné et ce n'est pas une tâche aisée que de conduire une moto à de telles allures. Enfin qui aurait dit, il y a seulement quatre ou cinq ans, qu'on dépasserait le 350 en voiture et que le 600 kilomètres à l'heure deviendrait, pour les avions une possibilité !

Encore les derniers Six-Jours Internationaux !

Nous avons donné, dans de précédents numéros, un communiqué du major Watling, représentant l'industrie anglaise, et des commentaires de journalistes anglais, dans le *Motocycle* et le *Motocycling* de Londres, sur les Six-Jours Internationaux.

Comme il s'agit, maintenant que la France organise les prochains Six-Jours, plutôt de chercher à profiter des leçons du passé qu'à fixer un point d'histoire, nous tenons à publier quelques extraits d'une lettre d'un concurrent irlandais des Six-Jours, parue dans *Motocycle* du 5 janvier :

« Il est regrettable de voir Ixion accuser les Allemands d'attaquer l'Angleterre, parce qu'elle a gagné le Trophée International. Ce n'est certainement pas le cas ; les critiques ne s'adressent qu'à la mauvaise organisation et à l'incapacité des officiels. »

« Et je vois qu'Ixion, maintenant, les critique à son tour ! »

« Par contre il chante les louanges du premier chronométrateur qui était précisément un des officiels les plus importants ! et celui chargé du chronométrage, le point le plus critiqué de toute l'organisation ! ! »

« Il est parfaitement ridicule de chronométrer des concurrents, au quart de seconde près, à un bout du parcours, avec un super chronomètre archi-précis garanti et contrôlé, et d'effectuer le contrôle à l'autre bout avec la plus ordinaire des montres de poche ! qui, pour certains, n'étaient pas même synchronisée avec l'heure officielle ! ! »

« Ixion remarque que ce fut stupide de placer un seul officiel aux contrôles secrets ! »

« Ce qui est plus surprenant est que le chef-chronométrateur ait accepté d'être tout seul à ces contrôles secrets ! ! »

« Nous, membres de l'équipe irlandaise, affirmons que nous avons été pénalisé à tort parce que l'on nous a donné officiellement, une heure officielle inexacte. Et nous n'avons pas l'intention de nous laisser faire... »

« Il serait intéressant de savoir, si Ixion sait que le seul concurrent anglais qui était en avance sur l'heure officielle au contrôle secret n'en reçut pas moins la médaille d'or... »

Le signataire de cette lettre, I. A. Carvill, faisait partie de l'équipe irlandaise qui perdit le « Vase » parce qu'elle se trouva en avance au seul contrôle secret qui eut lieu, et qui fut fait par M. Ebbelwhite.

M. I. Carvill soutient que leur avance était due à ce qu'ils s'étaient fiés à l'heure officielle du contrôle de Wankirchen, pour remettre leurs montres à l'heure, et... qu'apparemment ! cette « heure officielle » avançait de cinq minutes ! ! sur l'heure officielle du contrôle secret ! ! !

Un peu partout

EN SUISSE

Des trottoirs en rase campagne

Argovie se propose de développer son réseau routier pour s'adapter aux exigences de la circulation moderne. Ces travaux répartis sur six ans, coûteront 16 millions. Au Grand Conseil, certains députés ont demandé à maintes reprises qu'on fasse également droit aux vœux des piétons et qu'on établisse des trottoirs à leur intention. Mais ils s'étaient jusqu'ici heurtés à une résistance opiniâtre de la direction des Travaux publics, motivée par des raisons financières. Or, cette dernière vient de proposer elle-même la

création de chemins pour piétons le long des routes où la circulation est intense. Crédit à cet effet : 1,5 million de francs.

Durant la première période des travaux, on construira des trottoirs sur une longueur d'environ 100 kilomètres et, pour le moment, d'un côté de la route. La construction se fera à frais communs entre les communes et l'Etat, dont la subvention oscille entre 25 et 40 %, selon les cas, et qui assumera en outre l'entretien entier des secteurs de rase campagne, tandis que les communes prendront soin des parties situées à l'intérieur des localités.

Un exemple à imiter en plus d'un lieu. Il faut dire que l'impôt argovien sur les automobiles est particulièrement lourd : on a donc de l'argent à mettre aux routes, à Aarau.

EN ALLEMAGNE

Pas de Grand Prix Suisse en 1930

Le conflit surgi entre les organisateurs Tessinois du kilomètre lancé, et l'Union Motocycliste Suisse, n'a pas eu la solution pacifique que l'on espérait.

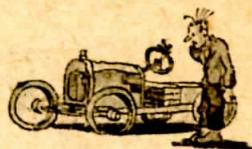
En conséquence, la Commission Sportive confirme son refus de laisser organiser un Grand Prix Suisse au Tessin en 1930.

Augmentation de capital

La Société de Constructions mécaniques de Heilbronn, qui fabrique le moteur de motocyclettes « Kuchen » a décidé d'augmenter de 1.800.000 francs son capital et de développer considérablement la vente de ces excellents moteurs.



La page du cyclecar



Comment concevez-vous le cyclecar ? (Suite)

L'article paru dans le numéro 357 de *Moto Revue* m'a valu un tel nombre de lettres qu'il me faudra quelque temps pour les classer, les analyser et les discuter.

Par leur nombre même, les réponses prouvent que la question intéresse un nombre considérable d'usagers, dont l'éducation automobile est suffisante pour qu'ils ne demandent plus, comme il y a quelques années, des choses irréalisables.

Je vais exposer aujourd'hui les avantages et les inconvénients des solutions les plus employées, et les raisons qui font que certaines solutions proposées ne peuvent être envisagées.

Commençons par les trois roues.

1^{re} solution. — Deux roues avant directrices, une roue arrière motrice. C'est la solution Morgan, la roue arrière étant commandée par chaîne. Je pense qu'au point de vue général, exception faite des véhicules de livraison, c'est la meilleure des solutions de cyclecars à 3 roues. Que lui reprochent les usagers ? Les chaînes, et les difficultés de réparation du pneu arrière. Ce dernier point a été en grande partie corrigé par l'emploi, assez onéreux, il est vrai, d'un moyeu à broche : les roues amovibles sont d'une application assez difficile, mais les pneus actuels ne donnent plus guère d'ennuis, quand ils sont de dimension suffisante. Restent les chaînes : c'est, évidemment, le point critiquable, mais on ne peut, sans élever considérablement le prix, envisager leur remplacement par une transmission à cardan. Dans ce genre de véhicule, je considère qu'une seule chaîne travaillant sur de grands pignons, après une boîte à deux combinaisons, serait assez proche de la perfection, le moteur restant comme actuellement.

2^e solution. — Une roue avant directrice, avec fourche genre moto, et deux roues arrières motrices. C'était la solution Cycloauto, et cela ne marchait pas mal du tout. Malheureusement, cette solution est chère, le moteur est difficile à loger et à capoter, un différentiel est indispensable, car la voie arrière est forcément grande. Par contre, la transmission à cardan s'adapte facilement, et il est facile d'équiper avec des roues amovibles.

3^e solution. — Une roue avant motrice et directrice, 2 roues arrière uniquement porteuses. C'est la solution Villard. Bien employée, elle donne de bons résultats, surtout pour les véhicules de livraisons. Je ne crois pas qu'elle se développe dans la catégorie tourisme, car elle est peu esthétique. Enfin, elle est assez coûteuse à établir. Elle s'accommode mal d'une transmission par pignons d'angle, et le cardan, logé à l'intérieur de la roue, est d'une exécution coûteuse, son graissage constituant un vrai problème.

Le gros intérêt de cette solution est que tout l'arrière reste libre, ce qui est de première importance pour un véhicule de livraison.

4^e solution. — Il existe depuis quelque temps une nouvelle solution ; c'est celle présentée par B. S. A.

Dans ce petit cyclecar, les deux roues avant sont motrices et directrices, la

roue arrière étant uniquement porteuse. Je ne conçois pas les raisons qui ont poussé le constructeur à adopter cette solution, de beaucoup la plus chère de toutes, car il est évident que la même machine à quatre roues ne coûterait pas plus cher à établir, et cela supprimerait le support oscillant, en porte-à-faux, de la roue arrière.

Cette solution exige un différentiel, deux cardans doubles, tout un ensemble mécanique qui doit être d'un prix de revient supérieur à celui d'une petite voiturette classique.

Je ne pense donc pas qu'il faille rechercher dans cette voie la solution du problème qui nous préoccupe.

Nous allons examiner maintenant les solutions à 4 roues.

Dans la catégorie des 4 roues, il y a eu 2 écoles : classiques et révolutionnaires.

Les classiques ont voulu faire des cyclecars en réduisant à l'échelle les organes d'une grosse voiture. Salmson, Amilcar, Mathis furent de ceux-là.

Ils durent y renoncer pour deux raisons : la première, c'est qu'un tel véhicule est d'un prix élevé, et s'adresse, par conséquent, à une clientèle dont les exigences le font inductuellement évoluer vers la voiture ; la seconde, c'est qu'il n'est pas possible, en l'état actuel de la métallurgie automobile, d'établir à moins de 350 kilos, carrosserie comprise, un tel ensemble. Au point de vue fiscal, il sort donc de la catégorie cyclecar, et cesse de bénéficier de ses avantages. Les révolutionnaires ont proposé un grand nombre de solutions : peu ont survécu. C'est, cependant, dans cette catégorie, dont certains ont su marier les solutions avec quelques solutions classiques, qu'il faut rechercher les survivants, et probablement les constructeurs des cyclecars de demain.

Le classique moteur à quatre-temps, à quatre cylindres, a été abandonné par tous. Nous trouvons ici, soit des moteurs de motos adaptés à leur nouvelle fonction, comme le deux cylindres à ailettes du G. N., par exemple, soit des moteurs spéciaux comme le trois cylindres à quatre-temps, à ailettes, du Laffitte, et les deux-cylindres deux-temps, opposés, à ailettes, des cyclecars Sima-Violet et Aleyon ; les deux cylindres deux-temps, verticaux, des cyclecars Sicam et Major, et enfin, des monocylindres, à deux ou quatre-temps comme ceux des cyclecars Micron et Santax.

Au chapitre transmission, la diversité est encore plus grande.

Embrayage et boîte de moto, chaîne finale : Santax.

Chaînes multiples et clabots : G. N.

Friction et cardan : Laffitte.

Friction et chaîne : Major.

Embrayage, boîte et cardan demi-classiques : Sima-Violet et Aleyon.

Tous ces véhicules : roues amovibles.

Presque tous les moteurs sont à ailettes, ventilés ou non.

Voici des critiques relevées dans les lettres que j'ai reçues : côté deux-temps, certains se plaignent des dépôts, et parfois de la consommation. D'autres, au contraire, qui possèdent cependant les mêmes cyclecars, se déclarent satisfaits,

et donnent des chiffres à l'appui. Le constructeur qui emploiera ce type de moteur devra donc attacher une importance toute particulière, non seulement à l'établissement du moteur proprement dit, mais encore au choix des accessoires, carburateur et allumage surtout ! Que de deux-temps doivent leurs défauts à leurs accessoires ! Par contre, les usagers sont unanimes à reconnaître que ce type de moteur ne chauffe pas. Pour beaucoup un démarreur serait le rêve et la fin de leurs maux. Tous demandent la suppression du pétrole.

Côté quatre-temps, on reconnaît que la mise en marche est généralement satisfaisante, et la consommation bonne ; mais que de plaintes quant à l'échauffement, pour les moteurs à ailettes ! C'est de ce côté que les constructeurs ayant adopté le quatre-temps devront porter leurs efforts, en pensant qu'il n'y a pas que la Seine, et qu'il n'est pas drôle d'aborder les Pyrénées, en été, avec un moteur qui commence à fumer et à cogner d'une façon inquiétante.

Au point de vue souplesse et équilibrage, le deux-temps paraît réunir la majorité des suffrages. Il s'accommode fort bien de deux vitesses, même avec une petite cylindrée.

Au point de vue transmission, les acheteurs de 4 roues semblent avoir déclaré la guerre à la chaîne, et n'en veulent à aucun prix ; d'ailleurs, ils sont, en cela, à peu près d'accord avec les constructeurs, une transmission par pignons d'angle ne coûtant pas plus cher qu'une transmission à chaîne, sur un 4 roues, bien entendu.

Les usagers laissent au constructeur le soin de déterminer le nombre des vitesses : cela dépend essentiellement du moteur employé. On peut poser, en principe, qu'à cylindrée égale, un deux-temps exige un nombre de vitesses moins grand qu'un quatre-temps, et ceci explique que la plupart des cyclecars à deux-temps, quoique de petite cylindrée, n'aient que deux vitesses.

Bien que je ne me sois occupé que de mécanique dans cet article, je ne veux pas le terminer sans dire un mot des carrosseries, quoique le sujet soit tellement complexe, qu'il justifie un article spécial pour le traiter.

Tous ceux qui m'ont écrit, sans exception, se plaignent de ce que les constructeurs de cyclecars établissent des carrosseries telles qu'un homme de taille normale doit se replier sur lui-même ; et s'il est grand, cela devient du tour de force ; et si la capote est mise... je vous fais grâce du reste, mais j'avoue humblement en avoir pris pour mon grade !

Une telle unanimité est symptomatique, et le constructeur qui voudra connaître vraiment le succès devra, avant tout s'attacher à établir un cyclecar dont la carrosserie soit confortable. Comme elle doit être à la fois légère, élégante, etc., ce n'est pas rien, croyez-m'en. Mais ce n'est pas parce qu'un problème est difficile qu'on doit renoncer à chercher sa solution, et j'espère que les constructeurs de cyclecars finiront bien sur ce point comme sur les autres, par satisfaire aux exigences de leur clientèle. Marcel VIOLET



Clubs affiliés à l'U. M. F.

Actuellement, l'Union Motocycliste de France comprend pour l'ensemble du territoire : 53 clubs, dont 32 sont classés comme clubs de zone et 26 autres clubs affiliés, sans attribution de zone.

Sur la carte publiée à cet effet, l'importance de chaque zone d'action est bien délimitée ; elle est indiquée par un numéro. Les régions ne comportant pas de clubs motocyclistes, ou non encore attribués sont indiqués par une croix comme on peut le voir, il reste encore une douzaine de départements ou le pouvoir sportif de la Fédération n'est pas exercée.

Voici la liste des clubs affiliés et l'adresse de chacun d'eux.

1. *Seine, Seine-et-Oise, Seine-et-Marne, Oise.* — Moto Club de France 212 bis, boulevard Pereire, à Paris, et Association Motocycliste de France, 134, route de la Révolte, à Levallois-Perret (clubs chefs de zone).

Amical Cyclecar Club de France, 49, rue Galilée, à Paris ; Moto Club de l'Île de France, 142, rue de Courcelles, Paris ; Moto Club de Montrouge, 108, avenue d'Orléans, Paris ; Moto Club Boulogne-Billancourt, 15, rue Jules-Ferry, à Billancourt ; Club Motocycliste et Cyclecar de Saint-Maur 49 boulevard de Crétel, à Saint-Maur.

2. *Ain.* — Union Motocycliste de l'Ain, 1, rue du Théâtre, Bourg (chef de zone).

3. *Aisne.* — Moto Club de l'Aisne, 2, rue de la Ne. d'Or Saint-Quentin (chef de zone).

4. *Haut-Rhin et Bas-Rhin.* — Moto Club d'Alsace-Lorraine, boîte postale 37, à Strasbourg (chef de zone).

Moto Club du Haut-Rhin, case postale 131, à Colmar ; Moto Club de Mulhouse place Franklin, à Mulhouse.

5. *Ardennes, Maine, Meuse, l'aute-Marne.* — Automobile Club des Ardennes, 37, rue Nationale, Charleville (chef de zone).

6. *Aube.* — Union Motocycliste de l'Aube, 1, rue de la République, à Troyes (chef de zone).

7. *Puy-de-Dôme, Cantal.* — Moto Club d'Auvergne, 44 place Jaude Clermont-Ferrand (chef de zone).

8. *Vaucluse.* — Moto Club d'Avignon, Portail Matheron, Avignon (chef de zone).

9. *Territoire de Belfort, Doubs, Haute-Saône.* — Moto Cyclecar Club des Régions de Belfort et Franche-Comté, 6, quai Charles-Vallet, Belfort (chef de zone).

10. *Cher.* — Moto Club du Berry, 24, rue Notre-Dame, Bourges (chef de zone).

11. *Gironde, Landes, Basses-Pyrénées et arrondissements de Marianne et Jonzac (Charente-Inférieure).* — Moto Club de Bordeaux, 211, boulevard du Président-Wilson, Bordeaux (chef de zone)

12. *Arrondissements de La Rochelle, Rochefort et Sain-Jean d'Angély (Charente-Inférieure).* — Moto Club de la Charente-Inférieure, 36, rue Dupuy, La Rochelle (chef de zone).

13. *Côtes du Nord.* — Moto Club des Côtes du Nord, 6, place Duguesclin, Saint-Brieuc (chef de zone).

14. *Isère, sauf arrondissements de la Vienne et Bourgoin, Savoie, Hautes-Alpes.* — Moto Club Dauphinois, 1, rue de la République, Grenoble (chef de zone).

Union Motocycliste de Savoie, Maison de Tourisme, Chambéry.

15. *Deux-Sèvres et arrondissements d'Angoulême et Cognac (Charente).* — Moto Club des Deux-Sèvres, 5, avenue Bujault, Niort (chef de zone).

16. *Côte-d'Or.* — Moto Vélo Club Dijonnais, 17, rue Mozart, Dijon (chef de zone).

Amicale Motocycliste Dijonnaise, 11, rue Chabot-Charny, Dijon.

17. *Drôme.* — Automobile Club de Drôme, 10, rue de la Gare, Valence (chef de zone).

Drôme-Ardeche Moto, Café de France, Valence.

18. *Finistère.* — Moto Club du Finistère, place Anatole-France, Brest (chef de zone).

19. *Loire, arrondissements d'Yssingaux (Haute-Loire).* — Union Motocycliste du Forez, 7, rue du Président-Wilson, Saint-Etienne (chef de zone).

20. *Gard.* — Auto Club et Moto Club du Gard, 6 avenue Feuchères, Nîmes (chef de zone).

21. *Hérault, Aveyron.* — Moto Club de l'Hérault, boulevard de l'Esplanade, Montpellier (chef de zone)

22. *Meurthe-et-Moselle.* — Moto Club Lorrain, place Stanislas, Nancy (chef de zone).

23. *Rhône, Jura, l'aube-Savoie, arrondissements Bourgoin, Vienne (Isère).* — Moto Club de Lyon, 7, place des Terreaux, Lyon (chef de zone).

Auto Moto Club de la Cité, 305, cours Lafayette Lyon

24. *Saône-et-Loire.* — Moto Vélo Club Mâconnais, 1, rue Bocard, Mâcon (chef de zone).

25. *Bouches-du-Rhône arrondissements de Brignoles, Toulon (Var).* — Moto Club de Marseille, 71, rue de Paradis, Marseille (chef de zone).

Auto Moto Club Aubagnais, 4, cours Le-grand, Aubagne.

26. *Lot, Tarn-et-Garonne, Gers, Tarn, Hautes-Pyrénées, Haute-Garonne, Ariège, Aude.* — Union Motocycliste du Midi, 17, allées Jean-Jaurès, Toulouse (chef de zone).

27. *Moselle.* — Moto Club de la Moselle, place d'Armes, Metz (chef de zone).

28. *Alpes-Maritimes, Basses-Alpes. Principauté de Monaco arrondissements Draguignan (Var).* — Moto Club de Nice, 11, rue Gubernastis, Nice (chef de zone).

Nice : Moto, Palais Madison, 7, rue de Russie, Nice ; Moto Club de Nice, 18, rue du Maréchal Pétain, Nice ; Moto Forum, 54, rue Jean-Jaurès, Fréjus ; Amical Moto Club de Grasse, cours Henri-Cresp, Grasse ; Moto Club de Menton, 15, avenue de Verdun, Menton ; Moto Club de Roquebrune, Cap Martin Mairie de Roquebrune, Cap Martin.

29. *Nord, Pas-de-Calais.* — Moto Club du Nord de la France, 42, rue du Maréchal Foch, Roubaix (chef de zone).

Moto Club d'Artois, Grande-Rue Arras.

30. *Manche, Calvados, Eure Orne, Ile-et-Vilaine, Loire-Inférieure Maine-et-Loire, Loir-et-Cher, Vienne, Indre-et-Loire.* — Automobile Club de l'Ouest, 34, place de la République, Le Mans (chef de zone).

Motocycle Club de Gisors, 74, Grande-Rue, Gisors ; Moto Club du Calvados, 34, rue Saint-Jean, Caen ; Moto Club Saumurois, 17, route d'Orléans, Saumur.

31. *Seine-Inférieure.* — Moto Club de la Seine-Inférieure, 4, place de la République, Rouen (chef de zone).

32. *Département d'Alger.* — Moto Club d'Algérie, 4 rue Edouard-Ga., Alger (chef de zone).

33. *Allier.* — Moto Club Mouvinois, 19, cours de Russie, Moulins.

34. *Nièvre.* — Moto Club de la Nièvre, 4, rue des Tailles, Nevers

CIRCUIT D'ESTEREL-PLAGE

le 2 mars

L'A. M. C. de Saint-Raphaël et la section de Saint-Raphaël de l'A. C. du Var organisent le 2 mars prochain une course désignée sous le nom de Circuit d'Esterel-Plage pour motos, sidecars et autos. Les concurrents en voitures devront accomplir 18 tours du circuit qui mesure 3 km.

333. Il nous est particulièrement agréable d'annoncer que le circuit entièrement remis à neuf sera parfaitement roulant et que contrairement aux années précédentes, les épreuves commenceront à 8 heures du matin au lieu de 7. Les organisateurs ont mis tout en œuvre afin d'obtenir le maximum de régularité et de succès. Nous donnerons dans notre prochain numéro les détails de cette compétition internationale. NOEL.

Le secrétaire R. Pascal inscrit les temps, tandis que Y. Ledoux-Lebard le trésorier, Rebou de la C. Sp. et Ossade lui prêtent leur concours.

1. Les Clubs aux Six Jours d'Hiver : à Montbérny ; Au poste de contrôle 12, le M. C. des Scolaires assure la régularité de l'épreuve.



A P. A. M. C. du Thor

Le 2 février, avait lieu au pays du chasselas le banquet annuel de l'A. M. C. du Thor. Ce fut à l'hôtel du Chasselas qu'eut lieu ce banquet qui réunissait un assez grand nombre de convives. Remarquable, près du D^r Azais, Président, M. Girardin, président du M. C. d'Avignon et de la F. M. du Vaucluse, le maire du Thor, M. Fortuné, président d'honneur de l'A. M. C. T., M. Barthélémy, directeur de *La Gazette Sportive*, M. Trezal, des Sports de Provence. Pendant toute la durée du banquet, la plus franche camaraderie et la gaieté régnerent parmi les convives. Comme il est de coutume dans tout banquet, le président, le D^r Azais, dans son allocution, souligne l'effort de l'A. M. C. T. pour se développer, remercie vivement la presse qui, avec son entier concours, contribue pour beaucoup au développement du Club, les commerçants, avec une mention spéciale pour M. Isnard, le très sympathique agent de B. S. A., Terrot, Peugeot, véritable bienfaiteur de la Société. Le D^r Azais félicite enfin les nombreux coureurs du Club et plus particulièrement MM. Tamisier, Feuillet et Reynaud, détenteurs du Challenge Alfred Duceux-Picon, attribué pour 1929 lors du Grand Prix de Marseille à Miramas, et lève sa coupe à la prospérité du Club. M. Girardin, au nom du M. C. d'Avignon et de la F. M. de Vaucluse, le maire au nom de la municipalité, M. Barthélémy au nom de la *Gazette Sportive*, MM. Isnard, Fortuné, Clavel prennent tour à tour la parole, tous félicitent l'A. M. C. du Thor de l'activité sans cesse débordante dont il fait preuve et assurent tous leur entier concours à ce club. Une collecte au profit des enfants à la mer procura la coquette somme de 230 francs. Ces joyeuses agapes se terminèrent au siège du club où l'on s'abîma le champagne offert par M. Pommel, aux futures victoires du M. C.

Raoul MONTARD.

Amicale Motocycliste Dyonisienne

L'Amicale Motocycliste Dyonisienne a tenu, le 1^{er} février, son banquet annuel suivi d'un bal. Ce fut simple et cordial. L'adjutant-pilote Aumaitre, dont on se rappelle les magnifiques courses dans Nice-Paris et les Six-Jours d'Hiver, représentait parmi nous la maison Ravat. Président d'honneur de notre réunion, il nous charma par sa bonne humeur et son entrain.

Au dessert, une brève allocution de notre dévoué président, M. Goiset, retraçant les débuts et l'ascension continue de notre Société fut très applaudie. Ce fut aussi l'heure d'offrir à l'adjutant-pilote Aumaitre un bronze commémorant ses succès. M. Griser (agent Ravat dyonisien) rayonnait, flanqué de son inséparable Fournival, l'espoir de notre Amicale.

A six heures du matin, chacun avait regagné ses pénates et rêvait, certes, de la supermoto sur laquelle il parcourrait cet été les routes ensoleillées de nos campagnes.

HUBERT.

Belleville. Moto Club

Le B. M. C. inaugure la saison touristique par une sortie le 16 février, sur Chantilly et Senlis. Sont invités tous les membres et ceux des clubs voisins à venir en nombre à cette première sortie. Déjeuner à Chantilly pour le prix de 15 francs vin compris. Le retour s'effectuera par Senlis.

Tous ceux désireux de prendre part à cette sortie, viendront rendez-vous pour le 16 février à 8 h 45 précises au Siège, 3, rue Lassus (Place de l'Eglise de Belleville). Nouvel adhérent : M. Trullin.

Moto Club XI^e

Le Moto Club du XI^e a procédé le 6 février au cours de son Assemblée générale au renouvellement du bureau

Le Bureau pour 1930 est ainsi constitué :
Président : M. Maurice Deherthogh ;
Vice-Président : M. Charles Basy ; Trésorier : M. Marcel Tassard ; Secrétaire : M. Léon Vecchietti.

Commission Sportive

M. Henri Varigault, M. Gaston Dallay, M. Victor Seror, M. David Bashi.

A Annemasse

Un nouveau groupement est fondé à Annemasse, en Haute-Savoie, le M. C. A. C'est M. Declair qui en est l'animateur.

Le bureau a été ainsi composé : président, M. Regard ; vice-président, M. Courageoux ; secrétaire général, M. Burnet ; secrétaire adjoint, M. Cart ; trésorier, M. Fabre ; commissaire général, M. Declair ; 4 membres, MM. Chantenay, Arpin, Fantini, Mèneret.

Officiel : M. C. Nièvre à l'U. M. F.

Le bureau actuel a été réélu à l'unanimité. La composition du bureau pour 1930 est la suivante : président, M. Huet ; vice-président, M. Daval ; secrétaire, M. Demerson ; trésorier, M. Dupelrat. *Calendrier sportif pour 1930* : 2 février, Rallye-Cartes ; 9 mars, Gymkhana ; 20 avril, Sortie sur le Jura ; 6 mai, Rallye-Paper ; 25 mai, Foire Gymkhana à Prémyery ; 8 juin, Circuit de régularité ; 20 juillet, Concours de consommation ; août, Rallye-Ballons et course de côte de Pougues. Le M. C. N. a cessé d'être un sauvage et a reçu son avis d'affiliation à l'U. M. F.

Moto-Club Sevrien

Devant le succès remporté par ce jeune club auprès des motocyclistes de la région de Sèvres, cette Société est obligée d'ouvrir la saison plus tôt qu'elle ne l'avait prévue.

C'est ainsi que le 2 février, près de quarante motocyclistes s'élançèrent de Sèvres dans le but de faire une sortie de propagande en faveur de la moto. Chaville, Viroflay, Versailles, Meudon, Saint-Cloud, etc., furent traversés et partout ces motocyclistes furent accueillis avec plaisir ; nul doute qu'avec des sorties de ce genre, cette jeune société devienne d'ici quelque temps une des plus fortes de la Région parisienne. D'autre part, elle eut le plaisir d'enregistrer l'adhésion de Reisser, le sympathique as de chez Utilia.

Assemblée générale et schisme

La section de Châteauroux du M. C. du Berry s'est réunie en assemblée générale, le 7 février.

Etant donné l'état du bureau, squelettique du fait du départ de plusieurs membres et notamment du président M. Penny, l'assemblée procéda à l'élection du bureau.

Président : M. Guichon, ingénieur ; vice-président, M. Boequet.

Secrétaire : M. Barret.
Membres : MM. Jouannot, Bouchilloux, de Coudry, Bertin, Pesce, Berthet, Thuliez, Drevet, Mallet, Pivert.

La commission sportive est appelée à examiner ces divers projets et examine la réalisation dans la mesure des possibilités de la section.

L'assemblée examine sa situation vis-à-vis du M. C. de Bourges. Doit-elle rester sous la tutelle de Bourges ou s'en séparer ? Les membres présents penchent pour cette dernière. L'adhésion au M. C. de Bourges ne procure aucun avantage. Par contre, elle coûte une cotisation importante. L'ancienne section de Châteauroux du M. C. de Bourges s'appellera désormais M. C. du Centre. Elle aura son fanion aux couleurs bleu et rouge.

Au siège social les membres du M. C. C. pourront trouver : brochures, livres, cartes routières, etc.

L'assemblée, après avoir constaté que 1929 avait été nul et que, de ce fait, les membres adhérents avaient été lésés, décide de faire reporter la cotisation 1929 sur 1930. Les motocyclistes ayant versé leur cotisation en 1929 n'auront pas à en verser une nouvelle en 1930. Juste décision. La prochaine réunion du M. C. du Centre eut lieu le vendredi 7 février, Café de la Paix, à 20 h. 30.

Le nouveau président a offert un vin d'honneur à l'assemblée. Souhaitons au M. C. C., longue vie et prospérité.

Un rallye sous la pluie

Le Rallye-Cartes du M. C. de la Nièvre, s'est déroulé le 2 février sous un ciel épouvantable. Onze intrépides ont tenu à accomplir les 50 kilomètres sous la pluie battante, démontrant que la moto peut rouler par tous les temps, si le conducteur ne se croit pas en sucre. Admirez la hardiesse de Mlles Huet qui, dans un Amilcar supersport ouvert aux intempéries, ont accompli le trajet. Voici le classement : A. Catégorie dames, 1^{re} Mlle Huet ; B. catégorie hommes : 1^{er} Perrin, 2^e Honnel, 3^e Pasquina, 4^e Michel, 5^e Ducellier, 6^e Demerson, 7^e Pechaud, 8^e Marceau Alfred, 9^e Bondoux, 10^e Dapal, 11^e Tailou.

A Verdun

Les membres du Conseil d'administration du M. C. V. est réuni en Assemblée, le 5 février dernier. Le club est récemment constitué à la date du 21 janvier 1930. Ce groupe compte déjà une vingtaine de membres actifs. Deux réunions générales mensuelles ont été fixées, savoir : le premier vendredi et le troisième mercredi de chaque mois. Dans une ville comme Verdun qui reçoit chaque année la visite de nombreux touristes, nous pensons que la formation du Motoclub Verdunois sera accueilli favorablement par les nombreux clubs motocyclistes.

Course de côte du Cabaretou

L'Automobile Club du Languedoc et l'Union Motocycliste du Languedoc organisent le dimanche 23 février, une course de côte à Saint-Pons (Hérault), dite Course du Cabaretou, la plus dure du Languedoc, 10 km. 600.

Cette épreuve pour automobile et motocyclistes est exclusivement réservée aux membres de ces sociétés.

Les engagements sont reçus à raison de :
Motocyclistes 25 fr.
Voitures 50 —

Les étrangers désirant prendre part à cette épreuve devront signer obligatoirement une demande d'adhésion qui cumulera avec le droit d'engagement.

Des coupes, prix en nature, indemnités et diplômes récompenseront les concurrents classés.

Pour tous renseignements et engagements s'adresser au Secrétariat de l'Automobile Club du Languedoc, 18, boulevard du College, Narbonne (Aude).

Au M. C. Scolaires

La réunion du 6 février fut assez mouvementée à divers points de vue. Le recouvrement des cotisations fut remarquablement effectué par la trésorerie : une adresse de félicitations fut votée au brillant vainqueur des Six-Jours d'Hiver sur Bugatti 2 litres, Hervé de Berk et son passager Robert Richer : un vin d'honneur présidera ultérieurement à la remise du diplôme officiel sitôt l'homologation. A l'occasion du Mardi-Gras, une sortie sur Lisleux de deux jours a été mise aux voix et acceptée. Une modification aux statuts (article 5) proposée par le bureau concernant la non-admission, au titre membre actif, de l'élément féminin fut acceptée à la majorité : toutefois nos gracieuses compagnes (sœurs, mères, parentes ou amies) ne se trouvent nullement exclues des sorties ou manifestations. 3 admissions furent acceptées. Le bureau remercie ensuite les nombreux jeunes qui ont accepté bénévolement le rôle de commissaires aux Six-Jours d'Hiver

Des Ingénieurs
chargés de donner des cours
vous intéresseront
très certainement
avec leurs conférences
Allez donc leur rendre visite
Le mardi et le vendredi
à 8. 1/2 5, rue Saint-Augustin
Un excellent accueil
vous y sera réservé

La moto 1931

par Robert SEXÉ

Ce titre vous promet, croyez-vous ! quelque dessin futuriste, une carapace de tôle, par exemple, masquant de curieux poly-cylindres.

Et vous êtes, certes, tout surpris, et quelque peu désappointé, de voir, en bas de la page, une honnête moto monocylindrique qui n'aurait pas été jugé bien révolutionnaire au Salon de 1929.

C'est que, voyez-vous ! il s'agit, non pas d'une machine idéale, mais plutôt, d'un pronostic.

Du type, et de la ligne qui sera populaire dans un an, et qui comportera, tout juste, les quelques améliorations que la prudence des constructeurs leur fera, pour cette date, réaliser.

Le dessin que nous vous soumettons, est, en somme, la synthèse des tendances actuelles qui guident l'évolution de la motocyclette « classique ».

Vous notez qu'il réunit pas mal de caractéristiques, encore « éparpillées » de la pratique actuelle : par exemple, le bloc moteur des « écoles » françaises belges allemandes avec le système de graissage, l'inclinaison du cylindre et l'harmonie des lignes des plus modernes productions anglaises.

Une nouvelle cylindrée !

Nous assistons, depuis un an, en Allemagne puis en France, et, maintenant, en Angleterre, à une toute petite révolution. Les constructeurs, guidés par des intérêts commerciaux, choisissent les cylindrées de leurs nouveaux modèles, plutôt pour satisfaire aux besoins réels de leur clientèle qu'aux règlements des épreuves sportives.

Voyez, outre-Rhin, la floraison des 200 cmc. et 300 cmc. ; en France, des 300 cmc. et en Angleterre des 400 cmc.

Aussi, pour ce dessin essentiellement utilitaire, j'ai pensé que 400 cmc. ne ferait pas mal l'affaire.

Cette cylindrée permettrait l'établissement d'une machine pas trop lourde, donc très maniable et suffisamment puissante pour permettre une bonne vitesse avec des soupapes latérales.

L'économie, la robustesse, le silence et la facilité d'entretien de cette distribution lui ont fait regagner la faveur publique, en France ces derniers temps.

surtout, de la souplesse, de la sécurité et du silence !

Le cylindre s'incline !

L'Olympia 1929 a été le Salon du moteur incliné, et les constructeurs continentaux qui le visitèrent sont revenus chez eux convaincus des nombreux avantages de cette pourtant peu nouvelle position.

Réduction de la hauteur nécessaire : accessibilité, meilleur refroidissement de la culasse (plus exposée au courant d'air) et même des ailettes du cylindre (les filets d'air étant obligés de changer de direction).

L'aspect général de la machine y gagne en élégance.

Le moteur, très court, permet de laisser sous le carter, l'espace nécessaire au touriste un peu aventureux, ou même l'utilisateur moyen qui doit escalader le trottoir pour entrer dans son « garage ».

La centrale électrique, mag-dyno, peut, grâce à cette inclinaison, trouver enfin un logement confortable.

Le réservoir d'huile à l'avant du moteur

Il y avait, jusqu'à ces temps-ci, de vacant, à l'avant de nos moteurs, cet espace autrefois occupé par cette pauvre magnéto maintenant émigrée en des régions moins exposées.

La nature ayant horreur du vide, et la tendance à « grouper » faisant de nouveaux progrès, certains dessinateurs ont eu l'heureuse idée d'y loger la réserve d'huile, ainsi toute proche de son point d'utilisation, tout en étant bien refroidie, et contribuant à améliorer la stabilité de la machine.

Le carter d'huile avant a ce précieux avan-

tage: Il permet, tout en adoptant le principe du graissage par circulation, de n'employer qu'une seule pompe : le retour de l'huile au « réservoir » étant effectué par les volants eux-mêmes, à l'aide d'un écran racleur (à l'avant, et en haut du carter moteur), qui ramasse et renvoie l'huile directement dans la réserve.

Un bloc ! bien sûr !

Je ne crois choquer personne en disant qu'une moto 1931 doit, au moins ! être à bloc-moteur. C'est une de ces réclamations modérées qu'on a le droit de formuler ! Le réglage, le nettoyage et le graissage d'une seule chaîne suffira amplement à nous distraire, les jours de pluie ! Vous voyez que, pour des raisons artistiques, on a conservé dans le dessin ci-contre la distribution à droite.

On vous a, toutefois, soigneusement enfermé dans un carter étanche et bien graissé ! vos ressorts et queues de soupapes.

Cadre boulonné !

Je ne crois guère qu'il y ait encore, en 1931, de cadres qui ne soient pas doubles. Et le mode d'assemblage par boulons, que créa « Francis Barnett », et que « B. S. A. » a si heureusement repris pour ses gros modèles, aura encore fait des progrès.

Et comme sur cette même « B. S. A. » et la « Dollar », la « Peugeot » et la « New-Map », on trouvera sur nombre de « 1931 », « l'épine dorsale » en fer forgé.

Quelques détails

Vous remarquerez quelques détails : la position plutôt horizontale du levier des vitesses à la « Sunbeam » et qui assure une plus grande commodité de manœuvre — les dimensions de la « Sacoche » véritable malle, s'encastant harmonieusement dans la fourche arrière (la fixation de l'accu, à gauche, formant bloc avec elle).

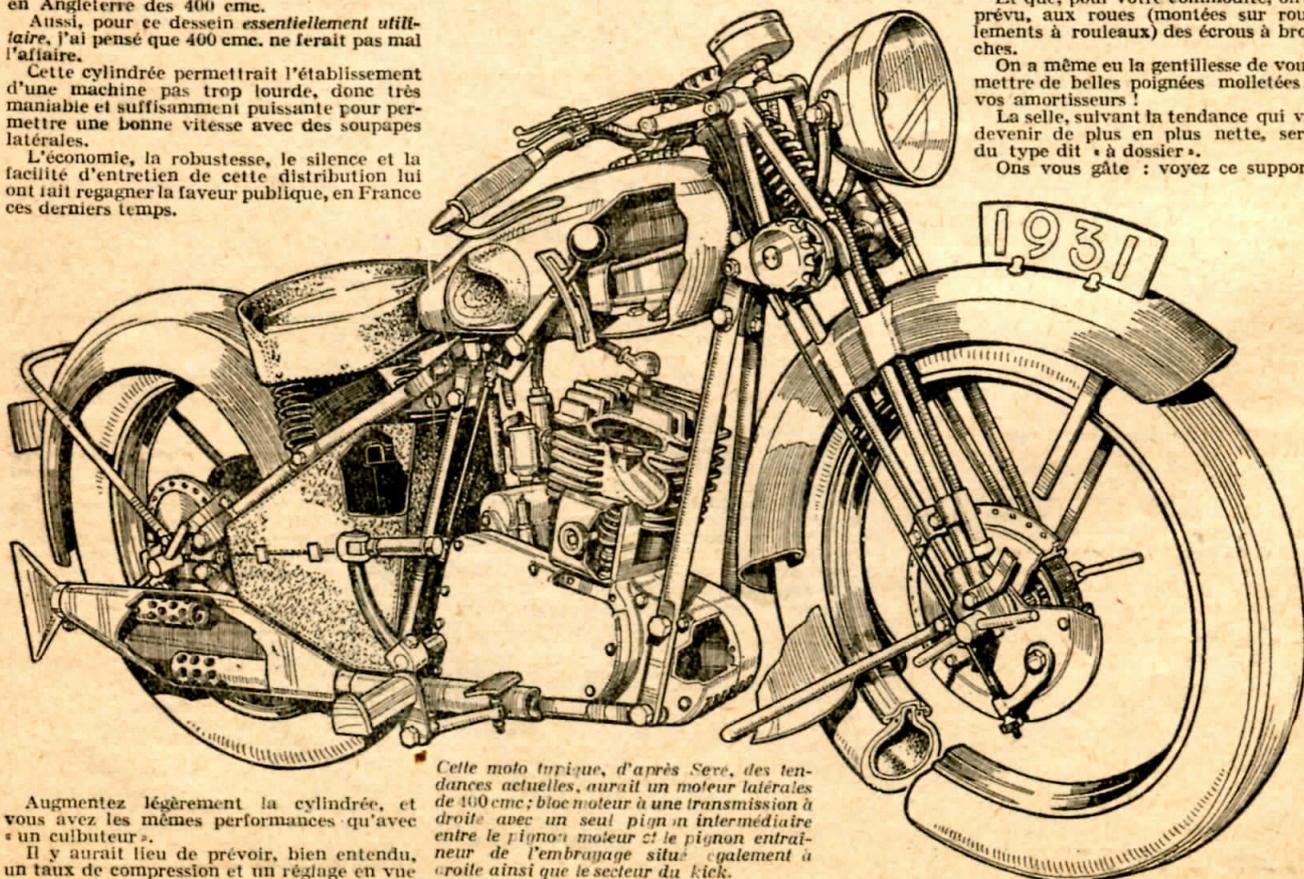
Vous noterez que l'indicateur de vitesse est placé au guidon, pour être lisible, et que son entraînement, se fait par la roue avant, pour être exact, mais par une commande abritée dans le tambour de frein.

Et que, pour votre commodité, on a prévu, aux roues (montées sur roulements à rouleaux) des écrous à broches.

On a même eu la gentillesse de vous mettre de belles poignées molletées à vos amortisseurs !

La selle, suivant la tendance qui va devenir de plus en plus nette, sera du type dit « à dossier ».

Ons vous gâte : voyez ce support



Cette moto turque, d'après Sexe, des tendances actuelles, aurait un moteur latérales de 400 cmc ; bloc moteur à une transmission à droite avec un seul pignon intermédiaire entre le pignon moteur et le pignon entraîneur de l'embrayage situ également à droite ainsi que le secteur du kick.

Augmentez légèrement la cylindrée, et vous avez les mêmes performances qu'avec « un culbuteur ».

Il y aurait lieu de prévoir, bien entendu, un taux de compression et un réglage en vue



DOUCES MŒUR DES GENDARMES DE CRÉTEIL

Nous recevons beaucoup de plaintes contre la manière dont la gendarmerie s'acquitte de la police routière. Elle se signale trop souvent par une incompétence totale et parfois par une autophobie et une motophobie ridicules, et, dans certains cas, par des brimades et des procédés qui pouvaient convenir aux soldats prussiens, mais qui sont révoltants dans un pays libre. En général, l'activité de la gendarmerie s'exerce au contraire de la raison, et nous ne comprenons vraiment pas l'apathie des clubs automobiles et motocyclistes. Ils semblent craindre de toucher à ces questions ou bien ils se contentent d'écrire des lettres et d'enregistrer des réponses. Ces échanges de paperasses ne nous donneront pas la police énergique et compétente qui nous est nécessaire. Certes, nous faisons la part des choses et nous savons que, lorsqu'on a eu un accident, on n'en est jamais responsable, qu'on est le conducteur prudent et adroit par excellence, mais aussi, malgré tout, il faut reconnaître que la police de la route est mal faite : que l'on punit des fautes légères et que l'on laisse passer des fautes lourdes. Nous parlons d'ailleurs sans aucune animosité, car nous n'avons jamais eu, en vingt-cinq ans, qu'une contravention. Mais venons au cas d'un de nos lecteurs.

Avec un ami qui conduisait, ils venaient de quitter Paris en voiture. A Maisons-Alfort, panne d'éclairage. Achat d'un

lampion et route continuée à petite allure, bien entendu. Nous sommes les premiers à reconnaître le danger qu'il y a à rouler dans de telles conditions. Le pilotage dans le noir ne s'applique pas à l'automobile. Au croisement de la route Nationale Paris-Créteil et du tramway de Bonneuil, nos automobilistes renversent un homme, sans grand mal, d'ailleurs, puisqu'il reprenait son travail dès le lendemain. Sans prétendre qu'il eût grand mal, l'homme, un Espagnol,



sous le signe de la douceur

sans doute dans l'espoir de toucher une indemnité, exige une constatation de l'accident par les gendarmes. On cherche ceux-ci qui arrivent en maugréant, d'autant qu'il pleuvait. Ils prennent la déposition de l'accidenté, puis s'occupent des automobilistes. Sur l'affirmation du conducteur que le fanion était visible à 10 mètres, voilà le maréchal des logis, chef de la brigade de gendarmerie de Créteil qui se lève et... giffle le conducteur, un blessé de guerre. Puis

il prend au collet notre lecteur et le jette dans un coin d'une baraque qui se trouvait sur le bord de la route. Notre lecteur déclare au gendarme qu'il lui défend de le toucher, qu'il est là comme témoin. Le gendarme se rend compte qu'il s'est mis dans un mauvais cas et fait semblant d'écrire la déposition. Une autre histoire vient se greffer sur la première : Un camion arrive, ne voit pas la voiture et la tamponne. Les gendarmes refusent de faire un constat bien que le conducteur du camion reconnaisse que son pare-brise est embué et qu'il n'y voit rien. Assurément, un lampion est un éclairage insuffisant mais cela n'est pas laissé à l'appréciation du gendarme. Il n'avait qu'à noter impartialement les faits.

Que les gendarmes aient relevé exactement les faits et constaté qu'une voiture éclairée simplement d'un lampion a renversé un piéton, qu'il ne se soit assuré de l'identité des personnes impliquées dans l'accident, cela est leur devoir. Mais, que dites-vous de ce maréchal des logis-chef qui giffle un citoyen (et un blessé de guerre), de ces gendarmes qui ne veulent pas faire de constat quand l'automobiliste est à son tour victime d'un camion ? Mais alors, ce qui couronne le tout, c'est que, sous prétexte qu'il a « insulté » un gendarme, l'automobiliste, traîné devant le commissaire de police, est mis en état d'arrestation. Ainsi, en langage de gendarme, insulter signifie recevoir des gifles. Est-il tolérable qu'en 1930 on voit encore subsister des mœurs dignes de la prévôté du moyen âge ?

La moto 1931

(Suite) par Robert SEXÉ

arrière rappelé par ressort (et qui est garanti indérochable !) un garde-boue à charnières. Et admirez-moi ces garde-boue presque enveloppants.

J'aurais aimé prévoir de belles tôles de protection ! un carter de chaîne arrière étanche, mais l'entends d'ici les cris d'horreur des constructeurs qui m'accuseraient de vouloir les ruiner !

Le progrès... au ralenti

Reconnaissons les réels efforts faits, un peu partout, pour « nettoyer » le dessin de nos machines, les débarrasser de leurs excres-

cences et leur donner des lignes plus harmonieuses.

Des quatre coins du cadre viennent se grouper enfin des organes autrefois séparés, dont il semblait que la raison d'être fût surtout de collectionner la boue ou la poussière des routes.

Il y aura, vous le voyez, encore beaucoup à faire en 1931.

Ce dessin n'est peut-être pas assez amblyeux ?

C'est que je doute fort que, dans l'état actuel de la production motocycliste ! et du marché ! nous voyions sortir, en grande quantité ! dans un an des types vraiment nouveaux, quoique éprouvés, et comportant ce que vous (et moi !) attendez depuis si longtemps.

Si vous voulez, faisons un rêve !

Et c'est, n'est-ce pas !...

Une moto quatre cylindres (au moins !) à double arbre à cames en tête ! à cardan, naturellement ! A suspension arrière, bien

entendu (et avant !) donnant confort... et stabilité, possédant une coque légère, solide, abritant mécanisme... et pilote tout en ne compromettant ni la tenue de route, même par mistral ! ni l'accessibilité. Et le tout, à moins de 800 francs (d'avant-guerre !).

Et pourtant si cette nouvelle nous tombait... du ciel ?

Ainsi, soit !

Robert SEXÉ.

Motoclub de Thann

Le Motoclub Thann a nommé Président d'honneur Louis Doste.

Ce Président a eu l'ingénieuse idée d'organiser tous les ans un challenge, et a offert une statuette en bronze, représentant La Paix. Le gagnant du Challenge Doste, qui se disputera sous la forme d'un circuit de régularité, sera accordé au mieux classé et pour la durée d'un an. La victoire deux fois consécutives ou non rend propriétaire.

Ce challenge a lieu le 18 mai sur un trajet d'environ 180 kilomètres assez dur, par le Ballon d'Alsace et le Ballon de Guebwiller.



Adresses précieuses

Pour vos réparations, de quelque nature que ce soit, et sur présentation de la carte de la L. N. M., vous serez consciencieusement servi au garage du Pont du Lys, route N-7, à Juan-les-Pins. M. Samuel spécialiste dans l'électro-mécanique n'étrangle pas les usagers de la route de même que M. Jean-Marie, qui possède un atelier de réparations perfectionné. Retenez bien ces deux adresses, elles sont précieuses.

NOEL.

Le relai de Luzarches

A mon tour, je signale aux camarades motocyclistes une bonne maison, où ils seront assurés de trouver une cuisine abondante et variée à un prix modéré.

C'est à Luzarches, sur la route de Chantilly, à l'hôtel Saint-Damien, rue Saint-Damien.

Pour déjeuner : hors-d'œuvre variés, une entrée, deux plats de viande garnis, fromage dessert, demi-litre de vin, pain à discrétion, le tout ultra copieux pour quinze francs. Garage gratuit et excellent accueil.

J'espère rendre service aux confrères motocyclistes en leur signalant ce relai presque gargantuesque.

L. BIRAN,
vieil abonné,
à Levallois-Perret.

Ça n'a pas traîné

Pour votre rubrique de bonnes adresses, je tiens à vous signaler qu'il y a environ deux mois, je suis resté en panne dans la forêt de Fontainebleau, à environ 1 km. 1/2 de la ville, panne de boîte de vitesse (axe déboîté). Je suis allé à pied chez M. Albert Faille, mécanicien spécialiste de la moto, 4, rue du Parc, à Fontainebleau, qui m'a fait cette réparation en un minimum de temps, et depuis je n'ai jamais eu d'ennui, et cela pour la somme de 25 francs qui, je crois, n'est pas exagérée, puisqu'il a fallu démonter entièrement la boîte de vitesse.

Je vous serais très reconnaissant si vous voulez bien porter cette adresse à la connaissance des camarades. MONTÉTE, abonné.

Les garagistes, hôteliers, etc... possesseurs de panonceaux L. N. M., dont les adresses n'auraient pas figuré dans les listes insérées dans *Moto Revue*, sont priés de le faire connaître au siège de la Ligue.

Complaisance et prix doux

Abonné à *Moto Revue*, je vous signale que dimanche soir je me suis trouvé en panne (ressort de soupape cassé). Le garagiste Nouvel, 4, route Nationale, à La Queue-les-Yvelines (Seine-et-Oise), m'en a rafistolé un à la

grandeur voulue et à un prix très modéré, et suis rentré chez moi, à Paris, sans ennui.
J. RIVERT.

Réponses brèves

M. Anou, à Paris. — Sur notre carnet vous trouverez tous ces renseignements. Voyez notre n° 333.

Abonné 4761 D. — Dites-nous la route que vous désirez prendre et nous vous enverrons ça.

M. Papineau, à S... — Et qui l'a dit que les prix n'y figureront pas.

M. L..., à Auxerre. — A notre carnet une carte sera jointe par conséquent rien de plus simple pour connaître les lieux où vous rencontrerez de nos bonnes maisons.

M. Brajadoux, à Paris. — 1° Votre communication a été passée dans le n° 358 ; 2° Notons votre garagiste 3° Question à l'étude.

M. Burg, à M... — Envoyez le reste au plus tôt afin que nous puissions le passer dans le carnet.

M. Sement, à Paris. — Nous en accepterions des tombereaux.

M. Louiset, à G... — Non, tu n'avais pas dû les mettre, sans quoi tu l'aurais vue sur le n° 357.

Abonné 372 C2. — C'est notre intention. M. Fr..., à Paris. — Nous l'avons bien noté et il figurera dans un très prochain numéro. M. X..., garagiste à J... — Nous lançons aujourd'hui même un appel à ce sujet.

La liste utile

Centre

- Aurillac. — Rest. av. ch. : Hôtel Moderne, en face la gare.
Bellac. — Rest. av. ch. : Hôtel du Chêne Vert +.
Bourges. — Restaurant : Buffet de la Gare.
Bourges. — Restaurant : Buffet de la Gare (M. Brajadoux, à Paris).
Châteauneuf-sur-Loire. — Rest. av. ch. : Hôtel Feuillaubois (M. Bernard, à Paris).
Châteauroux. — Rest. av. ch. : Liéout, 6, rue Amiral-Ribout.
Mécanicien : Péron, 11, rue Victor-Hugo (M. Charles, à Orly).
Châtellerault. — Rest. av. ch. : Beauveau, 2, rue Bourbon (M. Charles, à Orly).
Espalion. — Rest. av. ch. : Hôtel Croisé +.
Étampes. — Mécanicien : Champy, 3, rue Badran ; Robert, 97, rue Saint-Martin (M. Charles, à Orly).
Figeac. — Rest. av. ch. : Hôtel des Ambassadeurs +.
Limoges. — Rest. av. ch. : Restaurant Lamize, rue des Combes (centre de la ville) (M. Thélot, à Limoges).
Mende. — Rest. av. ch. : Hôtel du Lion d'Or +.
Montbrison. — Rest. av. ch. : Hôtel du Lion d'Or.
Murat. — Rest. av. ch. : Hôtel de la Croix Blanche +.
Rochechouart. — Rest. av. ch. : Hôtel Duvoisin +.
Sarlat. — Rest. av. ch. : Hôtel Saint-Albert +.
Uzerche. — Rest. av. ch. : Hôtel du Commerce +.

Ouest

- Bayeux. — Mécanicien : Le Pailleur, 76, rue Saint-Loup (M. Capron, à Rouen).
Brest. — Rest. av. ch. : Hôtel du Cheval Blanc, rue d'Algésiras.
Dourmoré. — Rest. av. ch. : Hôtel du Commerce +.
Evreux. — Rest. av. ch. : Hôtel Moderne, 24, rue du Meillet (réduction à L. N. M.). (Motoclub Aiglon).
Flers. — Rest. av. ch. : Hôtel de la Poste +.
La Roche-sur-Yon. — Rest. av. ch. : Hôtel Moderne +.
Quimper. — Rest. av. ch. : Hôtel de la Gare +.
Rennes. — Rest. av. ch. : Hôtel de Bretagne, en face la gare +.
Saint-Nazaire. — Hôtel des Étrangers, en face la gare.

Midi

- Carcassonne. — Rest. av. ch. : Bernard, 27, place des Halles +.
(M. De Bie, à Liège).
Pau. — Rest. av. ch. : Gallé, 5, rue des Cordeliers (M. Bernard, à Paris).

- Saint-Pons. — Rest. av. ch. : Hôtel Pastré — Mécanicien : Phalip, pon, Aleyon, Phonyx, Ultima (M. Ruffé, à Saint-Pons).
Argelès-sur-Mer. — Rest. av. ch. : Hôtel du Commerce +
Albi. — Rest. av. ch. : Hôtel d'Orléans, près la gare.
Biarritz. — Rest. av. ch. : Trianon, Hôtel, 6, av. Janlerry.
Carcassonne. — Rest. av. ch. : Hôtel Central, boul. de la Préfecture +
Dax. — Rest. av. ch. : Hôtel de l'Europe +.
Hendaye. — Rest. av. ch. : Hôtel Français.
Luchon. — Mécanicien : Boyer, 82, av. de la Gare, Vallat, 11, rue Tomatin Case (M. Bernard à Paris).
Marmande. — Rest. av. ch. : Hôtel des Voyageurs +.
Millau. — Rest. av. ch. : Hôtel Moderne, rue de Paris + — Mécanicien : Caze, 47, boulevard de l'Agroille (M. de Bie à Liège).
Montauban. — Rest. av. ch. : Hôtel du Commerce, Place de la Cathédrale (M. de Lafon).
Montrejean. — Rest. av. ch. : Hôtel du Parc, 22, place de l'Hôtel de Ville (G. Ledi, à Paris).
Orthez. — Rest. av. ch. : Hôtel des Voyageurs, place de la Fontaine, en face l'Église (M. Bonnaud, à Saintes).
Pau. — Rest. av. ch. : Hôtel de l'Europe et Moderne +
Perpignan. — Rest. av. ch. : Hôtel de la Brasserie, près la gare.
Quillan. — Rest. av. ch. : Hôtel Boyer +
Revel. — Mécanicien : Agnès, 10, rue du Cap Martel (M. Nhung, à Toulouse).
Saint-Pons. — Rest. av. ch. : Hôtel Pastré, Grande rue + (M. De Bie, à Liège).
Toulouse. — Rest. av. ch. : Hôtel de l'Opéra. — Restaurant : Restaurant du Théâtre. — Mécanicien : Petit Jean, 3, place du Peyron (M. Nhung, à Toulouse).
Luchon. — Rest. av. ch. : Hôtel Arriou + ristourne à membres L. N. M. (M. Mano, à Luchon).
Porté (Pyr. Orientales). — Rest. av. ch. : Hôtel Michette.

Nord

- Cambrai. — Restaurants : Café Michel, place du 9 octobre, Clément, rue de Nogon. — Mécaniciens : Pochon, av. Michelet, Terrot, Peugeot.
Doullens. — Rest. av. ch. : chez Raoul, rue du Bourg. Mécanicien : Saintes, rue Saint-Ladre, Terrot (M. L..., à Doullens).
Verberie. — Mécanicien : Dumes, 35, rue de Paris, Terrot, Automoto, Liberty, Motoconfort. Abonné 371.

Sud-Est

- Digne. — Rest. av. ch. : Hôtel Boyer-Mistre, Hôtel Morel. Mécaniciens : Barreau, Rouz (M. Barnavel, à Avignon).
Forcalquier. — Rest. av. ch. : Hôtel Ricard. Mécaniciens : Tranelat et Bourré, Jean (M. Barnavel, à Avignon).



LA PAGE PRATIQUE.

Les Tours de Main retenus éventuellement (3^{ème} liste)

Les Refus. — Le nombre considérable des trucs qui nous ont été envoyés pour la Page Pratique ne nous ont pas permis d'en établir aussitôt la liste. Nous avons dû changer la méthode et nous avons adopté le procédé dit par élimination. Ceux qui nous ont envoyé des trucs n'ont pas reçu d'accusé de réception, car leur nombre aurait grevé inutilement notre budget. Ils trouveront dans les lignes ci-après les motifs de leur non-acceptation ou de leur réception à *Moto Revue*. Les trucs refusés le sont pour différents motifs : soit que le comité de rédaction juge qu'ils ont déjà été publiés d'une façon ou de l'autre dans *Moto Revue* et qu'ils ne répondent à aucun besoin, ou encore qu'ils sont irréalisables. Quant à ceux dont nous donnons la liste numérotée et qui ont été retenus, cela ne veut pas dire qu'ils sont acceptés ; simplement à *premier examen*, nous les avons retenus sans garantie aucune ; dans le nombre beaucoup sont appelés mais peu seront élus.

Refus :

Voici une nouvelle charretée de guillotines dont la mort a été décidée par notre Comité de rédaction.

MM. Strentz, Paris (mélange d'essence et d'huile). — Linas, Toulouse (pompe pour graissage de chaînes). — Bessoy, Saint-Symphorien (pompe pneumatique). — Jacquot, X... (épuration). — Primat, Epinal (silencieux). — Salomon, Bois-Colombes (bouchage de réservoir). — Flament, Paris (filtre à air). — Certain, Celle-s.-Belle (carburateur). — Wauters, Bruxelles (carter). — Vignaud, Bordeaux (feu de position et radiateur d'huile). — Ferrand, Orry-la-Ville (réparation des ressorts de selle Terry). — Trebosc, Nancelle (couverture de carburateur et silencieux). — Lagarde, Béziers (dix trucs). — Potaufeux Reims (lanterne arrière). — Meldet, Felon (courroie). — Mattos, Paris (éclairage). — Metraud, Cognac (sacoche). — Audrain, Plemet (frein). — Fieret, Gonfreville (propriété des bougies). — Bloch, Diedendorf (gicleurs bouchés, arrache-clous et verres de phare). — Bourgade, Montpellier (attache-bougie et graisseur de chaîne). — Rice, Saïda (épuration d'air). — Darfeuille, Castillon (coupage de verre). — Villard, Lyon (cassage de câble). — Rieu, Saïda (liège d'embrayage). — Ferrand, Paris (repose-pieds). — Gervais, Lisieux (tuyau d'essence). — Deleros, Belfort (chaînes de rechange). — Laravoire, Mouthe (repose-pieds). — Harand, Paris (vol de motocyclette). — Dubert, Juvisy (changement de direction). — Bovy, Puteaux (système pour bulletin vert). — Grégoire, Colombes (silencieux pratique).

— Prud'homme, Paris (freinage). — Bequet, Paris (décompresseur). — Willems, Liège (tension de chaîne). — Gicquel, Paris (débrayage). — Nogrette, Billancourt (contre le vol). — Pinay, Bois-Colombes (repose-pieds). — Goldstein, Paris (pare-boue avant et arrière). — Beltzer, Paris (graisseur de chaîne). — Calestric, Tarbes (échappement libre ou silencieux). — Rosbach, Bruxelles (graisseur de chaîne). — Tellier, Elpoy (mise en route). — Anonyme, X... (silencieux et sacoche garnie). — Bigaret, Sete (repose-pied). — Beauvils, Paris (pour éviter la chute des boulons). — Le Bossier, Le Cloître (mise en route). — Petit, Joinville (utilisation de bougie). — Lemaréchal, Colombes (antievaison et perfectionnement de monotrace, coupevent et compteur). — Jubin, Bruay (remontage de chaîne). — Poibot, Champlain (anticoupage du pneu). — Lagisquet, Arcahon (boîte). — Gorce, Le Breuil (Saint-Christophe).

Retenu éventuellement pour *Moto Revue* (Suite)

165 Gailliez, Paris (fabrication d'une béquille de côté). — 166 Pavis, Rene (pare-courant d'air). — 167 Bouere, Sotteville (graisseur de câble). — 168 Valin, Troyes (système de silencieux ou échappement libre). — 169 Glastre, Sochaux (débrayage au pied). — 170 Genton, Grenoble (interrupteur pour Stop). — 171 Martin, Charnay (râpe). — 172 Chevallier, Paris (suspension arrière). — 173 Regnault, Sablons (stabilité de garde-boue). — 174 Lemos, Paris (débrayage à main et au pied). — 175 Lemos, Paris (numéros d'immatriculation). — 176 Schwaenderfer, Le Mans (boîte chambre à air). — 177 Schllings, Liège (embrayage à pied). — 178 Ronel, Morlaix (carter de chaîne). — 179. Harnois, Montceau-les-Mines (graisseur de câbles). — 180 Harnois, Montceau-les-Mines (graisseur de chaîne). — 181 Pourchat, Citesous-Roches (débrayage au pied). — 182 Rey, Saint-Romans (coffres sur protège-jambes). — 183 Rey, Saint-Romans (portelougie à nettoyeur). — 184 Demery, Oran (indicateur de vitesse). — 185 Rey, Metz (éclairage arrière). — 186 Carbonnier, Blanc-Mesnil (pour serrer les câbles). — 187 Metraud, X... (éclairage électrique par courroie). — 188 Anonyme, X... (lanterne arrière). — 189 Henrioud, Paris (jaugeur d'essence). — 190 Sanceau, Kernével (feu rouge pour motos). — 191 Levasseur, Paris (démontage de chambre à air). — 192 Ranson, Calais (protège-selle). — 193 Reumaux, Boulogne-sur-Seine

(perfectionnement d'éclairage). — 194 Charlier, Longueil-Annel (feu de position). — 195 Delaire, Paris (pédale de débrayage). — 196 Le Blevic, Outeaux (anti-vol). — 197 Lèblanc, Tremblay (protège-boue). — 198 Beckers, Saint-Trond (moyen de monter un ampèremètre). — 199 Beckers, Saint-Trond (raccord d'électricité).

200 Reynès, Montpellier (lampe Code). — 201 Genton, Grenoble (jauge d'essence). — 202 Bonhomme, Neulise (poignées économiques). — 203 Barriol, X... (poussoirs de soupapes). — 204 Barriol, X... (graissage automatique pour anciens moteurs). — 205 Bessedo, La Chapelle (graisseur de chaîne). — 206 Bessedo, La Chapelle (nouveau phare Code). — 207 Grandpierre, Paris (pare-brise). — 208 Terra, Firminy (fixation de siège arrière). — 209 Albert, Grenoble (système de fixation de skis). — 210 Vantey, La Chaponnière (réaménagement de réservoir). — 211 Henry, Saint-Christ (pare-jambes enveloppant). — 212 Henry, Saint-Christ (garde-boue arrière). — 213 Nazet, Pré-Saint-Gervais (graisseur de chaîne). — 214 Guerrier, Saint-Didier-s.-Chalaronne (graisseur de câble). — 215 Tavernier, F. Faillouet (silencieux et échappement libre). — 216 Legrand, Nogent-sur-Seine (échappement libre facultatif). — 217 Ramirez, Béziers (protection du visage l'hiver). — 218 Houde, Avaux (réglage de frein). — 219 Houde, Avaux (graisseur de chaîne). — 220 Tamburini, Luxeuil-les-Bains (installation d'éclairage). — 221 Estorges, Tulle (ampoule de rechange). — 222 Thomas-Ducros, Remiremont (phare Code). — 223 Joseph Alfred, Herblay (anti-vol). — 224 Fauvin, Besancon (pare-jambes économique). — 225 Escoffier, Courbevoie (pare-jambes). — 226 Lebel, Paris (pare-jambes). — 227 Raguét, Chacrise (pour nettoyer les tubes d'échappement). — 228 Alabert, Paris (pare-jambes). — 229 Gelinand, Saint-Beauzire (attache-câble). — 230 Thibault, Paris (silencieux). — 231 Prevost, Oger (ressort de selle). — 232 Prevost, Oger (arrimage de bagages). — 233 Prevost, Oger (tansad). — 234 Prevost, Oger (repose-pieds articulé). — 235 Prevost, Oger (agrafe de garde-boue). — 236 Chivot, Amiens (pour empêcher l'essence de fuir). — 237 Marie, Caen (installation de mallette). — 238 Piton, Port-Bail (dossier de tansad). — 239 De Rochefort, Paris (protège-mains économique). — 240 Lamotte, Nolay (pour remplacer un ressort de soupape brisé). — 241 Nalband, Nice (plaque d'immatriculation). — 242 Dufrenne, Gervis-en-Val (montage d'une attache au carter). — 243 Jaroy Orléans (assouplissement du tansad).

NOTRE PRIME HEBDOMADAIRE

PRIME N° 74 DU SAMEDI 15 FÉVRIER 1930

FIREZONE OIL

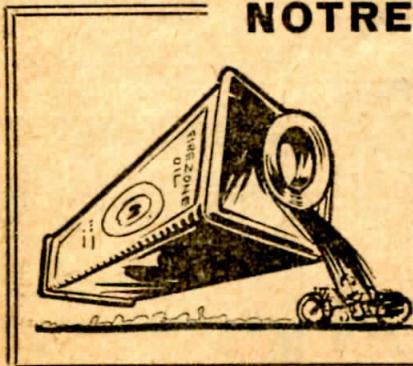
Un Bidon pour 80 litres d'essence.

ÉVITE LE GRIPPAGE DU MOTEUR

Économie : 15 à 25 % — Rendement : 12 %.

VALEUR du BIDON : 9 fr. 50

PRIX en nos Bureaux : { Abonnés... 5 fr. (Franco en sus)
Non Abonnés... 7 fr. (— 1 Franc —)





Tarif des Insertions

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

- 1° Utiliser une feuille de papier de format commercial de 21 % sur 13 %.
 - 2° Ecrire sur la largeur en haut ; la rubrique et le numéro dans lequel elle doit passer.
 - 3° Dessous, l'annonce **très lisible**, de préférence en caractères d'imprimerie avec nom et adresse.
- Si l'annonce doit passer plusieurs fois, la recopier sur autant de feuilles séparées. Aucune réclamation ne sera acceptée si l'annonce n'est pas conforme aux indications ci-dessus. Les erreurs viennent de la trop grande négligence apportée dans la transmission des annonces. Toute annonce qui ne nous parviendrait pas 10 jours avant la parution, passera dans le numéro suivant.

Tout Abonné a droit à 6 lignes gratuites remboursant au delà de son prix d'abonnement.

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

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

SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

Nos abonnés moyennant le versement de 5 francs, peuvent obtenir une feuille du **Service Permanent des Occasions** (10 pour nos lecteurs). Cette fiche reste en permanence dans nos bureaux, à la disposition de visiteurs, et est valable jusqu'à la vente de la machine. Ne manquez pas de nous informer de la réalisation de la vente, afin que votre fiche soit retirée.

PIÈCES pour MOTOS

INDIAN

TARIF ILLUSTRÉ
INDIAMOTO
 1, Rue Faraday, PARIS 17^e
 Reste ouvert le Dimanche matin



LE LION

vous présente ses
 Modèles 1930

Credit au même Prix
 qu'au comptant

1^{er} VERSEMENT :

2 CV. 575 - 3 CV. 600

4 CV. 975 - Gd Lux. culb. 1270

Demandez Catalogue et Conditions

Reprise en compte toutes Machines

— AGENCE —

Geugeot 128, rue Jean-Jaurès
 LEVALLOIS



LA REINE DU CONFORT

POINARD - CONSTRUCTEUR -
 2 bis, r. Etienne-Dolet
 KREMLIN-BICETRE - Seine

DRESCH BASTILLE

6, Boulevard Rich rd-Lenoir 6
 VENTE

Réparations - Pièces détachées
 CREDIT même Prix qu'au COMPTANT

MOTOCONFORT

NOUVELLE AGENCE SPÉCIALE
 Livraison rapide des modèles à blocs moteurs mis
 au point par BRIQUET, 1^{er} spécialiste du bloc.
 11, Quai d'Anjou, Paris. Danton 77-57

MOTOS A VENDRE

Occasion A. B. C. ent. révisée,
 s'adr. de 6 à 9 h. du soir : Garnier,
 33, boul. Aug.-Blanqui, Paris (13^e).

Alcyon 250 cme., supers. culb.
 mod., 28 peu roulé, klax. ecl. élect.
 acc. dyna. Bosch pneus 26 x 3,25,
 freins tamb. tansad, rep.-pieds,
 amort. 3.500 fr. J. A. 120, av. ch.
 de fer, Vitry (Seine).

B. S. A. 5 CV, ch.-ch. side sport
 pneus neufs, éclair. Mag., pare-
 brise, prêt à rouler, prix : 2.800 fr.
 Visible t. l. j. l'après-midi. Algénir,
 26, av. Augustin-Dumont, Mala-
 koff.

Dollar 2 CV 1/2 mot. moder culb.
 3 vit. vendue par part., visible,
 57, r. Lauriston, Paris (16^e).

Dollar bloc. mot., chaise 250
 cme., mod. fin 29, n'a pas roulé
 50 kms, av. tansad, rep.-pieds,
 avert., à enlever : 3.400 fr. Le soir
 après 7 h. 1/2. H. Prunet, 30. E.
 Corbeau, Paris (10^e).

D. S. Malterre, 500 cme., 5 CV,
 pneus ball., neufs avec sidecar,
 alum. surb., état parf., 4.000 fr.,
 cause achat voiture, visible dim.
 et lundi matin. Henri Genin, 21,
 rue Becarria, Paris (12^e).

F. N. 350 cme., gv. prix, surb.,
 ecl. élect., t. équipée, parf. état,
 conv. à sportsman. L. R. 16, rue
 du Réservoir, Clichy (Seine).

F. N. istes, commandez votre
 F. N. à Briquet, 1^{er} spécialiste du
 bloc-moteur sa grande expérience
 en ce genre de moteur, son stock
 complet de pièces détachées, tous
 les accessoires spéciaux qu'il pos-
 sède pour cette marque, les compa-
 gnons sérieux et qualifiés dont il a
 su s'entourer vous donneront toute
 satisfaction, et toute confiance.
 Sully Moto, agence directe 11,
 quai d'Anjou, Paris (4^e). Tél. :
 Danton, 77-57, achat et échange
 de tous les modèles F. N. aux meil-
 leurs conditions, crédit au même
 prix qu'au comptant, métro Pont-
 Marie.

F. N. 350 cme., M. 70 équip.,
 parf. état, voir après 18 heures,
 sem. et sam. après-midi. Jolois, 22,
 rue Lakanal, Paris (15^e).

F. N. M. 70, Maglum compt.,

kl., tansad, tous les jours. Silly,
 27, boul. Verdun, Courbevoie (S.).

Gillet Herstal, 350 et 500 cme.,
 neuf et occasion. Rémy, 21, rue
 de Tlemcen, agence directe, vente,
 échange et reprise. Tél. : Mènil.
 76-39.

Gnome-Rhône 500 cme., éclair
 élect. Phare Marchal, klaxon, etc.,
 3.000 fr. Peugeot, 3, rue du Comdt.
 Rolland, Le Bourget (Seine).

Gnome-Rhône 500 cme., état
 parf., gar., éclair., Lucas, compt.
 rétro, sacoc., porte bagag., boîte à
 chambr., ombr. pièces rech.,
 3.900 fr., visib. t. l. j. Poltier, 33,
 rue Louis-Blanc, Pré Saint-Ger-
 vaix (Seine).

Gnome-Rhône D. 4. t. b. équip.
 ts. essais, 4.900 fr. Beaudouire, 13,
 r. d'Orléans, Paris (14^e). Vaug. :
 15-25.

Gnome-Rhône 500 cme., état
 parf., 2.800 fr., crédit. Collard, 3,
 rue Aumont, Paris.

F. N. M., 3.200 fr. Fèvre, 79,
 avenue des Ternes, Paris.

Le roi de la moto achète toutes
 les motos, tous les cyclecars, ttes
 les voitures, mais des modèles
 récents seulement. Voyez Pierre,
 4, rue Charles-Renouvier, Paris
 (20^e). Tél. : Roq. 07-67.

Mondiale 350 cme., ecl. élect.,
 tansad, cause départ, 4.500 fr.
 Ecrire : Givon, 11, rue Payenne,
 Paris (3^e).

Monet-Goyon M. C. 5, 500 cme.
 parf. état, tansad, compt. Jaeger
 bitot. rétrov., 1 pn. neuf, etc.
 4.500 fr. Meunier, 15, r. Borromée.

Harley 9 HP 2.200 fr. et 5 HP
 2.500 fr. Crédit Collard, 3, rue
 Aumont, Paris.

Le roi de la moto, Pierre,
 Garage Renouvier, Paris (20^e),
 Tél. Roq. 07-67, à 200 mètres de la
 place Gambetta. Accès par la rue
 Stendhal est le seul à posséder une
 organisation permettant d'avoir
 en magasin 150 motos, cyclecars
 et voitures en neuf et occasion,
 un atelier de réparations, un ser-
 vice de dépannage une école de
 conduite, un stock de pièces détachées,
 de Phulle, des pneus, du
 benzol, aucune maison ne peut lui
 être comparée.



CARROSSERIES & CHASSIS pour SIDECARS

12 Modèles en mono et bi-places
 Bois - Tôle - Aluminium
 Capotes, Pare-brise, Tan-sad,
 Pare-toue, Repose-pieds.
ERNEST RICHARD, Constructeur
 184, Av. de Choisy - PARIS
 — Téléphone : Gobelins 62-82 —
 16, Rue de Paris - IVRY
 Catalogue contr. 0 fr. 50

AGENCE DES MARQUES
CLÉMENT - DOLLAR
F.-N. - GILLET-HERSTAL
MONET-GOYON
MOTOB CANE
MOTOCONFORT

Stock complet de pièces détachées
MOTEUR JAP - BIAC - BURNE
 Pièces boîtes ALBION - GM
 PICARD - STAUB

Pièces carburateurs
AMAC - GURTNER

Châssis RENOLD - BRAMPTON
 Huijes CASTROL - KERVOLINE

Éclairage électrique "NOVI"
 Tous les montages et pièces en magasin
Silencieux M

Toutes formes et tous diamètres
 Pose immédiate
AGENCE EXCLUSIVE
Pneumatiques DUNLOP
HUTCHINSON - M. CHELIN

GRANDE ARMÉE MOTOS

A. Prévost
 26, Avenue de la Grande Armée
PARIS (17^e)
 Tél. : WAGRAM 4-3.
 (Métro Clichy)



Prix
 14
 Frs

PLUS DE CONTRAVENTIONS POUR DÉFAUT D'ÉCLAIRAGE...

Assurez-vous que vous êtes éclairé tout en
 ayant un appareil **ÉLÉGANTE & PRATIQUE**

AYEZ UN...

REFLECTOR Brev. s.g.d.g., témoin d'éclairage pour autos,
 motos, etc. Nouvel appar. en métal inoxydable
 pouvant se placer sur tous les phares existants et permettant
 de se rendre compte à tout moment si les lampes sont allumées.

Notice sur demande à :

"REFLECTOR" R. LEMAITRE 3, rue Chantal, LEVALLOIS-PERRET
 Tél. : Wagram 49-64 (Seine)

LES
 MOTOS

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

ALTERNO L'ÉCLAIRAGE PARFAIT POUR TOUTES MOTOS

MAGNETOS FRANCE

93 Route d'Heyrieux - LYON

CLEVELAND
4 Cylindres
Pièces détachées d'origine n° 2 temps
Établissements VALPIC
21, Av. Trudaine - PARIS

Gillet-Herstal, 2 tps neuve, 3.000 francs. Fèvre, 79, avenue des Ternes, Paris.

Monet-Goyon 175 cmc., très bon état, 1.600 fr. Ecrite ou voir, matin jusqu'à midi. Cloup, 9, rue de Surène, Paris (8^e).

Terrot 350 cmc., état neuf, 300 fr. Crédit. Collard, 3, rue Aumont, Paris (13^e).

Monet-Goyon, 500 cmc., culb. très bien équipée, parfait état, 4.200 fr. De Givry, 24, Villa Prévoiance, Saint-Ouen (Seine).

Monet-Goyon, M. C. 5, 500 cmc parf. état, tansad, compt. Jaeger bitol rétro., 1 pn. neuf, etc., 4.500 fr. Meunier, 15, rue Borromée, Paris (15^e).

Urgent, ayant un engagement pour les colonies besoin argent pour voyage, je vends ma P. 105 Peugeot, en parfait état équipée, 3.500 fr. S'adresser Petit Georges, 122, boulevard Murat, Paris (16^e). Paris.

Automoto neuve, 1.500 fr. Fèvre, 79, avenue des Ternes, Paris.

Ravat, 1.200 fr. Fèvre, 79, aven. des Ternes, Paris.

Motobécane très bon état, 650 fr. Garreau, 289, rue de Vaugirard, Paris.

P. 107 B. avril 29, 346, cyl., état parf. tansad, dble suspens., coté, équipée, 7.500 fr., prix, 4.500 fr. Lefebvre, 44, av. Robillard, Pavillons-sous-Bois (Seine).

P. 108 année 29, pct roulé, très bon état, bas prix. Fortier, 57, rue Chemin de Fer prolongée, Bondy (Seine).

Monet-Goyon, 2 HP, chaîne cour., éclair. élect., pneus neufs très bon état, 950 fr. Garreau, 289, rue Vaugirard, Paris (15^e).

Monet-Goyon, 3 CV, 1.300 fr. Fèvre, 79, av. des Ternes, Paris.

Supersport 350 cmc., culb. double tube Zürcher, neuve, garantie 6 mois, 4000 fr., équipement avec éclair. élect., 4.500 fr. Garreau, 289, rue de Vaugirard, Paris.

René Gillet-1927, ballon marchal, side origine, 5.000 fr., par lettre, Marsouer, 57, boulevard de Strasbourg Paris (10^e).

René Gillet 6 CV, 27 pneus, 715 x 115, éclair. Maglum, parf. état, side bipl. L. V. capote pare-brise, roue de secours, prix 6.000 fr. Gulmier, 15, r. République, Saint-Mandé (Seine).

Rochester, pneus ballon, 1.500 fr. Fèvre, 79, av. des Ternes, Paris.

Rovin, 175 cmc., ch.-ch. tte équip., pneus chamb., à arr., neuf à enlever, 1.200 fr. Vergin, 19, rue Houdon, Paris.

Rovin 3 CV, parf. état, 3 vit., phare compt., tansad, 1.700 fr. Vis. chez Mazouro, 66, rue Nationale, Paris (13^e).

San Sou Pap 250 cmc., spéc.

THE MOTORIST

28, Rue des Acacias PARIS (17^e) Tél.: WAGRAM 12-20
41, Avenue des Ternes GALVANI 77-64

BON POUR

UN SERRE-TÊTE DE CUIR
fourré flanelle, 1^{er} choix, expédié franco contre 25 fr. avec le catalogue 1930 - 120 gravures - 40 pages, (indiquer le tour de tête).

BON POUR UN SUROIT
Nos marchandises sont garanties elles sont échangées ou remboursées si elles ne conviennent pas

Bottillons américains..... 25 fr.
GANTS FOURRÉS - SACOCHES DOUBLÉES
Imperméables américains, Offfeier origine U.S.A..... 99 fr.

expédié avec Catalogues, 60 pages, 100 gravures contre 3 fr. en timbre poste.

L'Agence **DRESCH** offre

GRATUITEMENT UNE ASSURANCE

De 100.000 francs (Risques aux tiers)
— A tout Acheur d'une Machine. —

BOGEY 57, Boulevard de Grenelle, 57
— PARIS (15^e) —

S D A

S'emploie sans EAU!

Automobilistes !!!

Quand la navrante panne vous surprendra sur la route, loin de tout centre et que vous devrez réparer par des moyens de fortune, vous pourrez en deux minutes enlever de vos mains toutes traces de cambouis. Il vous suffira de prendre quelques gouttes de S. D. A., de vous frotter énergiquement et de vous essuyer avec un chiffon sec. Votre épiderme aura recouvert toute sa pureté.

ENVOI FRANCO: par 300 gr. 6 fr. - 500 gr. 8 fr. - 1 kilo. 12 fr.

S. D. A., 128, rue de Vincennes, à MONTREUIL-BOIS-BOIS

PUBLICITÉ M. LAPORTE

P. P. P., enco. gar., éclair. élect., bas prix. Teinturier, 2 ter, rue Marjolin, Levallois (Seine).

Sarolea 500 latér., 1930, phare Lucas, compt. accés., presque neuve, belle affaire, Sarolea, compétition, 2 tubes 1930, très rapide culb., 500. Phare, etc., occasion neuve. Sarolea, 1130 culb. remise en état, 4.500 fr. F. N. M. 60 garantie bonne marche, toutes pièces changées, type, 350 culb. rapide, Motoconfort, 2 temps, état neuf, éclair. et accés.

Gnome-Rhône et diverses occasions de motos depuis 1.000 fr. S'adresser agence Sarolea Dresch, Smon, 170 bis, avenue de Paris, Vincennes. Téléph. Diderot 24-47, renseignements et visite gratuits.

Terrot 29 culb., 350 cmc., compt. O. S. écl. élect., sac., caval., très bon état, prix à débat. Peugeot, 2 cyl., 3 CV, Paris, Nice, prix 600 fr. S'adres.: 66, r. Nationale, Paris (13^e).

Terrot supers. Jap., culb., orig., comme neuve, affaire sérieuse, vis. t. l. j., sauf sam. Mag. Etlis, Stigler 52, r. J.-d'Arc, Paris, Prix, 4.000 fr.

Terrot 350 cmc., état neuf absolu, 3.000 fr. 600 fr. comptant, le solde en 12 mois d'affaire très sérieuse. Barre, 123, boul. National, Saint-Maur.

Liquidation de reprise motos d'occasion à crédit, 2 CV, Ch. Gérald 2 vit. 1.200 fr.; 2 CV Dollar, 4 temps, 1.600 fr.; 3 CV, Motococche, 4 temps, 1.500 fr.; 3 CV, Griffon, 4 temps, 1.800 fr.; 3 CV, Terrot, 2.000 fr.; 3 CV, Gnome-Rhône, 1.600 fr.; 3 CV, Suplexia Equipe 2.500 fr.; 350 cmc., Soyer Jap confort, 28, bon état, 3.500 fr.; 350 cmc., Motoconfort, blackburne 1928, 3.200 fr. 350 cmc., motoconfort 1929, blackburne, 3.500 fr.; 350 cmc. F. B. éclairage, klaxon, confort 3.800 fr.; 500 cmc. Terrot culb. Jap., 4.200 fr.; 500 cmc. Terrot confort, modèle 28 Jap. latér., éclair. Maglum montre compt., 4.500 fr.; 500 cmc. Terrot, latér., 3.900 fr. 500 cmc., Koeyler Escoffier, dble échap., culb., confort, très peu roulé, 4.000 fr., plusieurs sides d'occasion, 500 cmc.

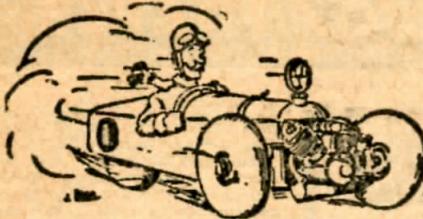
Gnome-Rhône avec sidecar, 1.500 fr. Largeot, Grande Rue, Saint-Maurice, T. 59, Tram. Bastille, n° 13, Desc. pont de Charanton.

Gillet Herstal, Terrot, Soyer, Moto confort, Styl'son, Gnome, Saroléa, F. N., Rémy, Agence directe, 21, rue de Tlemcen, Paris (20^e). Té. Ménil. 76-39, Terrot, 350 cmc. Champion de France, neuve, à solde, écl. Marchal, F. N. 500 surb. 29 éclairage élect., 5.200 fr.; Terrot, 350 cmc., confort, écl. élect., 3.000 fr.; Gillet Herstal, 350 cmc., conf., 29, 3.500 fr.; Motoconfort, 308 cmc., 4 HP, abs. neuve, soldée à 3.000 fr. avec équipement; 250 cmc., Motoconfort, 3 HP, état neuf, 1.850 fr., nombr. occasions garant. reprise au maximum.

Automoto, 175 cmc., 3 vit., ch. cour., écl. Luxor av. et ar.,

ECOLE DE MOTOS — AGENCE DES GRANDES MARQUES — (OUVERT LE DIMANCHE, FERMÉ LE MARDI)

G. AUGOYAT
8, Avenue Dorian - PARIS (12^e)
(Face métro Nation)



LE GARAGE RENOUVIER

TOUS LES CYCLECARS TOUTES LES MOTOS

2 et 4, Rue Charles-Renouvier,
PARIS Tél. Roq. 07.87



Achète, Reprend
très cher toutes
MOTOS — **F.N.**

**CRÉDIT AU MÊME PRIX
QU'AU COMPTANT
SANS ASSURANCE
NI INTÉRÊT**

GRAND CHOIX D'OCCASIONS
Réparations - pièces en Stock

F.N. LATSCHA
16, Rue Auguste
Baillly
ASNIÈRES
(Près gare d'Asnières)
(Ouvert Dimanches & Fêtes)

En magasin
**GILLET-HERSTAL
SAROLÉA
MOTOBÉCANE**

Tél. : Grésillon 17-93

"SIGMUND-RECORD"
BOITES SILENCIEUSES
pour Motos
11, Quai de l'Ourcq, 11
PANTIN

DRESCH
Meilleures Conditions de
COMPTANT & CRÉDIT

GARAGE
REPRISES
Agence FIAT & RENAULT

DAINELLI
81, Avenue Félix-Faure
PARIS

HALL
de la
VOITURETTE
Établ. fondé en 1919
99, Avenue d'Orléans
Tél. : Gob. 50.41

Le plus grand
choix de
Voitures et Cy-
clecars de toutes
Marques

Agences :
RENAULT,
DONNET, etc.

pare-j.; oct. 28, cause achat plus forte, bon état. 2.000 fr. G. Leclerc à Plémet (Côtes-du-Nord).

B. M. W., modèle 500 cmc., a culb., ayant fait 2.000 km., à vendr 9.500 fr. Sandford, 72, avenue des Ternes, Wagram 43-19.

Brough supérieur, 680 cmc. Jap., 2 cyl., culb. état de neuf de tte beauté. Prix à débattre, Boulangerie, 25, rue Jeanne-d'Arc, Saint-Mandé (Seine).

B. S. A., 5 HP., avec side, ch. ch. éclair. Magond., tansad, etc., bon état. 1.800 fr. Ronxin, 33, rue de Sartrouville, Argenteuil (S. et-Oise).

B. S. A. 1928, soup. lat., b. état., reprend moto plus faible. Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois (Seine).

Terrot type H. S., 350, en parf. état. Prix inter. Monet-Goyon, 350 cmc., M. C. S. double tube moteur M. A. G., tr. bon état. S'adress. : Carburateur Zenith, 32, rue de Villiers, Levallois (S.).

Dresch 3 CV, Mag. 1929, 1.250 fr. 2.400 fr. Dollé, arbre à cames 1929, 178, route de la Révolte, Levallois.

30 Motos d'occasion en F. N., Motoconfort, Sover, Terrot, Peugeot, etc., 2 tps, 4 tps, révis. depuis 1.000 fr. 15 motos neuves modèle 1919, laissées à bas prix, à Belleville-Motos, 85, r. Julien-Lacroix, Paris (20^e).

F. N., 350 cmc. neuve, équipée, 4.600 fr. ou échange contre 500 cmc. Bigot, 35, rue Malak, Paris.

Gillet-Herstal 350 cmc sport, toute équipée, éclair. parf. état. 2.500 fr. De Baudouin, 51, boul. Saint-Michel Paris.

Gnome Rhône 500 cmc. latér. G. S., parf. état. 3.000 fr. Larue, 11, rue Liancourt, Paris.

F. S. Isnes, l'agent spécialiste des motos EX F. N. Latscha, 16, rue Auguste-Baillly à Asnières, met en vente 4 motos F. N. type M. 60 350 cmc., pneus 715 x 115, de 3.200 à 4.000 fr.; 6 motos F. N. type M. 70 350 cmc., de 3.000 à 3.800 fr.; 3 motos F. N. type M. 50, 4 cyl., pneus 715 x 115, au prix de 6.500 à 7.000 fr.; 4 motos F. N. type M. 67 500 cmc., pneus 715 x 115, avec sidecar, à 4.500 à 6.500 fr. Grand choix en magasin en motos neuves 350 et 500 cmc. 1929 et 1930 à des conditions spéciales, crédit au même prix qu'au comptant sans intérêts, sans assurance. Prix du catalogue constructeur, atelier spécialement monté pour réparations des motos F. N., avec spécialistes de la maison F. N.

Gnome Rhône 500 cmc. grand sport 27, bas prix. Beaumont, 43, rue Berthe, Paris (18^e).

Les motos F. N. et Motoconfort s'achètent à Belleville-Motos, spécialiste des blocs moteurs, vente comptant et crédit aux meilleures conditions au comptant. Prix spéciaux.

Saroléa 500 culbut. 1930, 1 tube compt., éclair. avec accés Bosch; access. revue complét. 6.800 fr. : Saroléa 500 culb., 2 tub.,

1.500 km., type 1930, état neuf, 6.950 fr.; Saroléa 1928 500 culb., remis à neuf, garanti. 4.800 fr.; Saroléa racing, type course, très vite, avec nombr. pièces rechange, éclair., compt., etc., garantie neuve; Dresch, tous modèles 175 cmc., état neuf, belle affaire, depuis 1.000 fr. à 1.600 fr. S'adres. agence Saroléa-Dresch, Simon, professionnel, 170 bis, rue de Paris, Vincennes (Seine). Tél. : Diderot 24-47, maison de confiance fondée en 1920.

Griffon bloc 350 cmc. latér., équipée, parf. état. 2.500 fr. Petit, 202, rue de Rivoli, Paris.

Monet-Goyon 3 CV, éel. élect. Ballon 27 x 4. 2.300 fr. Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.

Harley-Davidson avec side, bon état de marche, à vendre de c n'ance 1.200 fr. cause achat voiture, s'adresser M. Ferroux, Bd. d'Uest, à Brie-Comte-Robert (S.-et-M.).

Belleville-Motos reprend en compte toutes motos aux acheteurs de motos F. N. et Motoconfort aux meilleurs prix. 85, rue Julien-Lacroix, Paris (20^e).

Motocyclistes, si vous désirez une 100 cmc. Motobécane ou une 500 Ultima, machine idéale pour le side et le tansad ou bien les rapides et luxueuses Styl'son et Gillet-Herstal double tube; Barre vous reprendra votre vieille moto et vous fera du crédit.

Motoconfort 250 cmc, 2 tps, éel. Novi, abs. neuve. Sigoyer, Ornacieux (Isère).

Motoconfort 175 cmc., 2 vit., ch. ch., éclair. élect., sortie juillet 1928, parf. état, pneus nrs, nombr. access. rechange, 1.200 fr. Boegner, 20, rue Mahler, Paris (4^e).

Motosacoché Mag. 350 cmc., moteur rechange, bte Staub. nve, 3 vit., 700 fr. Rigoudaud, 60, rue Dulong, Paris (17^e).

Monet-Goyon 175 cmc., s. sp., éqp., 3 vit., pneus nrs, ese dép. régiment, 1.000 fr. Vasseur, 9, avenue Raspail, b Aulnay-sous-Bois (Seine).

Monet-Goyon 350 culb., éclair. Forton, compt., tansad, ext. b. état. L. Oury, 2, rue Nationale, Clèves (E.-et-L.).

Motosacoché 500 cmc., 2 cyl., soup. en tête, très bon état, magn. Bosch, carb. Amac., fourche Brampton à amortisseurs. Au plus offrant, très pressé. Ecr. S., 62, rue Saint-Antoine, Paris (4^e).

New Motorcycle 500 cmc., eem. c : M ; tansad peu roulé, 4.700 fr. Oriol, 7, Allée Tissot, Malakoff (Seine).

New Motorcycle 500 cmc., parf. état, éclair. Marelli, pneus neufs, très nombr. access., compt. ou crédit. Osburg, 3, avenue Joyeuse, Joinville (Seine).

Peugeot P. 107 S. Livrable de suite pour 975 fr., le solde en 12 mensualités de 300 fr. Reprend moto. Ag. Peugeot, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois (Seine).

Motocycliste qui possède une F. N. ou Motoconfort, voilà le printemps qui approche, confiez

Bees pour l'éclairage à l'acétylène

Mais, Allemande dispos. d'installat. de fabrique de 1^{er} ordre et offrant condit. de livraison avanta., cherche p^r faire travailler intensivement dans toute la France. Représent. actif à la Commission, si possib. capab. corresp. en Allemand. Prière faire offr. sous chiffres M.D. 3303 C^o/ Rudolf Moos, Munich, qui transmettra.

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

Agence Exclusive — **F.N.**
MOTOCONFORT
Livraison immédiate, Pièces détachées, Réparations - VENTE à CRÉDIT, COMPTANT Permis gratuit et le 1^{er} trimestre payé à tout acheteur - Ouvert le Dimanche et Fêtes
Belleville-Moto 85, R. Julien-Lacroix PARIS-20^e
Téléphone : MÉNILMONTANT 77-03
F.N. MÉTRO : Belleville ou Couronne

**POUR
B.S.A
TRIUMPH**

PARMENTIER
119, Avenue de la République - CLÉVEN
livre toutes Marques de Motos
à CRÉDIT au même
Prix qu'au COMPTANT

GARAGE GRATUIT

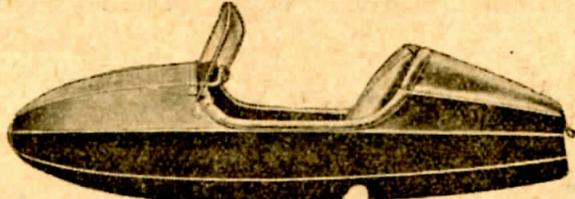
PENDANT 1 AN
A TOUT ACHETEUR DE
**TERROT, SOYER, DOLLAR
STYL'SON**
— COMPTANT —
CRÉDIT UNIQUE
HENRY 14, Rue des
5 Diamants
PARIS (13^e)

SIDE-CAR
CARROSSERIES EN TOUS GENRES
CHASSIS. CAPOTES. PARE-BRISE
Fernand RICHARD
128, Av. d'Orléans, Paris, 13^e; T. Gob. 26-00
Livre du Catalogue contre 3 fr. 50

MAGNÉTOS DYNAMOS DÉMARREURS Toutes Marques Pièces détachées Pour tous Modèles	<h1 style="margin: 0;">A. DE SARELLO</h1> <p style="margin: 0;">90, AVENUE DES TERNES, PARIS (17^e) Téléph. Carnot 32-20 3 Lignes</p>	RÉPARATIONS en 24 heures avec Garantie de 6 Mois SPÉCIALITÉ pour MOTOS
---	---	--

JEANJEAN MOTOS
 133, Av. d'Argenteuil, ASNIÈRES
 - Agence des grandes Marques -
Comptant - Crédit
 ÉCHANGE - OCCASION - RÉPARATION
 Ouvert Dimanches et Fêtes
 Fermé le Mardi

SIDECAR BUFFLIER 2, Rue Claude-Rampon, 2
— LYON —



15 MODÈLES — Catalogue contre 1 fr. 50 gratuit aux Agents

ACHAT - VENTE - ECHANGE

de toutes Motos ou Cyclecars,
 150 Machines en magasin (liste:
 1 fr.), un lot neuf : fourches,
 cadres, moteurs, magnétos,
 boîtes de vitesses, toutes pièces
 pour Moteurs **MADOZ**.
BEAU OLEIL - 9, Saint-Sabin - PARIS

vos réparations et mise au point à Belleville-Motos spécialiste de ces deux marques, outillage et ouvriers spécialistes, rodages des moteurs, boîte de vitesse à blancs au banc d'essais, forte remise sur pièces détachées. Travail soigné et garanti. Belleville-Motos, 85, rue Julien-Lacroix, Paris.

Peugeot P. 108, équip. Maglum, siège AB, comme neuve, 4.000 fr. Garage Central, Provins (S.-et-M.).

Peugeot 5 CV, état neuf, carross. grand sport, luxe, occas. rare, 5.200 fr. Servetti, 26, rue Villiers, Levallois.

Neuve, garantie 6 mois, Peugeot 1930 4CV, 3.400 fr., emballée. Facile, 178, route de la Révolte, Levallois.

La Française, parf. état 350 cmc., 2 tps, 1.600 fr. Pasquet, 15, avenue Vitel, Bois-Colombes (Seine).

Peugeot 175 cmc., 3 CV, 2 vit., très peu roulé, 2.500 fr. Visible le soir après 6 h., samedi après-midi. Verriez, route de Fontainebleau, Chevilly-Larue (S.-et-M.).

Red Star, état neuf, 350 cmc., mot. Bradshaw refroid. par huile, culb. Burmann Binks, ecl. mag., tansad, 100 km. à l'heure, 3 l. aux 100. Prix 3.500. Vis. t. l. j., chez Bordes, 2, avenue Savoye, Saint-Maur. Photo sur demande.

Sunbeam 4 HP, type armée, bas prix, cause neuve, 97, rue Jules-Guesde, Roubaix (Nord).

Terrot 175 cmc., 2 CV sport., conf., dble échap., freins tamb., très peu roulé, état de neuf, 1.800 fr. Husson, 25, rue d'Orsel, Paris (18^e).

Terrot ou Peugeot 350 cmc., lat., 3.200 fr. Gouverne, 50, avenue des Ternes, Paris. Samedi après-midi ou dimanche.

Terrot 350 cmc., culb., moteur Jap., parf. état. Prix 4.000 fr. Siregeol, 18, rue Auger, Paris (20^e).

Terrot 350 cmc kat., 4 CV., compt. moteur pare-jambes, tansad, éclairage Acéto avec bout., 250 lit., repose-pieds wagon. Prix 3.900 fr. Visible t. l. j. Thuault,

POUR VOTRE
SÉCURITÉ

ADOPTÉZ
 LE



Celui d'ALCYON - DOLLAR - LA FRANÇAISE
 LA MONDIALE - OLYMPIQUE - RAVAT
 ROVIN - RUSCH - SAN-SOU-PAP, etc.

POSE RAPIDE A L'AVANT DE TOUTES MOTOS

Ets **L. POURAIT**

7 et 9, Rue de la Croix-Faubin, 7 et 9
 Tél.: Roq. 35 52 PARIS Tél.: Roq. 34 84

28, place Saint-Ferdinand, Paris (17^e).

Terrot 28 350 cmc latér., équip. complet état de neuf, essai 1te dist. Grillat, 15, rue Parmentier, Houilles (S.-et-O.). Tram. 62 Maillot.

Thomann Jean 250 cmc., parf. état, c. départ, 1.600 fr. Lavoye, 2, rue de Courbevoie, La Garenne (Seine).

2 Motos Train 250 cmc., 2 tps, boîte Staub., ch. ch., état neuf dont 1 side surb. 3.500 et 2.500 à débattre en bloc, ou séparé, Olivie, avenue Frédéric-Passy, Paris (14^e). Porte de Vanves.

600 fr. 3 CV, bloc mot. 3 CV. Peugeot le solde en 12 mois à 225 fr. Ag. Peugeot, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.

CYCLECARS ET VOITURETTES

Citroën B. 14. G. 1928, cond. int., faux cabr., 4 pl., excel. état peinture et mécan., besoin argent. Alazard, 13, rue de Paris, Charrenton (Seine).

E. H. P. 5 CV, moteur Ruby, bon état, général 4.500 fr. Bazille, 10, rue Courat, Paris (20^e), après-midi.

Les plus beaux trois roues se vendent chez le spécialiste, Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e), toutes ses occasions sont des 1928 ou 1929, révisées et garanties.

Ford carr. torp., demi-taxe, 1.500 fr. Montarde, 22, avenue Bernard-Palissy, Saint-Cloud (S.-et-Oise).

Morgan air bon état de marche, capote et pneus neufs, 2.500 fr. Ecirre Restaurant, 12, rue P.-Vougan, Saint-Amand (Cher).

3.500 fr. Torp., 2 pl., 6 HP, éclair., démar. élect., bon état. Noblot, 10, rue Augustin-Thierry (19^e), ou voir sam. apr. midi, dimanche matin.

Amilcar C. G. S. 7 HP, surb. 29

 Supersilencieux	 Repose pieds élastique pour le passager	<h2 style="margin: 0;">Etablissements E. CERRETI et P. VALEN</h2> <p style="margin: 0;">204, bd Saint-Denis, à COURBEVOIE Tél. Defense 14-17</p> <p style="margin: 0;">Le Supersilencieux CERRETI, breveté et déposé est le seul qui assure un silence parfait sans freiner le moteur. Tandis que le siège et les repose pieds élastique pour conducteur et passager assurent le plus grand confort.</p> <p style="margin: 0;">Se méfier des contrefaçons Flyper = marque CERRETI portant un « oie » à cinq pointes</p>	 Repose pieds élastique pour le conducteur	 Siège élastique à double suspension
---------------------	---	---	---	---

POUR VOS EXCURSIONS EN SIDECAR

TRIUMPH

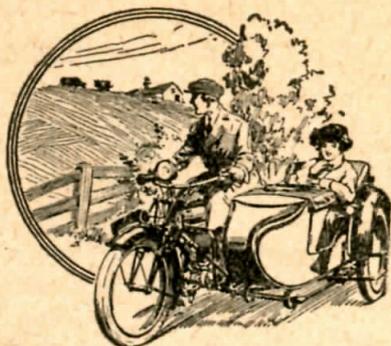
VOUS PROPOSE

Le Type N.S.D. 550 cmc.

6.975^{fr.}

FACILITÉS DE PAIEMENT

AGENCE DE FRANCE - 212, Boulevard Péreire - PARIS (17^e)



super culasse, écl., dém. peint., pneus neufs. Rally 6 HP, cabri., décap., 29, écl. dém. mall. arr.; peint., pneus neufs, prix d'élé-gance. B. N. C. 7 HP, Turbo type course, garant. Sandford Ruby, culb. Marchal, superbe G. A. R. 7 HP, type Bil d'Or, 12 soupap. 6 roues abs. neuf bas prix, reprendrai motos en compte 350 ou 500 cmc., Rémy, 21, rue Tlemcen, Paris (20^e). Tél. Ménil, 76-39.

Pour 700 fr. l'équipe électri-quement tout cyclecar avec share, 2 ampoules, dynamo, batterie, klaxon, feu de position, Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq. 07-67.

Cyclecar à moteur et boîte Harley, 5 roues, pt. arr., par compte conique, av. belle carross., 2 pl., tr. b. état de marche, 2.400 fr. Billard, 9, av. Gambetta, Paris. Ménil, 69-39.

N'ayez plus les bras cassés par une direction qui danse le shimmy. L'appareil spécial pour cyclecars et particulièrement trois roues, coûte 100 fr., pose gratuite, chez Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq. 07-67.

Fourgon, 10, 5 CV. Peugeot, Châssis, 172 B. C., très bon état, 3.500 fr. Bauchet, 6, rue Eng.-De-lacroix, Paris

Morgan s'achète chez Pierre, 4, rue Charles-Renouvier Paris (20^e). Tél. : Roq. 07-67, à titre de prime, l'équipement électrique: code 1930 avec batterie et klaxon, sera facturé. Seulement 600 fr. à tout acheteur.

Une cinq Peugeot, une 201 sont livrables de suite, chez Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. : Roq. 07-67 reprise de tous véhicules récents.

2.400 fr. 4 CV, 4 tps, dble tube réservoir profilé 1929, facil 178, route de la Révolte, Levallois.

Réparations motos, spécia-liste F. N., achat et vente, Jullien, 10 bis, rue des Poissonniers, Neuilly-sur-Seine.

Amilcar 6 CV sport, parf. état, p. 5.200 fr. Rabot, 10, rue Rouget-de-l'Isle, Clichy (1 minute Porte).

Citroën 5 CV, cabr. bon état de marche, doubl. emploi, écr.pr. rend.-vs. Couturier, 39, rue de la Paroisse, Versailles (S.-et-O.).

Citroën cabr. 5 CV, nombr. acc., échange c. moto 350 cmc. Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois (Seine).

GILLET-HERSTAL

AGENCE :
21, r. de Tlemcen
PARIS (20^e)
MÉNILM. 76-39

COMPTANT -- CRÉDIT
ÉCHANGE
aux meilleures Conditions

RÉMY

TERROT - GNOME
MOTOCONFORT
STYL'SON
COYER - F.N.
SAROLÉA
Cyclecars - Voiturettes

G. A. R. course, parf. état. 12.000 fr. Parizet, 160, rue de Courcelles, Paris.

Part. vend. quadr. Peugeot 172 5 CV, très bon état. Prix 4.000 fr. pour essai. Ecrite Mauny, 10, rue Demarquay, Paris (10^e).

Rally 6 CV, grand tourisme, bel aspect et très bon état mécan. 6.000 fr. Ecrite Kaufman, 3, rue Michel-Peter, Paris (13^e).

Renault 6 CV torp., 4 pl., nomb. acc., 6.500 fr. Rabot, 10, rue Rouget-de-l'Isle, Clichy. (1 minute Porte).

Rosengart, t. mod., permis conduire, extension des permis moto 35 fr., repr. motos et voitures en compte agence Rosen-gart, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.

Sandford spécial, très vite, surb., course 1.000 cmc., prendrait très rapid, moto en compte dimanche matin, 178, Route de la Révolte, Levallois (Seine).

Sénéchal, grand sport bordino, 3 pl., éclair., démar., klaxon élec., pn. conf., freins AV, roue secours, outill. Cap. 6.500 fr. ou éch. cond. int. Cosse, 58, boulevard Picpus, Paris (12^e). Le sam. après-midi et dimanche.

Torp. 6 CV grd sport, 3 pl., moteur Chapuis-Dornier, parf. état mécanique, cause dble emploi. S'adr. Billon, 36, rue Sambre-et-Meuse, Paris (10^e).

Part. vend cyclecar Sima Vio-

let 3 pl., 5 CV, moteur entier. révisé, marche parf. éclair. élect., outill., 5 roues pn conf. 3.500 fr., 2.500 fr., comptant, le solde en 5 mois, ess. à volonté, sam. apr.-midi, dimanche. Lepinette, 5, rue Montreuil, Vincennes.

SIDECARS

Sidecar René Gillet, éclair. élect., prix très intéressés. Fèvre, 79, av. des Ternes, Paris.

Occasions Terrot, side alum., mot. Jap, 350 cmc., parf. état, 4.000 fr. Monet-Goyon, 2 CV, 2 V. ch.-cour., écl. élect., 1.300 fr., outill. et acces.; vis. le dim. matin. Ray, 9, imp. du 14 Juillet, Bicêtre (Seine).

Harley side t. équip.; nf, acc., et, méc. parf., vis. t. l. j., apr. midi très Bonne affaire. Alech, 19, rue Oudry, Paris (13^e), 2.500 fr.

A enlever de suite. 500 cmc., avec sidecar, parf. état, 2.800 fr.; 3 CV, bloc, mot., éclair. élect., 1.800 fr. S'adres.: Bienvenu, coif-feur, 2, rue Solférino, Billancourt (Seine).

Indian 9 HP, parf. état magnét. Bosch side bateau, 3 pl., cap. pare brise, écl., klaxon, nombr. acces., 3.000 fr. Wauquier, 43, rue Gau-they, Paris (17^e), tous les soirs, 7 heures, sam. apr.-midi et dim. matin.

Part. ven. sup. sidecar, Indian, 3 boules carros. Richard bipl.

ECOLE HENRI IV

PLACE de la BASTILLE

43 bis, Boulevard Henri IV, PARIS - Tél. : Archives 74-17

ACHAT - VENTE - ÉCHANGE - CRÉDIT

frux, pare-brise, éclair montre et compt. Jaeger, pneu rechange malle et support sur carrosserie, machine splendide, conviendrait à amateur, état impeccable, cause achat voiture. Mortier, 9, rue Malrie, Châtillon-sous-Bagneux(Seine).

Harley Davidson sid. bipl., cap., pare-brise, état neuf, 3.500 fr. Urgent. Brugel, 4, rue Card.-Lemoine, Paris (5^e).

Harley side confort, état neuf, équip. et out. complet, 3.000 fr., 3, rue d'Aboukir, Courbevoie (S.).

Side Richard, grand luxe, peu roulé, superbe occas., pour 1.700 fr. dimanche matin ou sur rendez-vous. Hartmann, 5, villa Jean Godard, Paris (12^e) (Porte de Picpus).

B. S. A. side, b. état, pn. revch. tansad, 1.500 fr., dim. matin, Lereau, 139, rue Voies-du-Bois, Colombes.

Châssis side pour moto, 350 cmc., lég. avec gros pneu p : 350. Rabot, 10, rue Rouget-de-l'Isle, Clichy (1 min. Porte).

Sidecar Indian, bon état, 1.200 fr., pour essayer ou visiter; voir Aufranc, 69, rue Saint-Louis-en L'Isle (4^e).

Harley side 9 CV, mot. révisé, bon état de marche, pneus neufs, prix, 1.800 fr. Picard René, 76, r. Vaucan, Paris (7^e).

ON DESIRE ACHETER

Achète comptant au maximum motos cyclecars. Rémy, 21, rue Tlemcen, Paris (20^e), Tél. : Ménil, 76-39.

Suis acheteur cadre d'oc-casion, avec fourche avant Gnome-Rhône, 4 HP, mod. 1923-27, ou échangerais mot. Magnét 4 HP, 4 temps, contre le dit cadre. L. Dal-le, rue de Wendel, Hayange (Moselle).

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

Cherche voiturette état de marche, faire offres détails, Le-reau, 139, rue Voies du Bois, Colombes (Seine).

Suis acheteur Sandford Dar-mont, Bodin, 17, rue Basse-Lampe Fontenay-aux-Roses (Seine).

Achète 6 CV Renault, Torp., bas prix. Vilmur, 32, rue Lemer-cier, Paris (17^e).

Suis acheteur caisse side bipl. L. V. M. Manini, 110, rue Lepic.

UNUS

BOUGIES BLINDÉES DÉMONTABLES - Pour Moteurs 2 et 4 temps à grands régimes

En vente chez tous les Commissaires

Gros : C. CHOLLET, Fabricant, 204, Rue St-Maur et 24, Passage Hébrard, PARIS (X^e)
Téléphone : NORD 81-24

Capitiaux disponibles
Offerts aux Acheteurs
 Moto neuf et occasion
 de 12 à 13 et 18 à 19 h. Intér. 6%
CHEVEL, 17, Av. Rachel, PARIS-17^e

ECHANGES

Echange D. S. Malterre, 500 cmc., dern. mod. équipée, latér., contre 350 cmc., même état. Goifon, 163, rue de Rome, Paris (17^e).

DIVERS

Castril X. L. 10 fr. le litre Ricin course, 10 fr. le litre Benzol spécial course; 15 fr. le bidon tous les pneus motos 700 x 80 à 90 fr. 27 x 4 à 105 fr.; le roi de la moto. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. : Roq. 07-67.

2 pneus à chambres Hutchinson, 25 x 3, en bon état, à vendre 130 fr. S'adr. : 15, rue Montmartre, Saint-Ouen (Seine).

Si vous avez besoin de pièces de rechange pour votre motobécane ou toutes autres marques, pour votre carburateur Amac ou Gurtner de mise au point et de toute réparation, vous aurez satisfaction dans une maison qui s'occupe très sérieusement de tout ce qui concerne la moto, vous trouverez également l'huile Castrol XL à 20 francs les deux litres, un grand choix de motos neuves et bien d'autres choses encore. Barre, 123, boul. National. Avenue Foch, Saint-Maur (Seine).

Le roi du sidecar c'est Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. : Roq. 07-67, dépositaire pour Paris des sides Faurne, agent général des sides P. And P., modèles spéciaux pour 350 cmc. et motos légères, 50 modèles, visibles en magasin, montage sous 24 heures.

Belle carrosserie 4 pl., torp. sport pour citr., ou autre, 800 fr. Billard, 9, av. Gambetta, Paris. Tél. : Ménil. 69-39.

Compresseur d'air Jyma, type 3 av. arrêt automatique pr. peinture, pistolet, parf. état, 1.300 fr. Delsol, 9, av. Gambetta, Paris.

Le roi de la moto, Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq. 07-67. vend la Castrol, XL, 10 fr. le litre de ricin course; 10 fr. le litre tous les pneus, voiturettes, les 27 x 4, 115 fr.; les 715 x 115, 180 francs.

Pont arrière Malicet, type Z 4, pour 10 CV, tr. b. état, pièces manquant, satellites, mâchoires, freins à réassortir usine, 400 fr. Billard, 9, av. Gambetta.

Selle Terry, grand modèle, neuve, jamais servi, prix 150 fr., compl. Jaeger, journalier, complètement, neuf, prix 175 fr.; courroie Dunlop neuve, long, 2 M. 10, larg. 0 m. 20, prix 20 fr. Fattois, 47, r. Paris, Pré Saint-Gervais (Seine).

Moteurs pour motos et canots 3 CV, 2 temps avec magnéto et carburateur, état neuf, garanti, 550 fr., expédition en province. Beausoleil, 8, rue Saint-Sabin, Paris.

Kodak 8 x 14 anastigmat F. 77 état neuf, à vendre 600 fr. R. Legros, 54, rue Carnot, Levallois.

De Dion, 12 CV, demi-taxe, camionnette 800 k., très robuste, capote, torp. él. élect., nomb. acces., parf. état marche, 2.800 fr. Bordage, 14, rue des Graviers, Neuilly-sur-Seine.

Maglum complet état de neuf, à vendre, 350 fr. 280, rue Saint-Honoré, Maison Syra.

Jeune mécano auto, moto, demande place, même aux colonies. B. Samen, rue Choiseul, C. Le-febre, 5, Roubaix (Nord).

(Breveté) **TRI-MOTOBERT** (S.G.D.G.)
Avant-train amovible, s'adaptant à l'avant de toutes motos, sans transposition. Se fait pour charge utile 100, 150, 300 kgs. Reçoit une carrosserie transport ou passager, 1 ou 2 places.
Catalogue sur demande
F. BERT, const. Romans-s Isère (Drôme)

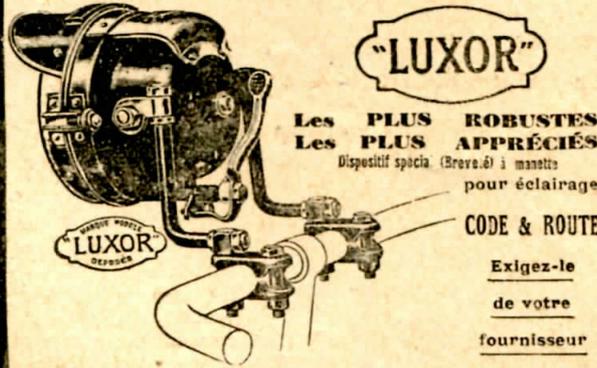


MOTOS PRESTER

EICHEL Frères, Constr.
 20, Av. Pasteur, Courbevoie-S.
 CATALOGUES SUR DEMANDE
Agents demandés

Pièces détachées pour
INDIA & HARLEY
 Catalogues gratuits
 FILLIAT et SUREAU
 22, rue Victor-Hugo, Levallois (Seine)
 Téléphone : Pereire 06-27

MOTOCYCLISTES, pour votre sécurité,
 adoptez les groupes d'éclairage



"LUXOR"

Les **PLUS ROBUSTES**
 Les **PLUS APPRÉCIÉS**
 Dispositif spacia. (Breveté) à manette
 pour éclairage

CODE & ROUTE

Exigez-le
 de votre
 fournisseur

N.B. - Les phares Luxor munis du double robinet peuvent être transformés avec le dispositif à manette, éclairage Code et Route.

TRAIZET & C^e, fabricants, 8, rue Tesson, PARIS-10^e

AGENTS

ASSUREZ-VOUS L'AGENCE
 DU CARBURATEUR

GURJNER

Toutes les bonnes marques de motocyclettes roulent actuellement équipées avec :

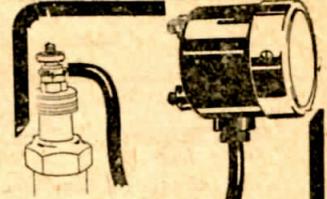
LE CARBURATEUR **GURJNER**

LA POMPE A HUILE **GURJNER**

LE ROBINET A ESSENCE. . . . **GURJNER**

Usines et Eureaux : **PONTARLIER (Doubs)**

Dépôt : **79, Avenue des Ternes - PARIS**



LANterne J.L.
 arrière pour Motos

Sans Dynamo ;
 Sans Batterie ;
 Sans Pile ;
SANS INSTALLATION SPÉCIALE
 en mettant le contact
 de la Lanterne **J.L.**
 sur la bougie du Moteur
 elle éclaire instantanément
PRIX : 38 fr.

Société des Anciens
Établissements J. LUZENA
 139, Quai d'Asnières, 139
ASNIÈRES (Seine)

1 moteur 175 cmc., neuf, 2 tps, 300 francs, 1 d'occasion, 350 cmc., neuf 350 fr., cadres et fourches. S'adres., 119, rue de Flandre, Paris.

Les plus beaux sidecars sont vendus par le Roi de la Moto, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq. : 07-67. Venez voir les différents modèles de Bernard et Faurne, Richard, etc., montage dans les 24 heures sur toutes les motos existantes.

Besoin argent vend 1.300 fr., app. photo acheté neuf 1.750 fr. Ec. : Kaufman, 3, r. Michel Peter.

Cireuse électrique, parf. état, 450 fr. Concierge, 32, rue Lemerrier, Paris (16^e).

Moteur 175 cmc., 2 tps, 300 fr., cadre pour 175 fr. complet, roues, guidon, réservoir, marchepieds, freins, 500 fr. Robert Faisant, 27, rue Brison, Roanne (Loire).

ON DÉSIRE ACHETER

Le guide de l'acheteur, tous les dim. mat., de 8 h. à 12 h., essai des occas., leçon grat. à tout achat. Jeanjean, Motos, 133, rue d'Argenteuil, Asnières.

Pierre, le Roi de la Moto, vend et achète des motos mais 1928 ou 1929 seulement, 4, rue Ch.-Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq. 07-67.

J'achète toutes motos de 4 à 9 CV. La Moto pour tous, 3, rue Aumont, Paris.

Suis acheteur Montrace. Faire offre. Devaud, rue Fabre d'Eglantine, Rueil (S.-et-O.).

Achat, avances, etc., de 18 à 19 h. ou 12 à 13 h. Restaurant, 17, av. Rachel, Paris (Place Clichy).

ECHANGES

F. N. M. 70, bl. 350 cmc., impec. et Alcyon, culb., 250 cmc., à vendre ou j'échange contre sidecar ou camionnette. Ecrire Chevalier, 41, av. de Rosny, Le Perreux (Seine).

Echange poste T. S. F. sup., 7 lampes, contre sidecar pr. 350 cmc. Desmottes, 11, rue Caill, (10^e).

Mot. Train 4 CV, quatre-temps, à refroidir, à eau, état de neuf et garanti. Avec radiat. Val. 2.400 fr. A vend. 1.000 fr., ou échang. contre Motobécane, Patrice, 93, rue Jacquard. Lotis-

CAMPHONINE
39, Rue de Châteaudun, 39
PARIS (9^e)

sement de Chaville, Vélizy (Seine-et-Oise).

Echange ou vendis Bignan 9 HP, 1.500 fr. Cl. Driguët, 4 pl., ecl. dem., frein AR contre Sandford ou Darmonot ou moto très rapide ou voiturette. Neauber, 152, rue Pétrarque, Paris (16^e).

Echangeurs voitures Amilcar 6 CV, très bon état, contre camionnette commerce. Citroën ou bonne marque 8 CV. Jeanjean, 133, av. d'Argenteuil, Asnières.

Cause départ laisse Salmson G. N. 6 HP, 4 pl., entier, révis., peint, et capot, neuve, 5 pns, exc. état, roue, sac., montre, outil, ecl. Magoudeaux, à vendre, 2.800 fr. ou à éch. contre bonne moto ou poste T. S. F. Céderei à maçon ou peintre contre même valeur en trav. et fourn. Cattini, 55, av. de la République, Fresnes.

DIVERS

Larousse Univ., 2 vol. reliés. V. 140 fr., Miroir Guerre 25 fr. Carabine 6 mm., 60 fr. Le tout neuf. Lalot, à Sonchamp (S.-et-O.).

T. S. F. 4 lampes, compl., piles, accus, etc., 650 fr. Tous les soirs après 8 heures. Lajudie, 79, rue Riquet, Paris (18^e).

Poste T. S. F. 2 lampes bigr. à vendre ou à échanger contre acces. moto. Ecr. Leroy, rue de la Gare, Aulnoye (Nord).

Castrol x L. 10 fr. le litre, Ricin course 10 fr. le litre. Benzol spécial course 15 fr. le bidon. Tous les pneus motos 700x80 à 90 fr., 27x4 à 105 fr. Le roi de la moto, Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq. 07-67.

1 piston fonte B. S. A., diam. 85, 35 fr. 1 pompe Best sans vis, comme neuve, 50 fr. H. Collet, rue de Genève, Gex (Ain).

Moteurs pour motos ou canots 3 CV, deux-temps, avec magnéto et carburateurs, état nf, garanti, 550 fr. (Expéditions en province.) Beausoleil, 9, rue Saint-Sabin, Paris.

L'équipement électrique complet pour votre cyclecar avec feu de stationnement et klaxon, contre 700 fr., chez Pierre, 2-4, rue Charles-Renouvier, Paris (10^e). Tél. Roq. 07-67.

Amortisseurs (suspension-direct.) spéciaux pour Morgan, 75 fr. Beaumont, 43, rue Berthe, Paris (18^e).

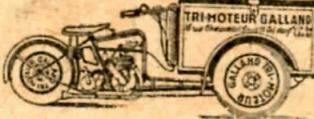
Récompense à qui me procurera garage, part. sûr, à prix rais., pour sidecar, parages Métro Chapelle, Lefèvre, 14, rue Perdonnet, Paris (10^e).

Pierre le Roi de la Moto, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e), à 200 mètres de la Place Gambetta, Roq. 07-67, vient de constituer le plus formidable

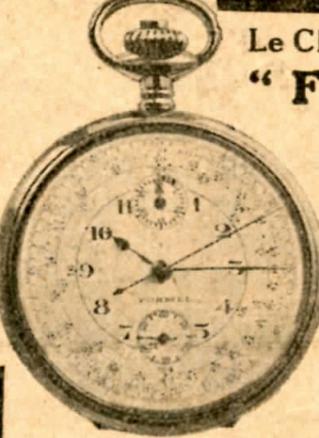
PARIS - MOTOS
ACHAT ÉCHANGE
Toutes Marques MOTOS
79, Avenue des Ternes, PARIS

B.S.A. — GRAND CHOIX —
MOTOS EN SOLDE ET D'OCCASIONS REVISÉES
— TOUS LES ACCESSOIRES —
IMBERNOTTE, 4, rue des Acacias - PARIS

Tri-Moteur **GALLAND** Charge utile 400 kilos
Moteur JAP 500 cme.
Boîte vitesses BURMAN 3 Vitesses
LE PLUS ÉCONOMIQUE
Frein sur les 3 roues, Moyeu AR amovible. Pneus Michelin 700 100
LE M.EUX CONÇU
16, rue Chauvelot, PARIS (15^e) AGENTS DEMANDÉS



Le CHRONOGAPHE "FORMEL"
garanti 10 ans, donne sans défaillance le CINQUIÈME DE SECONDE
C'est le chronomètre de l'homme moderne, qui donne l'heure exacte et permet tous les chronométrages sportifs et industriels.
Prix franco :
Nickel ou acier. 270 francs
Argent 335 francs
Or 1.400 francs
NOTICE "G", ENVOYÉE GRATUITEMENT SUR DEMANDE
En vente exclusivement chez :
E. BENOIT, 60, rue de Flandre, Paris - C.C. Post. 1373-06



COMPTEURS E. D.
POUR MOTOS
DEMANDEZ SON TYPE K A 175 fr.
— EN VENTE CHEZ TOUS LES AGENTS DE MOTOS —

AUX DOCKS DU PNEU
ACTUELLEMENT :
Enveloppes 26 x 2 1/2 x 2 1/4 neuf soldé 45 fr. | Enveloppes 26 x 2 1/2, neuf soldé... 60 fr.
— 26 x 2 3/8..... 40 fr. | — 27 x 4,00, ord soldé... 95 fr.
TRÈS GROS STOCK UTES DIMENSIONS, TOUTES MARQUES — DEMANDEZ TARIF
VAYSSE 387, Rue de Vaugirard, PARIS (15^e)

ACHAT **PONT DE CHARENTON** ECHANGE
TERROT - SOYER - DOLLAR
D. S. - MOTO-COMFORT, etc.
AGENCE DIRECTE : R. LARGEOT
4, Grande-Rue - SAINT-MAURICE (Seine) - Tél. : 59
Toutes Marques et 12 Mo. de Crédit
- Tous Prix - **OCCASIONS** -

SAROLEA SIMON 170 bis Av. de Paris
VINCENNES T. Did. 24-47

choix de sidecars. Vous y trouverez tous les modèles en neuf et occasion en Faurné, Vannod, Richard, Bernardet, Buflrier, etc. Ses ateliers permettent la pose sur votre machine en quelques heures.

Pneus motos neufs à 15 fr. Moers, 56, Fg. St-Antoine (cour du Bel Air), Paris (12^e).

Ma moto au détail. Compt. Jaeger, 150 k.-h., complet, 100 fr. Carb. Amac, anc. mod. 40 fr. Magnéto Nilmélor, p. 2 cyl. 140 fr. Tansad sup. moto, strap neuf, 75 fr. Repose-pieds, 10 fr. 1 paire roues avec pns, 100 fr. Ecrire Joselon, 3, av. Marle-Juliette, La Garenne (Seine).

500 moyeux de motos neufs, axes de 12 mm. normaux et freins tambours avec ou sans pignons de chaîne, pour fourche de 130 à 160, sont à solder depuis 6 fr. la pièce. Dépêchez-vous, car le stock ne restera pas longtemps chez Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq. 07-67.

Une pompe técalémit neuve, dern. mod. 15, rue Gay-Lussac.

Roues Rudge: Raf. D. F. Sara pour Amilcar, Bugatti, Salmson, G. A. R., Citroën, etc., soldées à 50 fr., pièce en parfait état, remontage à neuf sur jantes à la demande. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq. 07-67.

Petit tour à pédale, bon état. 300 fr. Jeanjean, 133, av. d'Argenteuil, Asnières.

Occas. vélo Griffon neuf, 400 fr. Un tansad, 60 fr. Phare moto Luxor neuf, 90 fr. Selle moto neuve, 60 fr. Sacoche moto, 15 fr. S'adresser M. Combemorel, 11, place des Fêtes, Clichy.

Install. chauff. central, appart. fonct. mazout, pour pavillons et imm., devis sur dem. Ecrire Robert, 108, rue A.-France, Levallois.

Violet 500 cme, T., 2 cyl., radin., embr., d. volant, chaînes, pignons, clabols, pn, cyclecar G. N. G. Charlier, 12, rue Sablonnière (15^e).

Micromoteur sans magnéto état neuf, 150 fr. Debonneville, 44, rue Blanche.

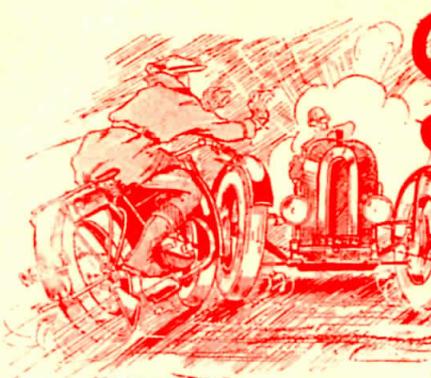
T. S. F. supersensible, 8 lampes, à vendre cause dép., réelle occ. 3.200 fr. Golaz, 21, rue St.-Ferdinand, Paris.

Tansad mécano avec malle, 330 x 280 x 175. Vélo grand tourisme, 6 vit. R. Jaeger, 17, rue Pavée (4^e).

Beau jardin de 364 mètres, arbres fruitiers, banlieue nord, 30 fr. le mètre carré. Facile, reprend, en compt. moto ou auto, 5 à 6 CV, bon état. Coiffeur, 371, rue de Vaugirard, Paris.

A bas prix, e cède motos modernes d'occasions, en état de marche et garantie. Augoyat, 8, avenue Dorian.

POUR **NEW-MAP**
E. FROTEY - Agent Gén.
STOCK NEW-MAP & L.M.P.
Atelier de Réparations
12, Rue Jean-Nicot - PARIS
Tél. : Ségur 20-00



Service des Assurances

Quelques Tarifs aux Tiers

Cyclecars et Voiturettes					Motos				
H.P.	100.000	150.000	200.000	300.000	H.P.	100.000	150.000	200.000	300.000
5	192 50	215 »	237 50	255 »	2 ½	113 75	130 »	145 »	163 75
7	222 50	252 50	275 »	307 50	4	162 50	181 25	202 50	223 75
9	237 50	267 50	297 50	322 50	5	192 50	215 »	237 50	255 »

Ne mettez pas
un sac sur la tête !

L'accident arrive quand on ne l'attend pas !

Pour vous prémunir contre les
suites de l'accident possible

ASSUREZ-VOUS

Notre service des Assurances vous couvre
effectivement et à moindre frais.

Demandez les Notices au
51, Rue Vivienne - PARIS

Contre-assurée, la D. J. A. pour toutes démarches judiciaires.
Motos 35 francs ; Voitures, 50 francs ; cyclecars, 40 francs.

Nous assurons aussi à l'**Incendie,**

le **Vol,**

Individuelle

*Tous les tarifs sont moins élevés qu'ailleurs...
car nos contrats le permettent.*

Un des joyaux de la construction motocycliste moderne

la
350 cmc.
SUPERSPORT
TYPE HSSE

Terrot
CHAMPION DE FRANCE 1929 cat. 250 cc.

Machine de très grande classe, répondant parfaitement à toutes les conditions d'emploi qu'on peut lui imposer, grâce à ses coefficients de sécurité élevés, ses solutions modernes et son rendement inégalé.

Vue partielle montrant :
le guidon, les amortisseurs,
le trein de direction et le
- tableau d'éclairage -



Dernier succès
2 Février 1930
Côte de Riva Bella
par BRACCINI
cat. 175 cmc.
Record battu
sur moto Terrot

FINITION de grand luxe : Toutes les pièces polies sont nickelées sur cuivre et chromées.

Visserie parkerisée. Réservoir laiton verni au DUGO (chromé sur demande). Deux silencieux avec queue de poisson aluminium poli, etc...

Prix . . .

6.200 fr.

AVEC EQUIPEMENT ÉLECTRIQUE 6.950 fr.

Catalogue franco - Etablissements TERROT, 2, Rue André Colomban, DIJON