

Les Grands Prix de France

LE NUMÉRO

1^{fr.} - 25

MOTO REVUE

TOUS LES
SAMEDIS

MOTOS - SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

18^e ANNÉE — N° 396

11 Octobre 1930

et
Motocyclisme
Automobilisme



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

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

Verrons-nous, comme dans les films américains, les routes de France servir d'autodrome à des poursuites de bandits ? La Préfecture, qui sait que la nouvelle 500 cmc., monobloc, cardan DRESCH, est une véritable voiture à deux roues, l'a adoptée à cette fin. Tant pis pour les voleurs !

Peugeot n'attend pas le salon

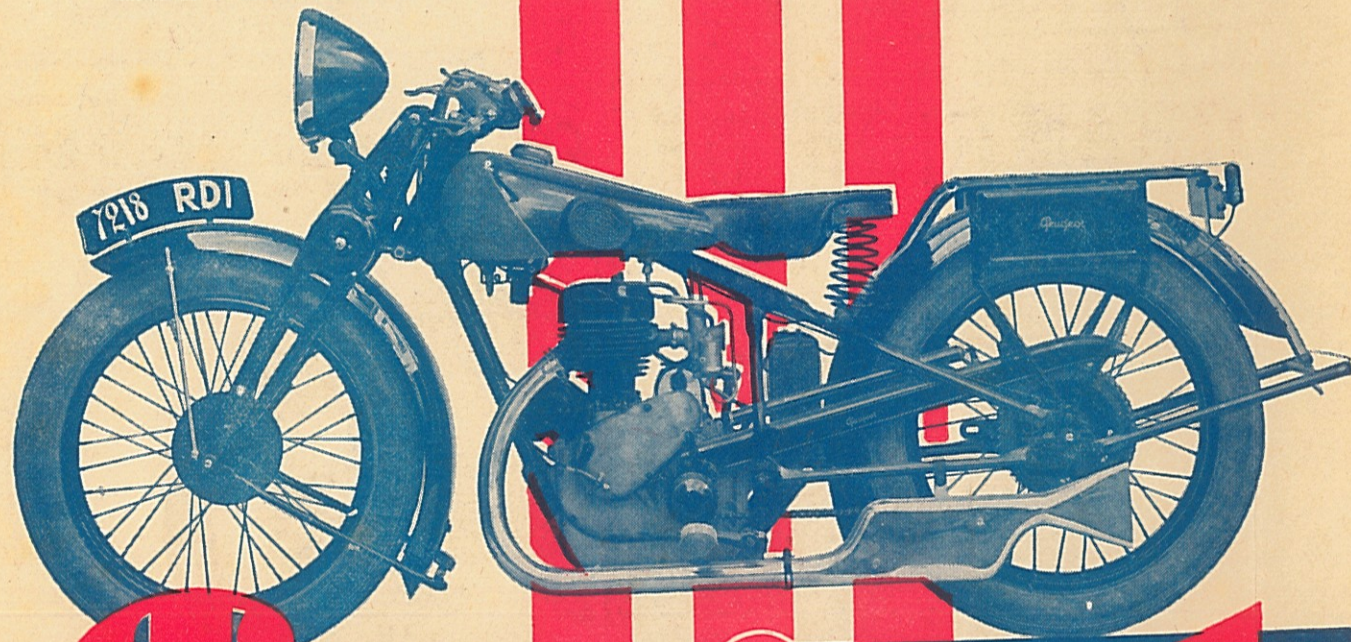
Peugeot livre dès maintenant
ses modèles 1931
et en particulier sa nouvelle
4 CV. légère.

P. I. I. I.

4 CV. Bloc moteur 4 temps, 3 vitesses.
Soupapes latérales - cadre forgé - réservoir en selle - larges tambours de freins AV et AR - silencieux queue de poisson.

4.450 frs

Supplément pour éclairage par dynamo
batterie : 550 francs.



Peugeot

A MONTLHÉRY, le 27 Septembre 1930...

GILLET-HERSTAL

s'est brillamment adjugé avec
M^{rs} MILHOUX, DEBAY et HAIZ

24 RECORDS DU MONDE portant leur Total à 53

GILLET-HERSTAL

EXPOSE au SALON, 3 Nouveaux Modèles :

- 350 cmc. - 4 Temps, Soupapes latérales;
- 350 cmc. - 4 Temps, à Culbuteurs;
- 500 cmc. - 4 Temps, Soupapes latérales,
Bloc-moteur GILLET.

Et livre, dès maintenant, sa
nouvelle COMPÉTITION

RECORDS TOUTES CATEGORIES ÉTABLIS
LE 27 SEPTEMBRE 1930

7 Heures. 978 Km. 955	Moyenne horaire	139 Km. 847
1.000 Km. en 7 h. 8' 45" 60/100°	—	139 Km. 938
8 Heures. 1.122 Km. 125	—	140 Km. 265
9 Heures. 1.236 Km. 962	—	137 Km. 440
10 Heures. 1.362 Km. 527	—	136 Km. 262
1.500 Km. en 11 h. 2' 23" 37/100°	—	135 Km. 837
11 Heures. 1.494 Km. 232	—	135 Km. 839
1.000 Miles en 11 h. 55' 17" 46/100°	—	135 Km. 279

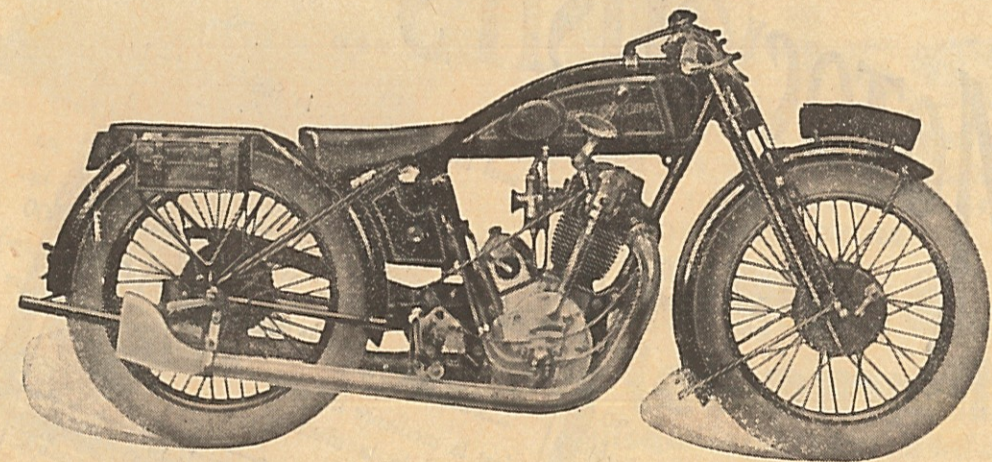
Carburateur SHELL — Pneu ENGLEBERT — Chaîne
BRAMPTON — Carburateur AMAC — Selle BONHOMME

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

AGENTS - Demandez l'Agence sans attendre le Salon.

MOTOCYCLISTES - Demandez nos catal. et conditions de paiement en 8 mois. { 38, r. des Bas-Rogers
PUTEAUX (Seine)

CHAMPION DE FRANCE 1930



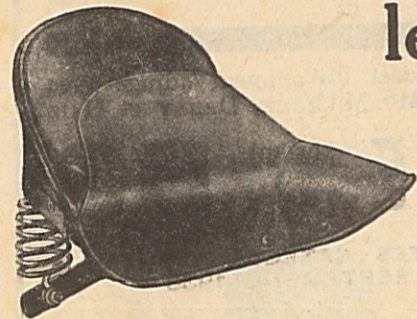
KœHLER-ESCOFFIER livre les plus BELLES MOTOS
2 CV, 3 CV, 4 CV, 5 CV et 9 CV.

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.

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

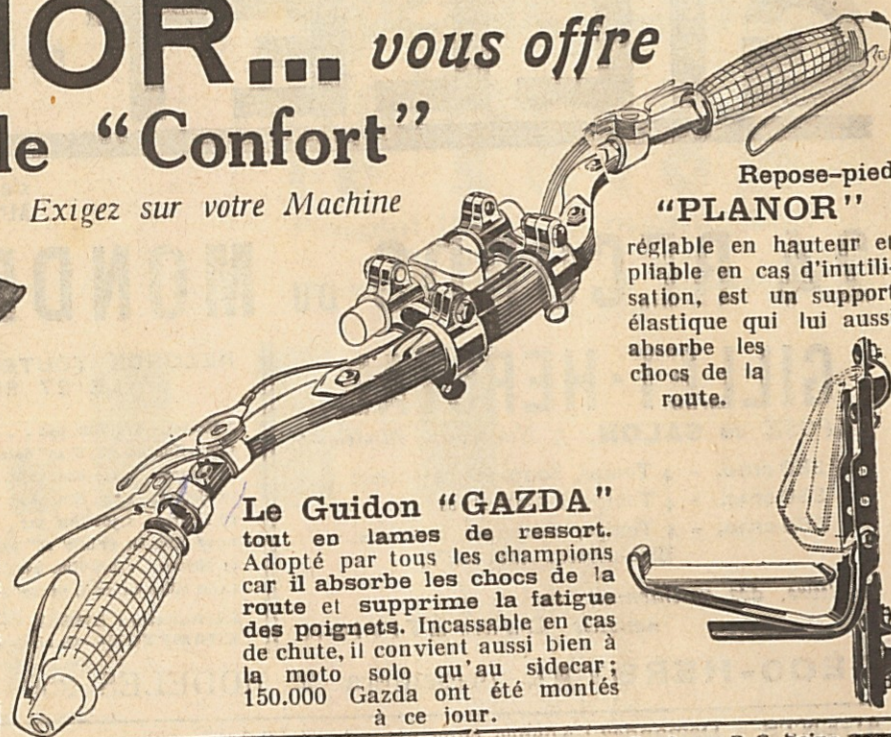
PLANOR... vous offre le "Confort"



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.

Exigez sur votre Machine



Repose-pied
"PLANOR"

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

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

Catalogue sur demande aux

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

MOTOCYCLISTES...

« Le seul inconvénient est la fumée au ralenti. »
 ...Si la motocyclette que vous vous proposez d'acquérir est équipée avec une chaîne...
...RENOLD "MARK 10"
 c'est la meilleure indication de la haute valeur générale de la machine.
 ... documentation publiée par une revue allemande traitant de pétrole.

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



Puissant!

Puissant en éclairage route, puissant en éclairage code (et, cependant, non éblouissant) c'est un Radios sans accus

RM. C4
(estampillé)

Puisqu'il vous faut un éclairage puissant et conforme au nouveau règlement, faites poser un RM. C4. Tous les Agents en sont approvisionnés.

Brochure gratuite sur demande
ÉCLAIRAGES ÉLECTRIQUES

RADIOS
POUR CYCLES et MOTOS

Siège social, usines et bureaux : BELLEGAUDE (Ain)

Publ. Geo Arandel.

(NOTICE GRATUITE SUR DEMANDE)

SAINT-MARTIN AUTOMOBILES

27, Rue du Château-d'Eau - PARIS (10°)

A BATTU CETTE ANNÉE SON
PROPRE RECORD DE VENTES

IL A CONSTRUIT SPÉCIALEMENT POUR
LES MOTOCYCLISTES LE...

Grand Garage RÉGOR

3, 5 et 7, Rue Émile-Lepou
PARIS (11°)

(30 francs PAR MOIS PAR MOTO)

IL A ACCORDÉ AUX ACHETEURS, LES
CONDITIONS DE PAIEMENT LES PLUS
LARGES...

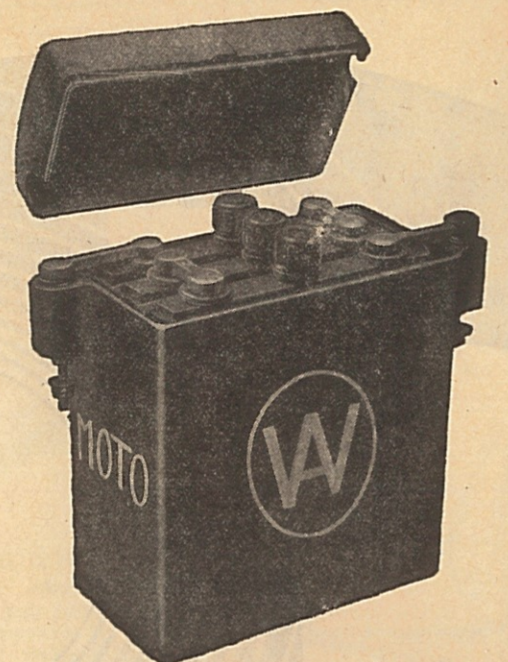
14 ET 20 VERSEMENTS

Il est toujours le Premier
et il prépare...

1931!!!

Accordez-lui toute votre Confiance,
vous ne le regretterez certes pas!

AU SALON : Stand 12 -- Galerie K



ACCU.WATT

20, r. Chaptal, LEVALLOIS (Seine)

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 ennuis 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^{ie}, fabricants, 32, rue de Cambrai, Paris-19°

THE MOTORIST

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

OUVERT TOUS LES DIMANCHES & FÊTES

NE SORTEZ PAS
SANS
VOTRE CASQUE
protecteur
"MOTORIST"
Pour 85 fr.
Assure votre VIE!



NE SORTEZ PAS
SANS
VOTRE CASQUE
protecteur
"MOTORIST"
Pour 85 fr.
Assure votre VIE!

NOTRE
CASQUE PROTECTEUR
"AVIATIC" 39 fr.

Serre-tête toile 18 »
Serre-tête cuir 25 »
Serre-tête agneau 35 »

SACOCHE DE MOTO
doubles tout cuir. Extra, la paire. 59 »

LUNETTES DE MOTO
Depuis 25 fr.

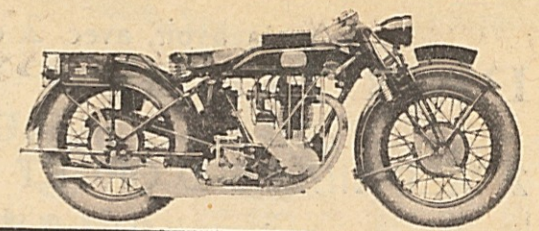
MASQUES - PARE-BRISE

MOTO-CAMPING
Poids : 3 kilos; long. 1 m 90 x
1 m 50. Livrée avec mâts et
haubans. Une TENTE complète. 175 fr.

TOILE
DE TENTE
25 fr.

BON pour un SUIVIT expédié franco
contre 3 fr. en timbres-poste avec
le Catalogue 1930. 120 gr., 40 pages.

SAC A DCS
anglais
25 fr.



LES ROULEMENTS SKF ET RBF

Grâce à leurs qualités
exceptionnelles
équipent
toutes les motocyclettes
de marque

DEMANDEZ
A NOTRE
SERVICE
TECHNIQUE
NOS PLANS
EXEMPLES
DE
MONTAGE

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

DOLLAR DRESCH

Crédit : 12 et 18 Mois sans Intérêts

REPRISE DE TOUTES MOTOS

TOUS ACCESSOIRES
POUR LA MOTO
TOUS ÉQUIPEMENTS
POUR
LES MOTOCYCLISTES

Ouvert même dimanche matin. — Permis gratuit

MOTOS ESSOR 137, av. Choisy, PARIS
(150 mètres de la Place d'Italie)
Téléphone : Gobelins 07-76



Surveillez
votre
compression!

1° Pour obtenir un joint
parfait employez
l'HERMETIC

2° Pour le rodage de vos
soupapes faites ce travail à
l'HERMETIC-RODEX

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



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 : _____

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

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

CAMP DU DRAP D'OR
 où LEMOINE se classe 1^{er} en 500 cmc.

1^{er} du CLASSEMENT GÉNÉRAL

enlevant { LE RECORD DU CIRCUIT
 et LE RECORD DU TOUR

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

Les
 Motos

ROVIN

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

175 cmc. 1^{er} J. de Latour. RECORD BATTU

350 cmc. 1^{er} Lemoine. . . . RECORD BATTU

500 cmc. 1^{er} Francisquet RECORD BATTU

1000 cmc. 1^{er} 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 175 cmc. Km. lancé, pilote Jean de Latour (138 k. 996)

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

RECORD DU MONDE 175 cmc. 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 Farnavol

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

Fondée en 1913

CAMILLE LACOME
 Directeur-Fondateur

RÉDACTION ADMINISTRATION
 ET PUBLICITÉ :
 51, Rue Vivienne, 51
 PARIS (2^e Arrondissement)

TÉLÉPHONE:
 CENTRAL 03-31
 CENTRAL 08-24
 C/C Postal 29.737

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

**MOTO
 REVUE**

REVUE HEBDOMADAIRE
 PARAISSANT LE SAMEDI

ABONNEMENTS

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

Toutes communications
 chèques et mandats
 doivent être libellés

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

Quand un Chien hurle, dans la nuit !

QUAND un chien hurle dans la nuit, tous ses congénères rient à l'unisson et font le plus harmonieux concert du monde. Quand un folliculaire a dit une bêtise, tous les autres se croient contraints à l'imiter. Et l'écho résonne au loin. Actuellement, des gazettes, qui pourtant ne gazent guère, ont trouvé une tête de turc, c'est la pauvre moto. Il y a trop

d'automobilistes pour qu'on ose s'attaquer à eux. On juge donc plus prudent de s'attaquer à la moto et aux motocyclistes. On satisfait ainsi le piéton, qui a une horreur instinctive des véhicules à moteur, en même temps qu'on fait plaisir à certains automobilistes qui voudraient que la route fût à eux seuls et qui, peut-être, sont furieux d'avoir été grattés par une moto. On flatte aussi certains censeurs qui se voilent la face quand passe un jeune couple à motocyclette. Est-il bien sûr, d'ailleurs, que cette vertueuse indignation ne soit pas un regret déguisé ?

La motophobie a peu à peu disparu des grands journaux pour se réfugier dans d'obscures petites feuilles provinciales. C'est ainsi que nous trouvons, dans la *Gazette de Péronne*, un article où la moto est prise à partie. La *Gazette de Péronne* est un journal si important qu'elle peut consacrer une colonne au mariage d'un gendarme et ses actionnaires eux-mêmes la jugent si intéressante que l'Assemblée générale ne peut réussir à atteindre le quorum ! Nous ne pensons donc pas que ses attaques aient une portée quelconque.

L'article en question est intitulé « La crainte du gendarme » et constate que la présence de gendarmes aux croisements évite un bon nombre d'accidents. Cela est vrai en partie. Les méthodes actuelles de la gendarmerie pourraient être améliorées, mais il est certain que le problème de la sécurité est lié à celui de la police de la route ; mais pourquoi l'auteur anonyme de cet article éprouve-t-il le besoin d'allonger un peu sa copie en s'en prenant aux motocyclistes ? Tout cela parce qu'un rédacteur du *Petit Bleu* a affirmé, sans aucune espèce de preuve, que « la responsabilité de l'accident remonte à la motocyclette... souvent ».

Pour l'anonyme de la *Gazette de Péronne* : « Si, la plupart du temps, le motocycliste n'est à la fois qu'un mauvais cycliste et un mauvais chauffeur à qui on a trop facilement délivré son permis de conduire, il n'en est pas moins que l'engin

qu'il monte est dangereux par lui-même, plus dangereux que la bicyclette parce qu'il est plus lourd et qu'il va plus vite, plus dangereux que l'auto parce qu'il se faufile mieux et appelle moins de précautions de la part de son conducteur. » Belle phrase, à la vérité, et qui fait honneur à notre langue. Mais ne nous laissons pas éblouir par les beautés du style et venons-en au fond.

Malgré des efforts méritoires, nous n'avons pas encore compris ce que notre auteur voulait dire. En quoi un motocycliste est-il un mauvais cycliste ? Est-ce parce qu'il préfère substituer à l'énergie musculaire celle d'un moteur ? La sécurité des routes est donc fonction de la vigueur des muscles de ceux qui les parcourent ? Pourquoi le motocycliste est-il, d'autre part, un mauvais chauffeur ? Le même homme sera-t-il un mauvais chauffeur s'il est à moto et un bon chauffeur s'il est au volant d'une voiture ? On a pourtant, bien des fois, constaté que les meilleurs conducteurs de voitures étaient ceux qui avaient pratiqué la moto. Il est absolument faux que le permis de conduire soit délivré plus facilement aux motocyclistes. Que la *Gazette de Péronne* s'informe auprès de l'U. N. A. T. Les attaques dirigées contre les motocyclistes sont donc dénuées de tout fondement. Celles adressées à la motocyclette elle-même sont tout aussi vaines.

La sécurité est complètement indépendante du poids et elle ne dépend que de la stabilité et de la puissance de freinage. Une moto lancée à quatre-vingts à l'heure s'arrête certainement sur une distance plus courte qu'une bicyclette qui marche à vingt à l'heure. Quant à la stabilité de la moto, elle est infiniment supérieure à celle de la bicyclette, par suite de l'abaissement du centre de gravité : le novice après quelques mètres, se sent à l'aise.

Nous sommes également surpris d'apprendre qu'un véhicule est d'autant plus dangereux qu'il se faufile mieux et appelle moins de précautions de la part de son conducteur ! Si un véhicule se faufile mieux, ne permet-il pas d'éviter plus facilement les obstacles ? Qu'entend notre homme par « précautions » ? Veut-il dire que la moto est d'une conduite plus facile que la voiture ? Nous sommes absolument d'accord.

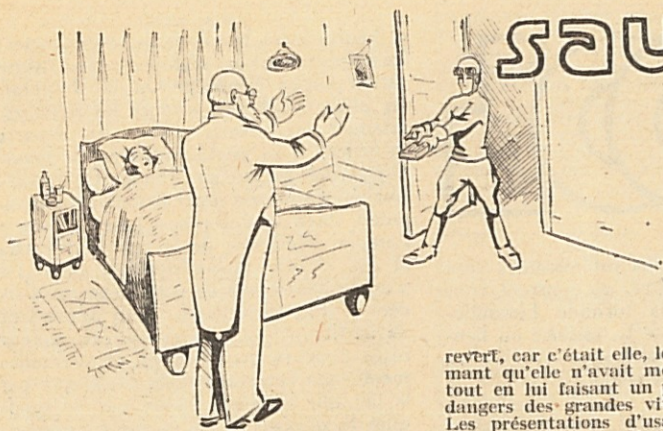
Vraiment, l'anonyme de la *Gazette de Péronne* a besoin d'un traité de logique au même titre que d'une grammaire !

SOMMAIRE

N^o 396

Samedi 11 Octobre 1930

Le Rallye du Salon 1930.	1160
Par-ci, par-là	1161
L'Alcool, par Bourjade....	1163
Sauvée par le sport, fantastie	1164
L'Hiver : revisons, par M. Ad.....	1165
Les Grands Prix de France.....	1167
Bloc-moteur en Angleterre	1170
L'Essence (fin), par Ancelot.....	1171
L'examen motocycliste, par Palau	1173
Machines pour tous, par H.-P. Borestroke	1174
Poncelet, HP ou CV, par J. Mellier	1175



sauvée par le sport

« INUTILE d'insister, mon cher ! jamais vous ne me ferez entrer dans la tête que la motocyclette est un sport de tout premier ordre. Quand je vous aperçois, penché sur votre machine, filant à toute allure, il me semble qu'à chaque instant, vous allez rencontrer quelque obstacle : non ! je ne peux pas comprendre que vous soyez si épris d'un moyen de transport aussi peu esthétique et qui plus est, d'un maniement dangereux ». Ainsi s'exprimait la jeune comtesse Hélène de Boisvert, à un jeune homme qui se tenait à ses côtés. Ce dernier, bien proportionné, taillé en hercule, le teint hâlé par le grand air, vêtu d'un Jersey de laine et guêtres de cuir fauve, écoutait en souriant la belle châtelaine, prononçant, comme de coutume d'ailleurs, son réquisitoire contre le sport motoriste.

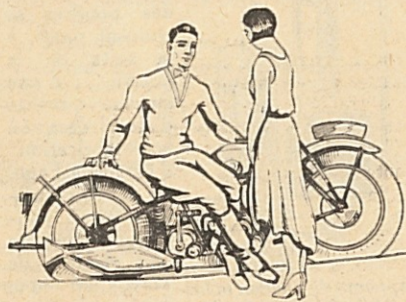
YVES de Kervallec, (ainsi s'appelaient la jeune athlète), villégiaturait depuis quelques mois sur cette côte bretonne, où, isolés de la ville, deux châteaux se faisant vis-à-vis, l'un appartenant à son père et l'autre à Mme Vve de Boisvert, constituaient avec quelques cabanes de pêcheurs l'ensemble du village. M. de Kervallec père avait fait l'acquisition de ce manoir, depuis plusieurs années. Le site lui avait plu ; de cette construction, on avait un coup d'œil superbe sur la mer ; de plus, l'air que l'on y respirait était sain et fortifiant. Ils ne l'habitaient que quelques mois de l'année à la belle saison ; c'était surtout pour faire plaisir à leur unique enfant : Yves, fervent de plein air et de vitesse, pouvait tout à son aise dans cette solitude, donner libre essor à sa passion et tenter de battre sur son engin tous les records possibles.

Le jeune homme en profitait ; dès le matin, après un léger repas, il fallait le voir courbé sur sa moto, une super-sport X...-4, filer comme le vent, dans le vrombissement fou du moteur, sur la route à peu près déserte qui relie Pont-Croix à Lorient.

Un matin qu'il se livrait avec la fougue de ses vingt ans à son plaisir favori, alors que l'aiguille de son compteur indiquait 80 kilomètres-heure, il se trouva nez à nez brusquement, en plein virage, avec un superbe attelage conduit par la plus ravissante des jeunes filles. Le poney, affolé par l'arrivée intempestive du bolide, se cabra et faillit renverser la minuscule voiture ; mais déjà malgré sa grande vitesse sans perdre son sang-froid, d'un violent coup de frein, qui lui fit faire une embardée commune, le jeune homme avait brisé l'élan de sa machine et plus prompt que l'éclair, sauté à la tête de l'animal qui, frémissant de peur, finit enfin par se calmer petit à petit sous la poigne de fer de notre héros. La jeune fille, quoique un peu pâle, n'avait cependant pas bougé, et ses yeux étonnés détaillaient curieusement l'inconnu, qui, le casque à la main, haletant de l'effort qu'il venait de faire, dit trouble : « Excusez-moi, Mademoiselle, de mon imprudence, mais ayant l'habitude de trouver cette route déserte, j'étais loin de m'attendre à votre rencontre ; je regrette vivement cet incident qui aurait pu avoir des conséquences fâcheuses : vous m'en voyez tout confus ! ». Charmée par l'air ouvert du jeune homme, Mlle Bois-

vert, car c'était elle, le rassura en lui affirmant qu'elle n'avait même pas eu peur, et, tout en lui faisant un petit discours sur les dangers des grandes vitesses, lui pardonna. Les présentations d'usage faites, le jeune homme fut, en qualité de voisin, invité à venir, le samedi suivant, faire une partie de tennis au château, invitation qu'Yves s'empressa d'accepter, les beaux yeux d'Hélène ayant fait sur lui une agréable impression.

Bientôt, entre les deux jeunes gens, naquit un sentiment profond d'amitié qui ne tarda pas, le temps aidant, à se changer en amour. Yves ne vécut plus que pour Hélène, partageant ses journées en causeries avec elle et en courses folles sur la moto, à travers la campagne. Néanmoins, malgré cela, comme nous avons pu le voir plus haut, Mlle de Bois-



vert ne pouvait admettre que son jeune ami eût un goût si prononcé pour la motocyclette ; aussi, ne perdait-elle aucune occasion de le railler sur son plaisir favori, lui prédisant toutes sortes d'ennuis et de malheurs. A ces propos, le jeune homme opposait son plus gracieux sourire, n'en continuant pas moins à dévorer l'espace sur son monstre à deux roues.

QUELQUES mois ont passé depuis les événements que nous venons de raconter : l'été touche à sa fin, le ciel où le soleil met ses derniers rayons se pare de rose tendre, la brise marine apporte avec elle les senteurs parfumées du large. Tout est joyeux sur la terre bretonne, les genêts d'or pointent vers les nues leurs têtes fines, tandis que sur l'Océan de grandes mouettes aux ailes d'ar-



gent passent en poussant des cris de joie. Seul, le château des dames de Boisvert est triste : que se passe-t-il donc ? Hélas, depuis quelques jours, Hélène, la gracieuse enfant a été soudain terrassée par un mal inconnu qui l'a clouée pantelante sur son lit. Le médecin, demandé en toute hâte, n'a pu se prononcer ; maintenant la malade délire prononçant des mots sans suite. On attend pour demain la visite d'un éminent professeur de Lorient, qui, peut-être plus heureux que son collègue, découvrira ce qu'a la pauvre petite : son diagnostic est attendu avec la plus grande anxiété, aussi bien par la mère d'Hélène que par Yves de Kervallec, qui ne quitte plus le château.

En effet, le lendemain matin, à la première heure, à la suite d'une nuit d'angoisse et de veille, le docteur fait son apparition. Après une visite minutieuse, le front du savant se rembrunit soudain : de ses lèvres tombe la terrible sentence : « Diphtérie. Il me faudrait le plus rapidement possible deux tubes de sérum ; puis s'adressant à la malheureuse mère en pleurs. — « Pouvez-vous m'envoyer chercher ces tubes à Lorient : la vie de votre fille dépend de la rapidité de l'injection qu'il faut que je lui fasse : il me faut ce sérum d'ici deux heures au plus tard ! »

Yves de Kervallec a entendu ; livide, il se redresse soudain : « J'ai bien compris, docteur, il faut ces deux tubes avant deux heures ? bien ! Je vous donne ma parole que vous les aurez ! ou alors, ajouta-t-il, tout bas pour lui-même, je serai mort. »

MAINTENANT sur la route blanche, inondée de soleil, Yves, couché sur sa machine, semblait faire corps avec elle, foncé dans le matin clair. Le moteur tourne plein régime, le monstre vole plus qu'il ne roule, les arbres fuient de chaque côté de la route à une vitesse formidable, le compteur indique 105. Les virages sont abordés à toute allure, sans même couper les gaz ; les quelques paysans rencontrés en chemin se rangent avec effroi sur les bas-côtés de la route au passage du bolide qui file avec un hurlement d'enfer. Moins d'une heure après son départ du château, le jeune homme fait son entrée à Lorient, d'où après avoir pris les tubes de sérum et examiné rapidement sa machine, il repart en trombe pour Boisvert. L'amour lui donne des ailes : il va, dévore le terrain ; au retour il bat de 5 kilomètres son précédent record ; en effet le compteur indique 110. Enfin, un dernier effort et le voilà au terme de ce frénétique voyage : Hélène sera sauvée.

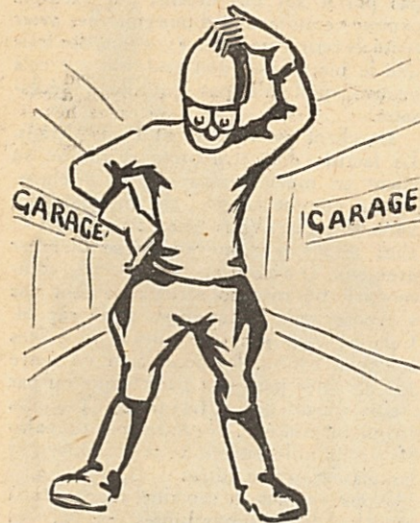
DEUX mois après, la jeune comtesse amaigrie, faible, mais délivrée de l'emprise du mal, grâce au sérum sauveur arrivé à temps, est, par une belle journée de novembre, allongée sur une chaise-longue dans le salon du château. La convalescence est longue, mais l'air salin se chargera de guérir la jeune fille. Yves, assis, près d'elle, lui fait la lecture d'un roman favori : depuis quinze jours, ils sont fiancés. Hélène, toute à son bonheur, a hâte d'être complètement remise pour pouvoir, en compagnie de son futur mari, faire comme passagère sur sa moto, de longues promenades dans la campagne, car maintenant complètement réconciliée avec le sport motocycliste, à qui certes elle doit la vie, elle ne raille plus Yves de son plaisir favori.

GOUNARD HONORÉ VALÈRE.



L'HIVER... REVISONS!

VOILA l'hiver. Voilà les mauvais jours, le nouveau trimestre fiscal qui décide beaucoup de motocyclistes à rentrer leur machine pendant quelques mois. Il y a toutefois une petite formalité que vous devez à cette chère petite moto qui vous a si gentiment transportés pendant tout l'été, c'est de la faire passer au médecin. Une visite sanitaire s'impose, si vous ne voulez pas qu'au printemps prochain elle vous glisse dans les mains, ayant été atteinte d'une pleurésie ou d'une pneumonie plus ou moins métallique, ou encore de rhumatismes articulaires. Alors, vous allez voir un mécanicien. Lequel ? N'importe lequel, et voilà précisément où vous faites une grosse erreur : Il faut savoir choisir son bon mécano, celui qui soignera le malade et s'éloignera, comme d'une peste, des bricoleurs.

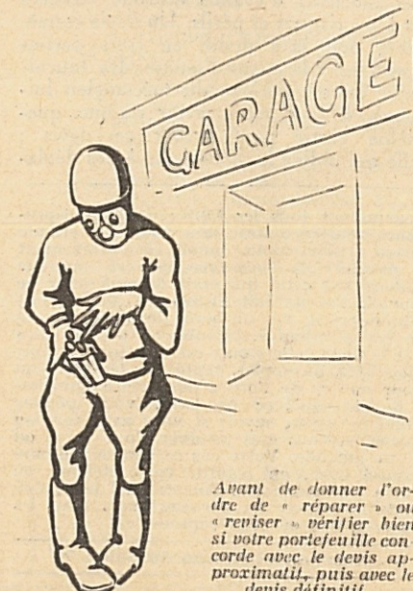


On doit réfléchir avec sérieux avant de choisir « son » mécanicien.

Comment reconnaitrez-vous le bon mécano ? D'abord, tout ouvrier réparateur qui se respecte doit avoir un atelier où tout est en ordre. Le fait d'avoir des outils qui traînent, des machines recouvertes de poussière, des chiffons gras qui fleurissent le parquet, des accessoires qui traînent partout et que vous pouvez mettre dans votre poche sans difficultés, de ce mécano, allez-vous-en ! Il aura le même désordre pour votre machine que pour celle des autres clients. Par contre, ce mécano dont le bleu semble sortir perpétuellement de la blanchisseuse, cet homme à qui vous demandez un écrou quelconque et qui, au lieu de tâtonner,

vous donne des écrous ayant le pas correspondant, soyez assuré que tout son atelier est en ordre ; vous n'êtes pas capable d'y chiper quoi que ce soit. Voyez l'arpète qui travaille dans le fond. Il ne fait même pas attention à votre arrivée ; il est sur sa petite mécanique, attentif et soigneux : de ce mécano, approchez-vous et accordez-lui votre confiance. Une minute de conversation avec lui doit suffire pour vous fixer sur sa valeur. Même dans les bons mécaniciens, il y a le vantard ; il vous en racontera tellement, qu'il se coupera. Il y a en un autre qui vous propose du travail par rafistolage ; oh ! ne craignez rien, ce sera toujours très bon marché, mais les bouts de ficelle : peu intéressant encore !

Il y a ensuite un autre mécano, qui commence à examiner d'un air entendu votre machine ; tout de suite, il vous propose le réalésage de votre moteur, la modification de votre réservoir, bref, toutes sortes de prétendues améliorations. C'est l'inventeur-mécano, il n'est pas intéressant non plus. Nous dirons même mieux, ce sont vos ennemis. Le mécano qui doit vous donner confiance, c'est celui qui est propre, charmant dans la conversation, mais qui ne vous consacre, en bavardage, que le temps minimum nécessaire à la correction mondaine. Une fois que vous avez déniché ce réparateur excellent, confiez-lui d'abord quelques travaux de petite importance ; la qualité de son travail et son prix vous fixeront immédiatement.



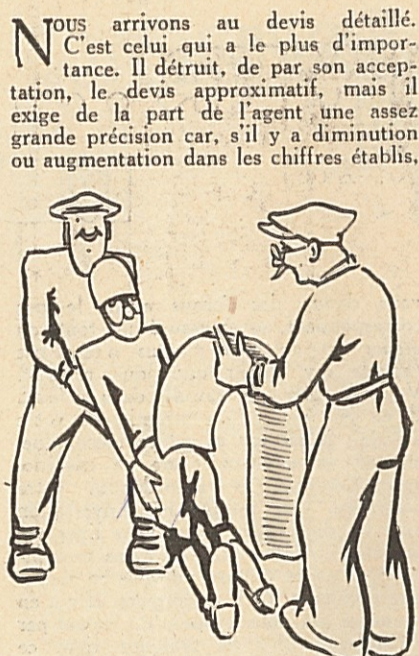
Avant de donner l'ordre de « réparer » ou « reviser » vérifiez bien si votre portefeuille concorde avec le devis approximatif, puis avec le devis définitif...

LA première chose qui va vous heurter avec votre réparateur pour l'hiver, ça va être l'argent. Lui, un commerçant, il défend d'abord son « beefsteak ». Vous, vous êtes le client qui cherche à payer le moins possible ; il y a donc un premier pas à tenter à réaliser. Il est évident qu'un mécano outillé à la moderne, prendra un peu plus cher qu'un autre se servant de tours ou de chignolles d'un modèle déjà ancien. Celui qui travaille à l'électricité aura à compenser quelques menus frais généraux que n'aura pas l'autre à côté, qui travaille dans une demi-obscurité. Or, sachez bien une chose, qu'un bon outillage est un garant d'une bonne réparation. Or, une bonne réparation est une économie certaine pour le porte-monnaie.

Il y a deux sortes de frais qui vont vous incomber ; les frais d'achat de pièces détachées, et les frais de main-d'œuvre. Une chose que l'on semble ignorer, c'est qu'il y a un tarif syndical pour la main-d'œuvre. Ce tarif est très élevé et beaucoup de motocyclistes ont été écorchés à ce sujet. Ce tarif est-il injuste ? Non, car il y a un amortissement de frais généraux, (atelier, machines, personnel) qui viennent grever les industriels. La main-d'œuvre qui vous est comptée au tarif syndical doit être acceptée telle quelle. A l'heure actuelle, pour Paris, elle s'élève de 12 à 15 francs, l'heure. Naturellement, le mécano n'applique pas intégralement ce tarif qui semble prohibitif, car il veut conserver une clientèle fidèle. Toutefois, retenez bien qu'il ne faut pas lui donner des travaux qui viendraient grever votre note d'une façon exagérée et qui ne rapporte pas un centime aux ouvriers tels que le changement de câbles ou leur réglage, le serrage de boulons de selle ou d'ailleurs, etc., etc. Ces petits travaux cumulés, exigent des heures de main-d'œuvre et valent plus cher que la matière employée et puis, ils occasionnent des brouilles qui peuvent aller jusqu'à l'huissier, ce qui est absolument inutile, puisque la plupart du temps le client a tort. Ensuite, une fois que vous vous êtes mis d'accord sur le principal à faire sur votre machine, établissez un devis. Le mécanicien consciencieux n'aura jamais peur de vous faire un devis, parce qu'il sait son métier. Un devis n'est pas nécessairement un établissement général et indélébile des réparations à faire. C'est une approximation qui peut très bien diminuer, mais aussi augmenter en cours de travail. Mais l'important, c'est que le devis, dès que l'on entreprend une réparation assez sérieuse, est une obligation morale de part et d'autre. C'est une

base sur laquelle, ensuite, on peut discuter. En principe, un mécano sérieux fait deux devis. Un devis que l'on appelle *approximatif*, qui est établi avant le démontage; il donne une idée de l'importance de la réparation avant qu'on ne la commence. Ce devis est toujours présenté sous réserve, en général, et ne comprend pas le prix des pièces détachées intérieures, car il peut y avoir des surprises au démontage. C'est surtout un établissement du temps probable que l'on passera sur la machine, ainsi que des pièces de remplacement visibles.

Lorsque le motocycliste s'est mis d'accord sur cette première formalité, il peut entamer la deuxième partie concernant le devis *détailé*. Un devis *approximatif* entraîne, en cas de non acceptation du devis *détailé*, une garantie de temps pour le mécanicien, car il peut se faire, en effet, qu'une fois d'accord sur une réparation, le mécanicien s'aperçoive au démontage d'ennuis mécaniques imprévisibles. Autrement, le client se trouvant devant une somme imprévue à payer, hésitera. Il y a toujours le temps qu'a passé le mécanicien au démontage; il y a aussi le temps et la main-d'œuvre pour le remontage éventuel. Alors, si l'on ne fait pas exécuter la réparation, il faut toujours que la simple logique vienne dédommager le mécano de cette dépense qu'il a faite.



Un devis définitif peut ne pas concorder avec l'autre : attention !

elles ne peuvent porter que sur de très petites sommes. En cas de surprise dans le travail, il vaut mieux que le mécanicien avertisse immédiatement le client et qu'un accord se fasse pour éviter toute friction ultérieure. Il y a aussi des surprises mécaniques. Par exemple, un axe peut être faussé; le mécanicien le redresse et... le rompt; il faut comprendre l'ennui du mécanicien dans ce cas et s'entendre avec lui en cas d'accident car, comme nous vous l'avons dit au début, vous avez choisi votre mécanicien, vous avez confiance en lui, et lui doit avoir confiance en vous. N'oubliez pas que, légalement, c'est le client qui supporte les frais engagés pour tenter de sauver une pièce détériorée. Il a commandé le travail, il s'est mis d'accord d'avance et tout insuccès est à ses risques et périls. Un devis convenable doit être divisé en trois parties distinctes : la main-d'œuvre, les fournitures, les réparations du mécanicien lui-même. Il faut aussi savoir qu'une quatrième partie peut grever ce devis : celle qui oblige le mécanicien à des déplacements

onéreux. Un mécanicien, en principe, ne vous doit pas le nettoyage de votre motocyclette; il faut bien le spécifier. L'essence et l'huile qui sont dans la machine, au moment de la remise, doivent être considérées perdues pour vous, car le mécanicien ne peut pas, en toute justice, collectionner toutes sortes d'huiles et de carburants plus ou moins pollués. Réclamer dans ce cas, est faire preuve d'une étroitesse d'esprit.

Par contre, lorsque vous remettez la machine, spécifiez bien qu'elle porte tels ou tels accessoires et tel outillage, qu'il n'y ait pas de surprise à la reprise. Si vous traitez de cette sorte avec votre réparateur, soyez assuré qu'il vous considérera comme un bon client et comme un homme de confiance. Vous aurez une machine bien au point et lui sera content de son travail professionnel.

Un mécanicien consciencieux se doit aussi de signaler à ses clients, d'une façon très discrète, sans chercher à s'imposer, les petits détails qui auraient pu échapper et qui ressortent en cours de travail. Qu'il n'oublie pas de ne jamais pousser à la consommation.

La machine est prête, vous êtes content, tout a été fait à votre goût. Il faut payer. Il y a peut-être une augmentation imprévue, peut-être une diminution, mais qui ne doivent pas porter sur des détails, par exemple comme « cisaillement d'une goupille, avoir tenté de retirer un axe... » : ce sont des frais que le mécanicien doit endosser car cela prouve qu'il n'a pas l'outillage nécessaire.

Le client est indifférent à ces détails. La facture doit être prête et remise au client en même temps que la machine. Evitez, comme la gale, ces mécanos qui vous disent : « Vous paierez plus tard » ; c'est le meilleur moyen de se disputer avec eux. D'accord au point de vue commercial, un mécano sérieux ne doit pas s'imposer une immobilisation de capital. Cela ne veut pas dire que si vous êtes solvable, connu, le mécanicien ne doit pas accepter paiement par chèque ou par traite. Exigez que la facture soit toujours régulière, timbrée. Ne faites pas de combinaisons qui peuvent vous entraîner des ennuis fiscaux ou autres.

Nous verrons la semaine prochaine la question des responsabilités. — M. AD.

L'AUTRE partie traite des questions plus complexes; celles de la domanialité publique, celle des autorisations nécessaires, pour toute manifestation routière. Il examine les pouvoirs respectifs de la Police, des préfets et des Maires, la répression des infractions, des poursuites, la responsabilité des hommes comme des animaux, et tout est étudié à fond, et non pas superficiellement

Ce qui frappe dans l'ouvrage de M. Margueron, c'est d'une part sa documentation, et d'autre part le manque d'aridité de la présentation. On lit avec plaisir car le style est attrayant; il est émaillé de faits qui en font plutôt un roman sérieux qu'une compilation d'attendus comme tous les autres ouvrages du genre. Evidemment, son prix de 85 francs est élevé. Il est envoyé pour la France moyennant 2 fr. 45 de port. Pour l'Étranger, 2 fr. 95 et 3 fr. 70 pour les pays en dehors de l'Union postale.

Avez-vous l'Album du Salon ?



Une facture longue et embrouillée doit être lue attentivement : ne prendre décision qu'à bon escient; d'ailleurs le mécano sérieux divise son devis en 3 : fournitures, main-d'œuvre, déplacement et divers.

POUR NOS TOURISTES

Le droit routier

Il vient de paraître un remarquable volume sur le droit routier. Son prix est peut-être élevé et il ne peut être mis entre toutes les mains, mais son intérêt est incontestable. C'est le meilleur livre qui ait été fait à ce jour. M. Margueron, chargé du secrétariat de la Direction de la Voirie routière du Ministère des Travaux Publics, a passé de nombreux mois à codifier le régime de la circulation sur les routes françaises. En effet, nous-mêmes, qui sommes au courant de toutes ces questions, arrivons à nous perdre dans le dédale de la jurisprudence, routière : le même juge condamne et absout dans la même journée le même délit, selon qu'il s'appuie sur un texte ou un autre, influence, la plupart du temps, par des avocats malins. Il n'y a pas un document unique,

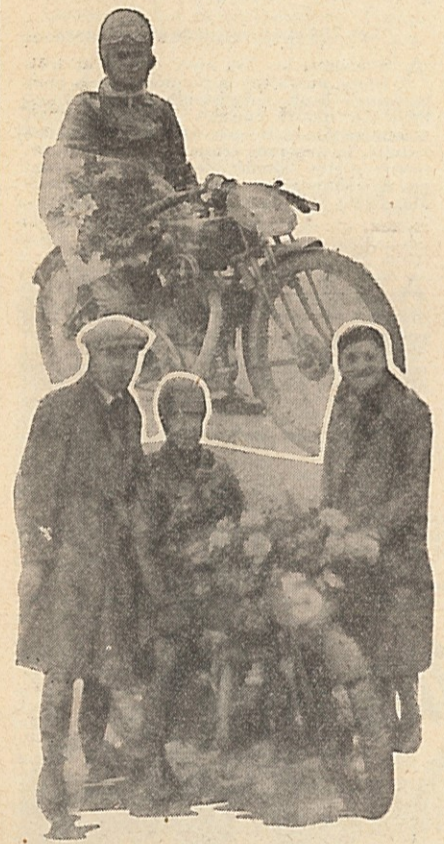


LES GRANDS PRIX DE FRANCE

Sous la pluie, le groupe des 500 cmc. prend le départ : c'est la catégorie qui fut la plus éprouvée.

A L'AUTODROME DE LINAS MONTLHÉRY Le 5 Octobre 1930

Les Grands Prix de France ont connu une affluente brillante de participants malgré un temps exécrable. Les résultats



En haut, Boetsch remporte, sur Magnat Debon le Grand Prix de France de la catégorie 350 cmc. En bas, Renier, sur Rudge Whitworth remporte brillamment le Grand Prix de France des 500 cmc.

14. Debaisieux (Monet-Goyon), à 10 tours.
15. René (Motor Racing Club), à 10 tours.
16. Gérard (M. C. Boulogne-Billancourt), à 13 tours.
Hors Course : Fournival (Ravat), Chaussou (ind.); Elfanti (M.C. Artois).
Engagés mais forfaitis : Charollais (X...), Henri (M. C. Marseille); Carrel (M. C. St-Maur); Baillet (M. C. Lyon); Booque (M. C. Floirac); Camon (M. C. Floirac).

Motos 350 cmc. — (Engagés : 43 ; parlants : 37 ; arrivants : 27).

1. Debaisieux (Monet-Goyon), 1 h. 1' 24", moy. : 93 km. 257.
2. Boetsch (Magnat-Debon), 1 h. 3' 24".
3. Renier (Vélocette), à 1 tour.
4. Piscaglia (Vélocette), à 2 tours.
5. Liataud (M. C. Marseille), à 3 tours.
6. Suau (M. C. Aubagnais), à 3 tours.
7. Naudon (Vélocette), à 4 tours.
8. Gaussergues (Monet-Goyon), à 5 tours.
9. Lefeuvre (Ind.), à 5 tours.
10. Flahaut (Calthorpe), à 5 tours.
11. Schmitt (U. M. de Mulhouse), à 6 tours.
12. Dubois (M. C. France), à 6 tours.
13. Marsseau (Vélocette), à 6 tours.
14. Braccini (M. C. Aubagnais), à 7 tours.
15. Hamiaux (M. C. Dieppe), à 7 tours.
16. Derquet (M. C. Dieppe), à 7 tours.
17. Rasser (Indépendant), à 7 tours.
18. Franchet (M. C. Seine-Infér.), à 8 tours.
19. Jullien (M. C. Dieppe), à 8 tours.
20. Muller (M. C. Alsace-Lorr.), à 10 tours.
21. Weber (M. C. Mulhouse), à 11 tours.
22. D'Andréa (M. C. Aubagnais), à 11 tours.
23. Dupreix (Ind.), à 11 tours.
24. Monnoyer (M. C. Nord France), à 11 tours.
25. Robert (M. C. Boulogne-Billancourt), à 12 tours.
26. Monty (M. C. Lorrain), à 13 tours.
27. Jeannin (Jonghi), à 14 tours.
Hors course : Francisquet (Rovin-San-Sou-Pap); Lemoine (Jonghi); Sabet (Sunbeam); Ramus (Ind.); Savier (Indép.); Valigand (M. C. Lyon); Niort (M. C. Seine); Zambaux (M. C. F.); Bassanetti (V. M. Midi); Lepers (M. C. N. F.).
Engagés mais forfaitis : Gruyère (A. G. S.); Desmaret (Indép.); Boulard (Indép.); Berthollet (Indép.); Delmont (M. C. Dieppe); Boutineau (M. C. Floirac).

Motos 500 cmc. — (Engagés : 50 ; parlants : 44 ; arrivants : 28).

1. Renier (Rudge-Withworth), 59 51", moy. : 100 km. 802.
2. Sabet (Sunbeam), 1 h. 50", moy. : 99 km. 172.
3. Preiss (Indép.), à 2 tours.
4. Burgos-Labaline (M. C. F.), à 2 tours.
5. Baumaux (M. C. Lorrain), à 3 tours.
6. Place (M. C. Lyon), à 4 tours.
7. Lafont (M. C. Bordeaux), à 4 t.
8. Bader (M. C. St-Maur), à 4 tours.
9. Koester (M. C. Lorrain), à 4 tours.
10. Calvo (Indép.), à 4 tours.
11. Buntz (M. C. Mulhouse), à 4 t.
12. Knayer (M. C. Als.-Lorr.), à 4 tours.
13. Giovenal (M. C. Marseille), à 5 tours.
14. Bur (U. M. Mulhouse), à 5 tours.
15. Skala (M. C. d'Artois), à 7 tours.
16. Mouillet, à 8 tours.
17. Berjonval (M. C. Paris-Seine), à 8 tours.

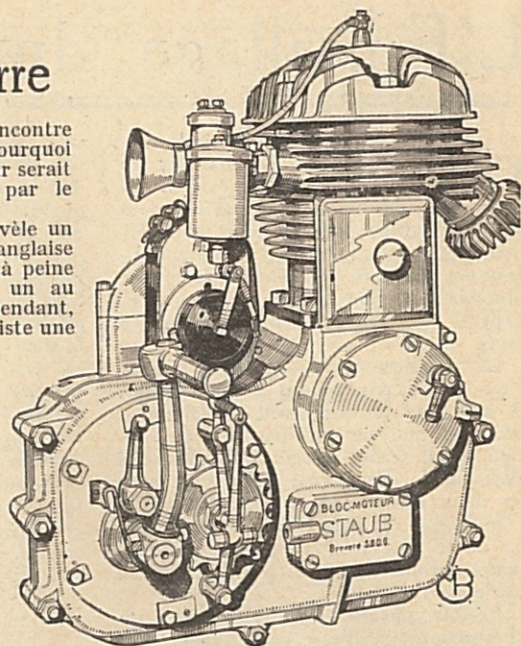
UNE SURPRISE

Le Bloc séparable en Angleterre

Le Motor Cycling écrit :

DIVERSES reprises, nous avons engagé l'industrie de la motocyclette à prendre en considération la question du bloc-moteur. La solution consistant à réunir le moteur et la boîte de vitesses en un seul bloc, au lieu de prévoir deux éléments distincts, est en effet fort bonne. Elle ne donne plus prise à la plupart des objections qui accablent l'ancien système, le maintien de la tension de la chaîne cesse d'être une source constante de soucis et le bruit de la machine peut être entièrement éliminé. De plus, une machine à bloc-moteur est beaucoup plus aisée à entretenir que la machine ordinaire actuelle et une considération, même plus importante, est que ce système empêche radicalement l'introduction du sable et de matières dans les organes où leur présence provoque une usure rapide. C'est cette raison, pensons-nous, qui a incité les constructeurs continentaux à adopter le bloc-moteur sur une si grande échelle et, un reproche sérieux adressé aux machines anglaises par des moto-

en mauvais état que l'on rencontre souvent à l'étranger. C'est pourquoi l'adoption générale du bloc-moteur serait considérée comme un bienfait par le motocycliste. Cependant, aucun indice ne révèle un mouvement général de l'industrie anglaise dans le sens du bloc-moteur, et, à peine nous attendons-nous à en voir un au Salon, en novembre prochain. Cependant, pour améliorer la situation, il existe une

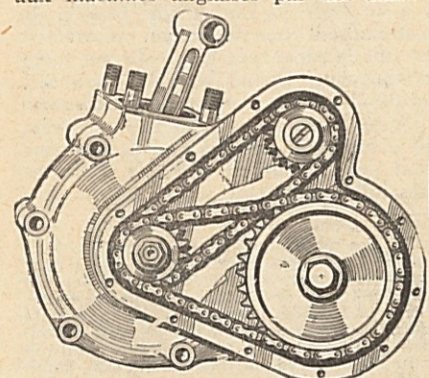


Un constructeur français a été l'un des premiers à combiner le bloc séparable : Staub-Staub.

protéger entièrement en même temps que la chaîne.

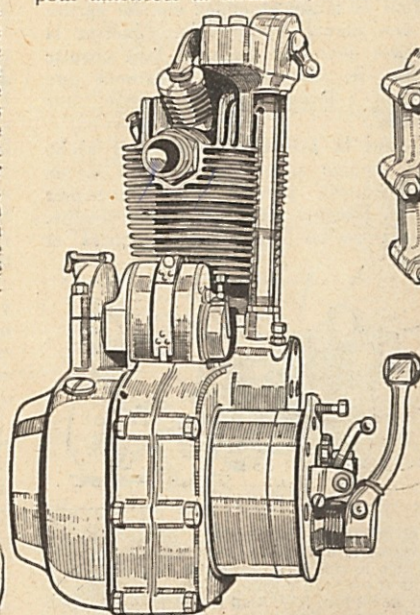
En théorie, une combinaison semblable ne serait pas, au point de vue de la production, aussi économique que celle du bloc-moteur entier, quoique des raisons spéciales puissent, dans certains cas particuliers, motiver de la faire en pratique.

Du point de vue du motocycliste pourtant, il n'y a pas beaucoup à hésiter entre les deux systèmes, car le demi-bloc donnerait la plupart des avantages du véritable bloc-moteur. Une protection également bonne contre l'usure serait assurée aux organes, l'entretien serait aussi facile et le bruit serait également éliminé. L'adoption du système semi-bloc serait, en tous cas, un pas en avant dans la bonne direction. Ce serait aussi un progrès facile à réaliser et à bon prix. Il a, jadis, été essayé avec succès. Pour ces raisons, nous n'éprouvons aucune hésitation à le recommander à l'attention des constructeurs. The Motor Cycling.



Une solution intermédiaire entre le bloc et la boîte consiste à assembler mécaniquement ces deux organes et à assurer la transmission par chaînes enfermées : solution que l'on verra au Grand Palais, le 23, en plusieurs présentations.

cyclistes étrangers, est que leurs transmissions relativement exposées souffrent d'une usure excessive lorsqu'elles sont utilisées sur les routes poussiéreuses et



Un constructeur anglais est déjà venu à la formule du bloc séparable : 6 boulons... et la boîte est en mains, chez J. A. P., Staub.

solution susceptible d'être utilisée par le fabricant qui tient absolument au principe du moteur et boîte de vitesses séparés : nous pensons à ce que l'on a si bien désigné par l'appellation semi-bloc, moteur. Dans le système semi-bloc moteur, le moteur et la boîte de vitesses seraient assemblés de telle façon que le couvercle pourrait être monté pour les

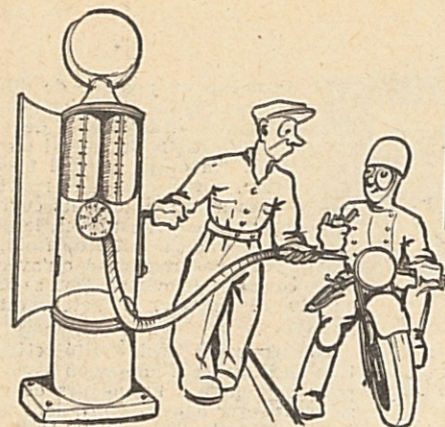
Le Numéro-Album du Salon

NOTRE numéro Album du Salon paraîtra comme de coutume deux ou trois jours avant l'ouverture du Salon. Selon la tradition, il s'améliore chaque année, ce qui n'est pas peu dire, et il comportera, pour 1930, la réalisation de tous les desirs de nos lecteurs. Toutefois, le tirage est limité et nous n'assurons la livraison du numéro qu'à ceux qui nous auront spécifié leur désir et nous auront envoyé le montant du numéro et des frais avant le 17 octobre. Pour nos abonnés, le prix est de 5 fr. 60, prix exceptionnel qui est une sorte de cadeau à ceux qui nous aident dans notre tâche sportive. Pour les lecteurs qui nous feront parvenir leur commande avant le 17, ce prix est de 10 fr. 60. En outre, au stand Moto Revue,

pendant le Salon, nous tiendrons à la disposition des habitués retardataires, les numéros supplémentaires de notre tirage, mais nous précisons dès maintenant qu'aucune diminution ne sera faite à ces retardataires même s'ils sont abonnés : le prix est fixé uniformément à 15 francs. En effet, il est difficile de prévoir un tirage susceptible de donner satisfaction à tous lorsque, selon une nonchalance invétérée, quantité de lecteurs préfèrent acquérir le fameux album à la toute dernière minute. Les frais considérables imposés par un tel ouvrage de plus de 200 pages, avec une documentation des plus riches, sont trop élevés pour que nous puissions nous engager dans une voie problématique. Nous engageons donc vivement nos lecteurs désireux d'avoir l'Album du Salon de nous faire parvenir, pour les abonnés : 5 francs plus 0 fr. 60 frais d'envoi ; pour les lecteurs : 10 francs

plus 0 fr. 60 frais d'envoi ; et nous ne garantissons nullement la vente, passé l'ouverture du Salon. Nous ajouterons, en outre, que le prix de 15 francs après le 17 octobre, n'est pas un caprice de notre part comme certains nous l'ont suggéré, mais que nous devons tenir compte de nos engagements commerciaux avec les distributeurs de journaux qui, eux, ne profitent que d'une remise normale et il serait inadmissible d'employer un procédé déloyal pour priver une catégorie de gens intéressants de leur travail qui vient honnêtement compenser la nonchalance ou l'indécision de beaucoup. Notre prix au demeurant est justifié par une hausse récente des tarifs de transport des Messageries Hachette. Notre Numéro-Salon, de par son poids, est tout particulièrement touché par cette augmentation.

L'ESSENCE

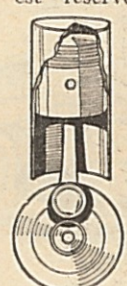


II russes ont pu entrer sur notre marché, concurrence imprévue. Les essences russes que l'on trouve sont : la légère, densité 725 et la lourde, densité 745. Quoique plus pesantes que les deux qualités correspondantes américaines, elles sont plus volatiles. C'est ce qui explique le succès qu'elles rencontrent chez nous.

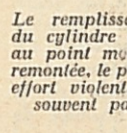
Le Benzol

PARLONS un petit peu du benzol pendant que nous y sommes. Vous allez chez un marchand de couleur ; il vous vend un bidon de benzol. Disons de suite que son pouvoir calorifique est moins élevé que celui de l'essence. S'il est recommandé à la moto, c'est qu'il supporte un taux de compression beaucoup plus élevé. Aussi, dans les 500 modernes, où l'on cherche l'extrême vitesse, avez-vous remarqué que lorsque vous achetez, pour 20 sous plus cher, du benzol, votre moteur ne cliquette plus ? Son rendement est meilleur. On a dit qu'il fallait modifier

LES essences roumaines commencent à faire leur apparition sur notre marché. Leur grande qualité est d'être homogènes ; elles se divisent en trois sortes pour nos motos : la 735, la 765 et la 775. Une 725 est réservée à l'aviation. Or, chose



Toutefois, si votre piston, monté plus haut, comprime très violemment les gaz, il se produit des phénomènes de détonation : de l'échauffement qu'on appelle auto-allumage, si le carburant choisi n'est pas assez homogène ; des résidus de carbone, si le carburant est très aromatique. C'est la raison qui conduit à employer l'alcool qui se prête, par ses qualités de combustion, mieux à de tels moteurs.



Le remplissage dans ce cas, du cylindre se fait abondant au point mort bas et, dans la remontée, le piston rencontre un effort violent, qui se traduit souvent par du cliquetis.



On vend, dans le commerce, des essences, dites de cracking, moins volatiles mais dont on a truqué l'homogénéité par la rupture des molécules premières ; mais ces essences doivent être colorées. Elles s'appliquent très utilement aux nombreux moteurs de machine, de tourisme normal peu comprimés.

Il y a des distributeurs qui débirent des essences normales donnant toute garantie quelle que soit la compression du moteur : c'est de l'essence non « truquée », très recommandable pour tous usages.



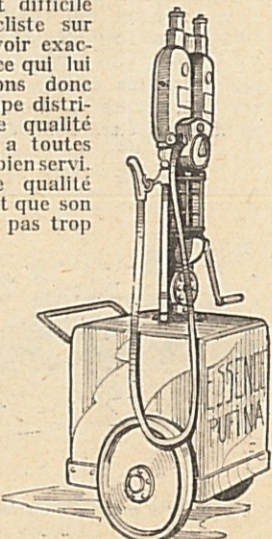
L'essence n'est pas d'une seule qualité : chaque moteur réclame une densité différente : par exemple, votre moteur de tourisme a une compression réduite, c'est-à-dire, le piston monte beaucoup moins haut dans le cylindre et ne comprime pas exagérément les gaz avant leur sortie.



C'est le taux de compression le plus bas qui s'adapte le mieux à l'essence moins homogène ou aux « crackings », qu'on vous vend, dans le commerce, plus ou moins colorés.

curieuse, sa volatilité est de beaucoup plus grande que celle correspondante américaine et russe. Il y a encore de nombreuses autres essences qui tournent comme qualité autour de ces grands types, plus particulièrement les essences de Galicie, Birmanie, de Perse et d'Egypte

COMME on le voit par cet exposé assez aride, il est difficile à un motocycliste sur la route de savoir exactement l'essence qui lui convient. Disons donc que si la pompe distributrice est de qualité américaine, il a toutes chances d'être bien servi. Si elle est de qualité asiatique, il faut que son moteur ne soit pas trop poussé.



Une autre qualité d'essence européenne qui s'avère depuis un an des meilleures pour l'ensemble des moteurs monocylindriques est lancée avec gros succès.

Les essences de cracking sont beaucoup moins homogènes que les autres. Elles seront donc moins bonnes en principe ; mais, par suite même des conditions de construction de nos moteurs de motocyclettes, elles arrivent à s'adapter parfaitement à eux. Les meilleures essences seront donc les essences-aviation, mais alors, le prix devient prohibitif. Ces essences sont précisément les essences d'avant-guerre, celles traitées avec la méthode rigoureuse du laboratoire.

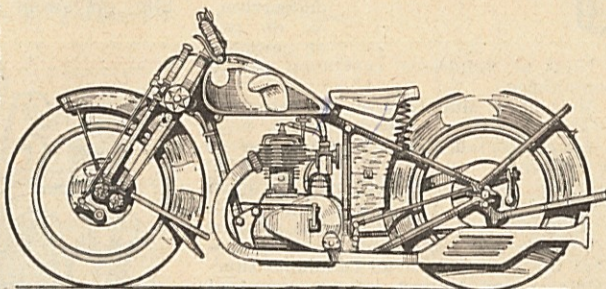
Les essences russes

LES essences russes prennent une importance de plus en plus grande. Nous avons dit qu'elles sont légèrement plus lourdes que les américaines et c'est précisément le cas d'extension de l'automobile qui a fait que les Américains en sont venus à l'essence lourde, car les essences

Machines pour tous

Grosses ou petites ?

DEVONS-NOUS concevoir un type unique de machine ? Certes non, car il faut répondre à des besoins si différents ! Une des raisons essentielles du succès de la motocyclette et du prodigieux développement du motocyclisme, n'est-ce pas la variété des types offerts à la clientèle ? Le motocycliste qui pratique le grand tourisme ou qui aime la vitesse éprouvera peut-être une sorte de dédain pour le petit vélomoteur et la moto ultra légère. Mais les petites machines ne rendent-elles pas des services inestimables. Nous voyons, l'autre jour encore, le chasseur d'un hôtel sur sa petite moto avec la même aisance que sur une bicyclette. Immédiatement le petit moteur était en marche et son jeune conducteur se faufilait parmi les voitures.



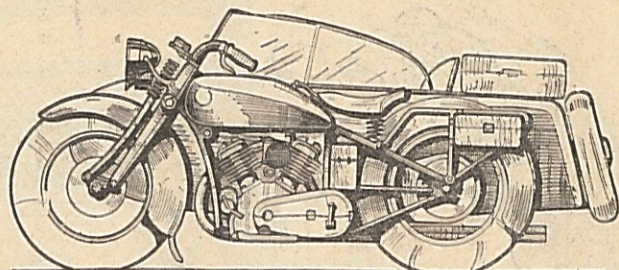
Pour la promenade dominicale, les vacances ou les déplacements un peu importants, une 500 ou une 350 cmc. s'impose.

pre des organisations industrielles d'aujourd'hui, c'est de combiner l'ordre qui permet l'utilisation aussi complète que possible des ressources en matériel et en homme et laisse cependant une certaine liberté de mouvements, une certaine initiative. La production d'un type unique ne doit pas être un dogme. Si

un constructeur produit tout par lui-même il lui faudra certainement de grosses séries pour pouvoir mettre sur le marché un grand nombre de modèles. Il s'efforcera, bien entendu, d'arriver à cette variété de modèles au moyen d'un nombre aussi réduit que possible de pièces fondamentales. Par exemple, le même carter conviendra pour une 250 ou une 350 cmc. Le moteur à culbuteurs aura un grand nombre de pièces communes avec le moteur à soupapes latérales, etc. Quant au constructeur qui emploie pour le montage de ses machines des organes fournis par des spécialistes, il n'éprouvera pas une grande difficulté à introduire une variété de types. La discipline industrielle ne doit pas avoir la rigidité prussienne.

Il est douteux que, si un constructeur prenait la résolution de construire un modèle unique, le prix puisse être abaissé d'une manière très sensible.

Cette variété de modèles, même à l'intérieur de chaque marque est intéressante, car chaque marque a ses clients fidèles et ainsi elle peut, quand ils désirent un nou-



Pour le grand tourisme, prenez un véhicule lourd qui permette de transporter facilement ses « pénates ».

veau type de machine, le leur offrir. Nous trouvons en effet chez la plupart des motocyclistes, un enthousiasme pour la marque dont ils montent les machines, la fierté de « leur marque ». Ces relations cordiales entre le constructeur et leur clients sont très caractéristiques du monde motocycliste. Le constructeur de motocyclettes traite le plus souvent son client avec une générosité qu'on ne trouve pas toujours chez le constructeur de voitures. Le client de son côté n'est pas insensible à ces bons procédés. Cela est fort heureux car la clientèle motocycliste est, si on peut dire, stable et cela permet au constructeur, d'établir à l'avance ses plans de production et de consentir des sacrifices qu'il ne pourrait se permettre de faire s'il avait à craindre une période brusque de mévente. Nous sommes d'ailleurs bien loin d'avoir atteint le plafond et il n'y a pas à redouter une situation analogue à celle de l'Amérique. Dans ce pays d'ailleurs, ces difficultés s'expliquent par le prix comparativement beaucoup plus élevé des motos, par rapport à celui des voitures. En France, au contraire le prix des motos n'est proportionnellement pas plus élevé que celui des voitures.

Précisions

Le civil qui vous contraventionne

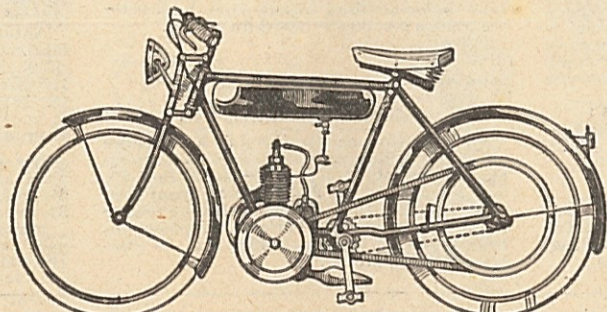
En ce qui concerne le paiement de l'axe trimestrielle, s'il est exact que le fait de ne pas produire sa quittance ne constitue pas une contravention, veuillez noter que l'impôt est portable et non quérable : en d'autres termes, qu'il est légalement payable au bureau du receveur des Contributions indirectes.

Vous dites plus loin : « Mais il ne peut nullement exiger que vous lui montriez la carte rose ou la carte grise ».

Notre documentation est là, entièrement en défaut ! Remarquez que le décret dit : « Code de la route, porté à la fin : « Le ministre des Finances, le ministre de... etc., sont chargés de son application ».

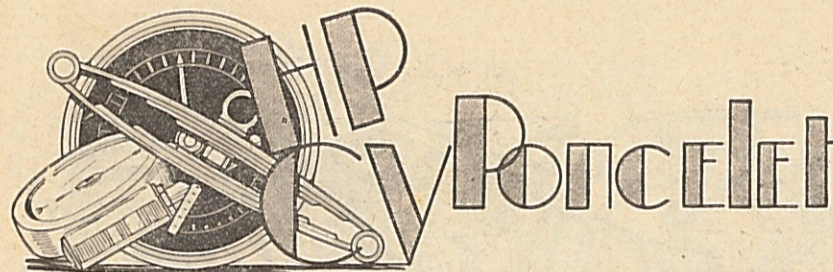
Que vient donc faire là-dedans le ministre des Finances ? Au surplus, les agents des contributions indirectes sont habilités par l'article 15 de la loi du 30 mai 1851, à relever les infractions à la police du roulage. Traduisez qu'ils peuvent exiger la production des cartes verte, rose et grise.

En vous écrivant ce qui précède, veuillez croire, Monsieur le Rédacteur en chef, que j'ai uniquement en vue la bonne tenue et la sûreté de documentation d'une revue à laquelle je suis abonné

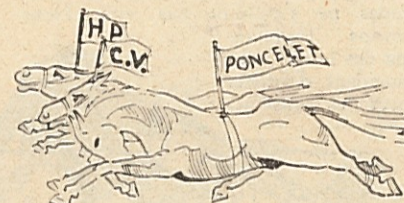


Si vous vous rendez chaque jour à votre travail, la 100 cmc. vous donnera une appréciable économie de temps et de dépenses.

PELLISSIER, Receveur des C.L. Langogne-Ouest.



ON pourrait croire que c'est seulement par amour-propre national qu'on a cessé, pour l'évaluation de la puissance de nos moteurs d'employer l'abréviation H.P. et qu'on a substitué l'abréviation CV. Ce n'est pas tout à fait exact. Un CV, n'est pas égal à un HP. En prenant la livre anglaise égale à 453 grammes et le pied à 0 m. 305, nous trouvons que le



cheval anglais équivaut à 76 kilogrammètres, c'est-à-dire à la force nécessaire pour élever 76 kilos à 1 mètre en une seconde. Or le CV moins vigoureux ne peut soulever dans le même temps, à la même hauteur que 75 kilos. Il y a donc entre HP et CV une légère différence. Pratiquement cela n'a d'ailleurs pas une très grande importance. Qui connaît exactement le nombre de CV développé par son moteur. Les désignations de catalogues ou les formules fiscales appartiennent au domaine de la pure fantaisie. D'ailleurs en ce qui concerne

mens, sur sa demande, se met vo'ontiers à sa disposition pour lui faciliter, dans les temps les plus courts, l'obtention du permis de conduire.

POUR LES ÉTRANGERS

Le Permis de conduire

Et quand un étranger vient en France, quelle est sa situation légale du point de vue du « permis de conduire ». Cette question nous est posée régulièrement et nous tenons à définir, une fois pour toutes, cette situation. Il est entendu, tout d'abord, que nous ne nous occupons que des motocyclistes étrangers qui possèdent un permis de conduire de leur pays ou qui sont légalement en règle avec leur pays d'origine au point de vue conduite des motos ou autos :

1^o Un motocycliste vient en France avec sa machine personnelle.

2^o Un étranger vient en France et veut conduire un véhicule automobile.

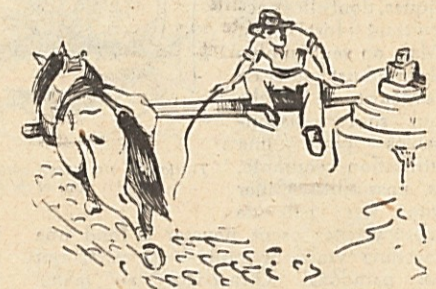
Dans le premier cas : ce motocycliste n'a aucune formalité particulière à remplir, dans ce sens, en France : il doit être muni du *Certificat International de Route* qui lui a été délivré par les autorités dans son pays d'origine. Dans le deuxième cas : il est évident que l'étranger se trouvera handicapé par sa compréhension plus ou moins nette de la langue française et risquerait l'échec, fût-il un bon conducteur. Dans ce cas, le Service des Exa-

la moto, ce n'est pas en réalité à la puissance, mais à la cylindrée que nous payons l'impôt. Néanmoins pour des recherches scientifiques, il est nécessaire d'observer la plus grande exactitude et là, on ne peut négliger la différence entre le CV et le HP.

IL y a belle lurette que nous avons oublié l'origine des HP et des CV, et il est un peu étrange de trouver dans un pays comme le nôtre où le système décimal a balayé les autres mesures, une évaluation de la puissance qui n'est pas conforme au système décimal. On a donc proposé de remplacer le CV de 75 kilogrammètres-seconde par une autre unité, le poncelet qui serait de 100 kilogrammètres-seconde. Il en résulterait une simplification certaine, mais jusqu'à présent, le poncelet malgré ses 25 kilogrammètres-seconde supplémentaires, n'a pas réussi à mettre en fuite le CV. C'est que celui-ci est soutenu par une force considérable : l'habitude. Voilà près de 150 ans qu'on estime la puissance des machines en chevaux, et il faudrait un sérieux effort pour échapper à la routine.

Combien de personnes ne se sont pas encore habituées au nouveau système horaire ? N'escomptons donc pas l'adoption rapide et universelle du poncelet.

C'est bien dommage.



Voici donc la règle générale

Exceptions :

1^o Les touristes des Etats-Unis d'Amérique qui sont titulaires de la « licence américaine ».

2^o Les titulaires d'un permis de conduire militaire.

Dans ces deux cas, ils obtiendront leur permis français en faisant exactement la même demande officielle avec toutes les pièces cou-



rantes à l'appui ; en d'autres termes, ils consulteront un dossier, ils seront dispensés de l'examen et le carton rose leur sera délivré directement par la préfecture.

Rappelons en fin : ... que les permis de conduire délivrés dans les colonies, dans les protectorats français sont valables sans formalités sur tout le territoire français.

Toujours l'article 1384 Code civil

Extrait d'un arrêt rendu à Lyon qui ne manque pas de saveur : voilà « une automobile qui, à l'allure du pas, possède la force suffisante pour renverser un piéton ».

Gazette du Palais 4 mars 1929. — Responsabilité civile, faute, automobiles, accidents, allure d'un homme au pas, non excuse suffisante, chute d'un piéton, obligations de prendre toutes les précautions possibles.

Il ne suffit pas au conducteur d'une automobile pour dégager sa responsabilité d'établir qu'il marchait à une allure très ralentie, fût-ce celle d'un homme au pas, si, à cette allure, sa voiture possédait encore une force suffisante pour faire tomber un piéton.

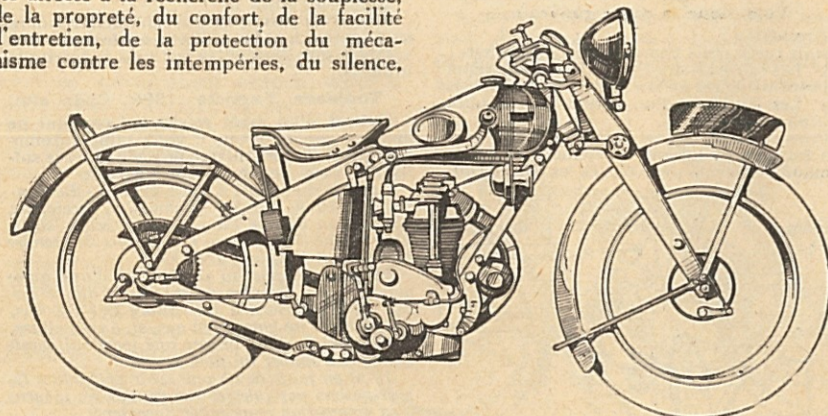
Il est en faute de ne pas avoir pris toutes les précautions possibles et usé de tous les moyens à sa disposition pour éviter l'accident.

Lyon 16 mai 1929. Thomas et Duroux c/ Beraud, MM. Aubery, président, Zollinger, (Mon. Jud., Lyon, 7 février 1930).

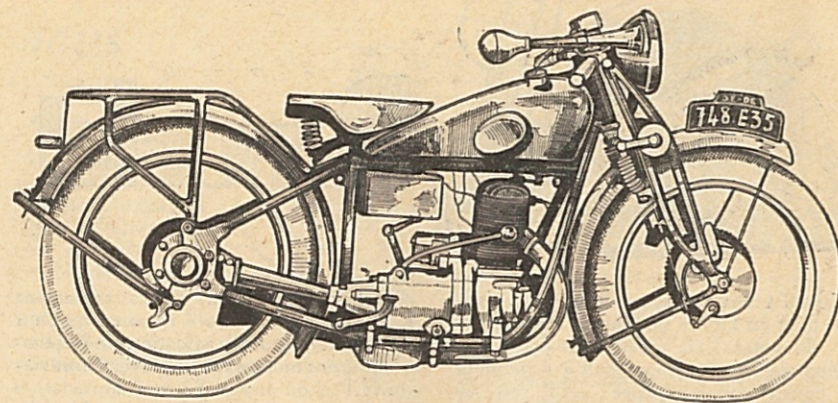
Le culte de la vitesse

L'ESPRIT sportif est demeuré extrêmement vivace dans la clientèle motocycliste. Si un motocycliste est disposé à faire un sacrifice financier, ce sera pour posséder une machine plus rapide. Demandez-lui de payer 8.000 fr. une moto qui fait le 140 et immédiatement vous trouverez des acheteurs en nombre suffisant pour que vous puissiez entreprendre en série la construction d'une machine de ce type. La première question que pose un vendeur porte sur la vitesse de la machine. La plus grande partie de notre courrier demande des « trucs » pour augmenter la vitesse des motos. Le prestige, l'influence de la vitesse sur l'esprit des acheteurs ne peuvent être niés. Si tous les motocyclistes avaient les fonds suffisants pour acheter des machines à grande vitesse, soyez assurés que la majorité, bien à tort du reste, délaisserait les modèles de tourisme. La clientèle sportive reste nombreuse. Ce n'est pas que ces motocyclistes méconnaissent l'intérêt pratique de la motocyclette et il y a un grand nombre de supersports qui sont pratiquement utilisés pour des services pratiques, dont elles s'acquittent fort bien. Mais on veut en plus de la robustesse et de la sécurité de marche qui sont indispensables pour une utilisation courante, la possibilité d'aller vite. Car peu de

motocyclistes osent pousser à fond une machine vraiment rapide. Et voilà qui est paradoxal. Offrez-leur, au même prix que la supersport, une machine capable d'atteindre, sans effort, les vitesses relativement modérées auxquelles ils roulent habituellement, mais une machine où le supplément de prix ait été affecté à la recherche de la souplesse, de la propreté, du confort, de la facilité d'entretien, de la protection du mécanisme contre les intempéries, du silence,

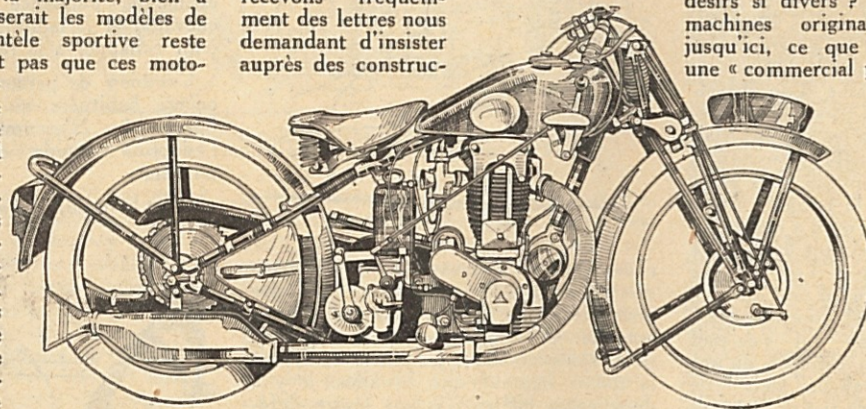


Un type utilitaire qui fera son apparition dans toutes les gammes au prochain Salon.



Une moto utilitaire, mais pourquoi pas ? Croyez-vous qu'une machine faisant un bon 100 n'est pas préférable, pour vos promenades, à un bolide à 140 qu'il ne vous est pas permis de conduire au plafond.

bref de toutes les qualités pratiques, il y a fort à parier que votre livre de commandes ne s'emplira pas vite. Nous recevons fréquemment des lettres nous demandant d'insister auprès des construc-



Toutefois, un racer comme celui-ci n'est pas à déconseiller, mais il faut d'abord un racer de nom et de fabrication et non un amalgame de morceaux de marques.

teurs pour qu'ils étudient des machines plus silencieuses et plus propres, mais reconnaissons que le nombre de ces motocyclistes est, par rapport à l'ensemble, bien faible. Et par surcroît, ils sont loin d'être d'accord sur la solution du problème. Les uns veulent des quatre-

cylindres, les autres des deux-temps, les uns des cardans, les autres des chaînes encloses. Comment se conformer à des désirs si divers ? Reconnaissons-le, les machines originales n'ont pas été, jusqu'ici, ce que les Anglais appellent une « commercial proposition ».

Cela, dans certains cas, a pu être le résultat ou d'un manque de persévérance, ou de l'insuffisance des moyens financiers, ou d'un défaut d'organisation, mais la véritable cause de ces échecs a été l'indifférence du public. On nous citera une ou deux exceptions de machines originales qui ont réussi commercialement. Elles ont certainement des avan-

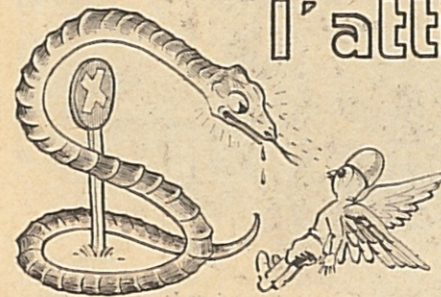
tages pratiques qui en font des types excellents de machines utilitaires. Mais ce n'est pas tant à ces qualités qu'elles ont dû leur succès qu'à des victoires sportives, d'une part, et à la réduction de leur prix de vente. Ces machines, qui auraient dû attirer les acheteurs par leurs qualités utilitaires, ne se sont, en fait, imposées sur le marché que par leur vitesse et leurs qualités sportives.

LES RÉDACTIONCULES

Une rengaine

LA France du Centre possède un rédacteur de volume abdominal imposant et d'âge vénérable qui a le tansad en horreur. Aussi collectionne-t-il les accidents même bénins qui surviennent à des tandemistes et les fait-il paraître sous le titre « Le danger des motos à deux ». Respectons ses cheveux blancs et prions-le seulement de renoncer à sa petite manie. Le tandem n'est en lui-même nullement dangereux et il ne le devient, comme tout autre mode de locomotion, que par l'imprudence du conducteur ou celle des autres usagers de la route. Il y a un nombre énorme de tandemistes qui n'ont jamais eu le moindre accident, qui trouvent même que la présence du passager sur le porte-bagages augmente la stabilité de la machine. N'oublions pas non plus que le tansad est de loin le mode de locomotion mécanique le meilleur marché et qu'il permet à des couples innombrables d'aller respirer l'air de la campagne.

L'attraction de l'obstacle



Si les usagers de la route avaient plus de sang-froid, que d'accidents pourraient être évités. Nous recevons fréquemment des lettres se rapportant à des collisions que deux conducteurs expérimentés et maîtres d'eux-mêmes auraient évitées !

Beaucoup trop de conducteurs ont, en leur habileté, une excessive confiance parce que, dans les circonstances normales, ils n'ont pas eu d'accidents. Mais, qu'ils se trouvent pris dans une situation critique et ils perdent la tête, tuent ou sont tués. Il ne faut pas conduire avec une désinvolture exagérée, mais songer que l'on a une responsabilité, que le danger peut se présenter inopinément et qu'il faut être continuellement prêt à y parer. Quand on examine de sang-froid les circonstances d'un accident, on se rend compte que, même en admettant la faute de son adversaire, même en considérant que des imprudences en ont été la cause initiale, il eût été possible de faire telle ou telle manœuvre qui l'eût évité ou qui en eût atténué les conséquences. Mais il semble que, sur la plupart des conducteurs, l'obstacle exerce une certaine fascination. Le cycliste ou l'automobiliste débutants ont tendance à se jeter sur l'obstacle qu'ils veulent éviter. Ils sont comme attirés par lui, tout comme un oiseau par un serpent. Il y a comme une inhibition, une impossibilité d'agir, une résignation fataliste à l'inévitable.

La cause est habituellement la surprise. Il ne faut pas somnoler au volant ou au guidon et c'est pourquoi certains conducteurs de véhicules peu rapides, dont l'attention est émoussée par une allure monotone, sont beaucoup plus dangereux que des conducteurs qui roulent à grande vitesse, mais sont perpétuellement sur le qui-vive. Le bon conducteur roule vite quand la route s'y prête, mais, aux endroits dangereux, il ralentit à l'extrême son attention est tendue et il réagira immédiatement par la manœuvre appropriée.

DE-CI, DE-LÀ

5 % de rabais

EN cette époque de fin d'année et à l'approche du Salon, certains, parmi les agents importants, consentent des remises très importantes sur les motos qui en cours de saison ont servi de machines d'exposition. Ces motos sont rigoureusement neuves, en conséquence, garanties comme telles. Au nombre de ces agents, Paris-Motos, Avenue des Termes, dispose, à l'heure actuelle d'un certain nombre de machines neuves, de toutes marques et de toutes cylindrées. A ce stock de machines neuves, se joint un lot de bonnes occasions également en toutes marques.

On doit s'habituer, non seulement à voir devant soi, mais à voir autour de soi. Que de fois une route latérale permettra de s'échapper. Que de fois, si la chute est inévitable, on peut, dans une certaine mesure, la diriger vers un obstacle moins redoutable. Avec une machine qui a de bonnes accélérations, on peut, en virant et en filant dans la même direction que



Évitez de poursuivre indéfiniment votre rêve irréalisable.

le véhicule qui va vous tamponner, éviter la collision. C'est souvent, non pas en ralentissant, mais en accélérant qu'on se tirera d'affaire. Il y a, si on peut ainsi s'exprimer, une escrime de la route, toute de souplesse et d'adaptation aux circonstances. Aux attaques de la route et de ses usagers, il faut trouver la riposte ou, plutôt, la parade immédiate. La rapidité des réflexes, condition essentielle de la sécurité, n'est pas seulement fonction de qualités physiologiques particulières, mais aussi d'une attention toujours vigilante. Le pilote d'avion qui aura satisfait au rigoureux examen médical qui lui est imposé, peut fort bien n'être qu'un aviateur médiocre et commettre, faute d'attention, de graves fautes de pilotage.

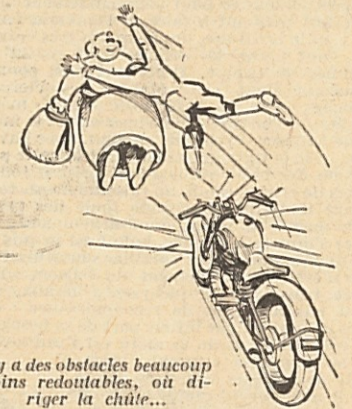
Le bon conducteur de tout véhicule rapide, c'est celui qui est prudent en

POURQUOI ?

Pourquoi conserver vos numéros de Moto Revue en désordre quand il y a, chez nous, une superbe reliure automatique à 9 fr. 50 qui vous permet de classer 26 numéros à la fois.

La crise de l'industrie du caoutchouc Comme suite à notre entrefilet sur le prix du caoutchouc, un correspondant financier nous signale que les stocks de caoutchouc continuent d'augmenter dans d'alarmantes proportions.

donnant à ce mot son sens primitif, c'est-à-dire qui sait prévoir. Cela nécessite évidemment l'expérience de la route, de toutes ses particularités, des habitudes des usagers, etc. Il y a des conducteurs qui pourraient rouler cent ans sans rien apprendre parce qu'ils ne se sont pas donné la peine d'observer, de noter, de se souvenir. On ne doit pas poursuivre un rêve ou penser à ses affaires quand on conduit. Nous ne voulons pas dire qu'il faille vivre dans une appréhension continue de l'accident possible. Les poltrons ne feront jamais de bons conducteurs. D'ailleurs, la peur est souvent le résultat d'une connaissance insuffisante du danger. C'est la peur de l'inconnu. Si, au contraire, vous connaissez le danger d'une manière bien nette, vous envisagerez les moyens de l'éviter et vous ne redouterez plus rien. Pensez que vous avez entre les mains un véhicule étudié pour obéir complètement à votre volonté et que les seuls accidents sur lesquels vous n'avez aucune action au moins immédiate, c'est-à-dire ceux résultant d'une rupture d'organe, sont extrêmement rares. Encore est-il vrai qu'une bonne partie de ces accidents peuvent, eux-mêmes, être évités par un entretien attentif de la machine.



Il y a des obstacles beaucoup moins redoutables, où diriger la chute...

Ne subissez pas l'hypnose de la vitesse, ne vous préoccupez pas de vos moyennes. Ce qu'il faut surveiller, ce n'est pas votre indicateur de vitesse, mais la route et sous l'angle le plus étendu possible. Pensez à tous les obstacles qui peuvent surgir, au fou qui traversera un croisement sans ralentir, à cet autre qui prendra son virage à gauche, au piéton affolé, au charretier ivre, aux animaux. Comptez avec toutes leurs maladroites et ne vous laissez jamais surprendre.

A Londres, et à Liverpool ils atteignent des chiffres records ! Aux Etats-Unis, les stocks déjà considérables en juillet : 151.283 tonnes, passaient à 158.604 tonnes fin août ! Mais un symptôme plus grave encore de la crise, c'est le fléchissement de la consommation. Dans les huit premiers mois de l'année, elle n'atteint que 280.550 tonnes. En 1929 elle était de 349.108 tonnes. Rien ne fait prévoir que le marché s'améliore, bien que, il est vrai, les plantations restreignent ou suspendent leur production. Mais les stocks considérables permettraient de faire place à une reprise d'activité industrielle que l'on n'escompte plus de sitôt.

UNE PRÉCISION

La B. M. W. 1931

UNE erreur matérielle s'est glissée dans notre dernier numéro et il est de notre devoir, bien que beaucoup de lecteurs ne l'aient pas remarquée, de noter la rectification qui s'impose; nous avons, en effet, donné la photographie de la nouvelle mono B. M. W. à transmission par cardan. Il ne s'agit nullement d'une nouvelle machine. Ce document était destiné à illustrer l'article, précédant de quelques pages, sur la polémique Bloc-moteur et Boîte séparée; une interprétation erronée l'a fait placer dans la page des constructeurs alors qu'elle venait à la suite de l'article en question; et le sens en a été, du fait de cette pagination imprévue, complètement corrompu. La machine B. M. W. présentée est la fameuse monocylindrique 250 cmc. qui fut construite en 1925 par la Bayerische Motoren Werke; cette conception fut adoptée par la firme célèbre qui avait tenu à prouver ainsi qu'avec d'excellents matériaux, il était possible de mettre, sur le marché, une construction par cardan sur monocylindrique; le succès mécanique de cette production fut complet. Par contre, le succès commercial ne répondit pas à l'attente des constructeurs; en effet, le prix de revient avait contraint la maison à établir un prix de vente qui devenait censément prohibitif, puisque ce prix se rapprochait de celui de la bicyclette 500 cmc. et l'acheteur n'avait que toutes raisons de se rejeter sur ce dernier, vu la différence minime de prix.

Et notre but était, en présentant en détail une ancienne machine à cardan en mono, non seulement d'apporter un argument des plus solides aux partisans du cardan même sur mono, mais aussi de préparer nos lecteurs

à l'apparition de la nouvelle B. M. W. type R2 monocylindrique aussi que, cette année, la firme bavaroise met sur le marché et que l'on verra au Salon prochain. On voudra bien nous excuser de l'imbroglie dû à une mise en pages hâtive en songeant que l'esprit des lecteurs avisés aura eu tôt fait de discerner la discrète venue sur le marché de l'une des plus belles productions mondiales 1931, la B. M. W. R 2, monocylindrique avec transmission par cardan... dont nous vous entretiendrons sous peu plus à fond.

Quant aux autres, ils ont sans doute été moins perspicaces?...

L'ABSENCE DES INTÉRESSÉS

Les Records à Ostende

C'EST le 5 octobre, par mauvais temps et vent violent qui se déroulent les « records » belges. Aussi il ne faut s'étonner que peu du fait qu'aucun record ne fut battu.

250 cmc. — Walter (Lady), 72 km. 143.
350 cmc. — Roeland (Vélocette), 136 km. 624.
Luc (A. J. S.), 115 km. 458; Luc (A. J. S.), 108 km. 728; Rapeur M., 72 km. 143.

500 cmc. — De Beer (A. J. S.), 136 km. 415.
Mais pourquoi aucune marque belge n'a participé à cette épreuve officielle de la F. M. B. ?

Pourquoi aussi un concurrent français continue-t-il à s'engager en Belgique et en France à deux épreuves distinctes : les Records belges et les Grands Prix de France ? N'est-ce pas la meilleure façon, R., de déplaire à tout le monde ? Vous savez que nous détestons sincèrement cette façon d'agir.

A NOS CONSTRUCTEURS

Une idée

Si la campagne contre le bruit de la rue doit avoir des effets bienfaisants sur notre organisme, celle menée contre les vibrations et secousses grandes ou petites, que nous, usagers, encaissons en parcourant les routes de notre douce France est, elle, par contre, nettement insuffisante. Après une longue randonnée, nous décomposons la fatigue de cette manière :

Pour le déplacement de l'air, 10 sur 100 points;

Pour la tension nerveuse, 50 sur 100 points;

Il reste : 40 points pour le bruit, les vibrations et les secousses.

C'est sur ces 40 points que nous voudrions voir travailler nos constructeurs.

La grande discussion entre le bloc et la boîte séparée, la chaîne et le cardan, soupapes en têtes et poussoirs, tubes ou cadre embouti, l'émail du réservoir... tout dépend de la mode, du prix de revient et surtout de la bourse de l'acheteur. Mais là où nous attirons l'attention des constructeurs (nous comptons sur *Moto-Revue*) c'est : la moto Pulmann-Silencieuse d'un prix abordable.

Les Maisons ne manifestent pas grande tendance à cette idée : les directeurs voyagent probablement en conduite intérieure, et pourtant l'avenir de la moto est là, pas dans la construction de monstres atteignant le 130 ou le 160, ni dans le 4 cylindres. Il y a longtemps que F. N. a sorti son premier 4 cylindres en ligne transmission par pignons d'angle : le prix de vente a été la seule cause de la suppression de cette machine pourtant merveilleuse.

Mais pouvoir abattre 100 km., régulièrement, sans fatigue, dans un Pulmann, voilà qui ferait plaisir à beaucoup d'entre nous, et la prochaine caravane du constructeur qui oserait la chose, faisant son Tour de France sans bruit et sans secousse, à une modeste moyenne de 40 km., celui-là aurait bien travaillé pour la cause motocycliste et verra son chiffre d'affaires augmenter.

Impossible ! Non ; question financière ! on a trouvé des fonds pour lancer des clous. La science a fait bien plus difficile que cela : d'un bond de 30 km., il y a vingt ans, des hommes, qui ont voulu, viennent de réaliser 6.300 km. au-dessus des flots.

M. Georges Claude révolutionne le monde avec ses expériences de Cuba.

La lampe de votre poste de T. S. F. n'a pas encore livré toutes ses possibilités, etc...

Pour quelles raisons mystérieuses la suspension complète de la moto serait-elle impossible ?

Pour quelles raisons les constructeurs s'acharnent-ils à nous livrer des mitrailleuses à roulettes (sic, M. Thibault de Rouen) ?

C'est vous, *Moto-Revue*, c'est nous, acheteurs, qui devons imposer nos vues aux bureaux d'études, et pas le système inverse. Le consommateur, ne l'oublions pas, a toujours le dernier mot, quand il veut s'en donner la peine.

Le marché de la moto est immense dans nos campagnes, en ville, aux colonies, à l'armée; partout les deux roues rendent des services, un peu plus de confort et elle atteindra la perfection, si toutefois la perfection est de ce monde. Aux constructeurs de répondre par des prototypes.

Nous ne parlons pas des deux maisons qui ont osé sortir des suspensions et pour causes.

Si, pour l'ouverture du prochain Salon, vous voulez accepter la paternité de la Moto Pulmann, nous vous la laisserions volontiers; de votre tribune l'idée fera son chemin et ne souhaitons qu'une chose :

Servir la cause motocycliste.

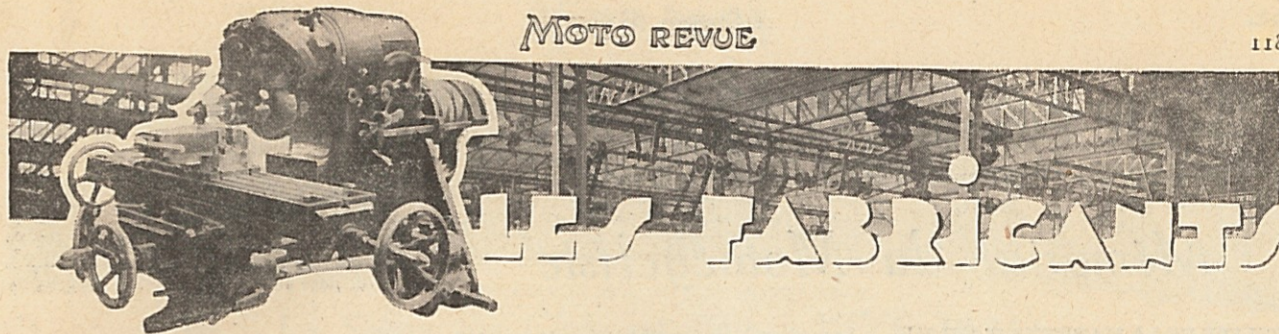
WALLERAND, Reims.
Ingénieur.

Représentation

À l'adresse de nos lecteurs, qui nous demandent perpétuellement d'occuper leurs loisirs, la G. F. P. L. 70, rue Amelot, a une nouveauté intéressante et serait heureux de trouver des représentants à la commission introduits dans la clientèle des garages, dans les entreprises de tran ports, dans les Compagnies de taxis à Paris, et en Province.



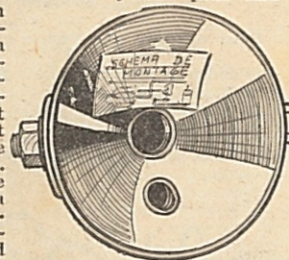
Deux remarquables documents sur la B. M. W. possédant les records du monde de la plus grande vitesse réalisée à ce jour. Le pilote est Henné.



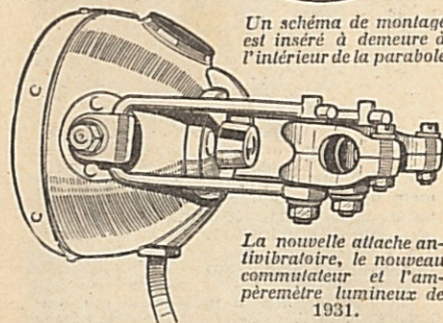
AVANT LE SALON

Le Lucas 1931

NOUS avons eu occasion de voir sur des machines « up to date », signalées pour le proche Salon, l'équipement par magdyno Lucas du type 1931, une pure merveille. La magdyno 1931 comporte des perfectionnements appréciables. La dynamo peut être démontée en quelques secondes et toute la partie magnéto reste en place : ce qui facilite maintenant les révisions et réparations de la génératrice. La commande des pignons à l'inverse du type 1930, comporte le grand



Un schéma de montage est inséré à demeure à l'intérieur de la parabole



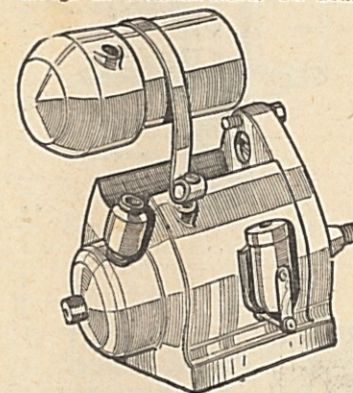
La nouvelle attache antivibratoire, le nouveau commutateur et l'ampèremètre lumineux de 1931.

pignon en celeron et le pignon en acier. Le fonctionnement est entièrement silencieux.

Dans le nouvel appareil, la partie magnéto, comme précédemment, est garantie 2 ans par Lucas. Elle pourrait l'être davantage car

les interventions côté allumage sont nulles, sauf accident. La dynamo est étudiée pour que, tous les soins désirables étant apportés au montage des fils, le client n'ait plus à s'en occuper, sauf quelques nettoyages espacés du collecteur.

Une autre nouveauté de cet équipement est le phare Lucas H 52 E.F. estampillé T. P. A. B. 136. On sait que le phare Lucas porte, sur sa partie arrière, l'ampèremètre lumineux qui, jour et nuit, contrôle le travail de la génératrice et le commutateur aux 4 positions : neutre, charge, éclairage central et éclairage de stationnement. Un bouton



La dynamo et la magnéto forment un bloc séparable instantanément.

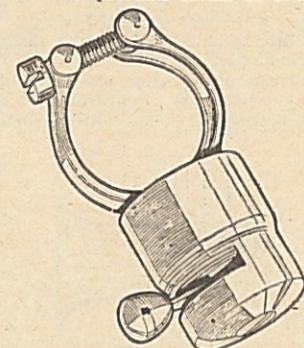
sur le guidon donne en outre pour la lampe centrale les positions : A. Eblouissant et B. code agréé.

Les contacts intérieurs se font par touchaux à ressorts pour éviter la rupture des fils minces et assurent une connexion parfaite.

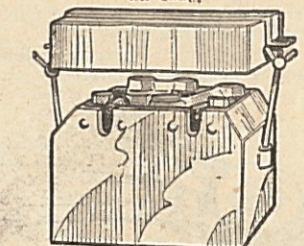
Le système optique donne un éclairage beaucoup plus puissant qu'auparavant, c'est-à-dire, conforme au désir des motocyclistes français.

L'équipement est complété par un accumulateur spécialement étudié pour le dur

travail de la motocyclette avec plaques isolées à la base et couvercle à amortisseurs assurant une pression ferme et souple sur



Sous le guidon, avec le pouce, vous manœuvrez sans effort et sans effort le passage du phare au code.

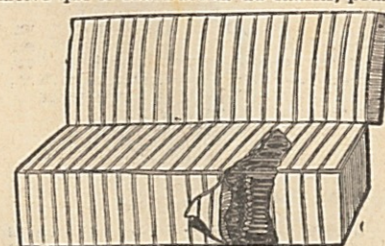


L'accu Lucas est moderne : attaches précises, encombrement réduit.

les bornes. La canalisation, avec fils repérés correspondant, à un schéma en couleur restant à demeure dans l'intérieur du phare et permet au motocycliste non versé en électricité, de remettre en bonne position un fil déplacé, inutile d'insister sur la finition de cet équipement dont la renommée en Angleterre, gagne le monde entier.

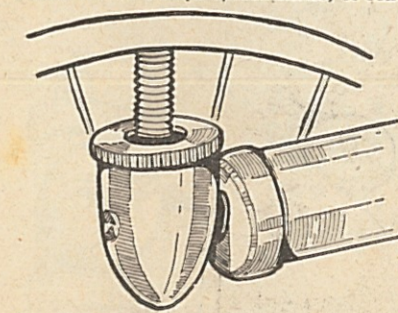
Le Ressort Hézelot

Il n'y a pas qu'en voiture où l'usager est à la merci, pour le confort, de ressorts fabriqués par « à peu près ». En sidecar, souvent, il arrive que le constructeur du châssis, poussé



il est vrai par le client qui recherche le prix le moins élevé, équipe les coussins et les sièges du side avec des bouts de fil de fer dénommés pompeusement ressorts, après un entortillement plus ou moins grotesque. Le ressort a son industrie, tout comme le reste : rares à Paris et

en France sont les fabricants de ressorts, tant pour les carrosseries de voitures que pour celles du side, voire pour les strapontins ou tansards. Le ressort doit être constitué d'un fil d'acier cuivré trempé spécialement, et condi-



Ce qui s'appelle le raccord universel ou raccord Balan et qui complète heureusement les pompes dont les joints ne vont pas sur la valve des motos.

tionné au poids du passager : il doit pouvoir résister avec souplesse à la pression et à la

traction : l'armature d'un coussin, par exemple, comporte en outre, une série d'attaches spéciales en deux points et par bijolement, de telle sorte que les ressorts doivent travailler verticalement sans faiblesses latérales : aviez-vous jamais songé à ces détails ? Pourquoi, à l'achat d'un Bernardet, par exemple, d'un motostrap Bérard ou tout autre siège, n'exigez-vous pas un ressort de qualité, le ressort Hézelot : il ne vous en coûtera pas un centime plus cher et vous aurez la satisfaction de Madame, bien assise, donc toujours de bonne humeur et qui vous dit que Madame ensuite n'exigera pas aussi des ressorts Hézelot sur ses fauteuils, divans, etc...

Un nouvel agent

MOREAU, le metteur au point de l'Agence Parisienne de Gnome et Rhône, qui depuis l'âge de 13 ans, travaille sur les moteurs et depuis 1917, plus spécialement sur les avions Jupiter, sur les tracteurs Aurore et sur les motos A. B. C. et Gnome et Rhône tous types, est arrivé à obtenir un tel succès dans sa clientèle de jeunes, que la direction de Gnome et Rhône l'a nommé agent à Melun où il avait déjà un atelier et un magasin bien achalandés. Cela nous fait plaisir de voir un nouveau mécanicien et metteur au point, à la disposition de nos jeunes qui, passant par Melun se rendront à la Place J. Amyot.

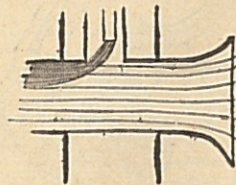
pour nos débutants

Mémorial du Motocycliste

UTILITÉ DE LA MANETTE D'AIR SUR UN CARBURATEUR

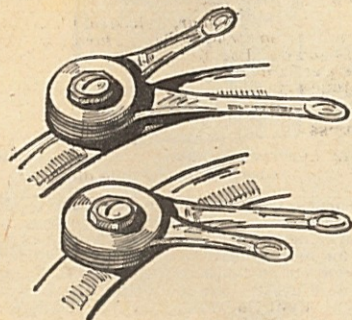
(Extrait de Moto-Revue n° 248, p. 867).

Ouverture du boisseau des gaz et ouverture très faible de l'arrivée d'air.
Moteur aspirant à pleine admission vitesse de la circulation d'air, d'où aspiration énergique de l'essence et richesse du mélange.



Effets du Boisseau d'air :

Ouverture des gaz et ouverture faible de l'air donne un mélange riche.
Ouverture de l'air et ouverture faible des gaz donne un mélange pauvre.



Sur les variations de la température

Température chaude et ensoleillée ;
Plus d'air et essence

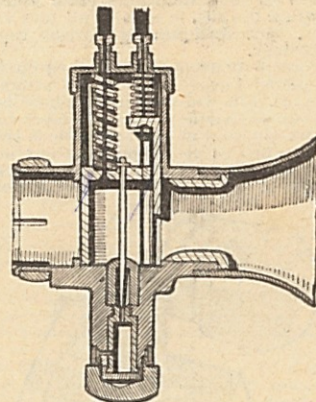
Température s'abaisse ;
Temps pluvieux ou brumeux :
Moins d'air et essence.



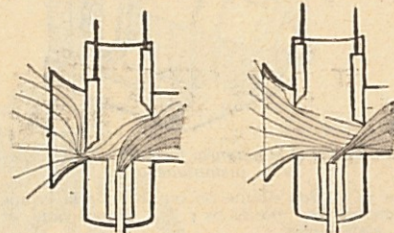
Manque d'Air

Augmente inutilement la carburation, ne fait pas varier la puissance : au contraire, diminue la puissance.

Le carburateur est dit semi-automatique, c'est-à-dire que le conducteur peut en marche :



1° Faire varier les proportions du mélange gazeux.

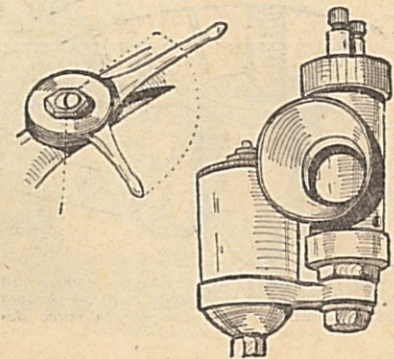


2° Proportionner la valeur de la dépression
3° Proportionner l'ouverture de l'entrée d'air aux besoins du moteur.

La Carburation

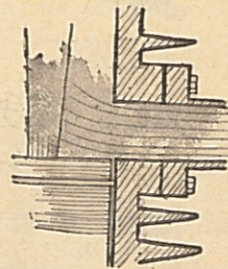
Manœuvrer judicieusement le boisseau d'air :

Ouverture d'air fermée au départ et ouverture progressive suivant échauffement du moteur.



COMMENT OBTENIR UNE BONNE CARBURATION

(Extrait de Moto Revue, n° 262 et 263 ou Extrait de Motocyclisme-Automobilisme, n° 176, page 13).



Pour obtenir une bonne carburation

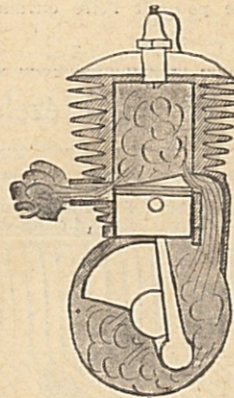
- 1° Mélange correct de l'air et de l'essence.
- 2° Vaporisation aussi complète, aussi intégrale que possible du carburant.
- 3° Diffusion complète, sans couches stratifiées des vapeurs d'essence dans l'air.



En principe, il n'y a aucune règle absolument précise pour le réglage exact d'un carburateur, le réglage est plutôt empirique que magnétique.

Economie de carburant

Gicleurs de petites dimensions — plus d'air sans faire éternuer fortement le moteur et ralentir — tâtonner sans cesse pour corriger la carburation.



Choix du Gicleur

Sera fait de manière ne pas pouvoir donner plus des 2/3 d'air au grand maximum. Manque de carburant = perte de puissance. Excès de carburant = perte de puissance, échauffement du moteur (à éviter).



La dernière sortie du M. C. de Dôle : avant le départ.

La Saison des Clubs est finie : VIVE 1931 !

CALENDRIER OFFICIEL

Octobre
12. Rien.
26. Gometz-le-Châtel (A. C. I. F. et M. C. F.).
Le Griffoulet (U. M. Midi).
Rallye du Salon (Moto Revue).

REUNION TEAM MOBILITY

Mardi. M. C. Dyonisien (2).
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. F. (1, 2, 3, 4).
Pingouins du 15° (1, 2, 3, 4).
M. C. Aubervilliers (1).
M. C. Stains (2).
Judi. Hironnelles M. C. (1, 3).
M. C. Stains (1, 2, 3, 4).
M. C. Scolaires (1, 3).
U. M. Forez (1, 2, 3, 4).
U. M. T. Ardennaise (1).
Vendredi. M. C. Seine (1, 2, 3, 4).
M. C. Manola (1, 2, 3, 4).
M. C. Boulogne-Billancourt (1).
M. C. Clichy (1, 2, 3, 4).
A. M. A. Transports (1, 2, 3, 4).

CALENDRIER OFFICIEL

Octobre
19. Rallye Paper (Sp. A. M. Lyon).
26. Sortie sur Gometz (M. C. Montrouge).

Une Fusion attendue

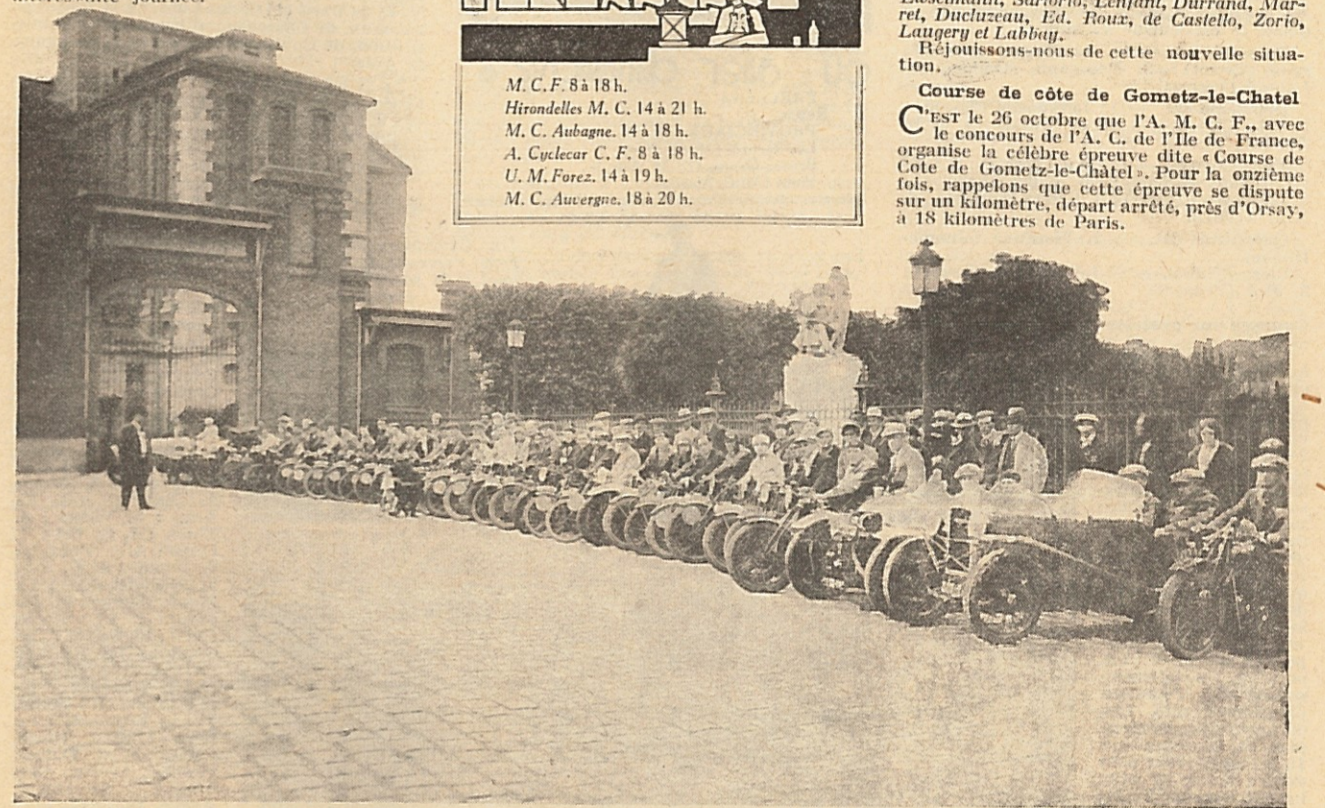
Verdy, ex-président du M. C. de Nice, groupement qu'il menait rapidement à la ruine, ayant été remercié, un autre club fut mis sur pied : le Nicea Motor. Mais, l'entente ne régnait pas. Récemment, M. Gaston Vidal intervint sur la demande d'Estabiet, et prêcha la concorde ; les deux clubs niçois se réunirent au siège du Nicea Motor. L'accord se fit : fusion des deux associations. Le titre reste : M. C. de Nice et de la Côte d'Azur, avec sous-titre M. C. de Nice et Nicea Motor. Devient président, Laurent Anne.

Le nouveau bureau a donc été constitué :
Président d'honneur : Raoul Estabiet.
Président : Anne.
Vice-présidents : Rolly Gonnat et F. Groppo.
Secrétaire général : Tordo.
Secrétaire adjoint : J. Armand.
Trésorier général : Clérissi.
Trésorier adjoint : Roups.
Archiviste : Maccari.
Conseillers : Aimar, Boetsch, Dawson, Ewselmann, Sartorio, Lénfant, Durrand, Marret, Ducluzau, Ed. Roux, de Castello, Zorio, Laugery et Labbay.
Réjouissons-nous de cette nouvelle situation.

Course de côte de Gometz-le-Châtel
C'EST le 26 octobre que l'A. M. C. F., avec le concours de l'A. C. de l'Île de France, organise la célèbre épreuve dite « Course de Côte de Gometz-le-Châtel ». Pour la onzième fois, rappelons que cette épreuve se dispute sur un kilomètre, départ arrêté, près d'Orsay, à 18 kilomètres de Paris.

PERMANENCE

M. C. F. 8 à 18 h.
Hironnelles M. C. 14 à 21 h.
M. C. Aubagne. 14 à 18 h.
A. Cyclecar C. F. 8 à 18 h.
U. M. Forez. 14 à 19 h.
M. C. Auvergne. 18 à 20 h.



Un groupe du Moto-Club de Corbeil-Essonnes au départ d'un rallye-ballon.



nos petites annonces

tarif des insertions

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

- 1° Utiliser une feuille de papier de format commercial de 21 sur 13.
- 2° Ecrire sur la largeur en haut : la rubrique et le numéro dans lequel elle doit passer.
- 3° Dessous, l'annonce **très lisible**, de préférence en caractères d'imprimerie avec nom et adresse. Si l'annonce doit passer plusieurs fois, la recopier sur autant de feuilles séparées.

Aucune réclamation ne sera acceptée si l'annonce n'est pas conforme aux indications ci-dessus. Les erreurs viennent de la trop grande négligence apportée dans la transmission des annonces. Toute annonce non parvenue 10 jours avant la parution, passera dans le numéro suivant. Tout Abonné a droit à 6 lignes gratuites remboursant au delà de son prix d'abonnement.

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

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

SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

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

CLEVELAND
4 Cylindres
Pièces détachées d'origine p^r 2 temps
Établissements VALPIC
23, Av. Trudaine - PARIS

MOTOS A VENDRE

Moto 4-temps 2 cylindres... 350
Alcyon 4 CV, écl. élect., compte... 1.400
Dresch 3 CV, écl. élect... 1.800
Motobécane B. M. A... 900
Sarléa 350 cme... 2.000

Reprise en compte toutes machines. Henry, 285, bld Saint-Denis, Courbevoie (Seine).

A. J. S., 500 culb. 1930, écl. Lucas, roulé 1.500 km., r. occ. Tél. Delpeuch, St Contentieux, Aut. 82-20, ou écrire 11, rue Gibeux, par rendez-vous.

B. S. A. 250 cme., 4-temps, 3 vit., ch. ch., écl. élec., excel. état. 1.600 fr. Vattier, 14, rue Palikao, Paris.

Moto Cleveland 3-CV, 2 vit., h. état. 800 fr. 2 machines à écrire, vis., h. état. 100 fr. Beurthe, 67, rue Jules-Ferry, Bagnolet (Seine).

1930 Douglas Lucas, neuve, 1/2 valeur, se presser ou échangerai

PIPE L.M.B.

POSITIVEMENT IMBOUCHABLE
CONDENSANT
38% de NICOTINE

La Pipe des Gens de Goût

EN VENTE DANS LES BONNES MAISONS ET BUREAUX DE TABAC-SPECIALISTES

A DÉFAUT, DEMANDEZ LE CURIEUX ALBUM ILLUSTRÉ 29 M "Ce qu'un fumeur doit savoir" ENVOYÉ GRATUITEMENT PAR LA PIPE L.M.B., 17, RUE DE BUCI, PARIS

PIÈCES pour MOTOS INDIAN
TARIF ILLUSTRÉ INDIAMOTO
1, Rue Faraday, PARIS-17^e
Reste ouvert le Dimanche matin

contre petite torpédo. Max, 178, rte de la Révolte, Levallois (Seine).
F. N. 350, M. 60 culb., pn. bal. 715-115, à saisir. 1.800 fr. Vattier, 14, rue Palikao.

Gillet-Herstal 500 cme., type compétition 31. Terrot, Soyer, Gnome et Rhône, Sarléa, Motoconfort. Motos 29 D., expos., à solder avant Salon. Styl's on, Géca, Herstal, etc... Reprise en compte, échanges motos, voitures. Occasion belle W. 500 cme. 7.500 fr. Norton 350, arb. cam. 1930. 6.000 fr. Terrot 350, deux tubes. 4.000 fr., etc., toujours 50 occasions 29 et 30, disponibles. Rémy, 21, rue de Tlemcen, Paris (20^e). Tél. : Ménik 76-39.

Gnome et Rhône, D. 4 1930, parf. état, équip. très complet, cause achat voiture. 5.500 fr. Ecrire S/S Lieut. Comte, Ecole Aéronautique, Versailles (S.-et-O.)

Gnome et Rhône, D. 3, 500 cme équip. complet, ecl. Rosengart, boîte à ch. ch., compl., grais., chaîne parf. état, cause achat bicycl. 4.700 fr. Calmont, 58, rue Bellefeuilles, Paris.

Motoconfort 350 blackburne, ecl. élec., confort, état de neuf. 3.200 fr. Doubliet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois (Seine).

Peugeot 350, Gd luxe, garantie 3 mois, ecl. Marchal, klaxon, t-sad. 3.500 fr. Agence Peugeot, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois (Seine).

Vends ou échange : Monet et Goyon, 2 HP, 2 vitesses, très bon état, éclair. électr., pneus neufs. 1.400 fr. contre une 350 cme., même état, bonne marque, avec soultre. Henri Lœw, 32, avenue de St-Mandé, Paris (12^e), de 8 h. à 18 h. 30, samedi midi.

Monet et Goyon 2 CV, 175 cme. 3 vitesses, supersport, champion de France, 2 tuyaux d'échapp., compteur et montre, parf. état. Fournier, 39, rue Servan, Paris 11^e

Motos 500 cme. New-Map, parfait état, culbuteur doubles tubes. 3.800 fr. Barali, 10, rue Tholozé, Paris.

New-Motorcycle 500 1929, équip. complet, parfait état, avec ou sans side. 4.000 fr. Ivain, 7, rue Froment, Paris (11^e).

Motobécane bloc-moteur, sortie mars 1930, ecl. élec., com. neuve. 2.950 fr. Side bateau tôlé propre, complet. 450 fr. Doridan, 92 bis, rue de Paris, Romainville.

Norton 500 cme., culb. 1930, cause trop rapide, demi-valeur.

100 frs au 1^{er} versement NET

OUI!... AGENCES RÉUNIES

Peugeot Automobile
Livres ses 2 à 5 CV. sans intérêt de crédit
174, route de la Révolte, Levallois

L'INDISPENSABLE
Arrache-pignons UNIVERSEL
Modèle B Ouverture 200 90^{fr}
Modèle C Ouverture 450 265^{fr}
Chez tous les marchands d'accès, et quincailliers
Gros - Détail
46, rue Amélie Paris Roq. 50-87
STÉ D'OUTILLAGE
Trousses pour motos, autos, Outillage, crics, etc.
Catalogue contre 0.75 en timbres

Le Silencieux "WILMAN"

ne craignant pas la critique, un essai démonstratif au banc — est fait gracieusement —

27, Rue de Metz, à COURBEVOIE - Téléphone : DÉFENSE 14-52

pour tout Acheteur ou Motocycliste désirant s'assurer que, malgré un

SILENCE PARFAIT... IL NE FREINE PAS LE MOTEUR

Spécialiste du Bloc-Moteur **FN.**
GILLET HERSTAL BMW
— TYPE 1931 —
CRÉDIT au même Prix qu'au Comptant. Sans Intérêts, sans Assurance Conditions Spéciales au Comptant
Sous-Agents demandés
SES RÉPARATIONS SES MOTEURS GONFLÉS GRAND CHOIX D'OCCASION **ACHÈTE & ÉCHANGE**
FN. LATSCHA 16, Rue Auguste-Baillij ASNIÈRES (Près gare d'Asnières) en face le 272, Boul. St-Denis (Ouv. Dim. et Fêtes jusqu'à 20 h.)
Tél. : Grénilon 17-93

ECOLE DE MOTOS G. AUGOYAT

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

8, Avenue Dorian - PARIS (12^e)
(Face Métro Nation)

POUR B.S.A TRIUMPH
DALBIAC, 1, Rue des JARDINS S^t PAUL PARIS

CARROSSERIES & CHASSIS pour SIDECARS
12 Modèles en mono et bi-places
Bois - Tôle - Aluminium
Carotes, Pare-brise, Tan-sad, Pare-boue, Repose-pieds,
ERNEST RICHARD, Constructeur
184, Av. de Choisy - PARIS
— Téléphone : Gobelins 62-82 —
16, Rue de Paris - IVRY
Catalogue contre 0 fr. 50

ANS DEMONTAGE PLUS de CABLES cassés ou grippés grâce au Graisseur ERKATE
Edmond KAH
9, rue Béliard PARIS (17^e)

F.N. - TERROT - Monet-Goyon Motoconfort

ET TOUTES LES MARQUES

A tout Acheteur : Leçons et Permis conduire GRATUITS et Garage pendant 1 An

CRÉDIT
Achat - change - occasion
Réparations rapides et Pièces de toutes Marques
PRIX SPÉCIAUX, SAISON D'HIVER

DEPREZ
MAISON FONDÉE EN 1893
24, Rue Meslay (3^e)
(Mét. Répub.) Tél. Archives 04-28
USINE : 187 bis, rue Armand-Sylvestre (près gare d'Asnières) Tél. Déf. 07-02
Catalogue franco sur demande
Ouvert Dimanches et Fêtes jusqu'à 20 heures
F.N. visible à Paris

Lavergne à Naillac par Bergerac (Dordogne).
Peugeot 350 P. 107 lux., ecl. élec., Marchal garantie 3 mois. 3.300 fr. Agence Peugeot, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.
Motobécane 2 CV, monov., parf. état. 800 fr. G. Piequet, 46, rue Marquis, Rouen (S.-Inf.).
Vends ou échange Motoconfort Jap, 3 CV, neuve, garantie, équip., contre vélocycle sans permis. Danoux, 24, rue Voltaire, Levallois.
Peugeot 350 cme., lat., parf. état. 2.200 fr. Bailly, 9, rue de Paris, Pierrefitte (Seine).
Monsieur 30 ans, ayant relations commerciales entreprendrait représentation en titre pour firme motoeycliste, je dispose magasin, etc... Ecrire Laboratoire de l'Ondulim qui transmettra 26 bis, rue de l'Espérance, Paris (13^e).

Peugeot, 89, rue de Tocqueville, Paris (17^e).
Magnat-Debon 350 cme., même machine que la Terrot 350 cme. Sortie avril 1930, éclair., klax., absolument comme neuve. 3.300 fr. Grandchamp, 35, rue Delescluze, Le Kremlin-Bicêtre (Seine).
Monet-Goyon 4 CV, Mag., 2 tubes, sortie fin 28, équip. Chanal, 57, rue A-France, Oyonnax (Ain).
Monet-Goyon Supers., 175 cme bon état, acces. 1.500 fr. J. Partaille, 7, rue de l'Alboni (16^e).
Monet-Goyon 4 CV, 4-tps, neuf, vendu cse départ, plus accessoires. 3.400 fr. Voir tous les soirs, 36, rue Desnouettes, Paris (15^e).
Moto neuve, 3 CV, équip., valeur 4.000 pour 2.000 fr., facilités, reprend vélo moteur. Garçon café, 178, rte de la Révolte, Levallois.
Dunelt 350 cme. culb. type Monthéry, éclair. élect. compt. machine d'étalage absolument neuve. 6.500 fr. Sandford, 72, avenue des Ternes, Paris.

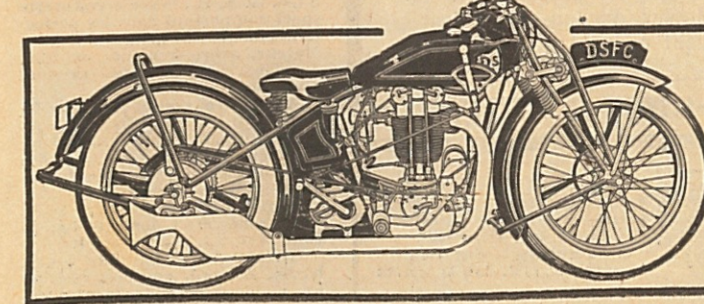
BRIDIER & CHARON
SES BOITES POUR MOTOS
7, Rue du Bac, 7
— SURESNES —

Aux Docks du Pneu
Toutes Marques Pneus
— 1^{er} et 2^e Choix —
en solde, NEUFS, toutes dimensions, Aux meilleurs Prix
— DEMANDEZ —
TARIF en BAISSE
VAYSSE
387, r. de Vaugirard. PARIS-15^e

MOTOCUIR
VEND A CRÉDIT RIEN A PAYER D'AVANCE
Sera ouvert pendant le SALON
On choisit SON Cuir
CATALOGUE FRANCO : 0 fr. 75
3, rue du Buisson-St-Louis - PARIS

DRESCH Pièces détachées - Accessoires
Tous modèles - Réparations
D.F.R. et Le GRIMPEUR
Livraison immédiate - Expédition en Province
174, rue de Courcelles PARIS - 17^e
Métro : Pèreire Carnot 80-87

A vous tous motocyclistes et Automobilistes
5.000 manteaux de cuir
Sont Sacrifiés pour la propagande au prix de 320 fr. de
Leur coupe impeccable et leur façon d'une exécution parfaite vous protègent contre les intempéries.
Serre-tête - Gants Culottes
Expéditions en Province
CAPEL
119, Bd Magenta, Paris-X^e
Métro : Gare du Nord
Ouvert Dimanches et Fêtes, oute la J. urée.



D.S. 350 cme. 4.850 fr. 500 cme. 5.350 fr. 500 cme. culbut. 2 échapp. 6.600 fr.

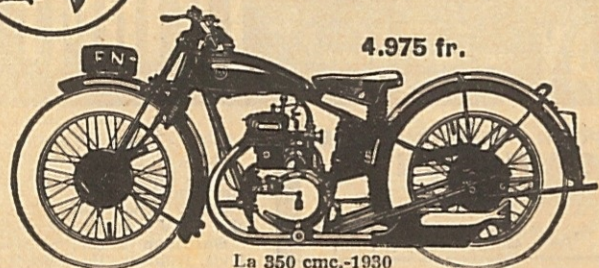
Recordman de **CHATEAU-THIERRY, TOUL-NANCY** (Sidocar),
ET GOMETZ-LE-CHATEL

— AGENCE OFFICIELLE HARLEY-DAVIDSON —
Demander le Catalogue spécial d'Accessoires et de Pièces détachées pour motos Harley et l'indica

MALTERRE Frères, 13, Rue Biscornet, PARIS (12^e)

FABRIQUE NATIONALE D'ARMES D'HERSTAL-LEZ-LIÈGE
(Belgique)

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



4.975 fr.

La 350 cmc.-1930



6.850 fr.

La 500 cmc.-1930

contre 5 HP. Peugeot ou similaire soulevé au besoin. Biernois, 24, rue Myrha, Paris.

Echange Terrot 2 tpr, 250 cmc., courroie, contre 175 cmc. Ecrire Rozier, 17, rue Galliéni, Asnières.

Cherche Morgan ancien modèle, bleu, moteur mag., sous capot., volé à Paris, N° 9771 R. B., 8 type ST, N° dans la série 48041. Récompense. Meyer, 79, avenue de Bourg-la-Reine, Sceaux (Seine).

Tout passager est un ami, asseyez-le sur un bon siège soldé 19 fr., un lot Bougie 6 fr. 90. Dresch, 174, rue de Courcelles-17°. Exp. prov. et étr. etre rembt. Sacoques cuir avec attaches, 40 fr. Compteur E. D. 700 x 100, 80 fr. Hébert, 3, rue Albouy-10°. Heure du déjeuner.

Profitez de l'hiver pour faire réviser ou examiner votre motocyclette, devis sur demande. 174, rue de Courcelles, Paris-17°.

Phare Buxor 160 mm., éclair. code et route, générateur, lanterne arrière, complet, 150 fr. Virault, 44, rue Thiers, Billancourt (Seine).

Susp. arrière René Gillet, 750 cmc., équip. juin 1930, avec side bpl. LV., type luxe capotable 1930, cse force majeure. Pr. intér. par mensualités. Malat, 47, rue Brancion, Paris.

Ech. 5 CV Peugeot état neuf cont. Darmon M. même état. A Sejourne, Flavigny, par Avize (Marne).

Echanges contre moto poste 5 lampes diffuseur accue 120 et 4 volts ou vends séparément. Dutreix, rue Claire, Dinan.

Gnome et Rhône D. 4 1930,

parf. état, équip. très complet, contre cabriolet 5 à 7 CV Peugeot Salmon, Amicar. Ecrire, sous-lieutenant Comte, Ecole aéronautique, Versailles.

Ech. Terrot 350 cmc. latér. mal 1930, équip. 1.500 km. contre Morgan ou autre. Giraudon, Paris (12°), 174, rue de Charenton.

ON DESIRE ACHETER

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

Achète C. I. Renault 6 CV, modèle récent, faire offre Dufresne, 35, rue République, Puteaux (Seine).

Achat comptant Motos et voitures récentes. Rémy, 21, rue de Tiemeen, Paris (20°). Tél. Ménil. 76-39. Agence de grandes marques, échanges, reprises en compte pour les modèles du Salon.

J'achèterai Berliet, 7 CV modèle récent, parf. état mec. Faire offre: Minier, 90, rue de la Folie-Méricourt, Paris (11°).

DIVERS

Courroie pour motobécane, largeur 16 mm., le mètre 18 fr. 50. Largeur 14 mm., le mètre 14 fr. 1, rue Jardins St-Paul, Paris (4°).

Toutes les dimensions de chaînes selle « Planor » 60 fr., courroies 1 m. 70 Dunlop 19 mm., 25 fr. 200 pneus Motobécane neufs, 30 fr. renforcés, 60 fr. 26x3,5 neufs, 90 fr. et tous pneus neufs talons et tringles neufs, soldés, grandes selles AR, moyeux, freins. 1, rue des Jardins St-Paul, Paris (4°).

Eclairages électriques com-

prenant dynamo, phare, lanterne, arrière, lumière à l'arrêt, neuf pour 130 francs. Etablissements Beausoleil, 9, rue St-Sabin, Paris.

Bouteille Peñn 250 lit. phare lanterne arr., 100 fr. Bourdin, 181 bis, boul. Lefebvre, Paris (15°).

Pêcheurs 60.000 cuillères p. lanier à céder, toutes quantités provenance faillite. Prix intér. 20 échant. divers et prix franco 5 fr. Mandat à Castel R., 7, rue des Glacis, Nancy.

A louer quartier Odéon, garage particulier pour moto sidecar. Dauchez, 3, rue Médicis.

Bout. acét. 250 lit. Chargée, 70 fr. Détendeur, 30 fr. Havet, 82, boul. Port-Royal, Paris.

Une bonne huile, facilitera vos déplacements, pour cela, achetez la Castrol X.L. à 10,25 le litre, chez Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20°). Tél. Roq. 07-67.

Occasion sérieuse. Cause dép. Regum. Drechs 250 cmc. ét. neuil, roulé 7.000 k., écl. élect., tansad, march. pieds. Outillage. Essai à volonté. S'adresser samedi apr-midi et dimanche, chez M. Andalo, 37, rue Montrabat (18°).

A saisir 1200 fr. moteur anglais sport, culb. Air 1.000 cmc. Mag. Bosch. 70 fr., 2 roues 650 x 15, 120 fr., 2 câbles Michelin 650 x 65, 320 fr., 4 chamb. et 4 enveloppes, 700 x 80, 60 fr. 4 chambres 650 x 65, 25 fr. selle m/légère, 45 fr. amp. 1.000 B. neuve, 60 fr. alternacycle, phare 110 m/m, 60 fr. mandrin 0 à 25 m/m. Echangerai contr. Gillet T. du M. Timbre p. réponse. Lejeune Paul, Vierzon Forges (Cher).

Eclairage Radios complet, état neuf, 100 fr., éclairage Luxorn, complet, état neuf, 50 fr., cour-

roie neuve, 25 m/m, 15 fr. L. Dabos, 15, passage de la Main-d'Or (11°).

Importante firme d'huiles et graissages, désirant créer un département spécial d'huiles pour motos recherche représentants techniques, pour visiter constructeurs, adresser demandes à Fassir, 15 bis rue Maignan, Paris.

Accidenté, fourche et cadre Dresch 250 cmc. neuve, 1.200 fr. ou pièces détachées moteur, 450 fr. boîte 250 fr., guidon Alternox, etc. carte grise. Pelle, 19, rue St-Placide, Paris, 6 heures soir ou sam. apr-midi.

Occasions moteur mono, 500 cmc., 4 tps lat. pompe à huile, mécan. compl. en ordre de march. 750 fr. boîte 4 vit. pour 350 ou 500 cmc., ch.-ch. en très b. état, 500 fr., 1 roue avant neuve, moyeu à broche avec frein tairbour de 180 m/m, équip. pneu 700 x 80, prix avec pneu, 500 fr. sans pneu, 380 fr., 1 frotche élastique pour 500 cmc., confort à paraillogramme, 230 fr., complète. Georges Borie, mécanicien, Vals-les-Bains (Ardèche).

Le Roi de la Moto, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20°). Tél. Roq. 07-67 offre à ses clients 1.100 pn. 27 x 4 deuxième et premier choix, depuis 100 fr. toutes autres sections en magasin.

A vendre canaris Saxons bagués 1929, 100 fr. le couple, accepte échange accessoires motos ou disques phono. Jonard, 56, rue des Blayries, Arrens (Somme).

A remettre cause maladie, important garage cycles et motos, région Châlonnaise, s'adress. M. Monget, Paris-PHôpital (S.-et-L.).



1931

MONET-GOYON conserve sa gamme complète de Modèles 1930 améliorés dans les détails et la présentation

Il a de plus créé une

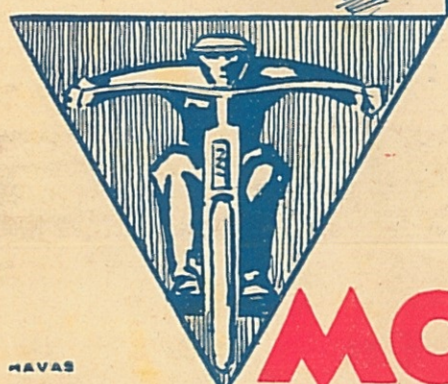
350^{cmc} Superstandard
BLOC-MOTEUR 4 TEMPS
Cadre double berceau

Cylindre incliné - Vilebrequin sur billes
Culasse aluminium - Graissage par barbotage
supprimant la pompe - Boîte 3 vitesses

Accessibilité extrême des Organes
SIMPLICITÉ DE CONSTRUCTION
SOUPLESSE ET RENDEMENT INCOMPARABLES

PRIX LE PLUS AVANTAGEUX

VILLIERS 2 temps - M.A.G. d'origine - Graissage KERVALINE



CATALOGUE FRANCO SUR DEMANDE
MONET-GOYON
57 Rue du Pavillon - MACON
succursale à Paris: 112, Bd de Courcelles

MONET-GOYON

- GRANDE NEF - SALLE 38 -

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

LE GARAGE
RENOUVIER
TOUS LES CYCLECARS
TOUTES LES MOTOS
2 et 4, Rue Charles-Renouvier,
PARIS Tél. Roq. 07.87





les Jumeaux de Jumo

Vous avez connu - certainement ! - des ennuis d'accus et la désolation de la panne sèche de lumière.

Si on vous avait dit alors : " Il vous faudrait un appareil qui puisse à votre choix alimenter votre phare directement ou vous recharger une batterie ", vous auriez répondu : " Nous n'osons pas espérer cela ! "

Cet éclairage que vous n'osiez pas espérer, vous l'avez :

c'est le Jumo Maglum.

Demandez tous renseignements à son sujet à

MAGLUM

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