

Les Six Jours Internationaux

LE NUMÉRO

1^{fr.} 25

MOTO REVUE

TOUS LES
SAMEDIS

MOTOS - SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

18^e ANNÉE — N° 388

16 Août 1930

et *Motocyclisme*
Automobilisme



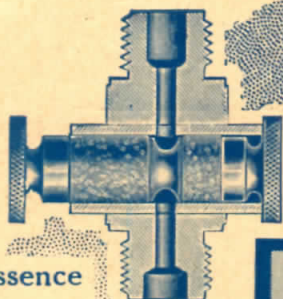
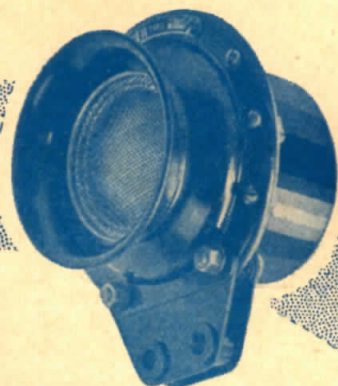
TÉLÉPHONE :
CENTRAL : 03-81
— 08-24
C/C. POSTAL 29.737

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

LES SIX JOURS INTERNATIONAUX 1930 se sont déroulés dans les vallées et le long des cimes neigeuses des Alpes ; Grenoble fut choisie pour centre de cette gigantesque épreuve mondiale et, pour la première fois, la France, malgré une coalition étrangère redoutable, fut à la victoire et remporte le célèbre "Silver Vase".

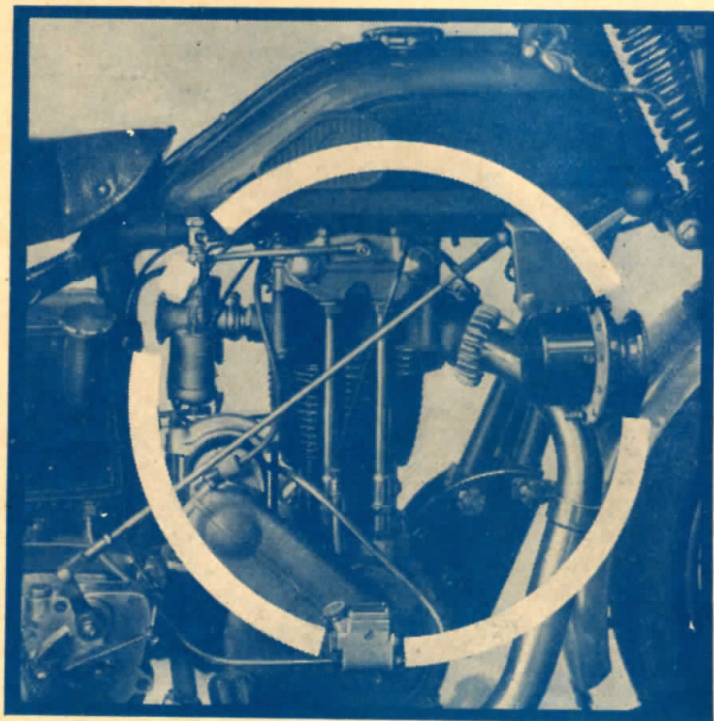
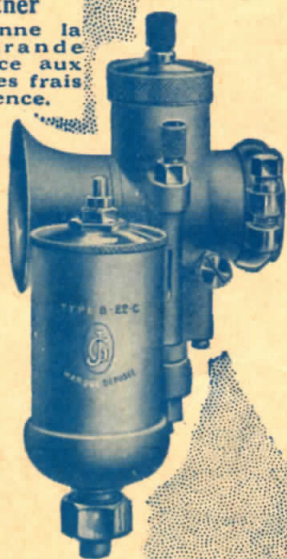
L'ÉQUIPEMENT GURTNER

L'avertisseur
Gurtner
puissant et indéréglable,
garanti 2 ans.

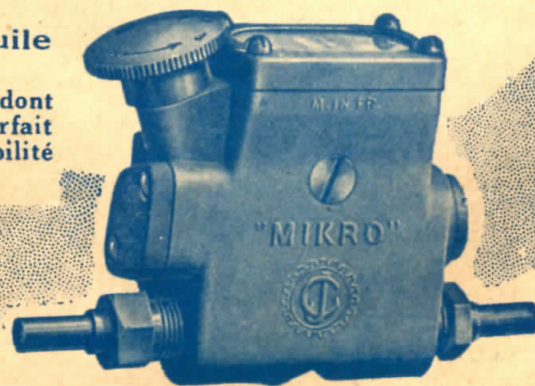


Le robinet à essence
Gurtner
le seul parfaitement
étanche.

Le carburateur
Gurtner
qui donne la
plus grande
puissance aux
moindres frais
d'essence.



La pompe à huile
Gurtner
la pompe de sécurité dont
le fonctionnement parfait
supprime toute possibilité
de grippage.



GURTNER

Pontarlier (Doubs) - Dépôt pour Paris : 79, Avenue des Ternes

Aux 6 Jours Internationaux

SOURDOT et DEBAISIEUX

— sur —

Monet-Goyon

remportent

2 Médailles d'Or

et

contribuent puissamment
au succès de l'Équipe française
qui devient détentrice
du

VASE d'ARGENT INTERNATIONAL

RÉSULTATS OBTENUS AVEC

KERVOLINE

L'HUILE QUI S'IMPOSE PAR SES QUALITÉS

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs



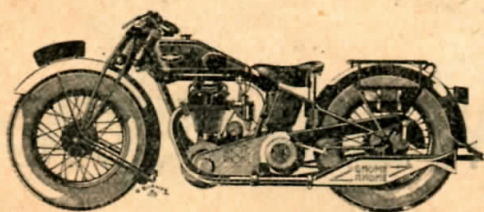
LEUR DURÉE EST
GRANDE...

LEUR DÉPRÉCIATION
EST MINIME...

GNOME RHONE

RENSEIGNEZ-VOUS

et vous serez édifié!...



Motocyclette 500 cmc., Type D 4.

SOCIÉTÉ des MOTEURS GNOME et RHONE

SIÈGE SOCIAL :

34, Rue de Lisbonne, 34 — PARIS

Magasin de Vente :

49, Avenue de la Grande-Armée — PARIS

Succursales :

LILLE - LYON - MARSEILLE - TOULOUSE

LES

René Gillet

AVEC OU SANS - -
SUSPENSION ARRIÈRE
ÉLASTIQUE BREVETÉE
EN SOLO OU AVEC
SIDECAR...

sont des Machines rêvées
pour les longues randonnées!

Etablissements RENÉ GILLET & C^{ie}

126 bis, Route d'Orléans, 126 bis

— MONTROUGE (Seine) —



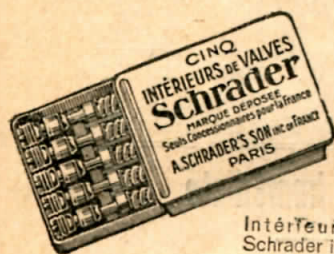
Force
L'enthousiasme

Au BOL D'OR, tous les arrivants
(sauf un) aux GRANDS PRIX du
M. C. (Lyon), tous les arrivants
sans exception, avaient un carbura-
teur **AMAC**

Sté Anon. AMAC, 75^{ter} Rue de Villiers - Neuilly, Seine
Dépôt de Paris: Ets MUNRO - 198 Boulevard Péreire



Vous roulez sur l'Air. Employez donc
les meilleurs gardiens de l'air.



Intérieurs de Valves
Schrader interchangeables
pour toutes valves Schrader



Bouchons de Valves
Schrader interchangeables
pour toutes valves Schrader

On reconnaît ces 2 articles :

1. A leur boîte métallique rouge.
2. Au nom Schrader porté sur la boîte.

La Valve Schrader est employée
dans le monde entier par la majori-
té des motocyclistes : preuve
incontestable de sa supériorité.

Son intérieur étanche, son bou-
chon, garanti jusqu'à 20 kilogs
de pression, donnent au moto-
cycliste une double sécurité.

Si vos pneus sont équipés de
valves Schrader, le fabricant
vous a donné la meilleure valve
existante.

Si vous n'avez pas de valves
Schrader, vous pouvez les faire
monter par votre garagiste
habituel.

Schrader

MARQUE DÉPOSÉE

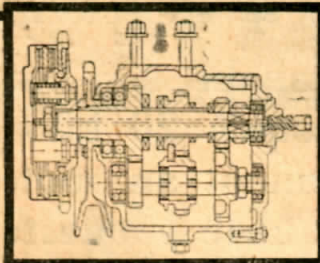
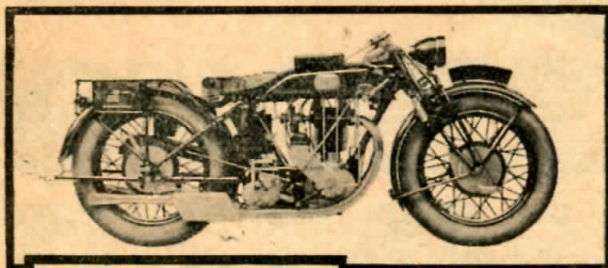
ADRESSEZ-VOUS À VOTRE FOURNISSEUR HABITUEL OU 91^{BIS}, AV. DES TERNES, PARIS (17^e)

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

GILLET-HERSTAL

détient
- les - **COUPES DE FRANCE 1929 ET 1930** 500 cmc.
600 cmc.
- Side -
et **32 RECORDS DU MONDE**

GÉCO-HERSTAL 3 MODÈLES 4 TEMPS A CULBUTEURS Demandez cat. et cond. paiement en 8 mois
175 CMC. - 250 CMC. - 350 CMC. 38, rue Bas-Rogers. PUTEAUX



BOÎTE A TROIS VITESSES

LES
ROULEMENTS
SKF
ET
RBF

Grâce à leurs qualités
exceptionnelles
équipent
toutes les motocyclettes
de marque



COMPAGNIE D'APPLICATIONS MECANIQUES
15, Avenue de la 6^e Armée, PARIS (16^e)

Dresch

NOUVEAU MODÈLE A CARDAN

5.790 fr.

LIVRABLE DE SUITE : 350 - 250 - 175 cmc.

CARTE GRISE, PERMIS DE CONDUIRE GRATUIT
PRIME D'ASSURANCE GRATUITE POUR UN AN :
100.000 FRANCS

Livraison Immédiate

TOUS ACCESSOIRES & PIÈCES DÉTACHÉES

DRESCH - BEAUBOURG, 11, Rue Bailly, 11
(Métro : Arts-et-Métiers).
DRESCH-CLICHY, 131, Avenue de Clichy, 131
(Métro : Brochant).
DRESCH-COURCELLES, 174, Rue de Cour-
celles (Métro : Pereire).



AUTOMOBILISTES, MOTOCYCLISTES!..

Rappelez-vous qu'une réparation provisoire ou faite avec un produit inférieur, coûte plus cher qu'une boîte de "LAS-STIK" le seul produit vulcanisant à froid et adhérent "à Mort".

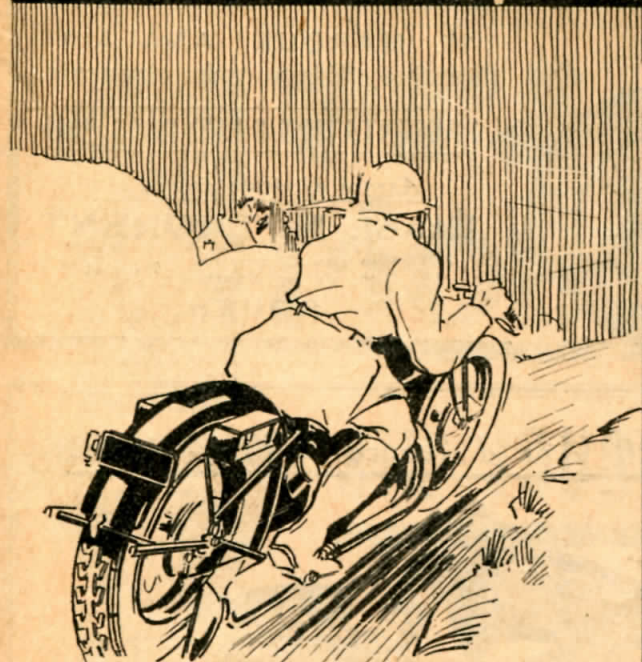
ÇA COLLE...
ÇA TIENT...
ÇA DURE!..



— DEMANDEZ LE NOUVEAU TARIF EN BAISSÉ AUX CONCESSIONNAIRES POUR L'EUROPE —

ÉTABL^{TS} L. DIÉTRICH, 3, rue de la Seine, BILLANCOURT

Les deux qualités principales...



...que toute Moto doit réunir sont :
Une bonne vitesse moyenne et une
grande rapidité d'arrêt.

Tous les organes mécaniques de votre
Moto coordonnent leurs efforts, mais
il vous faut un pneu qui ne les
contrarie pas.

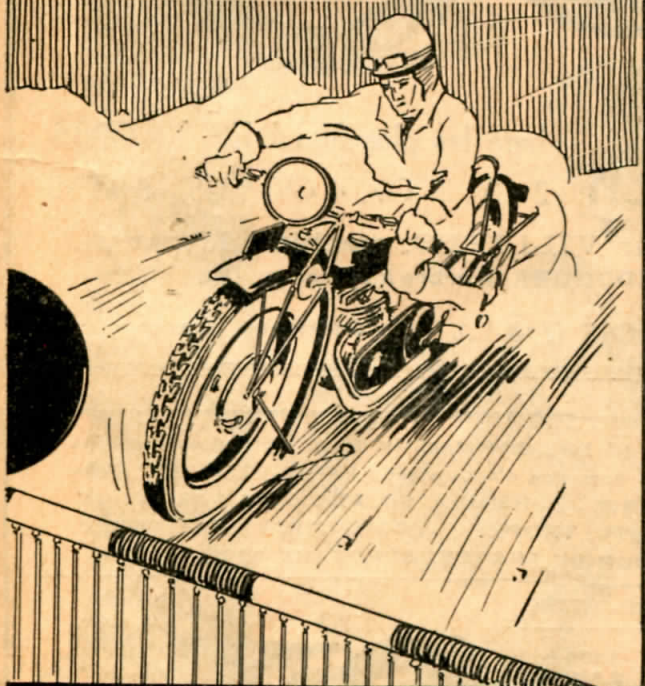
Le **SAKEL CORD WOLBER** est celui-là.

Fabriqué dans la meilleure qualité de
coton d'Egypte, sa carcasse en fil biais
est conçue de telle façon qu'elle ne
demande qu'à courir.

Sa gomme extra souple absorbe réellement
les aspérités du sol. Choisissez le
SAKEL CORD WOLBER et vous aurez
en lui, pendant vos randonnées...

Le Meilleur auxiliaire
de votre moteur

WOLBER



Mais le bon rendement de ce dernier
exige, en contre partie, la certitude de
pouvoir vous arrêter dans le minimum
de temps possible. Pour cela, vos freins
sont puissants et fréquemment vérifiés,
mais il vous faut aussi un pneu qui
obéisse au moindre commandement.

Là encore, le

SAKEL CORD WOLBER

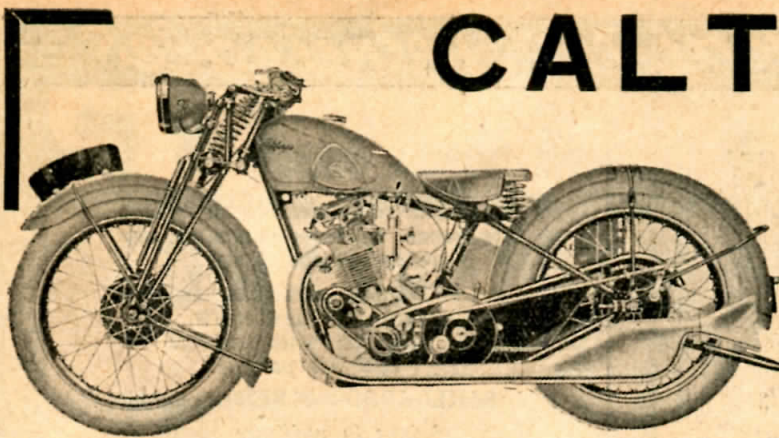
remplira parfaitement
son rôle (son profil a été étudié dans
ce but); ses sculptures en biais mâche-
ront la route immédiatement. En choi-
sissant le **SAKEL CORD WOLBER**
vous aurez en lui :

Le Meilleur serviteur
de vos freins

Conclusion:

• ATELIERS •
SWEETS F.

Le pneu **WOLBER** est un bon compagnon!...



CALTHORPE

1^{re} MARQUE ANGLAISE
vendue à un prix français.

PRÉSENTATION & FINI HORS PAIR

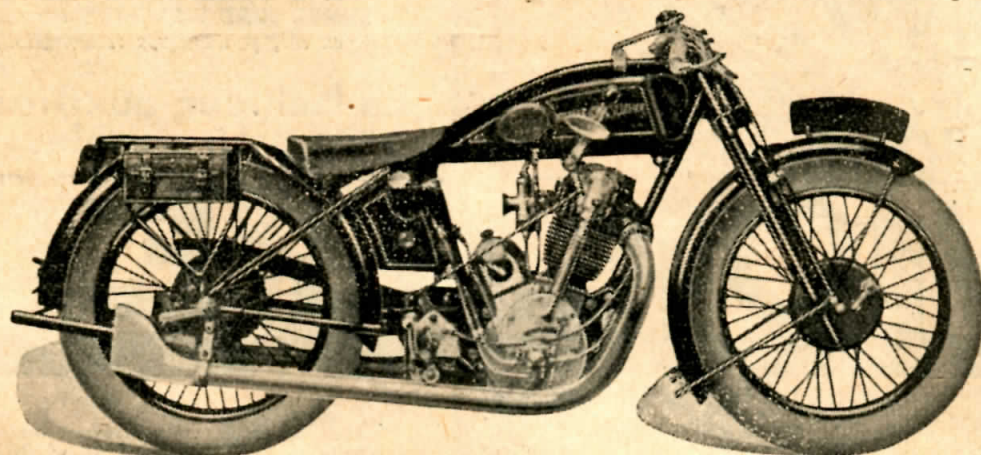
Agence générale française :

Établ. N. LAURENT

140, Rue des Charrettes Tél. : 41-92
15, Quai de la Bourse

ROUEN

De 1910 à 1930 20 Ans d'Avance et d'Expérience!



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

depuis la 2 CV au fameux moteur VILLIERS, machine de travail,
jusqu'à la prestigieuse 1.000 cmc. EDDOURA, à arbre à cames en tête

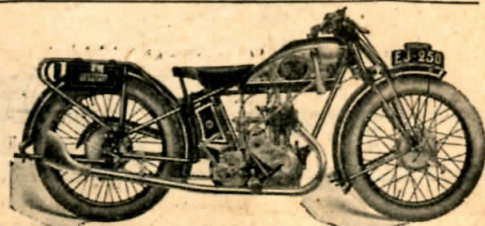
177, Rue Rambuteau - MACON (S.-&L.). — Catalogue franco.

FAVOR

A confirmé les hautes qualités de sa fabrication dans les
grandes épreuves d'endurance : PARIS-LES PYRÉNÉES-
PARIS, SIX JOURS D'HIVER, BOL D'OR, PARIS-NICE,
TOURIST TROPHY, TROIS JOURS DU FOREZ,
TOUR DE FRANCE, BORDEAUX-NICE, ETC.

LUXE - CONFORT - VITESSE

| | | |
|--|---------|-----------|
| 2 CV 175 cmc. Sport, Confort | 2 temps | 2.950 fr. |
| 3 CV 250 cmc. Sport, Confort | 2 temps | 3.580 — |
| 3 CV 250 cmc. Supersport | 4 temps | 4.585 — |
| 4 CV 350 cmc. Tourisme | 4 temps | 4.375 — |
| 4 CV 350 cmc. Supersport | 4 temps | 5.550 — |



CATALOGUE, Franco sur demande : aux Usines à CLERMONT-FERRAND.

LES MONET GOYON

SIX JOURS INTERNATIONAUX

“L'International Silver Vase”

a été remporté par l'Equipe Française de 3 Coureurs
dont

350 cmc. DEBAISIEUX ≡ **175** cmc. SOURDOT

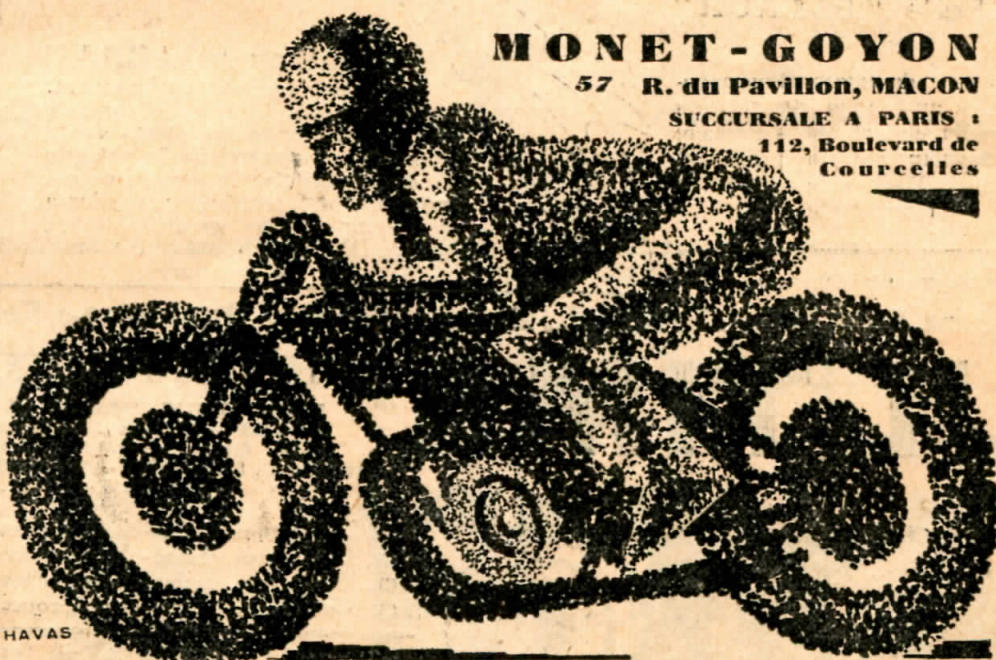
Moteurs Villiers 2 temps - M. A. G. d'origine 4 temps
Graissage Kervoline

MONET - GOYON

57 R. du Pavillon, MACON

SUCCURSALE A PARIS :

112, Boulevard de
Courcelles



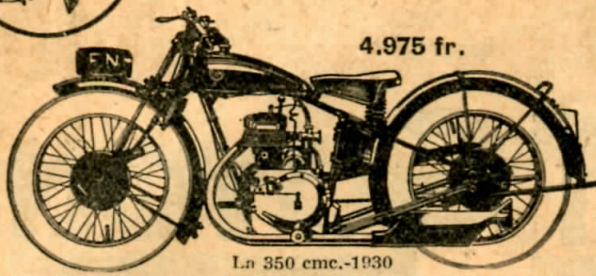
HAVAS



FABRIQUE NATIONALE D'ARMES D'HERSTAL-LEZ-LIÈGE

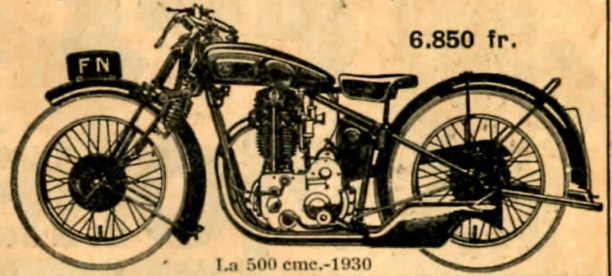
— (Belgique) —

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



4.975 fr.

La 350 cmc.-1930

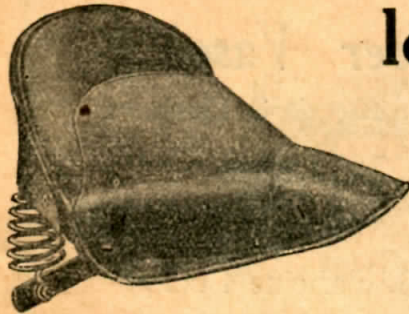


6.850 fr.

La 500 cmc.-1930

PLANOR... vous offre le "Confort"

Exigez sur votre Machine

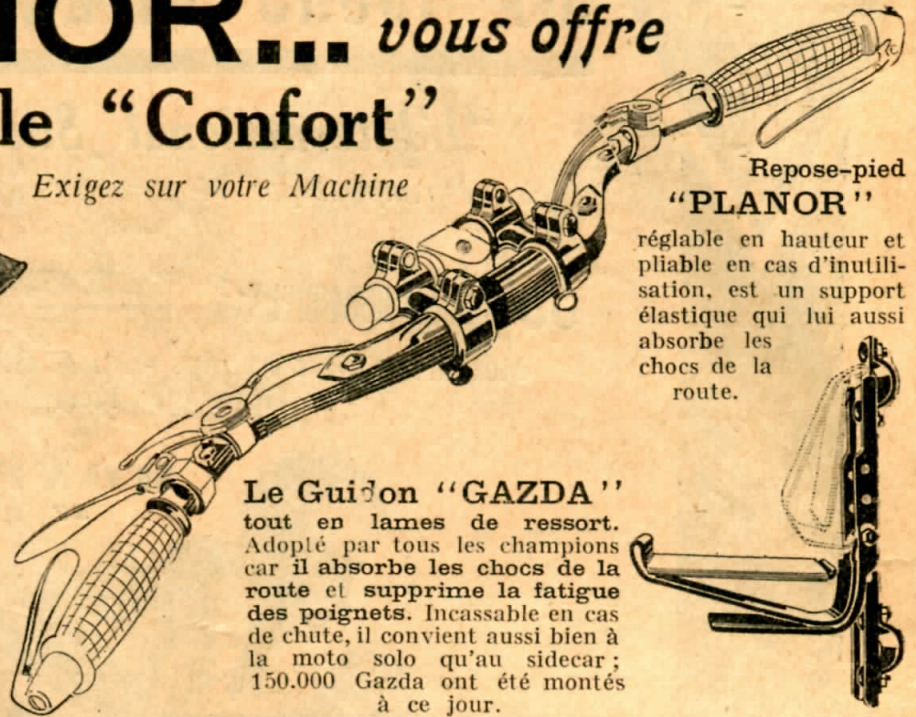


La Selle "PLANOR"

Type 6500

composée de lames d'acier accrochées au bec par des ressorts à boudin et formant à l'arrière un dossier souple procurant au cavalier une assiette remarquable.

Catalogue sur demande aux



Repose-pied "PLANOR"

réglable en hauteur et pliable en cas d'inutilisation, est un support élastique qui lui aussi absorbe les chocs de la route.

Le Guidon "GAZDA"

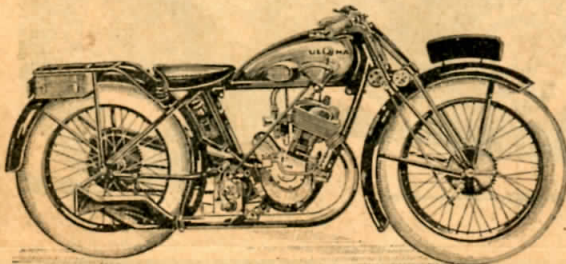
tout en lames de ressort. Adopté par tous les champions car il absorbe les chocs de la route et supprime la fatigue des poignets. Incassable en cas de chute, il convient aussi bien à la moto solo qu'au sidecar; 150.000 Gazda ont été montés à ce jour.

Anc. Etab^{ts} MORTAGNE, 25, Rue de Bellevue - Boulogne-s/Seine R. C. Seine 157.376

ULTIMA

EN TÊTE DU PROGRÈS..

LIVRE TOUS SES MODÈLES AVEC ROUES INTERCHANGEABLES A BROCHE QUI, DEPUIS PLUS DE CINQ ANNÉES, DONNENT ENTIÈRE SATISFACTION A SA CLIENTÈLE...



Type B 2 X.

- | | |
|--|-------|
| 3 cv. 250 4 temps, chaîne-chaîne, freins tambours.. | 3.700 |
| 4 cv. 350 4 temps, chaîne-chaîne, freins tambours.. | 3.950 |
| 4 cv. 350 4 temps, chaîne-chaîne, roues à broche.... | 4.350 |
| 5 cv. 500 4 temps, chaîne-chaîne, roues à broche.... | 5.150 |

E. BILLION

CONSTRUCTEUR
 24 à 24 ter. rue du Commandant-Faurax - LYON
 Allo! LALANDE 02-04

Agents demandés partout. - Catalogue sur demande.

Agence Générale pour la SEINE: BARRÉ, 123, Boul. National - PARC-ST-MAU

SIX JOURS INTERNATIONAUX

1930

8 MÉDAILLES D'OR

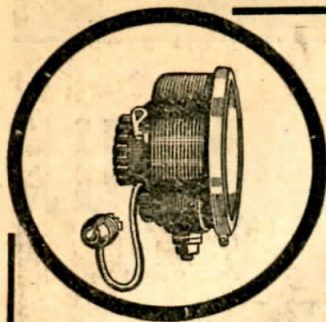
— avec —

| | | |
|-------------------------|-----|------------------------|
| MARJORIE COTTLE | sur | B.S.A., 250 cmc. |
| C. W. RAMSTEDT | sur | Cotton, 250 cmc. |
| M. GREENWOOD | sur | New Imperial, 350 cmc. |
| F. W. CLARK | sur | New Imperial, 350 cmc. |
| J. WILLIAMS | sur | Rudge, 500 cmc. |
| BOUTILIER | sur | Saroléa, 500 cmc. |
| PATCHETT | sur | F.N., 500 cmc. |
| NAAS | sur | Gnome-Rhône, 500 cmc. |

==== TOUS ====

avec l'huile pour Moteurs

SHELL



POUR MOTOS...

ÉCLAIRAGES DYNAMO
et
MAGNÉTO-DYNAMO

"FENAG"

*Couonnés de succès ;
Éprouvés ;
Universellement appréciés.*

FENAG A. G. NUREMBERG

REPRÉSENTANT GÉNÉRAL
POUR LA FRANCE :

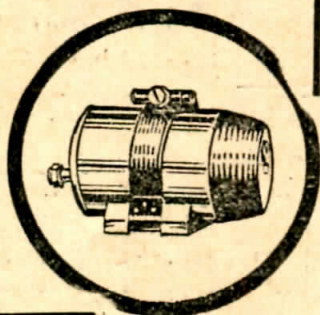
Etabl. ARTHUR HÉROLD

3 bis et 5, Allée Érasme
VILLEMOMBLE (Paris-Est)

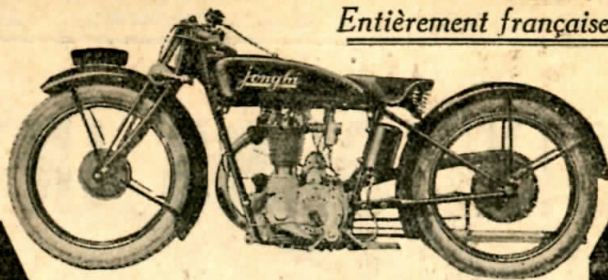
REPRÉSENTANT GÉNÉRAL
POUR LA BELGIQUE :

G. Gramme Belgian Sidecars

Rue Goswin, 43 - LIÈGE



Entièrement française



La 350 cmc. Bloc-Moteur

JONGHI

EST LA RÉVÉLATION DE

PARIS-LES-PYRÉNÉES-PARIS

Plus rapide sur la route que le "Rapide"
sur les rails, toujours 1^{re} aux contrôles.
Après plus de 2.500 km. de route, elle fut
imbattable à Montlhéry : 100 km à près de
89 de moyenne, malgré une panne de
bougie. Sans carburant spécial la 350 cmc.

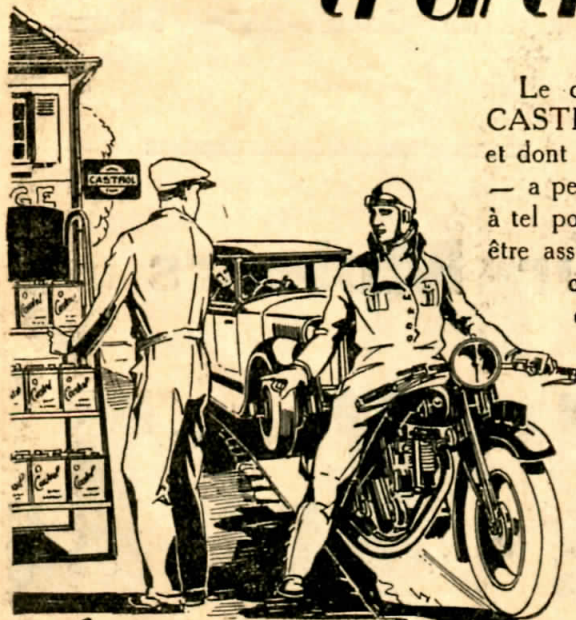
JONGHI est garantie

130 km. A L'HEURE, EN MARCHÉ
A L'ESSENCE TOURISME.

MOTOCYCLETES JONGHI 1 bis, Rue de Seine
CHOISY-le-ROI (Seine)

Tel. 271

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



J. P. LLOP

PUBLICITÉ GIANOLI ET VALENTIN

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

Partez sans crainte

Castrol

sera toujours là pour
vous servir.



SOCIÉTÉ DES HUILES CASTROL 19 Rue des Minimes. COURBEVOIE, Seine

X

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

SIX JOURS INTERNATIONAUX 29 Juillet - 3 Août

La plus importante et la plus sévère épreuve internationale de tourisme, a consacré une fois de plus la supériorité de la Moto...



Les **2 MOTOS TERROT** engagées (cat. 350 cmc.) pilotées par COULON et FRAICHARD terminent **SANS PÉNALISATION**, s'attribuant

2 Médailles d'Or

(LA PLUS HAUTE RÉCOMPENSE)

(La seule Équipe terminant au complet **SANS PÉNALISATION**)

COULON fait partie de l'équipe qui enlève pour la France

"L'INTERNATIONAL SILVER VASE"

trionphant ainsi des **10** équipes engagées.



COULON et FRAICHARD

qui, par leur belle victoire dans les **SIX JOURS INTERNATIONAUX**, complètent magnifiquement le Palmarès de **TERROT**, la seule marque ayant accompli

SANS PÉNALISATION

les 4 Épreuves pour l'attribution de la

COUPE de FRANCE de TOURISME (250 cmc.)

CATALOGUE
- FRANCO -

ÉTABLISSEMENTS TERROT

2, Rue André-Colomban, 2 — **DIJON**
Succursale à **PARIS**: 30, Avenue de la Grande-Armée, 30

Dans PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

course d'endurance la plus dure de l'année

SAN-SOU-PAP

se taille
les succès
suivants :

2 machines
engagées
cat. 250 cmc.

1^{ers}
ex
æquo

Mouret

Baudart

2 MÉDAILLES D'OR

COUPE DU TOURMALET

MOURET accomplissant à l'arrivée à Montlhéry les 100 km. imposés à une moyenne prodigieuse, surclassant ses concurrents et terminant avec plus d'un tour d'avance

D'autre part, le même jour,
au CIRCUIT DE WARCQ-BELVAL
Catégorie 250 cmc.

1^{er}

Jean Roland

Motos S. S. P., 114, B^d de Valmy, COLOMBES (Seine)

Les
Motos

ROVIN

n'avaient engagé dans

PARIS - LES PYRÉNÉES - PARIS

(l'épreuve la plus sévère de l'année)

qu'une seule machine...

Résultats :

1
machine
engagée
cylindrée
175 cmc.

1^{er}
ex
æquo
1^{er}

STERNY - MÉDAILLE D'OR

de l'épreuve des 100 km.
sur piste routière de Montlhéry

Motos ROVIN, 169, Boulevard Péreire, PARIS-17^e

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

SALLE DE COURS ET DE RÉUNIONS : 5, RUE SAINT-AUGUSTIN, 5 - PARIS (2^e)

MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE
PARAISSANT LE SAMEDI

ABONNEMENTS

| | UN AN 52 N ^{os} | 6 MOIS 26 N ^{os} | 3 MOIS 13 N ^{os} |
|---------------------|-----------------------------|------------------------------|------------------------------|
| France et Colonies. | 45 fr. | 23 fr. | 14 fr. |
| Union postale. | 66 fr. | 34 fr. | 20 fr. |
| Autres Pays. | 84 fr. | 43 fr. | 25 fr. |
| Militaires. | 25 fr. | 12 fr. | 8 fr. |

Toutes communications
chèques et mandats
doivent être libellés

"MOTO REVUE"

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

Police de la Route

PLUS que jamais nous en sommes, si on peut ainsi s'exprimer, à la police statique et non à la police dynamique de la route. On trouve aux points névralgiques, croisements et virages, des gendarmes. Dans les villes, même de faible importance, des agents sont postés. Nous devons à la vérité reconnaître, surtout en ce qui concerne les agents, qu'ils s'acquittent de leur tâche spéciale avec intelligence et que leur présence est utile. Ils ont fort bien compris, pour la plupart, qu'ils ont à régler la circulation beaucoup plus qu'à réprimer des infractions, à prévenir plutôt qu'à punir. Ils ne se dissimulent plus derrière les haies ou à l'encognure des maisons. Ils ne s'embusquent plus à la manière des brigands. Ils se rendent compte que la vue de leur uniforme est suffisante pour inspirer au plus fou des conducteurs, la sagesse et la crainte des lois. Tout cela est donc fort bien. Pourtant, on ne peut dire qu'il n'y ait pas mieux à faire, ou plus exactement qu'il n'y ait pas à compléter cette organisation. Tout d'abord, cette police fixe ne peut avoir qu'une activité limitée. Elle ne peut être employée que sur les parcours à très forte circulation. On ne peut raisonnablement poster des gendarmes à tous les croisements et à tous les virages. Il faudrait de tels effectifs que les finances de la République ne suffiraient pas à les entretenir. On ne peut laisser des gendarmes en permanence à un croisement où il passe deux voitures par jour, et c'est pourtant là, ou sur la route libre, que se produisent les plus graves accidents. Dans les endroits encombrés, tout le monde se méfie. C'est cette fausse impression de sécurité qu'on a sur une route peu fréquentée qui peut être dangereuse. Il faut, hélas ! reconnaître que trop de conducteurs ne sont que de grands enfants et qu'ils n'ont qu'une notion trop vague de la responsabilité et du danger. Pour ceux-là, ne nous illusionnons pas : la police répressive, énergique est nécessaire. Il faut qu'ils aient l'impression d'être constamment surveillés. Il faut qu'ils sentent partout la présence de la police, d'une police qui passera sur certaines vétilles mais qui sera impitoyable pour les fautes graves. Cette police, nous ne cessons de la répéter, ne peut être assurée que par un corps d'élite d'hommes jeunes, vigoureux, intelligents, connaissant à fond,

non pas tant les règlements formels que les nécessités réelles de la circulation. Et elle ne peut être montée qu'à motocyclette. Et ce qu'il y a de lamentable, c'est que la moto n'est, elle-même, cause que d'une très faible proportion de ces accidents. Certains chauffeurs peuvent être responsables d'un bon nombre des accidents qu'on ne peut imputer à la machine, mais il n'en est pas moins vrai qu'il y a encore trop d'accidents dont le motocycliste porte la responsabilité. Certains transforment leur moto en autocar. Un passager c'est parfait et la machine n'est pas assez surchargée ou déséquilibrée pour qu'il en résulte un risque, au moins aux allures normales. Il n'en est pas de même avec deux passagers, car fussent-ils légers, il en résulte une modification du centrage de la machine. D'autres roulent la nuit sans éclairage suffisant. D'autres marchent à des allures excessives sur des routes qui ne le permettent pas, franchissent les croisements sans ralentir, virent en tenant leur gauche et semblent s'appliquer à rendre la moto odieuse à tous les autres usagers de la route. Cela n'est, contrairement à leur opinion, nullement sportif. Nous ne pouvons davantage approuver ceux qui font les fous en ville. Il y a un peu partout de ces jeunes écervelés qui prennent les rues pour des autodromes et qui sont un danger public. N'oublions pas que le public ne fait attention qu'à eux et que la foule des motocycles sages passent inaperçus. Que nous soyons en voiture, à moto ou à pied, conduisons-nous en gentlemen, c'est-à-dire en hommes respectueux des droits d'autrui et soucieux de son bien-être.

Dans son dernier discours, notre Premier a fait remarquablement ressortir cette nécessité du renforcement de la police routière : les chiffres donnés, concernant les accidents de circulation en 1929 (plus de 3.000 morts, plus de 70.000 blessés), ont stupéfié la presse et la population : il semble temps de se décider et, bien que la motocyclette soit précisément le véhicule qui, proportionnellement et pratiquement, a causé le moins d'accidents mortels, il nous revient de droit de donner l'exemple plus fortement et de réagir ainsi contre l'opinion motophobe actuelle.

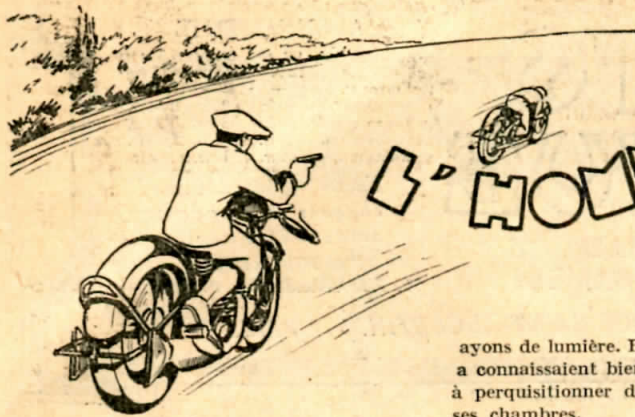
Et ainsi, nous ne nous verrons plus pris à partie par une certaine presse ignorante et méchante.

SOMMAIRE

N^o 388

Samedi 16 Août 1930

| | |
|---|-----|
| L'homme à la Rudge..... | 902 |
| Par-ci, par-là..... | 903 |
| Bloc ou boîte séparée, par Fred S. Lipman..... | 905 |
| LES SIX JOURS INTERNATIONALS 1930 | 907 |
| Moto de Sport. Moto de Tourisme, par Regairaz. | 911 |
| Le Sport..... | 913 |
| Trains routiers..... | 914 |
| Chaîne ou Cardan, par H. P. Borestroke..... | 915 |
| A travers le monde..... | 917 |
| Cambrure..... | 918 |
| Progrès et sécurité, par J. Mellier..... | 919 |
| Le Compteur E. D., par M. A..... | 921 |
| Le Débutant..... | 922 |
| Page pratique..... | 925 |
| Les Clubs..... | 927 |



L' HOMME ▲ LA RUDGE

Le policier arrêta sa moto. Là-bas, à l'autre bout de la rue, c'était l'obscurité complète. Pas la moindre lumière. Était-ce la peine de s'aventurer là, dans cette rue tortueuse où les cafés louches pullulaient ? C'était là sûrement que le fuyard avait dû s'engager.

— Morbleu, jura le policier, encore un échec ! Ce type-là est décidément un fantôme.

Il remonta sur sa moto, ralluma le phare qu'il avait dû éteindre un instant par prudence et rentra dans Paris.

Son directeur, détective célèbre de l'agence Rask, se montra fort mécontent.

— Comment, grogna-t-il d'un ton irrité, vous avez pourtant des machines excellentes qui peuvent faire du cent à l'heure et ce bandit n'a certainement pas une moto de qualité supérieure à la vôtre ?

— Pardon, M. le Directeur, si j'ai bien reconnu le bruit, il a une « Rudge Special » du dernier modèle, et, avec ces engins, on va vite...

— Bon Dieu, reprit le détective, voilà plus de trois mois que nous sommes à le pourchasser et il nous échappe chaque fois.

— La dame dont il a volé les diamants ferait bien mieux de retirer sa plainte...

— Allons, mêlez-vous de ce qui vous regarde, mon cher. Vous irez encore demain soir. Amenez la meilleure machine que vous pourrez trouver dans Paris. Venez me voir demain vers midi. Je vous enverrai un collègue et il y a dix mille francs pour vous si vous réussissez.

— Très bien, M. le Directeur, dit le policier en se retirant.

Quand le policier arriva le lendemain, monté sur une Terrot de course que lui avait prêtée un garagiste de ses amis, il ne vit tout d'abord que de minces filets de lumière sous quelques portes, le long de la rue. Il s'arrêta et appuya sa machine contre un mur.

Soudain une voix lui souffla à l'oreille :

— Attention, nous le tenons !

Il se retourna.

— Ah ! c'est toi, Borget, fit-il à voix basse : où est-il ?

— En train de boire dans le café qui a le coin : tiens, celui-là.

Borget lui montra une maison vieille et délabrée, dont tous les volets fermés laissent échapper par les persiennes de vagues

rayons de lumière. Borget et ses compagnons a connaissent bien, pour avoir souvent eu à perquisitionner dans presque chacune de ses chambres.

— Allons voir, dit le policier en s'avançant sur la pointe des pieds. Il frôla le mur, et, prudemment, en étouffant le bruit de ses pas, parvint à la porte de l'auberge.

Borget qui s'était retranché derrière un pan de mur, en levant la tête, le vit fouiller sa poche pour en sortir une arme probablement. Mais presque aussitôt la porte s'ouvrit brusquement et le malheureux fut saisi par vingt bras vigoureux qui le tirèrent à l'intérieur.

Borget n'avait eu que le temps de baisser la tête pour ne pas être aperçu.

Il attendit longtemps, espérant toujours entendre sortir un de ces ivrognes qui pourrait être celui qu'il cherchait. Il était dangereux de se montrer car si les bandits qui avaient capturé le policier avaient su qu'un autre les attendait, ils l'auraient sûrement écharpé comme ils le firent avec leur malheureux captif. Borget attendit patiemment donc une, deux heures.

La porte s'ouvrit soudain violemment et, pendant que d'autres chantaient à gorge déployée, deux ivrognes sortirent en titubant. Borget jeta un coup d'œil dans la ruelle et reconnut tout de suite le « triste sire » dont il avait si souvent vu la photographie dans les journaux. Il bondit en avant, revolver au poing. L'autre, à la vue d'un ennemi, recouvra immédiatement sa présence d'esprit : d'un geste aussi adroit que prompt, il immobilisa les bras du policier, et, par une légère pression sur le poignet, fit tomber le revolver.



Mais à ce moment, le policier par un revers heureux se débarrassa de l'étreinte de son adversaire et lui sauta dessus : mais l'homme l'avait prévu ; par un saut de tigre, il parvint à sa moto, que Borget n'avait pas vue tout d'abord, comme elle était de l'autre côté de l'auberge. Le policier eut une seconde de réflexion. L'homme était en train de démarrer. Il n'y avait qu'une chose à faire. Il se retourna, saisit le guidon de la moto que son collègue avait laissée, et donna un vigoureux coup de pédale. Le moteur ronfla aussitôt. En courant, il la conduisit sur la route et sauta en selle. Mais l'autre était déjà loin, et Borget pouvait à peine distinguer un point noir qui fuyait avec rapidité à plus de cent mètres devant lui. Sans doute, le voleur, confiant en la vitesse de sa machine, prendrait un chemin de traverse et parviendrait au bois où il lui serait facile alors de se cacher. Borget se creusait la tête en se demandant quelle serait l'issue de la poursuite.

— Diable, songeait-il, où donc le gaillard a-t-il bien pu dénicher une Rudge ! Car c'est bien une Rudge dont j'entends le bruit. Malgré ma bonne Terrot, et à moins d'un accident, il est presque certain que je n'arrive pas à le rattraper.

Comme le policier l'avait prévu, l'homme prit le premier chemin qui conduisait au bois. Borget, qui n'espérait plus beaucoup, continua néanmoins la chasse.

Tout à coup, le bruit de la Rudge cessa. Le policier eut un tressaillement. Le fuyard abandonnait-il sa moto pour se dissimuler dans les buissons ? Avait-il eu une panne ?

Borget tourna le bouton d'éclairage d'un cran. Il vit alors, à quelque trois cents mètres devant lui, dans le fossé qui bordait la route, une moto renversée ; il vit que, sous la machine se trouvait un homme ; il paraissait avoir été projeté violemment sur le bord de la route, probablement à la suite d'un freinage trop brusque. Le policier s'arrêta et, comme il s'avançait, il vit que l'homme le visait

— Attention ! ricana-t-il, je tire !

Au même instant une balle traversa l'épaule de Borget.

En le voyant venir vers lui, le bandit jura :

— Non de nom, je croyais que tu l'avais dans la tête !

— Allons, répondit tranquillement Borget, pose ce mauvais pistolet et donne-moi tes poignets.

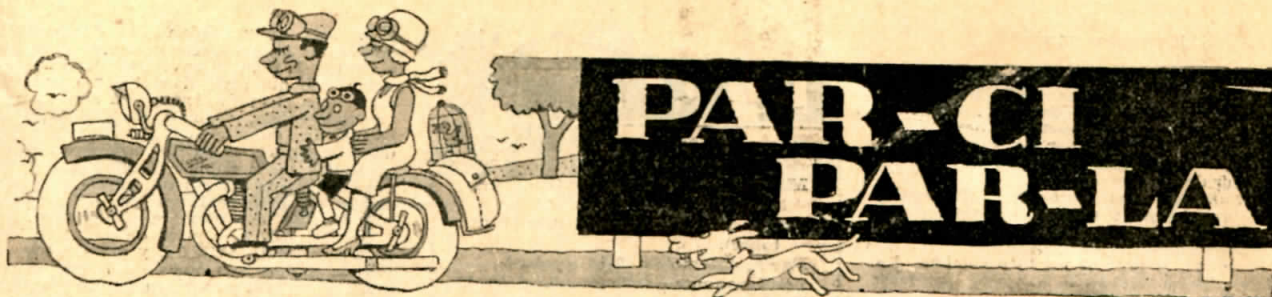
L'autre s'exécuta en grommelant.

— Mon vieux, dit-il d'un ton narquois, tu as de la chance que je me sois foulé le pied en tombant. Sans ça, tu ne m'aurais jamais attrapé.

— Mais qu'est-il donc arrivé à ta moto ? fit le policier en lui passant les menottes.

— Tu n'as pas encore deviné ? J'avais tout simplement oublié de remettre de l'essence, sapristi, répondit-il en grimaçant un sourire.

Paul TORRES.



Le Grand Prix Suisse

Le Grand Prix Suisse se déroulera les 6 et 7 septembre. Le renvoi de cette épreuve est dû à des raisons techniques et financières. La région choisie est toujours le canton de Tessin et le M. C. de Lugano reste chargé de l'organisation. L'épreuve se dispute sur 400 kilomètres et la réfection des routes sera assurée par la Suisse et l'Italie.

A travers Etampes

La traversée d'Etampes est bien connue de nos lecteurs, et tous connaissent les rails du tramway. Ceux-ci dépassent le pavé d'au moins six centimètres et si on a le malheur de rencontrer une voiture et qu'on doive se rabattre, c'est la chute inévitable, et bien des motocyclistes en ont fait la douloureuse expérience... Il est vraiment inadmissible que dans la traversée d'une ville située sur un grand itinéraire, il puisse y avoir de pareilles embûches et que les compagnies de tramways puissent ainsi en prendre à leur aise et constituer une véritable menace pour la sécurité des usagers de la route.

Ne peut-on les obliger à ne pas rendre la chaussée dangereuse par la négligence avec laquelle elles installent leurs voies et les... désaffectent!

Quand serons-ous débarrassés de ces maudits tramways? Et dire que nous payons des centimes additionnels pour les empêcher de faire faillite!

On perd à tout coup

J'ai perdu le samedi 26 juillet, en circulant dans Paris et Levallois, une sacoche de moto genre sacoche de cavalerie peinte en rouge et contenant entre autres objets un pare-clous Michelin neuf 26 x 350 et un jeu de clés à tubes contenus dans une petite boîte ayant fait l'objet d'une de vos primes hebdomadaires. Si par hasard, un collègue motocycliste vous avisait qu'il a trouvé cette sacoche, je vous serais très reconnaissant de bien vouloir m'en informer.

R. NOEL.

9, rue Ganneron, Paris (18^e).

La motocyclette dans le monde

Près de 500.000 motocyclettes ont été fabriquées dans tout l'univers au cours de l'année 1929. L'Allemagne en a fabriqué un bon tiers. L'Angleterre, un autre tiers, les autres pays se partagent celui qui reste!

La production mondiale de 1929 est en progression de 25 % sur celle de 1928. Tout va bien!

Les Records

En cyclecar Morzan-Jan 1.100 cmc... Mrs Stewart a battu deux records du monde, le 6 août sur la piste Linas-Monthéry: les cinq kilomètres, départ lancé, à 182 km. 700 et les cinq milles, départ lancé, à 173 km. 090.

Le 7, au début de l'après-midi, elle bat deux records du monde, celui des dix kilomètres, départ arrêté, à 165 km. 319 et celui des dix milles, départ arrêté, à 165 km. 456.

Eddoura est mort



Eddoura s'est tué, c'est la triste nouvelle que le télégraphe nous apporte à la mise sous presse. C'est le 10 août au Circuit du Dauphiné, qu'Eddoura, qui avait laissé de côté cette fois, la motocyclette, a été ravi à notre admiration: le plus prestigieux vireur français, l'imbattable champion de côte, l'athlète sympathique et modeste est victime d'un accident stupide au volant d'une Bugatti qu'il pilotait. Eddoura était, à ce moment, en tête de sa catégorie et augmentait sa vitesse sur la ligne droite, lorsque, ayant frôlé de près son collègue Savora il l'acerocha: les deux voitures firent une triple culbute en tonneau jusqu'au fossé. Tandis que Savora se relevait sans mal, Eddoura vint heurter de la tête des rails de tramway et fut tué sur le coup. Eddoura devait courir aussi ce même jour à moto sur sa Koehler-Escoffier qui depuis des années l'avait haussé au sommet des honneurs motocyclistes et avec laquelle il avait toujours ignoré le moindre incident: fatalité aveugle!

Eddoura, de son vrai nom s'appelait Edouard Grammont et était le fils de l'industriel lyonnais connu. Raconter la vie du célèbre champion, c'est remémorer le palmarès de ses victoires que nos lecteurs connaissent bien, vrai catéchisme de notre sport. Qu'il nous suffise de dire, et personne ne nous contredira, qu'Eddoura était le plus audacieux « guidon » d'Europe en côte, mais aussi le plus réfléchi, le plus sévère pour son entraînement. Il avait 25 ans seulement, étant né à Lyon en 1905. Nous aimions à lui dire combien sa présence au sport motocycliste était pour nous préférable à la voiture: mais, ayant épuisé toutes les satisfactions légitimes et la gloire de la moto, il voulut tenter quand

même le triomphe en 4 roues et s'avéra aussitôt prestigieux conducteur... hélas!

Quand l'accident est arrivé, Eddoura avait 40 secondes d'avance sur l'as Etancelin: c'est dire la sévérité de la lutte.

Moto Revue et l'Actualité Automobile adressent leurs sympathies émuës à la famille du champion, à ses amis, à la firme Monnet-et-Goyon, dont il était un des plus beaux fleurons, et conserveront longtemps, dans leur mémoire, le souvenir du brillant as arraché trop tôt à notre admiration.

Le commerce extérieur de la France

DANS le premier semestre de 1930:

3.537 motocyclettes ont été importées; 3.443 ont été exportées.

De la Belgique, nous avons reçu 1.910 machines.

De l'Allemagne: 148.

Notre meilleur client est la Suisse à laquelle nous avons vendu 681 motos, puis vient l'Allemagne avec 536.

Des Mariages

VIENT d'être célébré le mariage de M. Gazeau, président du M. C. Vouzailles, avec Mlle Delphine Ayraut, institutrice à Craon, en l'église de Quincyay le 9 août. Nos meilleurs vœux de bonheur aux époux.

Le célibataire n'est plus...

Le mousquetaire Aufrère n'est plus célibataire: il s'est marié le 5 août dernier en son château de Beauvais, à Nogent-le-Rotrou; la cérémonie ayant eu lieu dans la plus stricte intimité, ses nombreux amis ne nous en voudront pas d'avoir passé sous silence la date de la cérémonie. Nos vœux de bonheur et... beaucoup de petits mousquetaires motocyclistes!

Robert Sexé se remet

IL nous écrit de Grenoble:

« Blessé vendredi, il y a huit jours, j'ai tenu à aller quand même à Grenoble, à moto, mardi dernier, pour les six-jours de vitesse. Mais, contraint à prendre un peu de repos, pendant que les coureurs sont en Italie. Mais, vous voyez, ce n'est pas grave. » Robert Sexé.

Nebil Dino à Paris

NEBIL Dino, que nous pensions voir aux Pyrénées, avait presque été perdu de vue par nous. Etait-ce l'Espagne enchantée qui l'avait captivé? Il vient d'arriver à Paris, enchanté de la formidable randonnée qu'il a accomplie en Tunisie, Algérie, Maroc et Espagne, ayant établi entre Moto Revue et les groupements de là-bas la meilleure liaison.

Trottinette et moto

DEPUIS quelque temps, nous voyons circuler des trottinettes à moteur. Elles ont été l'objet d'articles élogieux de la part de certains journaux importants. Jusqu'à présent, il semble que le fisc n'ait pas prévu de régime spécial pour ce modèle. De prime abord, il nous semble très intéressant, et nous serions très heureux que le constructeur se mit en relations avec nous.

Quelques nouvelles

Il y a des as qui, après avoir « fulguré » dans notre sport, disparaissent à la façon d'une étoile filante ; d'autres, ceux que l'on croyait devoir toujours être têtes de file, ont été éloignés momentanément par des circonstances fortuites et méritent qu'on les rappelle au souvenir de nos lecteurs :

Ghersi, l'as italien, blessé au T. T. anglais, sera probablement rayé définitivement du sport actif. Son genou infecté, va peut-être nécessiter l'amputation de la jambe.

Franconi, le brillant premier pendant des années, blessé aussi au T. T. espère reprendre le guidon malgré une atrophie partielle des tendons scapulaires.

Simcock, que nous vîmes rarement en France, après avoir couru d'ici peu le Grand Prix d'Autriche et celui de Suède, viendra le 21 septembre au Grand Prix de France de l'U. M. S. ; sa réputation n'est pas surfaite.

Duverdiere se remet

Duverdiere, le coureur de Prester, victime du goudron frais sur toute la largeur de la route, a payé son tribut à la voirie : cuisse, jambe, coude et épaule : 15 jours de parfait repos et il espère être prêt pour Gaillon. Nos vœux.

LA PRESSE MOTOPHOB

Il devient nécessaire de faire le point : Il y a des journaux qui sont motophobes : les uns, le sont parce que leur rédacteur en chef, souvent indifférent, ne donne pas de directives précises à son personnel, la preuve flagrante en est dans certains journaux qui insèrent en première, une attaque virulente contre la moto et ont un placard de publicité écriarde, pour vanter la stabilité, la sécurité et la perfection de X super sport spéciale racing. Oh ! inconscience !!!...

Les autres le sont parce que le rédacteur sportif est un vieux fonctionnaire en retraite, qui ne connaît de la moto que ce qu'il a entendu dire par d'autres archontes, au café du Commerce : il lui faut de la copie pour *vieille fille ou bourgeoise retraitée* !, il pond les pires insanités, sans contrôle, sans raison... et son rédacteur en chef est persuadé de la valeur de son rédactionnel, ou plus souvent ne s'occupe de rien et il n'y connaît goutte. N'a-t-on pas l'exemple d'un quotidien parisien à gros tirage, qui patronne des épreuves motocyclistes, dont le directeur a des fils, ardents motocyclistes, audacieux automobilistes, voire imprudents aviateurs, et qui régulièrement ressasse les mêmes lieux communs contre la moto : manque de la liaison entre la direction et la rédaction.

Il y a la foule des canards, qui ont besoin de copie et qui insèrent n'importe quoi, n'importe où. Nous nous amusons d'ailleurs avec eux : ça devient rigolo ! De temps à autre, quand une éclaircie de repos (oh ! c'est rare !) pénètre dans notre bureau, nous envoyons à ces feuilles de chou un bel article, bien calligraphié, dans lequel nous émettons des théories plus que douteuses sur le mécanisme de la motocyclette. Nous faisons volontairement des hérésies et, pour notre grande joie, elles sont effroyablement reproduites, sans aucun contrôle. C'est ainsi que nous sommes fixés de la valeur documentaire de quelques confrères.

Il y a aussi beaucoup d'autres journaux qui respirent la haine de la moto, pour différents motifs, qu'il nous est difficile d'expliquer. Nous vous citons l'exemple d'un petit bonhomme, qui, s'étant présenté dans trois firmes de la partie motocycliste, espérait qu'il lui serait gracieusement confiée une belle 500 supersport, sur garantie, très morale de son journal et il semble que les dirigeants de cette firme, n'aient pas opté dans ce sens. De rage, il fait des articles perpétuels contre la moto, alors qu'il est un motocycliste pratiquant. Que conclure de son attitude ?

En vérité, il n'y a pas de motophobes, il y a des ignorants, des crétins et, surtout, il y a des rancuniers. Il y a aussi du même côté de la balance des rédacteurs en chef, des directeurs de journaux, qui ont une aveugle confiance dans un personnel douteux et qui

LE SALON

Marseille, Internationale (13-28 septembre).

Paris, nautique (27 septembre-9 octobre).

Paris, automobile (2-12 octobre).

Londres, automobile (17-26 octobre).

Paris, motos (23 oct.-2 novembre).

Berlin, automobile (6-16 novembre).

Saint-Etienne, cycles (2-9 novemb.).

Paris, aéronautique (28 nov.-14 déc.).

Bruxelles, automobile (6-17 déc.).

La firme mâconnaise présentera au Salon prochain une 350 cmc. bloc-moteur. Il s'agirait, non pas d'une "Standard", mais d'une "Superstandard". Nul doute que sa réalisation justifiera le choix d'une telle... "super-appellation" !!!

ne se rendent pas compte du mal énorme qu'ils se font actuellement et pour l'avenir, ce qui les forcera à « brûler ce qu'ils ont adoré... » Ils fulmineront, à ce moment, contre ce personnel maladroit, mais il sera trop tard, ils ne se douteront pas que l'auteur de ces lignes les ayant ridiculisés, aura été la cause de leur infortune.

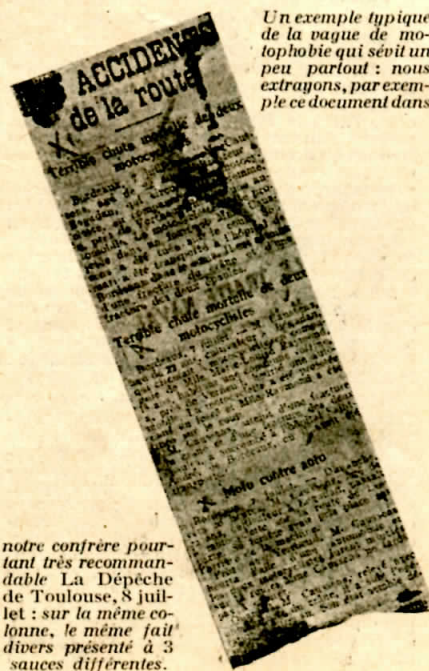
LA MOTO DE MORT

Voyons quelques extraits

PetitMarseillais. Journal du 4 août. 1^{re} page :

Il ne me semble pas commettre une erreur de statistique en disant que dans les accidents de route, la motocyclette tient aujourd'hui la place d'honneur. (Disons donc au rédacteur qui s'appelle Dangeau, qu'il nous semble au contraire, qu'il commet la plus grosse erreur mathématique du temps. Il pourrait demander les statistiques à la Préfecture de police et constaterait avec surprise que la moto et les autobus sont précisément les véhicules qui ont causé le moins d'accidents à ce jour. Nous regrettons qu'il ne soit pas mieux renseigné !)

Un exemple typique de la vague de motophobie qui sévit un peu partout : nous extrayons, par exemple ce document dans



notre confrère pour tant très recommandable La Dépêche de Toulouse, 8 juillet : sur la même colonne, le même fait divers présenté à 3 sauces différentes.

On sait qu'un Salon de l'Automobile et de la motocyclette devait avoir lieu à Berlin, du 6 au 16 novembre. Mais la crise redoutable qui sévit dans toute l'économie allemande, et tout spécialement dans l'industrie automobile, semble avoir décidé l'Association des Industriels à supprimer le Salon de cette année. En 1929, également, il n'y avait pas eu de Salon à Berlin. La date de novembre est assez mal choisie, car elle arrête complètement les affaires pendant tout le mois de septembre et d'octobre.

Octobre est, à ce point de vue, bien plus favorable. Mais, voilà ! il y a les Salons de Paris... Quant aux mois de février ou de mars, il ne faut pas y songer. Ils retardent encore les commandes ! et les prévisions de fabrication !! Le Bureau permanent International de l'Industrie automobile doit bientôt prendre une décision sur la question très discutée : y aura-t-il des Salons d'automobiles en 1931 ? Si la réponse est négative, il est possible que l'industrie allemande tienne alors tout de même à exposer cette année, à la date qui lui est réservée.

Le Circuit d'Auvergne

C'est le 7 septembre que le M. C. Auvergne organise son Grand Circuit annuel. Nous donnerons prochainement toutes indications.

« Quand on voit passer la moto, avec son cavalier accroché au guidon, (Oh ! pauvre cher ! tu serais un excellent dessinateur de gazette humoristique) on pense à un animal apocalyptique (as-tu jamais lu l'Apocalypse ? tu ressasses des lieux communs comme ceux concernant le père Lorient... d'ailleurs tu nous sors des vérités sans le vouloir : jugez).

« Je n'ai nullement l'espoir d'arracher les amants de la moto à leur destin... » Un souvenir me poud (sic) (Bon Dieu ! Quelle orthographe !!!) C'est à la motocyclette que j'ai dû de voir, le 4 août 1914, le premier des morts parisiens de la guerre... (et notre rédacteur raconte une histoire qui s'est passée rue Saint-Augustin : le temps a travaillé l'esprit de ce rédacteur). C'était un mobilisé qui venait s'écraser contre un coquin de vieux fiacre. (Pauvre Dangeau ! le soldat en question, c'était, c'est le même qui aujourd'hui écrit ces lignes, et qui, en ce moment, se porte très bien, comme vous pouvez le voir.)

« Mais bon sang ! de bon sang ! quel dieu de vengeance nous pousse donc ? Surtout votre infernale conclusion » Pourquoi, mon Dieu ! cette vitesse aveugle dans ce Paris désert, nul ne l'a jamais su ! (Quelle erreur mon cher ! je le sais très bien : j'allais porter l'ordre de mobilisation le plus vite possible, et peut-être ai-je épargné bien des vies humaines en faussant légèrement le garde-boue de ce pauvre fiacre archaïque.)

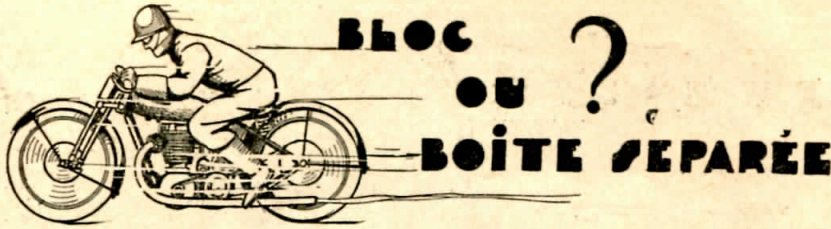
LES CRIMINELS DE LA ROUTE

La Touraine Républicaine. Journal du 6 août 1930.

La moto est le plus dangereux des cabochards des chevaux de sang de nos hippodromes, elle est classée pour la plus meurtrière des inventions modernes. Généralement montée par de jeunes énergumènes pour qui « bouffer » du kilomètre est une jouissance (sic) sans seconde, la terreur des cyclistes (? !!!) (Combien de cyclistes deviennent motocyclistes !), la moto est un instrument de mort pour qui la monte, (il y a 27 ans que j'en fais) même avec modération ; elle disloque l'organisme humain, elle décroche le rein, martèle le cœur etc ; il n'est pas de médecins qui ne le proclament (Je suis médecin et je dénie une telle assertion qui n'est que mensonge) Le Code Pénal n'a pas encore rangé parmi les tentatives de meurtre le fait de prendre place en tan-sad (Les pouvoirs publics ont l'esprit mieux équilibré !). « Ce monstrueux holide est pratiquement indérigeable et impossible à maîtriser rapidement » (Ouf ! ouf !).

« Et cette conclusion inénarrable » Qu'on rende aux honnêtes gens soucieux de leurs muscles jambiers, la paisible bicyclette à moteur. » (Eh ! oui, vivement : ouste !)

« Et voilà ce qu'écrira la Touraine républicaine » qui a soin d'ailleurs de dire à la page suivante, qu'elle insère volontiers tous les communiqués des Sociétés et de contribuer par sa publicité, etc...



Le problème du bloc-moteur ou de la boîte séparée est évidemment d'actualité. A l'heure actuelle, la moitié des grandes firmes sont partisans du bloc-moteur, tandis que les autres sont fidèles, comme les Anglais, à la boîte séparée.

L'une et l'autre solutions ont leur valeur, leurs avantages et leurs inconvénients à tous points de vue. Il ne faut pas oublier qu'en général, les avantages et les inconvénients d'une solution motocycliste sont différents pour le constructeur et pour l'usager. En effet, pour le constructeur, c'est surtout une question de prix de revient, de facilité d'usinage et de montage ou d'interchangeabilité, tandis que, pour l'usager, c'est une question d'apparence extérieure et de réparation.

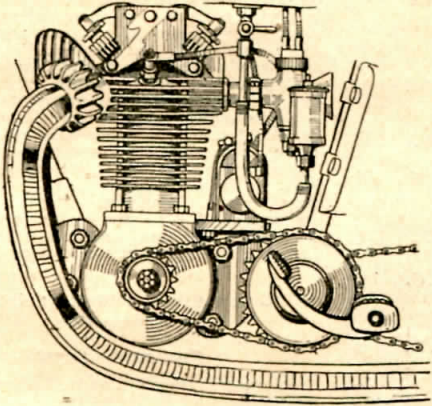
Qu'est-ce que cela peut donc faire à un motocycliste qui achète une machine, si les techniciens qui ont conçu le moteur l'ont dessiné séparément, pourvu que la machine soit rapide, souple, silencieuse et sans ennui mécanique ?

Qu'est-ce que cela peut lui faire qu'il y ait 4 pignons et 1 chaîne, 4 chaînes et 2 pignons, si la machine ne doit pas être en panne et si l'on ne doit pas avoir l'occasion de démonter un bloc-moteur, ou si l'on n'est pas astreint fréquemment à des réajustements ou à des resserrages de chaînes ?

Il y a aussi la solution mixte : la machine, mono-cylindrique surtout, peut être équipée avec un moteur séparé, à condition que la boîte de vitesses et la magnéto soient englobées sous la même carcasse d'aluminium par exemple, ce qui donne une esthétique plus fine à la machine et ne permet surtout pas aux poussières, graviers de la route, etc., de pénétrer aussi facilement dans les organes délicats.

Plaidons d'abord, pour la boîte séparée, ses avantages et un autre jour, nous nous attacherons à défendre le bloc-moteur....

On entend dire, parfois, et presque toujours par des profanes : Mais en automobile, la solution bloc-moteur est universellement employée, qu'attendent nos constructeurs motocyclistes pour se mettre à la page ? On oublie une chose : les blocs-moteurs de voiture ont leur moteur



Une fabrication anglaise qui connaît le succès sportif et commercial, la Sunbeam à boîte séparée et chaîne-chaîne.

et leur boîte reliés bout à bout par le prolongement de leur arbre (ce qui permet d'obtenir une prise directe), tandis qu'en moto il faut un ou plusieurs pignons intermédiaires pour assurer cette liaison (bloc F. N., Chaise, Gillet) ou, si le moteur est en travers, un renvoi à couple conique (BMW et tous les 4-cylindres) ou hélicoïdal (Alcyon). Ce qui est simple sur la voiture devient compliqué sur la moto.

En étudiant de près la question du bloc-moteur, on arrive à cette conclusion, que la seule réalisation logique exige au moins 2 cylindres, boîte en prolongement de l'axe du vilebrequin et transmission par couple conique. Les autres solutions sont des à peu près. Comme une solution nettement automobile aboutit à des modèles chers, inaccessibles à la bourse d'un Français moyen, nous avons préféré nous en tenir aux solutions classiques qui ont fait amplement leurs preuves et qui sont utilisées par les grands constructeurs du monde : Harley-Davidson, B. S. A., Ariel, etc... plutôt que de recourir à un compromis, le bloc à pignons à l'avant et à chaîne à l'arrière.

On dit aussi : mais nos amis les Anglais qui sont les plus grands producteurs du monde n'aiment pas le bloc-moteur parce que, d'une manière générale, ils achètent des boîtes de vitesses toutes faites chez un fabricant spécialiste et des moteurs chez un autre.

Rien n'est moins vrai. Des firmes, et non des moindres, comme B. S. A., Raleigh, Triumph, Vélocette, Sunbeam, Douglas, A.J.S., Scott, etc... usinent et leurs moteurs et leurs boîtes et nulle objection de ce genre ne les a empêchés, à ce jour, de grouper ces deux éléments pour les livrer sous forme de bloc.

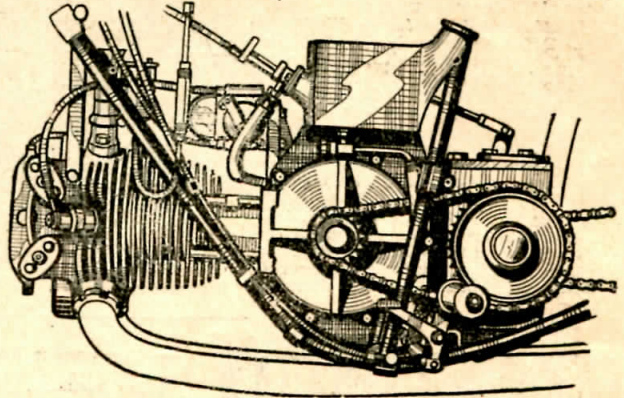
Pourquoi ne se sont-elles pas ralliées à cette formule et quels sont donc les griefs opposés au bloc-moteur courant, c'est-à-dire à celui que l'on voit le plus communément, c'est-à-dire : mono cylindre, pignons intermédiaires entre le vilebrequin et le changement de vitesse, transmission finale par chaîne ?

Nous passons bien entendu sur les imperfections particulières et vices rédhibitoires inhérents à chaque type de moteur construit.

Nous remarquerons toutefois que les différentes réalisations des constructeurs sont en évolution constante, preuve flagrante de leur insuffisante mise au point.

QUE VOYONS-NOUS ?

Triumph sort un bloc-moteur 350 cmc, il y a quatre ou cinq ans et l'abandonne deux ans après. Raleigh sort, à l'Olympia, il y a deux ans, une 175 cmc, 4 temps bloc-moteur et expose un an après la même machine avec boîte séparée. Ballot sort au lendemain de la guerre un bloc-moteur 270 cmc, 2 temps, réplique du bloc anglais Metro-Tyler qui n'a eu qu'une durée éphémère. Ce bloc, bien que lancé par une maison puissante, n'a eu, il faut bien le reconnaître, qu'un succès modeste. Et encore, la transmission primaire se faisait - elle par chaîne.



La D.O.T. à moteur horizontal et à transmission par chaîne-chaîne.

Le cas le plus instructif est fourni par la maison anglaise Sturmev-Archer qui fabrique à la fois des boîtes de vitesses et des moteurs et qui a intérêt à grouper ces deux éléments. Il semblerait, a priori, que cette maison soit tout à fait qualifiée pour lancer sur le marché un beau bloc-moteur. Mais les Anglais sont gens avisés et qui ont de l'expérience à revendre en la matière. Si le bloc-moteur les laisse indifférents, ce n'est pas une question de tradition ou de routine, mais bien une question d'étude approfondie faite il y a pas mal de temps déjà. Questionnez d'ailleurs, à ce sujet, des techniciens comme le Vack, Marchand, Lacey, Hicks, etc...

La technique motocycliste anglaise est prise en compte parce qu'elle est bonne et a fait ses preuves et est, en quelque sorte, universelle. Notre production prend petit à petit une place importante sur le marché mondial, parce que nous utilisons les mêmes armes que nos voisins et parce que nous apportons à chaque détail de notre fabrication des soins méticuleux, ce qui, pour la clientèle internationale, a plus de valeur qu'un dessin transcendant ou des solutions inédites.

elles sont, ci-dessus exposées, les raisons qui militent contre le bloc-moteur.

Un exemple intéressant est donné par une très importante maison allemande, qui, dernièrement, abandonne pour un de ses moteurs, le système du bloc : cette maison ne peut desservir ses anciens procédés et ses anciennes directives techniques, et l'on sent nettement qu'elle a dû abandonner le bloc-moteur et ce, à notre avis, pour une question de prix de revient. Voici ce qu'elle écrit à un de ses agents :

En réponse à votre demande du 8, nous vous informons que nous avons laissé le bloc-moteur uniquement au point de vue fabrication pure. Il est évident que la moto avec boîte séparée est essentiellement plus facile à établir qu'avec bloc-moteur pour la fabrication en grande série. Le bloc-moteur s'est conservé une excellente réputation et a donné confiance d'une façon évidente. Les motos touristes types R 0/1, R 0/5, R 0/6 et R 9 sont avec bloc-moteur et nous avons environ 40.000 clients qui en sont satisfaits.

D'abord la malpropreté.

Ce reproche peut sembler paradoxal, puisque le seul avantage mis en avant par les partisans du bloc est la propreté. Cette propreté est illusoire : en raison des joints multiples et de l'imprécision de l'usinage, lorsque la fabrication en grande série ne permet pas d'apporter les soins minutieux nécessaires, des fuites et projections d'huile et de graisse sont fréquentes, surtout à l'usage lorsque les joints commencent à se disloquer. Un bloc-moteur n'est pas absolument étanche.

Le client a pour lui cette consolation : « la facilité de nettoyage », qualité mise en avant également par le constructeur. Mais il est évident que la solution qui supprime à la fois le défaut et le remède est cent fois préférable. Il vaut mieux prévenir que guérir.

Voici au hasard, quelques autres reproches faits au bloc-moteur: Vibrations dues à la présence d'un seul volant extérieur, l'exiguïté du carter ne permettant pas de loger à l'intérieur deux volants symétriques;

Difficultés d'usinage pour assurer à la cascade de pignons que l'on rencontre dans la plupart des blocs des entre-axes rigoureux éliminant tout bruit, dont on a fait tant de reproches au bloc-moteur.

Résonance du carter. Les pignons transmettent toutes les vibrations, c'est pourquoi les constructeurs d'automobiles commandent aujourd'hui l'arbre à cames du moteur avec une chaîne pour éviter de communiquer à cet organe les vibrations du vilebrequin (Citroën C6);

Echauffement progressif du carter par conductibilité au voisinage du cylindre et variation des entre-axes du fait de la dilatation. Les pignons travaillent alors dans de mauvaises conditions, s'usent anormalement et deviennent bruyants sans préjudice des ruptures qui peuvent s'ensuivre;

Difficulté de loger certains organes comme le débrayage à moins que ceux-ci n'aient des dimensions exigües, cause de fonctionnement brutal préjudiciable au moteur et à la transmission;

Echauffement de la réserve d'huile par conductibilité, le réservoir d'huile faisant corps avec le moteur, résultat: diminution du pouvoir lubrifiant et tendance à échouement du piston et du cylindre;

Inaccessibilité quasi-totale des organes intérieurs sans démontage laborieux qui ne sont d'ailleurs pas à la portée du petit agent et du mécanicien de campagne, n'ayant ni les capacités, ni l'outillage nécessaires;

Absence de prise directe dans les blocs-moteurs dont trois pignons en général sont toujours en travail et font du bruit. Dans les modèles habituels: moteur et boîte séparés, la prise directe (3^e vitesse) se

fait sans intervention des pignons de la boîte qui ne travaillent pas et restent silencieux;

Rendement inférieur: On sait qu'en mécanique le rendement des chaînes est supérieur à tout autre mode de transmission. D'ailleurs, en course, les machines à bloc-moteur ne se sont jamais montrées exceptionnellement brillantes puisqu'en 1930 tous les grands prix internationaux, les « Tourist Trophy » et les Six-

Jours Internationaux ont vu le triomphe des modèles à boîte séparée, battant régulièrement toutes les machines à bloc-moteur allemandes, belges ou françaises.

Le rendement de la transmission à chaîne atteint 97 à 98%. Celui d'un bloc-moteur à cardans à peine 80%. Une perte de puissance se traduit par une consommation supplémentaire d'essence que paie en définitive le client.

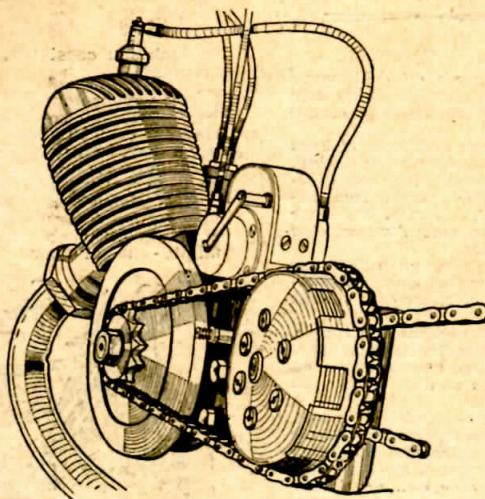
Déréglage de la chaîne de transmission: la chaîne de commande de roue arrière étant très longue, les possibilités de déréglage sont plus grandes pour celle-ci que pour les deux chaînes existant dans les machines à moteur et boîte de vitesse séparés.

Pour résumer, pour le moment avec les moyens de production actuels, la technique générale de la motocyclette, le désir de l'usager de ne pas avoir à démonter aucune partie de sa machine, la chaîne séparée, rencontre de nombreux partisans. Pour le moteur deux cylindres, et bientôt pour moteur quatre cylindres, le problème ne peut pas se traiter de la même façon. Mais, pour une 350 cmc. ou une 500 cmc., soupape latérale, l'on recherchera d'abord un prix de revient bas et une grande simplicité.

Le bloc-moteur s'annonce fort bon, surtout s'il commande une transmission acatène, pour les multicylindres.

A l'inverse, un deux-temps d'un cylindre, de 150, 175, de 200 cmc., avec une boîte mono ou même bi-vitesses pourra parfaitement se traiter en bloc-moteur.

FRED S. LIPMAN



Un moteur français, la 250 cmc. inclinée Magnat-Debon à boîte séparée et chaîne-chaîne.

La course de côte du Klausen

Les résultats. Distance 21 km. 500.

MOTOS

Motos 125 cmc. : 1. Hainsli (Zehender), 22' 18" 1/5; 2. Luichtu (Zehender), 29' 59" 1/5.

175 cmc. : 1. Lehman (D.K.W.), 21' 6" 2/5; 2. Bourtin (Allegro), 21' 27".

250 cmc. : 1. Zehender (Universal), 19' 36" 2/5; 2. Toricelli (Puch), 19' 55" 1/5.

350 cmc. : 1. Oiler (Motosacoche), 18' 7" 1/5, moy. hor. 67 km. 300, meilleur temps; 2. Hanni (Condor), 18' 7" 2/5; 3. Renier (Vélocette), 18' 12".

Motos 500 cmc. : 1. Bullus (N.S.U.), 16' 41", moy. 77 km. 300 (rec. bat.), meilleur temps motos; 2. Zuber (Condor), 17' 39" 4/10; 3. Dom (Standard), 17' 47" 2/10; 4. Ulmen (N. S. U.), 17' 56" 4/10; 5. Patzold (Saroléa), 18' 11" 4/10; 6. Kirsch (A.J.S.), 18' 40" 2/10; 7. Heini (Rudge-Whitworth), 19' 45" 8/10; 8. Tschopp (Standard), 26' 59" 4/10.

750 cmc. : 1. Ruttehen (N.S.U.), 17' 52", moy. 72 km. 200; 2. Weyres (Harley-Davidson), 19' 14" 2/10; 3. Bill (Moser), 19' 34" 2/10; 4. Horler (Scott), 19' 43" 4/10; 5. Wächter (Neander), 20' 39" 8/10; 6. Hoffmann (Scott), 21' 19" 6/10; 7. Caseys (B.S.A.), 22'; 8. Howald (Scott), 23' 37" 8/10; 9. Hard (Scott), 23' 42".

1.000 cmc. : 1. Ceresole (Harley-Davidson), 17' 24" 8/10, moy. 74 km. 100; 2. Debaisieux (Monet-Goyon), 18' 1" 4/10.

Sidecars 350 cmc. : 1. Frey (B.S.A.), 26' 54" 2/5; 600 cmc. : 1. Lang (Standard), 19' 34" 2/5, moy. hor. 65 km. 900 (rec. bat.), meilleur temps (anc. record 20' 27" 4/5); 2. Airc (A.J.S.), 19' 43".

1.000 cmc. : 1. Carmine (Universal), 21' 53" 1/5.

Givet... U. A. M. A.

Sortie du 3 août: Visite des champs de bataille de Verdun. Le départ des sections de Charleville et Givet fut donné à 8 h. 1/2 à Charleville et la caravane se dirigea sur Verdun, par Sedan-Stenay et Dun-sur-Meuse. Le but de cette sortie étant la visite des champs de bataille de Verdun l'après-midi,

on se mit en route. Le fort de Vaux, dont tout le monde connaît la sublime défense, a vivement impressionné les visiteurs; sous la conduite d'un guide l'on put voir l'intérieur du fort, les chambres des soldats, la chambre et le bureau du commandant Reynald, etc. Ensuite, on visita Douaumont, ainsi que le magnifique ossuaire et sa chapelle. L'on descendit sur Bras, le long du célèbre ravin de la Mort, on fit une dernière halte à la Tranchée des baïonnettes. Retour sans encombre. Le 10 a eu lieu une sortie sur Suippes, avec visite du Monument aux Morts, ferme de Navarin. Le 15 une visite de la Section de Givet à celle de Charleville, avec visite du fort de Charlemont et des grottes de Nichet.

Union Amicale Mototouristique Ardennaise

Section de Givet

Réunion du mardi 5 août. La sortie du 10, sur Suippes et la ferme de Navarin, sont annoncées, celle du 15, pour la visite de la section de Charleville à celle de Givet, est discutée.

Les membres de la Section de Givet de l'Union amicale mototouristique ardennaise, donnent pouvoir au trésorier de ladite section. Pour tous versements et retraits de fonds sur le Livret de Caisse d'épargne pris au nom du groupement.

Un but de sortie est en partie élaboré pour le 24 ou 31 août. Le point serait la vallée de la Semoy. Une autre sortie aurait lieu également en Belgique (pour les membres possesseurs du Carnet International) sur les Grottes de Han. Il est décidé que désormais les sorties auront des buts moins éloignés, l'abstention de beaucoup de membres, étant surtout motivée par la grande distance de toutes les sorties.

DERNIERE HEURE

A LA MISE SOUS PRESSE

Un télégramme de Belfort nous signale que Marc Augier parti en Pologne, à Varsovie, pour un raid accéléré d'études de la moto avec passage à tansad, arrive à Paris en parfaite condition; *Belfort, 12 août, 16 heures; Voyage réussi: arrivé porte d'Italie, 24 heures. Salut MOTO REVUE.*

MARC AUGIER.

Le Circuit des Stations Thermales a eu lieu le 10 août

Le 10 août le circuit des stations thermales, épreuve de régularité organisée par l'A. C. du Midi et l'U. M. du Midi, a remporté un gros succès. 22 motos et 14 voitures se présentèrent au départ.

175 cmc. : 1. Soubie (Monet-Goyon).
250 cmc. : 1. Carsalade (Terrot), 2. Tambal (Styl'son); 3. D'Ormay (Favor).

350 cmc. : 1. Bonnet (Magnat-Debon); 2. Lagarde (Terrot); 3. Sablé (Favor); 4. Robin (Terrot); 5. Laborieu (Styl'son).

500 cmc. : 1. Langlois (Gnome-Rhône); 2. De Fosse (Gnome-Rhône); 3. Lacombe (Gnome-Rhône), 4. Dédieu (Koehler-Escoffier).

Sidecars 600 cmc. : 1. Darrigues (Gnome-Rhône); 2. Vie (Gillet-Herstal).

Voitures 750 cmc. : 1. Vié (Peugeot); 2. Brun (Rosengart).

1.100 cmc. : 1. Bessières (Amilcar); 2. Catherineau (Amilcar); 3. Piqué (La Licorne); 4. Fournil (Amilcar).

1.500 cmc. : 1. Sentés (Mathis); 2. Czaikowski (Bugatti).

2 litres : 1. Lormand (Studebaker); 2. Chauzy (Citroën); 3. Louet (Peugeot).

Nombreux spectateurs à Saint-Gaudens.

Moto Club de Villeurbanne

Sur le Briançonnais et sur le Queyras, le M. C. de Villeurbanne organise une grande sortie touristique sur 569 kilomètres répartis sur trois tours. Le départ du siège a lieu le 10 août à 7 heures.

ASSUREZ VOUS A MOTO REVUE

LES 6 JOURS INTERNATIONAUX

L'épreuve

est

terminée :

Voyons objectivement et sans amertume les résultats de l'effort motocycliste international.

Laissons au *Flaneur* anonyme son parler franc en cette occurrence.

Les concurrents continentaux groupés vont s'élancer sur le circuit de vitesse.

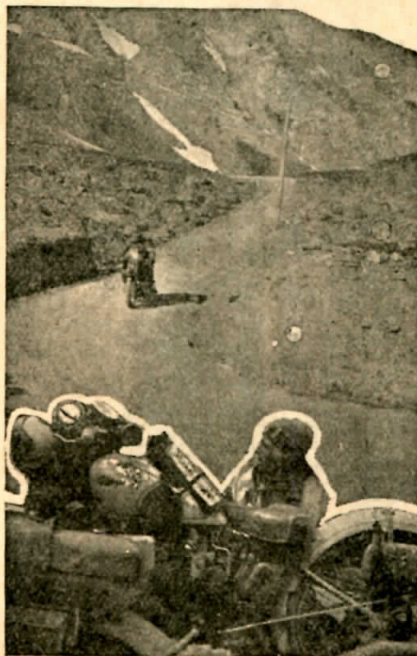


L'ÉPREUVE idéale serait celle qui éprouverait à fond les machines sans que l'adresse ou l'endurance des concurrents entrât le moindrement du monde en ligne de compte. C'est malheureusement impossible. Une épreuve dure pour la machine l'est également pour le conducteur, et deux machines identiques confiées à deux conducteurs différents ne donneront certainement pas des résultats égaux. On s'explique fort bien que les marques s'attachent certains as. Mais malgré tout, nous ne devons pas oublier que les épreuves doivent être avant tout des épreuves de machines, et non pas des épreuves d'hommes. Nous aurons la preuve que le but est en partie atteint si élimination et pénalisation sont dues à des pannes : mais si au contraire des accidents en ont été responsables, nous aurons fait une épreuve où l'adresse des pilotes et plus encore peut-être le hasard, jouent le rôle le plus important. Nous allons à l'encontre de notre but.

Il semble que cette erreur ait été commise dans l'organisation des Six-Jours Internationaux. On n'est pas tombé dans certaines fautes commises l'an passé et qui, au point de vue sportif, faussaient les résultats. Matériellement l'épreuve a été bien organisée, mais la formule elle-même laissait à désirer et le parcours a été mal choisi. A priori, il ne semblait pas à ceux qui ne connaissent pas la région qu'on imposât aux concurrents une tâche redoutable. Les

nombreux accidents qui sont survenus prouvent le contraire et cela doit être avant tout attribué au parcours très dangereux. Nous ne voulons pas un seul instant atténuer la valeur des résultats, car même une chance insolente n'aurait pas permis à une machine médiocre de triompher, même pilotée par un conducteur extraordinairement adroit.

La victoire respective des équipes italiennes et françaises, en dépit du nombre élevé de machines anglaises et de la qualité de leurs conducteurs, doit être considérée comme un événement important et qui impressionnera les motocyclistes du monde entier. C'est justice. Mais on peut regretter que tant de concurrents de premier ordre aient été éliminés par des accidents dus à d'autres usagers de la route, ou bien à l'état lamentable de certains chemins. Il est attristant de voir ruiner certains espoirs fondés sur une longue préparation. Certes, même sur des parcours faciles, des accidents peuvent se produire, mais de manière exceptionnelle, non avec la fréquence avec laquelle ils sont apparus dans les Six-Jours Internationaux. Aussi n'y a-t-il pas lieu de s'étonner qu'en dépit de très réels efforts fournis par les organisateurs, ils aient soulevé de vifs mécontentements. Que seront-ils l'an prochain ? Leur organisation incombera à l'Italie. Il est à souhaiter qu'elle saura tirer parti des enseignements antérieurs.



Voici Bernard dévalant du Galibier.

L'Épreuve

Le Premier Jour (suite)

À LA suite du grave accident arrivé à Dickson, Eddy Meyer et George Brough avaient décidé d'abandonner l'épreuve pour s'occuper de leur camarade blessé, qui resta près d'une heure couché sur le bord de la route avant que l'on pût trouver une voiture pour le transporter.

Au café, en face du parc fermé, les concurrents s'assoient, fatigués, déprimés. L'opinion est unanime : « Si les cinq jours qui suivent sont dans ce goût-là, il n'y en aura

pas un qui se sortira proprement de ces six jours-là. »

L'itinéraire d'aujourd'hui zigzague par les cols de Porte, passe à la Chartreuse, emprunte les chemins étroits et poussiéreux qui grimpent au Cucheron et au Granier et dégringolent sur Chambéry.

Quelle collection de petits cols ! Celui du Frêne, de la Dent du Chat, de l'Épine.

La Gilera monocylindrique, à soupapes latérales, tire allègrement son lourd sidécar.

Miss Coslle, avec sa 250 B.S.A. particulièrement gonflée, gratte des 500 emc. Sourdote

se livre à un duel avec les 175 à culbuteurs, dont sa deux-temps se tire avec avantage. En combinaison blanche, casquette de ski, l'élégant capitaine de l'équipe anglaise pilote avec autorité une Ariel très spéciale. Geo Brough, le constructeur, revenant à motocyclette de l'hôpital où l'on a transporté le blessé, est victime d'une collision avec une automobile dont le conducteur en double une autre sans s'assurer que la voie est libre.

Brough se fracture la jambe et l'épaule. Le Hollandais P. J. Nortier, sur « A. J. S. » dérape dans la boue, se blesse et abandonne. A la fin de cette première journée, on enregistre douze abandons, dont celui de M. Welch sur « Royal Enfield » qui entre également en collision avec une voiture.

Il y a en tout 12 pénalisés, il reste en course 72 concurrents.

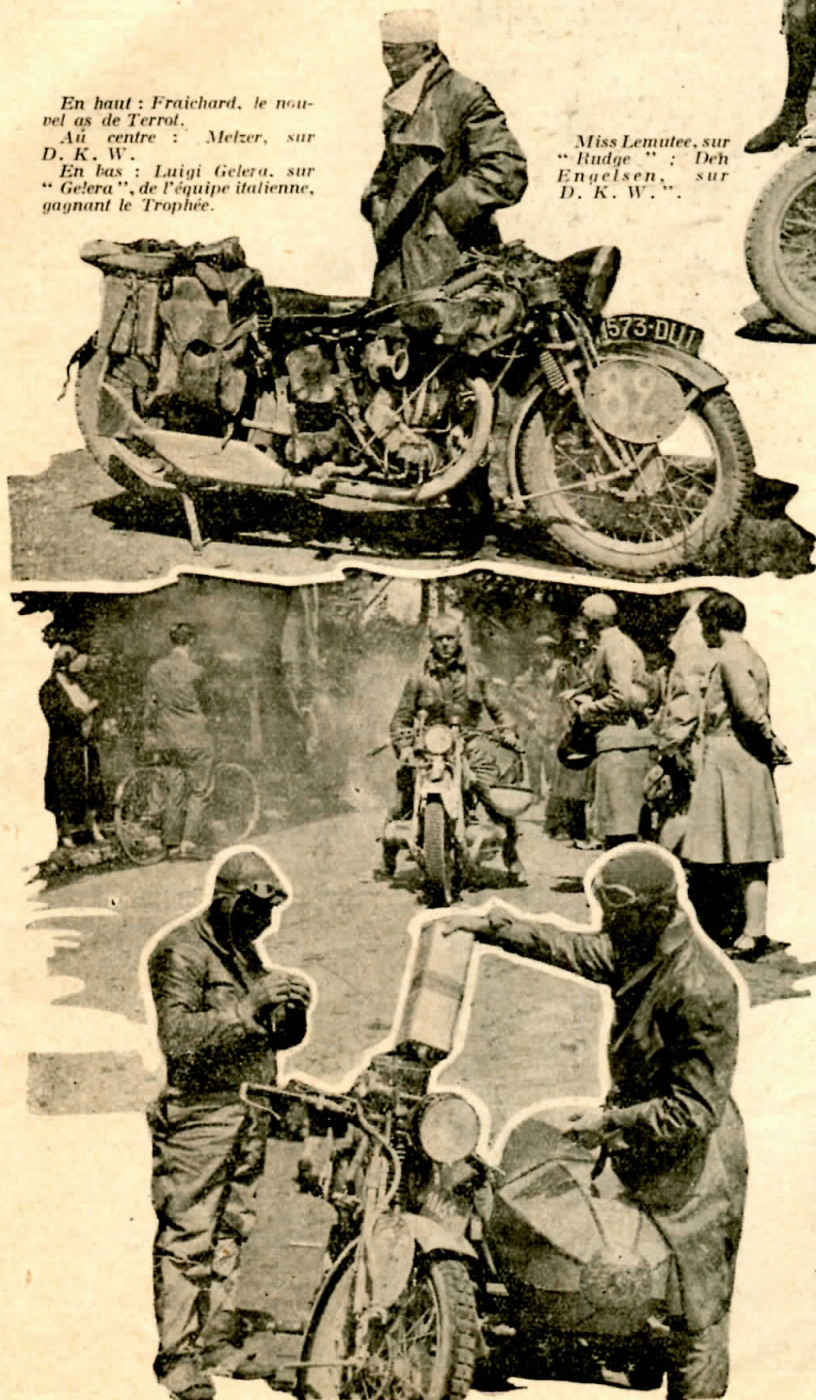
Abandons de la première journée

S. L. Snell (Calthorpe) ; F. P. Dickson (Brough Superior) ; A. Smith (Calthorpe) ; Eddy Meyer (Brough Superior) ; Geo Brough (Brough Superior) ; D. F. Welch (Royal Enfield) ; Mac Gregor (Rudge) ; P. J. Nor-

En haut : Fraichard, le nouvel as de Terrot.

Au centre : Melzer, sur D. K. W.

En bas : Luigi Gelera, sur « Gelera », de l'équipe italienne, gagnant le Trophée.



Miss Lemutee, sur « Rudge » ; Deh Engelsen, sur D. K. W. ».



tier (A. J. S.) ; Vychodel (Praga) ; Saeve (F. N.) ; Caviglia (Peugeot) ; G. de Lavalette (Peugeot)

La deuxième journée

Bien moins pénible que celle de la première journée, cette deuxième étape qui ne voit que peu de pénalisés.

Quelques incidents pourtant. L'intrépide et souriante Miss Foley, à la sortie du tunnel du Granier fut projetée violemment sur la concurrente qu'elle suivait d'un peu près.

Relevée avec une coupure à la tête, elle est pansée sommairement par M. Printanp, remonte en machine et rattrape son retard.

Von Krohn entre en collision avec une automobile, perd un temps précieux à s'expliquer avec les occupants qui le retiennent de force pour lui demander ses papiers en vue d'une déclaration à l'assurance. (Pensez donc, une aile abîmée !)

L'Anglais H. G. Uzzell sur sidecar B. S. A. 1.000 cme., abandonne, ainsi que le concurrent suisse Brocher, sur sidecar « Sunbeam » et notre confrère hollandais Hunebrink, un vieil habitué des Six-Jours, qui pilote cette année une « Lady » d'Anvers !

Enfin G. Spannard (Triumph) et Marchand (Sarolea) abandonnent également.

Demain, 68 concurrents vont quitter Grenoble pour gagner par le Mont-Cenis, Turin et Stresa sur le lac Majeur où ils passeront la nuit. L'étape sera de 400 kilomètres.

La troisième journée

Cette deuxième étape, hier, fut relativement facile. 66 concurrents seulement prennent le départ aujourd'hui, car Gausorgues ne se présente pas. La grande boucle vers l'Italie, l'étape à Stresa, au bord du lac Majeur, donne un intérêt encore plus grand à cette journée.

La grande route, au fond de l'étroite vallée industrialisée de la Romanche, est trop tôt quittée. L'itinéraire s'attaque à un défilé latéral et grimpe, par une des plus mauvaises routes de France, vrai sentier rocailleux ou coupé d'ornières, traversé de ruisselets d'eau, dans une combe sinistre dans la brume matinale.

Des cascades tombent des hautes falaises. Les concurrents sont trop occupés par leur 36 de moyenne présente pour les admirer ; les carters râclent bruyamment les galets.

Dans la descente, sur la vallée de la Maurienne, Bourguin, sur le sidecar « Gnome » et



En haut : M. Printamp, directeur de l'épreuve, stoppe un concurrent à la fin de la course de vitesse.
En bas : le contrôle du Lautaret

Rhône de notre équipe nationale, se met à consulter sa carte ! Il heurte un roc. Abandon ! Que n'a-t-il laissé la lecture à son passager ! le sympathique essayeur à la grande moustache.

Décidément, ce parcours est fatal aux sidecars et aux équipes nationales dont ils sont le plus bel et le plus indispensable ornement, hélas !

Harry Perrey, le « capitaine » de l'équipe nationale britannique, sur un side Ariel qu'occupe l'envoyé de « Motorcycling », voit s'effondrer sa roue arrière et tout espoir de trophée international pour le team qu'il « manage » !

Le contrôle de Lanslebourg voit l'abandon du vieux routier Von Krohn, l'unique participant allemand, à la suite de crevaisons nombreuses dues à une rupture de tringle du pneu.

La courageuse et toujours souriante Miss Foley, sur « A. J. S. », habituée depuis cinq ans de toutes les épreuves d'endurance, est également contrainte à abandonner.

L'escalade du Mont Genis, par une route large et aux vastes courbes, ne présente aucune difficulté. Au sommet, les douaniers italiens, en feldgrau, effectuent rapidement le visa des carnets de passage.

Dans la vallée, vers Turin, l'épreuve suscite un intérêt certainement plus vif qu'en France.

Puis, l'épaisse poudre blanche de la plaine italienne fait son apparition, les routes défoncées jusqu'à la région touristique où Stresa sourit au bord du lac Majeur bleu.

Comme des bateaux de fleurs, anérés au large, les îles Borromée où les concurrents, nettoyés de leur couche de poussière, iront excursionner, par les soins de la Fédération italienne qui a admirablement organisé, non seulement le parc, mais banquet, logis et réception, à prix fixe, fort avantageux !

Cette étape de 400 kilomètres a causé de nombreuses pénalisations, quatre abandons, dont celui de Boughton, sur New Imperial. Et pour le Trophée international, il ne reste plus en ligne que l'équipe italienne des trois Gilera.

La quatrième journée

Le beau ciel de l'Italie est voilé d'une brume londonienne. La montagne bientôt, les étroits couloirs rocheux qui mènent au pied du col, les douanes, les lacets de l'escalade, le vaste hospice gris au sommet du Simplon, les passages couverts sur lesquels ruissellent les eaux des glaciers, le ciel bleu sur les sommets, et cette descente sur Brigue, au bizarre château flanqué de clochers en oignons, tout ce film se déroule trop rapidement.

Un accident, F. G. Edmund, le vieux coureur de « Triumph », bûche, se blesse et abandonne.

Après la magnifique route napoléonienne, entre les peupliers, dans la vallée du Rhône, voici le véritable escalier de lacets qui grimpe au flanc des monts, jusqu'au col de la Vorclaz, et la France.

Comme un conseil à la prudence, à mi-côte, ce qui reste d'un autocar. Les voitures des suivants éprouvent les plus grandes difficultés à négocier les épingles à cheveux ! Supériorité de la moto en montagne !

Douane de Vallorcine, où les formalités d'entrée et de sortie ne prennent pas deux minutes aux concurrents, un record ! Descente sur Chamonix.

Décidément, c'est trop beau ici pour qu'on veuille suivre le train endiablé de l'épreuve. Déjeunons, face à la masse sereine du Mont Blanc.

Au parc fermé de Grenoble, j'apprends le bilan de la journée. Trois abandons, d'Edmund, de l'Italien Martelli sur « Ardea », et du Hollandais Sybrandy sur « Ariel », et quatre ou cinq pénalisés.

La cinquième journée

DANS cette vallée de la Romanche, taillée dans le roc, le soleil ne doit pas souvent y briller ! Elle est sombre comme un couloir et emplie de brumes et de fumées romantiques. Et sur la bonne route nationale, les concurrents mènent le train accéléré.

Journée des grands cols et des tunnels. Ce contrôle du Lautaret, au chalet du P.-L.-M. a, comme fond de décor (quelle aubaine pour le photographe !), les glaciers de la Meije, des pics qui trouent les nuages.

Tant pis pour qui crève dans ces six-jours ! Je voyais, dans la montée, le vieux routier Littledale, sur « Ariel », réparer fébrilement. Hélas ! il n'y coupera pas là-haut, de ses 20 points !

Les lacets du Galibier, en première ! Question : « Quel est l'effet de l'altitude sur la carburation ? » Une descente prudente de la plupart. Seul, Metzger, le Tchéco-Slovaque, sur « B. M. W. », me donne des émotions. Il est vrai qu'il a la réputation d'être, comme certaines poupées, à tête incassable. Il en a besoin, n'est-ce pas, Monsieur de Lavalette !

Saint-Jean ou Saint-Michel-de-Maurienne ? je ne sais plus ! Un bon bout de nationale. Et puis, une route toute récente (elle date de 1912), très étroite, où il ne fait pas bon rencontrer six autocars.

Que de balcons, de corniches. Cinq tunnels qui se suivent. Route de luxe qui a engouti des millions. En bas, le précipice. Les garde-fous sont presque toujours brisés par la chute des blocs l'hiver !

Des coiffes savoyardes, des robes plissées, des toits de chaume, dans cette vallée reculée. En contrebas du col du Glandon, dans un creux dénudé, le chalet confortable du club alpin, à 2.000 mètres ! (Je le recommande pour une cure d'altitude. Un gérant charmant). Les concurrents, eux, ont à dévaler, à 40, la mauvaise route du col (déjà décriée), mais plus pénible encore à la descente. C'est du sport !

Une boucle par le col d'Ornon. Sourdou, dont la 175 deux-temps fait l'admiration de tous, ne peut tout de même pas rattraper le temps perdu à réparer une crevaillon. Coût : 14 points. Anstice sur « Douglas », qui a crevé plusieurs fois, abandonne. Et ce pauvre Lovinfosse, si courageux, si sportif, à l'éternel sourire, sous le casque doré, est victime d'une erreur de parcours qui le fait mettre hors course.

Le soir, on apprend que les commissaires sportifs ont décidé la mise hors course des deux « Ardea » italiennes, à cause de l'aide qu'elles auraient reçue de leur constructeur, avant l'arrivée à Stresa.

La formule de ces élégantes 250 cmc. au bloc-moteur horizontal, était bien sympathique.

Sixième journée

LA dernière des dernières ! Heureusement ! Cela doit donner un peu de courage pour se lever à quatre heures. Dehors, dans l'aube, la pluie tombe par rafales, depuis hier soir...

Ce matin, le départ est avancé d'une heure ; à cause de la course de vitesse. A cinq heures, au lieu de six !

Le chemin de grande communication qui monte au col de Festre est terriblement gras. Et les concurrents éprouvent les plus grandes difficultés à arriver dans leur temps au contrôle d'Agnières.

Plastow, sur « Royal Enfield », abandonne. Toujours les crevaisons ! Au col de La Croix Haute, bien connu des Paris-Nice, une neutralisation de 20 minutes est nécessaire, car un éboulement s'est produit dans la descente.

Il y a cinq ou six pénalisés en ce point. Une erreur de parcours met hors course à l'arrivée à Grenoble, pour un retard de quelques minutes sur la fatale heure-limite, le spécialiste tchéco-slovaque des épreuves d'endurance, Stokuc, sur « Indian Scout ».

Il n'avait pas encore encouru la moindre pénalisation.

Plaignons également, ce pauvre H. J. Jones, sur « New Imperial », non encore pénalisé, qui, au Monestier-de-Clermont, entre en collision avec une voiture, et doit abandonner, si près du but.

Le contrôle d'arrivée se trouve aux portes de Grenoble sur le circuit où va avoir lieu l'épreuve de vitesse. A midi, tous les concurrents anglais sont lâchés en groupe et y vont de leur petite heure à pleins gaz.

Mme Peggy Shellabeer (elle pilote avec une énergie plus que masculine un gros sidecar « Matchless », où son fils est passager) se voit infliger quelque 34 points pour vitesse insuffisante, ainsi que Boyd Harvey, sur la si intéressante « Silver Arrow Matchless », à

suspension arrière, qui a, jusqu'ici, si brillamment marché. Il termine, sur un cylindre. Heureusement qu'il en a deux, n'est ce pas ! J. Wise, sur « A. J. S. », a quelques ennuis : 12 points.

Dès l'arrivée des Insulaires, on lance en paquet les Continentaux : Belges, Français, Italiens, Tchéco-Slovaques, Hollandais.

Les « Gilera » se font, toutes les trois pénaliser de quelques points, ainsi que le sidecar « Sarolea », l'« Ariel » de de Ridder, et la « D. K. W. » de Den Engelsen Hollande. Melzer, sur « B. M. W. », tombe en panne d'essence (exact !) et attrape 39 points.

Le record de la journée appartient au brillant Hollandais Van Hammersveld, sur « Rudge », avec une moyenne de 88 kilomètres à l'heure sur 74 kilomètres (en triangle) !

Le soir, des autocars emmenaient les concurrents dans les jardins d'un grand hôtel aux environs de Grenoble, où l'U. M. F. offrait un banquet. M. Pérouse présidait.

On nous dit, car nous n'y assistâmes point, que, malgré la confusion des langues, et le groupement par nationalité, une véritable entente cordiale régna, à laquelle les vins français contribuèrent pour une bonne part !

Nos amis les Anglais, tout spécialement, surent les apprécier. Se montrant, en vrais sportifs, de bons perdants, ils saluèrent d'acclamations enthousiastes l'équipe italienne, qui emportera le Trophée au delà des Alpes, et la valeureuse équipe française des Sourdot, Debaisieux et Coulon. Elle nous vaut à la France l'International Silver Vase !

Les « Continentaux » ne restèrent pas en reste et portèrent des toasts chaleureux à la demi-douzaine des courageuses dames anglaises, qui défendit si vaillamment le prestige sportif du « vieux pays ». Et de ma fenêtre, tard dans la nuit, j'entends, dominant le bruit de ferraille des deux autobus, clamé à pleins gosiers anglais, français, italiens, hollandais, belges et tchéco-slovaques :

It's a long way to Tipperary !

Autour de Six-Jours

On avait un peu l'impression que les concurrents anglais s'étaient dit : « Bah ! une épreuve en France, ce ne doit guère être difficile ». Les premières reconnaissances faites par eux, avant le pesage, à la moyenne imposée, leur firent, très rapidement, changer d'opinion.

FIDÈLES aux traditions, ils s'étaient tous munis des plus camelotes des phares à acétylène. Il y eut quelque difficulté à les forcer à monter, dans leur propre intérêt, des éclairages électriques de fortune.

Les commissaires durent user de persuasion et d'énergie.

Quand ils virent, le cinquième jour, les longs tunnels boueux, ils comprirent enfin la nécessité d'un éclairage même dans une épreuve diurne ! Et qui s'allume sans allumettes et perte de temps !

PAS un seul concurrent anglais, je crois, n'avait de cornet électrique (non ! ne disons plus klaxon), véritablement efficace, mais la plus vague des trompes à six pences.

Et Dieu sait pourtant, si dans ces routes toutes en virages imprévus, à autocars, le plus puissant des cornets Bosch, des témoins Cleca ou des sirènes de transatlantique pouvait améliorer la moyenne et assurer... le finish !

Coté petites améliorations aux machines. Noté : sur « Royal Enfield », un écran en tôle protégeant le carter contre les rocs, sur les « Galera », un bout de tube, recouvert de caoutchouc, venant trianguler et renforcer

Un livre

Vous venez de prendre l'apéritif avec deux de vos amis et, au moment de vous séparer, vous vous apercevez que tous deux s'en vont dans la même direction que vous... seulement, ils sont à pied et vous avez votre fidèle moto qui vous attend au bord du trottoir, vous avez un confortable tandem. Allez-vous partir solitaire et égoïste ? Mais lequel en mener ? Baste ! Ils tiendront bien à deux, et ce n'est que 70 kilos de plus et de moins qui gêneront votre robuste 50) cm. D'ailleurs, si l'agit de faire deux kilomètres... Alors ! c'est entendu, on part à trois ! Oii, mais, il y a l'accident toujours possible et — même si vous êtes bon pilote — renfla plus vraisemblable par le fait de la surcharge anormale de la moto. Que risquez-

le repose-pied ; sur les « A. J. S. » et les « Cotton », des tuyaux d'échappement relevés au-dessus de l'axe arrière.

Notons également que Naas et Bernard avaient des guidons flexibles. L'un, un « Masson » ; l'autre, un « Gazda ». Voilà bientôt cinq ans que Bernard se sert du même guidon. La machine passe, le guidon reste, le même, « original ». Combien de guidons en tube auraient cédé ?

LES Anglais voyaient pour la première fois fonctionner le système des pendules automatiques. Ils les avaient surnommées, en l'honneur de leur chronométrier célèbre : des Ebblewhite automatiques.

DITES donc, que pensez-vous de la performance des toutes petites, des 175, qui avaient du reste, la même moyenne à tenir dans cette épreuve que les 500 ou les 750. Voyez plutôt : 4 au départ, 4 à l'arrivée. En vérité, je vous le dis, le poids, c'est l'ennemi !

Sur les trois équipes italiennes, deux équipes terminent au complet, dont une de 175, et l'autre qui décroche la grosse timbale, le Trophée, le prix d'équipe le plus important de l'année. C'est une belle preuve, après tant d'autres, de la vitalité du motocyclisme italien que l'on ignore trop, à l'étranger.

DONIS, le remarquable ingénieur qui dirige le service des courses chez Sarolea, avait tenu à faire l'épreuve comme passager de M. Piret. Entre nous, être concurrent aux six-jours, c'est un drôle de travail. Mais être passager, qu'est-ce que ce doit être ?

DÉCIDÉMENT pour ces épreuves à contrôles très rapprochés (tous les 35 à 50 kilomètres), il faudra absolument adopter le système allemand des 15 minutes supplémentaires pour une crevasion. Une chambre à air, non pas poinçonnée ! mais étiquetée, de rechange.

Si vous l'utilisez, vous avez droit à 15 minutes. Il vous faudra faire la preuve en la démontant au contrôle d'arrivée.

Si vous crevez deux fois, tant pis pour vous.

DÉCIDÉMENT Grenoble et les villes traversées n'avaient certainement pas conscience de la solennité de ces Six-Jours ! En Allemagne, en aurions-nous vu de ces arcs de triomphe de feuillage : « Soyez cordialement les bienvenus ». Et quel pavois de drapeaux en l'honneur des « coureurs ». Sans compter quelques fanfares municipales aux contrôles.

Ces Six-Jours se sont passés, semble-t-il, dans le plus strict incognito. On me demandait partout : « Il y a une épreuve ? » Quant à la presse parisienne, elle n'avait qu'un seul représentant.

Je ne compte pas, bien entendu, *Moto Revue* ; un motocycliste, n'est-ce pas, ce n'est pas un journaliste... Bien entendu ! A un vrai, il faut au moins quatre roulettes !

DEUX contrôleurs motocyclistes ont suivi l'épreuve de bout en bout et aux mêmes moyennes que les concurrents. Un bon point pour ces héros inconnus. Leurs noms ? Mais Huchard, l'homme aux 250 kilomètres quotidiens, et Prevot, sur une rouge « Guzzi », s. v. p., qui lui valut un accueil flatteur... en Italie.

Il semble bien que les six-jours aient été, cette année, par trop scabreux pour les pauvres pilotes et les moyennes choisies un peu trop élevées.

vous si vous blessez vos amis et que ceux-ci peu courtois, vous demandent des dommages-intérêts ?

La réponse est la suivante :

Tout d'abord, étant donné qu'ils sont des passagers transportés à titre gratuit, ils ne pourront songer à faire engager votre responsabilité que s'ils prouvent que vous avez commis une faute. Or, il est non moins certain que le seul fait d'emmener trois personnes sur une moto sera considéré en lui-même comme une faute. Et pourtant, vos amis n'obtiendront pas gain de cause car il a déjà été jugé qu'en pareil cas, le risque supplémentaire résultant de la surcharge avait été accepté de gaité de cœur par les passagers et que ceux-ci ne pouvaient

Les organisateurs furent favorisés par le beau temps et par l'expérience, l'adresse, d'une élite de vieux routiers, durs à cuire, auxquels on peut tout demander... Et par la veine...

Ils peuvent s'estimer heureux qu'il n'y ait pas eu plus d'accidents graves, et pas plus d'abandons.

L'organisateur se trouvait placé entre les « cornes menaçantes d'un redoutable dilemme ».

Si l'épreuve, de par ses moyennes plus basses, de par son parcours sur routes et non sur sentiers ou pistes, comme en Angleterre, devenait trop facile, les Anglais ne manqueraient pas de tourner en ridicule ces Six-Jours « à l'eau de rose », qu'ils proclameraient caractéristiques de la facilité des concours « continentaux », en général, et français, en particulier...

D'autre part, trop sévère, devenant course de vitesse sur routes de montage périlleuses et non gardées, elle risquait d'amener de graves accidents, de trop nombreux abandons, une grève des coureurs...

Quoi qu'il en soit, « rien ne réussit comme le succès ». Les organisateurs ont joué la partie, ils l'ont gagnée.

Car, enfin, le fait brutal est là, incontestable : 25 concurrents trouvent le moyen de terminer sans pénalisation.

Et parmi eux, trois dames anglaises (non, je n'ai pas dit : « Trois faibles femmes » !

Mais, vraiment, la formule de ces épreuves d'endurance à moyennes élevées a atteint le maximum. Elle plafonne... devient nettement périlleuse, exige sinon plus d'adresse, tout au moins toujours plus de courage de la part des pilotes...

Elle ne demande, par contre, pas assez des machines. Il faudra trouver autre chose, ou revenir à la formule anglaise des non stops observés, des parcours coloniaux, acrobatiques, épuisants, mais non dangereux.

Et des sentiers mettant cadre, embrayage, carter, silencieux, roues, etc., à rude épreuve.

Les concurrents anglais, peu entraînés à la haute montagne, et surtout à nos concours de tourisme à la française, qui sont, comme chacun sait, de véritables courses de vitesse sur routes non gardées, étaient, malgré toute leur habileté, en état d'infériorité relatif, sur un tel parcours et sur une telle formule.

On dit, mais que ne dit-on pas, que les dirigeants anglais regrettent maintenant, amèrement « leur beau geste », celui d'avoir laissé à la France le soin d'organiser les Six-Jours de 1930, au lieu de les faire eux-mêmes, comme leur succès de 1929 leur en donnait encore droit. L'organisation fonctionna sans heurt, suivant la loi du moindre effort.

Il n'y eut ni contestation, ni discussion. Tout se passa avec une remarquable aisance, une discipline absolue, mais peu apparente.

Aucun incident. Le Comité International de surveillance résolut rapidement, avec autorité, les divers « problèmes », dont le plus épineux, fut la mise hors course des deux « Ardea » italiennes.

Les pouvoirs sportifs français ont montré à l'Europe qu'ils savaient organiser une dure et stricte épreuve, dans cette manière un peu maigre, un peu sèche, qui ne manque pourtant pas d'élégance et témoigne d'un remarquable savoir-faire.

Nous aurions souhaité, pourtant, pour notre très humble part, que cette solennelle épreuve internationale fût l'occasion d'une propagande plus active et plus... grandiose pour le sport motocycliste en France, pour l'influence française, pour les plus cordiales relations sportives internationales.

LE FLANEUR.

done, au cas où les choses tournaient mal, se retourner contre leur ami complaisant.

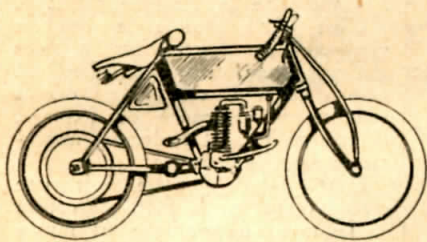
Mais ce n'est pas tout : si vous reversez un passant en circulant ainsi avec vos deux passagers, votre assurance payera-t-elle ? Et au point de vue pénal, si vous êtes poursuivi devant le tribunal correctionnel pour blessures par imprudence, considérera-t-on comme une circonstance aggravante le fait de transporter ainsi un passager en surcharge ?

Questions délicates et qui sont pourtant mises à la portée du grand public par le *Parfait chauffeur devant la loi* que vient de publier M. Jean-Charles Schmidt, docteur en Droit. Demandez ce livre à *Moto Revue*, pour 12 fr., ce manuel vous fournira la solution pratique.

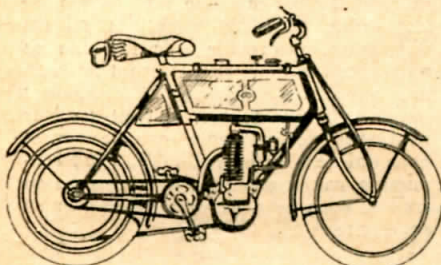
COURSE ET TOURISME

La moto de sport est-elle le prototype de la moto utilitaire de tourisme ?

DANS la presse anglaise s'élève une controverse animée, parfois même violente, entre les partisans de la moto de sport et ceux de « l'utility



En 1904, l'influence cycliste dominait : le cadre haut, fourche non suspendue, transmission par courroie dans la moto de sport...

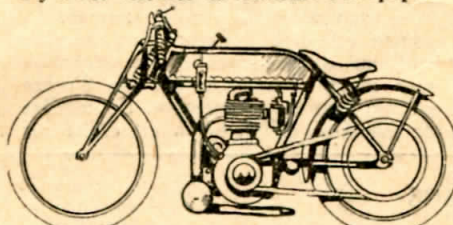


...tandis que la moto de tourisme ne différait que par la position plus droite, la mise en marche par pédales...

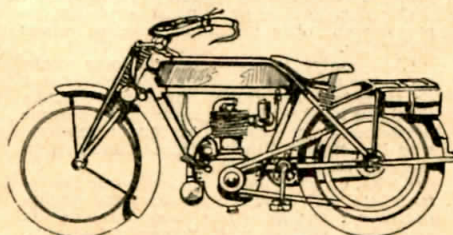
motorcycle » Ces derniers prennent à parti le T. T. auquel ils reprochent de ne pas développer un type de moto vraiment populaire. Ils font ressortir en particulier que les marques qui vendent le plus de machines sont celles qui ne participent pas au T. T.; chose curieuse les partisans du T. T. opposent un argument analogue et déclarent, en dépit des chiffres, que la moto utilitaire ne se vend pas et que la moto sport au contraire a un succès commercial constant. Ils invoqueraient volontiers l'échec de machines comme l'Ascott Pullin, qui visait à constituer un type de machine utilitaire. Il est curieux, par contre, de constater que des champions de la classe de Le Vack et de Bennett ne se cachent pas pour déclarer que la moto classique développée par le T. T. devra céder la place à la polycylindre à transmission par cardan, direction à rotule, suspension arrière, etc... Ils considèrent que ce type de machine sera à la fois la moto de course et la moto de service. Il est peu vraisemblable que des personnalités de cette importance expriment une telle opinion simplement par plaisir d'émettre un paradoxe. Ils en savent certainement plus long que nous sur les intentions lointaines

des constructeurs anglais. Il ne faut pas nous endormir sur nos lauriers car le réveil pourrait être désagréable. Nous savons de source sûre que plusieurs constructeurs anglais ont depuis longtemps des quatre-cylindres à l'essai et qu'ils les sortiront le jour où la vogue du monocylindre fléchira.

On peut se demander s'il y a opposition marquée entre la machine de sport et la machine de service. Examinons une voiture de sport et une voiture de tourisme. Nous trouverons beaucoup de ressemblances dans leurs châssis. La voiture de sport aura, comme la voiture de tourisme, un moteur polycylindrique à refroidissement par eau, à graissage sous pression; on ne peut même pas dire que la commande et la disposition des soupapes différencient le moteur sport du moteur tourisme, car nous avons nombre de voitures de sport à soupapes latérales et il y a des voitures de tourisme à soupapes

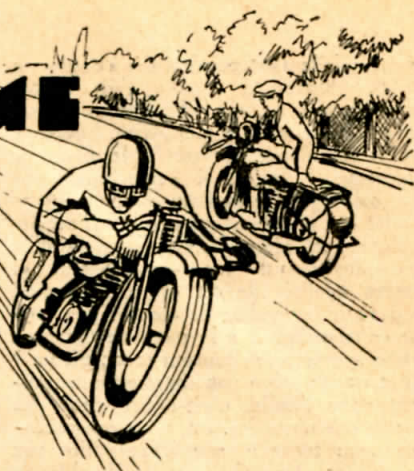


En 1913, le T. T. anglais nous présentait la Rudge qui avait déjà les indices d'après guerre : le cadre surbaissé, le parallélogramme déformable; les soupapes opposées et la courroie ne sont pas mortes...



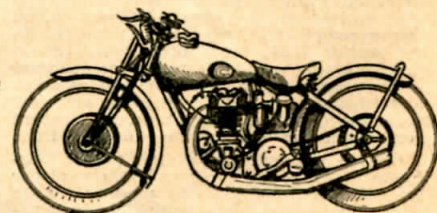
...et le même type en tourisme possède encore la mise en marche par pédales... le garde-boue devient demi-enveloppant.

en tête commandées par culbuteurs ou par arbre à cames en tête. Le moteur sport aura un taux de compression et un régime plus élevé, là se borne la différence. D'un côté de la transmission il n'y aura pas de différence, les solutions adoptées seront les mêmes. Le reste du châssis est également semblable. La suspension par quatre ressorts entiers est presque universelle et on se contente en général d'avoir sur la voiture de course

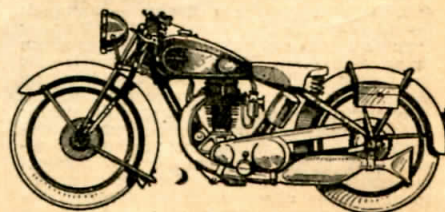


des ressorts plus durs. Même type de direction. Le résultat, c'est que l'entretien d'une voiture sport est sensiblement le même que celui d'une voiture de tourisme et que les solutions recommandables pour l'une le seront également pour l'autre. N'aurons-nous pas, par exemple, sur l'une et l'autre, le freinage sur les quatre roues, le démarrage électrique, etc... Certes, il peut y avoir des différences dans les dimensions des organes à cause de la puissance plus grande et de la vitesse plus élevée d'une voiture sport, mais on a, dans les deux cas, recours aux mêmes solutions et c'est là un point très important.

Nous pouvons également prévoir que la moto de course de l'avenir, ne sera pas dans ses grandes lignes différente de la machine de tourisme. C'est d'ailleurs, soit dit en passant, la justification des courses. Car il faut bien se persuader que la moto sport tendra de plus en plus à devenir l'exception. N'avons-nous pas, après la guerre vu, apparaître un nombre considérable de voitures de sport ? Elles sont à l'heure actuelle beaucoup plus rares et leurs constructeurs, quand ils n'ont pas complètement renoncé à leur production, ont du moins sorti des modèles convenant surtout au tourisme. Quel que soit notre culte personnel pour la moto sport, nous ne dissimulons nulle-



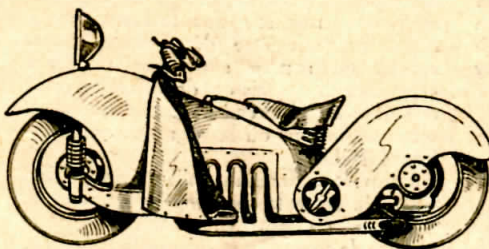
En 1930... que de progrès ! la Rudge du T. T. récent...



...et la Rudge du jeune homme moderne.

ment qu'elle n'est pas destinée à conserver la prépondérance comme c'est encore actuellement le cas. Admettons même qu'elle reste la plus populaire. Pourquoi ne ressemblerait-elle pas à la moto de tourisme ? Pourquoi l'une aurait-elle un poly-cylindre et l'autre un monocylindre ? Si le polycylindre par ses accélérations, son régime élevé, la possibilité d'employer un turbo-compresseur et autres qualités de cet ordre est appelé à devenir le modèle de course, pourquoi ne conviendrait-il à la moto de tourisme par sa souplesse, sa douceur et son silence ? Si la transmission par engrenages travaillant dans l'huile, c'est-à-dire dans des conditions normales, est, pour son rendement, sa sécurité, son insensibilité aux conditions atmosphériques, préférable en course, pourquoi ne figurerait-elle pas sur la moto de tourisme ? Pourquoi le capotage destiné sur la machine de course à réduire la résistance à l'avancement, ne serait-il pas le protecteur du mécanisme de la machine de tourisme. Si une direction à rotule ou une direction du type Duplex permettent de réaliser une direction stable et sûre à toutes les allures, ne seront-elles pas recommandables aussi bien pour le tourisme que pour la course ? Que la moto monocylindrique à cadre dérivé de celui de la bicyclette, à transmission par chaînes, à mécanisme exposé, à arrière rigide ait été jusqu'à présent victorieuse en course, cela ne veut pas dire qu'elle le soit toujours. Remarquons d'ailleurs qu'elle-même est preuve de la similitude des types de tourisme et des types de course, puisque sur l'une et l'autre nous retrouvons les mêmes solutions. Nous ne pouvons donc raisonna-

blement opposer un type tourisme à un type course. Quand nous faisons cette opposition, nous comparons en réalité une machine de course actuelle à une machine de tourisme telle que nous la trouverons dans cinq ou dix ans. Comme nous le disions plus haut l'évolution de la moto de course et de la moto de tourisme se poursuit dans le même sens, est à la même allure. Il s'agit en réalité d'un même type de machine adapté à des besoins différents. Et quand la moto sera



...L'avenir de la moto... si toutefois un de nos lecteurs de génie trouve mieux !

une polycylindre à transmission par engrenages, elle le sera aussi bien pour la course que pour le tourisme. L'évolution et dans les deux cas aussi lente, pour des raisons multiples. En ce qui concerne la course, les constructeurs savent la valeur de l'expérience, et n'ont nullement le risque de courir la grosse aventure d'un type de machine tout nouveau. La course est déjà l'origine d'un nombre suffisant de surprises et de déception sans qu'on accroisse les chances d'échec par un saut dans l'inconnu. En matière de machines de séries on est arrêté par

des considérations industrielles et commerciales. C'est surtout l'attachement presque morbide du public à la tradition qui freine le plus le progrès et nous concevons fort bien là encore l'attitude prudente des constructeurs. Mais s'il est une chose qui nous apparaisse comme certaine c'est l'évolution parallèle de la moto de tourisme et de la moto de sport. Elles sont comme deux aspects légèrement différents d'un type unique dont on aura tantôt exalté les qualités de vitesse, tantôt celles de douceur, de souplesse et de silence. Nous trouverons que ce qui en course assure la sécurité de la marche, facilitera l'entretien de la machine utilitaire. C'est par exemple le cas du graissage par circulation et des transmissions fonctionnant dans un bain d'huile. Il est évident que la stabilité, la puissance de freinage, la maniabilité sont également importantes dans les deux cas.

C'est donc à notre avis une erreur d'opposer la moto de course et la moto de tourisme (il n'y a guère lieu de distinguer cette dernière de la moto de service).

Les perfectionnements que l'on apportera à la machine de course se trouveront peut-être pour des raisons différentes, incorporés à la machine de tourisme. Les deux conserveront toujours une apparence commune et évolueront toujours de compagnie. Il peut sembler paradoxal de prétendre que la course nous amènera au polycylindre, à la transmission par engrenages, à la suspension arrière, mais ce n'est un paradoxe qu'en apparence.

L'assurance-automobiles est obligatoire en Angleterre

D'un de nos confrères parisiens, sous la signature de H. Claudet, ce remarquable article :

L'ASSURANCE obligatoire pour les automobilistes, qu'il est question d'introduire en France, est maintenant, avec le vote de la nouvelle loi sur la circulation, un fait accompli en Angleterre. A partir du 1^{er} janvier 1931, tout automobiliste devra joindre à sa demande de permis de conduire — le permis de conduire est renouvelable annuellement en Angleterre — un certificat attestant qu'il est bien et dûment assuré contre tous les accidents causés aux tiers.

C'est là une mesure qui était depuis longtemps réclamée par l'opinion publique et par les automobilistes tout les premiers. A la vérité, la très grande majorité des automobilistes, les quatre cinquièmes certainement, s'assurent déjà spontanément en Angleterre.

Les dommages-intérêts énormes — 400.000, 500.000 francs et plus — auxquels les tribunaux condamnent parfois l'auteur d'un accident, ont fait là-dessus l'éducation de ceux auxquels aurait pu manquer le sens des responsabilités. Mais la minorité qui ne s'assure pas est justement la plus dangereuse et celle qui est le moins en mesure de réparer les conséquences de ses fautes : jeunes motocyclistes, qui ont acheté leur machine à tempérament et pour lesquels les versements mensuels et la taxe de circulation constituent déjà une charge assez lourde sans qu'on y ajoute encore l'assurance ; ouvriers ou modestes employés, qui ont déchéché dans une vente aux enchères une voiture améri-

caine pour 800 ou 1.000 francs et trouvent illogique de payer pour un pareil coucou une prime d'assurance de 1.200 à 1.500 francs.

Que l'accident se produise et la victime, le plus souvent, n'a aucun recours contre l'auteur insolvable.

C'est contre ce risque que la loi a voulu préserver le public. L'automobile constituant de sa nature un instrument dangereux, on considère qu'il est inadmissible qu'un homme puisse mettre une voiture sur la voie publique sans être en état d'indemniser la victime d'un accident toujours possible.

La loi, qu'on le note bien, exige que l'automobiliste soit assuré pour tous les risques possibles : accidents aux personnes, dégâts aux biens, etc., et pour un montant illimité. Cela pourra surprendre en France, où on croit avoir fait tout ce qu'on doit quand on a pris une assurance pour 100 ou 200.000 fr.

En Angleterre, la prime d'assurance varie suivant la force en chevaux-vapeurs. Les riches paient ainsi pour les pauvres. L'humble motocycliste qui paie ses 150 francs par an et le milliardaire qui verse 3.000 francs de prime pour sa 50 CV sont également couverts contre toutes les conséquences d'un acte de maladresse ou de malchance. On peut trouver un tel barème illogique et injuste. Une limousine de grand luxe munie de tous les perfectionnements modernes peut être moins dangereuse qu'une 5-chevaux décrépite guidée par un novice. C'est illogique certainement, mais cela marche très bien ainsi. Le public est satisfait et les compagnies d'assurances n'ont pas lieu non plus de se plaindre.

Il faut remarquer d'ailleurs que le tarif des compagnies anglaises est, à bénéfice égal,



moins élevé que celui des compagnies françaises. Pour 60 francs par cheval-vapeur, et même un peu moins quand il s'agit d'une forte voiture, les grandes compagnies, y compris les assurances de Lloyd's, vous couvrent pour un moment illimité tous les accidents aux tiers, y compris vos passagers. Pour le double de cette somme, on assure en outre votre voiture contre le vol, l'incendie, la gelée et tout dommage causé à la voiture dans un accident.

Il est une catégorie d'automobilistes que la nouvelle loi n'enchant pas. Ce sont les conducteurs dangereux, les récidivistes de l'accident, ceux qui figurent sur les listes noires des compagnies et que personne ne veut plus assurer à aucun prix. Qu'advient-il d'eux ? Sans certificat d'assurance, ils se présenteront en vain au guichet des municipalités pour renouveler leur permis de conduire. Tout simplement, ils ne conduiront plus, de même que ne conduiront plus, conformément à un autre article de la loi, les demi-aveugles, les épileptiques ou les paralytiques. Qui s'en plaindra ?

HENR. CLAUDET.



Les Journées des records

C'EST les 24 et 31 août que le M.C.F. organise la plus classique parmi les grandes manifestations de vitesse pure réservées au sport mécanique. Le 24 août, sur la belle ligne droite d'Arpajon, et le 31 août, à l'Autodrome, vont être disputés les tentatives de records du monde, internationaux et français, par tout ce que l'Europe compte de spécialistes : le kilomètre et le mille à Arpajon, les 5 kilomètres, 5 milles, 10 kilomètres et 10 milles, à Montlhéry, chronométrés électriquement, toute une gamme de records éloquentes. La liste détaillée de tous les records à battre est longue : nous en donnerons une partie sous peu. En moto et en voiture, l'an dernier, le 200 à l'heure a servi de moyenne normale pour les vedettes et le 240 a été frisé par Duray. Eng. au M. C. F., 212 bis, boulevard Péreire, Paris.

Le Grand Prix de l'U. M. F.

LE résultat de la clôture des engagements pour le Grand Prix de l'U. M. F. qui aura lieu sous peu le 21 septembre, à Pau, est publié en partie.

Monet-Goyon aligne toute son équipe : Hommaire et Sourdot en 175 cmc., Gaussorgues en 250 cmc. et Debaisieux en 350 cmc. La firme dijonnaise produit un bel effort, les quatre hommes ont de grandes chances de vaincre.

Perrin et Kœhler-Escoffier se heurteront aux seuls Dodson (Sunbeam) et W. L. Handley (F. N.), qui représentent l'ensemble de la participation étrangère dans une catégorie où les Britanniques ont l'habitude de venir en plus grand nombre. L'abstention des Rudge, — les plus rapides machines de l'année, — ne manque pas d'être commentée.

En 500 cmc., Francisquet saura être un concurrent de valeur. La participation française sera complétée par Grivel, sur Terrot, participation non officielle de la célèbre marque dijonnaise ; par Boetsch, sur Magnat-Debon, excellent coureur de vitesse ; par Lemasson, sur X..., concurrent redoutable.

Pour les étrangers, on ne relève encore que les noms de S. A. Crabtree, L. C. Crabtree, Longman et Johnson.

Voici la liste des engagés :

175 cmc. — Monet-Goyon I (Hommaire), Monet-Goyon II (Sourdot), S. O. S. (W. C. Cooper), Excelsior Jap (Fernihough), S. O. S. (X...).

250 cmc. — Excelsior I (S. A. Crabtree), Excelsior II (L. C. Crabtree), New Imperial E. A. Hellers), A. K. Supreme (C. W. Johnston), Monet-Goyon III (Gaussorgues), S. O. S. (X...).

350 cmc. — Monet-Goyon IV (Debaisieux), Royal Enfield (Géo L. Boudin), Terrot (Gri-

vel), Vélocette (Naudon), Vélocette (Rénier), Magnat-Debon (Boetsch), X... (Lemasson), O. K. Supreme (Longman).

500 cmc. — Sunbeam (C. J. P. Dodson), F. N. (W. L. Handley), Kœhler-Escoffier Perrin), X... (Francisquet).

La Varese-Campo dei Fiori

LE 3 août eut lieu pour la sixième année, la course de côte sur la route qui de Varese conduit au Campo dei Fiori (champ fleuri) : tournants fréquents et dangereux qui ne permettent pas de maintenir une forte moyenne. Broggi en 500 cmc., sur Frera, a battu tous les records, à 73 km. 607 en effect.



La côte de Varese : Oscuari sur side car 500 cmc. Frera

tuant le parcours de 11 km. 900 en 9' 42". En 350 cmc., la victoire a été également remportée par Frera avec Macchi à 72 km. 048 ; Fumagalli, Ariel 250 cmc., eut l'honneur de battre Panella sur la fameuse Guzzi, la troisième au classement. En 175 cmc., le petit Alberti sur Ancora (moteur Villiers), a battu nettement Negri. Une fois de plus, donc, il a été démontré qu'il n'y a rien de mieux, pour les petites cylindrées, qu'un bon moteur deux-temps. En sidecars, Gilera sur Gilera, a battu Emilio Oscuari sur Frera. En sidecars et soupapes latérales, Felice Macchi sur Frera Résultats : 500 cmc. : 1. Broggi (Frera) ; 2. Colombo (Sunbeam) ; 3. Premoli (Ariel). 350 cmc. : 1. Macchi (Frera) ; 2. Pignolini (Frera) ; 3. Bernasconi (Frera). 250 cmc. : 1. Fumagalli (Ariel) ; 2. Bulgheroni (Ariel) ; 3. Panella (Guzzi). 175 cmc. : 1. Alberti (Ancora) ; 2. Negri (Monet-Goyon) ; 3. Saini (Miller). Sidecars : 1. Gilera (Gilera) ; 2. Oscuari (Frera) ; 3. Martinghi (Frera). Soupapes latérales : 1. Macchi (Frera) ; 2. Sambri (Gilera) ; 3. Villa (Gilera).

RALEPRE.



L'unique course française de trimoteurs eut lieu au début du mois à Nantes ; 18 véhicules en ligne, de tous les modèles courants ; voici trois concurrents au départ.

Courses de Tris

Le 3 août dernier, eut lieu à Nantes, une course de vitesse de tris à moteur, d'un type commercial. L'épreuve eut lieu sur la plage de La Bernerie, devant une affluente considérable.

Les concurrents avaient trois tours de piste à réaliser, soit 3 kilomètres. La vitesse atteinte, frisait 80.

Voici les résultats :

1^{re} série (5 CV, 500 cmc.) — 1. Chauloux ; 2. Legoff ; 3. Varin ; 4. Fleuret.

2^e série (5 CV, 500 cmc.) — 1. Dubreuil ; 2. Chauvet ; 3. Richard.

3^e série (4 CV, 350 cmc.) — 1. Mocaer ; 2. Bompol ; 3. André ; 4. Quillaud.

Finale. — 1. Dubreuil ; 2. Chauloux ; 3. Legoff ; 4. Chauvet.

Course handicap. — 1. Mocaer ; 2. Bompol ; 3. Hamard ; 4. André ; 5. Richard.

Le Circuit du Dauphiné

LE Circuit du Dauphiné, du M. C. Dauphinois, s'est déroulé avec un plein succès le 10 août. Il a, malheureusement, été marqué par l'accident mortel d'Eddoura. Un public nombreux suivit l'épreuve. Aucune défection à enregistrer et la lutte ardente.

Le classement

175 cmc. (14 tours, 74 km. 200) : 1. Hommaire (Monet-Goyon) 56' 5", moy. : 76 km. 645 ; 2. Barthélemy (Monet-Goyon), 1 h. 7" ; 3. Hermet (Dollar).

250 cmc. — (16 tours, 84 km. 800) : 1. Gaussorgues (Monet-Goyon), 54' 44" 3/5, moy. : 92 km. 942 ; 2. Douglas (Magnat-Debon), 59' 36" ; 3. Boetsch (Magnat-Debon), 1 h. 1' 10", moy. : 83 km. 160

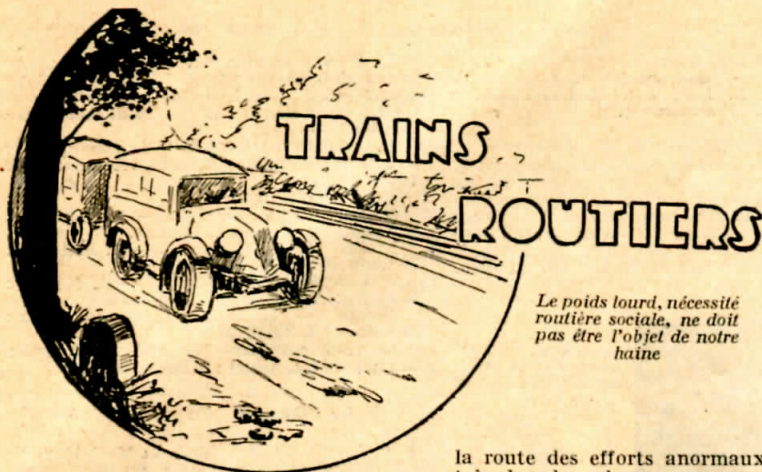
350 cmc. — (18 tours, 95 km. 400) : 1. Gaussorgues (Monet-Goyon), 53' 45", moy. : 106 km. 100 ; 2. Piscaglia (Vélocette), 55' 38", moy. : 101 km. 680 ; 3. Marseau (ind., M. C. Aubais), à un tour ; 4. Regard (Radior) ; 5. Huzel (Magnat-Debon) ; 6. F. W. Clark (New Imperial) ; 7. D'Andréa (ind., M. C. Aubais) ; 8. Gergot (Magnat-Debon).

500 cmc. — (19 tours, 100 km. 700) : 1. Francisquet (Sunbeam), 55' 59", moy. : 107 km. 890 ; 2. Boetsch (Magnat-Debon), 59", moy. : 106 km.

Sidecars 350 cmc. — (14 tours, 74 km. 200) : 1. Hommaire (Monet-Goyon), 54' 27" 2/5 ; moy. : 81 km. 753 ; 2. Groupe (Magnat-Debon).

La côte du Mont Ventoux

L'A. G. Vauclusien organise, le 24 août, avec l'A. C. Marseille et le M. C. de Vaucluse, l'escalade du Mont Ventoux. Le titre de champion d'Europe de la Montagne sera disputé et plusieurs as sont inscrits à la course du Mont Ventoux, la seule de France comptant pour ce championnat. Le record sera-t-il battu ? Il est l'apanage de Lamy qui effectua le parcours en 16' 26" 1/5, moy. 78 km. 848. La route est activement mise en état. Rien n'est négligé pour assurer le succès de la course classique du Mont Ventoux. Les engagements sont : 300 francs, voitures course ; 200 francs, voitures sport ; 100 francs cyclecars ; 50 francs, pour les motocyclettes et sidecars. La clôture des engagements a lieu le 18 août, à 24 h. à l'A. C. Vauclusien, 11, place Crillon, Avignon.



LES tarifs exorbitants des transports par chemin de fer, ont donné une nouvelle impulsion aux transports par routes. Aussi rencontre-t-on un nombre énorme de camions et de trains routiers. Nous ne pouvons qu'applaudir au développement de l'industrie du poids lourd, mais il est certain que la circulation de ces mastodontes sur des routes qui, souvent ne sont pas faites pour les recevoir, pose un certain nombre de problèmes.

Le premier, c'est celui de la chaussée. On aura beau dire, ces poids lourds sont de terribles destructeurs d'autant que certains atteignent, non seulement un poids fort élevé, mais aussi de grandes vitesses. Dans le cas des trains routiers, l'effort tracteur ne s'exerce que sur une paire de roues et il n'est pas étonnant que, dans les passages difficiles, le revêtement d'une route soit arraché. Quand une route est vraiment mauvaise, gageons que vous y trouverez les pancartes indiquant des arrêts d'autobus. Nous ne croyons pas que le problème soit insoluble, mais il faudrait étudier de très près la question de la pression exercée sur la route et de l'effort d'arrachement. Il existe des six roues, à quatre roues motrices ou des quatre roues motrices, qui certainement permettent d'éviter à

la route des efforts anormaux. Pour les très lourdes charges, pourquoi ne pas reprendre la solution si élégante du train Renard, où tous les véhicules étaient moteurs et suivaient par surcroît très exactement les traces de la première voiture.

Un autre problème, c'est celui de l'encombrement. Ce n'est pas une mince affaire que de dépasser un poids lourd, surtout sur une route étroite et poussiéreuse. Il est difficile au conducteur d'un poids lourd de bien tenir sa droite sur une route cambrée. Ici ce n'est pas le poids lourd qui doit être mis en cause, mais la route dont la formule désuète ne convient plus. La route cambrée doit disparaître. Il y a bien, par-ci par-là, des conducteurs de poids lourds qui y mettent un peu de mauvaise volonté, mais c'est l'exception. Si beaucoup ne se rabattent qu'avec hésitation, c'est qu'ils ne peuvent faire autrement et il est injuste de les agorner d'injures. Il serait également enfantin de vouloir restreindre la circulation des poids lourds qui sont absolument indispensables au développement de notre activité économique. Il faut toutefois exiger que les prescriptions du code de la route soient imposées sans défaillance. Certains poids lourds sont dans un dangereux état de décrépitude, ont une direction flottante et des freins en mauvais état. L'éclairage est souvent insuffisant. La nécessité

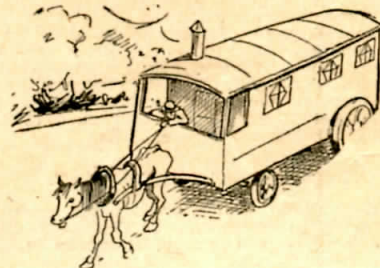
d'une police de la route, intelligemment exercée, se fait sentir. Il est certain qu'avant longtemps, les poids lourds seront tous montés sur pneumatiques. Cela est extrêmement souhaitable.

Les remorques sont souvent un danger et un récent accident survenu à Paris, en est une preuve. Le cas est encore plus grave quand on a affaire à des trains routiers comme ceux des cirques. La solution Renard serait, dans ce cas, la meilleure.

Nous ne sommes pas partisans d'une limitation de la vitesse si la question de la vitesse de la pression exercée sur le sol est bien étudiée. Il peut paraître paradoxal de soutenir que le poids lourd sera d'autant moins gênant qu'il ira plus vite, mais c'est pourtant exact. On constate que, sur une route donnée, presque toutes les voitures roulent à des vitesses très rapprochées et la preuve c'est que, même sur une route fréquentée, on est rarement dépassé et qu'on dépasse rarement d'autres automobiles. Si les poids lourds vont plus lentement que les autres véhicules automobiles, ils interrompent le courant de la circulation. S'ils sont équipés de bons freins, leur distance d'arrêt n'est pas supérieure à celle des autres véhicules et ils ne sont, par conséquent, pas dangereux.

Éliminons le plus vite possible les vieux types de poids lourds, et à cet égard, la détaxe au delà de la neuvième année n'est pas une mesure heureuse. Mais gardons-nous, sous le prétexte qu'un poids lourd nous a gênés pour passer, de condamner en bloc tous les poids lourds.

X. Y. Z.



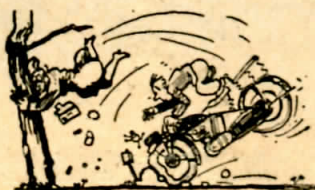
La circulaire du général Bucheton

LE général Bucheton est, on le sait, le grand chef de la gendarmerie, un chef énergique, clairvoyant, et qui s'efforce d'animer le corps qu'il commande, de lui inculquer des principes nouveaux. Il conçoit d'excellente manière le rôle de la gendarmerie ; et si tous les gendarmes de France suivaient à la lettre ses instructions, tout serait pour le mieux dans le meilleur des mondes. Nous comprenons, en effet, qu'une police de la route est nécessaire, et nous l'avons souvent réclamée. Nous demandons seulement qu'en punisse énergiquement les fautes graves, mais qu'on traite légèrement les vétilles, qu'on prévienne plutôt que de punir que le but de la police soit, non pas de dresser des contraventions, mais de veiller à la sécurité des usagers de la route.

C'est bien l'opinion du général Bucheton, et on peut dire que la circulaire qu'il vient d'adresser aux gendarmeries, donne entièrement satisfaction aux conducteurs raisonnables. Il veut, en effet, qu'on s'attache plutôt à prévenir les fautes qu'à les punir, que l'on applique le Code de la Route à tous les usagers de la route indistinctement, que l'on n'arrête pas hors de propos les con-

ducteurs simplement pour la vérification de leurs papiers, il recommande la politesse, interdit aux gendarmes de se dissimuler, etc... Bref, il donne d'excellents ordres, mais seront-ils suivis ? C'est toute l'éducation des gendarmes qu'il faut refaire et ce n'est pas une circulaire qui suffira. Ce n'est pas du jour au lendemain que les gendarmes renonceront à de vieilles habitudes, malgré leur bonne volonté. Mais enfin si ces conseils sont fréquemment renouvelés, ils finiront bien par être suivis. Nous devons d'ailleurs loyalement reconnaître que les gendarmes actuellement ont fait de grands progrès, qu'on ne sent plus chez eux d'hostilité, que s'ils commettent, en manière de contraventions, des erreurs d'appréciation, c'est rarement par mauvais vouloir.

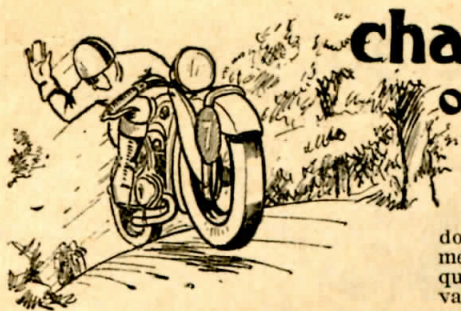
Mais le système actuel reste défectueux par son principe même. Dans la circulaire même du général Bucheton, il est dit que



l'action des postes fixes a lieu aux carrefours, dans les courbes etc... Or il est de toute évidence, que l'on ne peut poster des gendarmes à tous les endroits dangereux et qu'il faut développer la police mobile. Celle-ci n'est actuellement pas assez nombreuse et les véhicules dont elle dispose ne conviennent nullement à l'accomplissement de sa tâche. Le policier motocycliste est seul capable d'assurer efficacement la police routière. Qu'il agisse dans l'esprit de la circulaire du général Bucheton, et nous pourrions alors considérer que nous avons toutes les garanties de justice.

Après les P.P.P.

IL pensait faire la passe de 3, 1928-1929-1930 aux Pyrénées : c'est un de nos pilotes les plus courageux. Mais la « glorieuse incertitude » du sport... En traversant un passage à niveau mal entretenu, il fut déporté et, en tombant, les doigts de la main droite se trouvèrent engagés entre le rail : par l'élan, sa main fut torquée, le poignet reçut une entorse, le quatrième métacarpien brisé : sous la douleur, Carré n'a pas bronché : bon moral ! Il a tenu à rejoindre le contrôle à Ax-les-Thermes à 30 km : mais l'excellent docteur Bonnafous, l'ayant radiographié, s'est opposé à sa continuation, malgré la volonté de Carré : « Je m'inscris n° 1 pour 1931, nous téléphone-t-il de là-bas ».

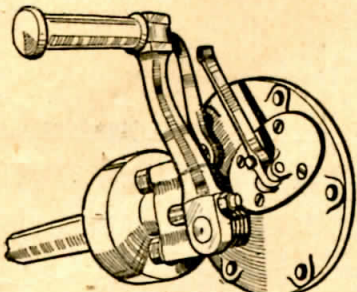


chaîne ou cardan...?

IV

Engrenages et monos

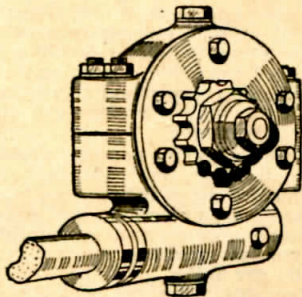
DANS un précédent article sur les accouplements élastiques, nous donnions des exemples de monocylindres à transmission par engrenages. Vieilles Renault, vieilles de Dion-Bouton, eurent des transmissions par cardan et engrenages, et pourtant leurs gros monocylindres n'avaient pas une marche particulièrement douce. Se rappelle-t-on également avant la guerre, la Sizaire de la Coupe des voiturettes avec son énorme monocylindre. Là encore, la transmission par engrenages encaissait sans mal les coups de pilon de ce mastodonte. Et on voit encore des monos F. N. à transmission par cardan. Elles ont quelque vingt ans d'existence. Le fait que F. N. a renoncé à la cardan ne signifie rien. C'est tout simplement affaire de mode. On nous dit bien que certains constructeurs ont essayé des transmissions par engrenages et qu'ils ont eu des déboires. Mais qui peut se glorifier de réaliser du premier coup quelque chose de satis-



Dans le bloc Staub, renvoi par cardan

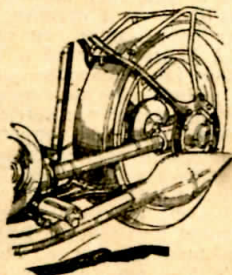
aisant ? Cela s'est peut-être produit quelquefois, mais si rarement. Il y a des transmissions par engrenages qui ont fonctionné dans des conditions beaucoup plus pénibles. Si on prend la précaution d'avoir un volant assez lourd pour régulariser la marche du moteur, si on monte également un amortisseur, si on monte des joints flexibles qui permettent à l'arbre de s'accommoder des légères flexions du cadre, il n'y a aucune raison pour que des engrenages, assez largement calculés, ne fonctionnent pas dans de bonnes conditions. Bien entendu, si on prend des engrenages microscopiques, on s'expose à des ennuis. Si le métal est mal choisi et mal traité, des ruptures ou une usure rapide seront à redouter ; mais s'agit-il là de difficultés plus grandes que celles nécessitées par la mise au point de la fabrication des chaînes. Il est indéniable qu'une transmission par engrenages ne doit pas être mise sur le marché à la légère et que de longs essais sont nécessaires. N'avons-nous pas vu, même dans la construction automobile, en particulier après la guerre et chez des constructeurs expérimentés, des ponts-arrière

dont les engrenages lâchaient fréquemment ? Ces maisons-là en ont-elles conclu que la transmission par engrenages ne valait rien ? Elles ont seulement remédié aux points faibles. Nous ne voudrions pas, pour notre part, que l'apparition des transmissions par engrenages sur notre marché fût trop hâtive. Mieux vaut que le mouvement en leur faveur fût sensiblement plus lent, mais qu'il ne se produise pas de recul. Mais, même si le monocylindre occupe quelque temps encore la première place, nous pensons que la transmission par engrenages est désirable. Le fait est qu'il y en a déjà qui sont fort bien au point, qui ont subi victorieusement de longs essais et qui n'ont contre elles que le prix un peu plus élevé de la machine. Il ne faut surtout pas attacher aux questions de prix plus d'importance qu'elles n'en ont. Bien entendu, nous ne sommes pas de ceux qui estiment normal de payer une moto quinze ou vingt mille francs. La moto ne peut être populaire que si elle est à un prix abordable. Mais ce que nous voulons dire,

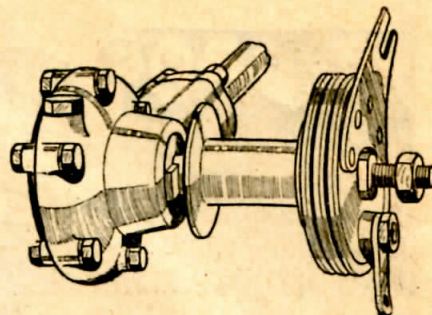


Vue arrière de la transmission chez Aleyon, en haut à droite montée sur le cadre ; ici on voit comme le démontage est aisé.

c'est que des solutions *a priori* coûteuses finissent par être réalisées à des prix acceptables. Le prix de revient peut subir des variations énormes. En admettant même que le prix de la transmission par engrenages se traduise par un écart de quelques centaines de francs, croira-t-on qu'il n'y ait pas une large clientèle pour ce genre de machines, nous devrions dire qu'il y aurait une large clientèle, si les motocyclistes avaient véritablement confiance dans les engrenages pour acheter une machine équipée de ce type de transmission. Car, c'est entre les mains des



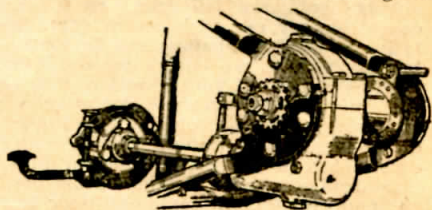
Chaise vient de sortir, pour la moto et les trimoteurs un excellent bloc avec transmission par engrenages.



Moyeu arrière de la transmission Lardy

acheteurs que repose le sort d'une nouveauté. Il ne suffit pas de réclamer à tous les échos la machine à transmission par engrenages, mais il faut l'acheter. C'est parce que le public se montre hésitant que les constructeurs n'essaient la transmission par engrenages qu'avec timidité.

Encore une fois, nous sommes les premiers à reconnaître qu'on n'improvise pas une transmission par engrenages, que ceux-ci nécessitent un montage et



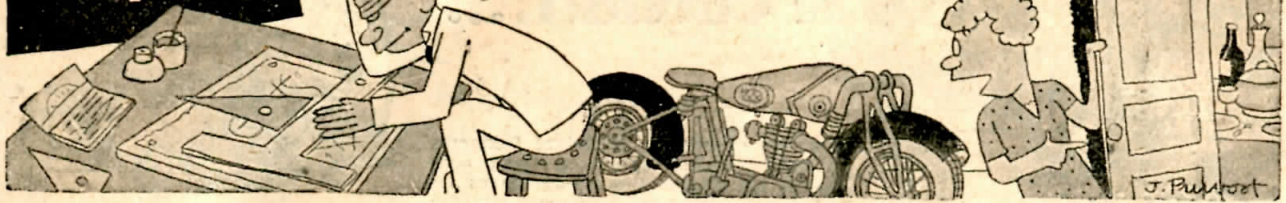
un réglage très précis, que la suppression du ronflement peut être difficile, qu'il faut veiller aux réactions latérales, à l'étanchéité, etc., mais ces difficultés nécessitent seulement des études et ne doivent pas être considérées comme insolubles. Il ne faut pas croire que les engrenages soient nécessairement fragiles. Pour ne prendre d'exemple que dans la construction motocycliste, ne voyons-nous pas les engrenages d'un bloc-moteur encaisser tous les à-coups ? Les engrenages du couple conique seront beaucoup moins éprouvés.

Il est donc possible de réaliser une transmission arrière même avec un monocylindre, il suffit de vouloir étudier la question avec un désir sincère d'aboutir, et non, en quelque sorte, par acquit de conscience. La transmission par engrenages est, quoi qu'on dise, un progrès sur la transmission par chaînes. Elle nous délivrera du cauchemar qu'est le nettoyage de la chaîne. Le seul soin qu'elle demandera, c'est, de loin en loin, l'introduction d'un peu d'huile.

Il ne s'agit pas de faire disparaître d'un seul coup la chaîne du marché, car il serait lamentable de voir les fabricants de chaînes privés du bénéfice d'un long effort, et nous redouterions l'apparition de transmissions insuffisamment étudiées et éprouvées. Nous n'avons nullement la prétention de diriger l'évolution de la construction motocycliste. Nous savons seulement que le public actuellement réclame une transmission par engrenages, et attend seulement pour acheter, que des preuves de sa valeur. Si les constructeurs affrontent énergiquement les épreuves de régularité et les courses, ils feront une démonstration qui déclanchera la vogue des transmissions par engrenages. Il ne faut d'ailleurs pas se dissimuler que l'étude de ces transmissions est activement poursuivie à l'étranger, et que nous ne devons pas nous laisser distancer.

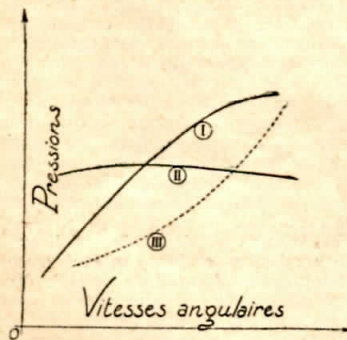
H. P. B

La page du technicien



Sur la puissance maximum et le rendement thermique des moteurs

Le compresseur n'a pratiquement été utilisé jusqu'ici que pour le gavage du moteur, par l'accroissement de la pression à l'admission. Il est une autre façon de monter : sur l'échappement où il fonctionne alors non plus comme compresseur, mais comme une pompe extrayant les gaz brûlés ; cette disposition est particulièrement favorable à l'accroissement de la puissance. Il faut, en effet, considérer que, malgré le retard donné à la fermeture de l'échappement, la chambre d'explosion est encore remplie des gaz brûlés. Ceux-ci vont se mélanger aux gaz frais durant la course d'admission, réduisant ainsi le volume susceptible d'être introduit. La charge du mélange carburé est, en outre, réduite par la dilatation qui résulte de la température des gaz non évacués. On comprend donc les avantages d'une bonne extraction des gaz brûlés ; cette évacuation se produit



Courbes de pressions de refoulement.

La caractéristique de pression de refoulement à l'aide d'un compresseur volumétrique peut croître linéairement comme l'indique la courbe I. La courbe II indique la courbe des pressions avec le même type de compresseur, mais ayant une capacité volumétrique différente.

La courbe III indique la variation des pressions de refoulement avec un compresseur centrifuge.

d'ailleurs sous l'effet d'une détente qui assure un abaissement de la température des gaz, en même temps qu'une grande augmentation de leur vitesse dans la conduite d'échappement. L'abaissement de la température des gaz en fin d'admission qui en résulte, permet en outre de reculer la limite du taux de compression correspondant à l'apparition de l'auto-allumage. Il faut encore remarquer que l'allumage se produit au sein d'un mélange air-essence beaucoup plus homogène.

Lorsqu'un moteur a pris sa température de régime, les gaz sont, dans la majorité des cas, trop chauds pour assurer la marche la plus souple et la plus régulière qu'il soit possible d'obtenir. Il faut d'ailleurs s'entendre et bien préciser ce point ; le réchauffage dans la

conduite d'admission est le plus souvent utile puisqu'il permet la vaporisation des gouttelettes d'essence en suspension dans le mélange air-essence, mais il est inutile d'apporter un supplément de chaleur dans le cylindre comme le font les gaz brûlés. Les moteurs actuels, à turbulence et à haute compression, s'en accommodent d'ailleurs mal. Il est indéniable que, pour avoir de bons départs et éviter des condensations exagérées, l'extracteur devrait être débrayé ; l'embrayage ne devant avoir lieu que lorsque le moteur serait suffisamment chaud. Des essais ont été exécutés par M. Wasseige, directeur de la maison Farman, le « compresseur » faisant le vide dans un réservoir communiquant avec la tuyauterie d'échappement du moteur ; il en résultait un gain de puissance de 25 %, le vide étant maintenu à 380 m/m de mercure. La possibilité de l'augmentation des taux de compression permettrait en outre un notable accroissement du rendement thermique.

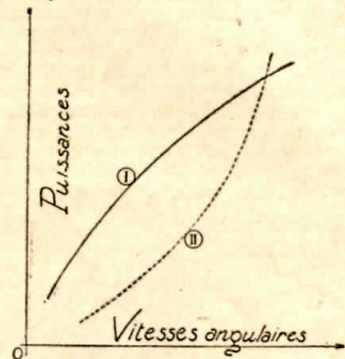
On voit, par cette nouvelle application du compresseur, qu'il eût été possible d'augmenter encore la puissance massique des moteurs, en disposant non seulement un compresseur assurant la suralimentation, mais un second permettant l'extraction des gaz brûlés.

L'évacuation des gaz peut être également obtenue par une chasse d'air comprimé, mais le premier procédé nous paraît préférable en ce qui concerne les moteurs à explosion. Notons, en passant l'analogie qui existe entre le système de l'extraction et la condensation sur les machines à vapeur.

Le système de balayage paraît plus approprié dans le cas des moteurs Diesel (turbo-soufflantes de Rateau fonctionnant sous l'action des gaz d'échappement et permettant d'augmenter notablement la puissance massique). Il y aurait d'ailleurs, pour les moteurs Diesel, toute une étude particulière à exposer par suite de la différence du mode d'introduction du combustible dans les cylindres. L'augmentation de la puissance massique sur les Diesel est d'ailleurs la première condition à réaliser pour rendre leur application possible à l'automobile et à l'aviation. Il faut toutefois remarquer que la question des gaz brûlés n'a pas sur ces moteurs la même importance que sur les moteurs à explosion. En effet, le rapport volumétrique de compression est toujours notablement plus élevé sur les moteurs à combustion interne, et la chambre de combustion est en conséquence proportionnellement plus réduite. Pour profiter d'un rendement thermique satisfaisant, il faudra d'ailleurs avoir recours à de très hautes compressions (15 et même 20, sur les moteurs Diesel en construction ou en projet) ; à cette condition on arrive

à dépasser largement les valeurs atteintes sur les moteurs à explosion ; en outre on arrive au kilogramme par cheval, ce qui est tout simplement remarquable.

Pour se rendre compte de l'utilisation des calories fournies à un moteur par le mélange combustible, il est bon de dénombrer celles qui ont été transformées en travail et celles qui ont été évacuées par l'échappement ou ont traversé les parois du cylindre et la culasse. On est ainsi conduit à l'établissement du bilan thermique du moteur.



Comparaison des courbes de puissance obtenues sur le même moteur à l'aide des deux types de compresseur : volumétrique et centrifuge. On remarque que les deux courbes se coupent au point P à partir duquel la puissance devient supérieure avec le compresseur centrifuge. Pour l'extraction des gaz brûlés le type volumétrique s'impose.

M. Planiol a imaginé une méthode de détermination donnant des résultats satisfaisants et basée sur la variation des chaleurs spécifiques en fonction de la température des gaz :

| | |
|-------------------------|--------------|
| Pertes à la paroi | 254 calories |
| Echappement | 1.103 — |
| Pertes de travail | 141 — |
| Travail utile | 635 — |

2.133 calories

Ces chiffres sont relatifs à la production d'un cheval-heure effectif, correspondant à la transformation en travail de 635 calories. On voit que les pertes par l'échappement sont plus de quatre fois plus importantes que celles traversant les parois et la culasse. La perte réelle à la paroi est donc très faible ainsi que nous l'avons toujours soutenu. Sur un moteur de course par suite de la détente rapide consécutive à la grande vitesse de piston, les résultats ne seront pas inférieurs à ceux donnés ci-dessus et l'argument présenté sur le désavantage de la faible cylindrée unitaire n'a plus grande valeur, la différence ne justifiant pas de le faire entrer en ligne de compte.

F. DEB (1)A

à travers le monde

La Coupe militaire des Alpes en Italie

Nos lecteurs se rappellent certainement l'article dans lequel Sexé nous décrivait cette épreuve de tourisme allemande où la Reichswehr avait envoyé plus de 80 participants militaires. Notons, entre parenthèses, que les impressions de notre collaborateur ont été très commentées dans la presse d'outre-Rhin.

Ainsi que nous l'avons signalé ici, plusieurs fois, les autorités militaires italiennes, elles aussi, se préoccupent très fort de développer rapidement l'emploi intensif de la motocyclette dans l'armée.

La photographie et la description de l'épreuve militaire dite Coupe des Alpes, que nous devons à l'obligeance de notre confrère *Motociclismo*, caractérise bien « l'esprit ultra-moderne » pour citer ses paroles, qui anime sur ce point le commandement transalpin.

On remarquera que l'épreuve italienne était purement militaire, que les motocyclistes délégués des régiments concouraient strictement entre eux et sur le même type de machine, la « Guzzi ».

Nous croyons, pour notre part, que la méthode allemande de simple participation à des épreuves civiles est bien préférable, car elle permet, avec le minimum de dépenses, des comparaisons plus instructives entre machines et conducteurs civils et militaires, avec la même émulation sportive.

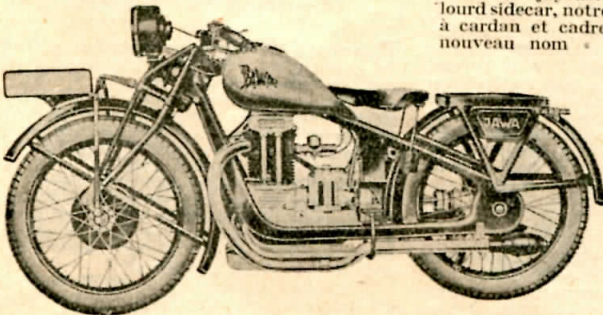
Quoi qu'il en soit, ces exemples venant de l'étranger doivent attirer l'attention des « sphères » compétentes.

La Coupe militaire des Alpes dura une semaine, du 10 au 17 juillet, et se disputa, sous forme d'épreuve de régularité, avec un parcours quotidien d'environ 400 kilomètres. Vaste tour du nord de l'Italie, se terminant à Rome et empruntant de mauvaises routes et escaladant tous les cols.

Nous ne nous préoccupons point des équipes automobiles qui comprenaient 9 torpédos « Fiat » et 13 camionnettes « Spa », mais seulement du « détachement » des 13 Guzzi « 500 cmc. et des 2 tris « Guzzi ».

Les conducteurs en étaient des soldats délégués (à la suite d'éliminations) par les divers centres automobiles italiens.

Le départ eut lieu à Fiume, le grand port à la frontière yougoslave. Des zigzags compliqués menèrent les motocyclistes militaires à travers les labyrinthes des vallées alpines par les grands cols du Pordoi, du Selvio, avec étapes à Turin, Milan, Vérone, etc.



La « Jawa » tchéco-slovaque

Des 13 partants, 12 arrivèrent à Rome. Il n'y eut à déplorer qu'un seul abandon et un seul accident. Le ministre de la Guerre, le général Gazzera, était au contrôle d'arrivée, et félicita le vainqueur, le soldat Della Fusine, qui totalisa le plus de points.

Les contrôleurs et les chronomètres étaient des officiers.

Grâce à la victoire de son délégué, la Coupe des Alpes revient au centre de Udine.

Motos

Tchéco-Slovaques

Le Tchéco-Slovaque avait envoyé aux Six-Jours Internationaux, une équipe de trois coureurs que dirigeait le vétérinaire de ce genre d'épreuves Stokuc.

Victime d'une erreur de parcours, il arriva quelques minutes trop tard, après la fermeture du dernier contrôle ! le dernier jour !! à Grenoble !!! Melzer, malgré des bûches nombreuses, termina ; Vychodil, sur la très intéressante « Praga B. D. », fut éliminé dès le premier jour.

Cette motocyclette de 500 cmc. à bloc-moteur est extrêmement intéressante.

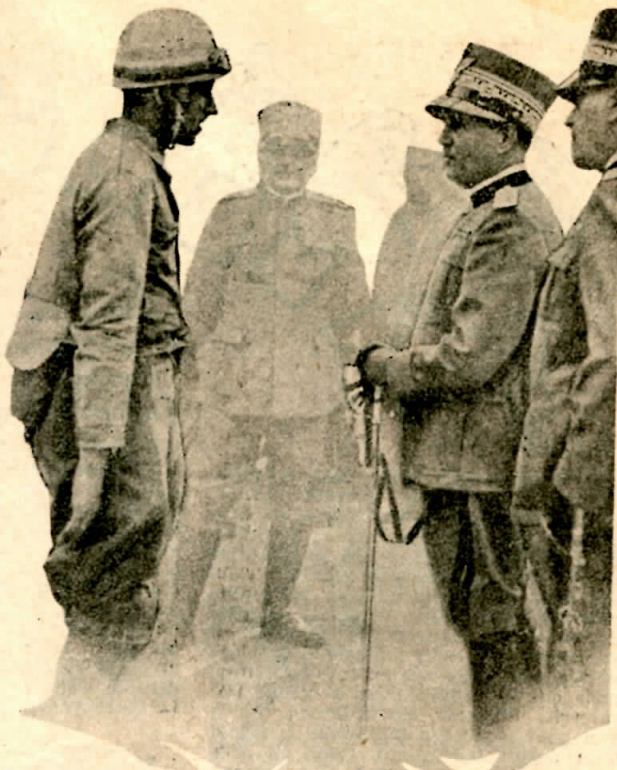
La culasse, à un seul échappement, comporte deux soupapes commandées par un double arbre à cames en tête. Cette réalisation, assez répandue en pratique automobile et aéronautique, n'a guère été employée, pour les motos, que par Le Vaek sur certains

« Jap » des records et par « Bianchi », en Italie pour ses très rapides 350 cmc. Praga construit également une curieuse 350 cmc., dont le cadre en tôle embouti, loge un bloc-moteur placé transversalement, transmission par cardan. L'arbre à came est également en tête.

Nous avons rencontré, accompagnant l'équipe tchéco-slovaque, une vieille connaissance de Prague : il pilotait une remarquable « combinaison », toute chromée et émaillée rouge, qui faisait sensation aux terrasses des cafés... Nous avons reconnu, sous ces joyeux couleurs attelée, à un lourd sidecar, notre vieille amie la « Wanderer » à cardan et cadre embouti, cachée sous un nouveau nom « Jawa » (la Jawa comme disait Naas !) et camouflée d'un réservoir en selle.

Une usine tchèque a acheté à Wanderer tout l'outillage de presse et de machines-outils nécessaire pour construire ce modèle. Elle l'a encore sensiblement amélioré, et la « Jawa » connaît en ce moment, en Tchéco-Slovaquie, le plus vif succès commercial.

On se rappelle quelle brillante démonstration la « Wanderer Jawa » fit en France dans la seule



Le soldat Della Fusine vainqueur de la coupe des Alpes est félicité par le ministre de la Guerre italien à l'arrivée à Rome.

épreuve à laquelle elle prit part. Le toujours souriant Texier fit le parcours sans toucher à quoi que ce soit. « Ils m'ont bien donné la machine, m'avait-il dit au départ, mais pas la notice avec la manière de s'en servir ! alors ? »

Il n'eut pas à se servir du moindre outil ! (Sauf pour changer un guidon rompu dans une bûche ! Que n'avait-il un guidon souple !)



CALENDRIER INTERNATIONAL

Les Grands Matches

- 15 Match Belgique-Angleterre (U. M. Liège).
- 15-16-17 Paris-Bruxelles-Luxembourg (M. C. France).
- 16 Grand Prix Brooklands (S. M. C. R. C.).
- Match Belgique-France (U. M. Liège).
- 17 Match Hollande-Belgique (R. M. C. Liège).
- 18 Match Luxembourg-Belgique (U. M. Anvers).
- 19 Match Belgique-Italie (U. M. Liège).
- 20 Match Suisse-Belgique (U. M. Anvers).
- 24 Côte de Tatra-Pologne (Championnat de la Montagne) (M. C. Varsovie).

EN BELGIQUE

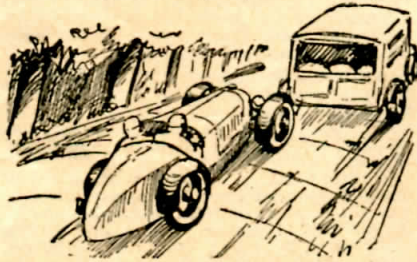
- 15 Courses Hippiques Sivry (A. M. C. Beaumont).
- Grottes de Han (A. M. C. Wavre).
- 15-16 A Casterlé (A. M. C. Hesbaye).
- 15-16-17 A Verdun U. M. Namur).
- Réservé (A. M. C. Beaumont).
- A Verdun (M. C. Couilletois).
- 17 Exposit. Anvers (M. C. Binche).
- Exposit. Anvers (A. M. C. Wavre).



C'est une méthode qui tend à devenir criminelle de maintenir le "cambre" sur les routes : beaucoup d'accidents lui sont imputables.

Si tout le monde tenait bien sa droite, que d'accidents seraient évités. Nous voyons au contraire trop de conducteurs se tenir obstinément au milieu de la route et refuser de se rabattre sur la droite pour faire place à celui qui veut les dépasser. C'est particulièrement le cas des véhicules les plus encombrants, autocars ou camions. Il en résulte que non seulement la place laissée pour le passage est trop restreinte, mais que la visibilité est bouchée. Par surcroît, le bruit assourdissant qu'ils font peut empêcher d'entendre le signal d'un automobiliste qui vient en sens inverse. Que de gens, dans des virages, tiennent leur gauche pour garder la corde, et que de collisions ont été le résultat de cette malheureuse pratique. D'autant que trop de conducteurs se croient seuls sur la route ne prévoient nullement l'obstacle qui peut surgir, et négligent d'avertir de leur approche; leur négligence est incroyable et faute d'une police efficace, n'est jamais punie. Négligence, disons-nous, plutôt que mau-

vaise volonté, car il est difficile d'admettre que l'on puisse volontairement commettre un double attentat et contre les autres et contre soi-même ! Il doit donc y avoir une raison consciente ou non à cette attitude. Il n'y a pas lieu de la chercher bien loin : c'est la cambrure de la route, combinée au mauvais état de la bordure de la route. L'automobiliste qui veut tenir sa droite, doit fournir un effort continu et qui peut être considérable dans le cas d'un poids lourd. Le motocycliste lui, a peur du dérapage.



Un peu de tout

Gilbert est remis

ME voilà de retour à Paris. Je ne suis pas remis de ma chute assez sérieuse, la commotion m'ayant beaucoup déprimé et surtout très gêné la vue que je n'ai pas encore complètement retrouvée. Avant de quitter Libourne, je suis allé voir ma machine, j'ai tout retrouvé excepté mon casque Amo, que personne n'a vu. Si par l'intermédiaire de *Moto Revue*, il pouvait se retrouver, je serais très heureux. Je suis navré de mon accident arrivé je ne sais pas encore comment, je n'ai aucun souvenir de ce qui a pu se passer.

La moto contre les grands express européens

Non ! ce n'est pas à un passage à niveau ouvert au mauvais moment ! que la supériorité écrasante ! de l'un sur l'autre a été démontrée.

— Nous recevons de Copenhague une carte d'un de nos fidèles lecteurs, M. Chaping, pianiste, qui effectue depuis deux ans tous ses déplacements professionnels à moto : L'hiver à Nice, le printemps à Biarritz, il s'en va très tranquillement à Copenhague, ou aux bords de mer suédois d'en face remplir ses engagements pour la saison estivale.

Et, se rappelant au souvenir d'un de ses camarades parisiens, Gilletiste comme lui et grand admirateur du Danemarck, il l'invite à un verre d'acquavit à son prochain passage au long de la Baltique, que ce touriste décrit avec enthousiasme, dans nos colonnes.



DE nombreux lecteurs nous adressent des manuscrits de leur conception : s'il y a dans le tas de remarquables textes, il y a aussi, par contre, de plus remarquables sottises. Il ressort que nous ne pouvons, ainsi que nos confrères, envisager un accroissement de nos frais généraux, par le retour de tous ces manuscrits inutilisables ou inutilisés. De plus, l'envoi à un journal d'un manuscrit l'est toujours aux risques de l'expéditeur ; enfin, la formule traditionnelle : *les manuscrits non insérés ne sont pas rendus*, est aussi en honneur dans nos publications. Cependant, pour montrer que *Moto Revue* est la grande famille qui veut contenter tout le monde, nous publierons succinctement ici régulièrement les indications des manuscrits sérieux reçus, soumis à notre comité de rédaction et susceptibles (ou non) d'être pris en considération et insérés : ce sera l'unique réponse aux lettres qui, sans cesse, nous arrivent sur ce cas journalier. Donc, expéditeurs de manuscrits, conservez-en le double : rien ne vous sera réexpédié, inséré ou non et lisez la liste des envois reçus :

Envois reçus

Griffet (Montrec), Mecknès ; X... (Paysan du Danube), *Superbe occasion* ; Gournard, Sauvée par le sport ; Braquemont, *Rouge aux lèvres* ; Squirrel (Torrès), *Cette bonne tante* ; Astoul, *Moto de Jantou* ; Besson, *Malin et demi* ; Theillac (Hurluberlu), *Motard-Sancho, Querelle* ; Anonyme (Lille),

Dans les virages à gauche, qu'on devrait prendre à l'extérieur, on a la fâcheuse impression qu'on va chavirer ou déraiper, et ainsi aller, comme on dit, dans les décors. Il y a encore sur nos routes un trop grand nombre de virages inclinés à contre-sens et où plus d'un conducteur inexpérimenté ou imprudent s'est trouvé déporté. Beaucoup trop de personnes n'ont à aucun degré le sens de la route et des limites qu'imposent à la vitesse les caractéristiques de la route. Par temps humides, les circonstances sont plus défavorables encore et le revêtement de certaines chaussées, s'il nous épargne des secousses, risque, par temps humide, de provoquer des dérapages. Quand on double une voiture, la cambrure de la route est également une gêne. Cela est particulièrement sensible avec un sidecar attelé à droite et vide. Il arrive même qu'un débutant sidecariste voulant conduire un sidecar comme une moto solo, essaie, inconsciemment de redresser la machine en amorçant un virage vers la gauche et se sente entraîné vers les bas-côtés. Il est donc certain que la cambrure des routes constitue un grave danger et particulièrement dans les virages. Nous n'avons pas qualité pour discuter de son utilité au point de vue de la conservation des chaussées. Est-elle utile avec les nouveaux revêtements imperméables, comme elle l'était pour les chaussées en macadam ? A l'étranger, les routes sont plates et ainsi la sécurité est plus grande. Ces chaussées seront-elles moins durables que nos routes cambrées. Formons donc des vœux pour qu'on trouve un système de revêtement qui ne soit pas dérapant par temps humide, qui ne nécessite pas un système d'écoulement des eaux et aussi permette de supprimer la cambrure. Et réclameons instamment l'aménagement des virages, entrepris d'ailleurs sur un certain nombre de routes fréquentées.

Je veux une moto ; Sardou, *Reflexions* ; Jean Gascogne (n'a envoyé que la 1^{re} partie), *Revente* ; O. Mureau, *Entretien routier* ; Valentin (avec documents), *Le Cyclocar* ; Palau, *Traditions* ; Bem, *Ma moto*.



Courrier en instance à notre secrétariat

ONT une communication à leur disposition à notre secrétariat, qu'ils pourront retirer le jour à leur choix : Naas de chez Gnome-Rhône (lettre) ; Escargot M. C. (petit colis) ; Boell Robert (une lettre et un colis).

La motocyclette et la douane

BEAUCOUP de douaniers sont motocyclistes maintenant. Et *Moto Revue* a, parmi eux, de fidèles lecteurs...

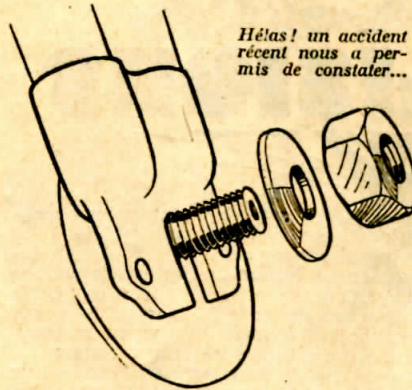
Notons, avec plaisir, dans le programme de réforme douanière élaboré par le Syndicat des fonctionnaires des Douanes, le projet d'organisation d'une sûreté douanière très mobile et bien outillée, avec des équipes volantes et des motos rapides. Voici l'avis des experts et des intéressés en la matière. Qui douterait de l'utilité de la moto, maniable, peu visible, passant partout, en forêt, en montagne, par les sentiers de contrebande !! pour la surveillance des frontières ?

Souffignons, également, le vœu du personnel que la douane ne soit plus l'organisme routinier, taquin, gaspilleur de son temps et du temps de ses clients, mais devienne la porte accueillante du pays ! — Ainsi soit-il !!

Progrès et sécurité

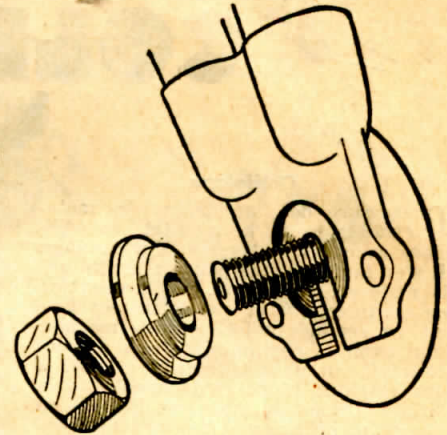
ON nous signale un lamentable accident dans lequel un motocycliste a trouvé la mort. En pleine vitesse, à la suite d'un choc, l'axe de la roue avant s'était dégagé des pattes de la fourche et la roue vint se coincer contre le garde-boue d'où la chute fatale. Nous avons depuis examiné quelques machines et trouvé que, malheureusement, ce cas n'était pas isolé et que la fixation de la roue avant de certaines motos, même très rapides, laissait à désirer, que l'axe était simplement maintenue sur des pattes ouvertes par un épaulement d'une part et un écrou. Certes le devoir de tout bon motocycliste est de vérifier le serrage des écrous à fréquents intervalles. Toutefois, sur mauvaise route, les écrous se desserrent rapidement et il faut d'autre part, compter sur la négligence des conducteurs.

On ne peut bien entendu pas songer à employer un axe simple et des pattes fermées puisque, d'une part, un hercule lui-même ne pourrait écarter les fourreaux de la fourche et que démonter un de ceux-ci est un travail assez long. D'autre part, il ne peut y avoir de sécurité que si l'axe ne peut quitter la fourche même si les écrous sont partis. Assurément il se produira un flottement mais dont on pourra s'apercevoir dès que l'écrou commencera à se desserrer. On ne risquera plus l'accident, qui avec les pattes ouvertes est possible dès que l'écrou est légèrement desserré. Il n'y a qu'une ressource, c'est la roue à broche qui est non pas seulement d'un démontage plus aisé, mais qui nous offre toute garantie de sécurité. Certes,

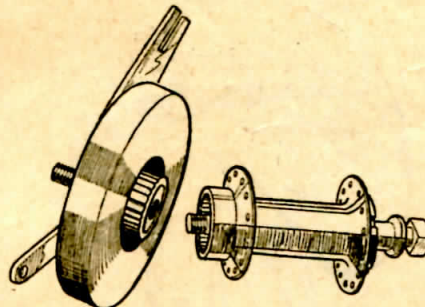


Hélas! un accident récent nous a permis de constater...

Montage trop courant de la roue avant : le danger dans un trou est indiscutable : on doit vérifier, en cas de tel montage, tout jeu à ce sujet.



Ce que tous les constructeurs devraient étudier : une rondelle de sécurité dont le méplat s'encastré dans le logement circulaire prévu : aucun soulet en pareil montage : les quelques secondes de supplément de travail occasionné en cas de démontage, valent bien une vie humaine.



Le moyeu à broche a tendance à s'imposer.

emporter une roue de rechange qui évite des réparations fastidieuses sur le bord de la route.

La roue amovible à broche, avec de grands papillons dispense d'ouvrir la trousse à outils pour y chercher une clé. On n'a plus aucune excuse pour se dispenser de vérifier le serrage. Et même si on est assez négligent pour ne pas le faire, du moins on se trouve à l'abri d'un grave accident.

J. MELLIER.

Le stationnement

IL fut un temps où les municipalités mettaient un plaisir quasi-sadique à persécuter les malheureux automobilistes qui désiraient arrêter leur machine sur la voie publique : tout stationnement était rigoureusement interdit. La sanction était l'inévitable procès-verbal, si cher aux maires de province. Aujourd'hui, heureusement tombée en désuétude, cette pratique prend une nouvelle forme sous les espèces de taxe de stationnement prélevée à raison du dépôt dans des lieux appelés, avec plus ou moins de raison, « pères ».

Nous voudrions essayer d'éclairer la religion des usagers sur les problèmes que soulève le stationnement d'un véhicule sur la voie publique.

Toute la question repose sur deux arrêtés du Conseil d'Etat. Cette haute juridiction établit une distinction rationnelle entre le stationnement et l'arrêt. Le stationnement ne peut être interdit d'une façon générale et abstraite sur tout le territoire d'une commune, mais le maire, en vue de sauvegarder la sécurité générale, peut prendre un arrêté l'interdisant dans certaines rues ou places déterminées. En outre, il peut affecter certains emplacements au dépôt gratuit ou payant des véhicules. Nous attirons particulièrement l'attention sur ce fait, à savoir que, lorsqu'un parc de stationnement payant est établi, du fait que l'usager a acquitté le montant de la taxe et a reçu

son ticket, la commune ou le concessionnaire sont responsables des détériorations ou du vol qui peuvent advenir au véhicule objet du dépôt. C'est là une chose dont bien peu semblent se soucier, du moins si nous retirons une voiture d'un parc et surtout l'humeur accommodante de ceux dont le véhicule a été « emprunté » pour quelques heures ou quelques jours et trouvé à des centaines de kilomètres du lieu de l'emprunt ». Il est à souhaiter, dans l'intérêt de tous, que, dans de semblables organisations, la surveillance soit effective et que le préposé ait un rôle plus étendu que celui qui consiste à percevoir la taxe !

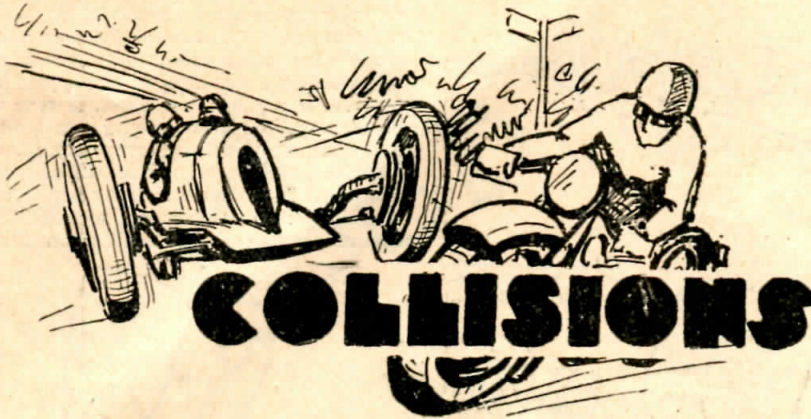
L'ARRÊT ne peut être en aucune façon interdit et ne peut donner lieu à la perception d'aucune taxe. Ici il y a donc liberté complète pour l'usager, mais cette licence est pleine de surprises. Où finit l'arrêt, où commence le stationnement ? Nous croyons pouvoir dire qu'il y a là une simple question de fait. Il nous semble

abusif de baptiser arrêt l'immobilisation d'une moto pendant trois quarts d'heure devant la terrasse du café où son propriétaire déguste force cocktails ; il paraît exagéré d'assimiler au stationnement quelques minutes d'immobilité. Nous pourrions citer le nom d'un de nos plus grands et plus sportifs constructeurs d'automobiles qui s'est vu gratifié d'un procès-verbal pour avoir arrêté quelques instants sa somptueuse voiture sur la place d'une ville du Midi. Il est hors de doute qu'on ne peut exiger d'un agent de police la subtilité d'un conseiller d'Etat, aussi, dès que l'arrêt dépasse le temps nécessaire à l'embarquement ou au débarquement d'un passager, est-il possible qu'un fonctionnaire trop zélé voit là matière à contravention. Nous ne citerons que pour mémoire l'arrêt résultant d'un cas de force majeure, tel que, accident, panne d'essence, crevaisson. Dans une telle situation jamais les éléments constitutifs de la contravention ne se trouvent réunis.

QUELQUE libérale que soit la jurisprudence du Conseil d'Etat, on peut juger qu'il y a encore place pour des tracasseries dont nos motocyclistes peuvent être les victimes. Ajoutons qu'il n'est peut-être pas très prudent de jeter tout de go à l'agent verbalisateur : « Je ne stationne pas, je m'arrête » celui-ci, mal informé, pouvant ignorer cette subtile distinction et croire que le contrevenant ou prétendu tel, se paye sa tête, ce qui est mauvais à tous les points de vue.

Henry P. BOURJADE.





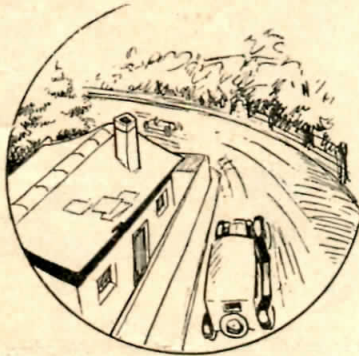
Collisions

BEAUCOUP des accidents de motocyclette sont le résultat de collisions avec des voitures et des camions. Il n'en faut pas plus pour prétendre que la moto est dangereuse, que la direction en est incertaine et que le motocycliste est en somme projeté par sa machine sans avoir la possibilité de se redresser. Il serait un paquet humain attaché à une machine fatale et incapable de la diriger. Quand la moto est montée en tansad, on affirme que la présence du passager donne du ballant à la machine et qu'il est impossible dans ces conditions de suivre une trajectoire rectiligne. Ce sont là des balivernes.

De tels accidents ne sont nullement imputables à la machine mais au conducteur ou aux autres usagers de la route. On remarquera tout d'abord que beaucoup de ces collisions se produisent la nuit. Trop de motos n'ont qu'un éclairage insuffisant et ainsi un obstacle mal éclairé ne peut être aperçu que trop tard. Fort heureusement, le temps n'est plus loin où les motos seront livrées d'office avec un éclairage électrique puissant. L'éblouissement par les phares d'une voiture venant en sens inverse est également des plus dangereux. Mais la moto en elle-même n'a rien à voir à cette affaire. Des collisions ne se pro-

duisent-elles pas dans les mêmes conditions entre voitures automobiles ?

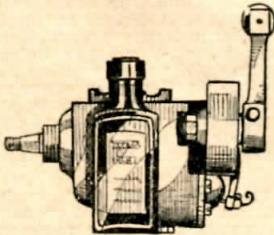
Il faut avouer aussi que trop de motocyclistes se laissent griser par la vitesse et perdent le sens des réalités. Cette expression de griserie de la vitesse fait hausser les épaules aux vieux motocyclistes qui à toutes les allures conservent le contrôle de leur personne et de leur machine, mais pour les débutants et les conducteurs nerveux, cette ivresse existe réellement. Elle les entraîne à courir des risques inutiles et à oublier tous les dangers de la route. Mais qu'y peut la motocyclette elle-même ? Et d'ailleurs,



Nos Agents

Graphitez vos chaînes

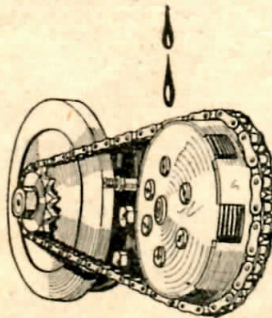
QUE de lettres nous recevons de nos lecteurs sur le graphite. Patience ! vous serez amplement servi sous peu ; aujourd'hui,



Le Collographol, une fois dans votre boîte de vitesses...

nous vous présentons en prime le Collographol, le flacon-dose de lubrifiant graphite colloïdal qui va vous permettre d'avoir enfin une sécurité absolue de marche ; en employant

un peu de graphite avec votre huile de graissage, vous déposez, en effet, une sorte de pellicule sur le métal qui ne connaît aucune rupture par suite de sa ténuité extrême ; de très loin en très loin, vous opérez une potion à votre moteur. Quant à vos chaînes, voilà enfin le produit rêvé qui vous supprimera l'usure prématurée et les ruptures imbéciles sur la route. Enfin, il est nécessaire d'en mettre aussi une dose dans votre boîte de vitesses qui est délicate malgré sa solidité proverbiale. Allons, graphitez !



Avec la graisse graphitée Kervoline, plus de rupture de chaîne.

les automobilistes sont-ils exempts de cette sensation ? Ils doublent sans s'assurer que la route est libre, prennent des virages à gauche, ne prévoient pas qu'une vache peut sortir d'un champ ou un autre véhicule déboucher d'un croisement. Mais il est évidemment ridicule de s'en prendre à la motocyclette de ces imprudences et de ces maladresses. On construit des machines si parfaites qu'elles répondent d'une manière absolue à la volonté de leur conducteur. Que peut-on exiger de plus ? Si un mécanicien de chemin de fer brûle les signaux et qu'un accident se produise, en rend-on coupable la locomotive, tout comme les anciens qui inculpaient de meurtre non seulement le meurtrier mais l'arme du crime ? Cela est évidemment absurde et avant de publier des commentaires ridicules sur la motocyclette dangereuse, les scribouillards de certaines feuilles de choux ne devraient-ils pas réfléchir un peu.

Mais la moto dangereuse c'est le thème du jour, celui qui fait pâmer d'aise M. Joseph Prudhomme ou sa réincarnation moderne, quand, le pince-nez de guingois sur un nez rubicond, il lit son journal et se sent envahir par une béate somnolence.

Encore une fois, il n'y a pas de motocyclette dangereuse, mais des motocyclistes imprudents, des automobilistes maladroits, des charretiers ivres, des piétons distraits. La moto est parfaitement docile et va exactement où la conduit son cavalier. On peut même dire que, dans une circonstance critique, elle permet, grâce à son faible encombrement, à son accélération merveilleuse et à sa maniabilité, elle est l'engin qui permet le mieux de se tirer d'affaire.

Comme il faut néanmoins tabler sur le pis et compter sur la faute d'autrui et même sur une étourderie personnelle, on devrait se faire une règle de porter un casque protecteur. Que d'accidents mortels n'auraient eu que des suites anodines si on avait observé cette simple précaution. Il y a d'ailleurs des casques protecteurs fort élégants. Un bon casque protecteur est la meilleure garantie que nous puissions avoir contre les accidents graves.

Un tri-moteur

LA Maison Bealé recherche un conducteur de tri-moteur, ayant grande expérience.

S'adresser directement.

Lâche anonyme

DEVONS-NOUS infliger ce qualificatif au charmant jeune homme qui signe Larty, qui nous demande des renseignements urgents sur quatre marques de motos et qui oublie de donner son adresse ?

Logique

LORSQUE vous êtes souffrant, sans savoir au juste ce que vous avez, il est préférable de demander l'avis de votre docteur plutôt que celui de votre tailleur. Votre garagiste est au courant de tout ce qui se fait au point de vue automobile, ne craignez pas de lui demander ce qu'il pense du nouveau « Dunlop Fort ».

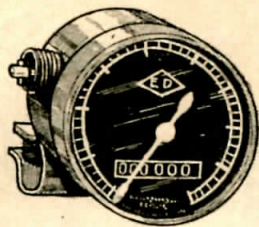
Précisons

A LA suite de notre article sur l'éclairage électrique, précisons que les projecteurs Marechal qui équipent les motocyclettes sont : le Standardcode n° 35 et le Trilux n° 146.



LE COMPTEUR E. D.

Il n'y a pas beaucoup de marques d'indicateurs de vitesse, aussi nous n'avons pas souvent l'occasion de donner des aperçus sur les nouveautés, dans cet ordre de méca-



Le type sans journalier et son système d'enregistrement latéral.

nique. La faveur qui se manifeste en ce moment en faveur du Compteur E. D., nous autorise à en dire quelques mots.

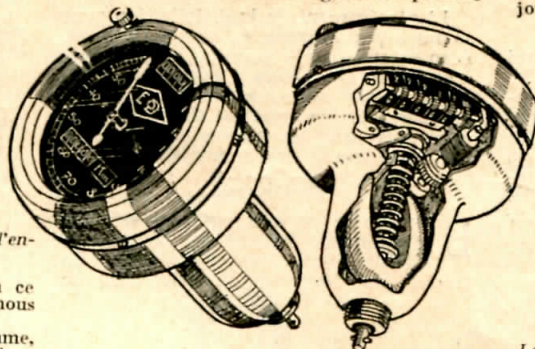
Il y a en effet 10 ans, un petit bonhomme, M. Déchelette, simple ouvrier de la banlieue parisienne, eut l'idée de construire, selon ses goûts personnels, un compteur de vitesse pour motos, et il fut tout étonné de l'excellence de sa combinaison: il le fut plus encore de se trouver fabricant de compteurs, avec son petit outillage, il en fit un, puis 10, puis 100, puis 10.000, etc.

AVANT acheté avec le bénéfice laissé par ses premiers compteurs un outillage de plus en plus approprié, il se trouve actuellement à la tête d'un petit atelier, où 45 ouvriers et ouvrières travaillent sous sa direction personnelle, à la confection uniquement du compteur de vitesse pour motos ou pour autos: c'est dire l'excellence de cette conception.

Le compteur E. D. est essentiellement mécanique et physique: aucune réalisation magnétique ou chimique; seul un volant constitué par un balourd, beaucoup de recherches, un ressort, constituent la partie gyroscope. C'est donc un type centrifuge: un axe entraîné à sa partie inférieure par un flexible, cet axe tourne sur le roulement à billes entre deux entretoises: aussi l'usure de cet axe est inexistant. Un anneau pivotant autour d'un petit axe qui traverse perpendiculairement un grand axe, le fait mouvoir au moyen de deux petites biellettes articulées, d'un bout sur l'anneau et de

l'autre sur la glissière à collerette. Le ressort du balourd est en fil d'acier trempé et éprouvé, enroulé à un pas exactement calibré; sa longueur et sa résistance ont été étalonnées minutieusement.

L'anneau balourd en temps de marche sous l'effet de force centrifuge tend à prendre



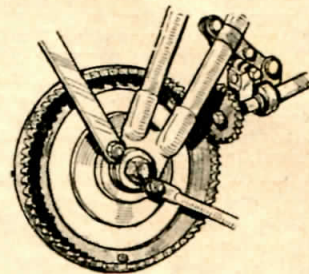
Le modèle à journalier avec bouton de rappel automatique à 0.

On aperçoit de chaque côté du ressort le balourd qui sert de régulateur.

une position perpendiculaire à l'arbre et elle entrainera la glissière contrainte de vaincre la résistance du ressort. Ce dernier se comprime donc sous l'effet de cette force, permettant à la glissière de se rapprocher de l'axe de l'anneau. Ce cas permet d'utiliser le déplacement rectiligne que l'on a pour actionner l'aiguille indicatrice, par le levier, et un galet solidaire de la glissière vient actionner une crémaillère laquelle engrène un petit pignon portant l'aiguille. Le déplacement sera toujours le même, pour une même vitesse dans toutes circonstances étant invariablement point mort de l'anneau, résistance du ressort, rapport du pignon, rapport de la crémaillère, bras de levier transmetteur. Repérer ensuite sur un cadran est la chose la plus aisée.

Du point de vue client, les résultats seuls comptent: nous avons des totalisateurs jusqu'à 100.000 kilomètres, et le journalier jusqu'à 1.000 kilomètres avec remise à 0. Il y a deux modèles au choix de l'acheteur. Ce sont des tambours chiffrés qui indiquent les kilomètres, ils sont solidaires du mouvement de l'indicateur, tout simplement par

une vis sans fin et une roue dentée. Ce mouvement est la relation qui doit exister entre les vitesses des roues et les rotations de ces tambours. Comme tout le monde le sait, ceci est « l'enfance de l'art », donc aucune difficulté de ce côté. On sait que c'est une simple bielle qui transmet les mouvements journaliers du totalisateur.



La prise sur la roue avant, toute de simplicité et solidité.

ENFIN, dans cet appareil, sous simple pression du bouton, le journalier se déclenche par suite du spiral fixé d'un côté au centre de l'axe et libre de l'autre côté. Le montage du flexible est des plus simples en effet, car il n'y a pas de ces vis, qui demandent des doigts de fée pour les manipuler. Vous ajoutez le bout du flexible à l'embout correspondant et une simple coquille est vissée pour maintenir les deux. La couronne est du type horizontal et non type vertical, comme dans les autres, d'où simplicité extrême. Sa présentation est coquette, noire avec chiffre blanc, ou l'inverse au choix, le noir se porte beaucoup mieux.

Il existe d'ailleurs d'autres systèmes: l'un est plus cher, plus mécanique et plus compliqué, l'autre moins cher, a transmission est horizontale, mais non verticale. Une chose curieuse, c'est la plus chère qui se vend le plus couramment.

Si nous avions à équiper notre machine de E. D., nous choisirions la moins chère, pour l'excellente raison qu'elle ne présente pas d'organes de renvoi, par contre elle est moins compliquée et à notre avis plus solide. Comme on le voit par cet exposé, le compteur E. D. est un excellent appareil qui se répandra de plus en plus dans notre sport. — M. A.

Si vous ne savez que faire....

LES motocyclistes ne savent parfois ou s'adresser pour certaines réparations, modifications, transformations qui sortent du domaine courant, soit que leur moto soit hors série, d'un modèle périmé, soit que la pièce utile manque en stock et exige des délais de livraisons excessifs, soit enfin qu'une usure prononcée exige l'intervention de la machine-outil ou de l'ajusteur. Il y a cependant des spécialistes en la matière et parmi eux, M. P. Chapis vieux motoriste capable de dépanner et de remettre en état toutes les machines. Une vieille expérience et un outillage moderne sont ses deux collaborateurs directs et qu'il s'agisse de pistons, de soupapes, de biellettes, de cylindres, de rectification, de réalésage, de réglage, de soudure, etc. M. Chapis vous tirera d'embarras, aux meilleures conditions et dans les plus brefs délais, que vous ayez une moto, un cyclecar, une voiturette. Cherchez son adresse dans *Moto Revue*, notez-la dans votre répertoire, vous aurez un jour, besoin de lui...

Toujours à la page

MOTO Hall toujours à la page, représente non seulement les marques les plus cotées: Gillet-Herstal, Saroléa, Alexon, Monet-Goyon, Motobécane, Soyer, etc., mais possède également un choix d'occasions garanties également sélectionnées. Neuf comme occasions se vendent aux conditions les plus avantageuses: outre le choix des motos, vous trouverez en Moto-Hall une agence capable de suivre votre machine, de l'entretenir, de la réviser, de la réparer, de la mettre au point, de la munir des meilleurs accessoires et toujours dans les conditions les plus avantageuses de la place.

Connaissez-vous Moris ?

MORIS est un ancien de la moto, qui vend, reprend et répare à des prix raisonnables, il achète, échange au mieux toutes motos modernes, en un mot, fait toutes les transactions commerciales relatives à la moto. Vous pouvez donc chez lui, trouver en neuf et en occasion une machine à votre goût soit à acheter soit à échanger. Connaissez-vous Moris ? Cherchez-le bien dans les

50 premiers numéros pairs du boulevard de Charonne.

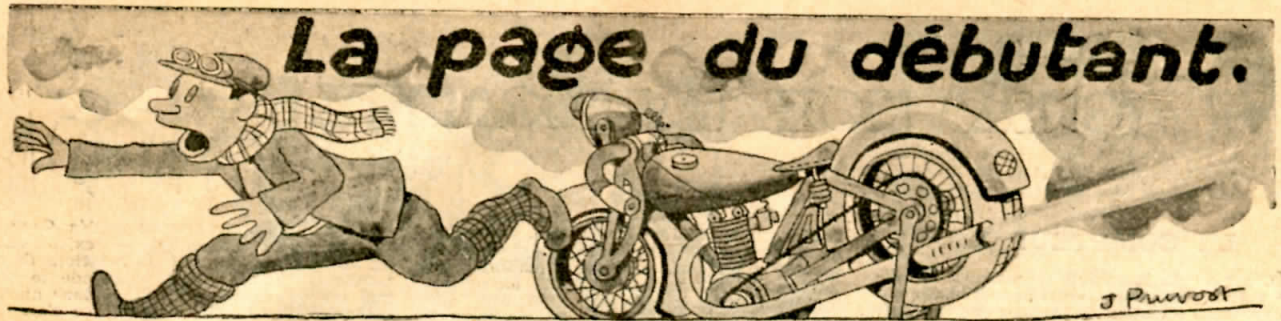
Après les Six Jours

LA France s'est bien comportée aux Six Jours Internationaux. On vante, avec raison, la belle tenue des firmes vainqueurs: Monet Goyon, avec Debaisieux, Sourdot; Terrot, avec Coulon et Fraichard; Alexon, avec Jolly... Très bien, mais pourquoi ne pas mettre en valeur certains fabricants d'accessoires (oh! le mot inexact... ce serait: nécessités!) tels que la bougie Marchal qui équipait tous ces vainqueurs.

Le tansad et la selle E. N.

LE tansad E. N. est caractérisé par son assise souple et tout à la fois réglable suivant le poids du passager. La selle E. N. est de même conception: voilà pourquoi E. N. rencontre un succès sans cesse grandissant.

LA véritable selle E. N. est marquée de ces initiales: n'oubliez pas, lorsque vous la commandez en même temps que votre machine, d'exiger cette marque de fabrique et non une autre, sous prétexte queiconque.



IV

Allumage du quatre-cylindres

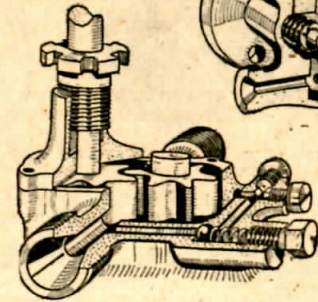
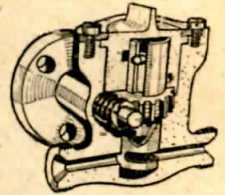
AUCUNE difficulté non plus en ce qui concerne la magnéto. Il nous faut deux étincelles par tour. Par conséquent, la magnéto doit ici tourner au régime du moteur. Reste à envoyer le courant aux bougies voulues. Cela est réalisé au moyen d'un distributeur qui, lui, tourne deux fois moins vite. Un charbon passe successivement sur

L'entraînement de la distribution peut se faire par engrenages ou par chaînes. Bien entendu, nous pouvons avoir l'arbre à cames en tête. Nous n'avons pas à discuter ici les avantages ou les inconvénients des divers systèmes de distribution puisqu'ils sont les mêmes sensiblement que dans le cas des monocylindres.

Graissage

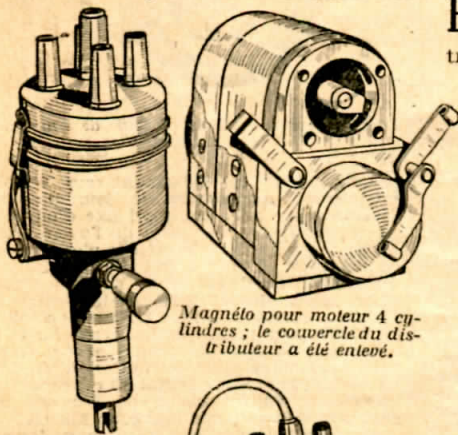
BIEN que ce ne soit pas une solution absolument nécessaire, la réserve d'huile des quatre-cylindres se trouve au fond du carter. Dans le

Pompe à huile par engrenage et piston.

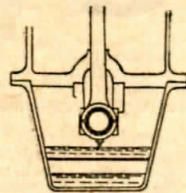


Autre pompe à engrenages.

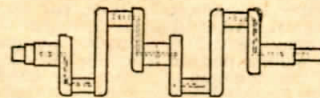
brequin foré. L'huile est amenée aux paliers du vilebrequin dans une gorge en communication avec un trou du vilebrequin, puis des canaux intérieurs l'amènent aux têtes de bielles. Dans le cas de vilebrequins à deux paliers, l'huile arrive tout d'abord aux deux coudes extrêmes, puis aux deux coudes centraux, et l'on constate assez souvent



Magnéto pour moteur 4 cylindres ; le couvercle du distributeur a été enlevé.

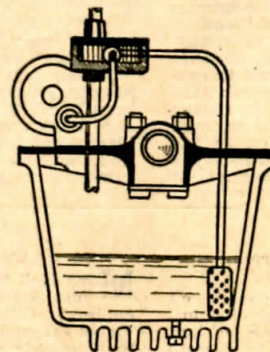


Graissage par barbotage.



Vilebrequin foré pour canalisation d'huile.

système par barbotage qui n'est plus guère employé, les têtes de bielles ou une cuiller fixée à leur extrémité barbotent dans des augets où une pompe, généra-



Système de graissage sous pression avec pompe immergée et filtre de grande dimension.

de légères inégalités de graissage. Avec trois paliers, l'huile arrive également au palier central et la répartition est parfaitement égale.

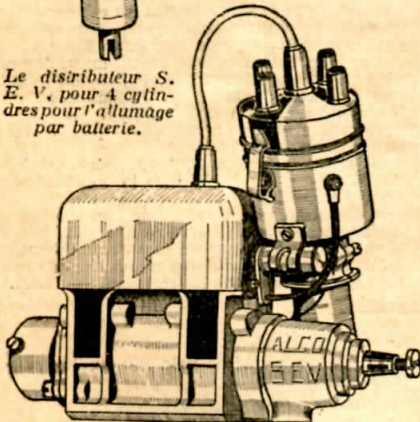
Autre système de graissage sous pression avec pompe en élévation et filtre de petite dimension.

lement à engrenage, envoie de l'huile. Le trop-plein retombe dans le carter. Aux régimes actuels, il est préférable d'envoyer l'huile aux têtes de bielles par un vile-

Si on employait des têtes de bielles à rouleaux, il faudrait employer le système à trois paliers.

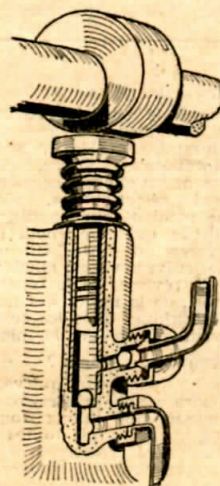
Nous avons vu que le réglage de la distribution d'un quatre-cylindres ne présente aucune sorte de difficulté. On peut en dire autant de l'entretien et en particulier du décalaminage. Les quatre-cylindres sont montés avec des culasses détachables. L'opération est peut-être un peu plus longue qu'avec un monocylindre, mais elle est moins fréquente. — H. P. BORESTROKE.

Le distributeur S. E. V. pour 4 cylindres pour l'allumage par batterie.



Voici l'ensemble du distributeur et de la magnéto S. E. V. type de moteur 4-cylindres.

quatre plots auxquels aboutissent les fils de bougies. Si un plot est relié à la bougie 1, le suivant sera relié à la bougie 3, le suivant à la bougie 4, le suivant à la bougie 2. Ces plots sont d'ailleurs numérotés sur le boîtier du distributeur. S'ils ne l'étaient pas, cela n'aurait aucune importance. Il suffirait de régler la magnéto pour que l'étincelle se produise au cylindre 1, puis de brancher, sur le plot suivant, le fil de la bougie 3 et ainsi de suite. On peut commencer par le cylindre arrière et numéroté les cylindres à partir de celui-ci, ou bien commencer par le cylindre avant, cela n'a encore aucune importance.



Pompe de graissage commandée par came.

LE CYCLECAR TYPE

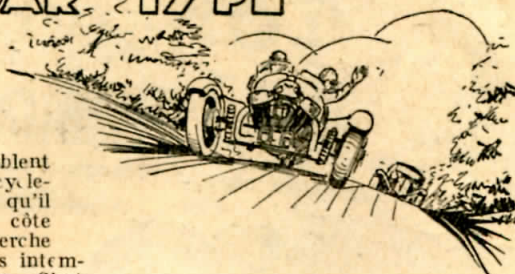
Les discussions, les projets, les critiques relatifs au cyclecar, qu'on voudrait opposer à la voiturette (5 CV, par exemple), nous semblent vaines. Celui qui achète un cyclecar le fait en général parce qu'il veut avoir deux places côte à côte dans son engin, qu'il recherche un peu de protection contre les intempéries, qu'il veut être stable, etc... C'est pourquoi il n'achète pas une moto, ou même c'est pourquoi il l'abandonne.

Mais ce nouveau cyclecariste est, ou bien à tendance motocycliste, ou bien à tendance automobiliste ; dans ce dernier cas, le cyclecar n'est pour lui qu'un pis-aller ; vouloir lui donner un cyclecar qui lui plaise est impossible, les maisons qui s'y sont essayées en sont arrivées à la voiturette, elles ont mis plus ou moins longtemps, mais ça y est !

Le vrai cyclecar, lui, est fait pour le type à tendance motocycliste, c'est-à-dire pour le sportif qui se moque du démarrage électrique, des vitres protectrices et de bien d'autres détails.

A notre humble avis, tous ceux qui font des cyclecars onéreux se trompent : leur clientèle leur opposera toujours la Peugeot, la Rosengart, etc., et elle finira par y aller. Si ce cyclecar onéreux est très rapide, alors il aura pour lui les sportifs qui ne veulent pas de la moto pour une raison quelconque et qui peuvent mettre 12 à 20.000 francs dans un engin qui grattera tous les rampants qu'on rencontre sur les routes.

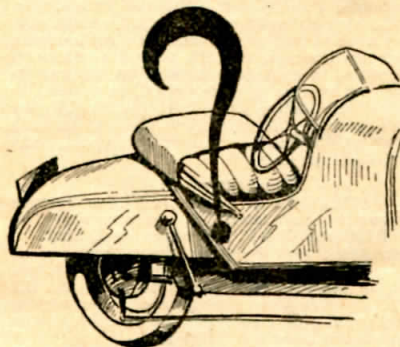
Ceux qui ont raison, ce sont ceux qui, voyant un couple en tansad ou en sidcar, se disent : « Je vais leur faire une bagnole qui ira aussi vite et ne



compensera pas tellement plus cher ! »

Nous avouons que c'est le Morgan qui nous semble avoir la meilleure solution. Sur bonnes routes ; nous ne trouvons rien à y redire, étant donné que son prix ne doit pas être augmenté, mais sur mauvaises routes, il faut des 27x4 et puis... si les ressorts à boudin de l'avant étaient remplacés par un long ressort transversal qui s'articulerait aux coulisses par des jumelles, la suspension avant serait peut-être plus douce.

Question esthétique, il est dommage



Et l'avis de celui-ci ?

Ma préférence irait au deux-temps parce qu'il est le plus simple, le plus souple et le plus robuste, et que, par conséquent, il demande le moins d'entretien. Ceci est en effet une chose appréciable, car il ne faut pas oublier que le propriétaire du cyclecar n'a généralement que peu de temps à consacrer à l'entretien de son véhicule, et que, cependant, il doit pouvoir l'entretenir lui-même.

Voici, à mon avis, quelles devaient être les principales caractéristiques de ce moteur deux-temps. Deux cylindres verticaux, côte à côte, cylindrée 750 cmc., si possible, minimum 500 cmc. culasse détachable, ventilateur aidant au refroidissement.

Ce moteur devra être particulièrement bien étudié au point de vue facilité de départ, consommation, rendement, robustesse, etc.

Afin de tirer le meilleur parti possible de la cylindrée relativement faible dont on dispose, je crois que trois vitesses sont indispensables : tout autant que sur la moto, sur laquelle elles sont adoptées d'une façon générale.

J'écarterais volontiers le démarrage électrique, car en plus du supplément de prix, je crois que ses avantages ne

compensent pas les ennuis qu'il occasionne.

La transmission serait naturellement cardan et le châssis à 4 roues, selon la formule habituelle.

Voici comment je verrais la carrosserie : torpédo, genre sport, mais sans intransigence sur ce point ; prévu pour trois places : deux places côte à côte, mais siège du passager mobile et pouvant se reculer suffisamment, afin de permettre occasionnellement d'installer un strapontin confortable. Un coffre devrait être prévu à l'arrière dans la carrosserie, et le tout complété par une capote bien comprise.

que la queue arrière des modèles Sport n'ait pas l'allure des Grand Sport ; si la roue était cachée par des panneaux mobiles, le prix ne serait peut-être pas très modifié. Ce qui est triste, c'est que l'esthétique soit allée jusqu'à faire supprimer la plate forme arrière des modèles un peu anciens, elle nous permet en voyage d'emporter deux valises. Que font-ils, les élégants à pointe de course ? Ils innovent des moyens de fortune ou bien ils ne voyagent pas ! Eh bien ! ils ont tort, car ce vieux petit Morgan roule sa bosse comme une voiture.

Bref, les défauts de notre cyclecar-type sont la suspension, l'esthétique de l'arrière, auxquels on peut ajouter les chaînes (mais elles ne donnent d'ennuis que lorsqu'elles sont vieilles), le démarrage dur (évidemment, même bien réglé, le moteur ne pourra guère être lancé par une femme), les deux vitesses et l'absence de marche arrière (cependant les deux vitesses suffisent, une première bien démultipliée n'est utile que pour les acrobaties, d'ailleurs, n'est-ce pas, c'est grâce à cette simplicité que le prix d'achat est si bas), le manque de protection du moteur (là, il faut être prévoyant et ne pas le laisser arrêter si l'allumage est trop mouillé), la direction dure, etc. Mais que voulez-vous, c'est un cyclecar ! Achetez une voiture si vous ne pouvez vous y habituer.

Mais surtout qu'on ne touche pas à ce bon gros moteur, si régulier, si lent ou si rapide, selon votre gré, ce bon garçon qui vous emmène toujours bon train, qui ne chauffe jamais, qui se moque des côtes et est toujours vainqueur des « bocciaux » à quatre roues qui rigolent en bas mais jamais en haut ! Il n'y a que les bien belles voitures qui gagnent et les fines motos, mais elles ne sont pas si fréquentes dans les raidillons qu'on le croit !

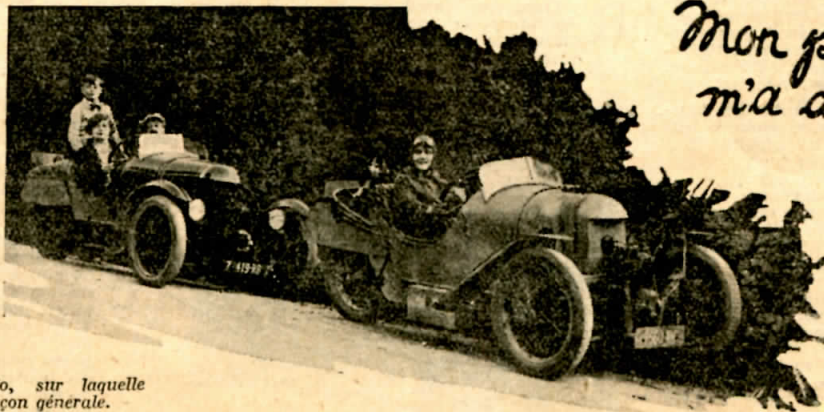
H. CHARPENTIER.

La suspension devra être bien étudiée, c'est un point faible sur beaucoup de voiturettes ; je crois qu'il y aurait avantage à ce que la voie soit la plus large possible, ce qui du reste serait également avantageux au point de vue stabilité. Le prix d'une machine ainsi construite ne devrait pas excéder 8.000 francs.

COUCHON, Guéret.

A nos constructeurs

M. Frédéric Barès, à Lambaréné par Port-Gentil au Gabon dans l'Afrique Equatoriale française, serait heureux de recevoir de tous les constructeurs de cyclecars une documentation sur leur fabrication en vue d'un achat éventuel.

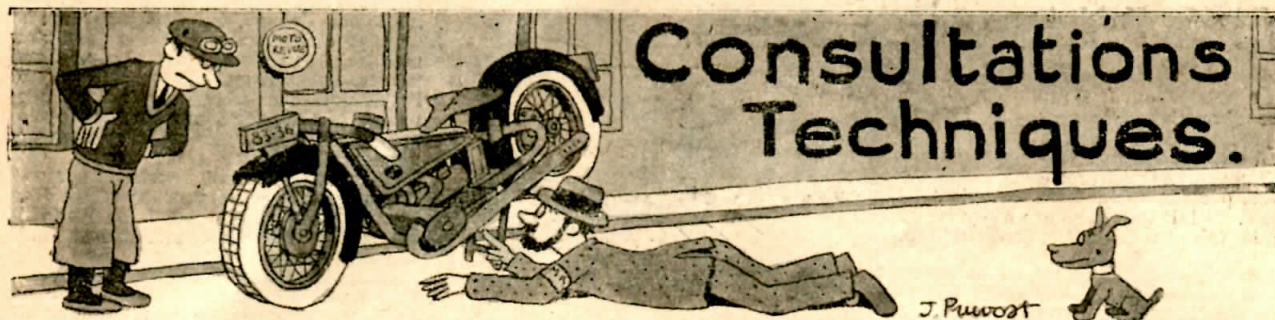


*Mon petit doigt
m'a dit...*

... que l'on prépare en vue de la saison prochaine, un certain 2-cylindres 50 x 90, qui aurait en moto l'intention de faire concurrence au concurrent Cozette.

... qu'une certaine marque, tout en reconnaissant l'efficacité d'un nouveau silencieux, ne l'aurait pas accepté par ce que justement trop silencieux et, par suite, ne couvrant plus assez les bruits peu agréables d'un mécanisme trop bruyant.

Dans le Val de Cuzans : remarquez la boîte à outils qui fait l'objet d'un entrefilet à la page 925.



Fêlure

❓ J'ai une B. S. A., type armée à courroie (4 HP $\frac{1}{2}$) dont la cuvette de direction est fendue, et cette dernière n'étant pas interchangeable, car elle fait partie du cadre, je vous demanderais quelle réparation il vaut mieux y faire : soudure autogène ou brasure ? Pierre COUTESTIN, Marseille.

R Une soudure autogène avec un bon apport de métal sera certainement plus solide à condition qu'elle soit effectuée par un bon ouvrier.

J'ai voulu...

❓ Possesseur d'une Dresch M. S. 604, équipée d'une magnéto Saga, j'ai, comme le dit la notice du constructeur, voulu graisser cet organe tous les 2.000 kilomètres avec quelques gouttes d'huile de vaseline. Mais cette magnéto ne comporte aucun graisseur, par où doit-elle être graissée ? Je me suis adressé plusieurs fois chez Dresch, on me renvoyait la même notice, mais sans renseignements.

X...

R La magnéto Saga ne comporte pas de graisseur extérieur, le fabricant a constitué cet organe avec des éléments de première qualité et la durée d'une magnéto est supérieure de beaucoup à celle de n'importe quelle motocyclette. Elle est remplie à l'intérieur de lubrifiant approprié complètement isolé, ne pouvant par suite subir de contact pernicieux extérieur. Un graisseur est donc absolument inutile. Si un accident arrivait à une telle magnéto, ce qui est un fait quasi-inconnu, le propriétaire n'est pas qualifié pour réparer, et le mieux est d'envoyer la magnéto au fabricant qui sera toujours heureux, en pareil cas, de donner toute son aide, car cela lui permettrait de perfectionner, si l'on peut dire, son appareil. Il est regrettable que le bureaucrate chargé des réponses s'obstine à envoyer toujours la même paperasse; cela fait du tort à un constructeur.

Chevaux motos

❓ D'abord, je ne m'explique pas pourquoi 1.000 cmc. en moto font 9 CV pour le fisc, alors que plus de 1.000 cmc. en voitures ne font que 6 CV. Aux yeux des profanes 9 et 12 CV en moto, cela paraît formidable; mais moi-même je ne vois pas quelle comparaison faire au point de vue puissance entre — supposons — une 9 CV moto et 9 CV voiture. SCHNORR, à Vincennes.

R Il y a d'abord de la faute des constructeurs qui, pour impressionner leur clientèle donnaient un chiffre plus élevé de chevaux. C'est ainsi qu'une 500 cmc., donnée avant la guerre comme une 3 CV $\frac{1}{2}$, est devenue une 5 CV. Aussi, quand on a décidé de taxer les motos à la cylindrée, sans faire intervenir d'autres facteurs comme le régime, on a adopté des chiffres correspondant à 1 cheval par 100 centimètres cubes ou fraction de 100 cmc. Pour ce qui est de la vieille formule qui fait intervenir le régime et le nombre des cylindres (un moteur étant supposé, à cylindrée égale, développer d'autant moins de puissance qu'il y a de cylindres) joue encore, et c'est en déclarant un régime très inférieur au régime réel qu'on arrive aux puis-

Mais si vous voulez un renseignement technique qui nécessite des recherches et mobilise le temps de nos collaborateurs, un honoraire de 5 francs, sera pour nos techniciens un devoir pour vous donner une réponse aimable, sûre et dans votre intérêt.

sances réduites des moteurs de voiture. Depuis, on a admis pour le régime deux coefficients, l'un s'appliquant aux voitures de tourisme, l'autre aux véhicules industriels. Mais, bien entendu, tout cela n'a aucun rapport avec la puissance réelle, et c'est heureux pour nos bourses. En fait, pour des véhicules courants, la puissance tirée d'un moteur de moto est voisine de celle tirée d'un moteur de voiture de même cylindrée, de 20 CV par litre pour les moteurs de tourisme jusqu'à 35 et 40 CV pour les moteurs de sport, sans turbo-compresseur.

Équilibrez...

❓ N'auriez-vous pas fait une erreur quant au taux de compression de l'Indian 7-9 CV. Le volume de la chambre d'explosion pris à l'éprouvette et huile est de 215 cmc. La course de 100 mm. Abs. de 80 mm, cyl. de 500 cm., donc compression de cm. 3,1 à 1. Je crois donc pouvoir mettre des pistons de 2 mm. plus haut, le taux de compression n'atteindra alors pas 3,5 à 1.

Je vais changer mes pistons fonte par des pistons aluminium, ces derniers sont de 200 grammes moins lourds et ferai l'équilibrage selon les données d'un article paru dans Moto Revue, mais où je voudrais votre avis, c'est pour savoir s'il est exact que, pour ce type de moteurs, on ne doit équilibrer qu'un seul équipage, bielle-piston (la plus lourde bielle, sans doute), ou les deux billes et pistons.

C'est le revendeur de pièces Indian qui m'a fourni les pistons, qui m'a donné ce tuyau: d'après ses dires, il aurait une fois équilibrés les deux équipages sur un moteur et aurait dû changer les volants, le résultat étant déplorable, et refaire l'équilibrage avec un seul piston, ce qui aurait été parfait.

C. ZOREAU, Argenteuil.

R Dans un bicylindre en V il faut équilibrer la totalité des pièces animées d'un mouvement rotatif (maneton, têtes de bielle, partie inférieure des bielles). En ce qui vous concerne, vous pouvez aisément conserver l'équilibrage primitif de la manière suivante. Percez un trou dans un volant à égale distance du maneton et accrochez un petit plateau. Placez les volants

entre pointes, avec les bielles et les piston de fonte montés. Ajoutez des grains de plomb jusqu'à ce que le maneton soit équilibré et se trouve au même niveau que les axes. Substituez alors les nouveaux pistons. Ceux-ci étant plus légers vont monter. Vous enlèverez alors des grains de plomb de votre petit plateau jusqu'au rétablissement de l'équilibre. Vous peserez ces grains et en remettrez la moitié dans le plateau. Vous percerez alors des trous dans les deux contrepoids jusqu'à rétablissement de l'équilibre. L'équilibrage des moteurs en V est d'ailleurs très variable et doit être surtout réalisé expérimentalement. Nous avons vu dans certains cas n'équilibrer que les 4/10 des deux équipages et dans d'autres jusqu'à 7 et même 8 dixièmes.

Pas de schéma de montage

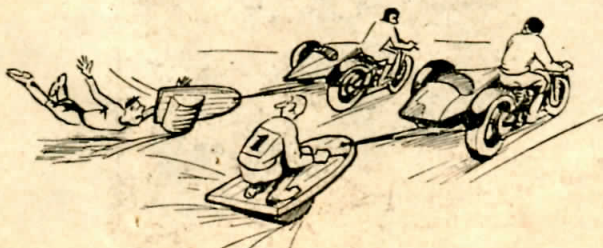
❓ Comment installer l'éclairage et démarrage électrique, deux phares avec veilleuse à l'avant, une lampe de tablier et une arrière; faut-il un démarreur et une dynamo séparés ou d'un seul groupe? Quelle force chaque? Quelle force d'axe en 6 volts? A quel endroit les placer? L'éclairage sera-t-il suffisant avec lampes de 25 bougies aux phares et six bougies en 6 volts en veilleuses, tablier et arrière.

G. DURAND, Paris.

R L'installation de l'éclairage est plus facile à réaliser que celle du démarrage. Il ne vous est pas possible, en effet, de monter une dynastart en bout d'arbre et, d'autre part, un démarreur séparé vous obligerait à prévoir un entraînement par chaîne et roque libre. Il faut également ne pas négliger le prix élevé des appareils électriques. Un appareil mixte de démarrage et éclairage coûte à lui seul plus de mille francs. Une génératrice et un démarreur séparés reviennent à peu près au même prix. Il vous faudrait, dans ce cas, une batterie de 45 ampères au minimum ou mieux, une de 60, c'est-à-dire une dépense d'au moins 400 francs. Ajoutez le joncteur-disjoncteur, le contacteur de démarrage, le tableau de bord, les canalisations, les phares et vous dépasserez les deux mille francs. Notez en plus que la commande par chaîne est peu satisfaisante et que les roues libres ne peuvent résister longtemps à ce travail.

La réalisation de l'éclairage seul est plus aisée. Le plus simple serait de faire entraîner la dynamo par le volant au moyen d'une poulie et d'une courroie trapézoïdale s'engageant sur une poulie montée sur le volant du moteur. Si la dynamo est du type automobile, elle ne doit pas tourner trop vite, au plus une fois et demie le régime du moteur. C'est pourquoi il ne faut pas songer à la faire entraîner par une poulie frottant directement sur le volant. Une dynamo de 75 watts serait suffisante.

25 bougies ne suffisent pas. Nous vous conseillerions des ampoules de 50 bougies. Assurément, la consommation excédera le débit de la dynamo, mais le déficit ne sera que de 4 ampères-heure tout au plus, c'est dire qu'avec une batterie de 45 ampères, vous pourrez marcher plus de dix heures. En cinq ou six heures de marche diurne vos accus seront rechargés. Et ce sont là des conditions extrêmes, car il est, bien entendu, bien rare qu'on roule dix heures de suite dans la nuit.



Un nouveau sport pour les Clubs : du bobsleigh à sidecar sur terrain fermé : évidemment, la route demande une certaine largeur et le « sportif » un certain cran !!

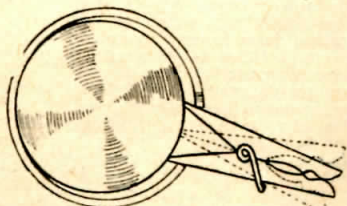


LA PAGE PRATIQUE

Sortir les segments

Un petit truc... pour sortir les segments... avec les doigts, attention à la casse !... Avec des languettes de fer-blanc... c'est long ! On vend bien une petite pince spéciale la Plano (voir *Moto Revue*), simple, pratique, pas chère (réclame non payée)... la mienne coûte encore moins !

Une pince à linge. Avec un canif j'entaille



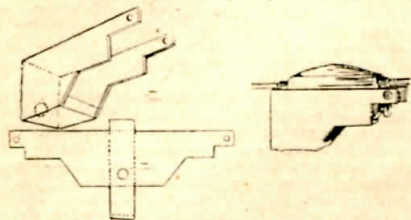
les deux bouts de la largeur de la gorge du segment... et c'est tout.

Pour s'en servir je... pince la pince, j'introduis les bouts dans la fente du segment et je lâche... tout doucement ! c'est simple comme l'œuf de Colomb !... et malgré cela, j'aurais peut-être gagné la bougie Unus... C'est aujourd'hui vendredi 13 !

A.-E. DÉGLISE, Marseille, N° G. 7 (a gagné une bougie Unus).

La nuit fatale

Il vous est arrivé, sans doute, en pleine nuit, d'être étreint par le doute affreux : le moteur semble peiner ; est-ce une côte, ou ne le dirait pas ; alors, est-ce le grippage ? On s'arrête pour regarder le viseur ou le piston de contrôle de la pompe à huile, rien !



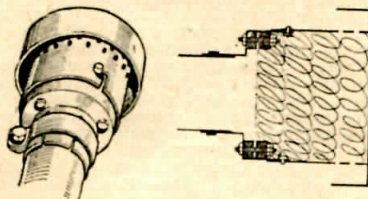
et l'on maudit le constructeur qui n'a pas, sur la moto, prévu la lampe pour éclairer cette « nécessité » moderne. Avec du feuillard de 2 millimètres, faites un boîtier enveloppant la pompe, fixez un carter par une vis à métaux, une ampoule, un interrupteur fixé au guidon, et vous êtes tranquille. — GUILLOUET, n° 735 (a gagné une bougie Unus).

Filtere à air

UNE boîte A sans couvercle, avec un tube fendu venant serrer par un collier sur l'aspiration du carburateur. Une autre boîte B avec fond débordant, soudé, et fixée sur la première par trois ergots. Une série de petits trous C de diamètre d et de nombre tel que $N > \frac{D^2}{d^2}$ étant le diamètre d'aspiration

du carburateur — pour éviter le freinage. Trois petits boulons P immobilisent dans le fond de la boîte A deux disques en ébonite percés d'un trou de diamètre D_1 sensiblement supérieur à D pour ne pas diminuer le débit d'air au passage du tamis. Entre ces disques est serré un disque E en tamis métallique assez fin. L'intérieur de la boîte B est rempli de paille de fer (copeaux de tour) légèrement grasse. L'air aspiré dépose le plus gros des poussières sur le fond débordant de B, par inertie. Il passe ensuite

à travers la paille sur laquelle les poussières se collent, traverse le tamis E libéré de toute poussière. Le tamis E écarte tout danger

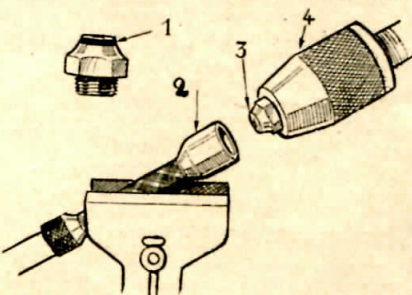


d'aspiration de corps étrangers. Un coup de vernis, et l'on obtient un filtre à air simple et efficace.

AUBRÉE, Toulon, N° 397 (a gagné une bougie Unus).

Graisseur brisé

Il est très fréquent d'avoir des graisseurs Técalémit hors d'usage, par suite d'un choc même léger sur l'angle du bec du graisseur. Réparations : 1° Limage de l'embout

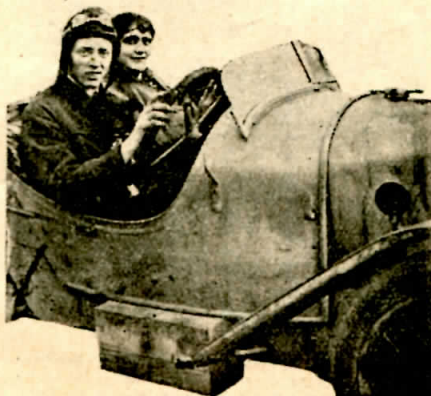


graisseur, jusqu'à disparition de la trace du cou ; 2° Presser en tournant (à l'aide d'un simple vilebrequin) l'embout mâle dans son logement de la pompe, et le graisseur est parfaitement réparé. — René ANDRÉ, n° G. 5 (a gagné une bougie Unus).

Coffre à outils

POUR votre Morgan, mais il est très facile de constituer un coffre à outils : voici celui qui a été réalisé élégamment sur le bord de son véhicule par M. Sauze : le document est très explicite.

Jean SAUZE, n° 800 (a gagné une bougie Unus).



Il nous dit

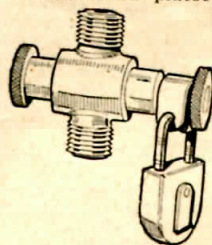
L'ANNÉE dernière, j'avais un deux-temps à graissage par mélange. C'est intéressant, car tant que ça marche, il y a de l'huile. Je n'avais pas le dispositif de la Tour du

Monde Gillet, mais j'ai trouvé mieux que la mesure dans le bouchon du réservoir. On trouve dans le commerce des bidons cylindriques en tôle, demi-litre, à attaches par écrous à oreilles : Vous fixez à un tube du cadre les deux brides vendues avec chaque bidon. Dans les échantures vous passez un fer plat ou tôle 20/10, 10 centimètres de long sur 2 de large, échanturé aux deux bouts : il est maintenu par un boulon et écrou. Vous emportez ainsi deux bidons d'un demi-litre, soit la dose toute préparée pour 10 litres d'essence : 300 kilomètres sans ravitailler en huile. (J'avoue que je n'ai pas inventé, mais remarqué sur une Dé-Dé dans Paris-les P.-P. 1925.) R. de SAINT-SEINE, N° 439 (a gagné une bougie Unus).



Sur robinet Gurtner

JE l'envoie un truc anti-ivol sur robinet à essence ou plutôt arrêt d'essence. Je l'ai monté sur ma Dollar et, je ne sais si c'est à cause de cela, mais me l'a pas encore enlevée ; j'espère que ça continuera... Aurai-je la veine de l'intéresser et de gagner ainsi la bougie ?

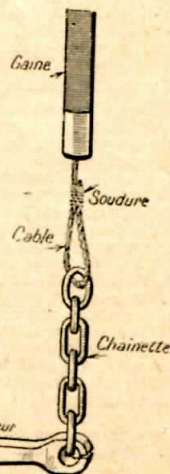


MALAURENT II° G. 1 (a gagné une bougie Unus).

Câbles sectionnés

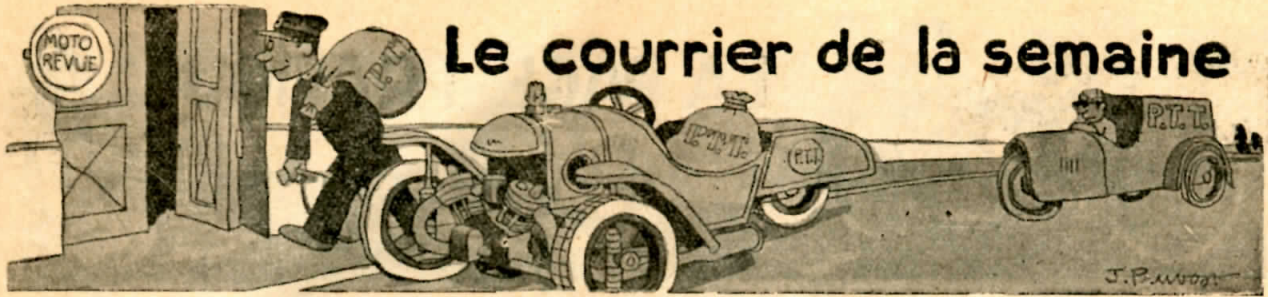
LE relèvement fréquent du levier décompresseur provoque le sectionnement du câble de commande. A l'aide d'une chaînette de 5 centimètres environ on supprime cet inconvénient et on s'en trouve bien.

HEBRARD, Mauriac, N° 437 (a gagné une bougie Unus).



On trouvera à la page du cyclecar l'ensemble du Morgan ci-contre avec sa boîte à outils.

Levier décompresseur



Haussons les épaules

Je suis âgé de 18 ans. Voilà bientôt quatre ans qu'enflammé de l'ineffable désir de faire de la moto, j'économise patiemment l'argent nécessaire à l'achat d'une 250 cmc. supersport. J'ai aujourd'hui les moyens d'acquiescer celle-ci et ai décidé de m'en rendre l'heureux possesseur au prochain Salon. Mais voilà que sur moi pleuvent les « conseils ». Parents, amis, connaissances, tous m'assaillent de leurs railleries et distribuent profusément sur l'objet de mes rêves de honteuses épithètes inimaginables. « Casse-cou » et autres critiques acerbes emplissent la bouche de ces détracteurs stupides, qui rabâchent à peine une vieille ritournelle, mais ne cherchent nullement à se documenter. J'ai pu, par bonheur, convaincre ma mère de la perversité d'une telle motophobie. On ne saurait nier, pourtant, le préjudice grave que des tas d'imbéciles portent à la moto. Je souhaiterais donc que ta campagne contre cette bande de ... (passe-moi l'expression) prit une extension de plus en plus grande.

P. CHAVAT, Cannes.

Guet-apens

Je vous signale le guet-apens tendu aux motocyclistes et automobilistes à Saint-Servan-sur-Mer (L.-et-V.).

Boulevard Douville dans le prolongement de la route nationale Rennes-Saint-Malo deux agents placés à 150 mètres de distance sont embusqués derrière des arbres et au moyen d'une montre à secondes chronométrent (combien approximativement !...) les véhicules qui entrent ou sortent de la ville, si les fatidiques 150 mètres sont parcourus à une allure trop rapide à leur gré, l'un d'eux bondit hors de sa cachette et armé d'un bâton blanc dresse contravention... avec une rare courtoisie il faut le reconnaître.

La politesse c'est parfait, mais le guet-apens est de trop...

Ne pourrait-on pas placer les agents d'une façon plus visible et, en les voyant, instinctivement les conducteurs ralentiraient...

D'autant que de leur propre aveu, aucun panneau indiquant la vitesse tolérée n'existe à l'entrée de la ville; ceci m'est arrivé le 13 juin dernier.

J. de M... abonné L. N. M.-A. C. O.

La bicyclette à moteur

NE devrait pas payer comme impôt plus qu'une simple bicyclette.

D'abord parce que son moteur paie 1 franc par litre d'essence consommée.

Ensuite, parce que lorsque le moteur ne dépasse pas le cheval ou le cheval ½, il ne fait guère que remplacer les jarrets du mutilé, de la femme ou du cycliste âgé.

Ne devrait pas être jusqu'à 2 CV obligé à passer un examen de conduite.

La bicyclette à moteur amovible aurait de l'avenir, si la bicyclette d'une part et son moteur de l'autre n'arrivaient pas à coûter plus qu'une motocyclette de 1 CV.

C'est une question à reprendre par la base. J'en parle avec quelque compétence, maintenant que j'ai 3 ans de pratique. Il y a des fabricants, ou plutôt des « vendeurs » qui n'en ont pas autant.

Je crains fort qu'il ne faille que cette question passe... comme bien d'autres, hélas! par l'Allemagne pour être résolue.

MORVAN, Paris.

Du chic

TENEZ, il nous est arrivé de voir passer sur la route, un couple en moto dans le genre de celui que vous reproduisez sur la couverture du N° 361 et d'être agréablement fasciné par la silhouette, hélas, fugitive, de ce couple sain, distingué, chic, montant l'Hispano ou la Rolls à deux roues, équipée avec un goût sûr.

Toutes les machines actuelles, ou presque, peuvent être, à peu de frais, équipées de façon élégante, mais cela tient essentiellement au bon vouloir du propriétaire de la moto.

D'ailleurs, il se dessine actuellement chez l'élite de notre belle jeunesse motocycliste un mouvement dans ce sens, inspiré, hélas, de nos maîtres incontestés en matière de motocyclisme : les Anglais, et qui tend à faire de la moto un sport distingué.

C'est très bien de votre part de nous donner de merveilleux paysages sur la couverture de *Moto Revue*, mais, de temps à autre, une silhouette de machine et de cavaliers impeccables ferait un grand bien, je crois, à la cause qui nous est chère, et prêcherait en faveur de la fameuse diffusion.

Excusez-moi si je vous rase avec l'idée qui me tient à cœur, mais j'estime qu'il y a lieu d'insister encore plus que vous ne le faites, au point de vue silence, propreté à l'arrivée, présentation générale et équipement.

Vivent les concours de silencieux.

Vivent les concours de propreté.

Vivent les concours d'élégance.

et Vive *Moto Revue* qui nous aide à vivre pendant huit jours.

CHERPITAL M.

Camping

MOTOCYCLISTE enragé et lecteur assidu de *Moto Revue*, je me présente : je fais de la moto depuis mon service militaire et il y a six ans de cela. J'avais tout d'abord une petite 147 cmc. Monet-Goyon qui me rendit bien des services, puis, fidèle à la marque, j'achetai une 175 cmc. double-tube, qui me



Entente internationale... Une René Gillet type armée française, à la frontière austro-italienne entourée de douaniers autrichiens et italiens.

permet de gagner deux fois en cette catégorie la course de côte de la route de Villeneuve (Agen). Entre-temps, fervent de camping, je fais tous les ans, en compagnie d'un ami qui possède une 250 cmc. confort, même marque, de vastes randonnées. Notre organisation est, je crois, un modèle du genre et tient en peu de place. Nous vivons dehors complètement, faisons notre popote (pas à dédaigner, je vous assure) et nous possédons tout un attirail qui va de la trousse à coudre jusqu'aux trente-cinq articles de pharmacie, en passant par le petit appareil de prise de vues. Nos lits-hamacs que j'ai montés sont très confortables et, tenez-vous bien, pèsent, au complet, 4 kilos chacun. Que de motocyclistes se privent du plaisir qui consiste à passer la nuit sous la tente, sur les grands caissons du Massif Central, aux Pyrénées ou sur les Alpes, faute d'un matériel de couchage réconfortant après une longue étape ! Si cela peut vous intéresser, je vous enverrai dessins ou croquis et si je n'ai pas ma bougie !... Le récit de nos balades emplirait des volumes et les anecdotes abondent !

Pour en finir avec ma machine, elle consomme 2 lit. 1/4 aux 100 avec 40 kilos de bagages et roule sans aucune réparation à part les segments que j'ai changés une fois. Le totaliseur marque quarante-cinq mille et... avec la même chaîne! C'est pas mal, mais je vais, pour vous écouter, changer mes deux pignons et ma bonne vieille chaîne Renold.

Répondez

Je me présente : Passionné motocycliste et naturellement à ma septième année de lecture assidue de *Moto Revue*, soit comme abonné, soit en me précipitant tous les dimanches matin à l'événementaire du marchand de journaux, avec le regret de n'avoir pas cent pages à lire et à relire toutes les semaines.

Ceci dit, voilà : J'ai l'intention, partant de Châlons-sur-Marne, d'aller faire un tour en Espagne pendant les vacances, en compagnie de ma femme, très friande de ces sorties-là. A nous deux, 150 kilos et 90 ans d'âge. La Terrot latérale (sans jeu de mots) 350 cmc. nous donnera bien la puissance et la sécurité désirables. Mais l'étude de l'itinéraire me cause quelque tourment. En consultant la carte Taride n° 34 (Espagne et Portugal), je vois bien une route carrossable du col du Perthus à Barcelone, passant par Figueras et Gérone, mais à la traversée des cours d'eau, c'est marqué « Gué » et le long de la route « Impraticable aux autos ». Je ne suis pas curieux, mais je voudrais bien savoir ce qui nous attend là-bas. Oh ! la difficulté n'est pas pour me déplaire, loin de là ! Il y aura l'espère, des situations intéressantes à narrer, surtout dans un pays qui est en gestation de je ne sais pas quoi, bien des photos à ne pas louper ou quelques coups durs imprévus sur lesquels je compte. Mais je voudrais fixer mon horaire aussi exactement que possible, mon temps étant limité.

Aussi, chère *Moto Revue*, je t'en prie, ôte-moi d'un doute si tu le peux. Dans le pays des châteaux en or et de Don Quichotte, il y a des thés-tango, c'est sûr, mais trouve-t-on des ponts, de l'essence, de l'huile, des pneus, enfin tout ce qu'il faut pour écrire ? Mais au fait, que je suis bête ? y a-t-il de la flotte dans les rivières ?

Je te remercie à l'avance, car je sais que tu me répondras, au moins succinctement, soit sur la présente, soit sur tes feuilles du dimanche... Grande dame se doit !

M. CIÉMENT,
Instituteur, membre du M. C. Châlonnais.

CLUBS

Nice-Berlin

NOTRE correspondant général, M. Noël, est en préparation pour entreprendre, au début de septembre, un voyage d'étude et de propagande sur Nice, Bruxelles, Liège, via Berlin et retour.

Du Moto-Ball

Le 27 juillet eut lieu à Surgères, stade Jean Filippi, le premier match demotoball organisé par le M. C. de la Charente-Inférieure. Succès. La recette fut bonne. La partie fut intéressante et captivante du commencement à la fin, chacun mettant tout son cœur et sa volonté à jouer beau jeu. Tous les joueurs sont à féliciter. Après une lutte acharnée, le score indique 4 buts pour l'équipe noire et 2 pour l'équipe verte. En fin de partie, le public est debout, applaudissant à tout rompre. La course romaine était la partie comique et elle n'a pas failli à son rôle, petits et grands montrant leur joie par des rires sonores. Le tournoi à la Rose pour terminer a été réussi.

Un club aux Charpennes

Le M. C. Charpennois est créé sous le nom de C. M. C. aux couleurs rouge et or. Voici le bureau :

Président : Maurice Gauthié ; Vice-Président : Rodier ; Secrétaire général : Michel Menu ; Secrétaire adjoint : Charvet Emile ; Trésorier : Nicolas Gauthié ; Trésorier adjoint : Jean Feith.

Motor-Forum-Julii

17 août, participation massive au gymkhana de Saint-Raphaël ; départ Fréjus 13 heures, capitaine de route, M. Aragon Marius. S'adresser au secrétaire.

Le dimanche 24 août, rallye sur Salernes ; concentration à Saint-Barthélemy et à la fête provençale ; capitaine de route M. Perreti A. Départ à 4 heures du matin.

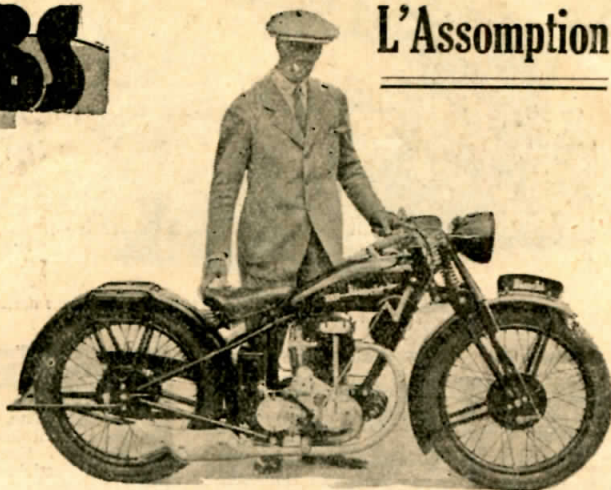
Le 31 août, rallye sur Cuers, départ à 4 heures du matin. Capitaine de route, M. Honorat Paul.

Réunion générale des membres le 2 septembre à 19 heures, au Siège, hôtel de l'Esterel, remises des prix aux vainqueurs d'août. Apéritif d'honneur. Toutes les sorties comportent le trajet avec capitaine de route et balai, tant à l'aller qu'au retour et ainsi que camping.



L'agent de Magnat-Debon, avant de créer un club au Creusot, a organisé récemment une sortie touristique.

L'Assomption



Un as de l'automobile qui est, nous dirions naturellement, un as de la moto ; l'un complète l'autre : Tazio Nuvolari s'entraîne même pour ses courses automobiles avec une moto : « entraînement excellent, dil-il, physique et moral : c'est la meilleure éducation des réflexes. » Il choisit chaque jour chez Bianchi une 175 cmc. flèche d'or et va l'essayer et la mettre au point lui-même sur les fondrières.

Moto Club de la Charente-Inférieure

Le M. C. organise une grande manifestation pour le 31 août au vélodrome de Cognac à La Rochelle. Programme varié : 1° Match de Moto-Ball. Ce sport nouveau, impressionnant et captivant, tient le spectateur en haleine durant tout le jeu. 2° Le grand tournoi à la Rose, une nouveauté très spectaculaire. 3° Grand gymkhana motocycliste, avec acrobatie motocycliste.

Comme ce M. C. aime la gaieté, le côté comique ne sera pas exclu. Nous reviendrons sur ce que nous prépare cet actif groupement pour le 31 août.

Moto-Club Sevrien

Une des plus importantes sorties de la saison s'est effectuée sur Rouen dimanche dernier ; bien que quelques ennuis mécaniques soient venus contrarier la moyenne que les sportifs de ce groupement espéraient réaliser sur ce parcours, cette sortie s'est effectuée dans les meilleures conditions.

D'autre part, au cours d'une petite soirée amicale, cette société fête et récompense deux de ses membres, Gasselin et leur président Lengagne, concurrent heureux et malheureux du Bol d'Or.

Cette société organise, pour le 21 septembre, une épreuve de régularité dotée de nombreux prix. Cette épreuve prendra le nom de Georges Louis en hommage à un de ses membres qui fut accidenté en moto. Engagement gratuit chez M. Roger Bouvet, 150, Grande-Rue, Sèvres (Seine-et-Oise).

Demain, à Argenteuil

Les 15, 16 et 17, le M. C. Argenteuil va aux Alpes Mancelles. Le 7 septembre, Senlis-Rethondes ; le 5 octobre, la classique « Six heures d'Argenteuil » sera mise sur pied pour la troisième fois.



- 20-24 Grand Prix La Baule (A. C. Ouest).
- 24 Mont Ventoux-Champ. de la Montagne (M. C. Avignon).
- 1° Les Records à Arpajon (M. C. France-A. C. I. F.).
- 2° Les Records à Montlhéry (M. C. France-A. C. I. F.).
- Championnat de France (U. M. France).
- Côte Iffignac (M. C. Côtes-du-Nord).



- 22 Sortie Fontainebleau (A. M. A. Transports).
- 24 Côte Brioude (M. C. Auvergne).
- A Angers (M. C. Pressigny).
- Interclubs Chaumont (M. C. Joinville-M. C. Chaumont).
- Rallye-Jeton (M. C. Sens).
- Pique-nique (M. C. Lilas).
- Grand Prix (M. C. Dyonisien).
- Mont Ventoux (M. C. Aubagne).
- Sortie Arpajon (M. C. Montrouge).
- Sortie Vals (D. A. M. Romans).
- Sortie Coulommiers (M. C. Seine).
- Rallye Régularité (U. M. Saumur).



PARISIENS

- Les 15-16-17 M. C. France (Paris-Bruxelles-Luxembourg).
- Les 15-16 M. C. Sèvres (A la mer).
- Le 16 A. M. A. Transports (Concours d'adresse).

PROVINCIAUX

- Le 15 M. C. Annonay (Sortie Grenoble).
- D. A. M. Romans (Sortie Briançon).
- A. M. Lons-le-Saunier (Lac d'Annecy).
- Sp. A. M. Lyon (Le Jura).
- A. M. C. Croix-Rousses (Tourisme).
- M. C. Auvergne (Croix-Saint-Robert).
- Côte du Cran d'Escales.
- M. C. Nord France.
- M. C. Nord-France (Cinq kilomètres de Calais).
- Les 15-16-17 Camping Nantua (A. M. Dijon).
- U. M. Anjou (Camping Niort).
- U. M. Anjou (Alpes Mancelles).
- M. C. France (Paris-Bruxelles-Luxembourg).
- M. C. Artois (Camp du Drap d'Or).
- M. C. Villeurbanne (Le Queyras).
- M. C. Floirac (Moto-ball).
- Le 16 M. C. Pau (Côte Salles-de-Béarn).
- Le 17 M. C. Auvergne (Côte Justices de Vichy).
- M. C. Nord France (Circuit du Camp du Drap d'Or).
- M. C. Marseille (5 km. en Crau).
- M. C. Arles (5 km. en Crau).
- M. C. Gannat (Rallye Ballon Vichy).
- M. C. Haut-Rhin (Circuit du Haut-Rhin).
- M. C. Jura (Grand Prix Jura).

REUNIONS ET ASSEMBLÉES

- Mardi** M. C. Dyonisien (2).
M. C. Villefranche (1, 2, 3, 4).
- Mercredi** M. C. Paris et Seine
(1, 2, 3, 4).
M. C. Aubagne (1, 2, 3, 4).
Aubervilliers (1).
M. C. Stains (2).
Belleville M. C. (1, 2, 3, 4).
Camping C. Fr. (1, 2, 3, 4).
Pingouins du XV (1, 2, 3, 4).
- Judi** Hirondelles M. C. (1, 3).
M. C. Dyonisien (1, 2, 3, 4).
Scolaires M. C. (1, 3).
U. M. Forez (1, 2, 3, 4).
- Vendredi** M. C. Seine (1, 2, 3, 4).
M. C. Manola (1, 2, 3, 4).
M. C. Boulogne Billancourt (1).
M. C. Clichy (1, 2, 3, 4).
A. M. A. Transports
(1, 2, 3, 4).

Circuit de Cuers

ORGANISÉ par le M. C. M., avec le concours de *Moto Revue*, la S. M. Cuernoise, section du M. C. M., organise, pour la troisième fois, son circuit de vitesse (épreuve fermée). Le 31 août, de 8 heures à 12 heures, sur : Cuers, Rocharon, Puget-Ville, Cuers, soit 23 km. 380, à parcourir deux fois ; départ et arrivée sur la route du pont de Pignans. Les droits d'engagements sont :

Moto..... 20 fr. + Assur. 15 fr.
Sidecars et cyclecars. 30 fr. + Assur. 20 fr

Les engagements devront être adressés au secrétaire à la S. M. C., Café du Commerce, à Cuers, ou au M. C. M., 71, rue Paradis et clos le 24 août, à 12 heures. Le pesage et la vérification ont lieu le 30 août, à partir de 14 heures. La Coupe-Challenge *Moto Revue* sera attribuée à la marque de motos ayant les deux concurrents les mieux classés ; en cas d'ex æquo, à la marque ayant eu 4 concurrents les mieux classés. Elle sera remise en compétition au prochain Circuit de Vitesse de Cuers. Le Challenge Mante frères, au record du Tour, attribué définitivement à celui qui l'aurait eu deux ans consécutifs. Une Coupe Sportive Ville de Cuers au meilleur temps motos petite cylindrée jusqu'à 175 cmc. Une Coupe Sportive S. M. C., au meilleur temps cyclecars ou sidecars.

Une Coupe au premier de chaque catégorie. Une Plaque argent au 2^e de chaque catégorie. De nombreux prix cumulent et attribués selon que la Commission sportive l'aura fixé avant la course. D'autre part un Challenge est en compétition pendant deux années consécutives et sera attribué au club ayant le plus grand nombre de classés dans les dix premiers toutes catégories.

Une médaille d'or au premier Cuernois, meilleur temps. 1^{er} 175 cmc., 50 francs ; 2^e 175 cmc., 25 francs ; 1^{er} 250 cmc., 50 francs ; 2^e 250 cmc., 25 francs.



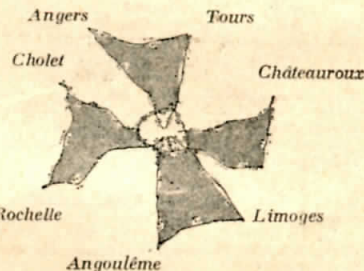
Au Drancy, on s'est amusé : le M. C. D. dans son dernier gymkhana

Circuit des Villes d'Eaux de l'Est

Le 24 août prochain le M. C. V. dispute son important Circuit des Villes d'Eaux, doté de prix d'une valeur totale de 8.000 francs. Précisons le règlement : 1^{er} Groupe : Jaune, motos 175 à 250 cmc. ; 2^e Groupe : Rouge, motos 350 cmc. ; 3^e Groupe : Bleu, motos 500 et au dessus. La moyenne à soutenir sera : Groupe Jaune : 35 km. à l'heure ; Groupe Rouge : 40 km. à l'heure ; Groupe Bleu : 42 km. à l'heure. Le Circuit est de 416 km. L'itinéraire est le suivant : Epinal, Mirecourt, Vittel, Contrexéville, Bains-les-Bains, Saint-Loup, Luxeuil-les-Bains, Plombières-les-Bains, Remiremont, Rupt-sur-Moselle, Mélisey, Ronchamp, Belfort, Le Ballon d'Alsace, Le Thillot, Le Col de la Grosse-Pierre, Gérardmer, Fraize, Saint-Dié, Bruyères, Epinal. Le groupe jaune évitera le crochet par Remiremont en rejoignant Luxeuil à Belfort, directement par Lure et Ronchamp. Il évitera également Saint-Dié en rejoignant directement de Gérardmer à Bruyères, son itinéraire sera donc beaucoup raccourci.

à 6 heures, de l'une des localités : Poitiers, Angers, Tours, Châteauroux, La Souterraine, Limoges, Angoulême, La Rochelle, Cholet, Saumur, Loudun, Sainte-Maure, Le Blanc, Le Dorat, Bellac, Ruffec, Niort, Bressuire, Mirebeau, Châtelleraut, Chauvigny, Lussac-les-Châteaux, Gençay, Couhé-Véras, Lusignan, La Ferrière-en-Parthenay. L'arrivée a lieu à Poitiers, champ de la Madeleine, entre 15 et 16 heures. Chaque concurrent choisit son parcours, sa moyenne et son heure de départ. Il emprunte exclusivement les routes portées sur la carte ci-jointe. On peut prendre le départ de Poitiers.

Les contrôles en cours de route ne sont pas



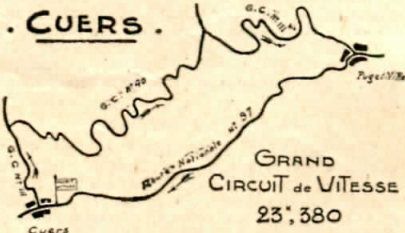
horaires. Tout contrôle manqué et de même tout écart d'itinéraire entraînent la disqualification.

Aucune moyenne imposée. Le concurrent choisit parmi l'une des suivantes. Les concurrents sont divisés en deux catégories. Groupe bleu : motos 175, 250 et sidecars 350 : 30, 35, 40 kilomètres à l'heure ; Groupe rouge : motos au-dessus de 250 et sidecars au-dessus de 350 : 45 et 50 kilomètres.

Les engagements sont ouverts jusqu'au 1^{er} septembre. 10 francs par véhicule pour les membres d'un club et 15 francs pour les indépendants, au siège du M. C. P., 62, rue de la Marne à Poitiers.

Consommation

Le 27 juillet, au concours de consommation de Niort, le M. C. Poitou était représenté par son secrétaire, qui se classait deuxième en 350, avec 141 kilomètres, à 60 de moyenné et 4 litres d'essence.



Rallye Croix de Malte

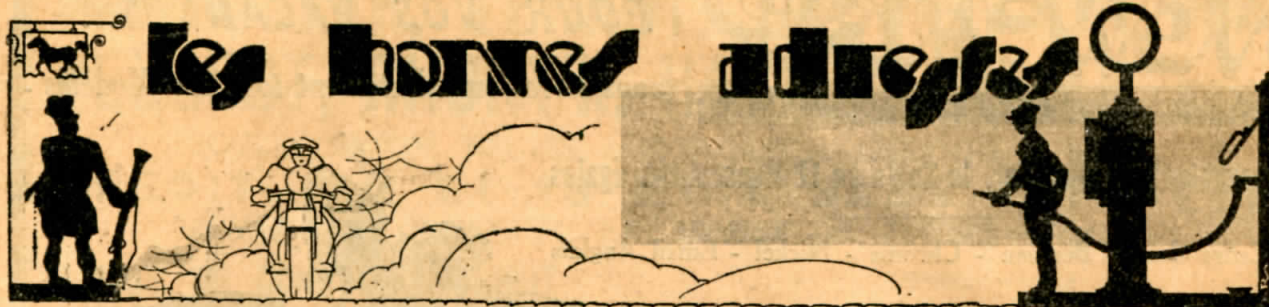
Le M. C. du Poitou, sous le patronage de l'A. C. de l'Ouest, organise le 7 septembre un rallye Croix de Malte. Départ le 7 septembre,



- De 8 à 18 h. : M. C. France.
- De 14 à 21 h. : Hirondelles M. C.
- De 14 à 18 h. : M. C. Aubagne.
- De 8 à 18 h. : A. Cjcl. C. de France.
- De 14 à 19 h. : U. M. Forez.



L'U. A. M. Ardennaise ayant eu beaucoup de peine à naître, vit maintenant intensément : sortie du 13 juillet



Toutes les Maisons ci-dessous font partie de notre Ligue, possèdent notre panonceau et nous accordent divers avantages.

Croix-Saint-Leufroy (Eure). — Rest. av. ch. : Hôtel Borne +.
 Gien. — Rest. av. ch. : Hôtel de l'Écu et de la Poste, 12, rue Victor-Hugo +.
 Flers. — Rest. av. ch. : Hôtel de la Poste, 11, rue Messée +.
 Bouchard (Jura). — Rest. av. ch. : Hôtel de France, Châteaurenard (Loiret). — Hôtel du Sauvage, place de la République +.
 Laruns (B.-Pyr.). — Rest. av. ch. : Hôtel d'Ossau, place de la République +.
 Lourdes. — Rest. av. ch. : Hôtel-Restaurant de Visens, quartier Visens +.
 Rennes. — Rest. av. ch. : Hôtel Moderne et Grand Hôtel, 17 et 19, quai Lamennais +.
 Rouen. — Rest. av. ch. : Hôtel Moderne, 3, place Lafayette.
 Ploumanach. — Rest. av. ch. : Hôtel de Ploumanach et du Phare +.
 Montfort sur Meu (I.-et-V.). — Rest. av. ch. : Hôtel du Lion d'Or, Place du Tribunal +.
 Sigean. — Rest. av. ch. : Hostellerie Couderc, 2 et 4, Place du Commerce.
 Pont du Gard, par Remouliens (Gard). — Hôtel du Pont du Gard +.
 Saint-Pé-de-Bigorre (Htes-Py.). — Rest. av. ch. : Hôtel de la Paix +.
 Availles Limousine (Vienne). — Rest. av. ch. : Hôtel de la Poste rue Rocart +.
 Grandvilliers (Oise). — Restaurant : Café du Progrès, rue de Beauvais +.
 Mantes-Gassicourt. — Restaurant : Caron, 93, Avenue Jean Jaurès.
 Croix-Saint-Leufroy (Eure). — Rest. av. ch. : Hôtel Borne +.
 Gien. — Rest. av. ch. : Hôtel de l'Écu et de la Poste, 12, rue Victor-Hugo +.
 Flers. — Rest. av. ch. : Hôtel de la Poste, 11, rue Messée +.
 Poitiers. — Restaurant : Besson, 1, rue Magenta.
 Legé. — Rest. av. ch. : Hôtel de l'Étoile d'or, rue de la Chaussée +.
 Benodet (Finistère). — Rest. av. ch. : Ker Emile +.
 Berre-les-Alpes (A.-M.). — Rest. av. ch. : Petit Palace, Hôtel +.
 Blangy-sur-Bresle (S. Inf.). — Rest. av. ch. : Hôtel de la Gare, 17, Avenue de la Gare +.
 Bourg-Dun (S. Inf.). — Rest. av. ch. : Hôtel de Dieppe +.
 Breussière. — Rest. av. ch. : Hôtel Renault, rue des Religieuses près les Halles +.
 Carbon-Blanc (Gironde). — Rest. av. ch. : Hôtel du Lion d'Or +.
 Castres (Gironde). — Rest. av. ch. : Hôtel du Commerce, rue Président Carnot +.
 Chantonay (Vendée). — Rest. av. ch. : Hôtel du Bon Raisin, rue Nationale et de Paris +.
 Château-Gontier. — Rest. av. ch. : Hôtel Anglais +.
 Châteauroux. — Rest. av. ch. : Hôtel du Chapon Fin, 6, rue Amiral-Ribourt +.
 Cherbourg. — Rest. av. ch. : Hôtel de Paris et de Weymouth, 10, Quai Alexandre III.
 Coly (Dordogne). — Rest. av. ch. : Aux Truites du Coly.
 Compiègne. — Rest. av. ch. : Restaurant des Sports, 1, rue de Choisy +.

Antibes. — Mécanicien : Chiappello, 1, boulevard Aguillon, Terrot +.
 Conflans par Albertville. — Rest. av. ch. : Pension Boncin +.
 Rouille. — Rest. av. ch. : Hôtel du Cheval blanc, route Nationale +.
 Coye (Oise). — Rest. av. ch. : Au Petit Vatel, 49, Grande-Rue +.
 Saint Pierre de Rumilly (Hte-Savoie). — Rest. av. ch. : Savou Hotel.
 Brignoles (Var). — Rest. av. ch. : Hôtel Fabre de Piffard +.
 Tavernes (Var). — Rest. av. ch. : Hôtel restaurant Blanc, Place de la Mairie +.
 Dreux. — Rest. av. ch. : Hôtel Sautrev.
 Vernet-les-Bains (Pyr.-Or.). — Rest. av. ch. : Pension Marsal, rue des Thermes +.
 Cuses (Hte-Savoie). — Rest. av. ch. : Hôtel Central, Grande-Rue +.
 Doullens. — Taverne Moderne rest. av. ch. : 46, rue du Bourg +.
 Lourdes. — Rest. av. ch. : Hôtel Cholet-St-André, rue Massabielle +.
 Prats de Mollo (Pyr.-Cr.). — Rest. av. ch. : Hôtel du Commerce Grande Place +.
 Bergerac. — Mécanicien : Sigalas fils, rue Professeur Pozzi, autos et motos +.
 Les Echelles. — Rest. av. ch. : Hôtel du Centre, route de Lyon.
 Daumazan (Ariège). — Rest. av. ch. : Hôtel Bertrand.
 Blois. — Rest. av. ch. : Hôtel des Voyageurs, 25, rue St. Hubin +.
 Le Goulet (Eure). — Rest. av. ch. : Hôtel de la Gare +.
 Dinard. — Rest. av. ch. : Hôtel des Corbières, 10, rue des Corbières +.
 Blangy et Bresle. — Rest. av. ch. : Hôtel de la Gare, 17, avenue de la Gare.
 Lomener (Morbihan). — Rest. av. ch. : Hôtel du Bod Skau.
 Incheville (S.-Inf.). — Rest. av. ch. : Hôtel du Commerce.
 Les Essarts (S.-Inf.). — Rest. av. ch. : Hostellerie du Grand St. Hubert +.
 Caen. — Hôtel : Nouvel Hôtel Place de la Préfecture +.
 Fougères. — Rest. av. ch. : Hôtel des Voyageurs, 10 Pl. Gambetta +.
 Aix-les-Bains. — Rest. av. ch. : Hôtel Alexandre, 6, avenue Marie, gar. motos sent +.
 Annecy. — Rest. av. ch. : Grand Hôtel, Mont-Blanc +.
 Audincq-les-Bains (Ariège). — Rest. av. ch. : Hôtel Thermal à 4 km. de Saint-Gérons.
 Availles-Limousine (Vienne). — Rest. av. ch. : Hôtel de la Poste, rue Rocart +.
 Bayeux. — Rest. av. ch. : Hôtel de la Levrette, 32 rue Saint-Patrice.
 Benodet (Finistère). — Rest. av. ch. : Ker-É-ile +.
 Biarritz. — Rest. av. ch. : Hôtel restaurant du Lion de Belfort et du Louvre, rue du Helder +.
 Cajarc (Est). — Rest. av. ch. : Hôtel Moderne et de la Croix Blanche +.
 Cannes. — Gar. autos : Merle et Millot, 4 boulevard d'Alsace.
 Château-Gontier. — Rest. av. ch. : Hôtel Anglais +.
 Châteauroux. — Rest. av. ch. : Hôtel du Chapon Fin, 6, rue Amiral-Ribourt +.
 Cherbourg. — Rest. av. ch. : Hôtel de Paris et Weymouth 10, quai Alexandre III.
 Compiègne. — Rest. av. ch. : Restaurant des Sports, 1, rue de Choisy +.

Conquet (Finistère). — Rest. av. ch. : Hôtel de Bretagne Grande-Rue +.
 Digne (Basses-Alpes). — Rest. av. ch. : Hôtel Mistre, 32, boulevard Gassendi +.
 Etampes. — Rest. av. ch. : Hôtel du Perroquet, 115, rue St. Jacques.
 Falaise. — Rest. av. ch. : Hôtel de la Croix Verte, rue de la Pelletterie +.
 Flamanville. — Rest. av. ch. : Hôtel des Voyageurs, rue Dielette +.
 Froberville (S.-Inf.). — Rest. av. ch. : Hôtel de la Gare +.
 Flers. — Rest. av. ch. : Hôtel de la Poste, 11, rue Messée +.
 Gien. — Hôtel de l'Écu et de la Poste, 12, rue Victor Hugo +.
 Grandvilliers (Oise). — Rest. av. ch. : Café du Progrès, rue de Beauvais +.
 Joinville (H.-Marne). — Rest. av. ch. : Hôtel de la Poste, Place de la Grève +.
 La Croix St. Leufroy (Eure). — Rest. av. ch. : Hôtel Borne +.
 La Forêt Fouesnant (Finistère). — Rest. av. ch. : Hôtel de la Plage Kerleven +.
 Lamballe. — Rest. av. ch. : Hôtel du Commerce, Grande Rue +.
 Le Havre. — Rest. av. ch. : Hôtel de la Concorde face la gare.
 Libourne. — Mécanicien : Moto Stand, 94, rue Président Carnot, Monet, Magnat, Aleyon, Stujson, Kochler, Gillet-Herstal, Rovin, Griffon.
 Manosque (Basses-Alpes). — Rest. av. ch. : Hôtel des Négociants, rue Casimir-Pelloutier +.
 Mantes-Gassicourt (S.-et-O.). — Rest. av. ch. : Caron restaurateur, 93, avenue Jean-Jaurès.
 Marseille. — Rest. av. ch. : Hôtel de la Préfecture, 9, boulevard Louis-Salvator.
 Marseille. — Rest. av. ch. : Hôtel Breteuil, 25-27, rue Breteuil.
 Mesnil-Villement (Calvados). — Rest. av. ch. : Hôtel de la Croix-d'Or +.
 Montfort-sur-Meu (I. et V.). — Rest. av. ch. : Hôtel du Lion d'Or, Place du Tribunal +.
 Moustierlin par Fouesnant (Finistère). — Rest. av. ch. : Hôtel de la Pointe +.
 Ploumanach (Côtes-du-Nord). — Rest. av. ch. : Hôtel de Ploumanach et du Phare +.
 Pont-Audemer. — Rest. av. ch. : Hôtel Brasserie du Pilori, 38, Place Victor-Hugo.
 Pont-de-l'Arche (Eure). — Rest. av. ch. : Hôtel du Faisan Doré, Place des Champs +.
 Pont des Piles par Cuzion (Indre). — Restaurant : Restaurant du Barrage.
 Pont du Gard par Remouliens (Gard). — Rest. av. ch. : Hôtel du Pont du Gard +.
 Priay (Ain). — Rest. av. ch. : Hôtel Fesneau +.
 Provins. — Rest. av. ch. : Hôtel du Coq à la Poule, 53, rue Notre-Dame +.
 Richeieu (S.-et-L.). — Rest. av. ch. : Hôtel du Faisan, 21, Place du Marché +.
 Rosny s. Seine (S.-et-O.). — Rest. av. ch. : Hôtel de la Poste, rue Nationale +.
 Saint-Bonnet par Champsaure (Htes-Alpes). — Rest. av. ch. : Hôtel Maubert +.
 Sainte-Fnemie (Lozère). — Rest. av. ch. : Hôtel de Paris +.
 Saint-Léonard-des-Bois (Sarthe). — Rest. av. ch. : Hôtel du Bon Laboureur +.



PRIME HEBDOMADAIRE N° 94 (16 AOUT)

LE COLLOGRAPHOL

VALEUR : 25 FR.

A nos Abonnés . . . 13 fr. — Aux Ligueurs de la L. N. M. 12 fr.

A nos Lecteurs non abonnés 22 fr.

(Franco de Port et d'Emballage, en sus : 2 francs)

C'est le fameux Graphite dont il est tant parlé, traité et ramené à l'état colloïdal pour la meilleure lubrification des parties mécaniques en mouvement : Boîtes de vitesses, chaînes, etc.

NEW-MAP

POUR VOS VACANCES...

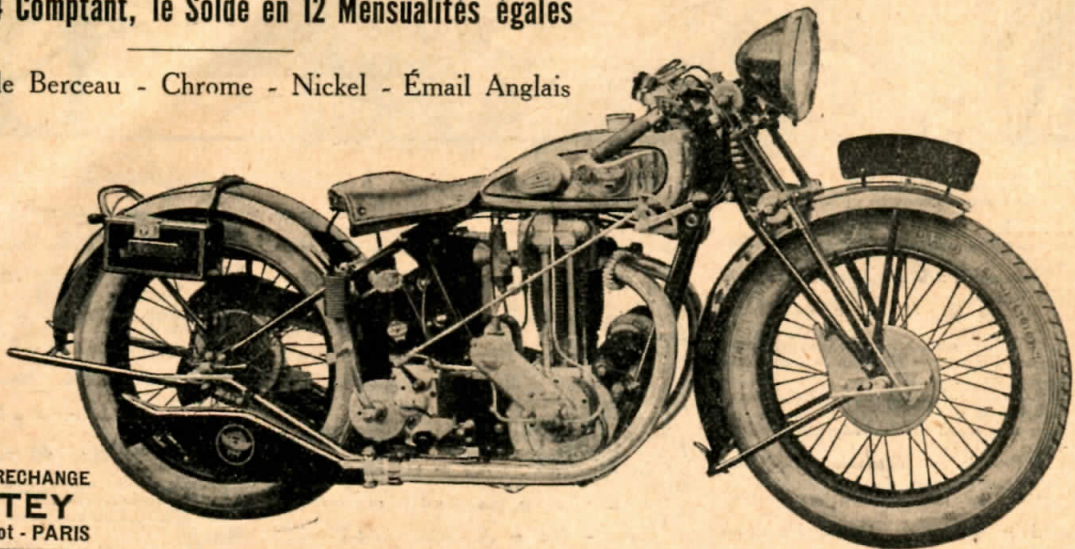
vous livre immédiatement tous ses Modèles

Payables 1/4 Comptant, le Solde en 12 Mensualités égales

Cadre double Berceau - Chrome - Nickel - Émail Anglais

Moteurs
Mag - Jap
Chaise

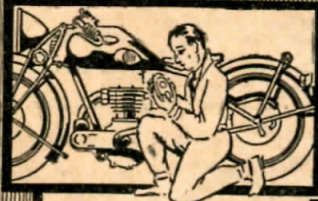
Boîtes
Burman
Roues à
Broche
interchangeables



STOCK PIÈCES RECHANGE
E. FROTEY
12, rue Jean-Nicot - PARIS

CATALOGUE - FRANCO - ÉTABLISSEMENTS NEW-MAP

USINES ET ADMINISTRATION :
122-124, Av. Lacassagne, LYON-MONTCHAT



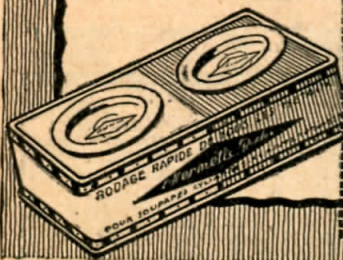
Rodage

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

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



L'Hermetic-Rodex



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

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

- 1 boîte Hermetic-Rodex mixte
- 1 boîte Hermetic joints

Nom : _____

Rue : _____

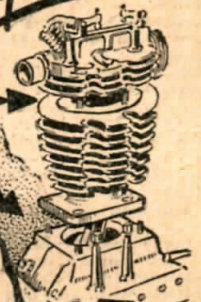
Ville : _____



Surveillez votre compression!

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

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



L'Hermetic



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

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

- 1 boîte Hermetic-Rodex Mixte
- 1 boîte Hermetic joints

Nom : _____

Rue : _____

Ville : _____

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

TOUTES MOTOS NEUVES & D'OCCASION, 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) —

AVIS A NOS ABONNÉS

Nous pouvons mettre à la disposition
des premiers Abonnés qui nous les
demanderont, un petit nombre de

"STOP RUTILA"

avec indicateur de direction, émail noir
et nickel, complets, prêts à monter avec
accessoires. La valeur de ces "STOP"
est de 170 fr. Nous les cédon à nos
Abonnés pour 125 fr. (franco de port
et d'emballage). Joindre le montant à
la commande à

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

EN VENTE

L'ANNUAL 1930

(25^e Année)

ANNUAIRE UNIVERSEL DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

Édité spécialement pour LES AGENTS, LES COMMERÇANTS et LES
CONSTRUCTEURS D'AUTOMOBILES et répandu dans le monde entier
1350 PAGES d'ADRESSES et DOCUMENTS

Prix de l'exemplaire relié: 40 francs
(Port en sus pour les Départements, l'Étranger)

222, Bd Pereire, PARIS - Tél.: Wagram 30-79

6^e ANNÉE
■ ■

LE NUMÉRO:
1 FR. 25

L'actualité
Automobile

SUPPLÉMENT MENSUEL

DE **MOTO
REVUE**

Indispensable à tous les Lecteurs
de Moto-Revue pour être
- complètement renseignés. -

ABONNEMENT, 12 N^{OS} : 15 fr.

ABONNÉS DE MOTO-REVUE : 10 fr.

Le demander chez votre libraire ou 51, rue Vivienne, PARIS (2^e)

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

Veuillez m'abonner à (1) _____ numéros de Moto Revue à partir du Numéro en date du _____

Ci-joint la somme de (2) _____

Nom _____

Prénoms _____

Profession _____

Adresse _____

TARIF DES ABONNEMENTS (FRANCE & COLONIES)

| A Abonnement complet hebdomadaire et son supplément mensuel L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE | | | B Abonnement simple MOTO REVUE Hebdomadaire | | | C Abonnement simple L'ACTUALITÉ AUTO- MOBILE MENSUEL | |
|---|------------|------------|--|------------|------------|---|-----------|
| UN AN | SIX MOIS | TROIS MOIS | UN AN | SIX MOIS | TROIS MOIS | UN AN | SIX MOIS |
| 64 Numéros | 32 Numéros | 16 Numéros | 25 Numéros | 26 Numéros | 13 Numéros | 12 Numéros | 6 Numéros |
| 55 » | 30 » | 18 » | 45 » | 23 » | 14 » | 20 » | 11 » |

Signature: _____

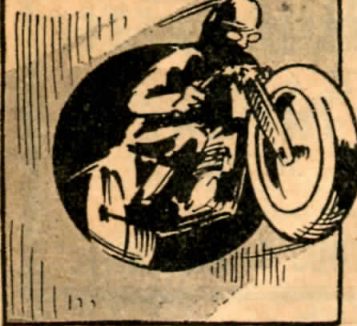
(1) Indiquer le nombre des Numéros souscrits.

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

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

XIV

nos petites annonces



tarif des insertions

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

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

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

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

SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

Nos abonnés moyennant le versement de 10 francs, peuvent obtenir une feuille du **Service Permanent des Occasions** (15 pour nos lecteurs). Cette fiche reste en permanence dans nos bureaux, à la disposition des visiteurs, et est **valable** jusqu'à la vente de la machine. Ne manquez pas de nous informer de la réalisation de la vente, afin que votre fiche soit retirée.

CLEVELAND

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

MOTOS A VENDRE

A. J. S. 350 cmc. compétition 130 km. état de neuf, prix int. Suignard, 1, r. Boutard, Neuilly-sur-Seine.

Bercoise Gladiator moteur Jap, 350 cmc. lat. avec t-sad compt. Jaeger et éclair. Novi, bon état, prix 4.000 fr. M. Chauvry, 164, rue de Vesle, Reims (Marne).

B. S. A. 500 cmc., état neuf, Monet Goyon 2 CV, bon état, cause chang. sit. prix à débatt. S'adress. 22, rue Charcot, Paris.

Nombreuses occasions garanties provenant d'échanges toutes marques et toutes cylindrées. Malterre, 13, rue Biscornet, Paris (12°).

Dresch 3 CV parf. état, écl. Soubitez tansad compt. sacoches, klaxon, 2.200 fr. Maurice, 41, rue de Verneuil, Paris.

Gnome 250 cmc. 29 très bon état, écl. tansad compt. 2.000 fr. vis. soir à part. 7 heures. Revelin, 78, rue de l'Ourcq, Paris (19°).

Jeanjean Motos école, 133, avenue d'Argenteuil, Asnières. Leçons et permis gratuits à tout acheteur au comptant.

Gillet-Herstal, 500 cmc. parf. ét. écl. électr. ts access. tte équip. esc dble emploi, urgent, px à déb. Deparday, 10, rue Friant, Paris (14°).

Disponible de suite chez William, Agent exclusif pour Saint-Denis de Terrot, Dollar, Monet Goyon, Gillet-Herstal, New Map, Motobécane, Koehler, New Motor, Rhony'x, Majestic, O. S. A., Stock Amac, Gastrol X. L. 10 fr. le litre, Ricin, 10 fr. Ricinée 12 fr. 50. William, 2, rue Dezobry, Saint-Denis.

Gnome-Rhône 250 cmc. type E. 2, absolument neuve et garantie à prendre à l'usine même valeur 3.500 fr. à céder à un des abonnés à 3.000 fr. avec un tansad. Ecrire à *Moto Revue*.

Monet-Goyon 2 CV confort, peu roulé, access. 1.950 fr. Axertier 10, rue Jacquemont, Paris (17°).

Monet-Goyon 350 cmc. parf. état, prix int. Seguin, 26, rue d'Armenonville, Neuilly-sur-Seine.

Motobécane 3 CV, 2 tps, éclair. élect. roulé 2.000 km. état neuf, esc dble emploi, aff. de conf. 2.300 fr. facilités de paiement. Venner, 85, rue du Parc, Orléans (Loiret).

Norton 500, arbre à cames en tête, roulé 1.800 km., 6.500 fr. Motosacoches, 350 cmc. culb. mod. 1931, fait 1.500 km. 5.500 fr. S'adresser Martin, 3, rue de l'Océan, Saint-Nazaire.

Maison F. TOUTIN

Téléphone Péreire 10-41

171, Bd Jean-Jaurès, CLICHY (Seine)

PIÈCE POUR TRIUMPH, B.S.A DOUGLAS, TERROT

Expéditions en Province — Demandez le tarif 1930
SPÉCIALITÉ DE RÉALÉSAGE DE CYLINDRES TOUTS MODÈLES

La Maison se charge des réparations. — Travail soigné

PIÈCES pour MOTO

INDIAN

TARIF ILLUSTRÉ —
INDIAMOTO

1, Rue Faraday, PARIS-17°

Reste ouvert le Dimanche matin

Motobécane 175 cmc. 2 vit., tansad, rep.-pieds très bon état 1.000 fr. Bonisset, 58, rue de Paris, Bagnolet.

Motobécane 175 cmc. 2 vit. ch. courroie, éclair. Acétyl. état parf. 1.200 fr. Beugin, 49, rue du Moulin-à-Vent, Ormesson-s.-Marne (Seine-et-Oise).

Rhony'x type A, 2 CV 1/2 2 tps transm. à courroie cataloguée à 1.775 fr. neuve et garantie à céder, 1.200 fr. M. à *Moto Revue*.

Motoconfort 250 cmc. sport 2 et 3 vit. fin 29, écl. élect. tansad, gar. 80 km. parf. état, 2.300 fr. Passerat, 32, rue de Charonne (11°).

Motosacoches 500 cmc. 2 cyl. culb. 135 à l'heure, équip. compt., tansad, 5.200 fr. Dupraz, 143, rue des Vignes, Cachan (Seine).

René Gillet, 6 HP, tr. b. état, écl. tansad, sac. outil. comp. P. 2.000 fr. S'adress. 27, rue Socrate, Bagnolet. Pour visiter ou écrire : à M. Boudy, 24, sente de de l'Épinette (Les Lilas).

René Gillet 4 HP, roulé 1.800 km. neuve, équip. compl. éclair. et klax. Marchal avec phare Trilux compt. et montre Jaeger, tansad, pare-jambes, essais à vol., cause maladie, 5.300 fr. Pottier, 68, rue de Paris, Soisy-sous-Montmorency (S.-et-O.).

Part. vend. Soyer 350 cmc. Jap à culb. 6.000 km., bien équip. 4300, cause achat voiture, visible chez M. Sellier, 74, rue Mouzaia (19°).

Soyer 500 cmc. 29 éclair. bloc-mot., arbre à cames en tête, état neuf, prix modéré, visible le samedi après-midi et dimanche matin. Le Roux, 68, boulevard Jean-Jaurès, Clichy (Seine).

Pour les vacances à enlever d'urgence Moto 350 cmc. gagnante du tour de France 1930, moteur L. M. P. boîte Staub, Maglum Jumo, moyeux à broches, roue de secours, état parfait. Moto 250 cmc. L. M. P., boîte Staub le tout neuf 2.200 fr. Amilecar Sport très bon état, 4.500 fr. ; Cheret, 26, Allée d'Antin, Le Perreux. Tél. Tremblay 19-02.

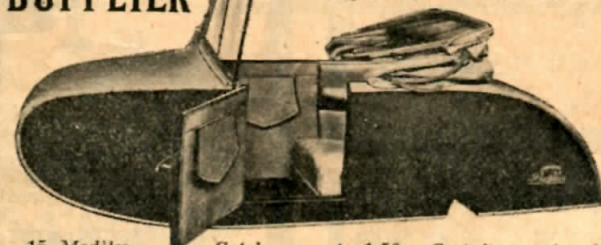
Terrot 250 cmc. mod. 1925, champ. de France, pn. ball., tans. M. Ballagny, 135, Grande-Rue, Carrières-sur-Seine.

Terrot 350 cmc. Jap. culb., écl. tans. sacoches, parf. état. Pinol, 6, avenue de l'Ouest, Saint-Maur (Seine).

Deux motos Terrot 500 cmc., moteurs Jap, écl. élect. compt. mont., mod. 1929, 4.200 fr. ;

SIDECAR BUFFLIER

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

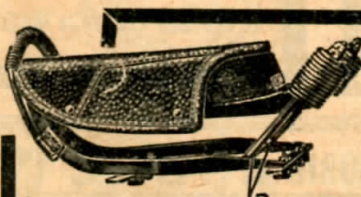


15 Modèles

Catalogue contre 1.50 - Gratuit aux Agents

- DÉPOT - GIROD 9, Rue de la Terrasière, 9
EN SUISSE : — GENEVE —

On demande dépositaires pour : Marseille, Bordeaux, Paris, Maroc, Algérie



SIÈGE ARRIÈRE

E.N.

Assise souple sans ferre. Aucun point dur. Réglable pour tous poids par 2 points différents : A et B. Fixation réglable

Demandez-le chez votre fournisseur

CATALOGUE FRANCO

TOUCHET & DUPIEU

31, Rue de la Chapelle, 31
— PARIS (18°) —

UNE VOITURETTE au PRIX d'une MOTO

s'achète

HALL DE LA VOITURETTE

99, Avenue d'Orléans, PARIS

OCCASIONS REVISÉES en TOUTES MARQUES

Agences : Renault, Donnet, Peugeot

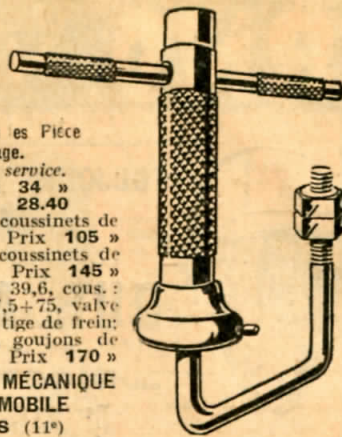
Spécialiste
DU
Bloc-Moteur **F.N.**
GILLET
HERSTAL
BMW 
— TYPE 1931 —
SOUS-AGENTS DEMANDÉS

CRÉDIT au même Prix qu'au
Comptant. Sans Inté-
rêts, sans Assurance
Conditions Spéciales au Comptant

RÉPARATION
par Spécialiste
GRAND CHOIX D'OCCASION
ACHÈTE & ÉCHANGE

F.N. **LATSCHA**
16, Rue Auguste-
Baillly
ASNIÈRES
(Près gare d'Asnières)
en face le 272, Boul. St-Denis
(Ouv. Dim. et Fêtes jusqu'à 20 h.)
Tél. : Grésillon 17-93

**PORTE-FILIERE
"EMBOU DB"**



Permet le filetage de toutes les Pièces
sans aucun démontage.
Utilise les Filières en service.
Cage de 39,6. . . Prix 34 »
de 25,4. 28.40

Composition : Cage 25,4, 7 coussinets de
4 à 10^{mm}. Prix 105 »
Composition : Cage 39,6, 6 coussinets de
10 à 20^{mm}. Prix 145 »
Composition "Auto" : Cage 39,6, cous. :
5/16 3/4, valve américaine; 7,5+75, valve
Michelin; 8+125 à gauche, tige de frein;
14+150, droite et gauche, goujons de
roue Michelin. Prix 170 »

**SOCIÉTÉ D'OUTILLAGE MÉCANIQUE
INDUSTRIEL & AUTOMOBILE**
46, r. Amelot, PARIS (11^e)

FIREZONE OIL

**LUBRIFIANT INTERNE
MÉLANGÉ A L'ESSENCE
GRAISSE LA CHAMBRE D'EX-
PLOSIONS ET ASSURE LA
VITALITÉ DU MOTEUR**

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

Facilite les départs. - Con-
serve la compression. - Evite
le grippage. - Diminue les
résistances. - Supprime la
calamine. - Abaisse la tempé-
rature. - Augmente le kilométrage

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

CONCESSIONNAIRE POUR TOUTE
LA FRANCE :
TH. LEQUIME
7, Rue Labrousse - PARIS-15^e
Tél. : Vaugirard 20-27

mod. 1930, 5.400 fr. Mahous, 214,
rue du Château des Rentiers,
Paris (13^e).

Royal moto bloc-moteur Mas-
sardier, à chaîne, pneus ballon ;
selle Terry, cataloguée à 3.600 fr.,
à céder neuve et garantie à
1.800 fr. M. à Moto Reuve.
Moto, D. F. R. 4 CV, 4 vitesses,
moteur bn état, 2.200 fr. Bonzou,
18, av. Maintenon, Glatigny-
Versailles.

Pour votre moto légère, ur-
gent, à solder : un lof important
de porte-bagages, amovibles à
19 fr. 50 pièce. Dresch-Beaubourg,
11, rue Bailly, Paris (3^e).

D. S. 500 cmc., gr. sport,
pn. ballon, t.-sad, compteur,
éclair. 3.000 fr., état neuf, of.
unique, 9, impasse Durvie, Bou-
logne (Seine).

Toutes pièces détachées et
transformations pour B. S. A.,
armée, carbur. neufs, 130 fr.,
1, rue des Jardins, Saint-Paul,
Paris (4^e).

Dreschistes, une affaire inté-
ressante ! Echangez votre Dresch
contre la nouvelle 500 cmc. à
cardan, avec ou sans side. C'est
une merveille. Venez vous en-
tendre avec Dresch-Beaubourg,
11, rue Bailly, Paris (3^e).

F. N. 350 cmc., type Sahara,
écl. électr., tansad, pare-jambes,
etc., état de neuf. R. Genestra,
17, rue Colonel-Moll, Mantes-la-
Ville (S.-et-O.).

F. N. 500 cmc., écl. et klaxon
élect., compteur, etc., parf. ét.,
ou échangez cont. 350 cmc. de
marque. Cléry, 78, rue Parmentier,
Ivry (Seine).

Gillet-Herstal, Terrot, Soyer,
Saroléa, Gnome, Motoconfort, Ré-
my, Agence, 21, rue de Tlemcen,
Paris (20^e). T. : Ménilm. 76-39.
Solde motos d'exposition 1930,
en 250 et 350 cmc. Styl'son,
Motoconfort, Géco, Herstal. Occa-
sion à profiter, Terrot 350 cmc.,
champion France, éclair., 2 tubes,
ét. nf. 3.500 fr. Gillet-Herstal
500 cmc., typ. Bol d'Or avril 30,
équip., ét. nf absolu. B. M. W.
500 cmc., équip. Bosch. 7.800 fr.
etc., achat, échange.

René Gillet, 6 CV, 750 cmc.,
solo, tansad, revisé, neuf, 3.900 fr.
Bompard, 17, rue de l'Echaudé-
Saint-Germain (6^e).

Gnome-Rhône, culb. D. 4 29,
par. état, 3.000 fr., cause maladie.
Lavergne, à Naillac par Bergerac
(Dordogne).

Profitez-en ! Une occasion !
D. F. R., neuve, 250 cmc., éclairage
électrique. Comptant ou crédit,
à Dresch-Beaubourg, 11, rue
Bailly, Paris (3^e). Pour 3.000 fr.,
avec une assurance aux tiers
gratuite de 100.000 francs.

Gnome et Rhône, 175 cmc.,
2 vit., graissage mécan., tansad,
tr. bn état de marche, 1.200 fr.
T. les jours de 18 à 21 h. Poncelet,

B.C.R.

**LA REINE
DU CONFORT**

POINARD - CONSTRUCTEUR -
2 bis, r. Étienne-Dolat
KREMLIN-BICÈTRE-Seine
Tél. : Kremlin 62

AGENCE
BRIQUET **F.N.**
SPECIALISTE
RÉPARATIONS
11, Quai d'Anjou - Paris (4^e)

 **ÉLITE**
LA
BOUGIE
QU'IL
VOUS FAUT

12, Rue des Poissonniers
NEUILLY-sur-SEINE

ACHAT **PONT DE CHARENTON** ECHANGE

**TERROT - SOYER - DOLLAR
D. S. - MOTO-CONFORT, etc.**

AGENCE DIRECTE : R. LARGEOT
4, Grande-Rue - SAINT-AURICE (Seine) - Tél. : 59

Toutes Marques 6 et 12 Mois
- Tous Prix - OCCASIONS - de Crédit -

STAUB

BOITES 2 et 3 VITESSES
BOITES 500 cmc. Sport compétition
BOITES MARCHE ARRIÈRE
BLOCS-MOTEURS 350 et 500 cmc.
soupapes latérales — MOTEURS
350 et 500 cmc. soupapes latérales.

— Demandez Notices —
26 à 30, Rue Jules-Ferry
COURBEVOIE (Seine)

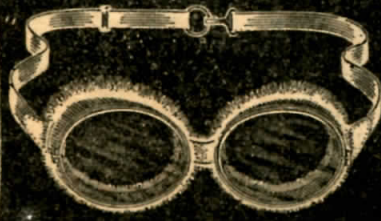
Pièces détachées pour
Boîtes de Vitesses, Moteurs
PERTUISOT 23, rue des Acacias
PARIS (17^e)
Agen: général des pièces STAUB

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 Dimanche et Fêtes

BELLEVILLE - MOTO
85, R. Julien-Lacroix, PARIS-20^e
Téléphone : MÉNILMONTANT 77-03
F.N. MÉTRO : Belleville ou Couronne

23, rue Eug.-Martin, Fontenay-
sous-Bois (Seine).
Gnome D. 4. 1929, bn état,
équ., essais, besoin argent. Paul,
96, rue Vercingétorix, Paris (14^e).

 **SI VOUS TENEZ A VOS YEUX...!**
PORTEZ LES VERRES **TRIPLEX**

Consortium Général d'Optique, — DEMANDEZ LE TARIF AU —
58, Rue Meslay, PARIS - Tél. : Archives 55-77

ALTERNO

L'ÉCLAIRAGE PARFAIT POUR TOUTES MOTOS
MAGNETOS FRANCE
 93 Route d'Heyrieux - LYON

Griffon, 2 CV, train, équipée, débr., pn nfs. 750 fr. Thivert, 80, rue Diderot, Vincennes.

Monotrace, b ét, pn nfs, acces. 3.000 fr. Robert, 101, av. de la République, Epinay-sur-Seine. On traite.

J. A. F., 350 cmc., culbut. sur Soyer, Flèche d'Or, 110 km., état neuf, essais. 4.000 fr. Vis. Périn, 4, bd du Parc, Neuilly.

Motobécane, 175 cmc., très bon état, marche parfaite. Prix 700 fr. Adr., M. Salomé, 173, bd Jean-Jaurès, à Billancourt (Seine).

Motobécane, 350 cmc., 2 tubes, side Bernardet, touriste, état neuf, t. b. équipée. 6.500 fr. Devos, 57, rue Lauriston, Paris (16^e).

350 cmc., Motoconfort 1929, M. Black-burn, boîte Burman, écl. électr., compt., t.-sad, b. aff. 3.500 fr. 9, impasse Durvie, Boulogne (Seine).

Le roi de la moto, Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Téléph. Roq. 07-67, liquide ses reprises :

F. N. 350 cmc., M. 70.... 4.200
 F. N. 350 cmc., M. 60.... 2.800
Motoconfort 500 cmc.

Blackburn 3.000
 Terrot 250 cmc., 4 temps 2.500
 Terrot 250 cmc., 2 temps 2.500
New Motorcycle 500 cmc

Chaise 3.000
 Gillet tour du monde.... 1.800
Monet et Goyon 250 cmc.

Mag 3.200
Monet et Goyon 350 cmc.

2 tubes, dyalmo..... 3.800
Motoconfort 250 cmc.,

Jap..... 2.500
Motobécane 250 cmc. Jap 2.500

Toutes ces machines sont de 1928 ou 1929 avec éclairage électrique.

Un stock de Monotrace en parfait état de marche, à 2.950 fr. pièce. Le Roi de la moto, Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq. 07-67.

500 cmc. a. c. t. dble tubes, New Motorcycle, écl. électr., mont., compt., tansad, poignées tournantes, selle Brooks, 4.000 km. 4.300 fr. Vis. le soir, à part. 7 h., sam. et dim. s. rend.-vs. Rué, 31, rue Frédéric-Clément, Garches (S.-et-O.).

La moto Rhony'x Stainless ne coûte que 4.375 francs en 350 cmc. et 4.875 francs en 500 cmc., c'est la révélation de l'année, va aussi vite qu'un culbuteur, son bloc-moteur est le plus simple et le plus facile d'entretien au monde, essay. cette machine, vous serez stupéfaits.

Agent général, Le garage Renouvier, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq. 07-67.

Terrot 4 CV, 350 cmc., état neuf, écl. électr., klax., compt., montre, fait 7.000 km. 3.900 fr.



**TOUJOURS PRÉFÉRÉ
 JAMAIS ÉGALÉ**

LE CASQUE

DUR A CUIRE

Seul breveté S.G.D.G.

est **INCOMPARABLE**

Par son prix
 Par son efficacité
 Par sa qualité
 Par son élégance

**Mieux qu'une assurance
 Une garantie absolue**

MANTEAUX de CUIR — COSTUMES de SPORT
 VÊTEMENTS de VILLE

Sur Mesure sans augmentation de Prix

NOTICE FRANCO :
CHAILLOU 34, Place du Marché-Saint-Honoré — PARIS (1^{er})

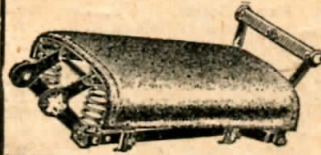


VOS VACANCES

seront un enchantement si vous équipez votre Machine avec nos



Sièges-Arrière, Répose-Pieds, Porte-Bagages, etc.



Envoi de notre Catalogue franco sur demande
V & W 5, Rue Franklin, 5
 LE PRÉ-ST-GERVAIS

A ENLEVER DE SUITE

PENDANT L'INVENTAIRE DE FIN DE SAISON
**80 MOTOS NEUVES & OCCASIONS
 TOUTES MARQUES**

Avec 50% de Rabais

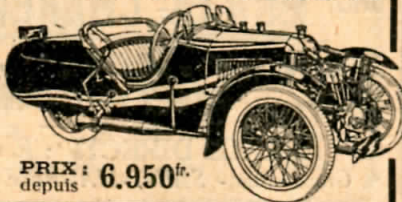
PARIS-MOTOS - 79, Avenue des Ternes, 79 - PARIS

**Pour le PRIX D'UNE MOTO
 LE CYCLECAR DARMONT-MORGAN**

Vous procurera le bien être et la sécurité d'une voiture
 Impôt : 1 fr. par jour
 5 litres aux 100 km.
 Vitesse : 100 km à l'heure

VENTE A CREDIT

Exposition :
 178, Rue de Courcelles - Paris
 Usines :
 Rue Jules-Ferry - Courbevoie
 (Tél. : 05-25)



PRIX : 6.950 fr.
 depuis

Montignon, 19, rue Gérando Paris.

La Rhony'x, bloc Stainless a confirmé dans Paris-Les Pyrénées-Paris, ses qualités de machine de grande classe, en terminant l'épreuve sans pénalisation, venez la voir et l'essayer chez Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e).

Ne cherchez plus, une moto s'achète chez Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq. 07-67, lui seul a un stock complet permettant un choix.

Train 350 cmc., culb., dernier mod., écl. Soubitez, mont., compt., klax., ét. neuf, essai, cause dép. 2.900 fr. Sam., dim. soir 18 h. Victor, 1, rue de Belfort, Clichy.

Le Roi de la moto, Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq. 07-67, achète toutes les motos, mais de modèles récents seulement.

Terrot 1928, 350 cmc., culbut., grd sport, t.-sad, pn nfs. 2.800 fr. Bouchereau, 6, imp. Durvie, Boulogne (Seine).

Occasion, motos de toutes marques, revisées et garanties 6 mois. Jeanjean, motos, 133, av. d'Argenteuil, Asnières.

La Rhony'x Stainless, la seule 500 cmc. latérale, bloc-moteur, livrable de suite, chez Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Téléph. Roq. 07-67.

Monet-Goyon 175 cmc., supsp., 3 vit., acces., parf. ét., vente p. dép., rég. A. Prévost, 11, av. de la République, Fontenay-sous-Bois.

Occasions motos :
 350 Peugeot, écl. élec. 29 3.500
 500 Motosacoche, écl., 2 t. 30..... 5.500

250 Terrot, écl., compt. 28..... 2.300
 250 Monet, confort, écl. 29..... 1.800

350 Monet, mot. mag., écl. 29..... 2.800
 250 Peugeot, bloc-moteur 28..... 1.200

350 Gillet, conf., etc. 29. 1.900
 Reprises crédit, etc. Doublet, 128, rue J.-Jaurès, Levallois. Péreire 24-09.

Gnome-Rhône 500 cmc., culb. 3.500 fr. écl. élec. Henry, 285, bd. Saint-Denis, Courbevoie.

Gnome-Rhône 500 cmc., culb. 3.500 fr., écl. élec. Henry, 285, bd. Saint-Denis, Courbevoie.

Motocyclistes, profitez des reprises en compte de « Saint-Martin Automobiles » mises en vente au garage « Recor » 5, rue Emile Lepeu, Paris (11^e). Angle rue des Boulets et rue de Charonne. Cette semaine, voyez :

Train, 350 cmc. culbuteurs, éclairage électrique, s. g. u..... 3.500
 Gillet d'Herstal, 350 cmc.

**TOUT POUR
 B.S.A.**

**STOCK CONSIDÉRABLE
 LES PLUS BAS PRIX**

Expedition immédiate en Province
 Envoi gratis du Catalogue illustré

DELAUNAY — 62 —
 rue Rochechouart
 PARIS (9^e)

**TOUT POUR
 TRIUMPH**

ACHAT - VENTE - ECHANGE

de toutes Motos ou Cyclecars, 150 Machines en magasin (liste: 1 r.), un lot neuf: fourches, cadres, moteurs, magnétos, boîtes de vitesses. **Silencieux neufs pour Motos 25 fr.** **BEAUSOLEIL, 9, Saint-Sabin - PARIS**

- Tour du monde, éclairage électrique, s. g. u. 4.300
 - Monet et Goyon, 350 cmc. type B. S., éclairage électrique s. g. u. 3.500
 - Gérald, 350 cmc., bloc-chaise, A. C. T. éclairage électrique 3.500
 - New-Map, 350 cmc., Jap culbuteurs, éclairage électrique, très équipée Royal Enfield, 500 cmc. culbuteurs, éclairage électrique, parfaite. 6.700
 - Magnat-Debon, 350 cmc. latérales. 2.400
 - Terrot, 500 cmc., culbuteurs, éclairage électrique. 5.200
- Et quantité d'autres motos à prix intéressant, comptant ou crédit.
- Monet Goyon 500 supersport, neuve, sidecar Bordino, toute beauté, tout équipé, haut luxe, 8.500 fr. Monet et Goyon succursale, 112, bd de Courcelles, Paris

CYCLECARS ET VOITURETTES

Bugatti, 2 lit., entier, revisé, marche garanti., t. sport, 4 pl., reprend moto ou Darmont en compte. Trillat, 134 bis, rue Chevallier, Levallois.

4.700. Citroën 5 CV, 2 pl., écl., dem. élect., très b. état, 3.200 fr. Morgan, eau, car. alum., cap. rid. all., voit., éch. moto 350 cmc. urgent. T. l. p. 18 h. Parcheminy, 22, rue Pasteur, Bobigny.

Il n'y a qu'un spécialiste du trois roues, c'est Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20°). Tél. Roq. 07-07.

A prof., pr vacan., Citroën 5 CV, trèfle n° 75334, peu roulé, parf. état. 7.500 fr. Vis. gar., 6, rue Legouvé, Paris (10°).

Pr Morgan, brochures indesserrables, 10 fr., chaînes, 1^{re} marque, le jeu 200 fr. 1, rue des Jardins, Saint-Paul, Paris (4°).

Peugeot, 175 M., 3 CV, 2 vit., bloc-mot., gravis. Téca, et. neuf, 9 c. 1.450 fr. compt. Fournier G., Clos Marcouville, Pontoise (S.-O.).

Particulier vend confiance, 5 CV Peugeot, cond. int., 4 pl., 5 pneus neufs, roulé 500 km., éclair., dém., état neuf. Prix int.

Camionnette Peugeot 9 CV, 450 kg., t. boulangère, reprend moto ou pte voit. Robert, 108, rue Anatole-France, Levallois.

Les plus beaux sidecars s'achètent chez Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20°). Tél. 07-07. Venez voir et essayer chez lui



LE LION
Se met à votre disposition pour vous offrir à Crédit au même Prix qu'au Comptant

1^{er} VERSEMENT:
2 CV. 664 - 3 CV. 738
4 CV. 599 - Gd Luxe culb. 1270
Demandez Catalogue et Conditions Reprise en compte toutes Machines

Agence: **DOUBLET**
128, rue Jean-Jaurès
LEVALLOIS
Tél.: Péreire 24-09

THE MOTORIST

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

NE SORTEZ PAS sans votre CASQUE PROTECTEUR...

"MOTORIST" qui assure votre VIE pour. 85 fr.

SACOCHE de Moto doubles tout cuir. Extra, la paire. 59 fr.

NOTRE CASQUE PROTECTEUR "AVIATIC". 59 fr.

Lunettes de Moto, depuis 2 95
Masques - Pare-Brise

SAC à dos Anglais 25 fr.

Moto-Camping - poids: 3 kilos, long.: 190 x 150. Livrée avec mats et haubans. Une TENTE complète. 175 fr.

TOILE de tente. 25 fr.

BON pour un SUROIT expédié franco contre 3 fr. en timbres-poste avec le Catalog. 1930, 12ogr., 40 pag.

MOTOCYCLISTES, pour votre sécurité... adoptez les Groupes d'éclairage

"LUXOR"

Les PLUS ROBUSTES Les PLUS APPRÉCIÉS

Dispositif spécial (Breveté) à manette pour éclairage

CODE & ROUTE

Exigez-le de votre fournisseur

N.B. - Les phares LUXOR munis du double robinet peuvent être transformés avec le dispositif à manette, éclairage Code et Route.

TRAIZET & C^{ie}, fabricants, 32, rue de Cambrai, PARIS-19^e

LE SILENTÉCHAPPEMENT

—(BREVETÉ DÉPOSÉ)—

Le seul... donnant à volonté... l'échappement libre ou le silencieux... sans freiner le Moteur.

EN TOILE D'ACIER FINEMENT NICKELÉ

Monté avec chicanes à l'intérieur. Se fait tous diamètres. Stock 30, 35, 40, 45, 50, 55 mm. Indiquer à la commande, dia. ext. du tuyau d'échap. et le côté (sens de la marche). L'Appareil complet: 80 fr. Supplément pour manette, câble, et gaine de commande. 15 fr.

LES SACOCHEs

Cuir gras demi-souple, première qualité. Dos et fond renforcés. Dimensions: 250 x 330 x 60. Fixation par courroies: la pièce. 100 fr. — rar pontet. 90 fr.

Tout pour Moto 9, Quai Jules-Courmont - LYON - Envoi gratuitement son Catalogue 1930: 72 pages, encyclodid des Accessoires Motos.

HARLEY-DAVIDSON

MODELES 1930 et d'OCCASION
350-500-750 et 1200 cc. Pièces origine - Demandez Prix en Baisse - Harley-Davidson 22, rue Picpus PARIS (12^e)

ses modèles légers pour 350 et 500 cmc.

Nouveauté, la nouvelle P. III Peugeot 350, modèle salon 1931 vous sera fournie agence, 89, rue Tocqueville, même prix crédit qu'au comptant avec un versement unique 700 fr. La meilleure marche des 4 temps du monde.

Salmson 7 CV à échanger cont. 500 ou 350 cmc. Henry, 285, bd Saint-Denis, Courbevoie.

Occasion voiture:

- 7 CV Salmson, écl. cap.. 4.500
- 7 CV Salmson, écl. dém. con. 6.500
- 6 CV Renault, frein A. écl. 5.500
- 5 CV Peugeot 1927, cab. 5.000
- 5 CV Peugeot 1926 cabr. spider. 4.800
- 9 CV Peugeot 1927, cam. boul. 5.500
- 7 CV Darmont, cap., écl. élec. 4.800
- 11 CV Bugatti, 2 lit., sport, 1927. 12.000

Reprises en compt. motos, cyclecars. Doublet, 128, rue Jaurès, Levallois. Per. 24-09.

Sans bourse délier, vous avez une Peugeot 5 CV ou 201, pour cela donnez en compte votre vieille moto à Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20°). Tél. Roq. 07-67. Vous paierez le reste 500 fr. par mois.

Sandford 1100 cmc. culbuteurs, mot. abs. nf. t. course, tout alum., voit. pr amat. 7.500 fr. Pol, 15, rue Duvivier, P.

Amilcar c. 4, bord 2 pl., mot. revu, 6 r., capote état parf. 7.600 fr. Toner, 30, rue Chevert, 4^e étage.

Cyclecar 5 CV sp., 3 pl., décap., 4 cyl., 4 t., 3 vit. Benjamin, roue rech., pneu., radiat. neuf., dém., impôt payé, confiance, 2.900 fr., à débat. Guyot, 30 rue Marc-Séguin (18^e).

Amilcar 7 CV m2, tollée sous garantie, 24.000. A. Rodès, Pierrelaye (S.-et-O.). Tél.: 20.

Torpedo Amilcar, 2 places excellent état, éclairage démarrage électrique, 5.300 fr. Visib. de 14 à 18 h. rue de la Chapelle, N° 164, M. Schneider.

Taxi Ford Franc demi-taxe, éclair. dem. élect. Magnétos à v. bas prix, 58, rue de la Vallée-du-Bois, Clamart (Seine).

Mathis 5 HP, torp. 2 places, éclair. dem. élect. essai à volonté, 2.500 fr. Hôtel, 145, avenue d'Italie, Emile Geninasco.

3.850 fr. jolie Mathis excellent état 6 CV, 4 places torpédo, éclair. élect. pneu neuf. Visib. et essai le soir après 19 heures samedi après-midi et dimanche. Voury, 150, rue de Noisy, à Rosny-sous-Bois (Seine).

Monotracer à vendre, 3.500 fr. tr. b. état. Foncez, Garage Pogel, à Nérès-les-Bains (Allier).

Peugeot Cabr. 5 CV, 29, 7.500 ou Morgan eau récent, 5.000 fr. Dugad, 9, rue Foureaud, Paris.

5 CV Peugeot 4 places, conduit. intr. 2 portes rigoureusement neu-

GRATUITEMENT

avec garantie d'usine

Pose des éclairages électriques **SOUBITEZ**

et des compteurs **JAEGER**

MAILLET-MOTOS 26, rue d'Armenonville - NEUILLY-sur-SEINE -

ECOLE DE MOTOS

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

G. AUGOYAT

8, Avenue Dorian - PARIS (12^e)
(Face Métro Nation)

CAMPHONINE

39, Rue de Châteaudun, 39

PARIS (9^e)



SIDE-CAR
CARROSSERIES EN TOUS GENRES
CHASSIS - CAPOTES - PARE-BRISE
Fernand RICHARD
139, Av. d'Italie, Paris, 13^e, T. Gob. 29-00
Envoi du Catalogue contre 0 fr. 50

PIÈCES DÉTACHÉES POUR TOUS MODÈLES HARLEY-DAVIDSON

NOMBREUSES OCCASIONS EN STOCK

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

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

Huitric

ve, jamais roulé, même pas immatriculée, garantie usine, à céder urgence avec rabais important. André, Garage H. D., 32, rue Pierret, à Neuilly-sur-Seine.
Sima-Violet grand sport, état de neuf, à vendre bas prix. Dumont, 26, rue Baudelique, Paris (18^e).

RUBRIQUE : DIVERS

A vendre, p. cher, vélo hom., course, La Française, 4 boy. 2 fr., vélo dame, tr. b. état, collect., 40 derniers n° de *Moto Revue*, urg., éc. : Engler, 39, rue Mont-Genis (18^e).

Les huiles augmentent de prix, mais Pierre, le Roi de la moto, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e), Tél. Roq. 07-67, vend le castrol X. L. 10 fr. 25 le litre ; le ricin, première pression, 10 fr. le litre ; le Benzol spécial course, 15 francs le bidon.

Toutes les dimensions de chaînes Planor, 60 fr., courroies 1 m. 70, Dunlop 19 mm. 25 fr., 200 pneus motobécane neufs, 30 fr., renforcés 60 francs. 60 fr. 26 x 3,5 nfs, 90 fr. et tous pneus talons et triangles neufs soldés, gdes selles ar., moyeux, freins, 1, rue des Jardins-Saint-Paul (14^e).

Appareil photo 9 x 12, pr plaque av., pieds et N développeur et châssis déclancheurs automat. Val. 400 pour 250 fr. Breteau, Rest. du Pont, Juvisy.

Pour 200 fr. seulement, j'échange les roues Rudge D. F. ou autres neuves avec pn ét., chambre, neufs ballon 27 x 4, Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e).

La bougie « Léda », la bougie des As, est vendue 6 fr. 40 à Dresch-Beaubourg, 11, rue Bailly, Paris (3^e). Dépêchez-vous, il en reste quelques-unes seulement.

Pour 40 fr. seulement, ayez pitié de votre passager... avec nos tansads en solde à Dresch-Beaubourg, 11, rue Bailly, Paris (3^e).

SIDECARS

Harley sid Bipl. 18 t. pare-brise, capote, état de neuf, écla. Mag. à vendre ou échange, cont. auto, mouche, 2 pl. Vincent, 25, rue Jussieu, Paris (5^e).

Indian avec side, pneus ballon 27 x 4, écl. électr. parfait état de marche à vendre, 2.500 fr. Tél. : Louvre 36-14.

Sidecar 6 CV Indian tout équipé, parfait état mécanique, Carrosserie Bernadet neuve, avec capote. Prix à débattre. Fressange, 202, rue de Vanves, Paris.

Sidecar René Gillet, biplace, parf. état, prix à débattre. Simond, 15, rue des Fontaines, Paris (3^e).

Sidecar René Gillet, peinture, état général neuf, roues secours, châssis susp. 3.500 fr. Benoist, 34, boulev. Deschamps, Vertus (Marne).

Moto side, 1^{re} marq., mod. récent., 500 cmc., roue secours, bs px ou éch. c. 3 ou 4 CV préf., 4 t., 119, rue de Flandre, Paris.

Sidecar Armor, 350 Zürcher, fin 1929., éclair. Lucas, tansad, pneu. neuf., parf. état, très peu roulé, cause ach. voiture. Le Rebours, 16, rue Pierre-Tontain, Mantes (S.-et-O.).

Side à gauche torpille aluminium, surbaissé, type Bol d'Or. 1.200 fr., facilités, 89, rue Tocqueville, Paris.

F.N. - TERROT - F.N. Motoconfort

ET TOUTES LES MARQUES

CRÉDIT même Prix qu'au Comptant sans...

MAQUILLAGE

Achat - Échange - Occasion
Réparations rapides et Pièces de toutes Marques

Leçons à tout Acheteur
Garage gratuit pendant 1 An

DEPREZ

MAISON FONDÉE EN 1893

24, Rue Meslay (3^e)
(Mét. Répub.) Tél. : Archives 04-28
USINE : 187 bis, rue Armand-Sylvestre
(près gare d'Asnières) Tél. : Déf. 07-02

Ouvert Dimanches et Fêtes
jusqu'à 20 heures

F.N. visible à Paris

Aux Docks du Pneu

Toutes Marques Pneus
1^{er} et 2^e Choix

en solde, NEUFS,

toutes dimensions,

Aux meilleurs Prix

- DEMANDEZ -

TARIF en BAISSÉ

VAYSSE

387, r. de Vaugirard, PARIS-15^e


PIÈCES POUR
B.S.A TRIUMPH
DALBIAC 1, rue des JARDINS S' PAUL PARIS

BRIDIER & CHARON

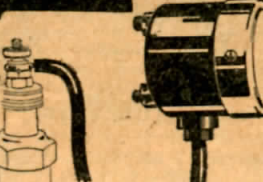
SES BOITES POUR MOTOS

7, Rue au Bac, 7

SURESNES



CARROSSERIES & CHASSIS pour SIDECARS
12 Modèles en mono et bi-places
Bois - Tôle - Aluminium
Capotes, Pare-brise, Tan-sad, Pare-houe, Repose-pieds.
ERNEST RICHARD, Constructeur
184, Av. de Choisy - PARIS
- Téléphone : Gobelin 62-82 -
16, Rue de Paris - IVRY
Catalogue contre 0 fr. 50



LANTERNE J.L.
arrière pour Motos
Sans Dynamo ;
Sans Batterie ;
Sans Pile ;
SANS INSTALLATION SPÉCIALE en mettant le contact le Moteur elle éclaire instantanément
PRIX : 38 fr.

Société des Anciens
Établissements J. LUZENA
139, Quai d'Asnières, 139
ASNIÈRES (Seine)

MOTO-HALL

Soyer - Saroléa - Alcyon
Gillet-Herstal
Motobécane - Arie!
NEUF - OCCASIONS
COMPTANT - CRÉDIT
Stock toutes Marques
Réparations - Échanges
Dépannages
HABERT, 78, Av. des Ternes
PARIS Galvani 09-45

LE GARAGE RENOUVIER
TOUS LES CYCLECARS
TOUTES LES MOTOS
2 et 4, Rue Charles-Renouvier,
PARIS Tél. Roq. 07.87




Voici l'Assomption...

ALLONS!

ne dites pas:
« si j'avais su... »

*Voici la Route qui s'allonge,
droite... attirante... délirante...
criminelle... et là-bas, c'est
la culbute!...*



Nos Assurances sont
résiliées automatique-
ment un an après leur
départ.

**Ne pas oublier de
renouveler en temps**

Quand votre Assurance
est demandée avant le
Samedi 16 heures, à nos
Bureaux, vous êtes assu-
rés dès le Dimanche
midi.

**Nos Tarifs sont les
meilleurs**

*L'Accident est arrivé!...
Ne gémissiez pas vaine-
ment...*

*Faites votre déclaration à
la Compagnie dans les
48 heures et bien détaillée.
Envoyez à **MOTO-
REVUE** simplement le
double de cette déclaration,
en écrivant sur le coin
gauche et en très grosses
lettres :*

DUPLICATA

**Nos Compagnies
sont les plus sûres**

**CE QUE NOUS AVONS VU...
CE QUE NOUS VOYONS...
CE QUE NOUS VERRONS...**



*Un carrefour, un passage à niveau
plus généralement : c'est la collision
affreuse ; voici la voiture d'un indus-
triel parisien qui, récemment, fit con-
naissance brutale avec un tramway
sur route. Songez combien de misères
peut vous occasionner une telle aven-
ture si vous n'êtes pas assuré!*

nos assurances



SIX JOURS INTERNATIONAUX

1^{er}

(ex æquo)

Sans Pénalisation

Marcel JOLLY

(Médaille d'Or)

Sur Motocyclette

Alcyon

(Catégorie
350 cmc.)

Type "CHAMPION DE FRANCE" du Modèle strictement commercial.
(Pneus DUNLOP) (Chaîne BRAMPTON)

— Déjà victorieuse dans : —

**LES SIX JOURS D'HIVER
PARIS-NICE
LE TOUR DE FRANCE**

1^{ère}

(ex æquo)

CATALOGUE «M. R.»
SUR DEMANDE A

ALCYON - COURBEVOIE (Seine)

OU AUX AGENTS
DE LA MARQUE

MAGASINS DE VENTE : 32, Avenue de la Grande-Armée, PARIS - 112, Boulevard de la Chapelle, PARIS