

L'Essence !

LE NUMÉRO

1<sup>fr.</sup> 25

# MOTO REVUE

TOUS LES  
SAMEDIS

18<sup>e</sup> ANNÉE — N° 395

4 Octobre 1930

MOTOS - SIDECARS  
CYCLECARS  
ET VOITURETTES

et  
Motocyclisme  
Automobilisme

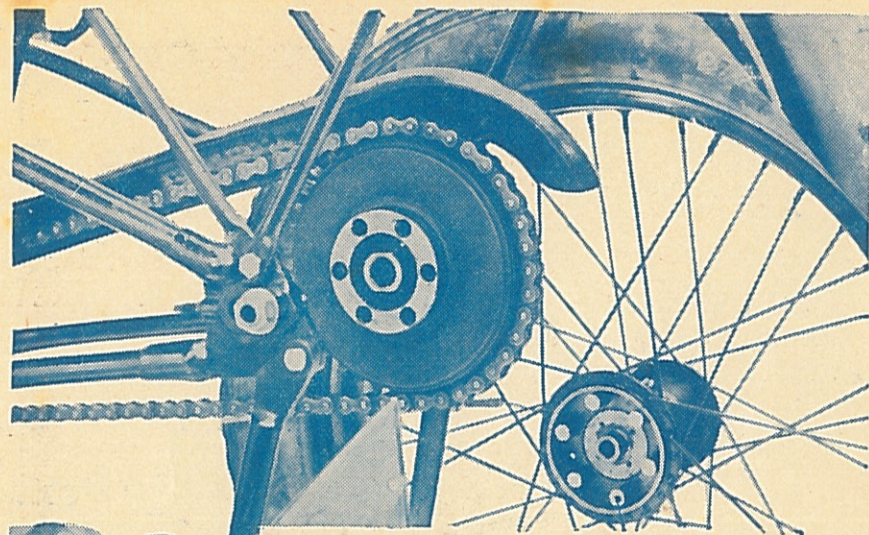


TELEPHONE :  
CENTRAL : 03 81  
— 08-24  
C/C. POSTAL 29.737

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

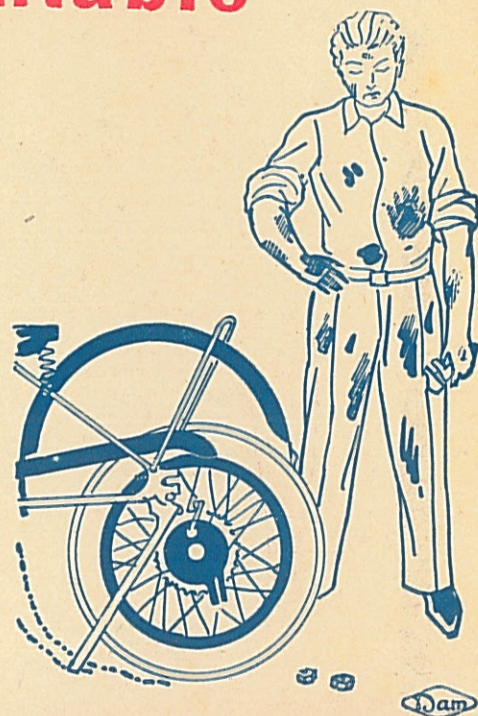
L'Industrie Motocycliste au Service de l'Ordre.

Dix Machines DRESCH, monobloc 500 cmc. à CARDAN, le point de mire du SALON, ont été offertes à la Police parisienne par le grand constructeur français, inaugurant la brigade motocycliste.



## Il y a roue démontable... et roue démontable

On peut évidemment démonter la roue arrière de n'importe quelle moto, mais s'il faut pour cela enlever chaîne et timonerie de freins, le tout en s'enduisant copieusement de graisse et de cambouis, on ne doit guère s'étonner de la fâcheuse surprise, voire de la répugnance, manifestée par nombre d'amateurs. A ceux-là Peugeot apporte la solution qu'ils désespéraient de trouver. La roue arrière des 350 cm<sup>3</sup> Peugeot se démonte encore plus facilement qu'une roue de voiture. Un écrou à défaire, une broche à tirer et en 15 secondes **sans toucher ni à la chaîne ni au frein** la roue vous tombe dans la main. Le remontage offre la même simplicité et ne demande **aucun réglage.**



# Peugeot

BEAULIEU (DOUBS)

## L'Habit ne fait pas le moine!

*N'avions-nous pas raison  
de prétendre que la.....*

# BMW

*...avec ses conceptions si personnelles et  
si modernes, allait donner un nouvel  
essor à la Construction Motocycliste!...*

**L'IMITATION** a toujours été le signe  
le plus sincère de la **FLATTERIE!...**

*Le Blanc et le Noir...  
c'est chic!*

*Encore, faut-il savoir porter la toilette!...*

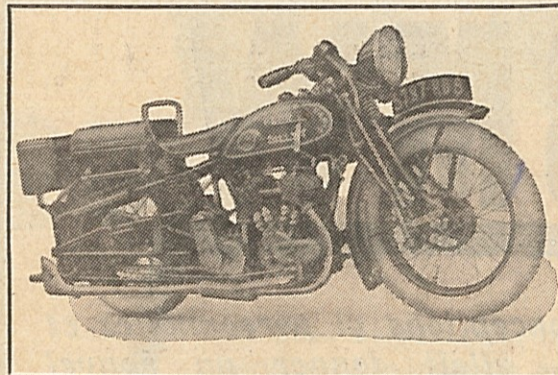
« Studio Totor »



Agent Général pour la France :

**VICTOR BASTIDE, 56, Boul. de Clichy, PARIS (18<sup>e</sup>)**

LA  
**RENÉ GILLET**



à suspension arrière

élastique brevetée

750 cmc. ou 1000 cmc.

assure le maximum

de confort

soit en Solo ou

avec Sidecar.

ÉTABLISSEMENTS

**RENÉ GILLET & C<sup>ie</sup>**

128, Route d'Orléans, 128

MONTRouGE (Seine)

Toutes les Marques  
 de Motocyclettes  
 EN 14 OU 20 VERSEMENTS  
 PAR

**SAINT-MARTIN  
 AUTOMOBILES**

qui vous recevra au SALON de la MOTOCYCLETTE  
**STAND 12 - GALERIE K**  
 du 23 octobre au 2 Novembre 1930

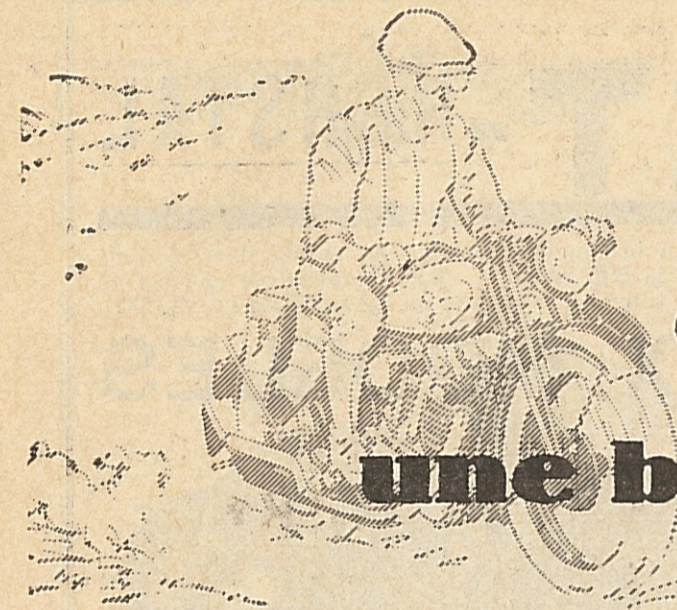
RÉSERVEZ-NOUS votre COMMANDE  
 et vous profiterez  
 des plus grands avantages possibles  
 comme en a profité notre clientèle  
 du Salon dernier

NOUS GARANTISSONS LA BAISSÉ  
 pour toute commande enregistrée en 1930  
 et livrable à votre date en 1931

1<sup>er</sup> versement : **50 frs**

Demandez-nous notre Notice gratuite  
 ou VISITEZ-NOUS :

27, rue Château-d'Eau - PARIS (X<sup>e</sup>)



**que faut-il  
 demander à  
 une bonne huile ?**

UNE bonne huile doit être capable de  
 protéger parfaitement les surfaces en  
 contact d'un moteur, *quels que soient les  
 efforts auxquels les soumettent les condi-  
 tions de fonctionnement.*

Elle doit également pouvoir s'opposer aux  
 effets des hautes températures et, dans les mo-  
 teurs à 4 temps, à la dilution par l'essence non  
 vaporisée.

C'est assez dire que de bons lubrifiants ne  
 sauraient être mis sur le marché que par des  
 firmes particulièrement organisées dans ce but  
 et possédant des laboratoires d'essais spécialisés.

Le rendement maximum et la parfaite pro-  
 tection de votre moteur seront assurés par  
 l'emploi de la

*SPIDO T - si c'est un 2 temps  
 SPIDO AR - si c'est un 4 temps*

Pour envoi gratuit du Guide Moto-  
 cyclette 1930, retourner ce cou-  
 pon sous enveloppe affranchie à 0.50

Nom : .....

Adresse : .....



St<sup>e</sup> A<sup>me</sup> A. ANDRÉ Fils, 8, Rue de la Tour-des-Dames, PARIS

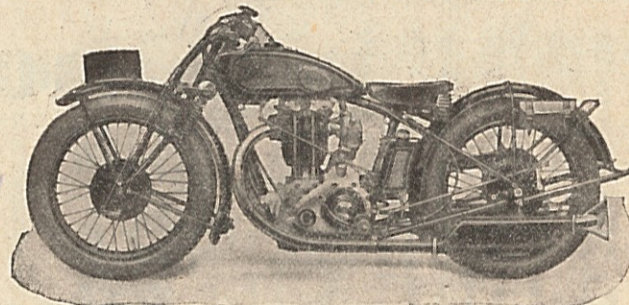
CHAMPION incontesté du 2 temps,

# GILLET-HERSTAL

a brillamment conquis le marché avec sa série de 500 cmc. et pour compléter sa gamme en 4 temps présentera au SALON de la MOTO :

## 3 NOUVEAUX MODÈLES

350 cmc. 4 temps, soupapes latérales  
350 cmc. — à culbuteurs  
500 cmc. — soupapes latérales  
(Bloc-moteur GILLET)



## GILLET-HERSTAL

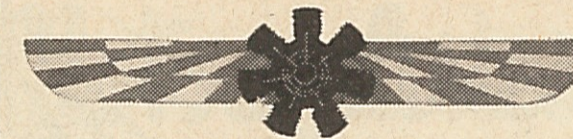
livre dès maintenant  
sa **COMPÉTITION 1931**

**GÉCO-HERSTAL** présentera **2** MODELES 250 et 350 cmc. 4 temps à culbuteurs

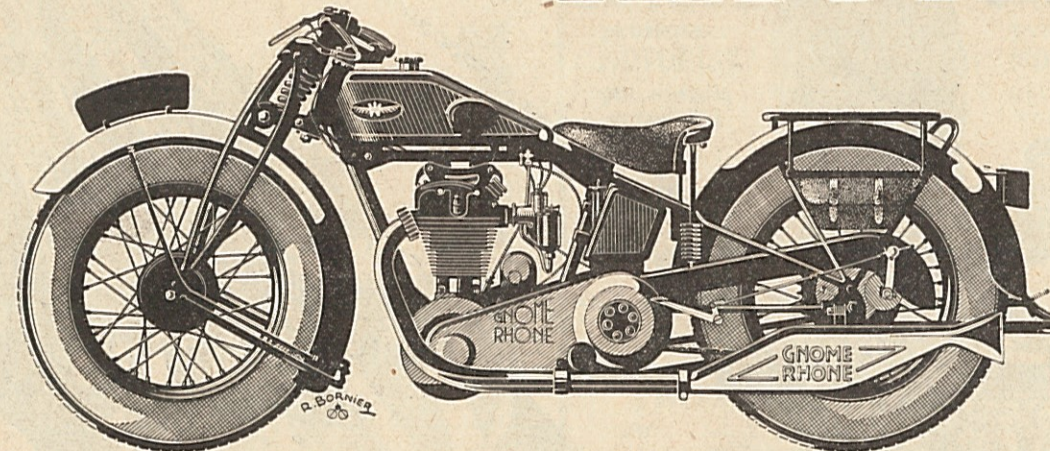
AGENTS - Demandez l'Agence sans attendre le Salon.

{ 38, r. des Bas-Rogers  
PUTEAUX (Seine)

MOTOCYCLISTES - Demandez nos catal. et conditions de paiement en 8 mois.



# GNOME RHONE



MOTOCYLETTE 500 cmc. — SUPERSPORT, Type D 4.

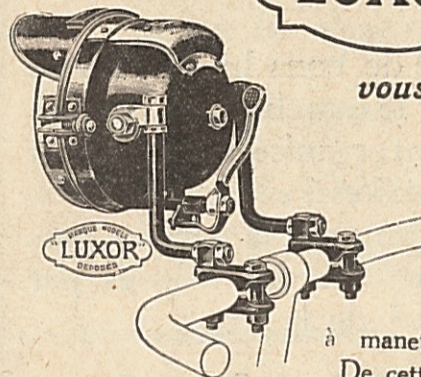
Siège Social : 34, Rue de Lisbonne, PARIS - Magasin de Vente : 49, Av. de la Grande-Armée, PARIS

SUCCURSALES : LYON — LILLE — MARSEILLE — TOULOUSE

## Motocyclistes !!!

La marque de  
qualité :

"LUXOR"



vous rappelle

que pour vous faciliter le passage de phare à code, elle a créé son dispositif à manette (breveté).

De cette façon vous voyagerez toujours sans ennui et sans panne d'éclairage.

Les appareils Luxor sont les seuls conçus et construits techniquement, ils sont garantis.

N.B. — Les anciens phares Luxor à double robinet peuvent être transformés avec le nouveau dispositif.

Exiger cette marque de votre fournisseur, c'est une garantie.

TRAIZET & C<sup>ie</sup>, fabricants, 32, rue de Cambrai, Paris (19)

CE CATALOGUE EST ENVOYÉ GRATUITEMENT



PLUS DE 1400 AGENTS DES MILLIERS DE MOTOCYCLISTES SONT NOS CLIENTS FIDÈLES PARCE QU'ILS TROUVENT CHEZ NOUS.

UN CHOIX COMPLET D'ARTICLES IRRÉPROCHABLES AUX MEILLEURS PRIX

Boîtes BURMAN - Pompes BEST  
Carburateurs BOWDEN  
Pièces pour MOTEURS J. A. P.

BON A DÉCOUPER  
à toute personne qui en fera la demande en nous adressant ce BON dûment rempli. Etablissements L. DEKTEREFF & C<sup>ie</sup>, 88, Avenue des Ternes, Paris.

Nom \_\_\_\_\_  
Adresse \_\_\_\_\_ 20 Sept. 1930  
Département \_\_\_\_\_

La Meilleure Fabrication  
Magneto France

NICE-PARIS  
CONCOURS  
D'ÉCLAIRAGE  
Catégorie  
AU DESSOUS DE 500<sup>fr</sup>  
ALTERNO-FRANCE  
SEUL PREMIER

RÉALISE  
L'ÉCLAIRAGE PARFAIT DES MOTOS  
AVEC SES ÉQUIPEMENTS

# ALTERNO

PLUS PUISSANTS ET MOINS CHERS (A MODÈLE CORRE/PONDANT)  
que tous les autres appareils actuellement sur le marché

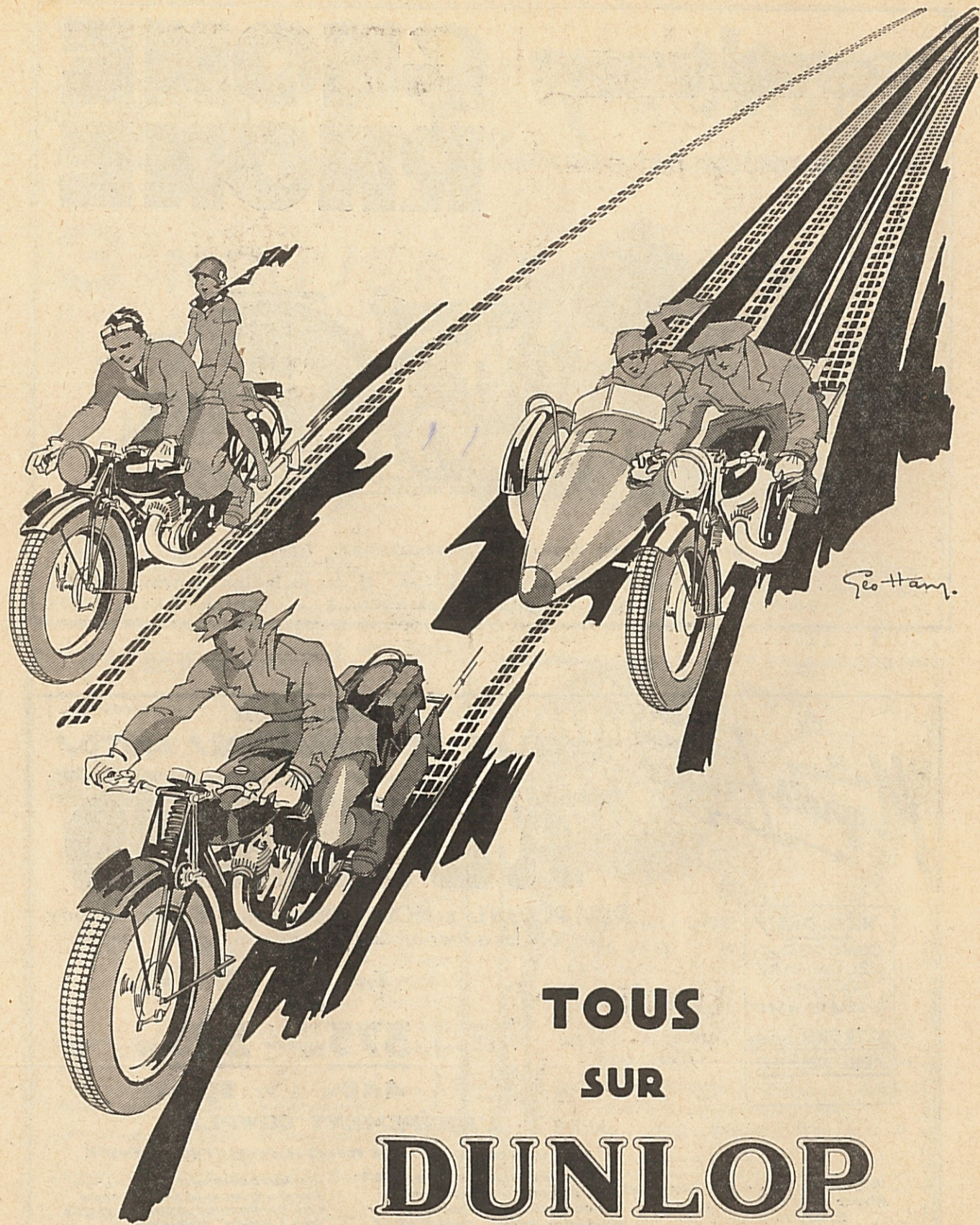
	Type T	Type U
Pour moto à volant extérieur	375 Fr.	325 Fr.
Pour moto sans volant extérieur	440 Fr.	390 Fr.

L'ÉQUIPEMENT COMPLET

PRÊT A POSER SUR MOTOS DE TOUTES MARQUES ET COMPRENANT:

UN PROJECTEUR DE 200 ou 160<sup>ms</sup>  
UN SUPPORT DE PROJECTEUR  
UN COMMUTATEUR DONNANT LES ÉCLAIRAGES ROUTE, CODE ET VILLE  
UN ALTERNO AVEC SON COLLIER DE FIXATION ET SON GALET D'ENTRAÎNEMENT  
UNE COMMANDE D'ENTRAÎNEMENT  
UNE LAMPE ARRIÈRE

USINES ET BUREAUX  
93 route d'Heugnieux  
LYON (7<sup>e</sup>)



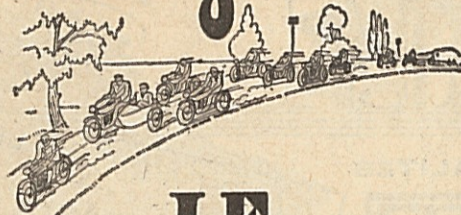
TOUS  
SUR  
**DUNLOP**  
MOTO BALLON

178  
R.G. SEINE CH.F. 37.635 an. 57.987

VI

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

# Motocyclistes!



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

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

visitez  
ses stands

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

**400 MOTOS en STOCK 400**

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

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



Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

## THE MOTORIST

41, Av. des Ternes PARIS (17<sup>e</sup>) Tél.: GALVANI 71-64  
28, Rue des Acacias — WAGRAM 12-20  
OUVERT AUX TERNES DIMANCHE et FÊTES

NE SORTEZ PAS  
SANS VOTRE  
**CASQUE**  
protecteur  
"MOTORIST"  
qui assure  
votre vie  
pour

**85 Frs**



NE PARTEZ PAS  
SANS VOTRE  
**CASQUE**  
protecteur  
"MOTORIST"  
qui assure  
votre vie  
pour

**85 Frs**

Modèle réclame en Pegamoid sans  
visière

**39 Frs**

FAITES du MOTO-CAMPING

avec  
**175 Frs**



Tente de  
camping  
"Motorist" 3 kilos  
1m90 x 1m50 x 1m15  
Complète avec  
mâts - haubans.

avec  
**175 Frs**



Bottes Aviateur  
depuis **155 Frs.**

LES CULOTTES  
AMÉRICAINES  
ARMÉE extra-fortes **39 Frs**

Raglan de Cuir  
- **390 Frs**



Gants en tous  
genres depuis  
**25 Frs**



Serre-tête  
de toile. **18 Frs**  
de cuir **25 Frs**



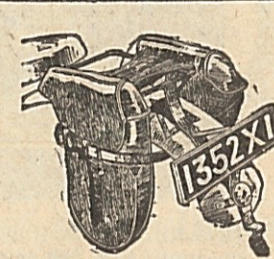
Sacs tyroliens  
depuis **22.50**



Imperméables  
améri-  
cains. **99 Frs**



Seatless  
pantalons  
**99 Frs.**



Sacoche de Moto  
double extra-forte **59 Frs.**

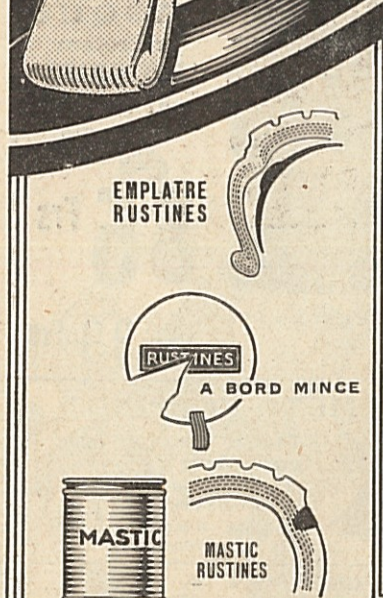
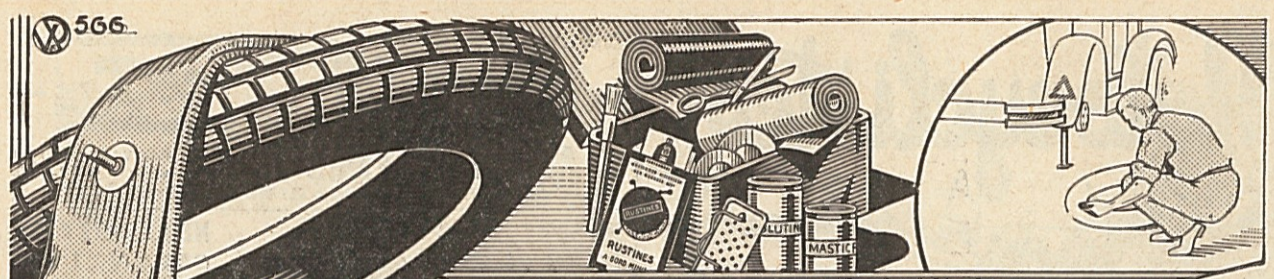


Cuissards  
anglais  
**39 Frs**

CADEAU Il est expédié franco  
un paquet de lames  
de rasoir FORAX avec le catalogue 1930  
40 pages contre 5 fr. en timbres rembour-  
sables par un bon inséré ou catalogue.

BON pour un SUROIT  
expédié avec le  
catalogue 120 gravures contre  
: : 3 fr. en timbres : :

VII



**QUELQUES SPÉCIALITÉS**

**RUSTINES**

**LA GRANDE MARQUE FRANÇAISE**  
 POUR L'ENTRETIEN ET LA RÉPARATION  
 DES CHAMBRES À AIR ET ENVELOPPES  
 D'AUTO, DE MOTO ET DE VÉLO

**L'EMPLATRE RUSTINES** qui  
 obture instantanément toutes  
 déchirures des enveloppes.

**LE MASTIC RUSTINES**, qui, en  
 bouchant les coupures extérieures  
 des enveloppes, défend les toiles  
 de l'humidité.

**LES RUSTINES A BORD MINCE.** -  
 Amincies au bord, de même épais-  
 seur, au centre, que la chambre,  
 elles assurent des réparations  
 propres, rapides et définitives.

BON A DÉCOUPER

**L. RUSTIN**  
 16 bis, Rue du Bois  
**CLICHY (Seine)**

*Veuillez m'adresser composition des  
 trousseaux et échantillon de RUSTINES  
 (spécifier : AUTO ou MOTO : 2 fr.  
 VÉLO : 1 fr.) - Montant inclus -  
 ainsi que votre Brochure : « L'en-  
 tretien des Pneumatiques. »*

Nom \_\_\_\_\_  
 Adresse \_\_\_\_\_

SALON du TOURISME : Salle C, Stand 8 — SALON du CYCLE et de la MOTO : Galerie K, Stand 13

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

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

Le **BLOC MOTEUR** est non seulement le **PLUS RATIONNEL** il assure également **LE RENDEMENT MAXIMUM.**  
**HANDLEY** sur moto **F. N. 500 cmc.** **BLOC MOTEUR** vient de battre les **16 RECORDS DU MONDE** suivants :

<p>a) En 500 cmc. Solo</p> <p>Le Mile lancé . . . . . à 195 km. 137</p> <p>5 Kilomètres lancé . . . . . à 192 km. 719</p> <p>5 Miles lancé . . . . . à 192 km. 605</p> <p>10 Kilomètres arrêté . . . . . à 181 km. 910</p> <p>10 Miles arrêté . . . . . à 184 km. 927</p> <p>50 Kilomètres arrêté . . . . . à 182 km. 022</p>	<p>b) En 750 cmc. Solo</p> <p>5 Kilomètres lancé . . . . . à 192 km. 719</p> <p>5 Miles lancé . . . . . à 192 km. 605</p> <p>10 Kilomètres arrêté . . . . . à 181 km. 910</p> <p>10 Miles arrêté . . . . . à 184 km. 927</p> <p>50 Kilomètres arrêté . . . . . à 182 km. 022</p>	<p>d) En 600 cmc. Sidecar</p> <p>5 Kilom. départ lancé . . . . . à 166 km. 066</p> <p>5 Miles départ lancé . . . . . à 166 km. 099</p> <p>10 Kilom. départ arrêté . . . . . à 155 km. 038</p> <p>10 Miles départ lancé . . . . . à 157 km. 860</p>
---	--	--

c) En 1000 cmc. Solo  
 50 Kilomètres arrêtés . . . . . à 182 km. 022 (sans commentaires)

**Huile SHELL — Magnéto BOSCH — Carburateur AMAL**

# PLANOR... vous offre le "Confort"

*Exigez sur votre Machine*

**La Selle "PLANOR"**  
Type 65.000

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.

**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.

**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.

*Catalogue sur demande aux*  
**Anc. Etab<sup>ts</sup> MORTAGNE, 25, Rue de Bellevue - Boulogne-s/Seine** R. C. Seine 157.376

## CHAMPION DE FRANCE 1930

### 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.

L'HUILE **Castrol** COUPT...  
et gagne

Pour la dixième année consécutive le  
**GRAND PRIX DE L'U.M.F.**  
CATÉGORIE 500 cmc.

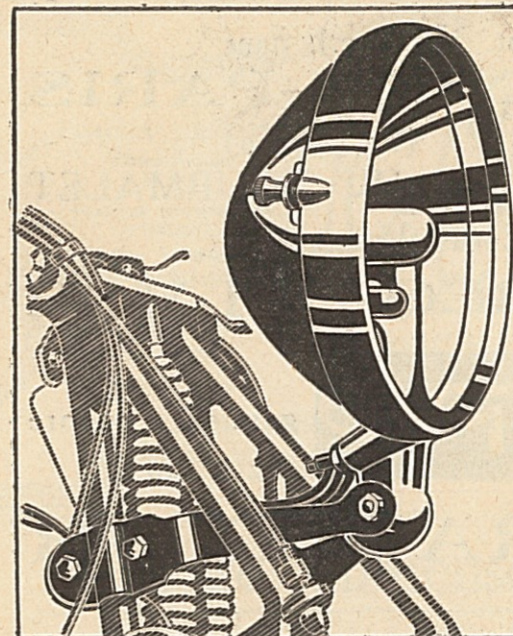
avec Stanley WOODS, sur NORTON qui réalisa la plus forte  
moyenne horaire des motos (121 km. 830).

Motos 250 cmc. : 1<sup>er</sup> E. A. MELLORS (New-Impérial) - 2<sup>e</sup> LONGMAN (O.K. Suprême).  
tous employant l'huile CASTROL, également utilisée pour le

**RECORD DU MONDE DE VITESSE EN MOTOS**  
TOUTES CATÉGORIES

par HENNÉ sur B.M.W. 750 cmc. (le kilomètre lancé à 221 Km. 539)  
record précédemment détenu par S. Wright, également avec CASTROL

Société des Huiles CASTROL, 19, Rue des Minimes, à COURBEVOIE (Seine).  
Publicité Gianoli et Valentin.



Le retour à l'heure  
d'hiver rend désor-  
mais indispensable  
l'éclairage de votre  
moto. Mais, atten-  
tion au nouveau ré-

glement qui impose des cotes précises  
à la profondeur, à la hauteur, à la lar-  
geur et à l'intensité des faisceaux  
lumineux Route et code. Avec un

**RM. C4**

agréé par les pouvoirs publics et es-  
tampillé, vous serez en règle avec les  
gendarmes et tranquille avec votre  
équipement: puissant éclairage route,  
large code, veilleuse à l'arrêt, balla-  
deuse, klaxon. Pas d'entretien, pas  
de "pépins" et cette large et géné-  
reuse garantie d'un an dont bénéfi-  
cient tous les Radios.

Demandez à Radios son nouveau catalogue où  
vous trouverez la description complète du  
RM. C4. Envoi gratuit.

détachez  
ce coupon  
maintenant

ECLAIRAGES  
ELECTRIQUES  
**RADIOS**

POUR CYCLES ET POUR MOTOS  
BELLEGARDE (Ain)

Société RADIOS - Bellegarde - Ain

Prière de m'adresser gratuite-  
ment votre catalogue.

Nom \_\_\_\_\_  
Rue \_\_\_\_\_ n° \_\_\_\_\_  
à \_\_\_\_\_  
Dép: \_\_\_\_\_

**Rodage**

1<sup>o</sup> Pour le rodage de vos  
soupapes faites ce travail à  
l'HERMETIC-RODEX  
2<sup>o</sup> 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 néces-  
saire comprenant :

1 boîte Hermetic-Rodex mixte  
1 boîte Hermetic joints

Nom : \_\_\_\_\_  
Rue : \_\_\_\_\_  
Ville : \_\_\_\_\_

Surveillez  
votre  
Compression!

1<sup>o</sup> Pour obtenir un joint  
parfait employez  
l'HERMETIC  
2<sup>o</sup> 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 : \_\_\_\_\_

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

Après avoir, avec 2 engagés (cat. 250 cmc.), dans  
**PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS**  
 obtenu 2 PLACES de 1<sup>er</sup> (ex æquo)  
 2 MÉDAILLES D'OR ET LA COUPE DU TOURMALET  
 Après avoir obtenu la 1<sup>ère</sup> PLACE (cat. 250 cmc.) au  
**CIRCUIT DE WARCQ-BELVOL**

Les MOTOS **SANS-SOU-PAP** gagnent encore  
 au

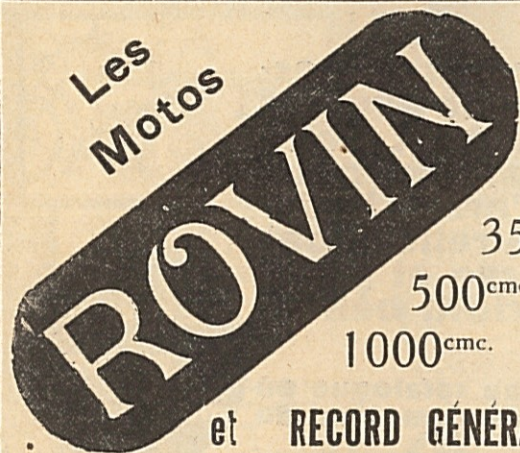
**CAMP DU DRAP D'OR**

où LEMOINE se classe 1<sup>er</sup> en 500 cmc.

1<sup>er</sup> du CLASSEMENT GÉNÉRAL

enlevant } LE RECORD DU CIRCUIT  
 et LE RECORD DU TOUR

Motos S. S. P., 114, B<sup>d</sup> de Valmy, COLOMBES (Seine)



ont ajouté à leur palmarès :  
**le 20 Juillet 1930, COTE DE DOULLENS**

175cmc. 1<sup>er</sup> J. de Latour. RECORD BATTU

350cmc. 1<sup>er</sup> Lemoine. . . . RECORD BATTU

500cmc. 1<sup>er</sup> Francisquet . . . . RECORD BATTU

1000cmc. 1<sup>er</sup> Francisquet. . . . . RECORD BATTU

Moyenne 166 km. 666

et RECORD GÉNÉRAL TOUTES CATÉGORIES MOTOS et VOITURES

**le 24 Août 1930, à la JOURNÉE DES RECORDS à ARPAJON**

RECORD DU MONDE 175cmc. Km. lancé, pilote Jean de Latour (138 k. 996)

RECORD DU MONDE 175cmc. Mille lancé, pilote Jean de Latour (136 k. 224)

RECORD DU MONDE 175cmc. Km. arrêté, pilote Jean de Latour (97 k. 772)

et le même jour, à la COURSE de COTE du MONT VENTOUX, RECORD BATTU en 100 cmc. pilote Barnavo!

Motos ROVIN, 169, Boulevard Péreire, PARIS-17<sup>e</sup>

Fondée en 1913

CAMILLE LACOME  
 Directeur-Fondateur

REDACTION ADMINISTRATION  
 ET PUBLICITÉ :  
 51, Rue Vivienne, 51  
 PARIS (2<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>)

# MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE  
 PARAISSANT LE SAMEDI

ABONNEMENTS

	UN AN 52 N <sup>os</sup>	6 MOIS 26 N <sup>os</sup>	3 MOIS 13 N <sup>os</sup>
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<sup>e</sup>)

## Triste immensément, n'est-ce pas ?

QUAND le rédacteur en chef du *Grand Echo de Fougères-Oies* se met à attaquer la motocyclette, nous n'attachons pas à cela beaucoup d'importance. Nous savons qu'il ne le fait que pour imiter les autres et que si, à son intention défailante, un autre thème se présente, il aura tôt fait de nous oublier. Il parlera de l'armée, de la marine, de l'aviation, de l'industrie, de la médecine et de bien d'autres sujets avec une égale incompétence. Mais nous sommes attristés que des gens de talent, dont l'opinion a un certain poids, viennent inconsidérément, sans prendre la peine de se documenter sérieusement, rivaliser avec Jehan le Pauvre Moine ou le Guetteur du Donjon. C'est le cas du docteur Bommier, dont les ouvrages eurent jadis tant de succès.

Dans un article publié dans *Le Moteur*, le docteur Bommier relève une série d'accidents survenus à des motocyclistes pendant les vacances dernières. Les accidents sont inévitables avec n'importe quel mode de locomotion. Il y a des fous à moto comme il y en a en voiture, en avion, à bicyclette ou même simplement à pied. Si un motocycliste se tue pour éviter un cycliste, quel est le véritable auteur de l'accident, et, au surplus, une voiture ne serait-elle pas tout aussi bien allée dans les décors avec des résultats tout aussi sérieux pour ses occupants ? Si un motocycliste est embouti par une voiture, qui nous dit que ce n'est pas le conducteur de cette dernière qui est responsable ? Nous connaissons tous le conducteur de voiture qui zigzague pour qu'on ne le double pas, celui qui tient obstinément le milieu de la route et celui, plus dangereux encore, qui prend ses virages à gauche. Il y a, certes, des motocyclistes aussi imprudents, mais il serait vraiment ridicule de reprocher à la moto d'en être cause que d'accuser la voiture automobile dans le cas précédent. Il faut s'en prendre à une discipline de la route complètement insuffisante parce qu'il n'existe pas encore une police routière assez active et assez habile. Le conducteur est seul en cause dans la plupart des accidents, à moins qu'il ne soit lui-même victime de l'imprudence d'autrui. La moto n'y est pour rien.

Pourquoi, aux yeux du docteur Bommier, la moto est-elle dangereuse ? C'est tout d'abord qu'on y est assis à califourchon ! Nous avons toujours cru, pour notre part, qu'on était beaucoup

plus « solide » dans cette position et qu'on évitait ainsi tout risque de déplacement latéral dangereux. On n'est pas sûr de soi quand on peut glisser sur son siège et ce n'est pas sans raison qu'un pilote d'avion est solidement sanglé. Le motocycliste, bien assis sur sa selle, enserrant son réservoir de ses genoux, les pieds bien maintenus par les repose-pieds, et les mains reposant sur le guidon, est dans une position idéale pour conduire.

Nous sommes également étonnés de retrouver, sous la plume du docteur Bommier, le vieil argument du manque de stabilité propre de la moto. Ce qu'il appelle simple stabilité de propulsion est, en effet, beaucoup plus satisfaisant. Ne vaut-il pas mieux, en effet, un véhicule qui devient stable quand il commence à rouler qu'un autre qui, comme la voiture, devient instable à partir de ce moment ? Une voiture ne peut-elle pas dérapier dans un virage et, par surcroît, n'est-elle pas exposée au risque de chavirer, ce qui ne peut arriver à une moto solo ? Le docteur Bommier prétend que la conduite de la moto oblige le motocycliste à une véritable acrobatie, et il cite, à l'appui de sa thèse, les manœuvres auxquelles, dans les courses de motos, se livrent les coureurs. Nouvelle erreur. Nous avons, au contraire, été toujours frappés de l'attitude naturelle des coureurs, au moins de ceux qui n'avaient pas comme but essentiel d'étonner la galerie. En quelques minutes, le débutant est à l'aise à moto. D'ailleurs, la course ne représente pas une utilisation normale d'un véhicule et nous ne pensons pas que la conduite d'une voiture de course soit chose si aisée. Ni dans le cas des motos, ni dans le cas des voitures, il n'est, en course, nécessaire d'être un acrobate, mais il faut posséder un sens exact de la vitesse et de la distance, du sang-froid, des réflexes très prompts, qua-

lités que réclame la vitesse atteinte plutôt que le véhicule employé. Il y a, en chaque circonstance, une vitesse critique qu'en course on doit atteindre, mais en deçà de laquelle le touriste se maintiendra toujours. Et dans ce dernier cas, la moto n'est nullement plus dangereuse que l'auto. Nous dirons même qu'à vitesse égale la moto est moins dangereuse que la voiture.

Pourquoi des intellectuels tels que le docteur Bommier émettent de si fausses opinions ? C'est un mystère !

## SOMMAIRE

N<sup>o</sup> 395

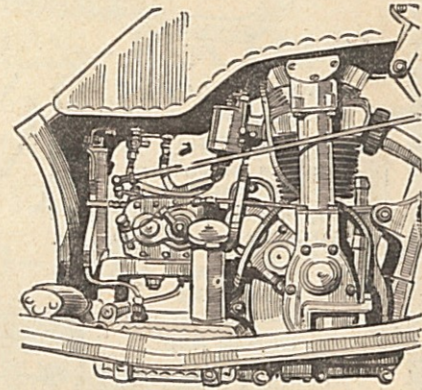
Samedi 4 Octobre 1930

Après le Grand Prix de l'U. M. F. Croquis de pesage.....	1130
Par-ci, par-là .....	1131
L'Essence, par Ancelot..	1133
Records, fantaisie, par Lacour.....	1136
Le Rallye du Salon.....	1137
Faut-il étrangler le permis de conduire ? par O. Mureau.....	1138
Conduite de la moto (III) par H.-P. Borestroke...	1139
Tourisme, par Boucheron.	1141
Moto ou auto.....	1142
Le Grand Prix de l'U.M.F.	1143
Avant le Salon, par Simon.	1147
Boîte séparée ou bloc, par X.....	1149
Le Trimoteur.....	1151
Courrier .....	1154



# QUELQUES CROQUIS

Le 21 Septembre 1930



Un nouveau compresseur

On annonce que l'ingénieur Riccardo, vient de mettre au point un compresseur de son invention. Déjà nos lecteurs connaissent la fameuse culasse, dont le succès aux motos est incontestable. Le nouveau compresseur méritera une attention soutenue dès que nous aurons des détails sur ses particularités.

### Epreuve fermée

A LA côte de S..., l'U. M. A.-L. organisait son épreuve « fermée ». Avant l'épreuve, à l'entraînement, un concurrent se heurta à une voiture de tourisme venant en sens inverse : cela nous permit de constater le manque de sang-froid de ses camarades qui se laissèrent influencer par l'écraseur et laissèrent agoniser le malheureux dans une mare de sang, sous le prétexte qu'il ne fallait pas toucher à quoi que ce soit avant l'arrivée des gendarmes... Et il mourut ! Est-il possible qu'en 1930, il y ait encore des sportifs aussi impressionnables et arriérés ?

Par contre, notons le très beau geste de Crombach qui laissa son prix à la pauvre veuve et au père de Crombach qui ajouta un billet au geste de son fils.

Enfin, notons, avec un peu de malice, la désagréable surprise d'Oilter, venu sur sa 500 cmc., vert-jaune, de Genève, faire des étincelles qui n'avait pas remarqué qu'il s'agissait d'une épreuve « fermée » et en fut pour ses frais... élevés : il rognait... un moulin à café comme prix, c'était peu !

### La crise en Allemagne

LA motorisation de l'Allemagne a subi, cette année, un ralentissement considérable par suite de la crise économique. L'année statistique, qui se termine au 30 juin 1930, montre une augmentation de 68.049 automobiles contre 83.606 l'année précédente. Les poids lourds neufs mis en circulation cette année ne sont plus que 13.480 contre 22.187 en 1929.

Enfin, pour les motocyclettes, l'augmentation n'est plus que de 122.695 contre 170.054 en 1928.

### On se raccommode.

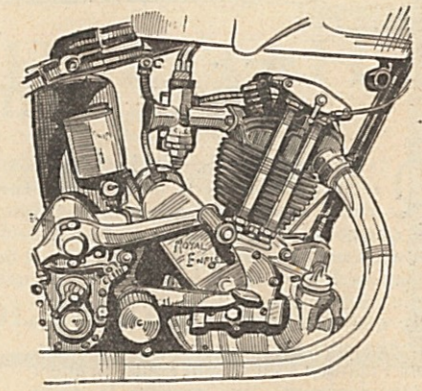
La médiation de Gaston Vidal a provoqué une entente entre les deux clubs niçois : le M. C. de Nice et le Nicea Motor, fusion théorique il y a quelques mois et qui est réalisée aujourd'hui.

Souhaitons donc la constitution d'un puissant groupement dans une région sportive et aussi motocycliste.

### La moto et la maternité !

J'AI le plaisir de vous informer que je viens d'acheter deux superbes bébés. Ceci est secondaire pour vous, mais la raison pour laquelle je vous informe de cet heureux événement est que la maman, qui va très bien, très bien, a fait jusqu'à cinq semaines avant ses couches, ses quelque 120 kilomètres par semaine en tansad !! Je reconnais que nous étions prudents et que le 40 était rarement dépassé. Il y en a qui prétendent que la moto rend la femme stérile ! Comme résultat !! la paire, c'est pas mal. Mais, bon Dieu ! quel échappement libre vraiment si vous connaissez un silencieux efficace... Mais bon sang de bon sang, comment allons-nous faire maintenant, nous sommes fous de la moto et nous ne voudrions pas l'abandonner. Il y a bien la solution du side, mais cela augmente le budget ! — TREASLED, E.H.

N. D. L. R. — Y a-t-il un constructeur de side philanthrope qui voudra aider cet excellent papa français ?



Une quatre-cylindres anglaise

UN quatre-cylindres de 500 cmc. va faire son apparition sur le marché anglais. Elle est aux essais depuis 6 mois et sera probablement son apparition à l'Olympia. Elle est, paraît-il, très souple et très rapide. Nous ne pouvons pour l'instant en dire plus long.

### Un Commissaire de Police trop indulgent

UN de nos lecteurs nous communique une coupure d'un journal de Lyon qui signale un accident causé par un motocycliste polonais complètement ivre. Celui-ci était à toute allure monté sur un trottoir, avait blessé une femme alors que lui-même n'avait que des contusions. Arrêté, il fut immédiatement relaxé par le Commissaire de Police qui l'invita seulement à se tenir à sa disposition. Nous estimons, pour notre part, que le délit d'ivresse est le plus grave qu'on puisse relever contre le conducteur d'un véhicule automobile et qu'il doit entraîner l'arrestation du délinquant. L'ivresse nettement établie doit être considérée comme une circonstance aggravante. Il n'y a que trop de conducteurs qui prennent le volant ou le guidon, alors qu'ils feraient mieux de se reposer parmi les vignes du Seigneur.

### L'alcool et la moto

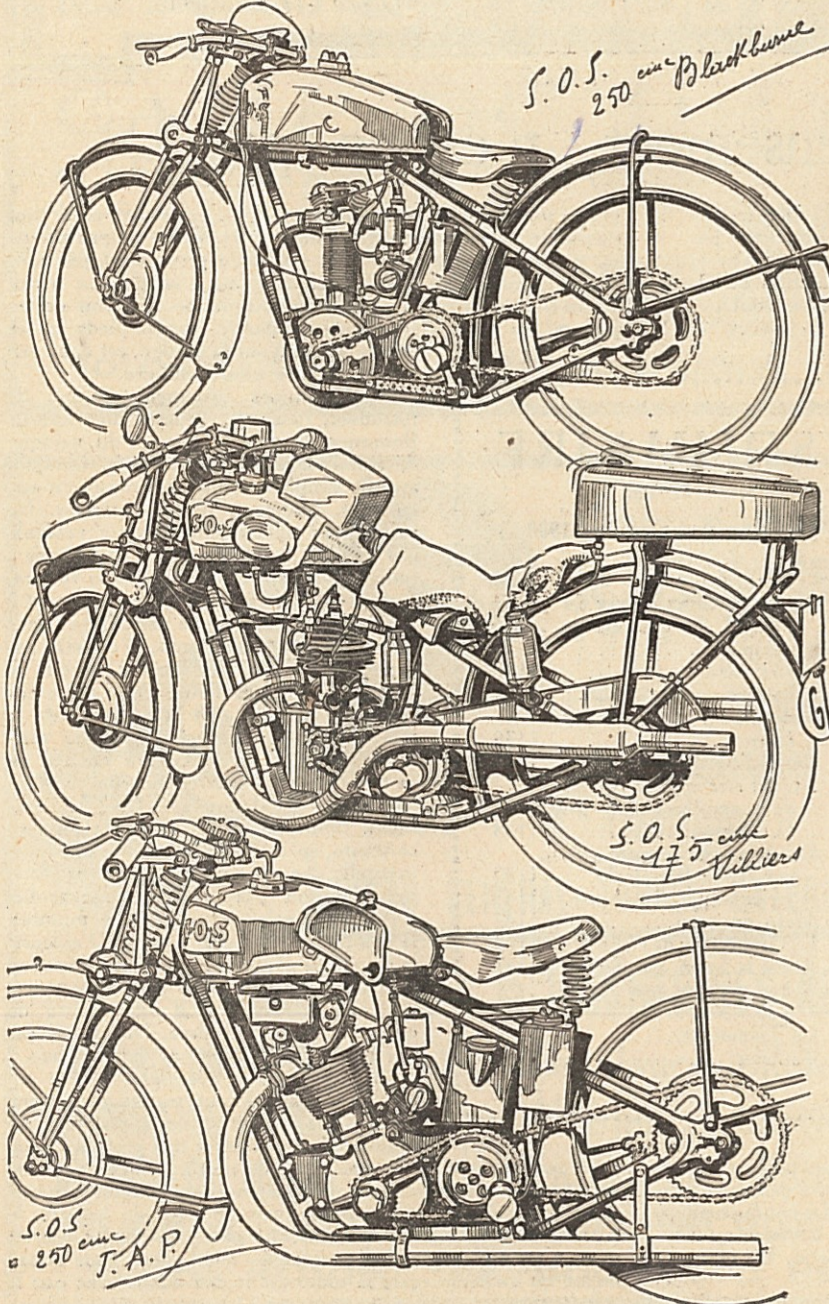
LE dernier article que nous avons publié au sujet de l'alcool synthétique nous a valu quelques lettres qui nous ont charmés puisqu'elles venaient de gens très compétents dans la question et nous espérons d'ici peu, donner une étude très documentée sur l'alcool, peut-être pas aussi étendue que celle concernant l'essence, car cette dernière s'adressait surtout à la majorité de nos lecteurs et cet article sera plutôt technique. Nous disions : *'Etat a tort de protéger l'agriculteur qui fait de l'alcool à 4 francs le litre, plutôt que l'industrie naissante de l'alcool synthétique qui le fait à 1 fr. 50.* On nous fait remarquer qu'il y a malentendu : en réalité, personne ne songe à verser dans le réservoir de nos motos de l'alcool de vin qui cote 1.555 francs l'hectolitre le 11 septembre dernier : il est plus économique de carburer de l'essence à 240 francs l'hectolitre et qui, vu les conditions de fabrication de nos moteurs est plus pratique. En exécution des lois du 19 avril et du 1<sup>er</sup> mai, les prestations en alcool ne doivent servir qu'à la consommation alimentaire. Entre nous, on ne songe guère à concurrencer l'alcool de vin avec l'alcool synthétique dans ce cas.

### Les Parisiens ne sont pas seuls

A la suite d'un entrefilet que nous avons fait paraître concernant le Circuit du Camp du Drap d'or, nous recevons un mot de complément du Calais M. C. : « Les Parisiens, puisqu'il faut les appeler par leur nom, ne sont pas seuls à avoir été mécontents de la répartition des prix : l'organisation du circuit a été confiée à M. M... directeur général du meeting, qui n'eut pas les mêmes égards que les années précédentes vis à vis des motocyclistes. Nous prions nos amis (les Parisiens) qui furent les témoins de notre organisation des années précédentes, de croire que nous prenons bonne note de leur observation et qu'il en sera tenu compte en 1931. Signé, le Vice-Président du Calais Moto Club. N. D. L. R. — Tout sera bien qui finira bien.

### Et quel est-il ?

Très bien l'article d'Ancelet sur l'éclairage électrique et l'entretien des accus ; seulement je ferai remarquer à Ancelet que le densimètre à son goût, existe depuis longtemps dans le commerce et mieux encore puisque gradué en degrés Baumé avec les indications : chargé, moyen, déchargé. Henry Jœtfr.

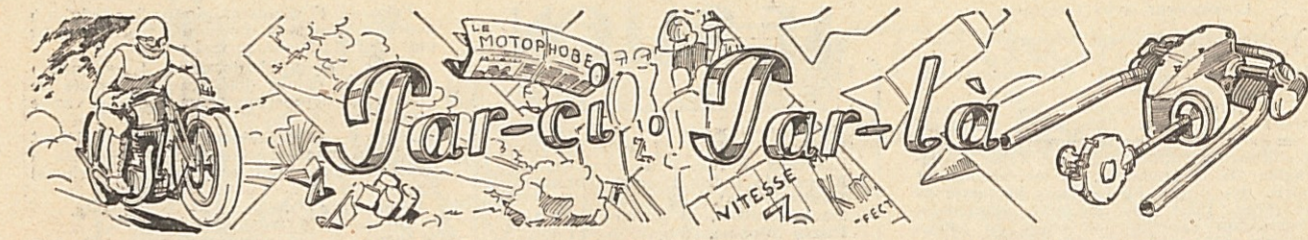


S.O.S. 250 ccm Blackburne

S.O.S. 175 Villiers

S.O.S. 250 J.A.P.

A gauche : la S.O.S. en trois moteurs différents et en deux cylindres. A droite, de haut en bas ; Monet et Goyon, 350 cmc., la machine avec laquelle Debatsieux courut l'épreuve ; la boîte de vitesses est horizontale et le réservoir d'huile est logé sous la boîte de vitesse... au milieu : la Royal Enfield avec changement de vitesse au pied : c'est Géo Boudin qui la montait. — La 350 cmc. Magnat-Debon, moteur Blackburne ! curieux réservoir moderne à queue de pie que Motasacoché a inauguré et que F. N. a illustré aux derniers records de Belgique. Il est vrai que Debatsieux, au Bol d'Or, avait déjà lancé ce réservoir...



### Heures d'hiver

RAPPELONS que, le premier dimanche du Salon, le Grand Palais se trouvera ouvert une heure plus tôt. Ce n'est pas une attention de MM. les Commissaires, tant s'en faut, mais simplement parce que nous revenons à l'horaire hivernal : le soleil est censé marcher une heure plus vite pendant la nuit et, si vous avez l'habitude de vous lever à 8 heures, n'oubliez pas de vous dire qu'il est 9 heures ; seulement, le soir, n'omettez pas non plus d'avoir de bons accus, car quand vous sortirez du Grand Palais, il fera complètement noir à 6 heures. Gare aux contraventions !

### Cresta blessé

L'EXCELLENT entraîneur du M.C. de Marseille, l'indépendant Cresta, en période militaire au camp de Carpiagne, a été heurté par un taxi : double fracture du tibia et du péroné, déplacement de la hanche et contusions. Nous espérons que la vigoureuse constitution du sympathique motocycliste pourra lui permettre de se tirer de là. Nos vœux et tous ceux de nos amis l'accompagnent.

### Huat au Vel'd'Hiv...

LE boxeur Huat combat ce soir au Vélodrome d'Hiver le grand combat de sa vie. Huat, qui était en seconde série, a eu tôt fait de se mettre au premier plan, bien qu'en Amérique il ait reçu quelques camouflades peu intéressantes pour le prestige français. Il s'est rattrapé, et maintenant, il porte haut, si l'on peut dire, le drapeau français. Pourquoi parlons-nous de Huat ? C'est, parce que, d'une part, il combat ce soir le fameux champion du monde des poids coq, Al. Brown, et qu'Huat, membre du Moto-Club de Versailles, est un parfait motocycliste que l'on rencontre couramment sur la route de Seine-et-Oise. Il a une Alcyon 350 cmc. toujours brillante, entretenue, et s'il fait honneur à la boxe, il fait honneur aussi à notre sport. Souhaitons sa victoire.

### Toujours le Sud-Algérien

ON nous annonce encore un raid accompli par deux motocyclistes : Perrier et Barsdecherr sur P. 101 de série. Ce raid de 4.250 kilomètres en 10 jours dans le Sud-Algérien, départ Tunis par Biskra sous la pluie et l'orage, avec l'arrêt à El-Goléa et retour par Alger ; donc une étape de 1.200 kilomètres d'une seule traite. Attendez des précisions.

### Vial blessé

NOUS apprenons avec regret que le sympathique acrobate Vial, de l'A. M. Dijonnaise, s'est luxé une épaule en faisant ses exercices à Caen, le 21 dernier. En faisant un saut de 12 mètres il a chassé en arrivant au sol qui était particulièrement gras. Nos souhaits de prompt rétablissement.

### Le 24<sup>e</sup> Salon Belge

C'EST le 29 novembre qu'aura lieu au Palais du Cinquantenaire, le 24<sup>e</sup> Salon de la Motocyclette Belge. A l'heure actuelle nous notons déjà la participation des firmes suivantes : Ariel, Belgian Sidecars, Bovy, Bowden-Cleca, Breslau, B. S. A., Dresch, F. N., Gillet-Herstal, Harley-Davidson, Indian, Lady, La Mondiale, Norton, Perfect, Ready, Rudge-Whitworth, Rush, Saroléa, Triumph, Vélocette.

Commerce avec l'ennemi !

On sait maintenant que les nations, même en guerre, furent obligées, par la loi d'airain des nécessités économiques, de commercer entre elles. C'est ainsi que, pendant les premières années de la guerre, l'Angleterre manquait à tel point de magnétos pour automobiles qu'elle fut contrainte d'en faire venir d'Allemagne, via la Hollande, en les échangeant contre des pneus pleins pour les camions militaires. Pour une magnéto allemande, l'Allemagne recevait un train de pneus anglais !

Et cependant, j'avais fait 500 kilomètres !

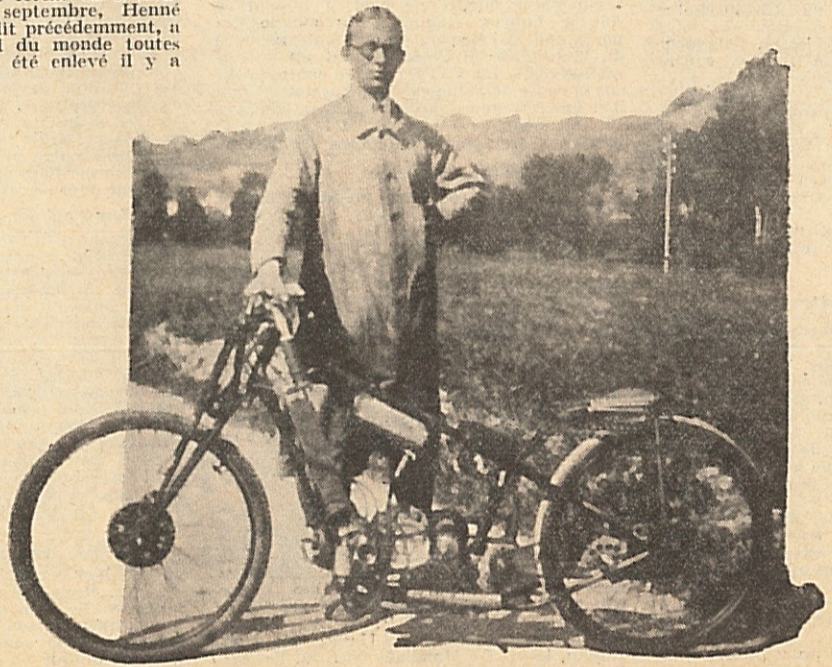
Chareyras qui a été signalé comme ayant eu 5 points de pénalisation au circuit d'Auvergne, nous fait remarquer qu'il n'a droit qu'à 2. Il nous prie de dire aussi que, pour cette épreuve terrible, dans des circonstances épouvantables, il a fait 500 kilomètres, c'est-à-dire, pour tout le parcours, la moyenne exigée. Malheureusement, une rupture de rayon l'a contraint d'arriver en retard. A cette occasion, nous signalons à nos lecteurs que la rupture de rayons devient un accident vraiment fréquent : beaucoup de coureurs centrent bien leurs roues, mais oublient que la tension exagérée est mortelle pour la roue ; il y a une limite qu'il ne faut pas dépasser ; ensuite, il est de bon ton, en course, de chahuter la rencontre de deux rayons.

Statistique officielle

Voici la statistique officielle des accidents survenus du 1<sup>er</sup> avril 1929 au 31 mars 1930 dans un arrondissement vendéen de la Roche-sur-Yon, patrie de Sexé : Autos. — 52 accidents, dont : 7, conduite à gauche ; 16, carrefours mal abordés ; 3, défaut ou insuffisance d'éclairage ; 5, feux aveuglants ; 10, dépassements irréguliers ; 4, virages à gauche.

LES RECORDS

L'ANNÉE 1930 aura été fertile en records du monde. Le 20 septembre, Henné ainsi que nous l'avions dit précédemment, a tenu à battre le record du monde toutes catégories qui lui avait été enlevé il y a 15 jours par Wright à Arpaon. Le coureur allemand avait laissé entendre qu'il avait le moyen de battre et très largement le nouveau record ; il essaya donc le 20 septembre sur la piste spéciale de Ingolstadt au cours de la journée des records allemands et réussit. Ce n'est pas avec une 1000 cmc., comme on l'avait annoncé mais avec sa 750 cmc. qu'Henné a réalisé cet exploit : il avait amené également sa 500 cmc et la nouvelle 1000 cmc. en question qu'il n'a pas utilisée, puisque la nécessité ne s'en est pas fait sentir. Rappelons que le record toutes catégories existait depuis le 31 août à Arpaon pour le mille lancé en 26" 50/100 soit à 218 km. 617 et le kilomètre lancé en 16" 29/100 soit 220 km 995. Henné reprend le record toutes catégories à 221 km. 539



Crotti, et la machine 125 cmc qui lui a servi à battre les records mondiaux.

LE SALON

Berlin (Autos-motos), 6 au 16 nov.  
Londres (Autos), 27 au 26 octobre.  
Londres (Motos), 10 au 15 novembre.  
Marseille (Foires), 13 au 28 septembre.  
Paris (Autos), 2 au 12 octobre.  
Paris (Autos), 23 octobre au 2 nov.  
Paris (Motos), 28 nov. au 14 déc.  
Paris (Nautique), 1<sup>er</sup> au 12 octobre.  
Paris (Foires aux Autos), 2 au 12 oct.  
Saint-Etienne (Cycles) 2 au nov.

NOTRE NUMÉRO ALBUM DU SALON

Jusqu'au 17 Octobre sur commande

Abonnés :	
France et Colonies.	5.60
Union postale . . . .	7.50
Etranger . . . . .	10 »
Lecteurs :	
France et Colonies.	10.60
Union postale . . . .	12.60
Etranger . . . . .	15 »

A partir du 17 Octobre pour tout le monde et s'il en reste : 15 fr. (plus le port) : France : 0.60 U.P. : 2.50 Etranger : 5.

En raison des frais énormes, le tirage sera limité aux possibilités de vente.

Vélos. — 17 accidents, dont : 8, conduite à gauche ; 2, défaut d'éclairage ; 5, carrefour mal abordé ; 2, virage mal pris.

Motos. — 5 accidents, dont : 1, conduite à gauche ; 1, défaut d'éclairage ; 1, excès de vitesse ; 1, dépassement irrégulier ; 1, virage à gauche.

Hippos. — 10 accidents, dont : 2, défaut ou insuffisance d'éclairage ; 4, conduite à gauche ; 3, carrefour mal abordé ; 1, cheval effrayé.

Troupeaux et bestiaux. — 8 accidents.

Chiens. — 6 accidents.

Piétons. — 6 accidents, dont : 3, non rangés ; 3, à gauche.

Voitures à bras. — 1 accident.

Ivresse absolue. — 4 accidents.

Causes matérielles. — 9 accidents, dont : 1, panne d'éclairage ; 1, mauvais freins ; 2, éclatement pneumatique ; 3, dérapage ; 2, mauvais état de la route.

Comme on le voit, les motophobes se garderont bien de publier un tel document. Il faut noter que le pourcentage actuel des autos de tourisme comparé aux motos est de 2 à 1 seulement !

Boxe et Moto

Le boxeur est motocycliste-né ; avez-vous remarqué le nombre de boxeurs de qualité qui ne sont pas mauvais motocyclistes ? Tant s'en faut ! Dernièrement, nous en vîmes un, partant de Versailles à Biarritz et retournant à Versailles, sans avoir connu le moindre ennui de route : c'est l'ex-champion de France Naudin et ce qui est à noter c'est qu'il tentait un combat le soir même de son retour à l'Alhambra de Versailles gagnant par K. O. au 2<sup>e</sup> tour ; c'était sa première participation comme professionnel. Le lendemain il rencontrait, à la salle Wagram, Drouhin un non-motocycliste et le forçait à l'abandon au 5<sup>e</sup> round. Il semble que ce fait est suffisamment probant pour expliquer que la moto, loin de fatiguer, entraîne.

Crotti, dont nous fîmes mention l'an dernier. Rappelons donc ses records :

Le 9 octobre 1929

- 5 miles lancé : 4' 53", 89 à 98 km. 570
- 10 miles arrêté : 10' 9", 56 à 95 km. 050
- 5 km. lancé : 3' 00", 75 à 99 km. 590
- 10 km. arrêté : 6' 8" 80 à 97 km. 800

Rappelons en outre, que la même Zehnder montée par Crotti détenait aussi le record des 12 heures en 125 cmc., à 64 de moyenne. Donc, contrairement à ce que l'on croyait jusqu'à ce jour et conformément à l'homologation de la F. I. C. M., les records en 125 cmc. sont donc bel et bien établis par Crotti. Prière de compléter notre tableau de la page 1002 à la colonne restée en blanc.

Un record qui est un record !!

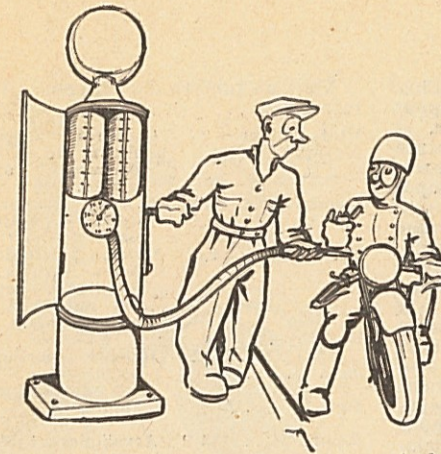
Je suis très épaté de lire à la page 1.046, du numéro 393 du 20 courant, dans votre article *Kilomètre lancé Lorrain*, d'avoir fait la moyenne de 150 kilomètres-heure sur ma petite 100 cmc. Motobécane va enfin pouvoir faire une bath publicité et faire homologuer ce record fantastique.

Ce canard a aussi paru dans l'Echo des Sports.

BARTHELEMY, du M. C. M.

N.D.L.R. — Nous avons échangé le correcteur qui a laissé passer une telle galéjade !

L'ESSENCE



homogène. Cette essence à 715° coûte 25 % moins cher, tandis qu'elle ne consume que 1/7 en moins.

PRENONS deux essences dénommées extra-pures du type américain « paraffénique » : le même volume d'essence caractérisera les deux formules techniques (C<sup>6</sup> H<sup>14</sup> et C<sup>7</sup> H<sup>16</sup>). Or, sans rentrer dans des calculs, disons de suite que, si nous extrayons la formule d'explosion de l'une et de l'autre, nous obtenons ce résultat paradoxal que 6 molécules 715° travaillent exactement comme 7 molécules 785°. Ceci est du domaine pur expérimental. Ce qui intéresse le motocycliste, c'est de trouver un distributeur d'essence de tourisme. Or, qu'est-ce que l'essence de tourisme ? Il y a une loi qui a paru le 12 juin 1925

L'ESSENCE vous a-t-elle jamais inquiété au point de vue de sa qualité ? C'est certainement l'un des derniers soucis de votre existence motocycliste. Pourvu qu'il y ait du carburant dans votre carburateur, le reste vous chaut peu. Bien rares sont, en effet, les jeunes gens qui, perpétuellement occupés à bricoler en mécanique, ont songé à s'arrêter devant un distributeur d'essence correspondant à la qualité de leur moteur. Car, il n'y a pas qu'une seule essence ; il y a des essences de « cracking », il y a des essences plus distillées, il y a des essences lourdes, des essences légères, il y a des essences qui permettent des démarrages énergiques, il y en a d'autres qui permettent des surplace merveilleux.

Qu'est-ce que l'essence ?

L'ESSENCE est un hydrocarbure qui provient de la distillation du pétrole. C'est, pour nos jeunes qui n'ont pas eu le temps de parfaire leur instruction, de l'extrait de pétrole, du pétrole plus pur. Une loi, en 1878, a défini la qualité de l'essence de pétrole. Cette loi dit que les produits de la distillation du pétrole, du goudron et des schistes, donnant une huile légère, inflammable en-dessous de 35°, seraient dénommés essence. A cela est venu s'ajouter une classification pour les Douanes. La Douane nous dit que : s'appelle essence, tout produit provenant de la distillation du pétrole brut et dont la densité est évaluée à 0,791. (N'oublions pas que la densité de l'eau est 1000).

Densité de l'essence

Il y a des motocyclistes, excellents techniciens, qui estiment la qualité de l'essence d'après son degré densimétrique et non d'après le règlement légal. Ils classent donc l'essence en 4 catégories : essence légère, l'essence bonne, l'essence lourde et l'essence mauvaise.

Quitte à contrarier ces excellents motocyclistes, nous leur dirons que cette donnée est un préjugé, qu'ils doivent réagir contre lui malgré leurs idées mathématiques trop précises. Ce n'est pas tant par sa densité, c'est-à-dire tant par son poids, que l'essence montre ses qualités : c'est dans son homogénéité : l'essence doit être une et c'est ce qu'a bien défini M. Théry A., lequel a émis cette théorie qui fait loi maintenant.

Une essence à 715° est égale à une essence légère, à la condition d'être parfaitement

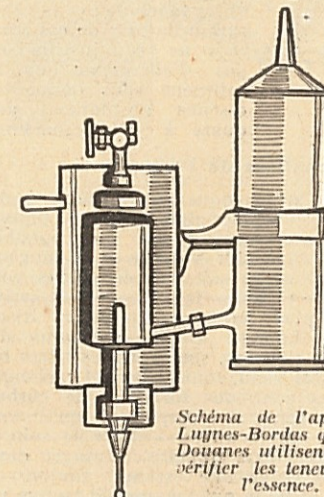
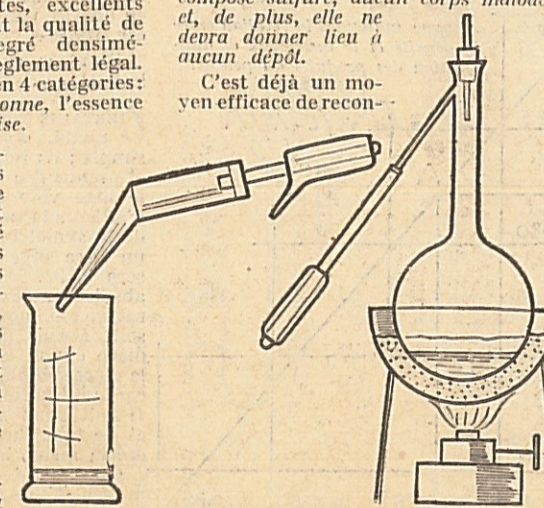


Schéma de l'appareil Luyens-Bordas que les Douanes utilisent pour vérifier les teneurs de l'essence.

et qui a dit : L'essence vendue sous la dénomination « tourisme », devra être limpide, incolore, neutre, ne contenir aucun composé sulfuré, aucun corps malodorant et, de plus, elle ne devra donner lieu à aucun dépôt.

C'est déjà un moyen efficace de recon-



Appareils servant à distiller l'essence.

naître si son essence est bonne. Pour ceux qui sont compétents, nous leur dirons que cette essence de tourisme doit répondre à 3 autres qualités : le début de distillation devra se produire avant 60° centigrades et il faut qu'à 160° centigrades, 19/20 ou, plus exactement 95 % de l'essence soit distillé. Enfin, à 10° centigrades, le résidu doit être inférieur à 0,790.

NOUS pourrions faire entrer en ligne de compte les essences colorées de différentes appellations, que l'on trouve à tous les distributeurs. — Non, car nous nous apercevions que certains carburants que l'on vend vingt ou quarante sous plus cher, sont de vulgaires essences de cracking, en conséquence, des essences souvent moins bonnes que l'essence voisine qui n'a que sa couleur naturelle. Mais, ce qui donne l'impression que le moteur marche beaucoup mieux, c'est précisément parce que la densité de ces essences et leur résultat calorimétrique sont exactement conformes à votre moteur. D'autres nous racontent continuellement la bonté des essences d'avant-guerre et précisément, c'est parce que la loi sur les essences n'est intervenue qu'en 1925 que leurs souvenirs sont si favorables à l'essence de tourisme de cette époque. Oui, avant-guerre, nous avions, pour pas cher, de l'essence excellente et, nos moteurs n'étant pas surcomprimés comme maintenant, l'essence nous donnait l'impression de l'alcool actuellement.

Comment choisir son essence ?

UN garagiste vous fait un boniment : il vous vend une huile de graissage, il y réussit d'ailleurs fort bien. Mais, lorsque vous demandez de l'essence, il vous indique n'importe quel distributeur auprès duquel vous vous précipitez et vous êtes satisfaits.

Avez-vous remarqué ce qui se passe dans un cylindre ? L'essence sort du carburateur et se transforme en calories, puis en puissance mécanique ; donc l'essence est producteur d'énergie. Ce producteur d'énergie, nous, en France, nous l'ignorons, pour l'excellente raison que l'essence n'étant pas extraite de notre sol, nous la recevons comme elle vient et nous l'employons comme elle brûle. Mais, tous nos moteurs ne s'accroissent pas de cette nourriture quelconque et on s'étonne que certains jeunes gens obtiennent de meilleurs résultats avec une machine identique à la voisine. On parle de polissage de cylindre, de piston, on raconte des histoires de distribution, quand il ne s'agit seulement que du bon choix de leur essence.

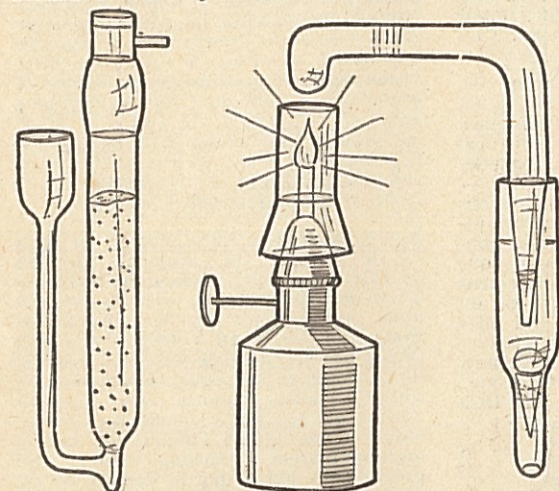
Valeur de l'essence

VOYONS quelle est la valeur alimentaire de l'essence, son rôle de carburant, ses qualités, enfin les moyens de vérifier si l'essence achetée est bonne.

Son rôle

CE qui caractérise la valeur d'une essence, c'est son mélange détonnant. Plus l'énergie totale est forte et

meilleur est le rendement mécanique. (Naturellement, nous faisons grâce de certains cas particuliers qui ne nous intéressent pas actuellement). C'est ce qu'on appelle le pouvoir calorifique ou si l'on préfère la quantité de chaleur dégagée par la combustion d'un kilogramme d'essence. Ce kilogramme égale 11.000 calories. Ce total n'est pas absolument utilisé. Il y a le refroidissement



Montage d'un appareil avec lequel on dose le soufre dans l'essence.

indispensable des organes du moteur qui en prend une partie. Une autre partie disparaît avec les gaz d'échappement. Tout compte fait, sur 11.000 calories, il y a environ 4.000 seulement d'utilisées, c'est-à-dire transformées en travail, faisant mouvoir le piston de haut en bas et alternativement, et imprimant, au moyen d'un bras que l'on appelle bielle un mouvement circulaire qui va faire marcher les roues. Or, ces 4.000 calories sur l'ensemble suffisent amplement, puisque nous devons distraire encore une assez forte partie qui est absorbée par les frottements divers du moteur et aussi par la traction.

Vous allez nous dire alors : « C'est bien simple, je prends de l'essence dont le pouvoir calorifique est élevé et j'obtiens la puissance maximum ? ». Cela est faux, précisément à cause des différentes pertes énumérées ci-dessus, mais aussi à cause des conditions dans lesquelles vous employez l'essence. Ces conditions sont multiples. Prenons-en quelques-unes : vous avez le taux de compression qui accroît sensiblement le travail utile. Naturellement, on ne peut augmenter la compression indéfiniment. Vous connaissez tous le phénomène appelé auto-allumage, qui arrête le constructeur dans la marche ascendante de la compression et c'est la raison toute simple qu'au lieu d'employer de l'essence de pétrole, on emploie du benzol, voire de l'alcool avec les compressions excessivement élevées ; ces produits n'ont pas les ennuis de l'essence mais, malheureusement, coûtent plus cher.

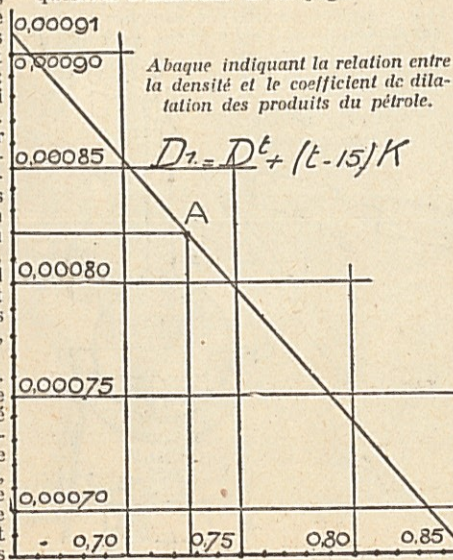
On a un autre cas de déperdition. Vous savez que pour détonner, le mélange essence-air doit être transformé en une fine vapeur, mais l'action chimique en est si rapide qu'une partie de l'essence reste, à l'état vésiculaire, en suspension dans le mélange. Cette partie ne brûle pas complètement et se décompose partiellement en carbone et hydrogène. Le carbone, c'est ce que nous

appelons vulgairement la calamine ; l'hydrogène brûle entièrement. Donc, pour obtenir la moindre perte possible, il faut qu'il y ait élévation de température par la chaleur des parois et la compression du mélange. Cela favorise la vaporisation.

Avez-vous remarqué quelquefois que vos motocyclettes pétaradent ? Vous accusez toutes sortes de brebis galeuses alors que, souvent, il ne s'agit que de votre essence. Si l'essence est trop volatile pour votre moteur, il se produira des explosions prématurées et certainement des remplissages irréguliers. Par conséquent, nous en arrivons à cette conclusion que, pour nos moteurs de motos de tourisme, on n'a pas besoin d'une essence volatile extrême, mais, bien au contraire, d'une essence normale et voilà probablement la raison pour laquelle certaines essences pures ou lourdes, bien que de qualité inférieure à d'autres, donnent de meilleurs résultats sur votre machine ; et la majoration de prix de ces *crackings* ne se justifie-t-elle pas d'elle-même quand le raffineur vous donne une essence absolument adéquate à votre machine ?

Les qualités de l'essence

AINSI donc, nous en revenons à dire que l'essence doit avoir un pouvoir calorifique aussi grand que possible ; qu'elle doit être volatile et homogène ; la combustion soit complète dans votre cylindre et, enfin, le mélange doit arriver à la plus haute compression frisant l'auto-allumage. Inutile de vous dire que les essences, sous tous les titres que l'on vous vend, sont tellement mélangées qu'elles sont des formules de carbure d'hydrogène si complexes, qu'il vaut mieux laisser au laboratoire le soin de délimiter leurs qualités. L'usager devra donc essayer une essence, toujours la même et ne la quitter que s'il trouve une autre essence rendant mieux. C'est une question d'habitude et de jugé.



Abaque indiquant la relation entre la densité et le coefficient de dilatation des produits du pétrole.

Voici un tableau des différentes huiles mondiales :

Etats-Unis et Mexique....		Carbures acycliques moins de 1% de carbures éthyléniques.
Russie.....	4,1	80 à 90 % de carbures cycliques saturés ou naphthènes.
Perse.....	1,8	Majeure partie de carbures saturés. 1/3 acycliques saturés, 1/3 naphthènes, 1/2 aromatiques.
Bornéo.....	2	Majeure partie de naphthènes. Naphthènes et aromatiques.
Java.....		
Sumatra.....		
Roumanie..	1,2	Acycliques saturés, naphthènes et aromatiques.
Galicie.....	0,6	Acycliques saturés et naphthènes en parties à peu près égales.

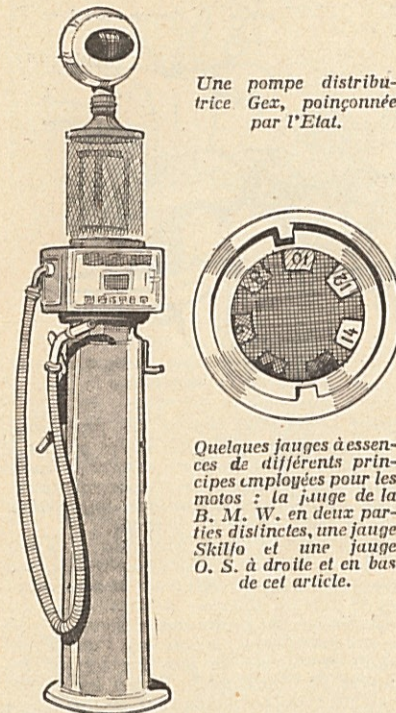
Tous ces carbures ont à peu près les mêmes valeurs pour nous, motocyclistes, car les calories évoluent de l'une à l'autre entre 10.000 et 11.500. C'est, avec elles, que l'on constitue le benzol si cher à nos moteurs de vitesse. Pour vérifier si vous avez une de ces essences, il faut se livrer à un travail de laboratoire ; ce n'est pas de votre ressort.

Les personnes qui s'occupent du contrôle de l'essence, cherchent en première lieu, à déterminer la teneur en soufre, car, si une essence admet plus de 0,1 % de soufre, nous pouvons dire sans crainte que c'est un carburant dangereux pour la motocyclette. Il n'est pas à la portée de tout le monde de faire cette expérience. Fions-nous à nos revendeurs à ce sujet. Ils emploient à cet égard, un petit appareil composé d'une lampe-pigeon et avec lequel ils font brûler à l'air une quantité d'essence déterminée et différencient le poids, avant et après la combustion. La différence de poids de la lampe fixe à ce sujet. Les gaz qui traversent une solution d'hypobromite de potassium abandonnent leur soufre sous forme de sulfate de potassium que l'on transforme en sulfate de baryte. C'est donc, comme vous le voyez, une opération longue, complexe, pour un commerçant. Les grands revendeurs d'essence ont trouvé mieux : ils ont recours à des moyens physiques. Ils mesurent, d'après la densité, au moyen d'un aéromètre trempé dans une éprouvette ; immédiatement, selon le cas, soit en degrés Baumé, soit en densité par rapport à l'eau, la mesure est trouvée.

D'autres emploient ce qu'on appelle la balance de Mohr.

CERTAINS motocyclistes, pétris de technicité, ont un moyen encore plus simple ; ils remplissent un litre d'essence et prennent une bonne balance. Ils pèsent le litre vide et le litre plein ; ils font d'ailleurs la tare avant, pour être certains de la symétrie des deux fléaux. Donc, si un litre pèse 735 grammes, la densité sera 0,735. Mais cette densité n'est pas absolument exacte à cause de la température ambiante, car il suffit que l'essence soit, depuis un certain temps, dans la pièce où on en effectue la mesure : que la pièce soit chaude, et la densité diminue, car la dilatation de ce liquide est extrême. Il faut donc travailler à 15° centigrades et de telle façon que la température ait été la même longtemps avant l'épreuve.

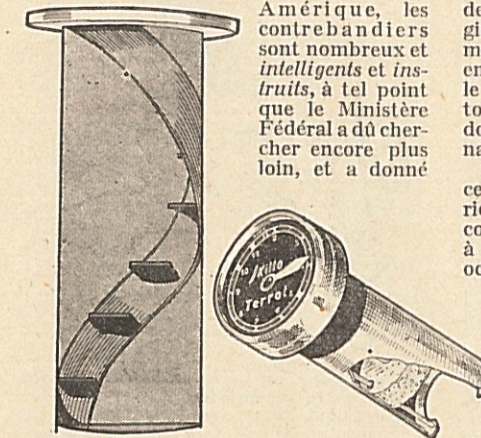
On peut techniquement rectifier, au moyen d'une formule, ces différences ; le motocycliste n'en a pas le temps.



Une pompe distributrice Gea, poinçonnée par l'Etat.

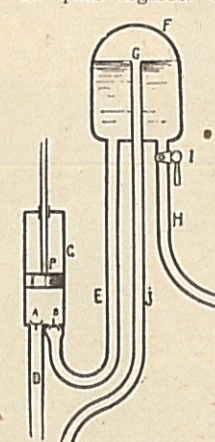
Quelques jauges à essences de différents principes employées pour les motos : la jauge de la B. M. W. en deux parties distinctes, une jauge Skillo et une jauge O. S. à droite et en bas de cet article.

la valeur approchée 0,0008. L'analyse chimique précise de l'essence se fait avec des appareils beaucoup plus sérieux, par chauffage à feu doux, au bain-marie ou au bain de sable. Ceci est trop compliqué pour que nous en causions. C'est ce qu'on appelle la mesure du fractionnement. Elle se fait, soit au moyen du ballon en verre donnant naissance à un tube de dégagement suivi d'un réfrigérant, soit avec un appareil Engler, soit aussi à l'appareil employé par les douanes, le Luyné-Bordas. Nous rentrons dans le calcul spéculatif. Naturellement, le fractionnement suffit à juger à lui seul de la valeur du carburant, mais, en Amérique, les contrebandiers sont nombreux et intelligents et instruits, à tel point que le Ministère Fédéral a dû chercher encore plus loin, et a donné



des spécifications tellement nettes qu'elles sont devenues un véritable critérium. Parmi celles-ci, nous avons l'essence Gasoline fighting grade, la Gazoline domestic grade allant, la première de 50 à 150°, la seconde de 50 à 175°. Pour les motos, c'est la motor Gazoline ; le nom seul doit nous suffire.

Vous avez remarqué que nous vous disions au début que la France admettait comme bonne essence celle qui est la moins aromatique. En effet, une loi chimique veut, à volatilité égale, qu'une essence qui contient des aromatiques ou des naphthènes soit beaucoup plus dense qu'une essence qui ne contient que des acycliques saturés. Disons même que la lourdeur de cette première essence est plus prononcée que sa volatilité. C'est pour cela que les essences américaines et persanes sont parmi les essences les plus légères. C'est peut-être aussi



Pompe élévatrice avec réservoir au haut de l'appareil.

inconséquence pourquoi les motocyclistes les préfèrent aux autres.

LES essences russes sont plus lourdes que les américaines. Elles s'adaptent bien aux moteurs utilitaires qui ne tournent pas trop vite et pas à grand rendement, telles les René Gillet. Cela tient à ce qu'elles sont imprégnées de naphthènes.

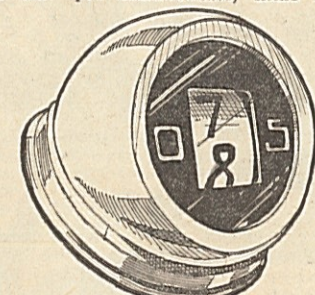
En Galicie, on exporte de l'essence qui est l'intermédiaire entre l'américaine et

la russe. Nous en trouvons quelquefois sur le marché et c'est ce qui explique la bonne marche qu'elle donne aux motos de tourisme normales, dont le taux de compression est normal et le régime pas des plus rapides. Plusieurs fois, nous avons utilisé de l'essence prise à des distributeurs dont le nom était parfaitement roumain, voire même océanique : elle est inapte à nos motos ; trop lourde aussi.

Pour ceux que la question intéresse, la densité seule n'entre pas en jeu. Lorsqu'un garagiste vous dit : « J'ai de l'essence à 735° », demandez-lui-en l'origine, sinon, vous commettez une absurdité en vous imaginant qu'elle est bien meilleure que toute autre. Il faut donc toujours en connaître la provenance.

Pratiquement, l'essence poids lourds américaine qui pèse 735, correspond exactement à l'essence de tourisme océanique, qui pèse 750, et voilà qui explique assez facilement des réflexions de jeunes motocyclistes, qui, contraints par les circonstances, ont employé du poids Pompe refoulante. C'est lourd, haussent les réservoir souterrain. épaules du fait qu'ils ont réussi à marcher parfaitement. C'est simplement qu'ils sont tombés sur des poids lourds américains et que, peut-être, avec des poids légers roumains ou malaisiens, ils n'auraient jamais pu partir.

L'ESSENCE américaine pour motos est « standard ». Elle se divise en deux catégories : le tourisme 64° Baumé et le poids lourd, celui que nous voyons souvent appelé « Navy ». Avouons que, depuis quelques années, les Américains nous envoient des essences de plus en plus lourdes. C'est ce qui fait dire à beaucoup que les essences d'avant-guerre et même d' aussitôt après-guerre étaient bien meilleures que maintenant. Le début de leur distillation n'était pas plus bas que maintenant, mais la fin



en était moins élevée. Aussi elles étaient plus homogènes. A quoi cela tient-il ? Nous croyons qu'il s'agit, en cela, de l'augmentation formidable des véhicules. En France, avant la guerre, nous en avions à peine 100.000. Or, actuellement, nous avons 450.000 motos et 980.000 voitures de tourisme. Si nous ajoutons à cela que l'Amérique atteint près de 20 millions de voitures, on comprend l'intérêt pour les raffineurs de diluer leur fabrication, d'autant plus que le pétrole devient de moins en moins employé — (A suivre.) — M. ANCELOT

## LA MOTO 1930

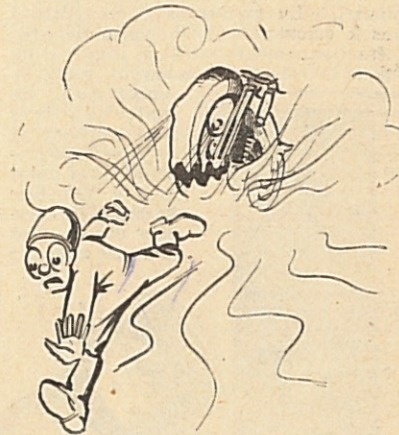
## Elle a un de ces retards !!

Fantaisie triste

J'ai toujours suivi avec intérêt toutes les tentatives effectuées en vue de la plus grande vitesse en motocyclette et j'ai admiré, sans réserve, le cran du pilote qui a roulé à plus de 220 à l'heure le 13 août à Arpajon.

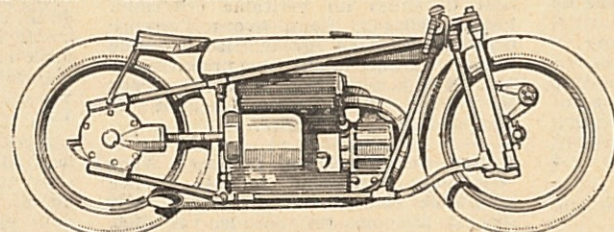
Mais quelle déception pour moi quand il m'a été donné de voir la machine le même jour à Montlhéry ! Je me suis demandé de quel enfer était sorti ce monstre crasseux et huileux : je ne parle pas de la partie cycle qui, paraît-il, est d'une merveilleuse réalisation, mais ce moteur ? qu'il a donc l'air archaïque : il aurait fait certainement jurer il y a vingt ans, mais nous sommes habitués maintenant à une plus belle mécanique que ça. D'ailleurs, le fait de tirer 87 CV d'un moteur d'un litre de cylindrée ne prouve pas en faveur de l'ingénieur qui l'a conçu. Il y a longtemps que des maisons comme Delage, Fiat, Sunbeam, Bugatti nous ont habitués à des prouesses mécaniques plus extraordinaires.

Ne croyez-vous pas qu'un quatre, voire un six-cylindres aurait été aussi logeable dans un cadre aussi long que celui de l'O. E. C. ? Un tel moteur, incomparablement mieux équilibré que ce bon gros deux-cylindres en V, aurait certainement tourné mille ou mille cinq cents tours de plus, et se serait débouffonné de ses plus de 100 CV, ce qui avec les données actuelles n'est pas impossible à un ingénieur à la page. Ce supplément de puissance aurait permis la transmission par cardan, puisqu'il est avéré que cette transmission absorbe de la puissance ; et quelle belle présentation mécanique cela aurait produit et surtout quel effet cela aurait fait auprès des profanes, car si l'on présente à la masse des



De quel enfer est venu ce hideux monstre huileux !

non initiés des monstres fumants, pétaradants, entourés de chaînes et crachant



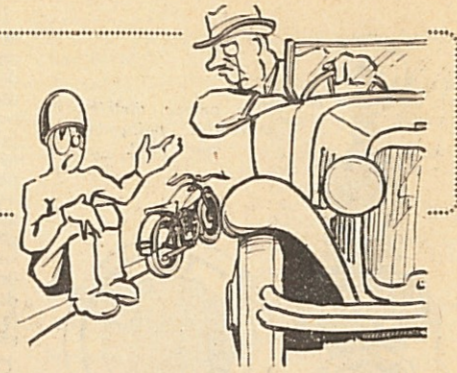
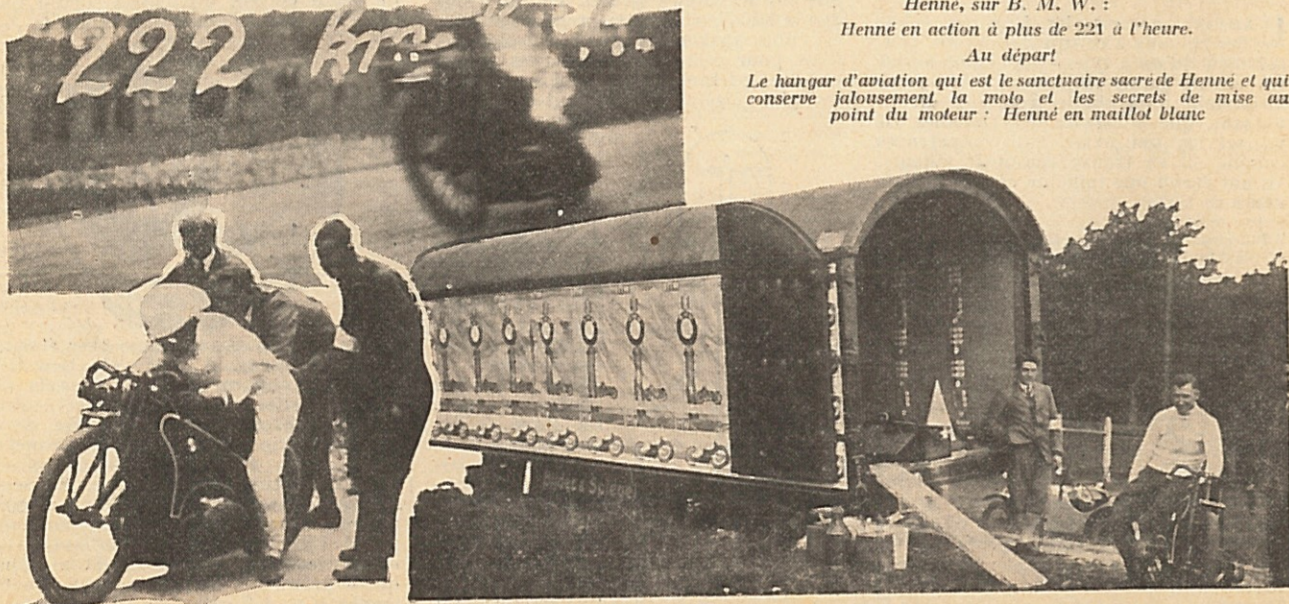
Ah ! si l'O. E. C. avait été à 4 cylindres à cardan, on aurait vu ce qu'on aurait vu !...

Les records du monde toutes catégories appartiennent à Henné, sur B. M. W. :

Henné en action à plus de 221 à l'heure.

Au départ

Le hangar d'aviation qui est le sanctuaire sacré de Henné et qui conserve jalousement la moto et les secrets de mise au point du moteur : Henné en maillot blanc



Le motocycliste est-il donc toujours le petit parent de l'automobiliste ?

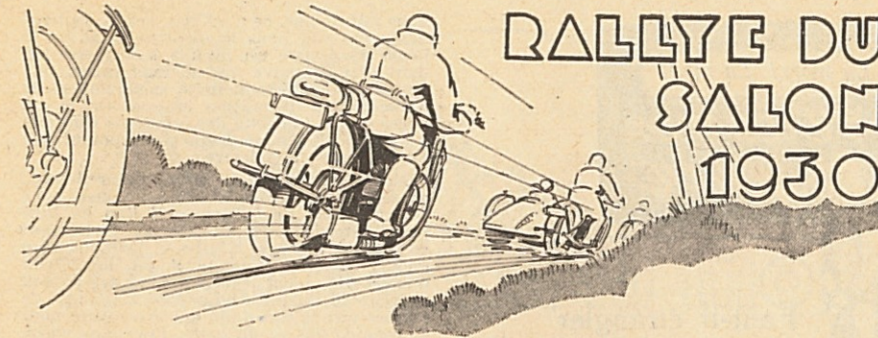
L'huile de partout, comme des prototypes, nous ne sommes pas près de les gagner à notre cause. J'ai toujours admiré la construction anglaise pour le fini de sa présentation et pour sa mécanique impeccable, mais ce coup-là c'était manqué.

La machine à deux roues, la plus vile du monde, n'avait que deux cylindres, son moteur tournait à 5.000 tours et ne donnait que 87 CV au litre !

Quelle piètre figure nous avons à côté des automobilistes : je vois que l'on ne fera jamais rien pour ne pas être les parents pauvres de l'automobile et ceci me désole. Il est vrai que les temps sont révolus et que la vérité ne viendra pas toujours de l'autre côté de la Manche, la campagne que vous entreprenez en ce moment pour les solutions nouvelles (bloc-moteur-multicylindres, cardan) a l'air de porter ses fruits et ceci est un bien, car nous ne gagnerons les masses à notre sport que quand nos machines seront plus nettes d'aspect, plus silencieuses, plus faciles à entretenir. J'espère que vous m'excuserez de vous faire part de toutes mes récriminations.

F. LACOUR.

N. D. L. R. — 1212



## RALLYE DU SALON 1930

Bastide : B. M. W.

M. BASTIDE, agent général pour la France de la B. M. W., met à la disposition de l'organisation, pour être remis aux concurrents du Salon montant une motocyclette quelle qu'en soit la marque :

1 tansad Recreo, 1 silencieux Stillo, 1 silencieux Stillo.

Griffon et Aiglon

Ces maisons nous informent qu'elles tiennent à notre disposition :

- 4 garnitures de bureau, 6 porte-mines, pour être remis aux premiers classés montant des machines de ces marques.

Rotaphone

Tous nos lecteurs connaissent, à l'heure actuelle, le Rotaphone, avertisseur parfait pour motos, qui est fabriqué par « L'Emboutissage Industriel de Lyon ». Cette maison, s'intéressant également à notre Rallye, nous fait connaître qu'elle tient à notre disposition :

- 3 appareils Rotaphone pour être remis aux gagnants du Rallye.

Rosaz

La maison Rosaz, qui fabrique des masques et insignes très artistiques en aluminium pour nos motocyclettes, a tenu, tout comme l'an dernier du reste, à doter notre Rallye du Salon d'une vingtaine de sujets.

Repose-pieds Supplex

La maison Brisson, qui fabrique, à Plassac-Saint-Genis-de-Saintonge, des repose-pieds élastiques et articulés pour motos, met à notre disposition :

10 paires de repose-pieds souples, pour passagers, qui devront être attribués aux dix premiers classés avec passagers en tansad.

Dunois

La maison Dunois et fils, de Vincennes, nos lecteurs ne l'ignorent pas, fabrique de nombreux accessoires. Sa devise : « Fais ce que dois », est entièrement suivie dans la maison, et, c'est ce qui explique que celle-ci s'intéresse également à notre Rallye du Salon, en mettant à la disposition de notre organisation :

2 pompes Mistral pour motos, 1 porte-bidon Le Scable.

Garage gratuit

M. Loubières, Directeur général de Saint-Martin Automobiles, spécialiste de la vente des motocyclettes neuves de toutes marques, à crédit, au même prix qu'au comptant, a installé, il y a quelques mois, un garage spécialement destiné à abriter les motocyclettes alors que la plupart des garages parisiens font la grimace pour accepter de loger nos engins à deux ou trois roues. Le garage Regor, c'est le nom qui a été donné à cette parfaite installation, par M. Loubières, est situé : 3, 5 et 7, rue Emile-Lepou, et c'est là que M. Loubières réservera, à titre gracieux, pour les nuits du 25 au 26 et du 26 au 27 octobre à midi, un garage gratuit pour 350 motocyclettes. Passé ce délai pour ceux qui voudront séjourner quelques jours de plus à Paris, le garage sera tarifé 1 fr. 50 par journée de 24 heures. On voit que M. Loubières est vraiment le Samaritain des motocyclistes, et il ne fallait pas en attendre moins de la part d'un homme aussi dévoué pour tout ce qui touche la question de la motocyclette. Les 350 places seront divisées entre les 4 contrôles de l'arrivée à Paris, et, remis, dans chacun des 4 contrôles, aux 87 premiers concurrents qui se présenteront le samedi à partir de l'heure d'ouverture du contrôle et habitant un département autre que la Seine ou la Seine-et-Oise.

Bulletins d'engagement

Nos futurs participants trouveront à la dernière page, un bulletin d'engagement. Tous les engagements devront être faits obligatoirement sur ces bulletins, les mentions qui y seront portées ne pourront plus être modifiées. Toutefois nous tenons à la disposition des intéressés autant de bulletins qu'ils le désireront. Ces bulletins devront être reçus à nos bureaux le 20 octobre au plus tard.

## Additifs au règlement

ART. 3 bis. — Du fait de l'impossibilité d'organiser un contrôle durant les heures de nuit, les concurrents ne pourront prendre le départ, le samedi 25, qu'à partir de 6 heures. En outre, l'épreuve sera neutralisée du samedi 25 à 19 heures au dimanche 26 à 6 heures.

Les distances parcourues pendant ces heures ne sauront entrer en ligne de compte pour le classement, le concurrent ayant la possibilité de rouler de nuit pour reprendre en somme un nouveau départ à un autre contrôle.

Les heures de neutralisation accordées aux concurrents en vertu de l'article 3 bis, ne compteront pas pour le calcul des moyennes.

ART. 15 bis. — Il peut se présenter des concurrents munis de machines datant de quelques années ou encore de machines de compétition n'ayant pas de kick-starter. Dans ce cas tout à fait spécial, on procédera de la façon suivante. En avant de la ligne de départ et à une distance de 10 mètres, on tracera une seconde ligne. Le concurrent devra mettre sa machine derrière cette seconde ligne qui devient ligne de départ réelle et, au signal de départ, il pourra courir pour mettre son moteur en marche. Mais il ne pourra franchir la deuxième ligne de départ qu'assis sur sa selle et le moteur en marche. Si, au cours de sa tentative de mise en marche, il franchit cette deuxième ligne sans remplir ces conditions, il sera pénalisé de 30 secondes complémentaires. Le temps étant pris à partir du signal de départ, il aura la faculté en cas de mise en marche difficile, de revenir à la première ligne, mais son temps continuera à compter jusqu'à l'arrivée à la ligne d'arrivée.

Disques : Les disques portant les numéros de course des concurrents seront fournis par les organisateurs, qui les enverront en temps utile. Ne pas attendre la clôture... pour vous engager.

Arrivée : Il y aura 4 contrôles d'arrivée à Paris. Ils seront vraisemblablement installés dans des centres facilement accessibles. Ce seront : Le Bourget, Orly, Villiers-sur-Marne, Saint-Cloud (ou Versailles). L'emplacement exact de ces contrôles sera indiqué très clairement et publié dans Moto Revue en temps utile.

## Commentaires

Le règlement du Rallye vient à peine de paraître que déjà, de nombreuses lettres et demandes de renseignements nous parviennent quotidiennement.

Nous allons donc examiner rapidement quelques points intéressants.

Départs : En ce qui concerne les départs, l'article 3 dit que : « les concurrents auront la faculté de partir à n'importe quelle heure le samedi 25 octobre ».

Or, le dernier additif au règlement a prévu les difficultés d'obtenir un contrôle de nuit sur toute l'étendue du territoire français ; donc une neutralisation est accordée entre le samedi 25 à 19 heures et le dimanche 26 à 6 heures du matin. Par extension à cet additif, les concurrents ne pourront prendre le départ que le samedi, à partir de 6 heures du matin, de telle sorte qu'ils pourront rouler seulement pendant 15 h. 30. Par conséquent, la distance maximum qui pourra être couverte par les concurrents ne pourra excéder 620 kilomètres.

Distances : Les distances qui sont indiquées sur la carte officielle du Rallye, sont les distances minima, entre chaque contrôle, et celles sur lesquelles les distances parcourues par chaque concurrent seront calculées. Il n'y aura aucun appel ; la liberté la plus grande est laissée aux concurrents sur le choix de l'itinéraire entre les contrôles. S'il leur plaît de parcourir une distance de 100 kilomètres, alors que la carte officielle ne mentionne que 70 kilomètres, libre à eux ; mais pour le classement, seule comptera la distance marquée sur la carte, c'est-à-dire 70.

Mais si un concurrent part de Toulouse samedi matin, rejoint Clermont samedi 19 h.,

est contrôlé officiellement, mais continue toute la nuit, passe au contrôle de Montargis, le dimanche 6 heures, il rentre en course et jusqu'à son arrivée à Paris : la distance seule Clermont à Montargis est déduite.

Par exemple un concurrent vient de Perpignan et se fait contrôler en dernier lieu à Clermont-Ferrand à 17 h. 45. Le contrôle, le plus proche est à Moulins à 86 km. s'il y arrive avant 19 heures, la distance lui sera comptée jusqu'à cette ville. Mais s'il y arrive à 19 h. 15, on ne lui comptera que jusqu'à Clermont-Ferrand.

Il en est de même pour celui qui aurait quitté Clermont-Ferrand à 5 h. 50. On ne lui comptera sa distance qu'à partir de Moulins. C'est donc aux concurrents à régler leur marche pour arriver aux contrôles aux horaires prévus.

Il résulte de cet additif qu'aucun concurrent venant d'une ville de départ éloignée peut rouler toute la nuit, mais on ne lui comptera que la distance parcourue pendant les heures diurnes.

Disques : Les disques portant les numéros de course des concurrents seront fournis par les organisateurs, qui les enverront en temps utile. Ne pas attendre la clôture... pour vous engager.

Arrivée : Il y aura 4 contrôles d'arrivée à Paris. Ils seront vraisemblablement installés dans des centres facilement accessibles. Ce seront : Le Bourget, Orly, Villiers-sur-Marne, Saint-Cloud (ou Versailles). L'emplacement exact de ces contrôles sera indiqué très clairement et publié dans Moto Revue en temps utile.

Itinéraires : En ce qui concerne les itinéraires, les concurrents ne pourront pas utiliser plus de deux fois la même route. En aucun cas, ils ne pourront se faire contrôler plus de deux fois dans le même contrôle.

## D'AUTRES PRIX

Peugeot

La Direction des motocyclettes Peugeot vient de nous faire part du désir de voir attribuer aux mieux classés du Rallye, montant des machines de sa marque :

2 superbes lions, cendriers, véritables objets d'art, en bronze, 2 pendulettes, 6 porte-mines de luxe ; de plus, la maison Peugeot nous informe qu'elle remettra un certain nombre de tickets d'entrée pour le Salon, destinés aux concurrents montant des motocyclettes de la marque Peugeot.

Triumph

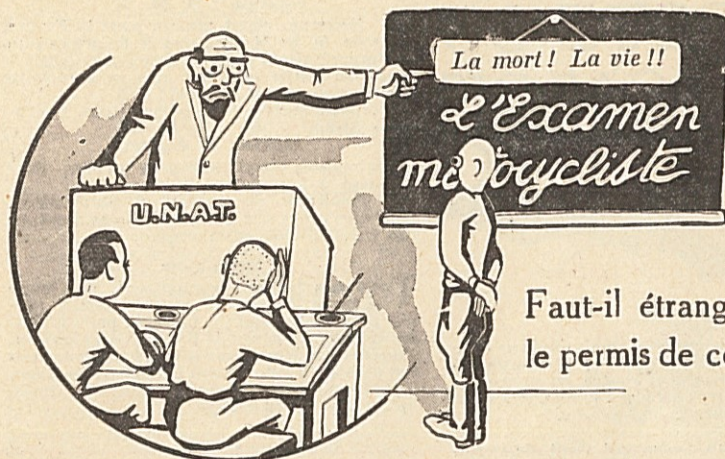
M. DUCLOS, directeur pour la France de l'Agence générale des motocyclettes Triumph, nous informe qu'il met à la disposition des participants du Rallye du Salon montant des motocyclettes de la marque Triumph :

1 bon pour 150 francs d'accessoires ou pièces détachées ; 1 bon de 100 francs d'accessoires ou de pièces détachées ; 1 bon pour 50 francs d'accessoires ou pièces détachées.

Automoto

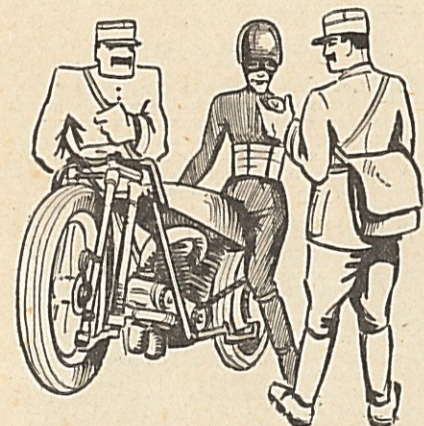
La Direction d'Automoto nous informe qu'elle tiendra à la disposition des premiers classés, sur machines Automoto, des entrées gratuites pour le Salon de la Moto, et, de plus, il sera offert :

2 pendulettes, 2 garnitures de bureau, 6 porte-mines.



Faut-il étrangler le permis de conduire?

A la suite de l'article paru sur cette question, de nombreuses lettres nous sont arrivées, mais nous n'avons pas encore trouvé de suggestions réellement pratiques et contrairement à celles qui ont été soumises par l'auteur. Celui-ci, à son avis, trouve que l'âge indiqué est un peu précoce, pourtant le correspondant habile Lyon, et comme ci'adin, il nous semble que sa psychologie est en défaut puisqu'il admet avec l'auteur que la conduite d'une 100 cmc. est préférable à un vélo : il admet à fortiori la disparition obligatoire du vélo pour l'usage quotidien. Il ne faut pas compliquer les choses et demander de passer à la gendarmerie chaque fois que le calendrier nous assène un an de plus su. Le crâne ; il ne faut pas compliquer les formalités, sinon on revient précisément dans les défauts signalés par l'auteur. M. Gonnat aime les paperasses et nous luttons précisément contre cette tradition. Par contre, nous avons reçu de M. Mureau une étude objective assez intéressante.



Chronométrage à la manque...

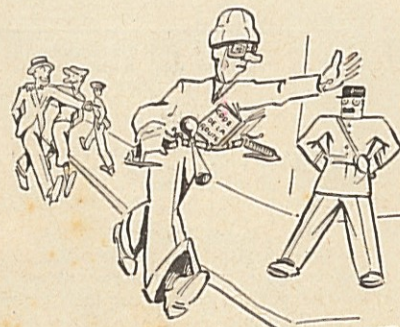
L'ENQUÊTE de M. Adam sur l'opportunité du permis de conduire, à défaut d'utilité, a un réel intérêt. Je m'explique : Un intérêt réel, parce qu'il serait vraiment temps de renoncer à ce système archaïque et désuet pour connaître si l'on a les qualités requises par la conduite d'un engin à moteur. Une inutilité certaine, parce que cette révolution simplifierait et que, pour les civilisés que nous sommes, rien de ce qui est simple ne peut entrer dans nos mœurs. Il nous faut du compliqué et de l'inefficace. Autrement, comment nous plaindriions-nous des fatigues de l'existence ? Mais enfin, même en perdant l'espoir d'améliorer ce procédé d'investigation inadéquat, nous pouvons nous offrir l'agrément de démontrer que l'actuel permis de conduire ne sert proprement à rien et qu'il ne

peut aucunement revendiquer le privilège de réduire le nombre des accidents. L'Etat, grand faiseur de sophismes, a voulu nous donner le change. Son permis de circuler n'est, en fait, qu'un prétexte sous lequel se dérobe mal le désir d'employer un nouveau moyen pour s'emparer de nos deniers sous. Alors, vous pensez bien que son institution aura la vie dure car, l'Etat, s'il est insatiable, a tout de même une certaine pudeur. Il veut nous en donner pour notre argent. Et, comme cet argent ne passe pas à la réfection des routes, il faut bien qu'on lui attribue un semblant d'emploi. Il est donc censé rétribuer les examinateurs qui décideront si vous êtes aptes à conduire une



Les chasseurs à l'affût...!

moto, car justement, les plus élémentaires principes de cette manœuvre leur sont inconnus. Pourtant, nous serions tout disposés à donner notre fortune (ce qu'il en reste, plus exactement) pour peu qu'on nous laissât tranquilles. Si nous avions la courtoisie qui peut seule prévenir les accidents en nous dissuadant de croire que la route est notre exclusive propriété, je ne vois pas l'utilité de cette autorisation graphique. Et si elle



Il apprend à connaître...!

nous fait défaut, ce n'est pas, certes, ce bout de carton qui nous la dispensera. Il est si facile de mettre un frein à son aberration dans cette épreuve qui ne rend raison que d'une élémentaire maîtrise mais nullement d'une bonne disposition morale. Or, il est avéré que la majorité des accidents s'impute à l'imprudence de gens qui ne disposent que d'une virtuosité relative.

Nous en sommes tout naturellement amenés à penser à la vitesse. Ainsi, pour ces messieurs de la police, si l'on en juge par l'autorité avec laquelle ils verbalisent en matière d'allure, la vitesse s'entache d'un danger objectif. Comme il est dangereux d'aller vite, selon leur ukase, le prestigieux coureur ne nous expose pas à moins de risques que le débutant qui s'aventure pour la seconde fois sur la route. Pour eux, enfin, le novice et le professionnel, c'est tout un.



Les dons du ciel... ça se voit sur la figure !!!

Aussi, quand celui-là se lance à 60, il n'est pas inquiet. Mais si celui-ci s'avise, coutumier du 140, de ne descendre qu'à 90, il se verra dresser contravention. On le punira pour excès de vitesse, quoiqu'il n'ait jamais renversé personne ; mais tenez pour assuré, qu'on ne le félicitera jamais pour excès de virtuosité.

Des gens qui se croient très malins vont me dire :

— Mais l'adresse, l'habitude, les dons du ciel, ça ne se voit pas sur la figure !

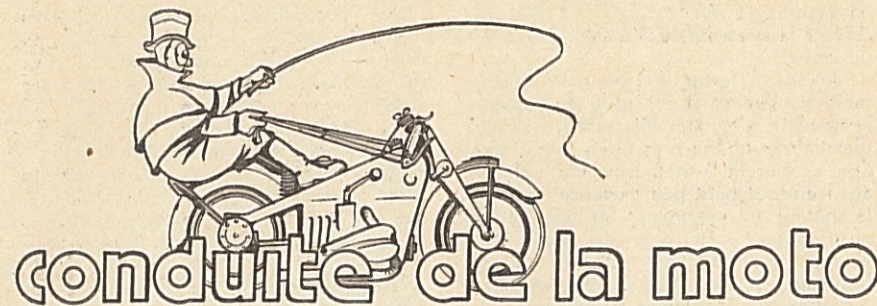
Sans doute. Et nous n'avons jamais eu l'idée d'imposer aux gendarmes ce discernement, familier pourtant aux pratiquants sportifs, et qu'on pourrait souhaiter à ceux dont la mission consiste à juger des choses qu'ils ignorent complètement.

Mais il existe un remède, plus efficace que le suranné permis de conduire et dont on verrait bientôt les heureux résultats. Ce serait de supprimer définitivement le droit de circuler à tous ceux qui auraient provoqué un accident par leur faute. Cela sans préjudice d'un châtiment sévère puisqu'on serait en présence d'une réelle culpabilité.

La gendarmerie pourrait retrouver ainsi la dignité à laquelle elle est en droit de prétendre. Car aujourd'hui, on l'astreint à tomber dans l'opprobre et c'est pour nous un spectacle pénible de voir la base de l'autorité, en France, réduite à se dissimuler (elle qui devrait symboliser la force et la magnanimité), réduite à se cacher, dis-je, pour assurer la sécurité publique. Nous ne la verrions plus surgir d'une haie, d'un fossé pour capturer le possesseur d'une 500 cmc lequel, sur une route dégagée, essaie les possibilités de son moteur.

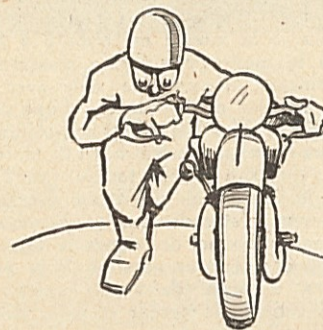
Cependant, les choses iraient trop bien ainsi et, je vous l'ai dit, c'est là une raison très suffisante pour empêcher jamais qu'il se tue moins de monde dans un pays où l'on paraît tant se soucier de la vie de ceux qui roulent, mais où l'on s'en inquiète moins, en réalité, que de faire rentrer l'argent dans les caisses de l'Etat.

O. MUREAU.



III

Vous voilà enfin en route, et vous êtes sans doute tout surpris que cette machine qui, tout à l'heure, vous semblait lourde et peu maniable, soit maintenant si stable et qu'elle se guide pour ainsi dire toute seule. Mais votre moteur accélère, il va s'emballer. Il va falloir changer de vitesse. Rappelons-nous nos essais de tout à



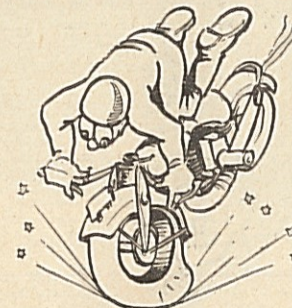
Il ne faut jamais pousser une moto neuve !

l'heure, quand notre machine était sur pied. Débrayons à fond en même temps que nous réduisons les gaz, de telle sorte que le régime tombe ; marquons un temps d'arrêt, et passons notre vitesse, embrayons à nouveau progressivement et donnons à nouveau un peu de gaz. Nouvelle accélération, le moteur commence à s'emballer : nous recommençons la petite manœuvre en question et nous passons en troisième. Le conducteur expérimenté apprécie le moment auquel il doit changer de vitesse en fonction de la vitesse à laquelle se déplace la machine et du régime du moteur. La vitesse est naturellement appréciée ou bien par la vision et le régime par le bruit du moteur, celui-ci se modifiant en effet d'après son régime. La vitesse peut être simplement indiquée par l'indicateur de vitesse. Quand on verra l'aiguille à 18 à l'heure par exemple, on saura qu'on peut passer en seconde, et quand elle marquera le 30, qu'on peut passer en troisième. Le second point, c'est de savoir, quand on a débrayé, à quel régime il faut ramener le moteur pour que la vitesse passe sans difficulté. C'est à l'oreille que cela s'apprécie. Un compteur serait certes plus précis mais cela ferait un chiffre de plus à lire. En fait, il ne faut pas s'exagérer la difficulté et, à condition de débrayer à fond, de réduire les gaz et de marquer un temps d'arrêt les vitesses passent toutes seules.

Supposons maintenant que nous ayons à descendre la gamme. Il nous faut alors

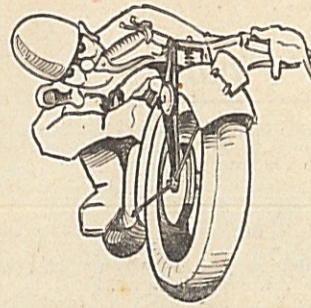
élever le régime du moteur par rapport à la vitesse de déplacement de la machine. C'est dire que nous devons laisser le moteur accélérer, mais sans excès, car s'il s'emballait, il dépasserait le régime auquel la vitesse peut aisément passer. Une légère pression sur le levier de débrayage, et nous poussons aussitôt le levier dans le cran du secteur. La manœuvre doit être rapide et cela, d'autant plus qu'elle est généralement effectuée en côte et que la vitesse de la machine tombe aussitôt.

Il ne faut pas hésiter à changer de vitesse dès que le moteur faiblit. Suppo-



...il faut savoir apprécier que l'arrêt ne soit pas trop brusque.

sons une machine qui fera le 60 en grande vitesse : il y aura lieu de changer de vitesse si, en côte, la vitesse tombe à 30 km. à l'heure, par exemple, et on passera en première au-dessous de 15 ou 20 à l'heure. Qu'on parte de ce principe qu'un moteur fatiguera moins à atteindre



A l'oreille, il faut deviner le moment de changer de vitesses...

un régime élevé avec la moitié des gaz, qu'à marcher à un régime relativement lent à pleins gaz.

On n'a sur une moto aucune excuse à ne pas changer de vitesse, car les vitesses passent avec une extrême aisance. Un motocycliste exercé peut même se dispenser de débrayer, mais nous ne pouvons

décemment pas recommander ce procédé qui serait dangereux entre les mains d'un débutant

Un autre point essentiel de l'entraînement du débutant, c'est l'arrêt. Il faut connaître ses freins. Sinon, on serait tenté d'oublier que les freins d'une moto moderne sont très puissants et qu'ainsi l'arrêt peut être brusque. Il ne faut d'ailleurs pas en service normal abuser des freins, mais utiliser pour le ralentissement les résistances passives de la machine. Le frein n'est qu'un instrument de secours dont l'usage abusif inflige à la machine et aux pneus des efforts anormaux. Mais enfin, s'il faut en user discrètement, ce n'est nullement une raison pour ne pas savoir s'en servir. Il en est ainsi des freins comme de l'embrayage. Tout d'abord, la pression sur la pédale ou le levier n'a pas d'effet sensible ; puis il y a un point à partir duquel le freinage devient efficace. Les freins actuels sont d'ailleurs beaucoup plus progressifs que leurs prédécesseurs. Pour les ralentissements, il est inutile de débrayer, mais pour les arrêts c'est évidemment nécessaire pour ne pas caler le moteur.

Comme nous le disions plus haut, étudier tout cela si possible sur une route déserte sur laquelle une erreur de manœuvre n'aura pas de conséquences. Quand nous nous sentirons à notre aise, nous pourrons affronter la grande route (à condition que nous ayons décroché notre permis de conduire). Il ne faut pas perdre de vue que le permis de conduire n'est pas un brevet de virtuosité et que nous avons beaucoup à apprendre encore.

Sur la route

Nous pouvons nous trouver en palier, en montée ou en descente, en ligne droite ou dans un virage.

En ligne droite et en palier, nous aurons engagé la grande vitesse et nous révélerons l'allure de la machine au moyen de trois manettes de gaz d'air et d'avance. En principe, on doit marcher avec autant d'air et d'avance que possible et avec le moins de gaz possible. Sur la plupart des carburateurs modernes, la manette d'air n'est utilisée que pour corriger la composition du mélange dans les cas extrêmes. On la fermera, par exemple, pour la mise en marche, on l'ouvrira un peu pour le ralenti et elle sera ouverte davantage pour la marche normale. Nous ne disons pas qu'elle doit être ouverte en grand pour cette raison que le gicleur de beaucoup de carburateurs est choisi de telle manière qu'on n'ait à donner que les trois quarts de l'air additionnel. Nous n'aurons donc à nous occuper de la manette d'air que si le moteur tourne, soit par notre volonté, soit à cause du profil du terrain, à faible régime. Il ne s'agit là que d'une manette correctrice dont nous ne modifierons la position qu'après celle de la manette de gaz, si besoin est.

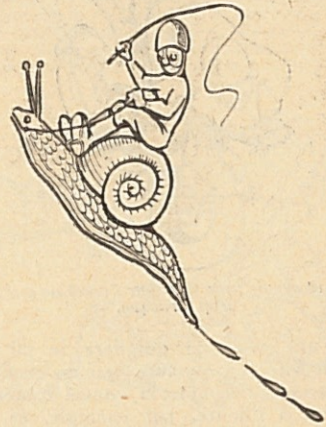
On peut dire la même chose de la manette d'avance qui, pour les allures normales, reste dans la même position et est simplement ramenée en cas de fort ralentissement. En somme c'est donc

sur la manette des gaz que nous devons agir tout d'abord et c'est elle qui règle notre allure. Ensuite nous modifions, nous retouchons pour ainsi dire, la position des deux autres manettes jusqu'au point où nous sentons que le moteur tire le mieux. En côte, si le ralentissement est assez considérable nous constaterons généralement qu'il y a lieu non seulement de donner plus de gaz, mais encore de ramener légèrement les manettes d'avance et d'air.

Autrefois on faisait un grand usage du décompresseur et nous avons vu même des machines pour lesquelles une très légère pression sur le décompresseur se traduisait par une augmentation de vitesse. L'usage du décompresseur pour ralentir doit, avec les moteurs actuels, être condamné, car s'il n'ouvre que partiellement la soupape, les gaz laminés brûlent la surface de cette dernière. L'usage du décompresseur est d'ailleurs mauvais pour la distribution, et enfin le câble ne résiste pas longtemps à de tels efforts. Enfin il peut, dans certains cas, arriver que la soupape portée à haute température, se fausse. Nous avons eu des ennuis de ce genre avec des moteurs d'ailleurs anciens. Avec le deux-temps, les inconvénients sont moins graves à condition que le décompresseur soit franchement ouvert. Mais c'est un gaspillage. Il y a, nous dira-t-on, le cas des longues descentes. Dans ce cas, il n'y a qu'une solution satisfaisante, c'est d'ouvrir l'air en grand, et de fermer les gaz. On évite ainsi le gaspillage d'essence, on augmente la valeur du freinage par le moteur, on empêche les remontées d'huile. Encore faut-il que la prise d'air permette de laisser passer suffisamment d'air. Si la descente était vraiment longue, plusieurs kilomètres, en montagne par exemple, le mieux est de fermer l'essence et d'ouvrir gaz et air au tiers environ. La descente débrayée impose en effet aux freins des fatigues inutiles. Il faut toujours ménager ses freins si bons qu'ils soient. En somme, pour en revenir au décompresseur, son rôle doit se limiter au moment de la mise

en marche et de l'arrêt. Il ne doit pas servir à la conduite de la machine en cours de route.

Quand on ferme les gaz pour ralentir momentanément il est utile de ramener la manette d'air très légèrement, ceci afin d'avoir une bonne reprise au moment où l'on accélérera à nouveau. On enlèvera aussi un tout petit peu d'avance pour que le moteur ne cogne pas au moment où on donnera à nouveau des gaz ; mais chaque fois que vous aurez à ralentir beaucoup, à 20 à l'heure par exemple, n'hésitez pas à changer de vitesses. Ces changements de vitesses doivent être pour ainsi dire moelleux, progressifs, exempts de tout à-coup et de tout choc. Malheureusement ce n'est pas sur le papier que nous pouvons vous apprendre à réaliser cet idéal. Vous y parviendrez surtout si au début vous procédez avec méthode, raisonnez vos actes, si vous vous exercez patiemment et réfrénez le désir de prendre aussitôt la route. L'extrême simplicité de conduite de la moto ne doit pas vous faire croire que du premier coup vous serez un as. Exercez-vous d'abord au départ, essayez l'arrêt et le freinage, car c'est de là que dépend votre sécurité. Si vous savez ce que vous avez



En côte, le ralentissement devient quelquefois très considérable...!

à faire, vous risquerez bien moins de vous affoler en cas de danger. Ne passez en seconde que quand vous êtes sûr de vous en première. Intéressez-vous à votre moteur, voyez l'effet des manettes, celui de la manette des gaz, et celui, correctif, de la manette d'air et de celle d'avance. Vous sentirez fort bien, quand vous les aurez amenées à la position la meilleure, que le rendement du moteur augmente, qu'il semble avoir pris une vigueur nouvelle.

La moto solo, même de petite cylindrée, monte en règle générale toutes les côtes en prise directe. Toutefois si le moteur faiblissait, ce n'est habituellement pas en ouvrant complètement les gaz que vous lui permettez de gravir une côte rude. Pour des raisons qu'il serait trop long d'exposer ici, une ouverture excessive de la manette des gaz se traduit par un appauvrissement du mélange gazeux. C'est donc une erreur de mettre tous les gaz en côte. Dans la plupart des cas, il est utile d'enlever un peu d'air et d'avance si la vitesse est réduite à peu près à la moitié de la vitesse maximum. En principe, montez une côte avec le moitié des gaz et dans le cas d'une côte assez courte (5 ou 600 mètres par exemple) avec les deux tiers environ. Si le moteur fléchit, que son régime tombe, que l'aiguille de l'indicateur de vitesse descende rapidement, n'attendez pas que le moteur commence à donner des signes de détresse et à cogner : changez aussitôt. Il se peut qu'alors, à cause de l'écart entre les multiplications, le moteur emballe : diminuez alors les gaz jusqu'à ce qu'il tourne à un régime normal. Bien rares sont les côtes où, avec un moteur en bon état, il faut passer en première.

Il ne faut jamais pousser une moto neuve, mais marcher à une allure qui n'excède pas la moitié ou les deux tiers des possibilités de la machine. Au moindre signe d'échauffement, arrêtez et vérifiez fréquemment le débit de la pompe à huile. Ce débit peut être augmenté en tournant l'index vers le signe + ou aussi diminué dans le cas contraire.

Consignation pour enchérir : 5.000 francs.  
Deuxième lot : 245 parts de fondateur de la Société des Etablissements Longuemare. Mise à prix : 1 franc par part, soit 245 francs.  
Consignation pour enchérir : 5.000 francs.

#### Changement de nom :

La maison Lequesne-Oby, 53, rue de Reuilly à Paris, fabrique de ressorts pour carrosseries de voitures, sidécars, et montage de coussins toutes formes, passe à partir du 1er octobre entre les mains de M. René Hezelot qui donne son nom à ces ressorts.

#### Records

On annonce la construction d'un phénomène à 48 cylindres, que Harry Miller aurait l'intention de construire à Los Angeles en vue de battre le record de la vitesse, détenu par l'infortuné Segrave et qui est actuellement de 372 km. 478 à l'heure. Cette tentative aurait lieu, comme toujours sur la plage de Daytona. Le châssis serait donc monté avec deux moteurs de 24 cylindres et il mesurerait 18 mètres de long. Attendez confirmation de cette colombe américaine.

## Petites Informations Financières

### Concordats

Sont invités à se rendre au Tribunal de Commerce pour entendre le rapport des syndics sur l'état des faillites, MM. les Créanciers ci-après nommés :

Villadié (Camille), exploitant un commerce de motos, cycles, à Puteaux, 21, avenue de la Défense, y demeurant. Le 1er octobre 1930, à 2 heures. (N° 38883 du greffe.)

### Clôture pour insuffisance d'actif

Jugements du 23 sept. prononçant, pour cause d'insuffisance d'actif, la clôture des opérations des faillites :

Société L'Idéal Pare-Boue M. F., Société anonyme au capital de 1.100.000 francs, ayant pour objet la fabrication de pare-boue pour véhicules industriels, avec Siège social à Paris, rue Laly-Tollendal, n° 11. (N° 39277 du greffe.)

Sirey, Jamot et Co., Société à responsabilité limitée au capital de 80.000 francs, ayant pour objet l'exploitation, la création, l'acquisition, l'échange de tous fonds de commerce

de fabrication, de réparations de carrosserie automobile, dont le siège social est à Arcueil (Seine), 109, route d'Orléans. (N° 39314 du greffe.)

### Convocations Bougie Champion

MM. les Actionnaires de la Bougie Champion S. A. sont convoqués en Assemblée générale ordinaire pour le mercredi 15 octobre, à 15 heures, au Siège social.

### Ordre du jour :

Lecture des rapports ; approbation des comptes ; dividende à fixer ; élection d'administrateurs, etc.

### Adjudications mobilières par-devant notaires

A adjuger, étude Ferrand, notaire, 5, rue Auber, Paris, le mercredi 1er octobre : 490 actions libérées de la Société des Etablissements Longuemare. Mise à prix : 100 francs par action, soit 49.000 francs, pouvant être baissée de moitié en cas de non enchère.



A Gavarnie, sur la hauteur !

Les cartes téplées, on voyage en rêve. Les principaux points du voyage sont fixés. Dans la fièvre des derniers préparatifs, on attend le jour du départ ; il arrive enfin. Les bagages sont solidement attachés, mon compagnon prend place sur le tan-sad, j'ajuste mon casque, coup de kick, la route est à nous.

### 28 juin

Par la riante vallée de Chevreuse, nous gagnons Chartres. Déjeuner à Vendôme. Traversée de la Loire. Visite de la cathédrale de Tours. Châtellerault. Poitiers, joliment située sur les bords du Clain. Par Niort, nous filons sur Saint-Jean-d'Angély où nous sommes attendus à 19 h. 30. Nous arrivons à l'heure, personne n'est surpris.

Les 450 kilomètres ont été franchis sans beaucoup de fatigue ; mon passager est satisfait de son voyage. C'est un plaisir de voyager à motocyclette.

### Dimanche

Il fait un temps superbe, nous partons à Confolens où nous retrouvons des amis venus en voiture. Pique-nique sur l'herbe au bord de la Vienne. L'après-midi, tout le monde veut recevoir le baptême de la moto. Passagers et passagères sont ravis et désormais conquis à la moto. Nous dinons à la fraîcheur avant de rentrer à Saint-Jean où nous arrivons à minuit.

### Lundi

Repos complet. Visite de la ville.

### Mardi

La Rochelle. Port curieux dont l'entrée est flanquée de deux tours fortifiées. La ville est riche en monuments anciens. Devant Soubise, il faut traverser la Charente sur un bac. Nous voici à Brouage, singulière petite cité fortifiée, fortifiée ; Richelieu en avait fait la base de ses armements contre La Rochelle. On a pu dire de cette forteresse, œuvre de l'ingénieur d'Argencourt, qu'elle est un joyau unique de notre architecture militaire du XVIII<sup>e</sup> siècle.

Après Marennes, un bac traverse l'estuaire de la Sèvre, en face de La Tremblade. La route de la forêt de Palmyre qui se continue par une corniche jusqu'à Royan est un enchantement. Par des collines dominant la Gironde, nous partons diner à Jonzac. Dans un verger superbe, nous pensons qu'il est dommage que le temps des cerises soit si court. Il est 10 h., nous devons coucher à Léognan près de Bordeaux. Une fois encore, l'éclairage électrique montre son utilité.

### Mercredi

De Bordeaux à Arcachon, la route est véritablement parfaite ; on remarque les nouvelles bornes-secours Michelin.

# TOURISME

### Jeu

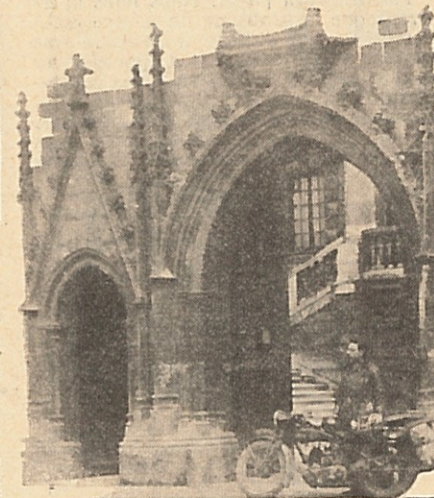
Visite d'Arcachon et des dunes du Pyla : bains, tennis, cure à la source des Abatilles.

### Vendredi

Après-midi, visite de Bordeaux. Quelques géants des eaux, tels que le Lutetia, sont amarrés aux quais ; dans les bassins des navires sont en réparation.

### Samedi

Traversée des Landes. La route toujours en forêt est un peu monotone. Nous arrivons à Bayonne que nous quittons pour aller nous fixer à Biarritz, plage superbe dominée



L'Hôtel-de-Ville de la Rochelle

par de luxueux Palaces. Des rochers obligent la mer à nous donner le spectacle de ses vagues puissantes. Le Rocher de la Vierge, relié par une passerelle aux jardins fleuris de l'Attalaye, est le but d'une belle promenade. Du phare, on aperçoit les côtes d'Espagne. Saint-Jean-de-Luz et Hendaye sont splendides avec leurs villas basques. Les Pyrénées ferment l'horizon de leur masse imposante.

### Lundi

Après-midi, nous partons par Bayonne, Cambo.

Premier contact avec les Pyrénées, malheureusement, il pleut, les nuages sont accrochés

aux sommets. Dans le ciel d'Osquish, nous sommes gênés par la pluie qui nous empêche de goûter la beauté du paysage. Mauléon-Licharre, il pleut toujours. Arrêt à Saint-Christean, station thermale très-bien située.

### Mardi

Visite de Pau et de sa splendide terrasse. Le château Henri IV dresse sa puissante structure face aux Pyrénées. Lourdes est un site splendide. La basilique est entourée de la foule des fidèles. Nous suivons le Gave de Pau, nous passons à Argelès pour aller dîner à Luz. Nous entendons le Gave couler à nos pieds, les étoiles brillent au-dessus des montagnes, la nuit est sereine, nous allons nous promener au pont Napoléon jeté à 65 mètres au-dessus du torrent.

### Mercredi

Une matinée superbe, nous montons à Gavarnie par une route merveilleuse qui suit la vallée du Gave. Le cirque est appelé à juste titre « la perle des Pyrénées » : Monts gelés et fleuris, trône des deux saisons, Dont le front est de glace et le pied de gazon. A. de Vigny.

Des sommets couverts de neige descendent de nombreuses et jolies cascades. Nous déjeunons à Saint-Sauveur. Le Tourmal et n'est pas ouvert, nous partons par la route de Lourdes. Jusqu'à Albi, la route est très bonne, mon passager en profite pour lire le journal.

### Jeu

Visite de la ville et de la cathédrale d'Albi. Déjeuner à Cordes, ville du moyen-âge située sur une colline dominant les environs. Les enceintes fortifiées coupent la ville en trois parties, la rue monte et traverse les trois portes successives. Villefranche-de-Rouergue, Figéac, Aurillac, nous voici en Auvergne.

### Vendredi

Nous passons à Vie-sur-Cère, jolie petite station d'où nous partons pour traverser le fameux tunnel du Lioran qui traverse la montagne sur une longueur de 500 mètres. Déjeuner à Murat. Jusqu'à Massiac, la route est très pittoresque, jusqu'à Clermont.

### Samedi

Côte de la Baraque. Ascension du Puy-de-Dôme par la route-autodrome. Excursion aux Fades, le plus haut viaduc d'Europe.

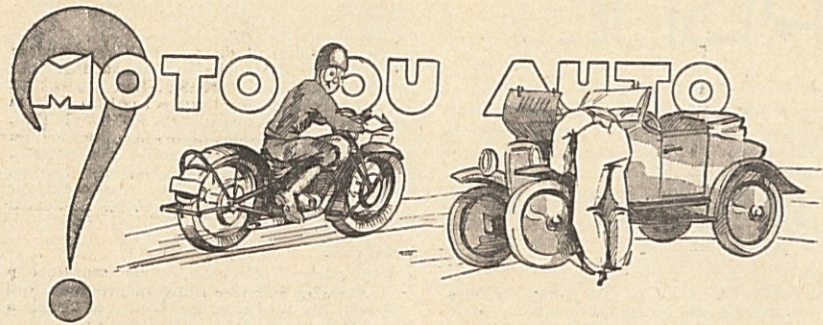
### Dimanche

De Maringues, nous partons pour la dernière étape. Les vacances sont finies ; à Vichy, nous avalons deux verres d'eau : il faut bien ça pour nous les faire digérer. Nous déjeunons à Varenne-sur-Allier où nous avons trouvé un très bon hôtel. Nevers, Montargis. Nous dinons à Nemours. Fontainebleau... Paris.

Pendant cette randonnée de 3.100 kilomètres, seule une crevaillon nous a arrêtés sur la route. J'ai réparé deux autres fois, mais à l'étape. Aucun ennui mécanique, un changement de bougie avant les Pyrénées, ceci par simple précaution. Il est vrai que ma 350 Terrot m'avait donné l'année dernière les preuves de son endurance et de sa régularité. J. BOUCHERON.



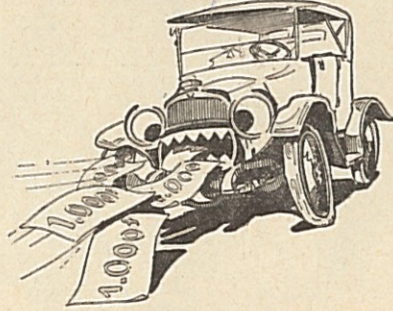
Sur la route pyrénéenne de Luz



Nous avons en poche 5 ou 6.000 fr.

Les beaux jours nous appellent. Nous sommes las de la bicyclette, et nous songeons à lui substituer un véhicule à moteur. Mais que choisir ? Nous parcourons des listes d'occasion et nous voyons que, pour ce prix, nous aurons une voiture automobile ayant cinq ou six ans d'existence. Nous nous dirons peut-être : « Une voiture de cinq ans, bien entretenue et qui a peu roulé, est loin d'être usée. Les autos sont d'une marche si sûre qu'en les ménageant, nous n'aurons pas de réparations. Il est beaucoup de réparations que nous pourrions faire nous-mêmes. Nous serons à l'abri des intempéries. Une auto est plus sûre qu'une moto. Nous pourrions emmener des amis ». Peut-être, par surcroît, écouterons-nous un peu notre amour-propre et aurons-nous une joie enfantine à dire ma voiture. Nous chercherons donc, dans les occasions, celle qui nous paraîtra la plus avantageuse. Nous ferons peut-être un essai de quelques kilomètres et sans analyser les défauts de la voiture, soit par ignorance, soit par un secret désir de nous laisser convaincre, par cette impatience d'acheter, qui nous fait si souvent conclure de mauvaises affaires. Nous payons, nous nous hâtons d'apprendre à conduire. Nous sommes reçus et nous avons l'impression que les plaisirs de l'automobiliste sont à nous. Mais alors commencent les déboires. Il y a l'impôt

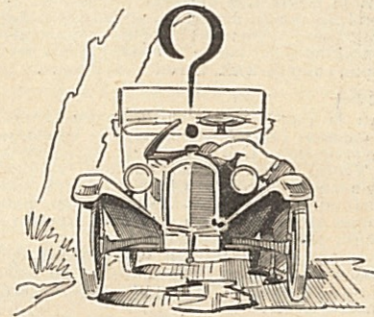
et l'assurance à payer. Nous nous apercevons que le problème du garage est à peu près aussi difficile à résoudre que celui de notre logement. et que le loyer de ce garage est fort élevé. Nous constatons que l'automobile n'est pas un véhicule aussi bon marché que nous pensions. Et voici que, presque aussitôt, nous nous apercevons que les pneus ont été retapés



à bas prix et auront bientôt besoin d'être changés, que notre batterie d'accumulateurs est morte, que la direction a un jeu inquiétant, que notre moteur a une inquiétante tendance à jouer des castagnettes, qu'il est essoufflé à la moindre rampe. Nous ne pouvons effectuer nous-mêmes cette révision. Nous allons au

garage et nous pâlissons quand on nous présente la facture. Nous croyons que, désormais, nous allons être tranquilles. Doux optimisme, mais c'est maintenant le pont-arrière qui lâche. Nos freins ne fonctionnent pas et nous avons perpétuellement la chair de poule à l'idée de l'obstacle qui peut surgir, de la descente où nous ne pourrions freiner qu'en utilisant un changement de vitesse dont les engrenages ont horreur de venir en prise. A la première ondée, nous avons l'impression de naviguer dans une écume et nous supputons le prix d'une remise en état. Cette voiture absorbe tout notre bon argent, parfois même celui qui nous est indispensable pour vivre. Un jour, lassés, écumés, la bourse vide, nous renonçons à entretenir ce monstre dévorant, mais quelle comédie pour la revendre avec une grosse perte. Telle est l'aventure qui survient à tant d'amateurs de trop belles occasions.

Pour 6.000 francs, nous aurions eu une moto de grande marque, neuve, garantie, capable de rouler des années avant de nécessiter une réparation sérieuse, consommant 3 litres, ou notre voiture en pompait 12, payant trois ou quatre fois moins d'impôts, assurée pour un prix bien inférieur, facile à loger chez nous, stable, bien freinée, avec laquelle nous aurions pu parcourir avec une entière confiance les plus longues étapes, et connaître toutes les joies de la route.



## Petite Jurisprudence

### Un arrêt capital

M. MAX Delos s'était vu dresser une contravention pour infraction à un arrêté spécial du maire de Houdan, d'août 1926 : Sera perçue une taxe de 1 franc pour tout véhicule, voiture ou automobile, séjournant en ville ou dans les impasses les jours de foire et marché.

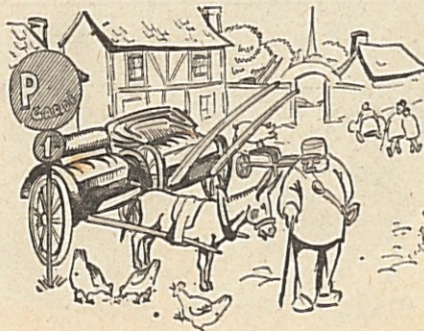
L'affaire est venue, le mois dernier, devant le tribunal de simple police de cette localité. Le prononcé du jugement avait été remis à hier. En voici les attendus :

Attendu que les termes de l'arrêté municipal n'indiquent pas qu'il a été pris pour assurer le bon ordre, la sûreté et la salubrité publiques et qu'il paraît viser uniquement les intérêts financiers de la commune ;

Attendu qu'il est de jurisprudence constante en la matière qu'un arrêté municipal qui n'a été pris que pour sauvegarder les intérêts de la commune est dénué de toute sanction pénale et que le refus de payer une taxe de stationnement ne peut faire naître au profit de la commune une action civile, le fait en lui-même ne constituant ni une contravention ni un délit (Cassation, chambre criminelle, 19 juin 1906, 3 avril 1919 et 29 juillet 1927) ;

Attendu que, dans ces conditions, M. Max Delos doit être relaxé des poursuites sans dépens.

Par ces motifs, renvoie le prévenu des fins de la poursuite sans amende ni dépens.



### Une réforme fiscale

La loi de finances 1930 contient l'article 200 C qui sera approuvé par tous : il substitue au paiement par trimestre du calendrier de l'impôt de circulation, le paiement par trimestre compté du jour de la mise en circulation.

Les motocyclistes nouveaux ou les anciens qui changent de voiture, pourront prendre possession de leur véhicule dès le jour de la livraison. N'existera plus l'alternative d'attendre trois semaines de plus, ou de payer pour ce laps de temps ce que l'Etat exige pour trois mois de circulation.

Le seul fait que nous avons la facilité de prendre possession de notre voiture n'importe à quel quantième de l'année, entraîne

un certain nombre de bienfaits dont bénéficieront l'Etat et les industriels.

L'Etat gagne à la réforme : les usagers sont exceptionnels qui déclarent leur voiture au milieu du troisième mois d'un trimestre. Le manque à gagner que présentaient les quinze derniers jours, quatre fois par an, disparaît pour le plus grand bien des finances. Dans les évaluations budgétaires, toute moto livrable commence son rôle nourricier envers le Trésor dans le plus court délai, puisque, si elle est livrée le 16 juin, son propriétaire acquitte un impôt de trois mois courant du 16 juin au 15 septembre inclus.

La comptabilité et la tenue des grands livres des Contributions apporterait-elle quelque complication ? Evidemment, le contrôle de l'acquittement des impôts reposera sur un principe journalier et non plus trimestriel : la rapidité des vérifications exigera l'établissement d'un répertoire par noms des propriétaires. Mais quelle détente dans les bureaux de recette ! Les queues interminables disparaîtront, puisque les milliers de contribuables qui, lentement et armés de patience, défilaient les premiers jours de chaque trimestre devant les guichets des indirectes, se trouveront répartis sur tous les jours ouvrables. La différence de régime ne sera pas sensible dès l'application de la nouvelle loi, les automobilistes actuellement en activité étant tous répartis selon les trimestres du calendrier ; d'ici un an ou deux, les bureaux de recette ne connaîtront plus la bousculade.

La réforme sera favorable aux constructeurs et aux négociants ; elle leur apportera un important facteur de régularité dans la livraison, du double point de vue de l'encombrement des garages.

## Après le Grand Prix de l'U.M.F.

### L'épreuve

(Suite du N° précédent)

Deux tours avant la fin. Woods passe à nouveau Hicks. Il a poussé à fond. Cette lutte épique est angoissante. Davenport (A. J. S.), est à une minute derrière. La moyenne des 250 s'est élevée à nouveau, elle est de 106 km.

Hicks a encore un tour à faire et Woods, qui le précédait avait encore deux tours. Il ne faut pas oublier que Hicks courant en 350 n'a que 20 tours à faire et Woods 21. Il ne peut donc être question de classement général comme le haut-parleur s'acharne à le proclamer. Même si Hicks avait dépassé Woods, celui-ci serait resté toutefois premier de la catégorie 500 cmc.

La fin approche. Hicks, Fernihough, Woods ont achevé leurs parcours respectifs : puis un à un les survivants de cette dure épreuve s'arrêtent, et le classement s'établit en définitive de la manière suivante :

175 cmc. — 1. Fernihough (Excelsior J. A. P.) ; 2. Hommaire (Monet-Goyon) ; 250 cmc. — 1. Mellors (New Imperial) ; 2. Longmann (O. K. Suprême) ; 3. Rolland (Rovin-San Sou Pap).

350 cmc. — 1. Hicks (A. J. S.) ; 2. Davenport (A. J. S.) ; 3. Debaisieux (Monet-Goyon) ; 4. Breslau (A. J. S.) ; 5. Boudin (Royal-Enfield) ; 500 cmc. — 1. Woods (Norton).

### L'arrivée

Sous les acclamations, Hicks franchit le premier la ligne d'arrivée suivi de Mellors, vainqueur en 250 cmc., Fernihough, vainqueur en 175 cmc. et enfin Stanley Woods achève son dernier tour, vainqueur en 500 cmc. sous les cuivres qui nous déversent le « God Save The King ».

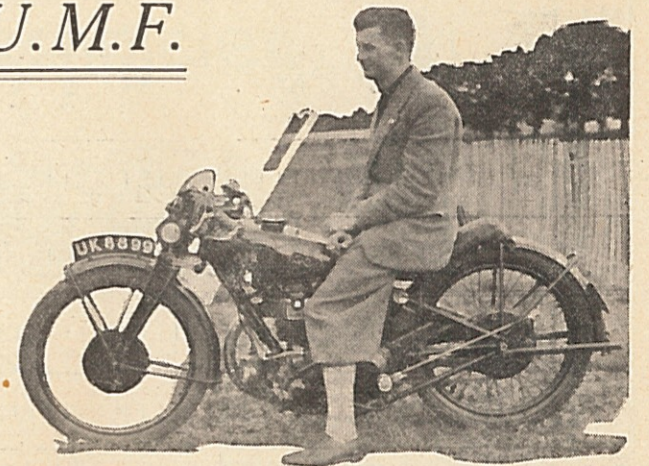
### Enseignement de cette épreuve

ONZE concurrents terminent donc sur vingt-six partants. Le déchet a été de deux coureurs sur 3 en 500, de 4 sur 9 en 350, de 6 sur 9 en 250, de 2 sur 4 en 175. Pris d'une manière absolue, ce déchet est très gros, mais le circuit le laissait prévoir. On peut s'étonner que les moyennes effectuées soient plutôt inférieures à ce qu'on attendait. Il faut en accuser tout d'abord la pluie qui était tombée le matin sur la route et qui a rendu la route

glissante jusqu'aux premiers rayons du soleil. Les tournants de Morlaas, malgré le bon aménagement de la route ne peuvent pas être pris à une très grande vitesse. Quant à la proportion relative des abandons par catégories, elle est assez sensiblement celle à laquelle nous sommes habitués. Les motos 350 sont généralement en course la catégorie la moins éprouvée.

Nous ne voulons pas dire par là qu'en service courant les machines d'autres cylindres soient moins sûres, et nous ne faisons cette remarque qu'à propos des courses. Nous ne trouvons d'ailleurs aucune explication satisfaisante de ce phénomène. L'élevation du déchet s'explique à notre avis par les longues lignes droites. Il est bien entendu difficile de savoir les causes exactes des abandons, mais nous ne commettrons aucune indiscretion en disant que dans deux cas, les pistons ont lâché. C'est là une indication de la dureté de l'épreuve. Les panes de piston sont devenues très rares actuellement, même en course. Un autre ennui a été due à une panne de changement de vitesse. Cela semble à la vérité assez étrange sur un circuit qui ne met pas les changements de vitesses à l'épreuve.

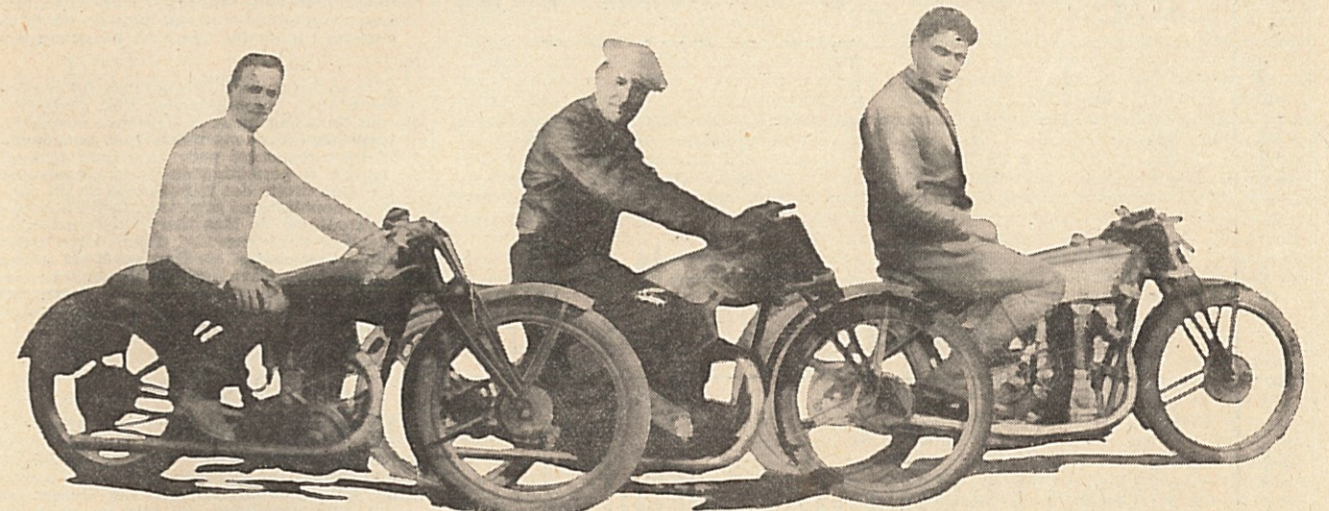
FAUT-IL constater ces éliminations avec inquiétude. Assurément non. Il n'y a aucun rapport entre la course et l'usage normal des machines, fussent-elles entre les mains d'amateurs de vitesse. Le constructeur, prudemment, garde pour la clientèle une marge de sécurité qu'il ne peut envisager pour ces machines de course. Nous avons vu certainement dans l'après-midi, dans le Grand Prix des Voitures, un déchet au moins aussi important. En conclura-t-on que l'automobile moderne, n'est ni sûre, ni pratique. Il serait tout aussi ridicule de dire que la moto actuelle est incapable d'un service régulier. Il ne faut pas davantage s'alarmer des vic-



Hicks vainqueur en 350 cmc. sur A. J. S.

toires anglaises. Les Anglais se donnent corps et âme aux courses et réussissent comme chaque fois qu'on veut sérieusement quelque chose. Nous avons voulu faire de bonnes machines de série, nous y avons réussi.

Mais trop rares sont ceux de nos constructeurs qui courent. Plus le nombre en est réduit et moins nous aurons de chances de succès. La meilleure des machines peut être éliminée malgré tout le soin apporté à sa construction et à sa mise au point, malgré toute l'adresse du conducteur. Mais s'il y a une série de bonnes machines, l'une prendra la place de celle qui lâche. Nous n'avons pas ici à faire l'éloge de la course, non seulement au point de vue technique car c'est l'évidence même, mais encore moins au point de vue commercial. En admettant que le bénéfice matériel n'en soit pas assuré et même qu'il ne soit pas recueilli d'une manière particulière par la maison victorieuse, nous croyons qu'il y va du renom de l'industrie nationale. Indirectement, il en résulte une réputation d'ensemble de cette industrie et elle est appréciée à l'étranger. Si on veut exporter, il faut courir. On nous objectera que, pendant les huit derniers mois, les Anglais n'ont guère importé chez nous que 400 machines ; mais cette suprématie acquise par les courses leur permet de vendre ailleurs dans d'autres pays dont la production motocycliste est insuffisamment développée. Nous pouvons faire des motos de course aussi bonnes que nos motos de série, et éviter la défaite.



De gauche à droite : Jeannin, dont la Jonghi autorise dorénavant tous les espoirs en compétitions de vitesse pour l'industrie française ; Rolland qui se classa brillamment en 250 cmc. sur Rovin-San-Sou-Pap. Debaisieux, l'homme de France de 1930, rencontra une forte coalition ; il réussit quand même à se classer brillamment sur Monet et Goyon, en 350 cmc.

Tableau de marche des Concurrents, au Grand Prix de l'U.M.F.

Numéros	Document	Machine	Tours à accomplir	Départ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Arrivées Moyenne	Temps
2, 4, 6, 8, 10, 12, 14, 16, 42	500 cmc. Durand, Francisque, Genestiel, Guthrie, Simpson, Dodson, Handley, Woods	Kaehler E., Sunbeam, Sunbeam, A. J. S., Sunbeam, F. N., Norton	21 tours 322,535	Forfait, Forfait, Blessé, Forfait	17, Panne, 1, 2				3, 1, 1					Abandon				121,850	2 43'43"1/5
16, 18, 22, 24, 26, 28, 30, 32, 34, 36, 38, 40	350 cmc. Jeannin, Boudin, Breslau, Williams, Himming, Debaisieux, Boetsch, Renier, Crivel, Lemoine, Hicks, Davenport	Jonghi, Royal Enfield, A. J. S., Vidocette, A. J. S., Monet-Goyon, Magnat-Debon, Vidocette, Terrot, Jonghi, A. J. S.	20 tours 316,700	Forfait	7, 12, 9, Collis, 24, 5, Abandon, Collis, 23, 16, 3, 9				8, 5, 4, 9, 3, 5, 7, 2	Abandon								121,327	3 20'10"3/5 2 54'33"1/5 2 47'27"4/5
44, 46, 48, 50, 52, 54, 56, 58, 20	250 cmc. Rolland, S. Crabtree, Smith, Mellors, L. Crabtree, Johnston, Gausorgues, Adams, Longman	Rovin, Escalior, S. O. S., New Imperial, Escalior, O. K. S. Eprème, Monet-Goyon, Montgomery, O. K. Suprême	18 tours 285,030		14, 4, 22, 11, 8, 10, 18, 15, 13				1, 5, 2, 6, 3, 3	Panne, Panne, Crevais							106,565	2 36'	
60, 62, 64, 66, 68, 70	175 cmc. Hommaire, Sourdout, Fernihough, De Lateur, Hood, Cooper	Monet-Goyon, Monet-Goyon, Escalior, Rovin, S. O. S.	16 tours 253,360	Forfait	21, 20, 19, 25, Abandon				3, 2, 1, 4								94,739	2 54'52"2/5 2 40'27"2/5	

Nous devons être vraiment reconnaissant à ceux qui ne redoutent pas d'affronter la lutte. Monet-Goyon a pris deux places d'honneur bien méritées. Ses machines ont marché avec une grande régularité. L'une d'elles a été éliminée par une guigne incroyable à l'avant-dernier tour, une autre à la suite d'une chute. C'est de la très belle mécanique, les coureurs ont été dignes de leur réputation. Faut-il présenter à nos lecteurs des hommes comme Debaisieux, Hommaire, Gausorgues et Sourdout, la célèbre quadruplette.

Applaudissons Rovin et San-Sou-Pap qui ont uni leurs efforts pour produire une très belle machine dont la régularité a fait grosse impression. Elle a été fort bien pilotée par l'excellent Rolland.

Nous avons beaucoup admiré au pesage la Koehler-Escoffier, mais Durand ne l'avait en mains que depuis quelques jours et n'avait pas eu le temps de la mettre complètement au point; mais on peut affirmer que cette belle machine est capable de devenir un des plus beaux racers actuels.

Allons! espérons que l'an prochain tous nos constructeurs auront à cœur de faire les sacrifices nécessaires pour que la participation française soit plus nombreuse dans les épreuves internationales et qu'à leur volonté de vaincre répondra le succès.

Dès le début, c'est la victoire anglaise qui s'est dessinée; nos représentants sont nettement inférieurs; d'ailleurs, la plupart avaient jugé bon d'épingler le mot: « Forfait » à leur chance. En 500 cmc., seul Durand a tenté la chance. En 350 cmc., il faut reconnaître qu'il a mené une course magnifique: seule sa machine, peut-être pas encore assez rapide, ne lui a pas permis de lutter à armes égales avec les Anglais. En 250 cmc., c'est une série d'abandons et la victoire de Mellors sur New Imperial suivi d'Adams et enfin d'un représentant Français: Rolland sur Rovin-San-Sou-Pap. Fernihough triomphe en 175 cmc. sans avoir été inquiété pendant toute l'épreuve suivi de Hommaire sur Monet et Goyon.

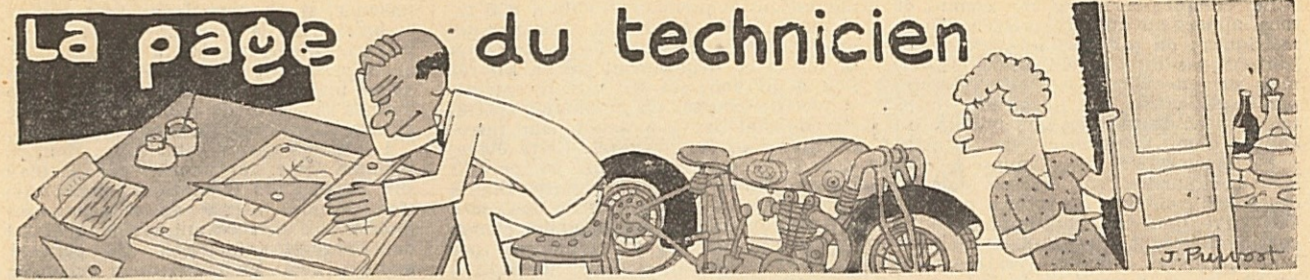
A noter que la plus belle performance fournie a été accomplie par la 350 cmc. de Hicks. Que remarque-t-on de particulier dans ce douzième Grand Prix? La persistance des victoires anglaises dans toutes les industries mécaniques et techniques, du moteur en particulier, semble être dans la nature anglaise, bien combattues toutefois par les Allemands; nous avons, nous Français, encore fort à faire. Les abandons ont atteint plus de 60 % des engagés; il semble que c'est beaucoup trop.

L'ORGANISATION du Grand Prix fut parfaite. L'A. C. basco-béarnais s'est chargée de tout l'aménagement de l'épreuve et elle s'est surpassée. Avouons même que jamais nous n'avons rencontré pour un Grand Prix une réunion si perfectionnée en la circonstance. La ligne droite des tribunes est en un macadam monolastique supérieur, même à celui de l'Autodrome de Montlhéry. Les virages ont été conçus et exécutés d'une façon impeccable. Par contre, les deux côtés du triangle ont dû faire travailler terriblement. Les suspensions, les virages en S sont peut-être difficiles, mais ce sont les raccords qui ont infligé le plus de dureté aux concurrents.

Une Omission

DANS notre compte rendu du Grand Prix de l'U.M.F., nous avons oublié de signaler parmi les concurrents français Jonghi, qui affrontait pour la première fois une épreuve de vitesse internationale. Les Jonghi ont fait une excellente impression pour leur vitesse et leur tenue de route, et certainement seront à surveiller de près au cours de la saison prochaine. Il faut louer le courage, le cran, de ce constructeur et de ses pilotes, qui affrontent sans cesse la lutte. La Jonghi sera justement populaire auprès des sportsmen.

La page du technicien



Puissance maximum et rendement thermique

Le rendement thermique des moteurs est depuis longtemps stationnaire; la puissance massique a, au contraire, considérablement augmenté ces dernières années.

L'étude de moteurs de puissances croissantes avait d'abord conduit à l'adoption de grosses cylindrées, puis sous l'influence de la limitation de celles-ci dans les courses, la vitesse angulaire a subi l'accroissement considérable que nous connaissons (voir à ce sujet dans le numéro 351 de Moto Revue l'article: Erreurs et Paradoxes). La pression moyenne ne restait pas en retard et pouvait compenser, mais aux grandes

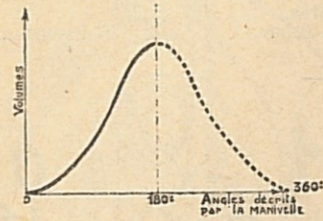


Fig. 1. Courbe théorique des volumes disponibles dans le cylindre, en fonction des angles décrits par le rayon de manivelle. — On sait que la courbe réelle en diffère sensiblement par suite de l'inertie des gaz, dans les conduites.

vitesse, la diminution de la cylindrée dans la production du couple. L'étude de la distribution extrêmement poussée tenait compte de l'inertie et du mouvement des gaz dans les tuyauteries.

L'apparition de la suralimentation permettait un nouveau bond de la pression moyenne, et, à ce point de vue, pouvait paraître intéressante pour les voitures de tourisme, l'augmentation du couple-moteur par l'embrayage d'un compresseur permettant une souplesse plus grande, notamment dans les côtes. Pour l'instant, remarquons cependant que les voitures à compresseur sont très rares sur les modèles de tourisme, et s'il est question d'augmentation du couple (influence des voitures américaines), c'est par le retour aux cylindrées plus importantes.

Mais, peut-on espérer un développement de la suralimentation sur la moto? L'usage presque exclusif du mono ou du bicylindre sur la moto, rend l'application de la suralimentation beaucoup plus délicate que sur la voiture. Il faut, en effet, considérer que le compresseur a un débit sensiblement constant alors qu'un cylindre absorbe un volume essentiellement variable et durant une course unique sur les quatre qui constituent en général l'évolution complète du cycle. La figure 1 indique la variation du volume absorbé par le cylindre en fonction

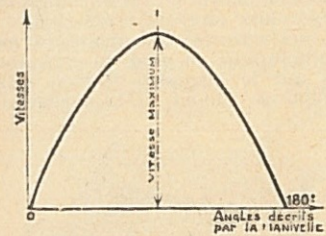


Fig. 2. Courbe des vitesses du piston en fonction de la position de la manivelle. — Nous avons vu, dans le texte, l'utilité de cette courbe pour l'étude des débits. En réalité, la courbe des débits n'est semblable à la courbe des vitesses que sur une fraction de la courbe d'aspiration, à cause de l'étude particulière de la distribution (retards à la fermeture et à l'ouverture de l'admission).

de l'angle décrit par le bouton de manivelle. On peut se rendre mieux compte du débit des gaz que l'on peut fournir à un cylindre en considérant la vitesse du piston. Soit V cette vitesse à un instant donné, S la surface de piston; l'augmentation de volume engendré par le piston, dans l'unité de temps est évidemment SX V. Si donc nous traçons la courbe des vitesses du piston en fonction de l'angle que fait le rayon de manivelle avec la verticale par exemple, nous aurons la loi de variation des débits en multipliant les ordonnées par S, c'est-à-dire par une constante pour moteur donné.

Le débit du compresseur étant constant sera représenté par une droite parallèle à l'axe des abscisses. Sur la figure 3, on trace le débit total des gaz absorbé par un quatre cylindres. Pour un huit cylindres, on a une ligne très faiblement ondulée; le compresseur a alors son débit complètement utilisé. Sur le monocylindre, le compresseur n'a pas donné de résultats satisfaisants: marche très brutale, condensation dans les tuyauteries par suite de l'amauvaise utilisation du débit. Avec le bicylindre flat-twin BMW a réussi un coup de maître dans sa tentative contre les records de vitesse. Mais pour être fixé sur les résultats de

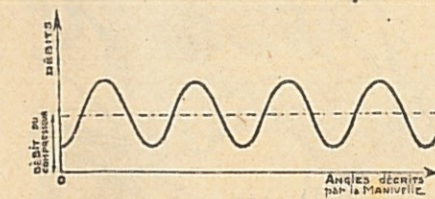


Fig. 3. Courbe des débits absorbés par un quatre cylindres. — L'utilisation du compresseur est déjà rationnelle; en outre, le volume de la tuyauterie d'admission, joue le rôle de « volant » régulateur du débit du compresseur, mais d'une manière relativement faible.

la suralimentation sur un tel moteur, il faudrait non seulement considérer la vitesse maximum obtenue, mais s'assurer du fonctionnement du moteur à toutes les allures. En ce qui concerne les reprises, il est incontestable que la suralimentation permet un accroissement de l'accélération puisque le couple moteur est notablement augmenté. Les résultats ont été probants sur les voitures de course de ces dernières années (avec l'usage presque exclusif du huit cylindres en ligne); la netteté des reprises est d'ailleurs remarquable. Sur un bicylindre, il est à craindre que le fonctionnement soit déficient à certains régimes de rotation; en outre, l'utilisation du compresseur est encore incomplète. Nous ne croyons pas dans ces conditions que la suralimentation se généralise sur la moto surtout avec l'usage du mono ou du bicylindre.

Suralimentation et consommation

On a objecté que la consommation était exagérément accrue par l'emploi du compresseur et les 35 litres aux 100 km. de 1.500 cmc. de course semblaient justifier cette assertion. En réalité, si l'on rapporte la consommation au cheval-heure, on constate qu'elle n'est pas augmentée par rapport aux moteurs non suralimentés, malgré la puissance importante absorbée par le compresseur. Les courbes de la figure fournissent des éléments de comparaison. Ces résultats se rapportent d'ailleurs à des moteurs de voiture ayant 4, 6 ou 8 cylindres. Pour un bicylindre, la mauvaise utilisation du débit du compresseur n'assure pas le même avantage. Il faudrait d'ailleurs consacrer une étude spéciale à l'influence de l'emploi du compresseur sur la consommation. On se rappelle les résultats étonnants obtenus par Bugatti dans le dernier Grand Prix de l'A. C. F. Il ne s'agissait certes plus, à proprement parler, de suralimentation, le compresseur, brasseur de mélange, ayant surtout pour but d'accroître la turbulence. Mais la turbulence existe nécessairement encore dans la suralimentation telle qu'elle est pratiquée dans le cas où le but est l'obtention du maximum de puissance.

Types de compresseurs

On sait que les compresseurs actuellement employés sont de deux types: compresseurs volumétriques et compresseurs centrifuges. Les premiers constituent de véritables pompes rotatives, dans lesquelles une capacité variable permet l'aspiration et la compression de l'air ou du mélange carburé (le compresseur est généralement situé en aval du carburateur; rappelons cependant la disposition en amont sur le compresseur Rateau d'aviation; dans ce dernier cas, celui-ci refoule de l'air pur dans la buse du carburateur).



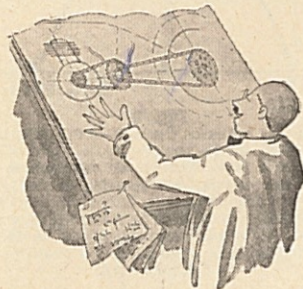
Le compresseur Cozette, connu de tous, appartient aux compresseurs volumétriques ; on sait que les palettes ne frottent pas directement sur le stator, mais sur un cylindre percé d'ouvertures par lesquelles se font l'aspiration et le refoulement du mélange ; ce cylindre est animé d'un mouvement de rotation par l'intermédiaire de chemins de roulement circulaires sur lesquels agissent des galets solidaires du rotor à palettes. On arrive, dans ces conditions, à réduire considérablement le glissement des palettes sur le cylindre (pratiquement 1/6 de ce qu'il serait si le frottement avait lieu directement sur le stator). Ce compresseur présente l'avantage d'une usure très faible ; en outre, il a une vitesse de rotation de l'ordre de celle du moteur, ce qui lui assure une moins grande fragilité que les compresseurs américains tournant à près de 30.000 tours par minute.

On peut encore citer, parmi les types volumétriques, les fabrications Zoller, Powerful, Roots, etc. Le compresseur Zoller, dont un spécimen était monté sur la B. M. W. détentrice du record mondial, élimine l'action du frottement sur le stator : on laisse subsister un jeu de l'ordre de 1/100 de millimètre entre les palettes et le stator. On conçoit la difficulté et la précision requises par l'usinage. Les palettes sont d'ailleurs conduites par une came spéciale dont le profil est soigneusement étudié.

Ces compresseurs permettent une aug-

mentation de pression de 700 à 800 gr. et même 1 kilo. au dessus de la pression atmosphérique normale. La compression se fait avec dégagement de chaleur et l'on a pu voir, sur les voitures américaines de course, un radiateur spécial refroidissant les gaz avant leur introduction dans les cylindres. Cette élévation de température, qui se produit malgré l'absorption de chaleur due à la vaporisation des gouttelettes d'essence, a pour conséquence une moindre charge du volume gazeux par cylindrée, par suite de la dilatation. Cette disposition avait d'ailleurs été adoptée précédemment par M. Rateau sur les turbo-compresseurs destinés aux moteurs d'aviation.

Sur les voitures et les motos, on monte le compresseur en aval du carburateur, alors que le dispositif Rateau utilisait le montage amont. L'homogénéité du



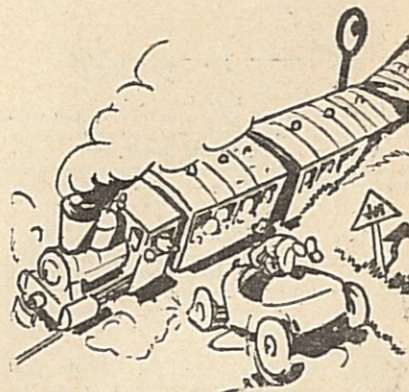
mélange et la turbulence sont mieux assurées dans le premier cas ; en outre, le carburateur n'a pas à être modifié, alors que le fait de souffler dans la buse exige une communication de la cuve avec la conduite de refoulement et une alimentation sous pression par pompe.

Les compresseurs centrifuges, dont le premier type fut monté par Rateau sur les moteurs d'aviation, exigent une très grande vitesse de rotation, les molécules d'air recevant surtout d'abord de l'énergie cinétique. Ils peuvent assurer aux moteurs une puissance supérieure à celle des compresseurs volumétriques, mais aux très grandes vitesses de rotation. Aux bas régimes, leur insuffisance est très nette et les reprises seront donc bien supérieures avec l'emploi des compresseurs volumétriques. Les compresseurs européens sont d'ailleurs remarquables à ce point de vue et assurent un couple important pour des vitesses de rotation réduites.

Remarquons pour terminer ce premier article que le déplacement du véhicule peut être utilisé pour la suralimentation ; la vitesse relative des molécules d'air permettant une surpression dans la conduite d'admission. On parle d'ailleurs d'une application de ce principe dans l'aviation britannique, mais il faut noter que les variations de vitesses sont toujours moins considérables sur les avions que sur les motos ou sur les voitures.

(A suivre.)

F. DEBORIAT.



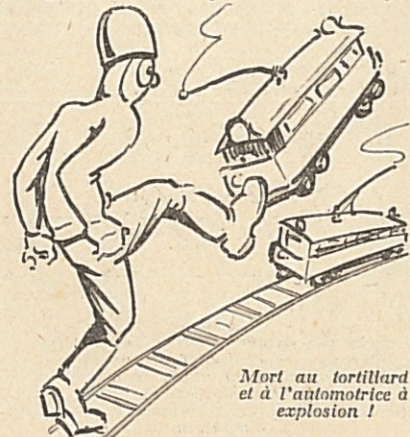
cet engin être, pour toutes les autres personnes, un danger constant. Si jadis, en un temps où il était impossible de prévoir l'intensité actuelle de la circulation, on a cru pouvoir accorder à une société un tel privilège, ne peut-on l'annuler aujourd'hui ?

Quant aux autorails de province les autobus ne peuvent-ils les remplacer avec avantage ? Ils sont certes encombrants et il nous est souvent arrivé de pester quand nous devons en dépasser un sur une route étroite, mais ils sont infiniment moins dangereux que l'autorail ou le petit tortillard qui surgit soudain d'une haie et qui vous barre inopinément le chemin.

Le tortillard est dangereux sans être, au point de vue de l'intérêt public, une nécessité puisqu'il peut être remplacé avec avantage et que sa disparition se traduirait dans les budgets départementaux par des économies. Il doit disparaître de la route comme le tramway doit quitter pour toujours les rues des villes.

automotrice à essence dont le moteur émet un bruit si semblable à celui d'une voiture. Parfois même le signal avertisseur ne se distingue guère de ceux des voitures. Le conducteur d'une automobile croit que c'est simplement une autre voiture qui va le dépasser. Il est même arrivé qu'un piéton entendant ce bruit ait cru qu'une auto arrivait et se soit garé sur la voie de l'autorail et ait été ainsi écrasé... L'autorail est dangereux pour tout le monde ; il se trouve multiplié du fait que les automotrices permettent grâce à leur économie d'intensifier le service.

Est-il admissible que l'on laisse encore circuler à Paris le petit tramway du jardin d'Acclimatation qui est peut-être l'amusement des enfants, mais qui cause chaque année la mort de plusieurs personnes. Qu'on lui fasse si on veut un tunnel — ce qui réjouira encore bien plus les gosses — mais qu'on ne laisse pas



Mort au tortillard et à l'automotrice à explosion !

## AUTORAILS

Les petits tortillards qui semblent avoir été établis par des ivrognes sont un des plus graves dangers que nous soyons appelés à rencontrer. Ils causent chaque année un nombre d'accidents formidable si on considère et la faible étendue de leurs lignes et leur allure patriarcale et leur faible circulation. Ils ne prennent aucune précaution, s'engagent sur la route sans ralentir et sans siffler et, en cas d'accident, ne supportent aucune responsabilité. On vous dira toujours que l'intérêt général doit primer l'intérêt particulier et qu'ainsi tout doit s'incliner devant sa Majesté le Tortillard. Notez que les trains ne servent la plupart du temps qu'à transporter le chauffeur et le mécanicien, que tout le monde préfère user des milliers d'autocars que des particuliers exploitent, et que, néanmoins, le tortillard dont le déficit d'exploitation est énorme est une des principales sangues attachées au budget des départements.

Quand le petit train est tiré par une locomotive à vapeur, celle-ci, geignante, soufflante sinon sifflante, fait un bruit particulier qui se distingue des autres bruits de la route. Une oreille avertie perçoit à la rigueur ce bruit. Si, par surcroît, un panneau de signalisation assez visible a prévenu l'automobiliste, celui-ci peut espérer éviter une collision.

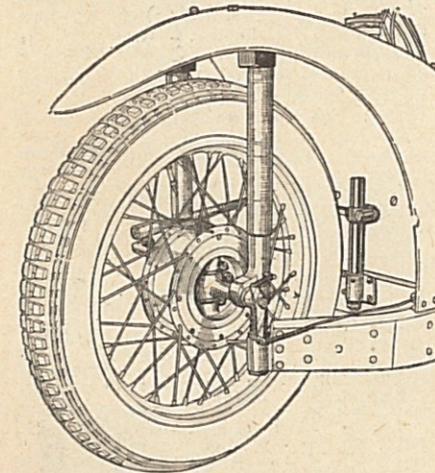
Mais le danger est terrible quand on a substitué au petit train à vapeur une

## Avant le Salon

Nous voici bientôt à l'époque du Salon. Que nous réserve-t-il ? Verons-nous les super-4 cylindres que beaucoup préconisent mais que les constructeurs hésitent à sortir ? Aurons-nous de nouveaux châssis en tôle emboutie ? des motos bi-places vraiment confortables pour le passager ? de nouvelles transmissions acatènes ?

Questions bien troublantes ! Je crois que, pour l'instant, la majorité des motocyclistes ne demandent pas des conceptions révolutionnaires ou simplement d'avant-garde, mais seulement des améliorations par-ci, des perfectionnements par-là.

La moto est avant tout un engin utilitaire, un engin de travail, un moyen de transport économique et pratique. Il ne doit pas être très difficile de faire de, super-machines de luxe, à 4 cylindres, cardan, etc..., mais à quel prix ! ?



... des directions type de voiture ?...

Laissons donc celles-ci de côté, examinons les solutions pratiquées, les solutions préconisées, et tâchons de nous dessiner la moto telle que nous la désirons.

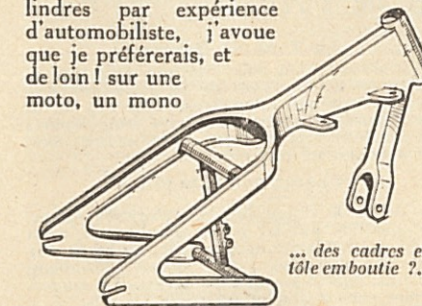
Le cadre en tubes a donné jusqu'ici toute satisfaction. Pourquoi l'abandonner ? Les constructeurs ont tous un outillage leur permettant de faire des tubes solides : on peut dire, sans beaucoup se tromper, que la majorité d'entre eux connaissent à fond la partie bicyclette. Donc, nous ne voyons pas l'utilité de brûler ce que nous avons adoré et d'enterrer le tube.

Il y aurait lieu seulement de chercher à donner à la moto une stabilité plus grande, une tenue de route meilleure. Voilà ce qu'il faut demander aux constructeurs : des fourches qui ne flottent pas, qui donnent une sécurité constante quelles que soient les allures.

Et le moteur ? Conserverons-nous le vieux mono qui s'améliore toujours, ou lui préférons-nous le polycylindre ?

Que reproche-t-on au mono ? Son couple irrégulier, ses reprises mauvaises, ses à-coups. Mais fait-on la balance avec ses avantages : simplicité, consommation réduite, robustesse.

À côté du gros et robuste mono de 500, un 4 cylindres de 500 doit être bien fragile, et, sachant ce que c'est qu'un 4 cylindres par expérience d'automobiliste, j'avoue que je préférerais, et de loin ! sur une moto, un mono



... des cadres en tôle emboutie ?...

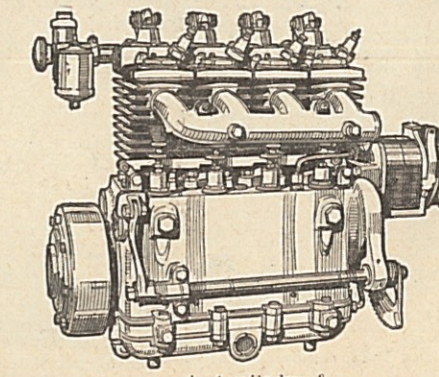
de 500 qu'un 4 cylindres de même capacité. Il est bien entendu que nous écartons systématiquement les 4 cylindres de 1.000 et 1.200 qui font payer en dollars leur solidité.

Cependant, convenons qu'il y a un moyen terme : c'est le bi-cylindre. Le bi-cylindre en V et le flat-twin, ont un équilibrage excellent et permettent des ralentis très satisfaisants. Ils sont beaucoup moins compliqués qu'un 4 cylindres et nous paraissent donc la solution la plus rationnelle.

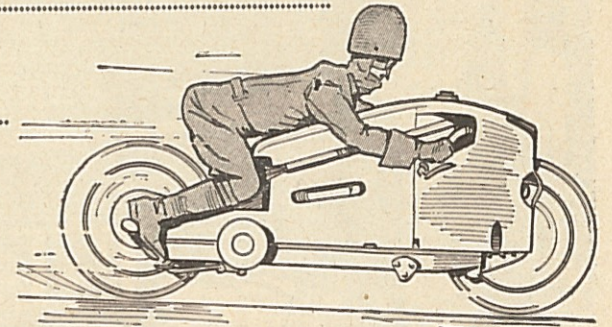
Nous verrions très bien des motos de 400 cmc. 2 cylindres en V ou flat-twin, disposé transversalement, une manière de bloc B. M. W. de cylindrée plus petite, par exemple.

Puisque nous avons prononcé le mot bloc, disons tout de suite que nous préférons cette solution... à condition que l'on ne soit pas obligé de tout démonter quand il y a quelque chose de cassé à l'intérieur.

Je crois très sincèrement qu'un bloc avec carter formant réservoir d'huile et une pompe à huile lubrifiant tout le



... du 4 cylindres ?



Verons-nous... de la carrosserie à moto ?...

moteur serait une excellente solution, si l'inconvénient plus haut cité était supprimé.

Chaîne ou cardan ? Je me rappelle avoir lu, dans un article de Robert Sexé, cette réflexion : « Je crois bien que la chaîne sera abandonnée avant qu'on ait loyalement tiré d'elle tout ce qu'elle est en mesure de nous donner. »

C'est combien vrai ! Si cette malheureuse chaîne travaillait à l'abri de la poussière, de la boue, de l'eau, parlerait-on seulement des transmissions acatènes !

Je ne crois pas à l'avenir du cardan sur monos, un bi lui ferait encore supporter des efforts trop violents. Vive la chaîne enclose dans un carter, et convenablement graissée.

Suspension arrière ? Ça, c'est autre chose. Si nous étions sûrs qu'une suspension arrière n'affecte pas la tenue de route, comme nous la réclamerions !

Si nous osions, nous demanderions bien aussi de supprimer le tansad sur beaucoup de petites motos, de construire des motos un peu plus fortes, un peu plus allongées, conçues spécialement pour l'usage du tansad.

Que le tan soit placé en avant du moyeu arrière, et non au-dessus ou en arrière, qu'il ne soit pas à 20 cm. au-dessus de la selle du conducteur, qu'il ne soit plus un accessoire comme une troisième place dans le coffre d'une 5 CV, mais vraiment un siège prévu, qu'il donne au passager autant de confort qu'en a le conducteur.

En résumé, ce que nous demandons, ce ne sont pas des engins nouveaux ! Nous voudrions voir des modifications heureuses, nous voudrions voir la perfection s'installer dans les solutions courantes ou bien connues.

La moto « moyenne » au Salon, nous la voudrions comme ceci :

Cadre en tubes, fourche rationnelle, bloc-moteur bi-cylindre en V ou flat-twin, 400 cmc., chaîne enclose, freins puissants, détails de montage très soignés, de façon à rendre le tout très accessible, bref, un ensemble réalisé très solidement et très pratiquement, quelque chose qui oblige le motocycliste à dire, en passant l'inspection de chaque pièce de sa machine : « C'est vraiment une machine épatante ! Tous les détails en ont vraiment été étudiés et réalisés dans notre intérêt ! »

On le dit bien de certaines voitures. Pourquoi ne le dirait-on pas des motos ?

L. SIMON.



# LE SPORT

## Pendant le Circuit de l'Auxois

### Les Grands Prix de France

C'est demain qu'à Monlhéry se disputent les Grands Prix de France du M. C. F. C'est une manifestation sportive qui remporte un grand succès, d'une part par l'organisation parfaite qui l'entoure, et d'autre part par la coïncidence du Salon de l'Automobile qui se déroule à cette même date. Cette année, nous aurons huit courses différentes, depuis la petite moto jusqu'au grand bolide. L'origine des Grands Prix de France est déjà très ancienne en effet, nous trouvons le premier Grand Prix de France en 1912 à Fontainebleau, puis il se renouvelle l'année suivante encore à Fontainebleau, et quelques jours avant la guerre nous voyons le Troisième Grand Prix encore à Fontainebleau, et c'est l'interruption causée par la tourmente. Ce n'est qu'en 1920 que le M. C. F. reprend cette épreuve intéressante et toujours à Fontainebleau. Mais l'année suivante, en 1921, pour des raisons très particulières, cette compétition est renvoyée à Provins. Montargis voit se disputer le Grand Prix de 1922 et 1923. C'est alors qu'en 1924, on vient inaugurer l'autodrome de Linas-Monlhéry : on choisit ce jour d'inauguration pour étrener la piste de vitesse avec le Grand Prix de France. Puis la tradition semble continuer : en 1925 on étrenera le Circuit routier, 12 km. 500 avec le Grand Prix de France ; en 1926, on fera à nouveau une inauguration du Circuit routier de 5 kilomètres. En 1927 il faut se contenter du même circuit puisqu'il n'y a pas eu l'occasion d'une nouvelle étrene. En 1928 pour varier un peu le M. C. F. dédaigne la piste de vitesse, et il constate que du point de vue spectaculaire, cette formule attire beaucoup de monde. En 1929, l'année dernière on étrene un nouveau circuit de 3 kilomètres, et c'est le 5 octobre sur ce même Circuit que se disputera le 13<sup>e</sup> Grand Prix de France.

Le succès est assuré. Une remarquable sélection de professionnels a fait parvenir leur inscription.

La réussite du Championnat interclubs indépendants que le M. C. F., pour la troisième fois organise, au cours de ses classiques Grands Prix de France, sera une belle manifestation.

Quatorze clubs régionaux — soit 56 équipes au total — ont répondu à l'appel des organisateurs, pour le seul championnat interclub : M. C. de Marseille, Motor Racing Club, Moto Club de Saumur, M. C. d'Artois, M. C. de l'Ain, M. C. de Paris-Seine, M. C. F. Aubagnais, M. C. de Lyon, M. C. du Nord, M. C. Lorrain, Section motocycliste de l'A. C. de l'Ouest, Union motocycliste du Midi, et bien entendu, le M. C. F. : le magnifique challenge des compétitions a été deux fois gagné par le M. C. de Marseille.

Le nombre des engagés est actuellement de plus de cent, c'est dire le spectacle varié et attrayant, si le temps le permet, que nous aurons dimanche à Linas.

### Le Tour de Belgique

Au moment où nous mettons sous presse a eu lieu le Tour de Belgique sur une longueur de 650 kilomètres. C'est l'A. M. C. de Vennes qui l'a organisé avec trois départs en territoire belge : Anvers, Liège et Bruxelles. 60 concurrents ont pris le départ.

### Championnat de Milan

L'A. C. de Milan fait disputer son championnat annuel le 12 octobre. Il aura cette particularité, cette année, de se diviser en deux épreuves : une épreuve handicap et une épreuve sur un heure. De magnifiques prix y sont affectés.

### A Gometz-le-Chatel

La course de côte de Gometz-le-Chatel, qui a lieu le 26 octobre, s'annonce comme devant rencontrer un succès. Les engagements viennent d'ouvrir et, déjà, la liste se couvre de signatures. N'oublions pas que c'est la dernière course de côte de la région parisienne et même de l'année. Beaucoup

**CALENDRIER INTERNATIONAL**

Octobre

- 11 Brooklands (S. M. C. R. C.)
- 19 Reliability (M. C. Athènes)
- 25 Championnat Brooklands

**CALENDRIER BELGE**

Octobre

- 5 Régularité (M. C. Couilletois)



En 1929, pendant le Championnat Motocycliste Interclubs des Indépendants, à l'Autodrome de Monlhéry.

ont été privés et l'ont regretté, de la course de côte de Gaillon que des considérations imprévues ont obligé à annuler, et elle profitera involontairement de cette disparition. Tous les spécialistes de la moto, du sidecar et de la voiture, se retrouveront au bas de Gometz, sur cette côte en droite ligne dont certains pourcentages atteignent 10 %. Giraud-Cabantous qui fit une saison brillante a tenu à être le premier engagé. Il pilote sa huit-cylindres course 1.100 cmc. et se mettra aussi au volant d'une nouvelle 1.500 cmc. course. En motos, il y a déjà de nombreux

engagés, dont les meilleurs de la spécialité. Depuis les petites cylindrées avec Henger, jusqu'aux grosses cylindrées des Koehler-Escoffier. Rappelons que chaque concurrent a droit à trois tentatives, ce qui lui permet d'enregistrer le meilleur rendement de sa machine. L'épreuve commence à 9 h. 30 et se termine vers 16 heures, quel que soit le temps. Or, Gometz-le-Chatel a connu l'an dernier le beau temps, mais l'année précédente le verglas. Les inscriptions et renseignements chez Mauve, 134, route de la Révolte, Levallois. Le départ a lieu arrêté au point kilométrique 12.355 sur un kilomètre exactement, sur la route qui va d'Orsay à Gometz-le-Chatel.

Les engagements seront clos le mardi 21 octobre à 18 heures ; ils sont de 50 francs pour les motos jusqu'à 350 cmc. de cylindrée ; 60 francs pour les autres ; 80 francs pour les voitures de 1 litre 500 et au-dessus. En outre, les assurances sont de 50, 70, 135 francs, etc. selon les catégories.

### Le Tour de Belgique

Le Tour de Belgique qui a emporté un très gros succès sportif s'est couru le 21 septembre.

**Sidecars Seniors.** — 1. Piret (Saroléa), 0 point ; 2. Benedetti (F. N.), 8 pts ; 3. Cagnié (F. N.), 10 pts 1/2.

**Solo Seniors.** — 1. Poncin (Saroléa), 1 point ; 2. Vroonen (Saroléa), 9 pts ; 3. Disery (Gillet), 15 pts ; 4. Saine (F. N.), 6 pts 1/2 ; 5. Montschen (F. N.), 17 pts ; 6. de Kersmacker (Lady), 20 pts ; 7. Demaret (Saroléa), 22 pts 1/2 ; 8. Lindbergh (Bony), 25 pts ; 9. Ursati (Mondiale), 32 pts 1/2 (Bony), 25 pts ; 9. Ursati (Mondiale), 32 pts 1/2 ; 10. Pêtre (F. N.), 33 pts 1/2.

**Experts.** — 1. Lowinfosse (F. N.), 21 pts.

**Juniors.** — 1. Quertimont, 20 pts ; 2. Coeck, 31 pts 1/2 ; 3. Devert, 34 pts ; 4. Verele, 40 pts 1/2 ; 5. Nanazi, 45 pts.

La coupe des Juniors a été gagnée par Quertimont, la Coupe interclubs par le M. U. L. Liégeois les meilleures vitesses réalisées dans la côte de Malchamps ont été accomplies.

## BLOC-MOTEUR ? BOITE SÉPARÉE ?

NOS lecteurs ne sont pas sans suivre avec beaucoup d'intérêt, une certaine partie avec beaucoup de vivacité, la lutte actuelle engagée entre le bloc-moteur et la boîte séparée. Comme on le voit, l'attaque de notre collaborateur Lipman, qui n'a fait que poser des jalons, s'est développée incidemment, et a entraîné, collatéralement, une lutte entre la chaîne et le cardan.

Il faut conserver la note juste entre les partisans de l'une et l'autre conceptions. Si, comme on s'en doute, les constructeurs sont partisans, les uns de la boîte séparée, les autres du bloc-moteur, il y a, parmi ces plus grands constructeurs, de remarquables industriels, qui ont jugé que les deux théories s'équivalaient, au moins dans l'état actuel de la science, et ils font simultanément de la boîte séparée et du bloc-moteur. Nous verrons même à ce Salon, car ce n'est un secret pour personne, l'application par exemple chez Gnome et Rhône, des blocs-moteurs en 500 cmc mais cette maison ne lâche pas le monocylindrique. Ses conceptions sont étudiées de telle façon, qu'il semble ressortir des bureaux d'études de la firme d'aviation que l'on obtient un beau compromis en employant le bloc-moteur monocylindrique avec des cylindrées réduites, et c'est ainsi qu'elle nous présente une 306, absolument parfaite, à ce Salon, puis, elle nous présente une bicylindre bloc, qui n'est, ni plus ni moins qu'une perfection de l'ancienne A. B. C. qui fut, comme on l'a dit, 10 ans en avance sur son époque.

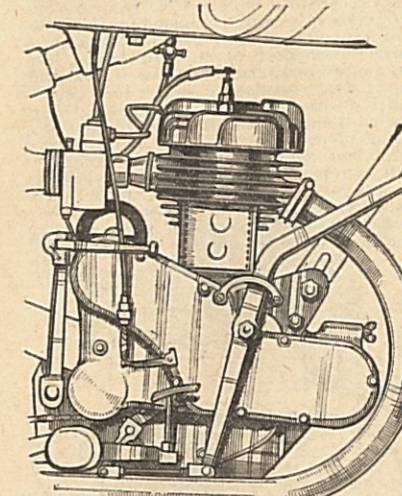
Or, une autre maison vient au bloc-moteur, c'est Monet et Goyon, qui présente un 350 cmc très étudié. Enfin, nous lisons dans le *Motor Cycling*, le grand journal anglais, un éditorial préconisant, en certaines conditions, le bloc-moteur, et les raisons pour ou contre du grand organe sont assez curieuses, car elles n'avaient pas été soulevées à ce jour. La principale fait observer que les Anglais, nantis de routes parfaites, trouvent tout avantage à la boîte séparée, mais que les nombreux pays orientaux, dotés de routes poussiéreuses, atroces, préfèrent le bloc-moteur ; mais les Anglais ne posent pas la question industrielle, simplement la question « usagers » dans cette lutte ! Il nous semble qu'ils ne devaient pas. En effet, quand nous, ici, nous nous serons bien battus sur les deux tendances, chacun sera resté sur ses positions et l'on n'empêchera nullement un partisan de la boîte séparée habitant, par exemple, les régions urbaines, de rester sur ses positions, et un partisan du bloc habitant les régions à routes déplorables, d'être enchanté du bloc-moteur.

Ceci dit, continuons cette polémique, en conservant le tact et le doigté nécessaires.

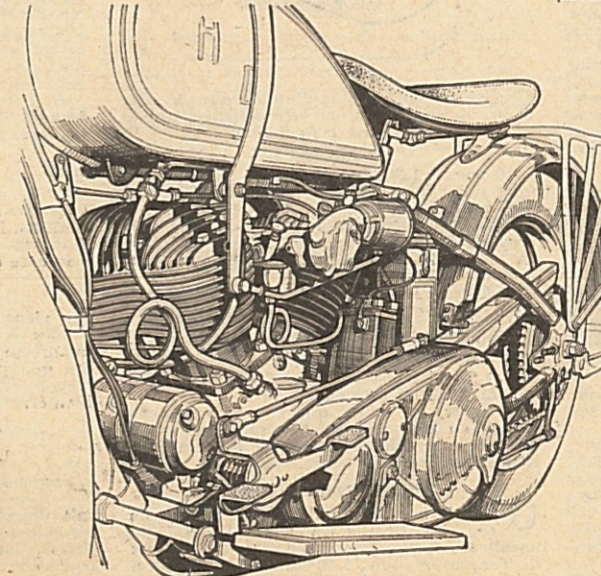
BEAUCOUP ont reproché à Lipman son attaque brutale ; notre collaborateur, plein de jeunesse, curieux autant qu'on peut l'être à cet âge, a tenté tous les systèmes, précisément parce que les moyens le lui ont permis. Il s'est trouvé en contradiction, en particulier avec Robert Sexé qui, lui aussi, par expérience et par un âge suffisamment canonique, a pu donner son opinion absolument contraire. Dire à nos lecteurs combien nous avons reçu de protestations des partisans de l'un et de l'autre systèmes, est la meilleure preuve de l'intérêt soulevé. Permettez-nous donc, chers lecteurs, de faire le point très sérieusement avant de continuer cette question, qui

va être l'une des bases du prochain Salon.

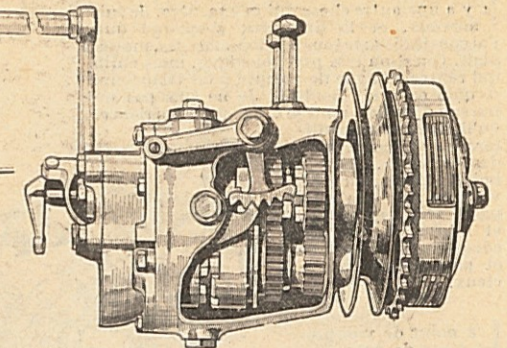
DANS notre courrier, des centaines de lettres venant de tous les milieux (usagers, constructeurs, profanes même), nous ont donné l'idée exacte de la question posée. Nous en retenir une chose : on a critiqué nos collaborateurs qui ont défendu leurs points de vue, et si opposés les uns aux autres, en prétextant que leur opinion avait été influencée par des questions d'intérêt. Il n'y a nullement à rougir, en cette occurrence, puisque notre rédaction reste juge impartial, et laisse cette tribune absolument libre à tous ceux que la question fait vibrer. Aussi, permettez-nous aujourd'hui de poser aux défenseurs du bloc-moteur quelques questions bien précises, sur lesquelles on pourra continuer la discussion avec moins d'aigreur.



Un bloc-moteur français, peu de complications extérieures.



Gros bicylindre, chaîne primaire duplex, transmission arrière par chaîne unique, voilà de quoi éveiller bien des sympathies...



La boîte séparée, symbole de simplicité de manipulation, a de farouches admirateurs.

Nous extrayons, en effet, à notre tour (laissons à l'auteur de ces lignes son anonymat), du dernier article paru, quelques notes obscures qu'il est bon d'éclaircir. Que notre collaborateur, premier représentant en France du bloc-moteur, en fasse l'apologie, c'est parfaitement raisonnable, et par contre, ceux qui disent qu'il est nécessaire que l'expérience ait été aussi longue dans l'autre sens, trouveront en l'auteur de ces lignes leur défenseur. Depuis de nombreuses années, lui aussi, il roule sur motocyclette à boîte séparée ; il en connaît tous les inconvénients, mais a dû en apprécier les avantages puisqu'il s'obstine à cette conception et ne considère aucun des deux systèmes comme très type.

### L'Anonyme déclare donc :

CE que j'ai trouvé de particulièrement ennuyeux dans le système bloc-moteur, et qui m'a fait conserver la boîte séparée, c'est son manque d'accessibilité, car je n'ai jamais eu de réparation à effectuer sur mes modèles à boîte séparée, tant au moteur qu'à la boîte de vitesses. Ai-je eu cette chance de tomber sur de nombreuses constructions parfaites ? Toujours est-il que les petits pépins courants, sur la route, ont toujours été réparés avec l'infinime trousseau composé d'une pince, d'une clé anglaise et d'une tourne-vis. En effet, ou le pépin est localisé à la boîte, ou il est localisé au moteur. Or, dans les moteurs à bloc que j'ai eus, j'ai trouvé qu'il était vraiment désagréable d'accéder péniblement vers les uns et les autres des organes composant l'ensemble. J'ai souvent passé un bon moment, ai eu beaucoup de peine, avant de pouvoir remettre utilement au point l'organe défectueux. La main-d'œuvre m'a, par conséquent, toujours paru longue, plus coûteuse, par suite du temps passé pour une minime réparation, dans un bloc-moteur.

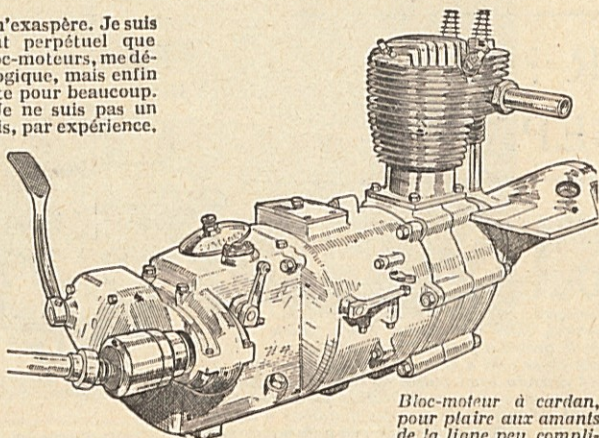
Je ne disconviens pas des performances du bloc, qui sont d'ailleurs égales à celle de la boîte séparée : voyez F. N., voyez O. E. C. N'ai-je pas été obligé, une fois, de démonter mon bloc, cette année même, pour une chose bien simple : grippage du moyeu de débrayage. Avouons que dans la conception chère à Lipman, c'était l'affaire de quelques secondes. Dans ce cas, j'ai cependant passé un bon nombre de minutes.

Je n'ai pas véritablement souvenance, dans tous mes modèles à boîte séparée, d'avoir eu à ce jour des ennuis de distribution. C'est monté une fois pour toutes, parfaitement. Or, je me suis trouvé avec des pignons de distribution, contraint, dans un bloc-moteur, à refaire deux fois le travail après un démontage, parce que je n'étais pas tombé juste, puis refaire les joints, et j'ai eu l'impression que j'avais passé quatre fois plus de temps et dépensé quatre fois plus d'argent qu'avec la boîte séparée.

Il y a une autre chose qui m'exaspère. Je suis nerveux, et le sifflement perpétuel que j'ai constaté, dans tous les bloc-moteurs, me déplaît. Question très psychologique, mais enfin qui rentre en ligne de compte pour beaucoup. A quoi ce bruit tient-il ? Je ne suis pas un bureau d'études, mais je crois, par expérience, qu'il provient de la différence de conception des « vitesses ». Dans la boîte séparée, un trois vitesses par clabauts passe très facilement, et mieux, il est excessivement agréable et parfaitement silencieux.

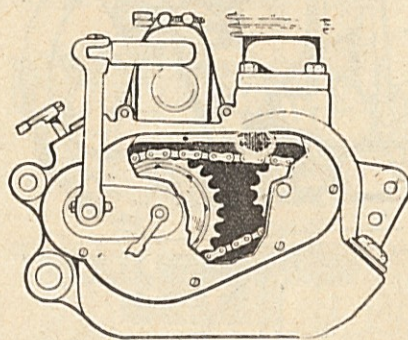
Le point de vue propre de notre collaborateur Sexé serait vrai ; et pourtant ! vous avouerez-je qu'à l'heure actuelle, et je ne suis pas fanfaron, je possède une machine qui a roulé, hiver comme été, et qui, jamais, n'a encore reçu, à part le réservoir, un seul coup de torchon. Par conséquent, je juge que la boîte séparée est aussi propre que le bloc-moteur. D'ailleurs, vous avouerez-je également que les joints d'un bloc-moteur sont un peu moins étanches, pour des raisons très faciles à comprendre, que les joints plus petits d'un moteur d'une part, de la boîte de vitesse de l'autre, et c'est certainement pour cela que la moto à bloc séparé, malgré un manque de nettoyage, reste relativement propre, car l'huile ne suintant quasiment pas, ne vient pas former cet affreux cambouis qui dépare une belle machine.

N'est-il pas, en outre, du point de vue propre, plus difficile à un constructeur de dresser parfaitement des surfaces de 1.000  $\frac{m^2}{m^2}$  avec des contours bien tourmentés, que de faire deux surfaces seulement de 250  $\frac{m^2}{m^2}$  d'une forme géométrique très simple ?



Bloc-moteur à cardan, pour plaire aux amateurs de la ligne peu compliquée.

Vous rappelez-vous aussi cet autre argument contraire : il y a deux ans, une certaine motocyclette à boîte séparée, puisque c'était une Sturmev-Archer, s'octroyait ces mêmes records du monde ? Ne trouvez-vous pas curieux que ce soit le même ingénieur de talent qui ait construit ces deux machines records du monde F. N. et Motosacoche, toujours victorieuses. Entre nous, ne croyez-vous pas que Marchand doit se soucier bien peu de la lutte du bloc et de la boîte puisque, dans l'une ou l'autre conception, il obtient des résultats identiques, c'est-à-dire les meilleurs ? Je crois que son avis serait clair. J'ose préjuger de sa réponse qui serait : « Mon vieux, je crois que ça se vaut ; question de mode, entre nous. Peut-être aurais-je battu les derniers records, en faisant comme mon collègue Wright, en montant un bloc séparé ».



Chaîne sous carter, bain d'huile dans un bloc, voilà une argumentation bien décisive pour les partisans de la chaîne.

Vous avouerez-je enfin que je roule à moto, avec une boîte séparée, avec des vêtements qui, ma foi, ne connaissent pas le teinturier ? Evidemment, quelques petites taches ; de loin en loin, un peu de benzine, le tour est joué. Or, entre nous, est-ce que de ce point de vue propre le défenseur acharné du bloc-moteur peut en dire autant ? Je l'ai rarement vu en pantalon clair, ce qui n'est pas mon cas.

Les partisans du bloc-moteur vont m'objecter que le bloc-moteur détient actuellement deux douzaines de records du monde. Eh bien, que cela signifie-t-il ? Savez-vous combien il y a de records du monde, pour les motocyclettes ? Quelque chose comme 300 : à qui donc appartient les autres records ? Je crois que l'argument en vaut la peine. Cela ne rappelle-t-il pas ce coureur dont le palmarès s'ornait de multiples places de second ou de premier, mais, généralement, il ne courait que lorsqu'il était seul ou avec un confrère !

Par conséquent, tout est relatif dans l'existence, et tout est relatif dans la lutte du bloc-moteur contre la boîte séparée ou vice versa.

**Records**

**GILLET-HERSTAL** a battu toute une série impressionnante de records le 29 septembre à Linas-Monthéry : trois ans furent au guidon de la Gillet-Herstal 500 cmc., qui se mit en piste de bonne heure, le matin, en vue de s'octroyer le record du monde des 24 heures : Sbaiz, Milhoux et Debay. Malheureusement, le mauvais temps a contrarié la ronde et ils n'ont pu boucler deux fois le cadran. En attendant, le bouquet de records mondiaux qu'a arraché M. Gillet est garni :  
 7 heures : 978 km. 935, : 139 km. 847 (anc. rec. : Denly et Haig (A. J. S.), 974 km. 486, 138 km. 783, 6 août 1929).  
 1.000 kilomètres : 7 h. 8' 45" 60/100, moy. : 139 km. 938 (anc. rec. : Denly et Haig (A. J. S.), 139 km. 938 (anc. rec. : Denly et Haig (A. J. S.), 7 h. 11' 47" 60/100, 138 km. 955, 6 août 1929).  
 8 heures : 1.122 km. 125, moy. : 140 km. 265 (anc. rec. : Denly et Haig (A. J. S.) 1.109 km. 513, 138 km. 689, 6 août 1929).  
 9 heures : 1.236 km. 962, moy. : 137 km. 440 (anc. rec. : Denly et Haig (A. J. S.) 1.220 km. 304, moy. : 135 km. 570, 9 août 1929).

10 heures : 1.362 km. 627, moy. : 136 km. 262 (anc. rec. : Denly et Haig (A. J. S.) 1.352 km. 930, moy. : 135 km. 393, 9 août 1929).  
 1.500 kilomètres en 11 h. 2' 23" 37/100, moy. : 135 km. 837 (anc. rec. : Denly et Haig (A. J. S.) 11 h. 6' 4" 44/100, 135 km. 120, 9 août 1929).  
 11 heures : 1.494 km. 232, moy. : 135 km. 839 (anc. rec. : Denly et Haig (A. J. S.) 1.486 km. 144, 135 km. 104, 9 août 1929).  
 1.000 milles : 11 h. 53' 47" 46/100, moy. : 135 km. 279 (anc. rec. : Denly et Haig (A. J. S.) 11 h. 54' 26" 85/100, 135 km. 153, 9 août 1929 en 500 cmc.).  
 A noter, en outre, que tous ces records battus en 500 cmc. sont dorénavant aussi propriété de Gillet-Herstal, en 750 cmc. où ils n'existaient pas encore.

**Michel Doré blessé**

Un bruit a couru soulevant l'émotion de tous les sportifs français : Michel Doré aurait été blessé grièvement au Grand Prix de Tchécoslovaquie, à Brno, le 28 septembre. Dans un virage au cinquième tour, Doré chassa des roues arrière contre un arbre et capota : bras cassé, mâchoire fracturée et

On nous objecte tout le temps, comme argument décisif, l'exemple de la voiture. La voiture est à bloc-moteur. De grâce, ne mélangez pas la joaillerie et la bijouterie, l'argenterie et la porcelaine ! Avez-vous déjà soulevé le capot de la voiture de votre camarade, et croyez-vous ne pas y avoir trouvé un agglomérat épais, d'une couleur bien neutre, et peu appétissante, dont l'origine est nettement caractérisée. C'est de l'huile qui vient du couvercle de distribution du reniflard, des guides de soupapes, des joints du carter. Cet agglomérat est saupoudré d'une quantité invraisemblable de moucheron, puissamment aspirés par le ventilateur, et croyez-vous que le jeune premier tout de blanc tennis habillé, qui se pavane au volant, aurait de la fierté à toucher de ses mains gantées de beurre frais ce magma et, si vous lui posez la question, bloc-moteur ou boîte séparée, il vous répondra en haussant les épaules : « Peu m'importe, l'essentiel pour moi, est d'avoir une bonne construction, qui ne me donne aucun souci en cours de route. » Là, en effet, est toute la conclusion de la lutte entre le bloc-moteur et la boîte séparée. La chaîne, en effet, est plus qu'un excellent système de transmission. Que les constructeurs aient méconnu ses conditions de fonctionnement, c'est très normal, puisque la plupart d'entre eux ne sont pas montés à motocyclette. Beaucoup sont calés sur la vitesse de cette chaîne, sur la denture du pignon, sur la résistance du métal ; ils le sont moins sur sa protection, ils s'inquiètent peu de la résistance à l'allongement. Quant aux ruptures, ils n'ont jamais eu l'occasion de les rencontrer autrement qu'en défilant à travers les ateliers des réparations. Mais, là, on est si bien protégé, si bien outillé !

Que le prix de revient ne soit pas l'idée fixe de la plupart, et immédiatement nous revenons à la transmission par chaîne. En effet, il y a un système qui est quasiment plus employé ; c'est la chaîne double à l'avant, sous un carter étanche. Cette chaîne se comporte mécaniquement comme un pignon à périmètre très développé, mais voilà, cela coûterait une trentaine de francs de plus au constructeur autant ne pas en parler.

Voulez-vous, en outre, que je vous cite l'exemple d'une certaine 1200 bi-cylindrique que vous connaissez tous, accouplée à un sidecar de tourisme ; elle déplace aisément 6 à 700 kilog. Avez-vous remarqué que la transmission à l'avant est assurée par une chaîne Duplex au pas de 12,7 donc bien moins forte que les chaînes de nos motos modernes et à l'arrière, par la chaîne normale que l'on met aux motos 500 cmc., celle au pas de 15,9. Savez-vous les résultats techniques qui ont été remarqués en 24.000 kilomètres : la chaîne avant a nécessité 2 tensions et l'arrière 3. Croyez-vous donc que ces légers travaux soient prohibitifs pour la boîte séparée ? Nous-même roulons depuis quelque 100.000 kilomètres et pourtant nous n'avons connu, avec la chaîne sous carter étanche de magnéto, qu'une rupture, due à notre négligence, d'ailleurs. — L'ANONYME... CONNU !  
 Ceci dit, rouvrons la rubrique bloc-moteur, boîte séparée et, par contre-coup, du cardan et de la chaîne puisque l'une et l'autre vont de pair.

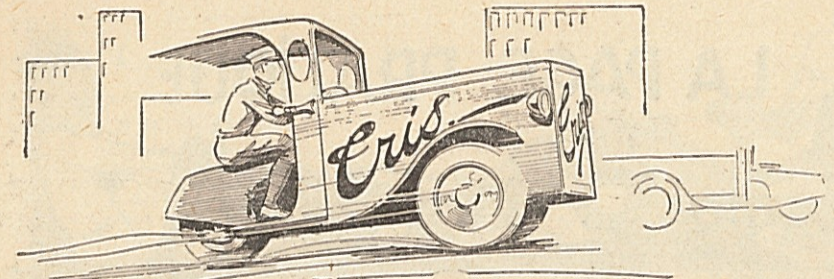
de nombreuses contusions ; mais cependant son état n'est pas inquiétant. Vœux de rétablissement rapide. Doré est un rude gaillard : en 1923, il se fractura le crâne au circuit de Montargis ; en 1926, il se refractura le crâne à la côte de Poix...

**Notre rôle social**

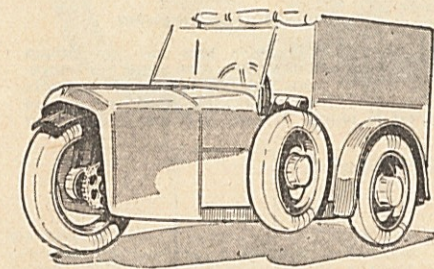
Je viens par la présente vous apporter mes remerciements. La maison Austral m'adresse une lettre m'assurant un emploi dès que possible. Croyez donc que je serais reconnaissant à *Moto Revue*, si un peu de bien-être entre à mon modeste foyer.  
 G. SCHMITH, Drancy.

**L'essence baissera-t-elle ?**

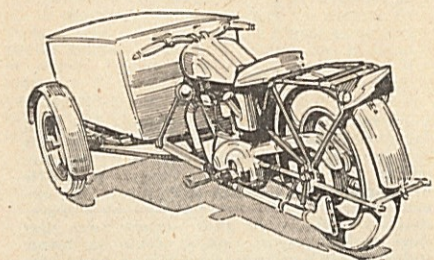
Après avoir tailli grimper, l'essence manifeste des velléités de redescendre. On sait l'histoire de hausse que les obligations alcooliques imposées aux raffineries par l'Etat. Et voilà, que, subitement, l'écho contraire se glisse dans les couloirs : les frets retenus seraient plus bas qu'auparavant... et voilà quelques raisons pour la baisse inattendue de l'essence.



Le besoin, dit-on, crée l'organe, et le besoin s'est toujours fait sentir dans le commerce, l'industrie et même les services publics d'un véhicule rapide capable de transporter des charges moyennes jusqu'à 200 ou 300 kilos. C'est évidemment une mauvaise opération que de faire transporter par une camionnette de 300 kilos une charge de 100 ou 200 kilos. Le poids mort du véhicule est alors hors de toute proportion avec la charge utile transportée. Or, ce poids mort se traduit par un prix d'achat élevé et par des frais d'entretien plus grands. C'est donc de l'argent jeté par la fenêtre, et s'ils n'avaient qu'une faible durée, on comprendrait que l'on hésitât à s'en servir : en effet l'exactitude des livraisons est de toute importance et un véhicule bon marché, mais de durée éphémère n'est pas avantageux. Mais les motocycles industriels ont prouvé qu'ils étaient sûrs et à peu près inusables. Nous voyons dans Paris circuler des trimoteurs qui ne sont pas de la première jeunesse et qui, inlassablement, vont et viennent et se fauillent allègrement à travers le flot des voitures. Qui ne connaît



Construction française : l'un des trimoteurs des mieux exécutés et dont l'ancienneté garantit la valeur : il a participé à des épreuves comme Paris-Les Pyrénées-Paris, Championnat des Trimoteurs ; le Villard-fourgonnette est adopté par de grosses maisons d'alimentation parisiennes.

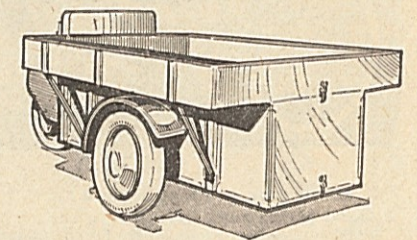


Le dernier venu dans la construction du trimoteur, Galland, a mis sur le marché une série de véhicules qui remplacent, sans discussion possible et avec avantage, la camionnette dont l'utilisation entière est un cas très rare pour beaucoup de commerçants : son économie extrême est fonction de sa puissance en excédent.

**Un peu de tout**

**Est-ce la fin du banditisme en auto ?**  
 Une demande...  
 M. SAUTREAU Jacques de la Compagnie des Eaux et d'Electricité, 72, rue Paul-Blanchy à Saigon (Indochine), serait heureux de recevoir les catalogues des constructeurs de bicylindres et de polycylindres motocyclettes.  
 Précisons  
 Le « Navol » n'est pas le « Lubol ». Dans un entrefilet récent, nous avons parlé du Lubol. Pour des raisons particulières, la Compagnie Française des Lubrifiants a changé ce nom, et, dorénavant, elle appelle son huile « Navol ». Disons en même temps que l'« Autoline », qui sert à préserver le nickel et qui a fait l'objet d'un article récent, a été l'occasion d'une intervention de clichés, mais nos jeunes gens sont trop au courant des choses motocyclistes pour n'avoir pas rectifié d'eux-mêmes.  
 En Belgique  
 Le Grand Prix d'Automne s'est déroulé le 28 septembre sur le circuit Dinant-Sorinne. La course comprenait 12 tours de circuit soit au total 42 kilomètres.  
 Experts 500 cmc. — 1. Grégoire (Saroléa), 27' 6" 15 ; 2. Renier (Rudge-Wiltworth), 35' 56" 25.  
 Experts 350 cmc. — 1. Renier (Velocette), 28' 9" 25.  
 Sidecars. — 1. Tietol (S. M. 600 cmc.), 31' 31" 3/5 ; 2. Mariette (Saroléa 600 cmc.),

les petites voiturettes à trois roues qui assurent depuis des années, les livraisons d'une de nos grosses maisons d'alimentation. Nous avons vu encore cette année, dans Paris-Les Pyrénées-Paris,



A Nantes, un constructeur, M. Vincent, a lancé un modèle de trimoteurs dont le dernier type, au Salon, remporte un vif succès : voici une carrosserie du Ninon pour tous usages : maçons, cultivateurs, livraisons, etc.

un véhicule de ce type effectuer ce parcours terrible et tourner à Monthéry avec la régularité d'un chronomètre. Ce sont là des exploits dont on ne parle pas assez. On a dit, et à juste raison, que la moto était destinée à remplacer la bicyclette. Combien est plus utile encore la substitution des motocycles de transport au triporteur à pédales. Celui-ci est lent, transporte une faible charge et impose au cycliste un effort anormal. Mais combien de commerçants, non seulement dans les campagnes, mais encore dans les villes, ignorent le motocycle de transport et n'envisagent que la voiture de livraison et se créent ainsi des frais qui grèvent lourdement leur budget. Il faut faire, en faveur du motocycle industriel, une propagande intensive. Il le mérite bien.

**De-ci, de-là...**

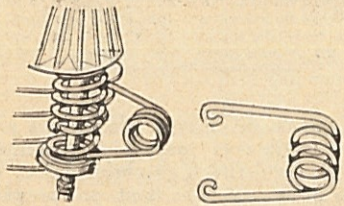
31' 50" ; 3. Biribi (Saroléa 600 cmc.), 32' 11".  
 Seniors 250 cmc. — 1. Nolet, sur Lady, 32' 32" ; 2. Bolth (La Mondiale), 33' 11".  
**Le Grand-Prix d'Allemagne**  
 Plus de 100.000 spectateurs ont assisté au Grand-Prix d'Allemagne qui avait réuni 70 partants. L'épreuve avait lieu à l'autodrome d'Avus. Dès le départ, la F. N. de Handley était en tête et menait au deuxième tour à plus de 160 kilomètres de moyenne ; malheureusement, il dut s'arrêter quelques minutes après. Le vainqueur général fut Hellmut sur B. M. W. 750 cmc. à la moyenne de 141 km. 200. Les 18 tours du parcours furent en effet effectués en 2 h. 30' 6". Notons que la course fut des plus dures et surtout pour la grosse cylindrée. En effet sur 70 partants, nous notons une vingtaine seulement d'arrivants et, plus particulièrement, en catégorie 500 cmc., sur 15 concurrents nous n'en voyons que 2 à l'arrivée. A la mise sous presse, nous n'avions pas encore les résultats complets.  
**L'âge de la Voiture**  
 Une suggestion est actuellement faite dans la presse : il semble qu'elle doit être prise en considération. L'achat d'un véhicule d'occasion entraîne des surprises sur l'âge réel de l'acquisition, car les cartes grises se renouvellent aisément avec la réglementation actuelle. Pourquoi ne pas adopter le système de l'obligation, sur la carte grise, de porter la date de sortie du véhicule ? Il y aurait maints avantages à cette amélioration.



# LA PAGE PRATIQUE

### Ressort de soupape rompu

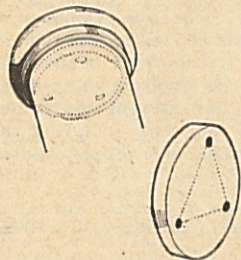
Ce grand plaisir nous arrive sur la route : quelle jouissance, quelle colère ! Pourquoi ne pas avoir avec soi un fil d'acier 1rc n° 16



confectionné en ressort de secours comme l'indique ce schéma. — CHELLICT, Limoges, n° 402 (a gagné une bougie Unus.)

### L'essence jaillit

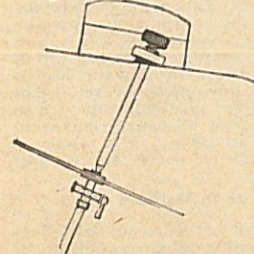
PRENDRE un couvercle de boîte en métal d'un diamètre nettement inférieur à celui de l'intérieur du bouchon de réservoir. Le percer de trois trous à l'emplacement des sommets d'un triangle inscrit dans le fond.



Souder ensuite ce couvercle appliqué par les bords dans le fond du bouchon en employant un fer à souder plat ou de l'étain fusible à la bougie. Vous n'aurez dès lors plus à craindre le moindre jaillissement. — A. JACQUET, Beaucaire, n° 404 (a gagné une bougie Unus.)

### On en vole donc !

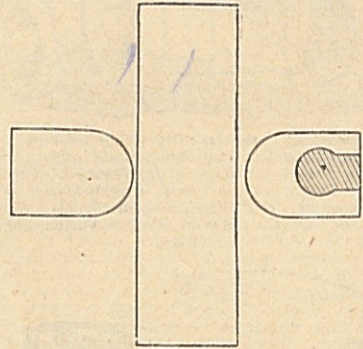
VOICI un système d'anti-vol original. C'est un pointeau pris sur une tige de fer de 5 mm de diamètre et de 11 cent. de long et taraudé sur 3 cent. de long du côté de la tête et bien aiguisé à l'autre bout en forme de pointe. Soudez un écrou de même filet que la tige sur le dessus du réservoir pour passer ledit pointeau. Quand on arrête, vissez le pointeau de quelques tours, et celui-ci, bouchant le



tuyau à essence, plus moyen de partir. Ne fermez même pas le robinet et, si un voleur enjambe votre machine, il croira ouvrir l'essence en tournant le robinet, mais bien au contraire, il la fermera une deuxième fois. Le pointeau se trouve dissimulé dans la boîte à outils, donc aucun danger de l'apercevoir. Surtout, pour repartir, n'oubliez pas de dévisser de quelques tours. Un petit ressort mis entre l'écrou et la tête du pointeau pour que celui-ci ne se visse pas tout seul en roulant. — COSSER, Bussy, n° G. 19 (a gagné une bougie Unus.)

### Housse pour magnéto

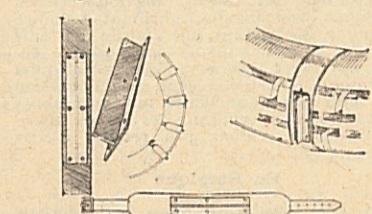
LORSQUE vous êtes pris par des orages comme nous venons d'en avoir ces temps-ci, il peut vous arriver que votre magnéto trop mouillée par la pluie, ne donne plus et c'est la panne. Il vous faut une housse pour



vos magnéto et que vous pouvez très bien faire vous-même. Prenez un morceau de bois très épais auquel vous donnerez la forme extérieure de la magnéto, y compris la partie cylindrique qui contient le rupteur. Ce morceau de bois vous servira pour couvrir commodément la moleskine avec laquelle vous aller faire votre housse. Coupez selon la forme indiquée sur le croquis, serrez votre moleskine sur la forme en bois, le côté noir en dedans, cousez les bords avec du fil solide, passez un peu de peinture noire sur la jointure ainsi formée pour éviter les infiltrations ; percez les trous pour le passage du fil de bougie et du câble de commande de l'avance et enfiler votre housse sur votre magnéto. Vous pourrez ainsi braver les orages et les pluies les plus fortes. — BLANCHARD, Paris, n° G. 14 (a gagné une bougie Unus.)

### Sable ou neige

DANS le sable, il n'est guère plaisant de pousser sa machine ou de l'assembler, sous soi. Munissez-vous de ce petit appareil pas compliqué : il comporte une bonne courroie sur laquelle repose une lamelle d'acier qui, pénétrant dans la neige ou dans le sable, donne plus d'adhérence, évite à la roue de



tourner en glissant. Avec plusieurs petits appareils, on peut aller à moto dans la neige ou le sable. Cet accessoire ne s'emploie pas sur la route ; on l'attache quand on arrive devant ces deux éléments et quand il y a une longue distance à parcourir.

MYRTEL-ANDRAUD, Puteaux, n° 39. (A gagné une bougie Unus.)

### Avertisseur électrique

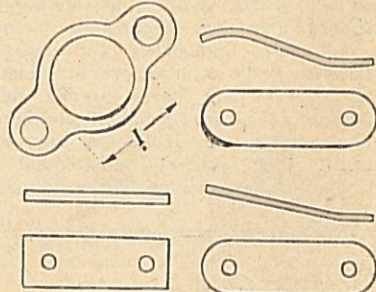
LACHER la main pour aller farfouiller son avertisseur en pleine période dangereuse est assommant. Pourquoi ne pas prévoir le commutateur sur votre grippé-genoux, en utilisant d'ailleurs le contact que vous avez.

On fait un bout de bois long et rond de l'épaisseur du grippé-genoux ; on le rentre dans les deux points des pattes de fixation antérieures pour le guidon. Les fils viennent dans une gorge pratiquée dans le bois. On rentre le bois dans le grippé, le bouton sort juste de manière à ne pas faire mal. Pour faire tenir le bois dans cette position, on le cloue à une mince plaquette de fer et on remplace le grippé-genoux. — FOURNIER, Poitiers, n° 368. (A gagné une bougie Unus.)

### Indicateur d'huile

PROCÉDER ainsi, si vous avez une moto équipée d'une pompe type Best ou similaire :

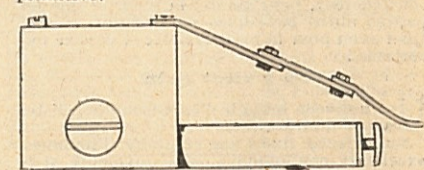
Faire trois pièces aux modèles ci-contre



Visser ces trois pièces pour faire interrupteur et ajuster sur la pompe.

Donc, lorsque la pompe débitera, elle viendra faire masse sur la pièce 1 par l'intermédiaire du piston de la pompe Best. Relier le tout à la lampe de bord...

Mais notre lecteur n'a pas prévu tout : en effet, son idée s'étend à perte de vue pour arriver à chambarder toute l'installation primitive.



En effet, dans les installations actuelles, nous prenons notre courant sur l'accu par le fil + et, dans son système, il faut arriver à renverser le contact de la pompe pour éviter d'avoir deux masses. Aussi, arrêtons-nous à sa première partie et plus simplement confectionnons un contact de telle sorte qu'il amène le fil + de l'accu à la pompe en l'isolant ; la deuxième partie de ce fil, allant rejoindre la lampe de bord, sera fixée sur une seconde lamelle que le mouvement du piston mettra en contact avec la première lamelle : avoir soin d'isoler la partie du piston en contact avec la deuxième lamelle. Et ainsi, nous éviterons tout chambardement.

L'idée de ce lecteur, quoique non approfondie, mérite l'insertion.

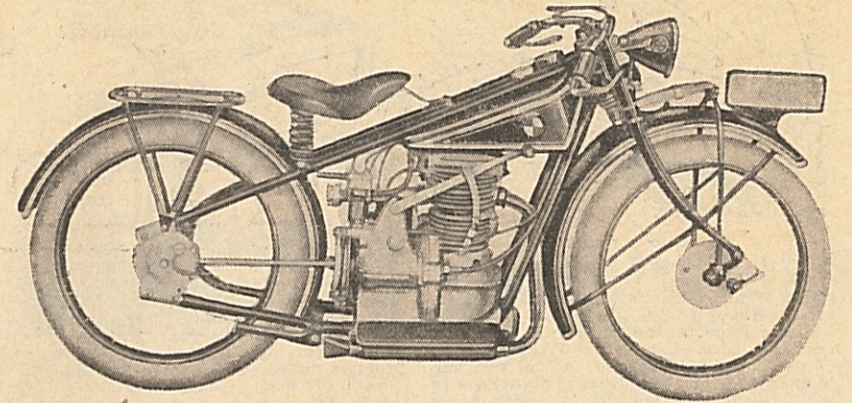
GERMAIN, Paris, G. 24 (A gagné une bougie Unus.)

## Nos Constructeurs

### La B. M. W. 250 cmc.

B. M. W. présente cette année son modèle R-39, exactement semblable à ses modèles célèbres records du monde 500 cmc., 750 cmc. et 1.000 cmc., avec transmission par cardan. Cette machine possède un moteur du type Sport à deux cylindres horizontaux de 68 de course, pour 68 d'alésage, ce qui donne une cylindrée approximative de 292 cmc. La culasse est démontable et est fabriquée en un alliage spécial d'aluminium. Cette culasse a ceci de particulier que chacune des soupapes est commandée dans un bain d'huile. Toutes les parties rotatives du moteur sont montées sur coussinets et roulements. La boîte de vitesse est également montée sur coussinets et possède trois rapports de vitesse qui sont variables selon l'emploi : pour le solo, ils sont de 4,7, 6,6 et 11. Pour l'usage en sidecar, les rapports ont été abaissés à 6,1, 8,5 et 14,3. Cette combinaison de vitesse donne une marche particulièrement souple et silencieuse, de même que la transmission par engrenages a apporté la solution au problème du silence dans le fonctionnement. L'embrayage est mono-disque et commandé à la main au guidon. La carburation est assurée par un carburateur de fabrication strictement B. M. W. et présentant cette particularité d'une admission immédiate permettant le départ à froid et les accélérations rapides. L'allumage est au choix : par magnéto ou par magnéto-dynamo. Le graissage a été prévu selon le type dit automatique ou pompe noyée dans le carter. Le cadre reste du type cher à B. M. W., en berceau double, assurant ainsi à toute la machine, non seulement une stabilité parfaite, mais une robustesse inégalable.

On remarquera combien la suspension du cadre a été étudiée dans cette petite



La nouvelle B. M. W. 300 cmc.

machine, toujours selon les principes des modèles déjà connus. A l'avant, la fourche repose sur des semi-cantilevers et partout des amortisseurs annihilent les chocs. Le frein AR est commandé au pied ; celui d'AV, commandé à la main et au guidon. On a adopté, dans la série, les dimensions 26x3 pour les pneumatiques à haute pression. Toutefois la jante de 26 autorise ceux qui préfèrent un modèle plus fort à monter sans difficulté des ballons 27x3,50. Le démontage de la roue est des plus faciles au moyen de trois écrous. Le réservoir est ample pour une petite machine, car il ne dépare pas la ligne et donne l'impression d'être petit ; or, il contient 14 litres. Un orifice de remplissage excessivement large et une division par litre permet de ne pas connaître la panne d'essence. La machine est livrée avec un compteur

kilométrique encastré dans le réservoir même et mù directement sur la boîte de vitesse. La selle est du modèle dit à plateau très classique ou si vous préférez à trois points, l'un sur le cadre et les deux autres constitués par des ressorts très robustes. La hauteur de la selle est de 72 centimètres au-dessus de terre. Sur demande, on peut équiper d'une selle souple. Selon l'habitude, la maison B. M. W. livre ses machines complètement équipées à tous points de vue : aussi on y trouvera une trousse complète et tous les accessoires utiles : la pompe classique pour les pneus, un nécessaire de réparation, bref, tout ce qui est indispensable pour considérer sa machine en ordre de marche et, à ce moment-là, elle pèsera 130 kilos. Comme on le voit, la B. M. W. 300 cmc. est une belle mécanique. — M. A.

## Un nouveau deux-temps

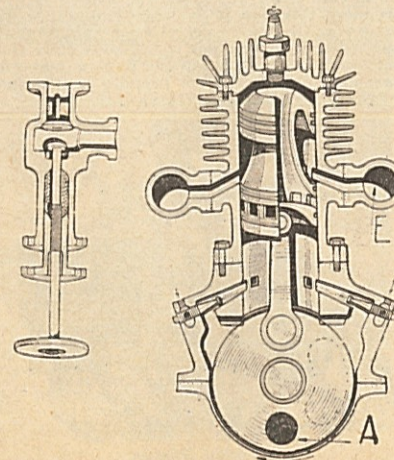
UN officier, mécanicien de la Compagnie des Messageries Maritimes, M. Pomarède nous adresse un intéressant projet de deux-temps. Il s'efforce de réaliser un balayage aussi complet que possible des résidus de combustion sans entrainement de gaz frais, et de permettre, sans utiliser de carburateur, ni de vaporisateur, l'utilisation de combustibles lourds comme le pétrole. Comme dans le deux-temps classique, c'est le carter qui sert de pompe d'alimentation. Mais c'est de l'air pur qui est pompé dans le carter quand le distributeur rotatif démasque l'orifice. Nous verrons tout à l'heure comment se fait le mélange explosif.

Il y a deux orifices de transvasement en forme de tuyères dans lesquels se trouvent deux simples gicleurs dont l'alimentation est réglée par un pointeau. Les orifices d'échappement situés plus haut occupent tout le pourtour du cylindre et aboutissent à un collecteur circulaire. Le piston affecte une forme toute spéciale. Il comporte une cheminée centrale qui bifurque en deux canaux latéraux qui, au moment voulu de la course du piston, viennent en face des orifices de transvasement.

Supposons que le piston est au point mort haut. Il est presque en contact avec la paroi de la culasse et la cheminée intérieure est pleine de gaz comprimés. L'étincelle de la bougie d'allumage jaillit, l'explosion se produit et le piston descend. Vers la fin de sa course, il découvre les orifices d'échappement et les gaz, étant donné la large section des orifices, se détendent brusquement en produisant une dépression qui favorise l'évacuation. Un peu plus bas, les orifices latéraux du piston démasquent les orifices de transvasement et l'air comprimé dans le carter affluant en même temps, est entraîné dans les tuyères qui ont la section d'une buse du carburant. Ce mélange est réchauffé par les parois du piston et le pétrole est vaporisé. Il est dirigé sur le fond du cylindre qu'il remplit en chassant le reste des gaz brûlés. Le piston ren-

contre les orifices sont à nouveau masqués, le mélange est comprimé et le cycle recommence.

L'inventeur fait de plus remarquer, que le piston ayant une cloïso à la partie inférieure, l'espace mort du carter se trouve réduit et l'efficacité du carter-pompe accrue en conséquence. Le système est intéressant en ce qui concerne la marche des gaz. Il y aurait pourtant à priori quelques objections à formuler ; tout d'abord on peut craindre que le piston soit un peu lourd. Par suite de la faible longueur de la bielle, l'obliquité de celle-ci est grande et une forte pression est exercée sur les parois du cylindre. Si l'on marche toujours avec une pleine charge d'air dans le carter, il sera difficile d'obtenir un mélange bien dosé, si on tâche de faire varier la puissance par la quantité de pétrole injectée. Il serait fort simple, il est vrai, de réaliser une alimentation par carburateur.

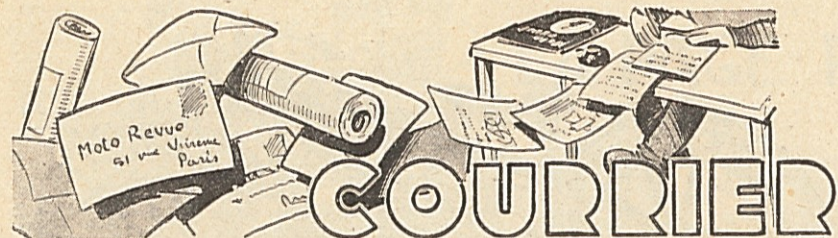


## A propos du moteur de Costes et Bellonte

TANT d'autres ont célébré le merveilleux exploit qu'il serait vain de le faire à nouveau. Les motocyclistes sont aux premiers rangs des admirateurs de Costes et Bellonte. Qu'on nous permette seulement de donner quelques indications sur le moteur qui a permis cet exploit. Nous les trouvons dans notre excellent confrère : Les Ailes.

Le moteur Hispano-Suiza type 12 Nb possède 12 cylindres de 150 mm. d'alésage et de 170 de course disposés en V à 60°. La cylindrée totale est de 36 litres et le taux de compression de 6,2. A 2.000 tours, la puissance réelle atteint 754 CV. et au régime maximum de 2.100 tours, elle est de 760 CV. La puissance spécifique ressort à 21 CV au litre. Le poids n'est que de 470 kil. La consommation d'essence est de 222 gr. au CV-h., et la consommation d'huile de 5 gr. 5. Il y a deux soupapes par cylindre. Elles sont disposées côte à côte et attaquées directement par l'arbre à cames. Le vilebrequin est creux et repose sur 7 paliers. Les bielles sont tubulaires, les pistons en aluminium portent 3 segments d'étanchéité et un segment râcleur d'huile. Il y a six carburateurs, deux magnétos et 24 bougies. Les cylindres en acier nitruré sont vissés à la partie supérieure. La partie médiane porte des ailettes qui baignent dans l'eau de refroidissement. La partie inférieure est lisse et l'étanchéité est assurée par 3 joints dont deux en caoutchouc et un en acier, pressés par un manchon vissé. Les paliers sont refroidis par l'air qui est envoyé par un compresseur dans l'intérieur des porte paliers qui sont creux. Le carter est en électron. Le vilebrequin comporte 6 manetons à 120°.

Faut-il dire que ce bel ensemble est fini avec une admirable précision, que toutes les pièces sont rectifiées au moyen des machines les plus modernes, que le vilebrequin est équilibré statiquement et dynamiquement, bref que l'ensemble est digne de la réputation de la maison Hispano-Suiza et de l'ingénieur Birkgit ?



# COURRIER

**Duo à quatre**  
2.500 kilomètres à deux sur une Gnome et Rhône D3, par Autun, Lyon, Grenoble, Briançon, Barcelonnette, Nice, Toulon, Marseille, Avignon, Valence, Lyon, Autun et Paris. Les cols du Lautaret, d'Isoard, de Vars et d'Allos, grimés on ne peut plus facilement, et tout cela sans le moindre pépin, sans toucher à quoi que ce soit... Quelques automobilistes charmants, ce qui ne fait que rendre cette randonnée plus agréable. Malheureusement, ils font exception, car il semble que la règle soit la goujaterie... Enfin, de Barcelonnette à Toulon, voyage de concert avec un duo motobécane très aimable, de Ménémontant, qui nous ont promis des nouvelles. Je souhaite que leur voyage se soit, comme le nôtre, bien terminé.

Lecteurs de *Moto Revue*, en lisant ces mots, sans doute se rappelleront-ils de leurs compagnons de route. — GUEIT, s.-officier pilote.

mieux que l'automobiliste enfermé dans une conduite intérieure. Mais au lieu de prévenir à temps, combien d'automobilistes n'ont-ils pas leur avertisseur qu'au moment où ils doublent, avec un malin plaisir de surprendre le conducteur qu'ils vont dépasser. Et si le conducteur de Citroën considère la moto comme dangereuse, n'est-ce pas pour lui un devoir de passer au large, pour éviter d'être la cause d'un accident. Nous avons entendu bien des automobilistes raisonnables affirmer que parmi les usagers de la route les plus respectueux des règlements de la circulation, étaient les motocyclistes.

## NOTRE NUMÉRO ALBUM DU SALON

Jusqu'au 17 Octobre sur commande

Abonnés :	
France et Colonies.	5.60
Union postale .....	7.50
Etranger.....	10 »
Lecteurs :	
France et Colonies.	10.60
Union postale ....	12.50
Etranger.....	15 »

A partir du 17 Octobre pour tout le monde et s'il en reste : 15 fr. (plus le port) : France : 0.60 U.P. : 2.50 Etranger : 5. En raison des frais énormes, le tirage sera limité aux possibilités de vente.

### Toutou et Moto

Je viens de rentrer d'une balade en moto de quelques 5.000 kilomètres, avec mon fidèle compagnon de route. Je suis parti de Paris par Bâle, pour Zurich (très bonne route). Cette partie du voyage a été effectuée avec un camarade en tansad. Puis Zurich, Saint-Gall, une petite tournée dans le Tyrol, un coin d'Allemagne (Bavière) et retour à Zurich, puis Lucerne, Interlaken, Montreux et le retour en France, Evian, Thonon, puis les Alpes (route d'hiver), Cannes et la Riviera ensoleillée jusqu'à Marseille par petites étapes, Perpignan, Font-Romeu, Biarritz et enfin Panama. Ma machine est une 500 cmc., culbuteur Ariel : j'ajouterais que c'est la première fois que je fais une randonnée de ce genre. Je me rends compte maintenant que c'est bien à la portée de tous ceux qui ont une bonne machine (et il n'en manque pas) et qui veulent bien prendre la décision de partir. — GENNOT HASSAN.



Toutou Hassan

**Le Courrier du Centre nous dit :**  
UN conducteur de Citroën n'aime ni la motocyclette ni les motocyclistes, la première est pour lui une machine périlleuse. Voilà un jugement un peu bref. Que ce monsieur prenne la peine de s'informer auprès de personnes impartiales ou mieux encore qu'il daigne essayer lui-même une moto. Il constatera qu'il n'y a pas de véhicule plus stable, plus maniable, plus souple et mieux freiné. Il reproche aux trop nombreux automobilistes qui se font un point d'orgueil de ne pas se dérouter et qui, en frôlant les motocyclistes, risquent de provoquer un accrochage. L'imprudence n'est pas l'apanage des motocyclistes. Quant à la moto si bruyante qu'elle empêche son conducteur d'entendre le klaxon de la voiture qui va le doubler, c'est une pure invention. A moins que le klaxon soit aphone, le motocycliste l'entend fort bien, beaucoup

### Désirez-vous une machine propre ?

VOILA l'affaire, nous écrit celui-là : Que désirez-vous comme équipement ? sans doute, la solution la meilleure qui est préconisée par Sexé : larges planchettes caoutchoutées en forme de skis et non pas des pare-jambes enveloppants comme d'autres, des flasques tôlés qui prolongent les garde-boue, un carter en tôle raccordant les pare-jambes et prolongé sous le moteur jusqu'à l'amorce du garde-boue arrière. — THIBAUT, Rouen.

N. D. L. R. : Hé ! Hé ! Sexé fait des adeptes qu'en pensent nos lecteurs ?

### Il y a un Moto Revue Hollandais très... chic !

LECTEUR assidu de votre revue je me permets de vous demander l'hospitalité de quelques lignes, (ceci purement à titre anonyme) pour remercier M. Wuring Concessionnaire de la firme F. N. à Haarlem, Hollande.

J'arrivais le 22 août dernier vers 20 h. 30 dans cette ville laquelle était pour moi absolument inconnue : une heure se passa à chercher un hôtel ; nous étions sur le point, mon passager et moi, de coucher à la belle étoile, lorsque nous aperçûmes la vitrine d'un mécanicien détenant la marque de notre moto. J'y entrai et lui demandai de bien vouloir régler notre klaxon, malgré l'heure assez tardive et voulant nous être agréable il le fit sur le champ ; après quoi je lui demandai l'adresse d'un hôtel : comprenant la difficulté de nous expliquer l'adresse, la direction etc. de l'hôtel désiré il nous conduisit lui-même à un hôtelier et nous recommanda tout particulièrement. Le lendemain, avant de quitter Haarlem pour nous diriger vers Le Helder, je lui fis régler les soupapes, vis platines et lorsque je lui demandai ce que nous lui devions il ne voulut rien accepter. Je tiens également à ajouter que, dans ce pays, pourtant différent du nôtre, nous avons constaté qu'il nous a été réservé des égards tout à fait particuliers quant cela ne serait que les gamins, qui au vu d'une ville que nous leur montrions sur la carte, nous indiquaient de leur doigt la direction que nous avions à prendre.

Beau pays, routes magnifiques, c'est un voyage idéal ; la Hollande mérite du reste d'être visitée.

Plichon, comptable aux Distilleries « La Charentonne », Broglie.

### Quels sont les devoirs d'un Préfet

LE Préfet de l'Oise, se croyant un autocrate, dans son département, dimanches et fêtes. Sentence unique dont nos confrères, en particulier, l'Auto, ont très justement signalé et l'inopportunité et l'injustice. Toutefois, il est un point sur lequel il devient urgent de faire le point : un fonctionnaire est-il un autocrate ou non ? Un fonctionnaire, si haut placé soit-il, est un serviteur sans plus, et même soit dit sans déprécier aucunement une corporation, c'est un domestique, le valet de la collectivité : un fonctionnaire n'a pas d'initiatives osées à prendre, il n'a qu'à appliquer intégralement et intelligemment (c'est pour cela qu'il est nommé au choix) les ordres de son maître : le populo ! Or, le populo actuel veut du sport sous toutes ses formes : tennis, moto, course à pied, cheval, auto, rugby, football, natation, cyclisme, etc... Messire populo a, en conséquence, donné ordre à son serviteur appointé le Préfet, l'ordre de gérer son administration sur ces directives. Un employé ou un ouvrier qui, de lui-même, se permet des fantaisies préjudiciables à la collectivité de ses collègues, par des initiatives désastreuses, en dehors des directives données, sait à quoi il s'expose : on le remercie, et c'est normal. Donc que le Préfet de l'Oise interdise les R. N. le dimanche aux sportifs, le seul jour intéressant pour eux, c'est non seulement inique, c'est préjudiciable à la nation : c'est de l'autocratie de la part d'un fonctionnaire dont le rôle est d'appliquer les lois existantes, mais de ne pas en forger : en un mot, le Préfet de l'Oise est le serviteur appointé du peuple et non le contraire : là, est l'erreur initiale de son ordonnance. — M. ADAM.



## CALENDRIER OFFICIEL

### Octobre

- 12. Records (M. C. Alger).
- 26. Rallye du Salon (Moto-Revue). Côte de Gometz (A. C. I. F. et M. C. F.). Côte de Griffoulet (U. M. Midi).

### Le challenge du M. C. de la Seine

Le « Challenge du M. C. de la Seine » organisé par le M. C. de la Seine, le 21 septembre, a obtenu un gros succès. Disputé sur le parcours Livry, Château-Thierry, la Fère-en-Tardenois, Pierrefonds, Compiègne Senlis et Gonesse, les concurrents eurent à lutter contre le froid et la pluie qui rendirent cette course très difficile, la route étant en mauvais état sur une bonne moitié du parcours.

Les abandons furent nombreux et 29 concurrents seulement terminèrent dans les délais sur les 52 partants.

Tous les arrivants sont à féliciter et avant de passer aux résultats, remercions tous les généreux donateurs qui contribuèrent au succès de cette épreuve annuelle en la dotant de jolis et nombreux prix.

- Voici les résultats :
1. Doll, M. C. de la Seine, 24 points ; 2. Delmas, M. C. de la Seine, 68 points ; 3. Zidore, M. C. de la Seine, 114 points ; 4. Français, M. C. Lilasien, 134 points ; 5. Tassard, M. C. du XI<sup>e</sup>, 178 points ; 6. Bouyssou, F. M. C. Vincennes, 279 points ; 7. Baudry, M. C. Lilas, 320 points ; 8. Theret, M. C. Argenteuil, 475 points ; 9. Mareaud, M. C. Argenteuil, 530 points ; 10. Minier, M. C. Argenteuil, 560 points ; 11. Deherthog, M. C. XI<sup>e</sup>, 572 points ; 12. Somerlinck, M. C. XI<sup>e</sup>, 618 points ; 13. Larche, M. C. S. 653 points ; 14. Raybaume, M. C. L., 727 points ; 15. Fauchaux, M. C. S., 794 points ; 16. Abrieux, M. C. L., ; 17. Lhuillier, M. C. S. ; 18. Duclos, M. C. S. ; 19. Brimboeuf, M. C. L. ; 20. Doublet, M. C. L. ; 21. Catos, M. C. XI<sup>e</sup> ; 22. Baudouin, M. C. S. ; 23. Lecoq, M. C. XI<sup>e</sup> ; 24. Duprez, M. C. XI<sup>e</sup> ; 25. Mlle Defer, E. M. Asnières ; 26. Laurent, M. C. A. ; 27. Etiennal, M. C. XI<sup>e</sup> ; 28. Delaloi, M. C. A. ; 29. Duret, M. C. S.

## REUNION TRANSIBITE

- Mardi.** M. C. Dionysien. (2<sup>e</sup>). M. C. Villefranche (1, 2, 3, 4).
- Mercredi.** M. C. Paris-Seine (1, 2, 3, 4). M. C. Aubagne (1, 2, 3, 4). Belleville M. C. (1, 2, 3, 4). Camping C. de Fr. (1, 2, 3, 4). Pingouins du XV (1, 2, 3, 4). M. C. Aubervilliers (1). M. C. Stains (2).
- Judi.** Hirondelles M. C. (1, 3). Scolaires M. C. (1, 2, 3, 4). M. C. Dionysien (1, 3). U. M. Forez. (1, 2, 3, 4). M. A. Ardennais (1).
- Vendredi.** M. C. Seine (1, 2, 3, 4). M. C. Manola (1, 2, 3, 4). M. C. Billancourt-Boulogne (1). M. C. Clichy (1, 2, 3, 4). AMA Transports (1, 2, 3, 4).

## CALENDRIER OFFICIEL

### Octobre

- 12 Brissac-Gennes (U. M. Anjou). Vichy (M. C. Moulins).
- 19 Rallye Paper (Sp. A. M. Lyon).
- 26 Rallye du Salon (Moto-Revue). Sortie sur Gometz (M. C. Montrouge).

Classement pour le « Challenge du M. C. de la Seine »

- 1. M. C. de la Seine, 6 points ; 2. M. C. Lilasien, 19 points ; 3. M. C. du XI<sup>e</sup>, 28 points ; 4. M. C. d'Argenteuil, 45 points. Non classés F. M. C. Vincennes et E. M. Asnières.

### Fête annuelle

La 1<sup>re</sup> section du M. C. St-Denis à Pantin, a organisé, le 14 septembre, sa fête annuelle, qui, malgré le mauvais temps, a eu plein succès. A 7 h. 30 eut lieu le départ du Rallyé contreavention sur un parcours de 83 km. 500.

- 1. Gras, 500 cmc., Paris (17<sup>e</sup>) ; 2. Ramon, 350 cmc., Montrouge ; 3. Landais, 350 cmc., Clichy ; 4. Fouache, side 500 cmc., Paris (18<sup>e</sup>) ; 5. Jallat, side 250 cmc., Clichy ; 6. Puch, 350 cmc., Montrouge ; 7. Lavordes, 250 cmc., Pantin ; 8. Zénaro, 350 cmc., Montrouge ; 9. Delaval, 350 cmc., Pantin ; 10. Belzer, 250 cmc., Paris (18<sup>e</sup>) ; 11. Bacquéville, 350 cmc., Montrouge ; 12. Roussey, 350 cmc., Montrouge ; 13. Faghino, 350 cmc., Pantin ; 14. Camus, 350 cmc., Noisy-le-Sec ; 15. Jeannot, 350 cmc., Clichy ; 16. Lepage, 350 cmc., Noisy-le-Sec ; 17. Dubois, Cycle 350 cmc., Paris (17<sup>e</sup>) etc.

L'après-midi, à 1 h. 30, eut lieu un gymkhana Malgré la pluie, les concurrents et spectateurs furent nombreux. Résultat des différentes épreuves du gymkhana : Ramon, Gras, Richer, Pope, Decroise, Zénaro.

Le soir eut lieu la distribution des Prix.

### Moto Club de Sèvres

Le M. C. de Sèvres a fait disputer, le 21 septembre, son épreuve annuelle sur 4 heures sans distinction de cylindrées.

- 1. Bénard (M. C. Corbeil), 60 points ; 2. Bourquin (M. C. Corbeil), 120 points ; 3. Cavé (indépendant), 121 points ; 4. Bouray, 180 points ; 5. Laboureur (premier du M. C.), 300 points ; 6. Bouvet, 300 points ; 7. Binet, 300 points ; 8. Lengagne, 360 points ; 9. Gasseli, etc...

### Le Rallye de l'A.A. Lunéville

L. A. A. Lunévilleuse a obtenu gros succès dans son rallye Régularité du 21 septembre. Voici les résultats :

- 175 cmc. — 1. Neybourg (M. T. N.) ; 2. Cuny ; 3. Mme Crémone (M. C. Moselle), 250 cmc. — 1. Thovenot (A. M. L.) ; 2. Gaspart (A. M. L.) ; 3. Harny (O. M. L.), 350 cmc. — 1. Schenk (A. M. L.) ; 2. Hamel (A. M. L.) ; 3. Bouil (M. T. N.) ; 4. Fuhr (M. C. M.) ; 5. Dusapin (M. C. M.), 500 cmc. — 1. Grégoire (M. C. L.) ; 2. Nizet (A. M. L.) ; 3. Boulard (M. C. M.) ; 4. Simonin (A. M. L.) ; 5. Pierron (M. C. V.) ; 6. Ewald (M. C. M.) ; 7. Martin (M. C. M.) ; 8. Barthélémy (M. C. M.) ; 9. Leprince (A. M. L.).

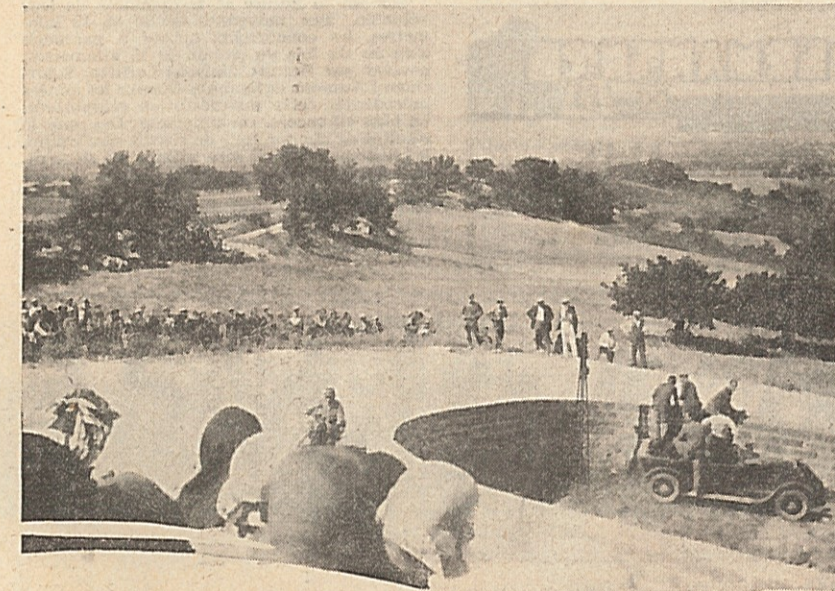
### Classement du Challenge

- 1. Amicale Motocycliste Lunévilleuse ; 2. Moto Touriste Nancéien ; 3. Moto Club de la Moselle ; 4. Moto Club Varangéville. En résumé belle journée sportive, bonne organisation de la part de l'A. M. L.



### PARISIENS

Au Salon de l'Auto. Grands Prix de France (Montlhéry). M. C. F. Championnat Indépendants. Sortie Montlhéry (M. C. Montrouge). Six Heures d'Argenteuil (M. C. Argenteuil).



Après la course du Mont-Ventoux : un virage assez corsé !

**Circuit de régularité de Saumur**

Le premier circuit de régularité organisé le 21 septembre par l'U. M. Saumuroise a obtenu un franc succès. La première place du classement général revint à un Saumurois, M. Anne, de Bagneux, qui ne fut pénalisé qu'à l'arrivée pour quelques secondes de retard. La 2<sup>e</sup> place fut partagée par MM. Leroy, Langlois et Daffix de Saumur chacun avec 10 points de pénalisation, puis viennent ensuite MM. Triollet, Lievre, Bourgeois d'Angers, Gagneux, Sicard, Honorez, de Saumur, etc. Le classement par catégorie vit la victoire de M. Anne de Saumur en 350 cmc. et Leroy de Saumur en 250 cmc. Pour le challenge mis en compétition, l'Union Motocycliste Saumuroise enlève la première place avec 15 points, l'Union Motocycliste Angevine se classe 2<sup>e</sup> avec 40 points et Poitiers, malchanceux, totalisa 91 points. Félicitons MM. Gilbert Amy et Prudhommeau, Président et Vice-Président de l'Union Motocycliste Saumuroise qui organisèrent splendidement cette manifestation et MM. Anne, Leroy, Langlois, Daffix, Gagneux, Sicard, Honorez, Lemerrier, Fournier, Meunier et Jobert.

**Un peu d'histoire**

L'A. M. Argenteuillaise fait dimanche prochain, 5 octobre, sa sortie mensuelle officielle. But : Gisors, visite à fond du Château historique, des souterrains, oubliettes, etc. Départ au siège, place de la Gare, Argenteuil, à 8 heures.

**Après le Grand Prix Dyonisien**

Le 28 septembre s'est déroulé le Grand Prix du M. C. de Saint-Denis sur 324 kilomètres. Après les mauvais jours précédents, le Club sympathique de Saint-Denis qui l'organisa avec le concours de *Moto Revue* a rencontré un soleil de printemps. Aussi, sur les 55 engagés 48 prirent le départ du Siège et arrivèrent à 41 à Sarcelles. La coupe-challenge de *Moto Revue* a été gagnée par le M. C. de Saint-Denis avec Baloché et Moreau. La coupe Sigmund Record, revient au M.C. de Clchy, section du M. C. Dyonisien.

1. Baloché (500 cmc. New-Motocycle); 2. Bredel (350 cmc. Monet-Goyon); 3. Melletal (350 cmc. F. N.); 4. Landais (350 cmc. Terrot); 5. Camut (350 cmc. F. N.); 6. Moreau (500 cmc. Automoto); 7. Robichon (500 cmc. Dollar); 8. Sabran (350 cmc. Styls'on); 9. Sangouard (350 cmc. Terrot); 10. Duhaupas (250 cmc. Dresch); 11. Lipchinski (500 cmc. Utilia); 12. Jallat (250 cmc. Motobécane); 13. Lebel (350 cmc. Terrot); 14. Procédès (500 cmc. sidecar F. N.); 15. Chevallier (350 cmc. Rhonyx); 16. Faghino (350 cmc. Alcyon); 17. Jolly (350 cmc. sidecar Utilia); 18. Dellos (250 cmc. Terrot); 19. Légobacques (250 cmc. Magnat-Debon); 20. Roussey (350 cmc. Dollar); 21. Bordet (350 cmc. X...); 22. Pendikiau (350 cmc. Dollar); 23. Léger (350 cmc. Terrot); 24. Barnier (350 cmc. Monet-Goyon); 25. Perrot (500 cmc. Auréole); 26. Paris (350 cmc. Terrot); 27. Handucoeur (350 cmc. Peugeot); 28. Charrier (350 cmc. Austral); 29. Schlachter (350 cmc. Dé-Dé); 30. Richer (350 cmc. Griffon); 31. Piot (350 cmc. Dresch); 32. Lequeux (350 cmc. Motobécane); 33. Gros (500 cmc. side Soher); 34. Stojanoski (250 cmc. Dresch); 35. Chaudy (250 cmc. Motocofort); 36. Turbeaux (350 cmc. F. N.); 37. Riva (350 cmc. Monet-Goyon); 38. Laouennan (500 cmc. Utilia); 39. Fournival (500 cmc. X...); 40. Couleau (250 cmc. Utilia); 41. Wiersmuller (500 cmc. Triumph); 42. Cardon (500 cmc. Dresch); 43. Millet (350 cmc. Rhonyx); 44. Beltzer (250 cmc. Rochester).

**La plus grande vitesse à moto**

Le record du monde de vitesse en moto vient d'être repris à B. Wright, par Henné, sur 750 cmc. B. M. W., avec la moyenne horaire de 221 km. 539 sur le kilomètre lancé.

Tout comme Wright, Henné a fait usage de l'huile Castrol et c'est la une nouvelle occasion de constater que l'huile Castrol, qui a à son actif les records du monde de la plus grande vitesse en auto, en moto, en avion et en canot monomoteur, ouvre véritablement la voie au progrès, les plus hardies conceptions mécaniques pouvant être réalisées sans crainte d'une défaillance du lubrifiant dans sa qualité. A condition bien entendu d'utiliser Castrol, ce que n'ont pas manqué de faire les grands pilotes et recordmen pour réussir dans leurs tentatives.

**Au Moto-Club de Villeurbanne**

Demain aura lieu le rallye de fin d'année organisé par le M. C. de Villeurbanne à Lyon. Ce rallye a lieu sous la forme Rallye-paper, et est offert aux automobilistes et aux motocyclistes. Le départ aura lieu au siège, 2, route de Crémieu à 8 heures précises. Les concurrents gagneront l'Hôtel de l'Isère à Pont-de-Cherry où sera indiqué le point de départ du rallye (départ à 9 heures) Cette épreuve est dotée de nombreux prix. Au vainqueur un chronographe tachymètre. Les inscriptions seront reçues au siège, aux réunions du 25 septembre ou 2 octobre à partir de 20 heures. Les adhésions pour le banquet seront reçues par lettre à la Permanence du Secrétariat, 41, rue de la Bourse, à Lyon, le 2 octobre, dernier délai. Les non-inscrits à cette date ne pourront prendre part au banquet. Un pressant appel est fait auprès des sociétaires pour qu'ils viennent nombreux. A 12 h. 30, à l'Auberge Savoyarde, Les Grottes de la Balme, concurrents et amis sportifs se réuniront à un déjeuner amical, avec menu excellent.

**A. l'A. M. de Dijon**

Cette année comme la précédente le public Chalonnais (sur-Saône) s'est rendu en foule au vélodrome où l'A. M. Dijonnaise avait organisé une réunion motocycliste. Le programme établi par MM. Singer et Huguénet fut tout à leur honneur et l'organisation en fut parfaite. On put admirer le remarquable sang-froid des Caramella et Schneider en un match de vitesse gagné par ce dernier; puis un match poursuite très intéressant entre Jackie et Prost qui furent très applaudis. Gymkhana et Moto-ball ont terminé agréablement la réunion qui finit assez tard et le public s'est retiré enchanté se donnant rendez-vous pour la prochaine. N'oublions pas de dire que l'A. M. D. est très prise à Chalons-sur-Saône et qu'elle y retournera sous peu, elle y a d'ailleurs un accueil plus que sympathique.

**PERMANENCE**

M. C. France. — 8 à 18 h.  
Hirondelles M. C. — 14 à 21 h.  
M. C. Aubagne. — 14 à 18 h.  
A. Cyclocar C. de F. — 8 à 18 h.  
U. M. Foz. — 14 à 19 h.  
M. C. Aubergne. — 18 à 20 h.

**Au M. C. de Sens**

Le dimanche 28 septembre 1930, 15 membres firent une promenade dans la Vallée de Chevreuse par un temps radieux. Il est donné rendez-vous pour demain 5 octobre à tous les membres du M. C. P. S., à l'Autodrome de Montlhéry, afin d'encourager l'Equipe du Club candidate au championnat de France Interclubs.

**Staub, Champion de France**

STAUB, champion de France, nous fait savoir qu'il peut dès aujourd'hui livrer ses 350 cmc., seulement, en latérales et en culbuteurs, Staub J. A. P. Rappelons que Cheret a battu les records du monde en bloc-moteur 350 cmc. Staub J. A. P., et c'est avec le bloc moteur 500 cmc. Staub-Staub qu'il a gagné le Championnat de France.

**Une belle saison sportive**

DEPUIS bien des années, le carburateur Amac nous a habitués à un palmarès aussi chargé que brillant. La saison sportive 1930, qui touche à sa fin, nous fait constater que le carburateur Amac, roi incontesté dans le monde de la moto, a encore triomphé partout et dans tous les genres d'épreuves. D'une liste beaucoup trop longue à publier ici nous détachons : pour la France, les Grand-Prix de l'U. -M. F., le Bol d'Or et les Championnats de France et, pour l'Etranger, les Grands Prix d'Europe, d'Allemagne, d'Autriche, de Hollande, d'Italie et de Suède, ainsi que les « Tourist Trophy » d'Angleterre, d'Autriche, de Hongrie, d'Italie et du Sud-Afrique. Ajoutons enfin que, pour terminer brillamment cette saison 1930, c'est encore le carburateur Amac qui triomphe avec le record du monde de vitesse en moto de Henné (sur B. M. W. 750 cmc.) qui réalisa le kilomètre lancé à 221 km. 539 de moyenne, record précédemment détenu par S. Wright (sur O.E.C. Temple 1000 cmc.)... avec un carburateur Amac également.

De tels succès sportifs, chaque année renouvelés, montrent mieux que tous commentaires la haute valeur du carburateur Amac.

**Les Six-Heures d'Argenteuil**

C'est demain dimanche, 5 octobre, qu'ont lieu les Six-Heures d'Argenteuil. Le départ sera donné à partir de 8 heures. Route de Samois; très vraisemblablement l'horaire sera respecté et l'on peut prévoir la fin de l'épreuve pour 14 h. 30. Le 28 septembre, un permanent était arrivé à notre siège; les visites furent très nombreuses. Parmi les clubs : les Lilas, la Seine, le XI<sup>e</sup>, Enghien, Saint-Gratien, Charenton, etc. (environ 60 engagés, chiffre qu'il sera très difficile de dépasser. La distribution des prix aura lieu à notre siège, à 17 heures).

Cette épreuve est organisée par le Moto Club d'Argenteuil.

Suivant la nature et la cylindrée de leur véhicule, aux moyennes de 36 et 45 kilomètres, les concurrents auront à parcourir cinq ou six fois un circuit de 45 kilomètres, passant par Bezons, Maisons-Laffitte, Saint-Ouen-l'Aumône et Saunoy. Comme les années précédentes cette manifestation remportera, un bien vif succès, certainement. Dès que le résultat de chaque tour de circuit sera connu, le classement établi sera affiché au siège du M. C. A. Toutefois, le classement du dernier tour ne pourra être définitif que lorsque le pointage, qui n'aura lieu qu'à l'issue de l'épreuve, aura été effectué. Les plus heureux concurrents se verront attribuer de très jolis prix.



**La Ligue Nationale Motoriste**

**sera active, cet hiver**

**Courrier de nos Ligueurs**

**Garagiste obligeant**

Je me fais un plaisir de vous signaler l'amabilité de M. Bettembourg, agent de Citroën, à Nérac (Lot-et-Garonne).

En difficultés avec mon pont-arrière et pressé de rejoindre mon poste au plus tôt, M. Bettembourg n'a pas hésité, manquant de pièces, pour effectuer la réparation, à se démunir de celles qui me manquaient en les prenant sur sa propre voiture.

S'il vous est possible de la signaler sur votre rubrique de Maisons recommandées, je vous en remercie à l'avance.

LERFET, à Montgeron.

**Adhère à la L. N. M.**

Je suis propriétaire d'un hôtel à Lourdes. Couramment, je vois passer devant mon hôtel, en face de la Poste (route de Tarbes, à Argelès et Bagnères), de nombreux motocyclistes.

Par mon frère, qui roule à moto depuis dix ans de Nice à Biarritz, je sais la difficulté qu'un motocycliste et son « barda » trouvent à l'entrée de maints hôtels.

Personnellement, je serais tout disposé à me créer une clientèle de motocyclistes, et plusieurs

**Les bonnes Adresses**



LES maisons ci-dessous font partie de notre Ligue, possèdent notre panonceau tricolore et nous accordent divers avantages.  
Antibes. — Mécanicien : Chiappello, 1, bd Aguilon, Terrot +.  
Rouillé. — Rest. av. ch. : Hôtel du Cheval Blanc, route Nationale +.  
Les Echelles (Savoie). — Rest. av. ch. : Hôtel du Centre, route de Lyon +.



Sur les falaises de la Manche, en verte Normandie

de ceux que j'ai reçus par hasard, ont insisté pour que je fasse de la publicité auprès des différents clubs.

J'ai pensé que votre administration était à même de me fournir ce renseignement précieux : les adresses d'un certain nombre de clubs ou associations abonnés à votre Revue.

Au Select Hotel, la motocyclette n'est pas considérée comme une parente pauvre de la 6 cylindres.

CORTAY aîné, Select Hôtel, face la Poste, à Lourdes.

**MOTOCYCLISTES**

A votre retour de vacances, il vous reste quelque chose à faire : l'envoi des bonnes adresses rencontrées à *Moto-Revue*.

Elles serviront l'an prochain à vos camarades.

Vous me rendriez grand service et, j'ose ajouter, service aussi aux motocyclistes qui préféreraient trouver un visage souriant et l'offre gratuite d'une chambre pour se débarbouiller, d'une serviette, d'un savon et d'une brosse, plutôt que l'air courroucé et révolté du préposé à la recep-

tion d'un grand hôtel de B... qui, voyant mon frère s'encadrer dans la porte de son bureau, lunettes relevées, un bidon à droite, des jumelles à gauche et de vastes pantalons à sous-pieds (assez poussiéreux, il faut l'avouer), qui lui cria avant de savoir ce qu'il désirait : « Pas de chambre, Monsieur ! »

Au Select Hotel, la motocyclette n'est pas considérée comme une parente pauvre de la 6 cylindres.

CORTAY aîné, Select Hôtel, face la Poste, à Lourdes.

Un des principaux buts de notre Ligue est de rechercher les restaurants et hôtels où le motocycliste est reçu cordialement et où il trouve le bon gîte et la bonne chère à des prix raisonnables.

Les maisons qui nous sont signalées comme remplissant ces conditions ou celles qui s'y engagent sont publiées dans *Moto Revue*, et ainsi sont portées à la connaissance d'une grande partie de la clientèle motocycliste.

- Blois. — Rest. av. ch. : Hôtel des Voyageurs, 25, rue Saint-Hubin +.  
Le Goulet (Eure). — Rest. av. ch. : Hôtel de la Gare +.  
Lomener (Morbihan). — Rest. av. ch. : Hôtel du Bod Shaü.  
Caen. — Hôtel : Nouvel Hôtel, place de la Préfecture +.  
Fougères. — Rest. av. ch. : Hôtel des Voyageurs, 10, place Gambetta +.  
Ploumanach. — Rest. av. ch. : Hôtel de Ploumanach et du Phare +.  
Montfort-sur-Meu. — Rest. av. ch. : Hôtel du Lion d'Or, place du Tribunal +.  
Les Essarts (Seine-Inf.). — Rest. av. ch. : Hostellerie du Grand Saint Hubert +.  
Sigeac (Aude). — Rest. av. ch. : Hostellerie Coudere, 2 et 4, place du Commerce.  
Pont-du-Gard, par Remoulins (Gard). — Rest. av. ch. : Hôtel du Pont du Gard +.  
Saint-Pé-de-Bigorre (Htes-Pyr.). — Rest. av. ch. : Hôtel de la Paix +.  
Grandvilliers (Oise). — Rest. av. ch. : Café du Progrès, rue de Beauvais +.  
Mantes-Gassicourt (S.-et-O.). — 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 Messie +.  
Chateaufort (Loiret). — Rest. av. ch. : Hôtel du Sauvage.  
Remoulins (Gard). — Rest. av. ch. : Hôtel du Nord, avenue de la Gare +.  
Verrières-le-Buisson (S.-et-O.). — Restaurant Véron, place de l'Église.

**D'AUTRES BONNES ADRESSES RÉGION OUEST**

- Saint-Pol-de-Léon. — Rest. av. ch. : Hôtel Central, 10, Grande-Place +.  
Thiberville. — Rest. av. ch. : Mme Veuve Durville, route de Lieureys (M. Barré).  
Trappes. — Restaurant : Beaujeu, 40, rue Jean-Jame (M. Duday à Cachan).  
Varades (L.-Inf.). — Rest. av. ch. : Hôtel du Lion d'or (M. Tabareau à Ozoir).  
Verneuil. — Mécanicien : Martin (M. Bougon à Fleury).

**RÉGION MIDI**

- Bordeaux. — Joaillier : Binet, 97, rue Ste-Catherine 10 %.



Une sortie Monet-Goyon à Marseille, le 21 septembre : M. M. Clément et Emery, agents de Monet et Goyon à Marseille, ont organisé une sortie Monet et Goyon-reussie.

PRIME HEBDOMADAIRE N° 102 DU SAMEDI 4 OCTOBRE 1930

**LA TROUSSE DE CLÉS "ANTAR"**

DES ÉTABLISSEMENTS "AMO"

DIX PAS DIFFÉRENTS EN CLÉ PLATE DE 5 à 14<sup>mm</sup>

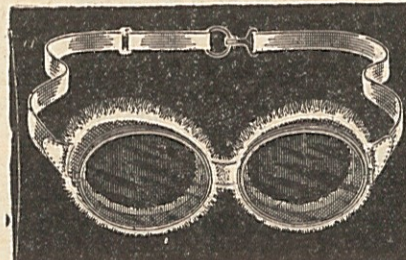
En un seul bloc et en étui; indispensable à tout Motocycliste

**VALEUR : 13 fr.** L. N. M. : 7 fr.

ABONNÉS. ... 8 fr. — NON ABONNÉS.. 12 fr.

(Franco poste en sus : 2 fr.)





SI VOUS TENEZ A VOS YEUX...!

PORTEZ LES VERRES

**TRIPLIX**

Consortium Général d'Optique, 58, Rue Meslay, PARIS - Tél. : Archives 55-77

mod. 1926, peu roulé, s'adresser l'après-midi à Plessis, 44, rue Saint-Dominique, Paris (7<sup>e</sup>).  
**Disponible** de suite, chez William, agent exclusif pour Saint-Denis de Terrot, Dollar, Monet-Goyon, Gillet, Herstal, New Map; Motobecane Koehler, New-Motor, Rhonyx Majestic, O. S.A., stock Amac Castrol, X. L. 10 fr. le litre Ricin, 10 fr. Ricinée 12,50 William, 2, rue Dezobry, Saint-Denis (Seine).

**Panther**, 500 cmc, culb., t.-nve, cédée à 5.500 fr. s'adres. le soir de 6 à 9 hres et dim. tte la journ. Pegis, 17, rue Voltaire, Puteaux (Seine).

**2 machines** spéc. Peugeot, a. c. t. et Blackburne très rapide, les deux bon état, bas prix ese achat voiture 109, rue Béranget, Châtillon-sous-Bagneux (Seine).

**Sarolea**, 350 cmc., soup. lat., bien équip. à laisser 2.200 fr. s'adres. le soir après 7 heures, sam. apr.-midi, et dim., 1, rue Paul-Bert Suresnes (Seine).

**Sarolea**, 500, 2 tubes s-s., gar. ét. neuf, Debailly, 23, rue Damrémont, Paris.

**Soyer** la reine des motos, 250 cmc, 2 tps, graiss. ind. compt. gr. magond. bon état marche. 2.000. compt. s'adres. Cycles Girard, Montdidier (Somme).

**Terrot**, 350 cmc., Chater Léa machine vite, 130 km., boîte Burmann. 5.000 fr. T. L. J., 6 h.30, à 8 h. 30, J. Gardou, 104, rue Turenne (3<sup>e</sup>).

**Agence**, motos plusieurs grandes marques sur artère principale, import. ville Est, bail, 12 ans, loyer modéré, aff. 400.000 poste essence à céder ese santé, 80.000 fr. Robin, 28, av. Suffren, Paris.

**Moto**, 4 CV., écl. électr., t-sad, rep. pieds sacoches cav. rétrov., peu roulé état neuf, essais a vol. 2.000 fr. Calle, 11, place Préfecture, La Rochelle (Ch.-Inf.).

**Chez le roi de la moto**, Pierre, 2 et 4, rue Ch.-Renouvier, Paris (20<sup>e</sup>). Peugeot, type P. 105. 4.000 F. N., 350, Type Sahara. 4.200, Jack Sport 250 Aubier et Dubbe 4 m.; garantie gagnante Paris-Pyrénées, 4.200 fr. Magnat-Debon, 350, later., 2.000 fr. Terrot, 350 cmc., later., 2.000. Terrot, 350 later. 2.300. Terrot 250, 2 Tps, 1.000.

**Un lot de Dresch**, 175 cmc, ch. ch., mod. 1928, très bon état ese départ étranger. 1.150 fr., Pyreire, 6, rue Boyer, Paris (20<sup>e</sup>).

**LE SILENTÉCHAPPEMENT**  
 (BREVETÉ DÉPOSÉ)  
**Le seul... donnant à volonté... l'échappement libre ou le silencieux... sans freiner le Moteur.**  
 EN TOLE D'ACIER FINEMENT NICKELÉ

Monté avec chicanes à l'intérieur. Se fait tous diamètres. Stock 30, 35, 40, 45, 50, 55 cm. Indiquer à la commande, dia. ext. du tuyau d'échap. et le côté (sens de la marche). L'Appareil complet : 30 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. par pontet. 90 fr.

**Tout pour Moto**  
 9, Quai Jules-Courmont - LYON  
 - Envoi gratuitement son Catalogue 1930 : 72 pages, encyclopédie des Accessoires Motos.

**TRI-MOTEUR GALLAND**  
 Tri-moteur GALLAND charge utile 400 kg  
 Moteur JAP, 500 cmc, Boite vitesse BURMAN 3 vitesses, frein sur les 3 roues, Moyeu AR amovible, Pneus Michelin 700  
 Le plus économique, Le mieux conçu  
 16, rue Chauvelot, PARIS (15<sup>e</sup>) Ag. demandés

**SANS DÉMONTAGE PLUS de CABLES cassés ou grippés grâce au Graisseur**  
**ERKATE**  
 Edmond KAHN  
 9, rue Béliador  
 PARIS (17<sup>e</sup>)

**SIDE-CAR**  
 CARROSSERIES EN TOUS GENRES  
 CHASSIS-CAPOTES-PARE-BRISE  
**Fernand RICHARD**  
 139, Av. d'Italie, Paris, 13<sup>e</sup>, T. : Gob. 25-00  
 Envoi du Catalogue contre 0 fr. 50

**700 fr.**  
 — A LA LIVRAISON —  
**POUR TOUS MODELES ET AU PRIX DU COMPTANT**  
**AUTOMOTO-PEUGEOT**  
 AGENCE : 178, Route de la Révolte  
 — LEVALLOIS —

**Norton**, 500 cmc., spéc. à vend. ou échanger contre moto plus faible à culb. ou voiture sport, s'adres. Marvey, 11, rue François-Guibert, Paris (15<sup>e</sup>).

**Un lot de Dresch**, éclair. par batterie à 1.500 fr., pièce, Pierre, 2 et 4, rue Charles-Renouvier (20<sup>e</sup>).

**Peugeot**, 250 cmc, état neuf, bloc-moteur, éclair. électr., 3 Cours Marigny Vincennes.

**Terrot**, 250 cmc, soup. latér., sport, 85 km. h. mod. 29, réserv. en selle, parf. état, avec t-sad, pare jambes 3.100, le soir après 8 h., dimanche matin. Duminil, 64, avenue Alphand-Saint-Mandé (Seine).

**Le roi de la moto**, Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20<sup>e</sup>). Tél. Rog. : 07-67, achète toutes les motos, mais de modèles récents seulement.

**S. Jap**, 1.000 cmc., état neuf, écl. Soubitez, 2 Ph. compt. 5 lit. aux 100 km., pneu 11 x 45, bas prix à 8 heures. Marcel Houie, 43, rue Escudier, Boulogne-sur-Seine.

**Moto**, 6 CV., ent. équip. montre compt. klax. t-sad, éclair. électr. compl. mod. 1930 a vend. ese maladie. 2.500 Fr., voir Gerbeaux, 22, rue Folie-Méricourt, Paris.

**Automoto** nve 2 HP. 1.500 fr. Jap 250 cmc. Lejeune, à Pierrelonds (Oise).

**B. M. W.** 750 cmc., R. II, dern. mod., cadre en tôle, équip. Bosch, compt. disponible en magasin. Reprend en compte. Barre, 123, av. Foch, Saint-Maur.

**Dollar** 350, cardan culb., parf. état, prix int., avril 1930. Pérard, 12, pl. Aligre, Paris.

**Occasion** avant Salon avec 1.500 Styl'son black, 350 cmc. culb. 1930, Ravat, Zurich 350 cmc., 2 tub., culb., 1930, Motoconfort lat. équip., Peugeot P. 110 équip. 178, route de la Révolte, Levallois.

**Dresch** 350 cmc., roulé 1.800, Soubitez luxe, 2.900 fr., Thomas, 10, rue Rouget-de-l'Isle, Clichy, 2 minutes porte.

**F. N.** 500 cmc., M. 67 B., écl. Maglum, tsad acc. 4.800 fr. Bourdier, 9, avenue Pierre-I<sup>er</sup>-de-Serbie, Paris.

**Occasion** 350 cmc., culb. Jap 1930, liquidée à 1.500 fr. fac. Mme Georges, 71, r. Dulong (17<sup>e</sup>).

**F. N.** 350 cmc., M. 70, 2.900 fr., parf. état, avec 500 fr. comptant, le solde en 12 ou 18 mois, 10 motos 2 et 3 et 4 CV, ch.-ch. de 800 à 2.500 fr., avec 500 fr. compt., le solde avec 12 à 18 mois de crédit. Barre, 123, avenue Foch,

Saint-Maur. Acheteurs très solvables seulement.  
**Gillet-Herstal** 350 cmc., écl. électr., tsad, état neuf, r. 6.000 km. Lamour, 53, r. Desrenaudes. Tél. : Wag. 74-18.

**Gnome-Rhône** 5 CV, D. 3, état parf., pneus et chambres neufs, écl. électr., tsad, compt., nomb. acces., roulé 6.000 km., prêt à prendre la route, à vendre de suite, opération. 4.500 fr. Binet, 97, r. Ste-Catherine, Bordeaux (Gironde).

**F.N. TERROT**  
**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<sup>e</sup>)**  
 (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**

**Manteaux en Cuir**  
 pour Moto, ferm. "Eclair" 345  
 Blousons en cuir et en tissu, Serre-Têtes - Gants - Culottes  
 — Expéditions en Province —  
 13, Fg du Temple (Mét. République)

**POUR B.S.A TRIUMPH**  
 DALBIAC, 1, Rue des JARDINS S-PAUL PARIS

**AGENCE BRIQUET FN**  
 SPÉCIALISTE RÉPARATIONS  
 11, Quai d'Anjou - Paris (4<sup>e</sup>)

**ULTIMA**  
 GILLET-HERSTAL - STYL'SON  
 et toutes les Marques à des conditions introuvables ailleurs  
**BARRÉ** 123, Boul. National à St-MAUR (Seine)

**LES CYLINDRES DE MOTOS RAYÉS**  
 sont réparés d'une façon définitive par le **PROCÉDÉ SPÉCIAL BARIMAR**  
 sans changer ni piston, ni segment.  
 Envoyer le cylindre et joindre le piston.  
 Établissements BARIMAR, 48, Rue d'Alsace -- CLICHY (Seine)

**Motoconfort** 2 tps, 350 cmc., 4 CV. 1.600 fr., révis., ét. neuf, A. B. C., 2 cyl., 4 vit., 6 CV, révis., ét. neuf. 1.850 fr. Toupet, 133, quai de la Gare.

**Motoconfort** B. M. A. neuve. 900 fr. Henry, 285, bd St-Denis, Courbevoie (Seine).

**Motoconfort** 350 cmc., état neuf, pr. 1.300 fr. Rabet, 10, rue Rouget-de-l'Isle, Clichy, 2 min. porte.

**Motoconfort** 350 cmc., Jap, dern. Mod., écl. électr., neuve. 3.200 fr. Henry, 285, bd St-Denis, Courbevoie.

**Splendide Norton** 500 cmc., culb., grands réservoirs, graiss. Dry, Sump batterie, phares Bosch, équip., essais à vol. 4.800 fr. Roger Loyer, 51, avenue de la Grande-Armée, Paris.

**San Sou Pap** 350 cmc., comme neuve, montre, compt., tsad, équip. électr., klax. 4.200 fr. ou échange. Gaston, 88, rue de l'Aigle, La Garenne (Seine).

**Soyer** 250 cmc., 3 HP 1/2, écl. électr., 2 pn recharge et outill. t. b. état. 2.000 fr. ou éch. e. side à dr. bipl. même pr. Chauvel, 52, bd Haussmann, Paris.

**Terrot** 250 cmc. 1928, bon état, éclair., tsad. 1.800 fr. Motobecane fin 1929, 250 cmc., éclair. électr., parf. état. 2.500 fr., visible t. l. j. H. Pétre, 24, rue Châtenay, Antony (Seine).

**Part, vend Terrot** 350 cmc., lat., peu roulé, ecl. électr., tsad, compt., vitesse. Cse départ régiment. 3.500 fr. Colas, 8, rue Jean-Goujon, Paris.

**Chez vous**, notre service démonstration présentera sans qu'il soit engagement de votre part, les modèles 1931, motos Peugeot, Automoto, vendues avec le 1<sup>er</sup> versement de votre choix, sans intérêt. 178, route de la Révolte, Levallois.

**Pour** 500 fr., vous pourrez avoir une 350 cmc., 4 tps, dernier modèle, à l'agence de Courbevoie. 285, bd Saint-Denis. Demander conditions.

**Terrot** 250 cmc., 2 tps, 1926, ch.-ch., cour., b. fonct., gar., écl. Novi, 100 b., compt., siège ar., march., p.-jambes, courr., rech., n. acc. 2.500 fr. 21, r. Armand-Carrel, à Aulnay-sous-Bois (Seine).

**Gillet-Herstal**, motocyclistes, voyez la 500, compétition surbais,

1931, chez Rémy, agent, 21, rue Tlemcen, Paris (XX<sup>e</sup>). Terrot 500 cmc., Jap, origine 30, écl. Marchal. 2 tubes. 4.250 fr. B. M. W., 500 Sport. 8.000 fr., solde. Styl'son 350 cmc., 2 tubes. Blackburne sept. 30. Motoconfort 350 cmc., bloc., neuve, prix imbattable, échanges, reprises, toujours 50, occasions 29 et 30. Disponibles.

**2 affaires** exceptionnelles. Motoconfort 308 cmc., avec sup. side, sport, 80 km.-heure. 2.500. Cse maladie, assu. payée. Automoto, 175 cmc., com. neuve. 700 fr., voir l'Expert Lannois spécial, 212, r. Belleville, Paris. Très pressé.

**2 blocs-moteurs**, Chaise, 500 cmc., chaîne et cardan neuf. 2.000 fr. et 2.200. Paire roues moyen, cardan, 27 x 4, 950 fr. Gaston, 88, rue de l'Aigle, La Garenne (Seine).

**B. S. A.**, très bon état, avec ou sans side, toute équip. Prix à débattre. Armela, 34, rue des Villegranges, Les Lilas (Seine). T. L. j., à part. 18 heures.

**René-Gillet** 750 cmc., peu roulé, tsad, guidon sport, très bon état. 3.500 fr. net, à visiter tte la journée. 30, avenue Foch, Cormeilles-en-Parisis.

**CYCLECARS ET VOITURETTES**  
 Cond. int. mod. Amilear, 4 pl., carros., souple surb., équipement grand luxe, reprend. en échange cabriolet 2 pl. Rosengart ou autre. Chenel, 178, rte de la Révolte, Levallois (Seine).

**Amilcar** bordino CV, 6 HP, éclair. démar., électr., parf. état. 6.700 fr. Bourdin, 26, rue Frémicourt (15<sup>e</sup>).

**Citroën** 5 CV, parf. état, essais tous parcoures. 4.800 fr. Bécognée, 14, rue du 4-Septembre, Rueil (Seine-et-Oise).

**Amilcar** Sport, type C. G. S., frein sur les 4 roues très bien équip., état génér. parf., prix 10.000 fr. Chassin, 81, rue de Ville-neuve, Alfortville (Seine).

**Bugatti** 2 L., torp., sport., 4 pl., entières. révis., reprend voiture moins vite. Robert, 108, r. Anatole-France, Levallois (Seine).

**Citroën** 5 CV, torp. parf. état ou éch. e. moto 350 ou 500 cmc. Rabet, 10, rue Rouget-de-l'Isle, Clichy. 2 minutes porte.

**Darmont-Morgan** à eau, moteur-neuf, recouvert carros. spéc., unique pour connaisseur. Lagoutte, 4, r. Belgrand, Paris.  
**Dunet** 350 cmc., culb., type Monthéry, éclair. électr., compt., machine étalage, absolument neuve. 6.500 fr. Sandford, 72, avenue des Ternes, Paris.

**STAUB**  
 BOITES 2 et 3 VITESSES  
 BOITES 500 cmc. Sport compétition  
 BOITES MARCHÉ 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 PARIS (17<sup>e</sup>)**  
 Agen. général des pièces STAUB

**ÉLITE**  
 LA BOUGIE QU'IL VOUS FAUT  
 12, Rue des Poissonniers  
 NEUILLY - sur - SEINE

**NAVILLE & SES FILS**  
 3, rue Sarrette - PARIS (14<sup>e</sup>)  
 Montage - Rayonnage - ROUES  
 Transformations de  
 Rayons et Jantes de tous profils  
 Pour Motocyclistes & Voitures  
 EXPÉDITIONS EN PROVINCE

**SAROLEA SIMON**  
 170 bis, Av. de Paris  
 VINCENNES - Tél. 24 47

**Peugeot** Agence **DOUBLET**  
 128, r. Jean-Jaurès  
 MOTOS-AUTOS LEVALLOIS - Pér. 24-09  
 vous enverra gratuitement ses Catalogues et ses CONDITIONS SPÉCIALES de VENTE à CRÉDIT avec reprise avantageuse de toutes Motos ou Cyclecars.

**MOTOS**  
**Sarolea**  
 Magasins d'exposition et de vente  
**DELAUNAY, 62, Rue Rochechouart - PARIS**

**SIDE-CARS BELGIAN**  
 Exposition et vente  
**DELAUNAY**  
 62, Rue Rochechouart - PARIS

**BRIDIER & CHARON**  
 7, Rue du Bac, 7  
 SURESNES (Seine)  
 Téléphone : 50

**BOITE 500 cmc.**  
**BOITE 250 cmc.**  
**BOITE pour BLOC à CARDAN**



Cabr. Mathis parf. état mot. neuf, gr. coffre ar. 4.500 fr. 3, r. Jean-Jaurès, Levallois, porte Villiers.

Morgan eau, mod. 28, bon état. 3.800 fr. Gore, 16, rue de la Chapelle, Paris.

Morgan-Darmont spéc., dern. mod., éclair. élect., tte équip., état neuf, bas prix. Bourdin, 26, rue Frémicourt, Paris (15°).

Salmson A. L. 3, torp., 3 pl., parf. état, rendement remarquable, peinture neuve, démarreur, éclair., code estampillé. Deboste, 3, rue de Nancy-10°. Ecrire pour rend.-vous.

Renault 6 CV, C. I, fin 1927, parf. état, 6 pneus, presque neufs, male, tous acces., prix avant. Seurre, 12, r. Pierre-Budin, 18°.

Sandford d'occas., p. oventant de reprises, grd sport, 1.100 cmc., aluim., dern. mod., éclair. élect., capote, pare-brise. 17.500 fr., cond. int., 6 HP, éclair. et démar. élect., nbx acces. 10.000 fr. Sandford, 72, avenue des Ternes Paris (17°).

Sara 7 CV, cabr. décapotable, 4 pl., bon état mécan., pont banjo à différentiel à vendre cse départ, urgent, essais tte dist., prix dérisoire. Bonny, 31, rue de Jaigny, Montmorency (S.-et-O.).

Sima-Violet Labor, 3 pl., état neuf abs., écl. élect., male, cap., compt., nomb. acces., à vend. 4.000 fr., cse dble emploi. Garage, 116, rue Marcadet, Paris.

Cyclecar sport, 4 cyl., 8 HP, prêt à rouler, à vendre ou échanger contre moto 350 cmc. Bourdin, 26, rue Frémicourt (15°).

Amilcar CC, 6 HP., 3 pl., Bordino, bas prix, reprendrais motos en compte Petitjon, 5, rue de la Gare de Reuilly (12°).

Bugatti, 1.500 cmc., 4 pl. décapotable, parf. état prix inter., Roumazielles, 32, rue Bobillot (13°).

Citroën, 5 CV., Cabr. bon état, mécanique très bons pneus, 5.700. André, 32, rue Pierret, Neuilly-sur-Seine.

Gar, 7 CV., gr. sport type Bol-d'Or, mot. rub. culb. écl. élect. 2 roues rech., acc. parf. état. 6.500. Occasion, Kuenemann, 47, rue Servan, Paris.

Morgan à eau, cap. compt. mont. roue rechange, amort. direct démult. carr. spéc. 2 pl. 1/2, très grands coff. bagages très jol. 3.700 fr. Bouquet, 88 ter, boul. de Port-Royal, Paris (5°).

Le Morgan Spécial et personnel du Coureur André Darmon, est en vente chez Poiret, 77, rue des Fontenelles, Nanterre. Le véhicule est à l'état de neuf et est équipé de l'éclairage Novi. Direct fabriqué et vend toutes pièces détachées adaptables au cyclecar Morgan.

Morgan eau, moteur révisé, factures à l'appui cause départ régiment, laisserai à 1.700 fr. Ecrire pour rendez-vous, Vaissere 6, rue de la Mairie, Boulogne (Seine).

Vends 5 CV Peugeot état neuf, complète, 6.500 fr. A. Sejourne, Flavigny-par-Avize (Marne).

Tri-Moto BERT. Breveté S. G. D. G. Avant-Train amovible s'adaptant sur toutes Motos sans transformation. CARROSSERIE SPORT et TRANSPORT. F. BERT. Constructeur ROMANS (Drôme)

MOTOCYCLISTES !! LE "ROTAPHONE" LIBÈRE LA ROUTE

VIBREUR AUTOMATIQUE. Seul pratique et efficace. 80 fr. En vente partout. VANGIN & SOUDY Constructeurs 118, Rue du Dauphin :: LYON ::

ORNEZ VOS MOTOS !... LES FETICHES LES FANIONS RZ PORTENT BONHEUR ! Nombreux Sujets de 14 à 30 fr. Les réclamer aux Marchands de Motos et d'Accessoires FABRICANT ROSAZ 57, Boulevard de la Villette - PARIS

FIREZONE OIL. LUBRIFIANT INTERNE MÉLANGÉ A L'ESSENCE GRAISSE LA CHAMBRE D'EXPLOSIONS ET ASSURE LA VITALITÉ DU MOTEUR. Augmente le Rendement du Moteur et en diminue ainsi la Consommation d'essence. Facilité les départs. - Conserve la compression. - Evite le grippage. - Diminue les résistances. - Supprime la calamine. - Abaisse la température. - 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° - Tél.: Vaugirard 20-27

Sandford 6 CV moteur Ruby à culb. bon état, prix, 6.000 fr. Rollet, 36, Aux Promenades, Roanne (Loire).

Il n'y a qu'un spécialiste du 3 roues, c'est Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20°). Tél. Rog. 07-67.

Ariès vend par part 5 CV, 3 pl., parf. état équip. compl. 6 roues, klaxon, route et ville, garnit. neuve, 3.800 fr. R. Boutellier, 78, rue Castagnary, Paris.

Bugatti torp. 4 pl. en parf. état ou 9 HP transformable, état neuf, 9.500 fr. Rouxel 54, Gde Rue, Draveil (S.-et-O.).

Sans bourse délier, vous avez une Peugeot 5 CV ou 201; pour cela, donnez en acompte contre vieille moto, à Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20°). Tél. Rog. 07-67, vous paierez le reste, 500 fr. par mois.

Sandford spécial aluminium. Despois, 4, rue Belgrand, Paris. Sima-Violet grand Sport, écl. dém. élect., compt. très bon état, 3.500 fr. Durrieu, 2, rue Androuet, Paris (18°).

SIDECARS. Ner a Car anglais avec side 1 pl. 1/2, pare-brise Plakburne, 4 HP, ch.-ch. Sturmev Archer 3 tr. h. état, écl. Mag. Prix à déb. Gautherat, Bitschwiller, Thann (Haut-Rhin). 350 fr. châssis side léger Richard la droite sur ballon 27x4. Rodin, 83, avenue des Moulineaux, Piletancourt (Seine). Sidecar René-Gillet 750 cmc., très bon état, 2.500 fr., visible, 31, avenue des Moulineaux, Boulogne-sur-Seine (Seine).

ECHANGES. Salmson G. N. 2 cyl. 6 CV, bon état peint, neuve, access. 2.000 fr. ou éch. contre moto. Lallemand, 8, rue du 14-Juillet, Bois-Colomb. Echange 350 cmc. Dollar B 2 1930, état neuf, contre 250 cmc. 2 ou 4 tps, p. ant. à 29. Rey, rue Henri-Reignault, Rieul Euzenval (S.-et-O.). Vend ou échange A. J. S. comp. A.C.T. comme neuve, 1.500 km, contre moto tourisme, culb. équip. Boulard, 115, route d'Orléans, Montrouge. Triumph type H. 1.400 fr., facil. paiement ou échange contre Villard. Ecrire seul. Photo Raichon, 23, r. Bisson, Paris. Salmson Sport, torp., éclair., démar., échange moto 350 cmc., 500 cmc. Thomas, 10, rue Rouget-de-l'Isle, Clichy, 2 min. porte. Morgan mécan., génér. parf. état contre 250 cmc. Café, 178, route de la Révolte, Levallois. A vendre ou échanger contre Poste T. F. S. super cinq l., val. égale moto Grimpeur, 250 cmc., deux temps, boîte à réparer, reste bon état, bien équip. Ecrire M. Pecqueur Constant, rue de la Côte, Rueil (Seine-et-Oise).

SOLDE DE FIN D'ANNÉE CHEZ PSALTY 50, Rue Brunel - PARIS - MOTOS NEUVES. Représentant des plus célèbres motos du monde. NORTON 350 cmc. 150 k. h., garantie... Frs: 10.000 Valeur... Frs: 12.500. NORTON 500 cmc. nue... 8.500... 9.770. PANTHER 500 cmc. équipée... 9.500... 10.500. DUNELT 350 mc. équipée... 8.500... 9.900. M G C 350 cmc. équipée... 7.000... 7.750. M G C. 500 cmc. équipée... 7.500... 8.750. MOTOS d'OCCASION. Norton Lat. équipée... 5.000 SOYER 350 cmc... 3.500. Toutes nos motos neuves sont garanties six mois, et nos occasions entièrement révisées, en parfait état de marche.

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

MANTEAUX DE CUIR 425 Frs mouton chromé 1er choix toutes couleurs pour Hommes et Dames VALEUR 600 Frs - SOLDES à FRANCE-CUIR 54, Rue Saint-Maur Ouvert Samedi après-midi Téléph.: Roquette 83-88 Métro: SAINT-MAUR

ON DÉSIRE ACHETER. J'achète toutes motos de 4 à 9 CV. La Moto pour tous, 3, rue Aumont, Paris (13°). Achat de suite cher, motos modernes, toutes cylindrées et voitures, de 9 à 5 CV, paiement comptant, solution immédiate, 178, rte de la Révolte, Levallois (S.).

Attention au shimmy qui cause des dégâts graves à votre cyclecar; faites monter pour 100 fr. l'appareil spécial qui vous rendra la direction précise et sûre. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20°). Tél.: Rog. 07-67. Places motos disponibles réparations. Moto Garage, 20, rue de la Vieuville, Paris (18°). Garage motos, box particuliers, 30 fr. par mois, agence, toutes marques. Stock Occasions, 98, rue de Tocqueville, Paris-17°. Les plus beaux sidecars s'achètent chez Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris-20°. Tél. Rog. 07-67, venez voir et essayer chez lui ses modèles légers pour 350 et 500 cmc. Marc 175 cmc., 2 vit. s., Terry, écl. pneus neufs out. comp. bon état de marche, 1.000 fr. à débiter. 2° éclair. Novi 100 Bie état neuf 275 fr. Jannot, 20, rue Danton, Malakoff (Seine), samedi soir et dimanche matin.

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. Situations neuves pour Motos 25 fr. BEAUSOLEIL, 9, Saint-Sabln - PARIS

GRATUITEMENT avec garantie d'usine Pose des éclairages électriques SOUBITEZ et des compteurs JAEGER MAILLOT-MOTOS 26, rue d'Armenaville - NEUILLY-sur-SEINE

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... 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 24 à 24 ter, rue du Commandant-Faurax - LYON Allô! LALANDE 02-94 Agents demandés partout. - Catalogue sur demande. Agence Générale pour la SEINE: BARRÉ, 123, Boul. National - PARC-ST-MAUR

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) TARIF DES ABONNEMENTS (FRANCE & COLONIES) Abonnement complet MOTO REVUE hebdomadaire et son supplément mensuel L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE UN AN 64 Numéros SIX MOIS 32 Numéros TROIS MOIS 16 Numéros Abonnement simple MOTO REVUE Hebdomadaire UN AN 57 Numéros SIX MOIS 26 Numéros TROIS MOIS 13 Numéros Abonnement simple L'ACTUALITÉ AUTO-MOBILE MENSUEL UN AN 12 Numéros SIX MOIS 6 Numéros 55 » 30 » 18 » 45 » 23 » 14 » 20 » 11 » (1) Indiquer le nombre des Numéros souscrits. (2) Pour l'envoi d'es 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 CHEQUES-POSTAUX-29.737-PARIS (2°).

L'ECOLE DE MOTOS AGENCE DES GRANDES MARQUES AU COMPTANT ET A CRÉDIT (RÉPARATION) Les Occasions sont Garanties comme les Neuves (REMISE SUR PERMIS A TOUT ACHETEUR) G. AUGOYAT Maison fondée en 1884 8, Avenue Dorian - PARIS (12°) FACE MÉTRO - NATION Ouvert le Dimanche Fermé le Mardi

**GRAND RALLYE du SALON 1930**  
organisé par "MOTO REVUE"

**BULLETIN D'ENGAGEMENT**

**CONCURRENT ..** Nom ..... Prénom .....  
 Adresse ..... Club .....  
**PASSAGER.....** Nom ..... Prénom .....  
 Adresse ..... Club .....  
**VÉHICULE .....** Genre ..... Marque .....  
 Cylindrée .....  
 Numéro d'immatriculation .....  
 Accessoires (Voir ci-contre) .....  
**VILLE DE DÉPART** .....  
 Contrôles traversés (d'après la carte publiée par Moto Revue) .....  
**ITINÉRAIRE .....** Distance totale (d'après la carte publiée par Moto Revue) .....  
 Noms et Prénoms du (ou des) équipiers .....  
**EQUIPE .....** Marques des véhicules .....  
**DATE** .....  
 Signature : .....

**A REMPLIR EXACTEMENT PAR LE CONCURRENT**

(Indiquer la Marque de chaque accessoire)

**ALLUMAGE .....** Magnéto .....  
 Bougies .....  
**CARBURATEUR** .....  
**CASQUE** .....  
**ECLAIRAGE.....** Marque .....  
 Dynamo .....  
 Accumulateur .....  
 Phare .....  
 Avertisseur .....  
 à air .....  
 à essence .....  
 à huile .....  
**FILTRES.....** .....  
**HUILE EMPLOYÉE** .....  
**OUTILLAGE** .....  
**PNEUS** .....  
**REPOSE-PIEDS** .....  
**SELLE ET TAN-SAD** .....  
**SIDECAR** .....  
**SILENCIEUX** .....  
**ACCESSOIRES** divers susceptibles d'être primés .....

**N.B. - Toute fausse déclaration entraînera la mise hors course du Concurrent.**

Cette feuille d'engagement devra être retournée à **MOTO REVUE** avant le 20 Octobre, avec le montant des droits fixés à dix francs.



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

VÉRIFIEZ VOS PNEUS TOUS LES VENDREDIS

**Salon de l'Automobile**  
**Balcon E**  
**Stand 48**

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

Son intérieur étanche, son bouchon, garanti jusqu'à 20 kilogs de pression, donnent au motocycliste 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.



Intérieurs de Valves Schrader interchangeables pour toutes valves Schrader



Bouchons de Valves Schrader interchangeables pour toutes valves Schrader

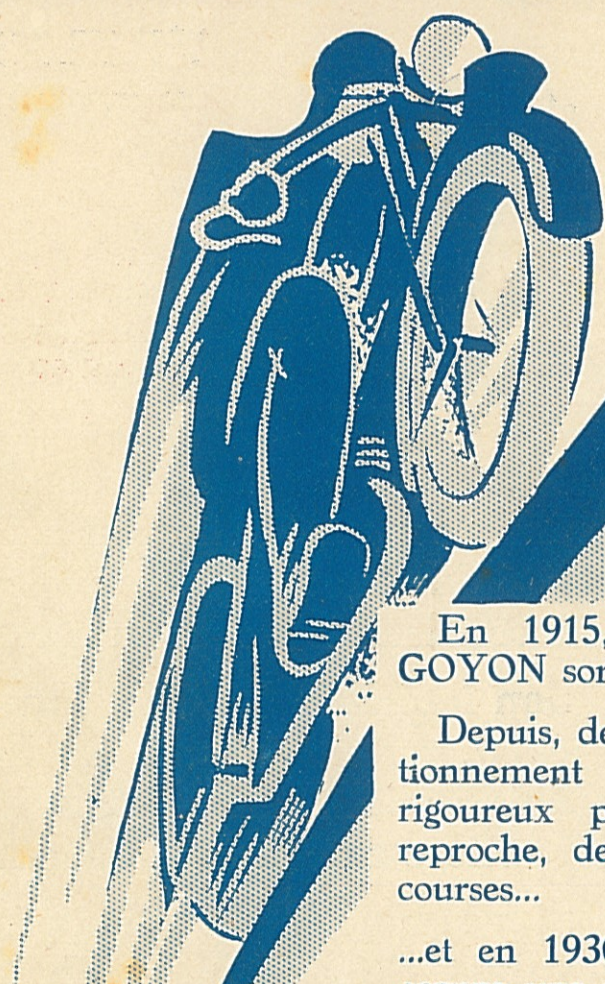
- On reconnaît ces 2 articles :
1. A leur boîte métallique rouge.
  2. Au nom Schrader porté sur la boîte.

**Schrader**

MARQUE DÉPOSÉE

ADRESSEZ-VOUS A VOTRE FOURNISSEUR HABITUEL OU 91<sup>bis</sup>, AV. DES TERNES, PARIS (17<sup>e</sup>)

1930



*Une  
vertigineuse  
ascension  
en 15 ans.*

En 1915, la première moto MONET-GOYON sortait des usines.

Depuis, des efforts constants dans le perfectionnement de la fabrication, des contrôles rigoureux pour livrer des machines sans reproche, des luttes épiques dans toutes les courses...

...et en 1930, la marque MONET-GOYON occupe une place prépondérante, bien méritée, dans la construction motocycliste.

Si vous aimez la moto, prenez,  
en toute confiance, une

CATALOGUE  
SUR DEMANDE

**MONET  
GOYON**

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



-- SUCCURSALE A PARIS : 112, Boulevard de Courcelles --