

Les différents types de machines...

LE NUMÉRO

1<sup>fr.</sup> - 25

# MOTO REVUE

TOUS LES  
SAMEDIS

MOTOS - SIDECARS  
CYCLECARS  
ET VOITURETTES

et  
Motocyclisme  
Automobilisme

19<sup>e</sup> ANNÉE — N° 426

9 Mai 1931



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

MOTO-REVUE  
BUREAUX :  
31, Rue Vivienne, PARIS  
C/C. POSTAL 29.737

La moto ne craint pas l'eau. La preuve en est donnée par cette photographie non truquée et qui représente un concurrent qui traverse le Gué-des-Artistes dans un rejaillissement d'écume.



**Le Dernier Modèle  
de Véломoteur**



EST...

**à Chaînes Courtes**

— (RENOLD) Système Breveté —

**MOYEU FREIN A L'ARRIÈRE  
BLOC-MOTEUR INUSABLE**  
en Aluminium chemisé, Bielle et  
Vilebrequin en Acier au Chrome Nickel  
Roulement à Aiguilles "NADELLA"

**PAS DE PERMIS  
DE CONDUIRE**

**PAS DE CARTE  
GRISE**

PRIX

**1.500<sup>f.</sup>**

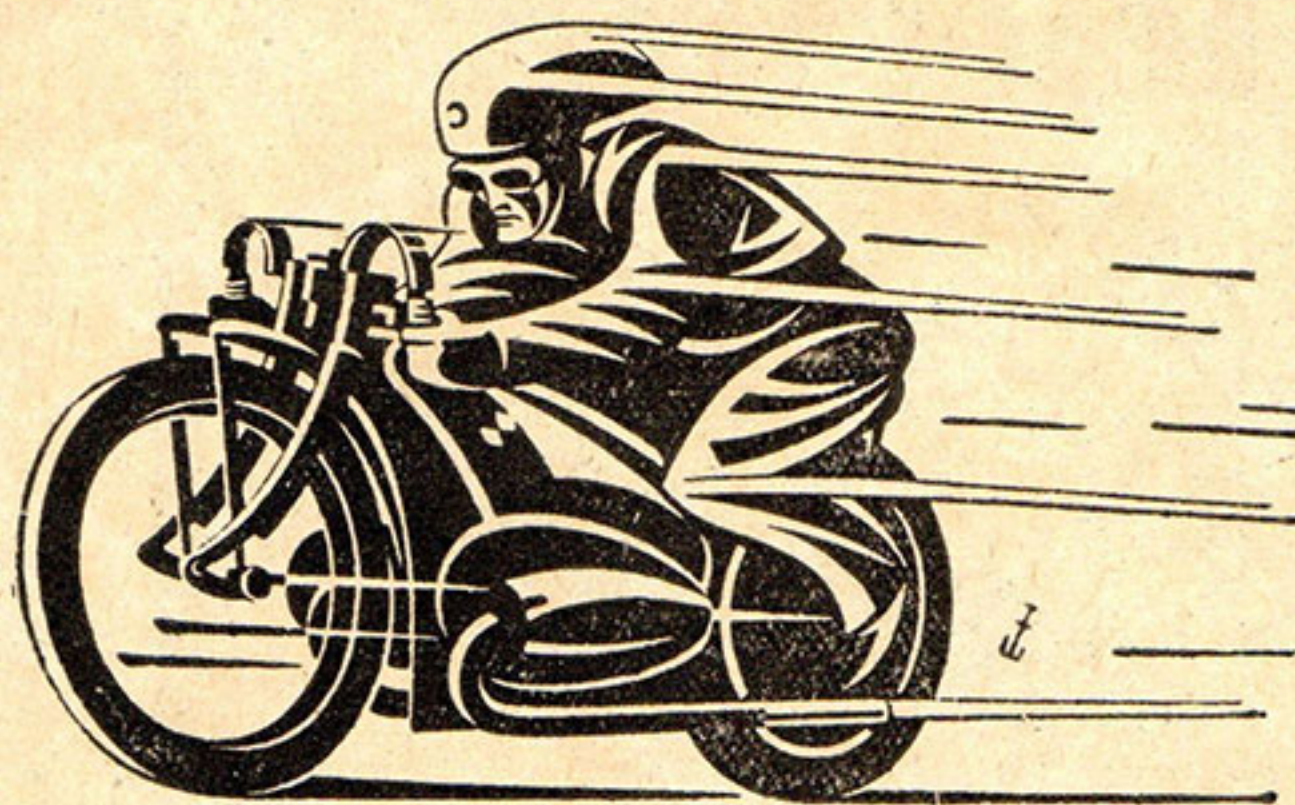
(Départ Usine)

Demandez Catalogue M. R. B.

**Motos SAN SOU PAP** 114 -- Boulevard de Valmy -- 114  
..... COLOMBES (Seine) .....



**LA SCIENCE  
EST FAILLIBLE  
QUAND ELLE SE MET  
AU SERVICE  
DE LA MOTO...!**



avec une **750<sup>CMC.</sup>** seulement..!

mais... une

**BMW**

**HENNÉ** réalise le 19 Avril près de Vienne

**238 Km.** **A L'HEURE**

sur le kilomètre lancé (sous réserve d'homologation)

Il n'y a seulement que **4 KM. D'ÉCART** avec le record du monde détenu par une 1.000 cmc. munie de transmissions par chaînes.

**La BMW est un bloc moteur  
avec une transmission par cardan**

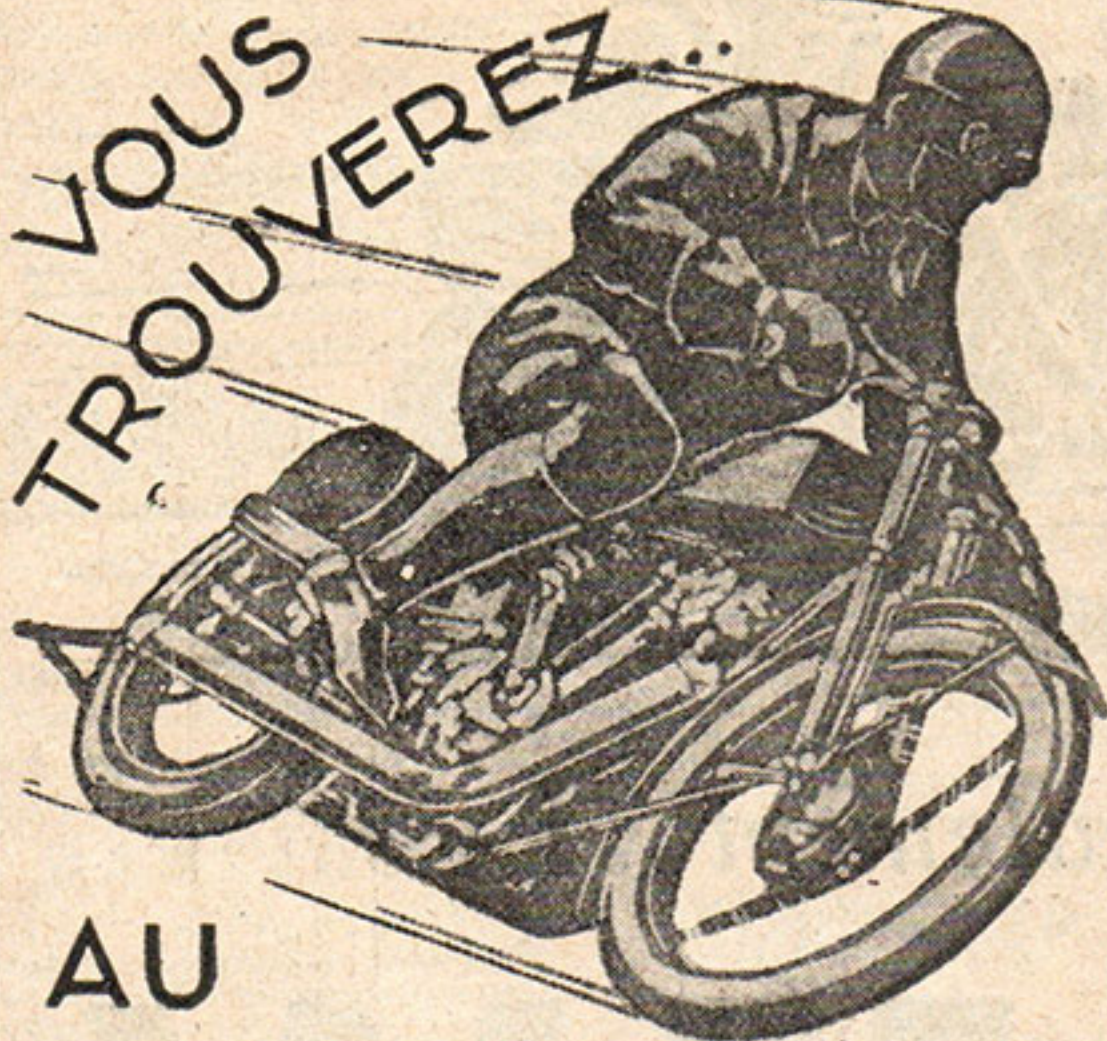
Quand on vous parlera du rendement supérieur des chaînes, prenez-le pour un "bobard"

Agent Général pour la France : **Victor BASTIDE, 56, Bd de Clichy, Paris**



# Motocyclistes!

VOUS  
TROUVEREZ...



AU  
**PALAIS DE LA**  
**NOUVEAUTÉ**

24 RUE DE CLIGNANCOURT PARIS  
un stock considérable de

**MOTOCYCLETTES**

DE TOUTES LES  
GRANDES MARQUES

vendues à **CRÉDIT**  
**AUX MÊMES PRIX**

qu'au **COMPTANT**

sans aucune  
augmentation de prix  
sans intérêts

LIVRAISONS EXTRÊMEMENT  
RAPIDES

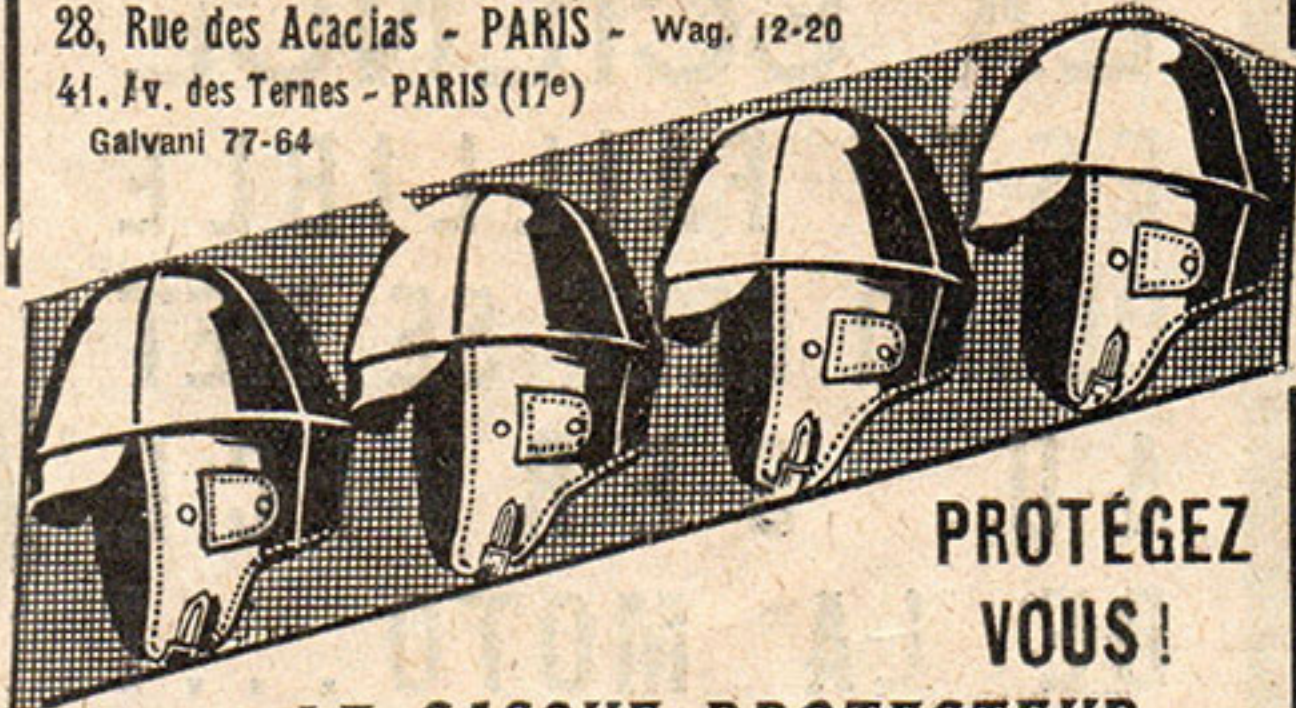
MISE AU POINT et POSE GRATUITE  
des ACCESSOIRES dans nos ATELIERS  
LIVRAISON GRATUITE DANS  
LA RÉGION PARISIENNE

## THE MOTORIST

28, Rue des Acacias - PARIS - Wag. 12-20

41, Av. des Ternes - PARIS (17<sup>e</sup>)

Galvani 77-64



PROTÉGEZ  
VOUS!

LE CASQUE PROTECTEUR

**MOTORIST**

le plus solide

NE  
COÛTE  
QUE

**85 fr.**



**MOTORIST**

le plus solide

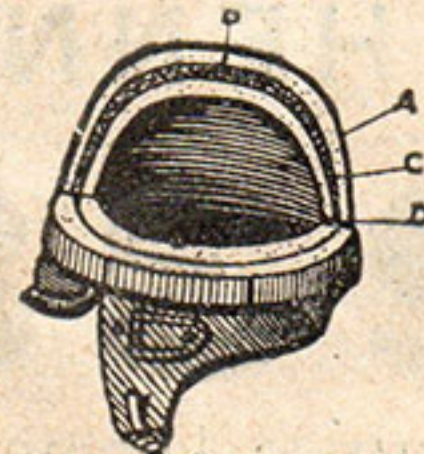
NE  
COÛTE  
QUE

**85 fr.**

Coupe du Casque

Le casque Motorist  
entièrement recou-  
vert du meilleur  
cuir chromé est  
composé :

1° D'une calotte  
de liège rigide (A) ;  
2° au centre une  
plaquette métal-  
lique blindée (B) ;  
3° à l'intérieur en-  
tre la 1<sup>re</sup> calotte  
(A) et la 2<sup>e</sup> calotte  
(D) se trouve un  
matelas élastique de tam-  
pons métalliques. La calotte  
est en liège surcomprimé.  
Poids 330 gr.



Le casque Motorist  
sous n'importe quel  
choc ne peut se  
casser. La double  
calotte de liège lui  
donne en même  
temps que la rigi-  
dité nécessaire, la  
souplesse du ma-  
telas élastique qui  
lui permet, en cas  
de choc, de résister,  
ce qui n'existe pas  
dans les autres

casques.

Il est recouvert

du meilleur cuir

Le Casque MOTORIST est basé sur  
le modèle adopté par l'aviation française pendant la guerre

PRIME  
à tout acheteur  
de 2 casques  
il est offert  
gratuitement

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

PRIME  
à tout acheteur  
de 2 casques  
il est offert  
gratuitement



Une paire de lunettes bombées n° 205 32 fr.  
A verres incassables Valeur . . . . . 32

NOS ARTICLES "RÉCLAME"

SERRE-TÊTE de CUIR Fourré, valeur 25 fr. pour 15 fr.

CUISSARDS MOTO, IMPERMÉABLE

GANTS DE MOTO, CUIR EXTRA

SACS TYROLIEN, FORTE TOILE **25** Fr.

Remise sur présentation des cartes de Sociétés

**BON** POUR UN SUROIT EXPÉDIÉ AVEC LE CATALO-  
GUE 40 Pages, 120 Gravures, contre 3 fr. en timbres.



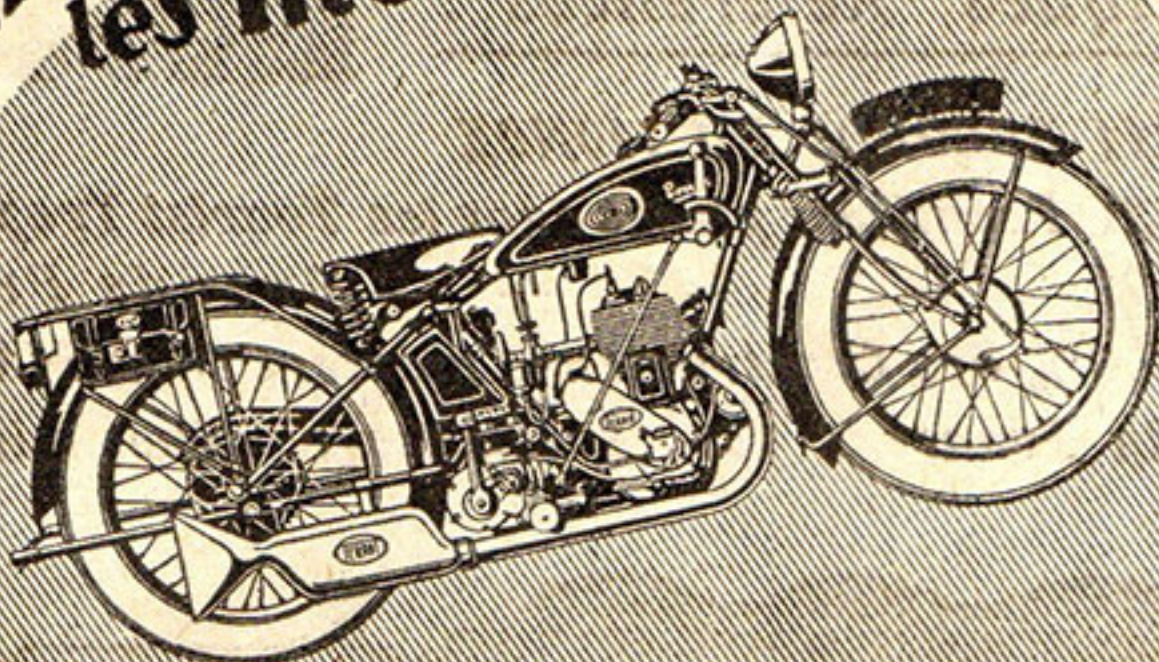
167

# 350 cc.

# TERROT

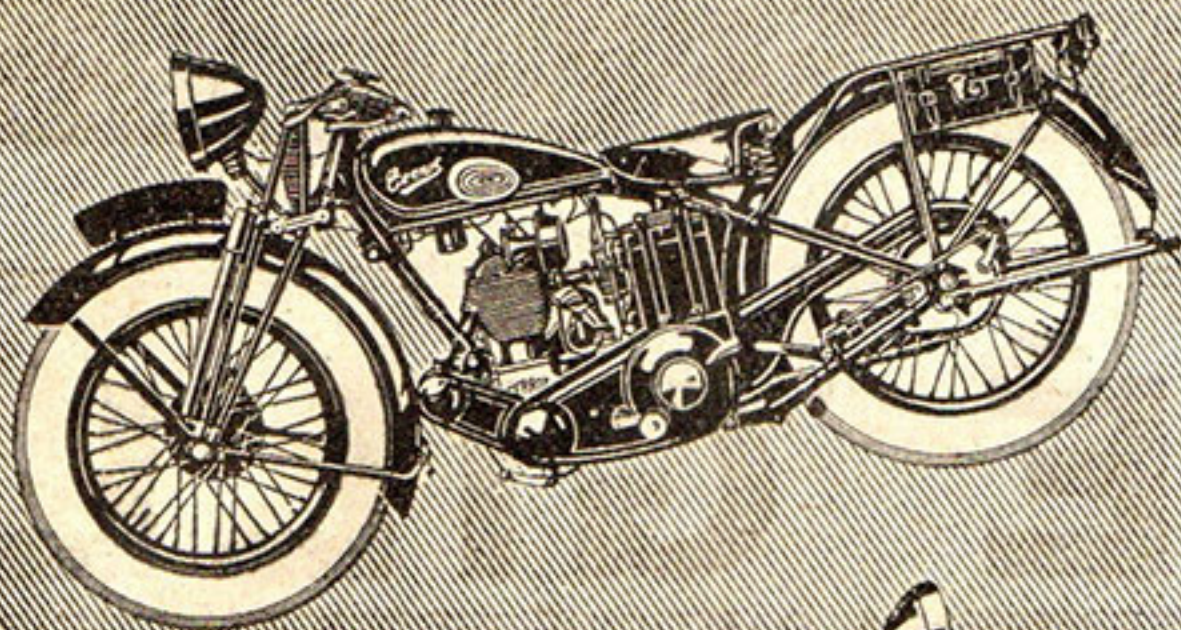
## les meilleures!

350 cc Type HST  
STANDARD  
**4.575** fr.



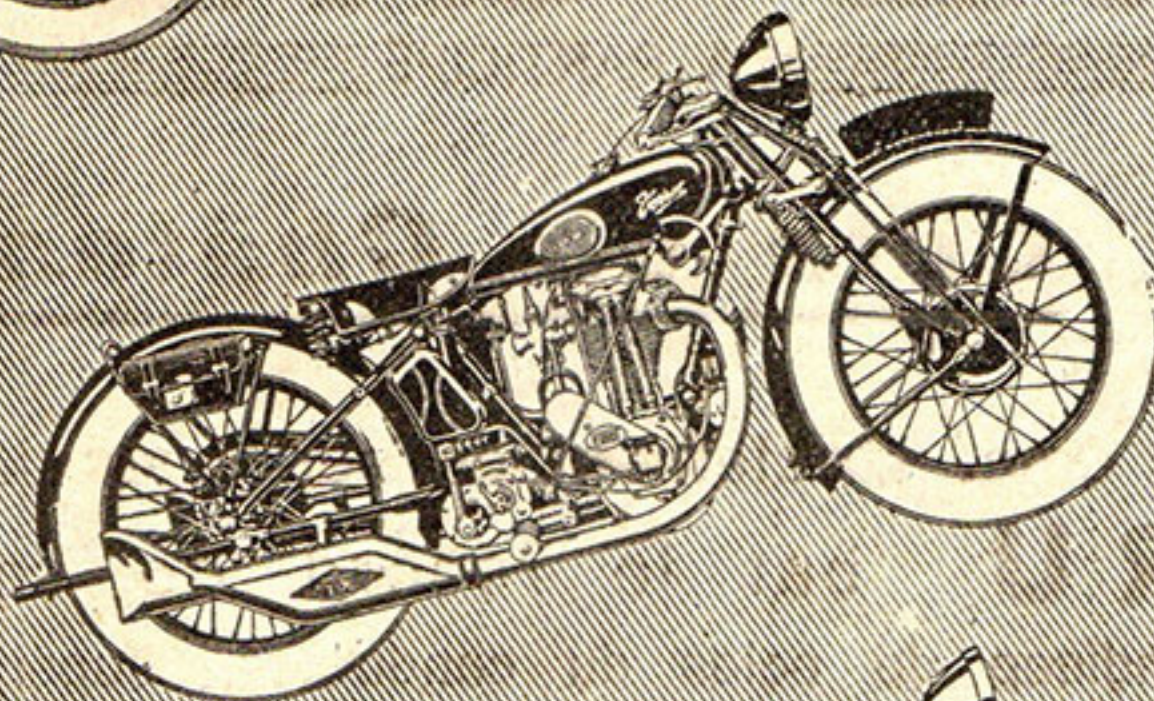
Machine pour tous les usages qui connaît le plus prodigieux succès.

350 cc Type HL  
LUXE  
**4.950** fr.



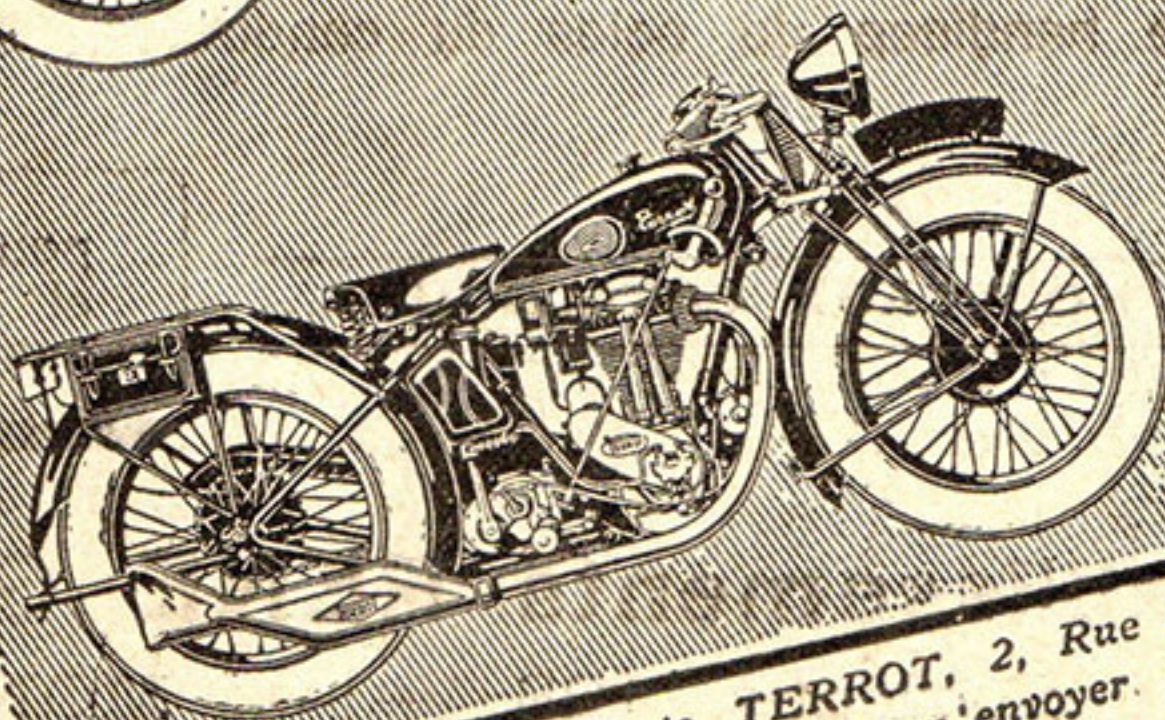
La plus confortable des 4 cv. Idéale pour le tourisme et le tan-sad.

350 cc Type HSST  
SUPERSPORT  
STANDARD  
**5.400** fr.



La machine de prédilection de la jeune clientèle sportive.

350 cc Type HSSL  
SUPERSPORT LUXE  
**5.850** fr.



La plus rapide de sa catégorie grâce à son moteur spécial à carter sec.

ECLAIRAGE NON COMPRIS

Établissements TERROT, 2, Rue André-Colomban, DIJON  
Veuillez m'envoyer franco votre catalogue.

NOM      ADRESSE      VILLE      DÉP



# AMAC

Le Carburateur  
des Records

*Quelques Références :*

<u>COURSES 1930</u>	<u>211 RECORDS DU MONDE</u>
	21 Premières places dans les Tourist Trophy
	21 — — — — Grands Prix
<u>CONSTRUCTEURS</u>	100% des Constructeurs montent le «AMAC»
<u>STOCKISTES</u>	En France : 150 Spécialistes dépositaires

PUBLICITE  
GIANOLI ET  
VALENTIN

Société Anonyme **AMAC** - 40 rue de Villiers à Levallois Seine - Téléphone: Pereire 06.02  
Dépôt à Paris : Etablissements R. MUNRO - 198 Boulevard Péreire. Téléph. : Wagram 10.14

# RENÉ GILLET

A PARTICIPÉ

à la Course de **Côte de Château-Thierry**

Sur une 750 cmc. strictement de série, soupapes latérales  
**GOURU** bat le record de sa catégorie  
malgré le handicap du poids du conducteur, supérieur à 90 kilos.

pour les modèles 350, 750 cmc.  
et 1.000 cmc. avec ou sans  
suspension arrière élastique

DEMANDEZ LES NOUVEAUX CATALOGUES...

**aux Etablissements RENE GILLET & C<sup>ie</sup>**  
128, Route d'Orléans, 128 — — MONTROUGE (Seine)



**7 PREMIERES PLACES SUR 8**

et le

**RECORD GÉNÉRAL DE L'ÉPREUVE**

ont été remportés par

**KERVOLINE**

**L'HUILE QUI S'IMPOSE PAR SES QUALITÉS**

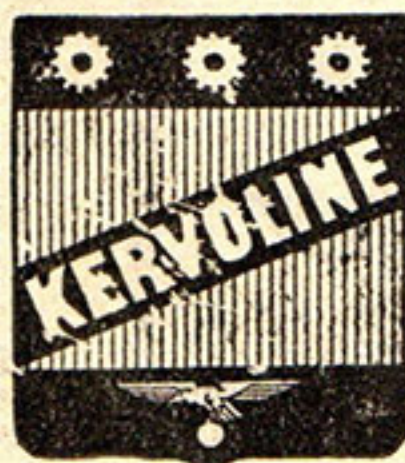
à la

**COURSE DE COTE DU RECLUS**

avec

**1**  
**ers**

Motos	175 cmc.	PETITPIERRE	MONET-GOYON, <i>record battu</i>
—	250 cmc.	MARTIN	TERROT
—	350 cmc.	DEBAISIEUX	MONET-GOYON, <i>record battu</i>
—	500 cmc.	DEBAISIEUX	MONET-GOYON, <i>record battu</i>
—	1000 cmc.	DEBAISIEUX	MONET-GOYON, <i>record général battu</i>
Sidecars	350 cmc.	PETITPIERRE	MONET-GOYON
—	1000 cmc.	AMORT	STYL'SON







## MADAME !

SONGEZ, comme tout motocycliste avisé, qu'une coiffure protectrice est indispensable et sachez que...

## LE SUPER CASQUE **AMO** BLINDÉ

est le seul casque que puissent porter les dames...  
...PARCE QUE...

*le plus léger*

*le plus élégant*

Trois ans d'expérience et de succès, des milliers de motocyclistes déjà sauvés, son adoption par les techniciens les plus avertis ont assez prouvé que le Super-Casque "AMO" a un pouvoir protecteur de beaucoup supérieur à tous les modèles existants.

Le Super-Casque "AMO" présente beaucoup d'autres avantages et la raison d'un succès si rapide vient aussi de ce qu'on a su faire du Super-Casque "AMO" une coiffure pratique, agréable à porter, extrêmement légère, ayant extérieurement l'aspect élégant du serre-tête.

**LE SUPER-CASQUE "AMO" EST LA COIFFURE IDÉALE DU MOTOCYCLISTE**

PARCE QUE...

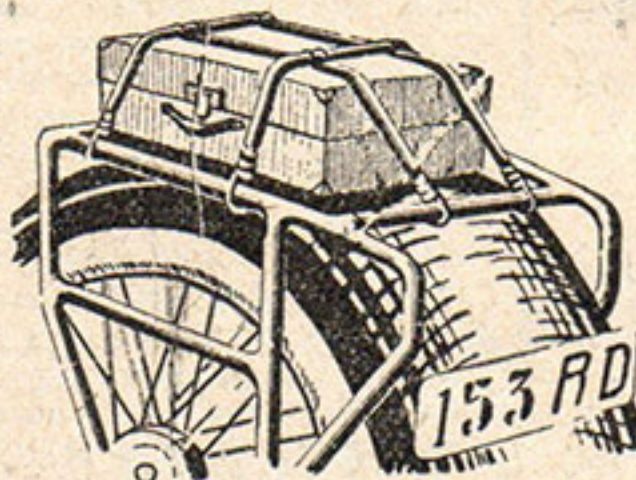
*le plus léger*

*le plus élégant*

*le plus pratique*

**LE SEUL BLINDÉ 125 fr.**  
En Vente Partout

Jusqu'ici rien n'existait de pratique pour arrimer les bagages à l'arrière de la moto. Vous vous contentiez de ficelles ou de courroies pourtant peu pratiques...



aujourd'hui

le Bloc Bagages

# AMO

composé de branches élastiques en caoutchouc permet de fixer très rapidement tout colis sur le porte-bagages ou le tan-sad de n'importe quelle moto. Le même appareil fixe aussi énergiquement le plus petit paquet ou la plus grosse valise.

- Fixation rapide, - énergique et souple **28 et 36 fr.**

CATALOGUE GRATIS

Ets AMO. fabricants. 23. rue Descombés, PARIS-17<sup>e</sup>

## LES ÉCHANGES STANDARD

# L.M.P.

Les Motocyclistes désireux d'utiliser le nouveau service d'échange STANDARD trouveront le meilleur accueil et tous renseignements aux Établissements :

**FROTEY,** 12, Rue Jean Nicot, 12  
— — PARIS (15<sup>e</sup>) — —  
Tél. : SÉGUR 20-03

**PRESTER,** 50, Avenue Marceau, 50  
— — COURBEVOIE — —

**C. P. ROLÉO,** 58, Bd de Verdun,  
— COURBEVOIE —

**STELLA,** 1, Rue d'Issy, 1  
— BILLANCOURT —

**UTILIA,** 10, Rue Achille Martinet, 10  
— — PARIS (18<sup>e</sup>) — —

Éts **LALO-MIGNONAC**  
Rue de la Pointe, ROMAINVILLE  
(Seine)

## LES

# ACCUS NORD

Pour MOTOS  
sont les

## MEILLEURS

**ACCUS-NORD** 79, Rue Gantois  
LILLE (Nord)

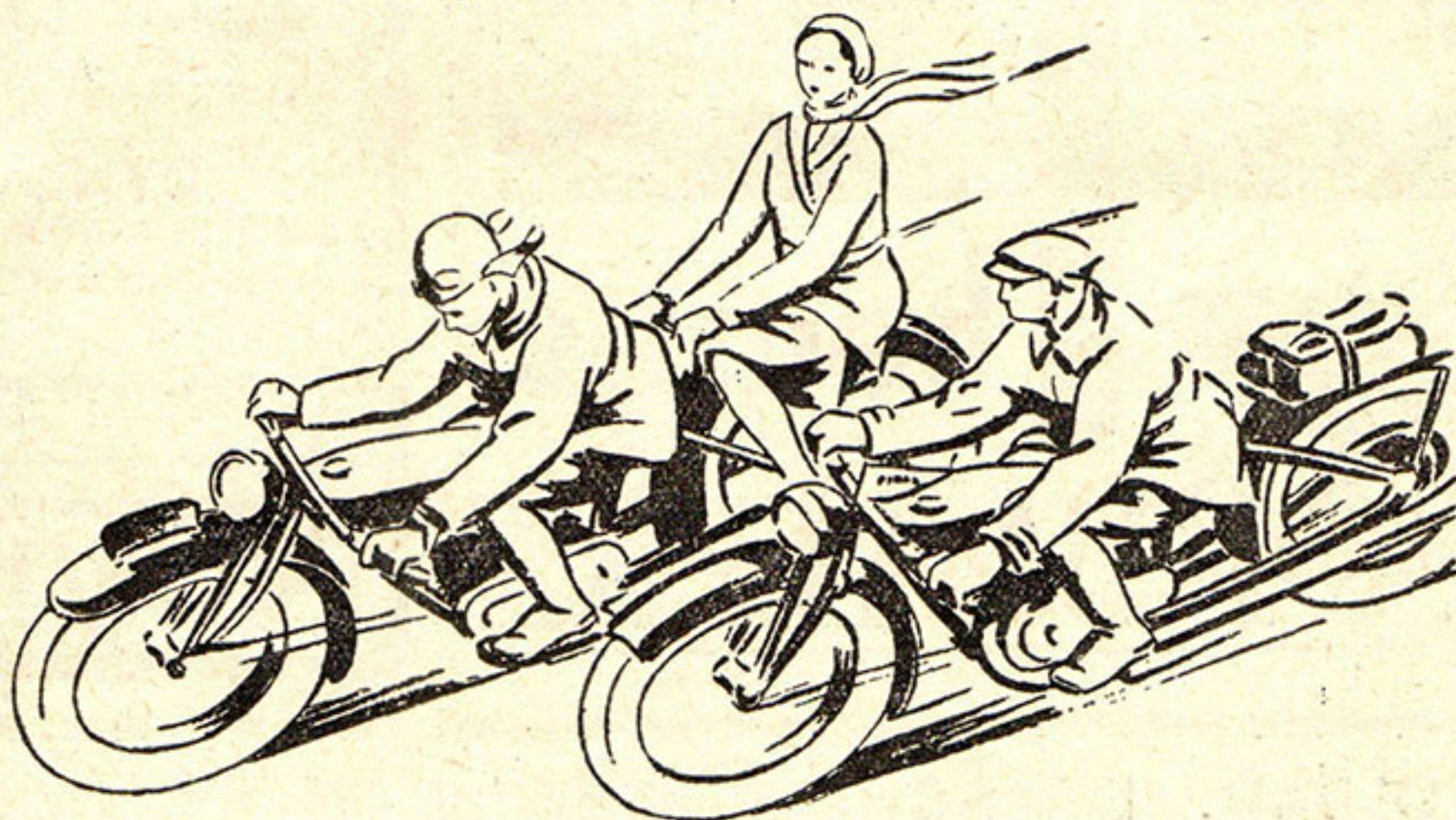


# La **CLÉ** des parcours complets

Qu'il s'agisse d'une course ou d'une randonnée, tout le monde ne peut arriver le premier, mais existe-t-il quelque chose de plus mortifiant qu'un abandon ?

Épargnez cette blessure à votre amour propre, en imitant tant de grands champions, qui ne prennent le départ dans les compétitions motocyclistes, qu'avec leurs carters remplis de Mobiloil "Aero D".

Ces vétérans de la victoire ont en effet abandonné depuis longtemps la malodorante huile de ricin ; faites comme eux : adoptez Mobiloil et souvenez-vous que 50 % des arrivants de la sévère épreuve motocycliste des "6 Jours d'Hiver" avaient leurs carters remplis de Mobiloil, cette huile sans égale.



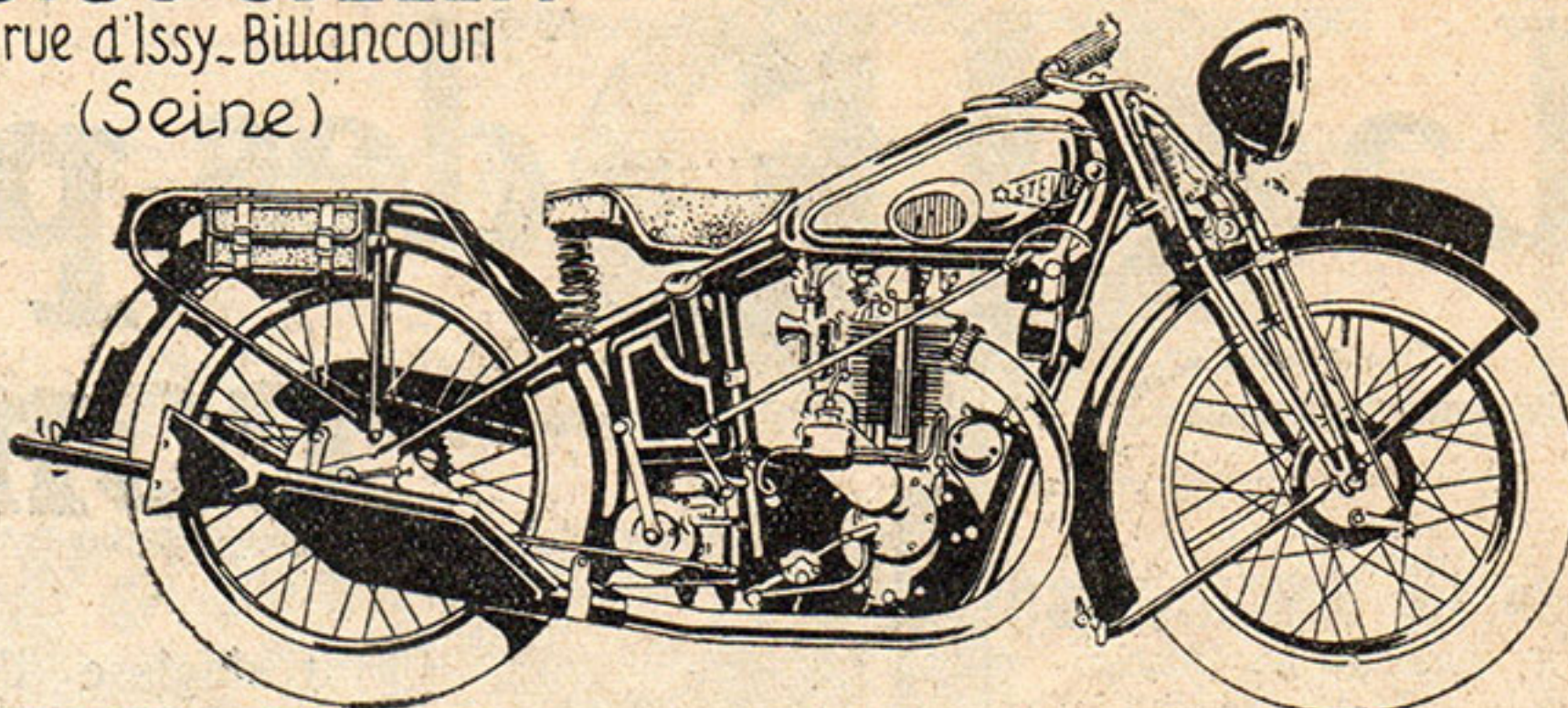
# Mobiloil

V A C U U M   O I L   C O M P A N Y   S . A . F .



# 4250

**MOTOS "STELLA"**  
1 rue d'Issy-Billancourt  
(Seine)



350 cmc. à **CULBUTEURS**

Moteur L.M.P. 1 échappement

Même Modèle à 2 échappements

**4.450 Francs**

Demandez notre catalogue avec manuel de dépannage à

**Motos "STELLA"**

1, Rue d'Issy - BILLANCOURT (Seine)

## sec en

*Dam*



Profitez d'un dimanche pour réemmaillier votre moto, et, grâce à **ROBBIALAC** l'émail des amateurs, quatre heures après, vous pourrez rouler à nouveau.  
Il ne vous en aura coûté que Frs. 24.45



4 heures

# ROBBIALAC

LES EQUIPEMENTS **NOVI**  
POUR L'ECLAIRAGE  
DES MOTOCYCLETTES  
SONT LES MEILLEURS

ÉQUIPEMENTS **NOVILUX MOTO**  
ENTRAÎNEMENT SUR LE PNEU OU SUR  
LE VOLANT DU MOTEUR. PRIX : **295 fr.**

ÉQUIPEMENTS **ALTERNÖVI**  
PRIX A PARTIR DE **365 fr.**

ÉQUIPEMENTS **DYNÖVI**  
AVEC ACCUMULATEURS.  
TYPE STANDARD. PRIX : **650 fr.**

**DYNOVI, TYPE LUXE**  
AVEC GÉNÉRATRICE A DOUBLE DÉBIT 25-60 WATTS ET  
AVERTISSEUR ÉLECTRIQUE. PRIX : **800 fr.**

Tous ces équipements sont livrés complets  
Prêts à poser avec phare de luxe de 200 m/m estampillé  
LA PLUS GROSSE PRODUCTION FRANÇAISE D'ÉQUIPEMENTS

**NOVI** 12 à 16, Chemin des Vignes  
**PANTIN** (Seine)  
Téléphone :  
Combat 14-12. - Villette 04-15

**DOLLAR, DRESCH, GNOME, F. N.** ○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○

○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○ **PEUGEOT, RHONY'X, TERROT, HARLEY, Etc.**

ACHAT AU COMPTANT ET REPRISE DE TOUTES MOTOS  
CRÉDIT : 12 ET 18 MOIS SANS INTÉRÊTS

PAS D'ASSURANCE

LIVRAISON A CRÉDIT EN 24 HEURES

Pièces Harley et Indian soldées à 50 %

Tél.: Gob. 07-76

## La Moto pour Tous

Tél.: Gob. 07-76

**MOTOS NEUVES**

**MOTOS D'OCCASION**

GARANTIE 6 MOIS

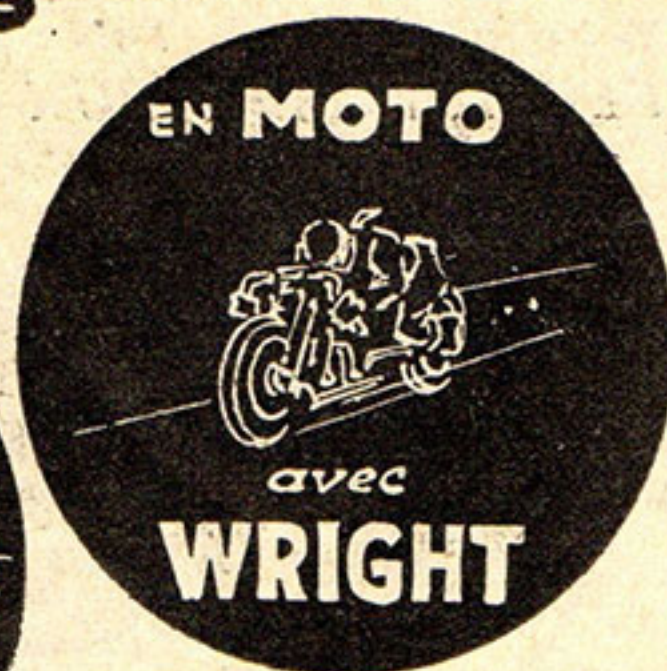
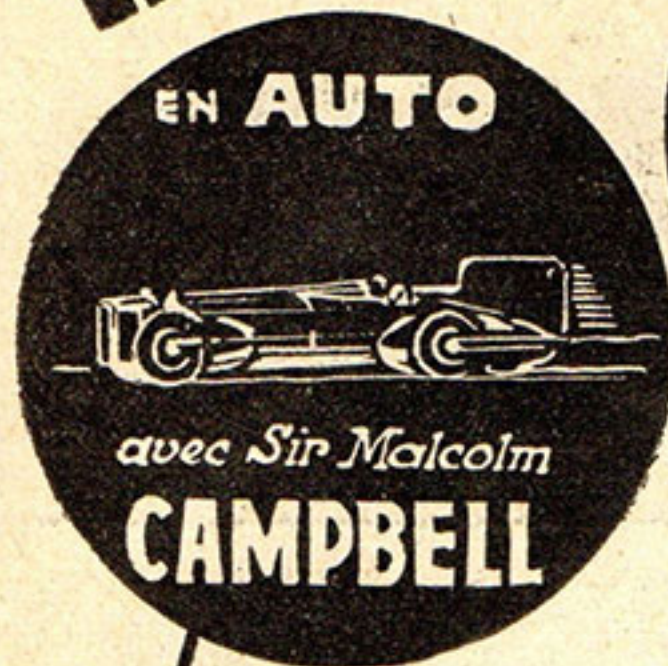
137, Avenue de Choisy — — PARIS (13<sup>e</sup>)

3, Rue Aumont — — — PARIS (13<sup>e</sup>)

OUVERT MÊME DIMANCHE MATIN — PERMIS DE CONDUIRE GRATUIT



# LES GRANDS RECORDS DU MONDE DE VITESSE



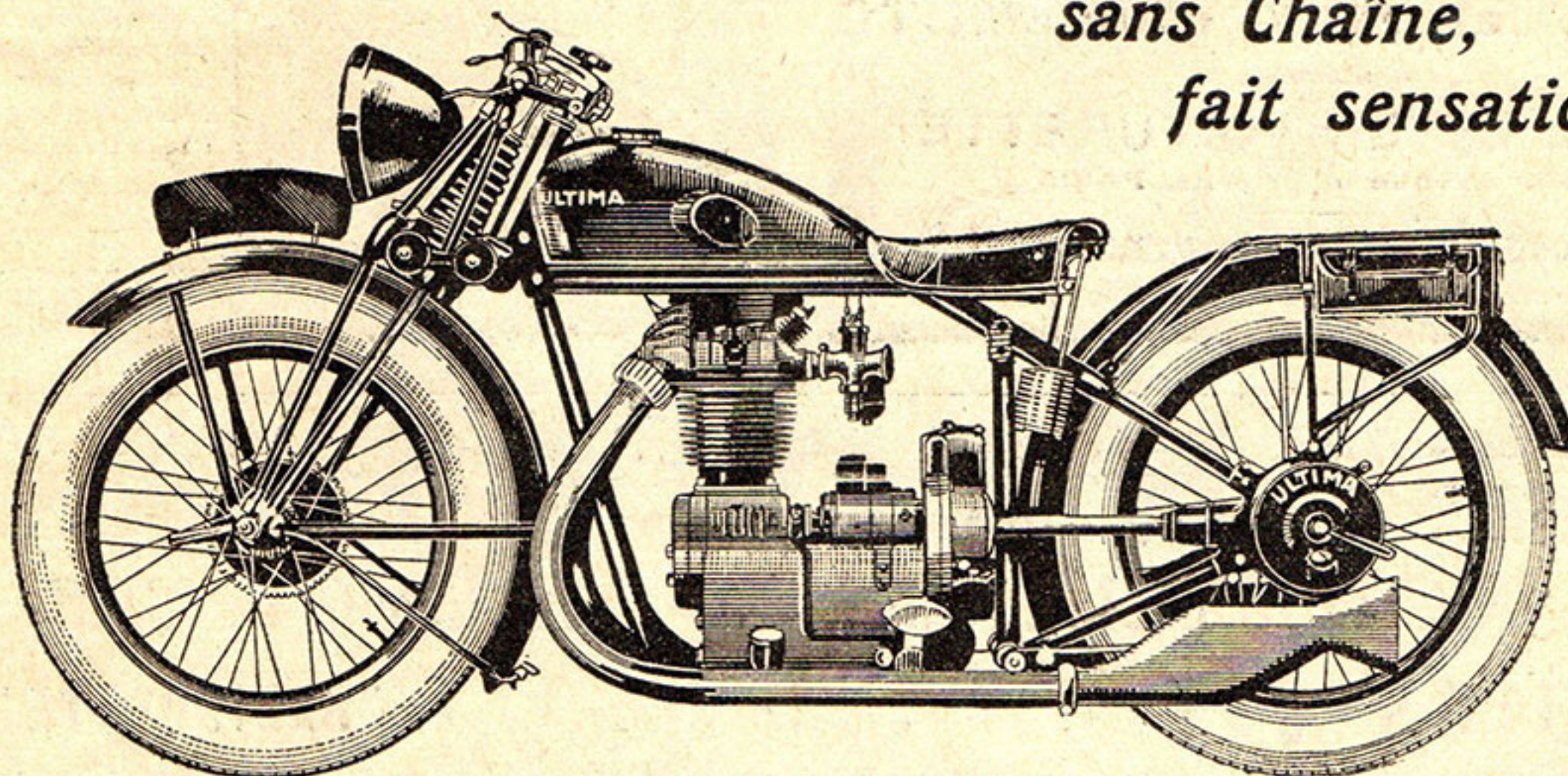
ont été réalisés  
en faisant usage de l'huile

# Castrol

Sté des Huiles **CASTROL** 20, rue du Moulin des Bruyères. COURBEVOIE. Seine

## L'ULTIMA A l'heure actuelle...

*sans Chaîne,  
fait sensation!...*



( - LE CATALOGUE GÉNÉRAL - )  
( VOUS INTÉRESSERA VIVEMENT )

24 à 24<sup>ter</sup>, Rue du Commandant-Faurax -:- LYON-6<sup>e</sup> (Rhône)

Agent général pour Paris et la Seine: **BARRÉ**, 123, B<sup>d</sup> National, LE PARC-S<sup>T</sup>-MAUR (Seine)





# FABRIQUE NATIONALE D'ARMES D'HERSTAL-LEZ-LIEGE

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

Les Motocyclettes F.N. 350, 500cmc. détiennent actuellement **28 RECORDS DU MONDE**

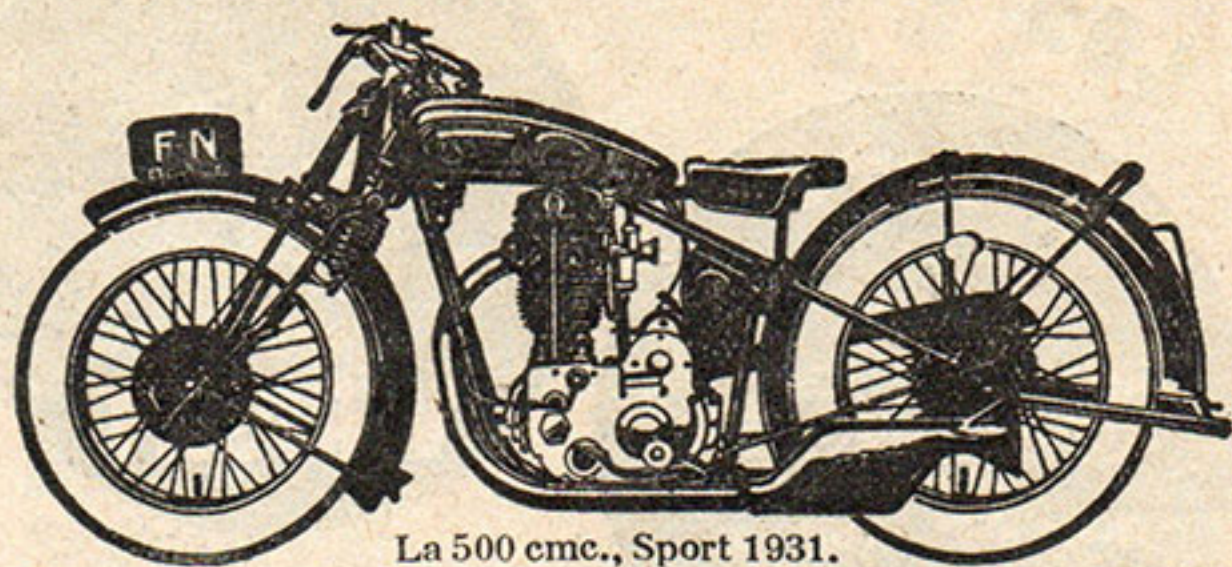
**PARIS-NICE 1931** : en 350 cmc

RICHARD et LEFORT 1<sup>ers</sup> ex æquo sans pénalisation  
MÉDAILLE D'OR  
HERMANN, MÉDAILLE DE VERMEIL

**ROUBAIX-PARIS-ROUBAIX 1931** :

PASSET 1<sup>er</sup> en 500cmc. sans pénalisation

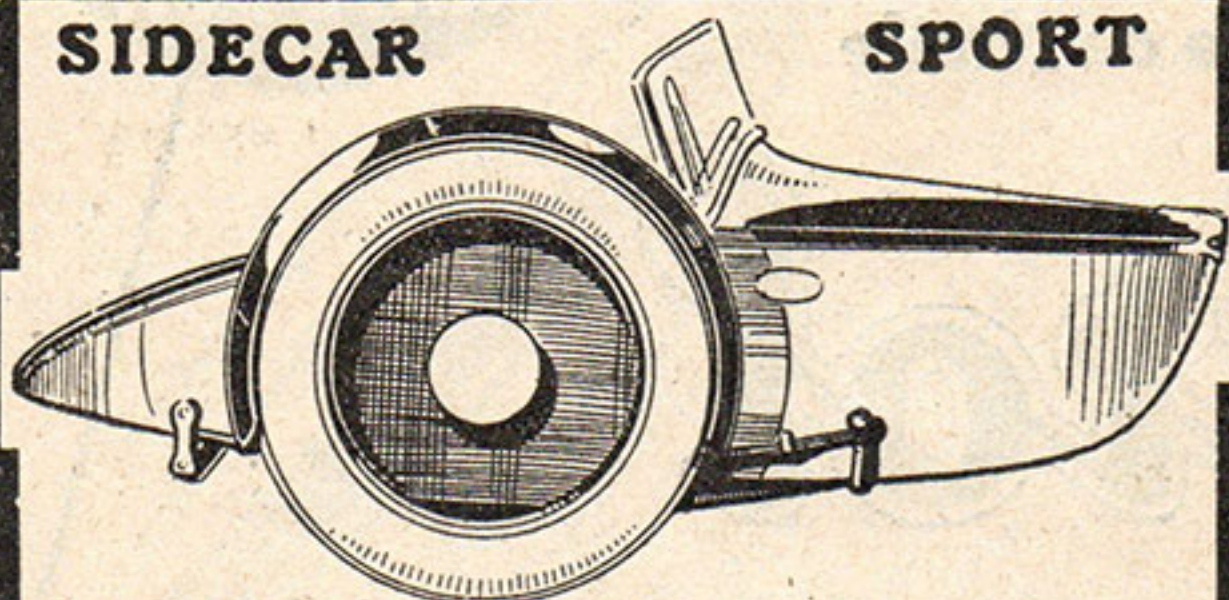
Huile SHELL - Accumulateurs HUITRIC



La 500 cmc., Sport 1931.

**SIDECAR**

**SPORT**



## BERNARDET

Châssis en tôle emboutie  
entièrement articulé sur **SILENTBLOC**  
— Roue détachable —

**UNE TECHNIQUE SANS CONCURRENCE**

5, rue des Bruyères, **BOURG-LA-REINE** (Seine)  
Téléphone : 250 Bourg-la-Reine

**UNE VOITURETTE**  
au **PRIX** d'une **MOTO**

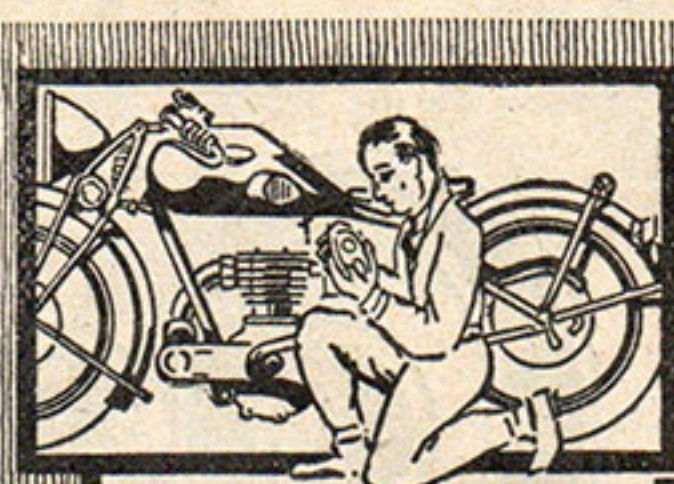
s'achète

**HALL DE LA VOITURETTE**

99, Avenue d'Orléans, **PARIS**

**OCCASIONS REVISÉES en TOUTES MARQUES**

Agences : Renault, Donnet, Peugeot



# Rodage

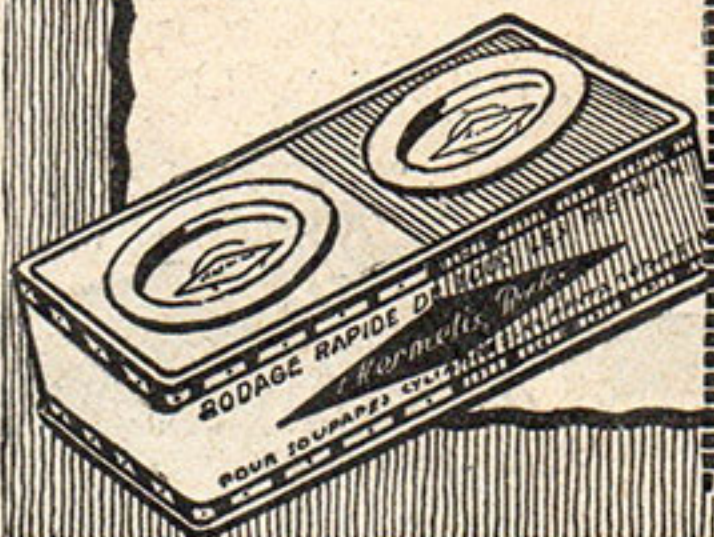
1° Pour le rodage de vos soupapes faites ce travail à **L'HERMETIC-RODEX**

2° Pour obtenir un joint parfait employez **L'HERMETIC**

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



# L'Hermetic-Rodex



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

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

1 boîte Hermetic-Rodex mixte  
1 boîte Hermetic joints

Nom : .....

Rue : .....

Ville : .....

**CYCLES & MOTOS**  
**DE PRÉCISION**

# RADIOR

**J. CHAPOLARD**  
— **BOURG (Ain)** —

**MOTOCYCLETTES - VÉLOMOTEURS**

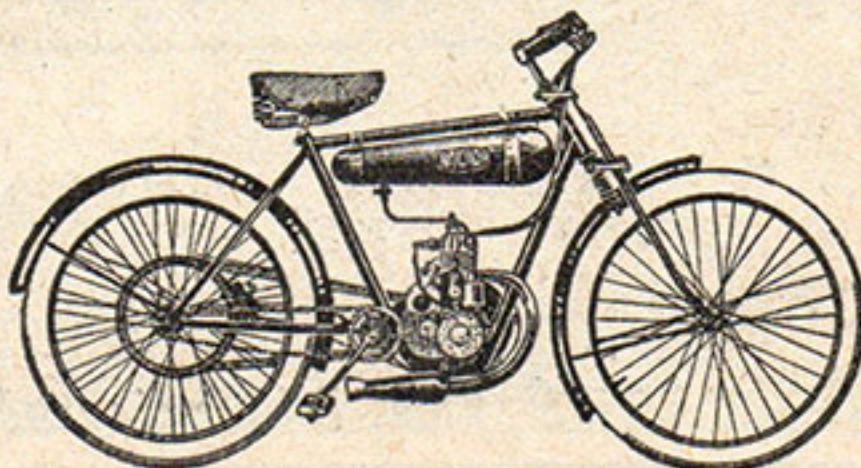
**RADIOR-JAP**

Montage Semi-Bloc

**RADIOR-CHAISE**

Bloc-Moteur

**PNEUS HUTCHINSON**



**"RADIORETTE" 1 CV.**

Utilitaire

**PAS DE PERMIS DE CONDUIRE**  
**DÉPENSE 0,04 AU KM.**

**CATALOGUE FRANCO**



# UN CASQUE PROTECTEUR AVEC TOUS LES AVANTAGES ET L'ÉLÉGANCE DU SERRE-TÊTE ORDINAIRE



VOILA CE QUE VOUS OFFRE POUR **135 Fr.**

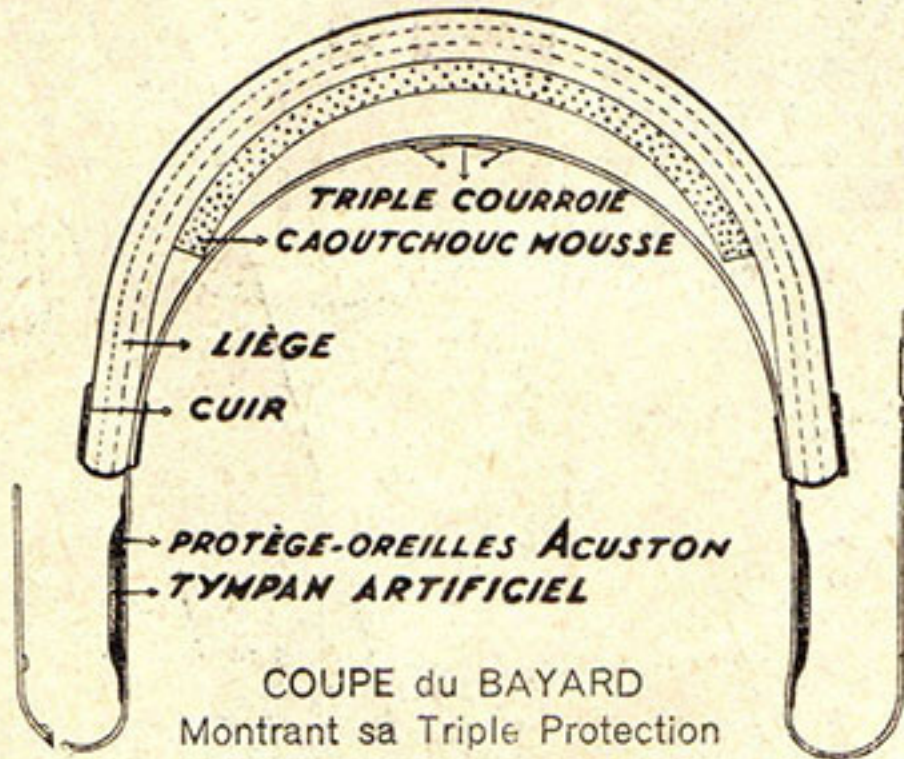
## LE CASQUE **BAYARD**

*Seul il vous assure une protection parfaitement efficace sans l'adjonction de pièces métalliques toujours lourdes et parfois dangereuses.*

POIDS: 350 grammes

Son Protège-Oreilles (Breveté S. G. D. G.) "**ACUSTON**" véritable "**TYMPAN ARTIFICIEL**" vous assure l'audition des moindres bruits tout en vous préservant du vent et de la pluie.

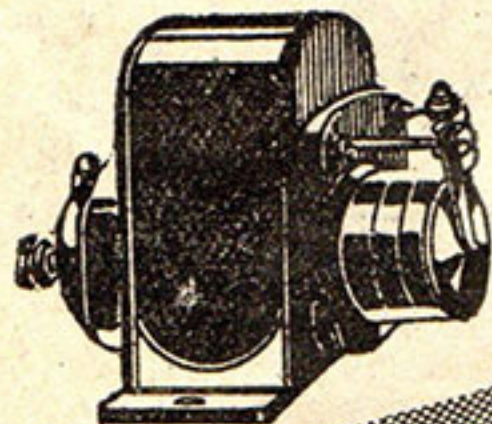
**Et votre vie dépend autant de vos oreilles que de vos yeux**



COUPE du BAYARD  
Montrant sa Triple Protection

EN VENTE DANS TOUTES LES BONNES MAISONS et aux **Ets DUPUY-CHAUTARD**, 28, Rue de Château-Landon, 28 — PARIS — Nord 04-47 —  
BROCHURE N° 7 franco sur demande.

### L'ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE COMPLET DE MOTO



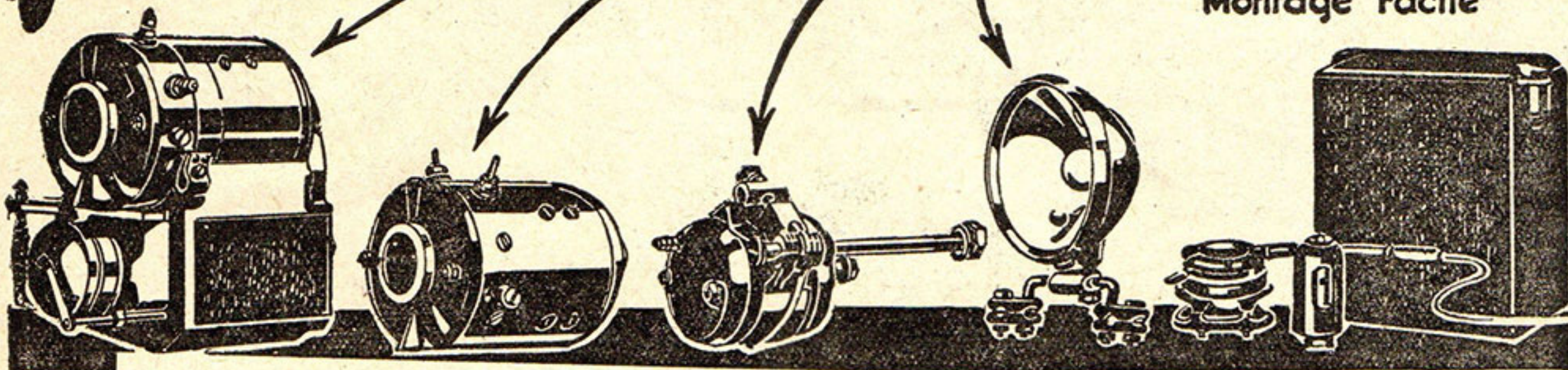
Magnéto d'allumage

Usines et Bureaux  
93 route d'Igny  
LYON 7<sup>e</sup>

# Magnéto France

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

Rendement  
inégalé jusqu'ici  
Montage facile



PUBLICITÉ GIANOLI ET VALENTIN

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs



# GNOME RHONE

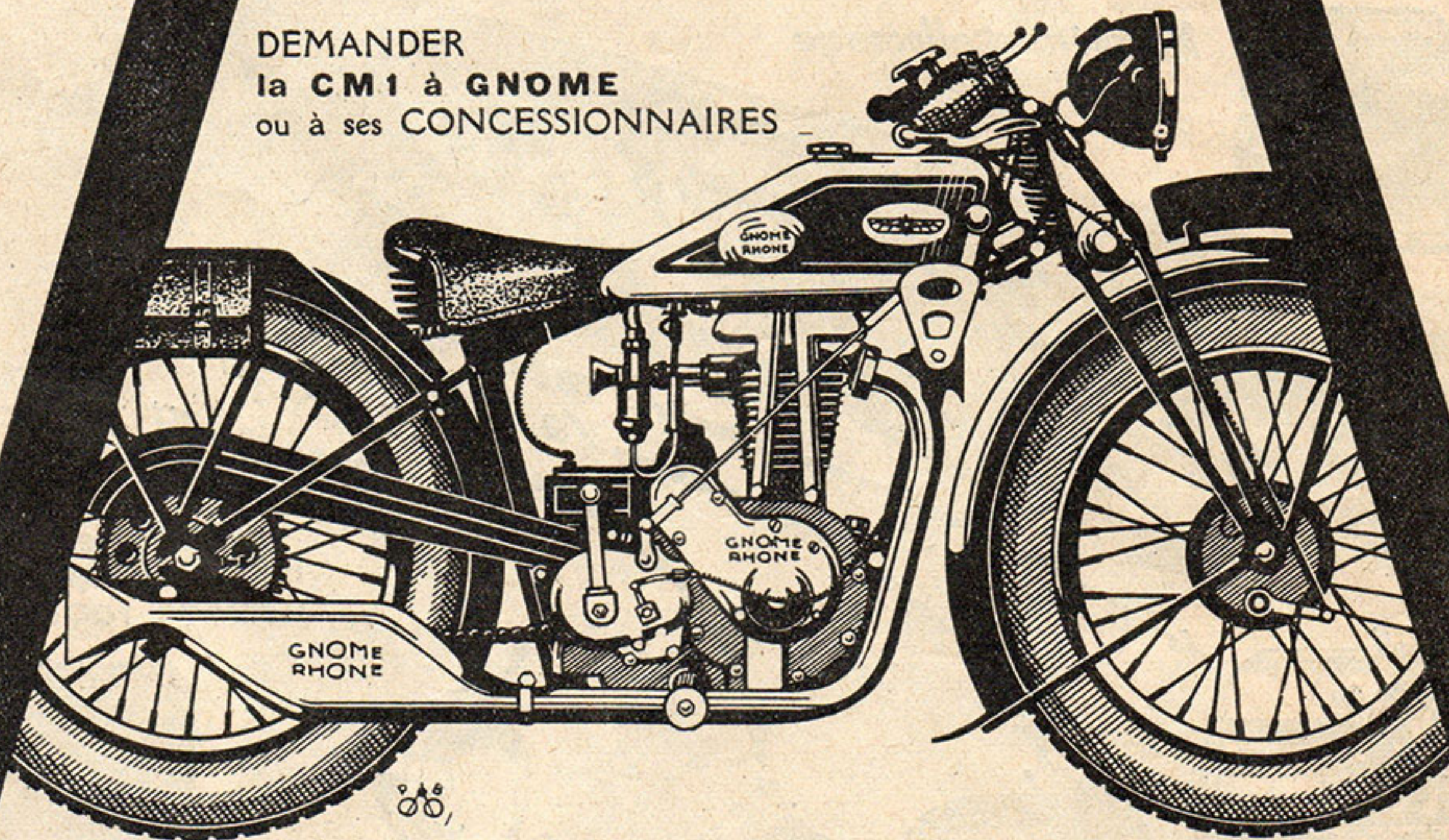
## LA NOUVELLE 4 CV SPORT

Bloc moteur de 350 cmc.

Soupapes en tête commandées par  
culbuteurs complètement enfermés.

Eclairage électrique.

DEMANDER  
la **CM1** à **GNOME**  
ou à ses **CONCESSIONNAIRES**



Siège Social : 34. rue de Lisbonne, Paris - Mag. de vente : 49, avenue de la Grande Armée, Paris  
Succursales : LILLE - LYON - MARSEILLE - TOULOUSE



Toutes les communications  
toute la correspondance  
chèques et mandats  
doivent être libellés

"MOTO REVUE"

# MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE  
PARAISANT LE SAMEDI

CAMILLE LACOME  
Directeur-Fondateur

	UN AN 52 N <sup>os</sup>	6 MOIS 26 N <sup>os</sup>	3 MOIS 13 N <sup>os</sup>
France et Colonies : 45 fr.	—	23 fr.	14 fr.
Union postale : 66 fr.	—	34 fr.	20 fr.
(Albanie, Allemagne, Argentine, Autriche, Belgique, Bulgarie, Bolivie, Brésil, Canada, Chili, Colombie, Congo Belge, Cuba, Egypte, Equateur, Espagne, Estonie, Ethiopie, Finlande, Grèce, Guatemala, Haïti, Hongrie, Lettonie, Libéria, Lithua- nie, Luxembourg, Maroc (zone espa- gnole), Mexique, Paraguay, Pays-Bas, Perse, Pologne, Portugal et colonies, Roumanie, Salvador, Serbie, Suisse, Tchécoslovaquie, Terre-Neuve, Turquie, Union des Républiques Soviétiques (Russie), Uruguay, Venezuela).	—	—	—
Autres Pays : 84 fr.	—	43 fr.	25 fr.
(Tous les pays non compris dans la caté- gorie ci-dessus)	—	—	—
Militaires	25 fr.	12 fr.	8 fr.

## UN ARRÊTÉ RIDICULE

IL y a dans notre démocratie un besoin étrange de légiférer à tout propos et même hors de propos, d'obliger les citoyens à se plier dans toutes les circonstances de la vie à des règles étroites et souvent ridicules et M. Rond-de-Cuir est souvent un tyran qui s'ignore. On sauve les apparences en prenant l'avis de gens qui n'ont d'autre compétence que celle qu'ils s'attribuent. Pour avoir fait un tour d'aérodrome ils se croient aviateurs, pour avoir pris un taxi ils s'estiment capables de résoudre le problème de la circulation, pour avoir vu passer une motocyclette ils estiment qu'ils peuvent conseiller des mesures de sécurité qui ne sont, en fait, que des brimades insupportables. Que cela soit une gêne pour des citoyens libres, ou une entrave à la prospérité d'une industrie, peu leur importe. Ils ont l'impression d'occuper un rang important dans la cité, de diriger les affaires de l'état et de mériter les distinctions obtenues après une activité paperassière.

Nous avons déjà eu l'occasion de commenter l'arrêté ridicule qui règle le transport des passagers en tansad et en sidecar, et qui porte à l'industrie de la motocyclette et du sidecar un préjudice incontestable. Nous en avons la preuve par le courrier que nous recevons et par les lettres que les constructeurs reçoivent de leur clientèle. Que de petites familles seront privées de promenades, que de constructeurs verront décliner le nombre de leur commandes parce qu'un bureaucrate s'est offert le plaisir d'embêter son prochain.

On nous affirme même, et cela dépasse l'imagination, que la mesure a été prise sur la suggestion ou tout au moins avec l'approbation d'un des dirigeants du sport motocycliste dont l'expérience de la motocyclette doit d'ailleurs être bien ancienne et bien courte. Il aurait d'ailleurs pris cela sous son bonnet sans consulter ni constructeurs, ni clubs, ni motocyclistes qui auraient pu lui épargner un rôle ridicule et presque odieux. Nous sommes vraiment las de ces tractations occultes, de ces conseils secrets, de ces comédies qui se jouent derrière la coulisse. Il nous faut, au grand jour, des discussions d'hommes compétents. N'oublions pas qu'il s'agit non de considérations théoriques, mais de mesures qui apportent à la liberté de nos concitoyens des entraves.

On sent dans ces cercles officiels l'idée que la moto est dangereuse. On la tolère à grand peine et on voudrait la voir disparaître. Mais il y a près d'un demi-million de motocyclistes et c'est une multitude qu'on redoute de s'aliéner complètement. On fera donc une guerre sournoise faute d'être assez francs pour engager une lutte ouverte. Par des arrêtés successifs on réduira

les libertés des motocyclistes, on étouffera le motocyclisme sous une législation touffue. Il y a peut-être quelque chose de plus grave dans cette attitude, le désir de recruter une clientèle pour l'automobile. On ne veut pas comprendre que la motocyclette répond à un besoin social, que ses qualités particulières conviennent aux exigences d'une clientèle que l'automobile ne peut satisfaire, que l'automobile n'est, dans les conditions économiques actuelles, accessible qu'à une minorité. Nous ne prétendons pas que la motocyclette puisse se substituer à l'automobile, mais il y a place pour les deux. Il ne faut pas que ce soient des automobilistes qui fassent la loi aux motocyclistes.

### SOMMAIRE

N<sup>o</sup> 426

du 9 Mai 1931

Par-ci par-là.....	401
Barbotage et carter sec, par H. P. Borestroke.....	404
Examen médical et permis de conduire.....	405
Propos d'un vieux motocy- cliste, par G. de Lavalette...	406
Ce que l'on peut demander..	407
Les animaux sur la route, par Gardenal.....	410
Sport.....	412
La page des fabricants.....	413
A travers le monde.....	414
Dans les clubs.....	415
La page belge.....	416

### Sidecar et famille

SUPPOSONS une famille de quatre personnes, père, mère et deux enfants, c'est-à-dire le cas de la majorité des familles françaises. Cette famille est de condition modeste d'autant que l'entretien et l'éducation des enfants absorbe une partie importante de son budget. Peut-être, à la rigueur, pourra-t-elle, au prix de longues économies, mettre de côté la somme nécessaire à l'achat d'une voiture d'occasion, mais elle ne pourra, surtout dans une ville, supporter les frais élevés que nécessitent l'entretien et les réparations d'une voiture. La bicyclette n'est possible que si les enfants sont grands et elle ne permet, en tout cas, que des promenades très courtes. Il y a une banlieue dont la traversée est longue et dangereuse à bicyclette. Les horaires de chemin de fer sont incommodes et les lignes ne conduisent qu'à un petit nombre d'endroits intéressants. Il y a la préoccupation constante de l'heure qui gâte le plaisir du voyage. Les trains sont bondés.

Quant aux autobus, dans bien des cas leurs horaires sont encore plus incommodes que ceux des trains et en particulier il est fréquent qu'il n'y ait qu'un service quotidien dans chaque sens. Quand il y a des services spéciaux le dimanche, on est serré à étouffer. Voilà donc une famille qui est condamnée d'un bout de l'année à l'autre à de mélancoliques promenades en ville et qui est privée d'air pur, de saines excursions. Un ministre qui roule aux frais de la princesse, poussé par quelque personnage officiel qui n'a jamais quitté les coussins d'une somptueuse voiture pour la selle d'une moto, en a décidé ainsi.

On a, de manière très regrettable, limité à deux les places d'un cyclecar alors qu'en Angleterre roulent de nombreux cyclecars de famille à quatre places. Et voici que maintenant, une série d'arrêtés préfectoraux interdisent au sidecariste de



transporter plus de deux passagers. Le motif, la sécurité, ne tient pas debout. Un sidecar biplace sur un bon châssis, attelé à une bonne moto, résisterait à des charges beaucoup plus considérables que celle de deux passagers même adultes. Voyez les charges que supportent les sidecars commerciaux ou les sidecars militaires et ces derniers passent sur des terrains défoncés sans qu'ils se produise de rupture. Alors qu'on laisse au propriétaire d'une vieille voiture disloquée toute faculté de transporter autant de personnes qu'il peut en caser, on prétend interdire à un sidecar moderne une charge pour laquelle il est normalement construit. Et pourquoi deux passagers seulement ? Ce peuvent être deux « cent kilos ». Ce peuvent être des enfants. En Angleterre où il n'y a pas d'interdiction de ce genre, bien que les pouvoirs publics y soient encore plus timorés et tâtilons que chez nous, on voit d'heureuses familles circuler en sidecar. Nous avons bien des fois croisé sur les routes anglaises des motos sidecars transportant le père, la mère et deux jeunes enfants dans le sidecar et sur le tansad le grand fils ou la grande fille. Rappelons-nous aussi quelles cargaisons humaines transportaient les sidecars pendant la guerre, et depuis treize ans la construction a fait des progrès.

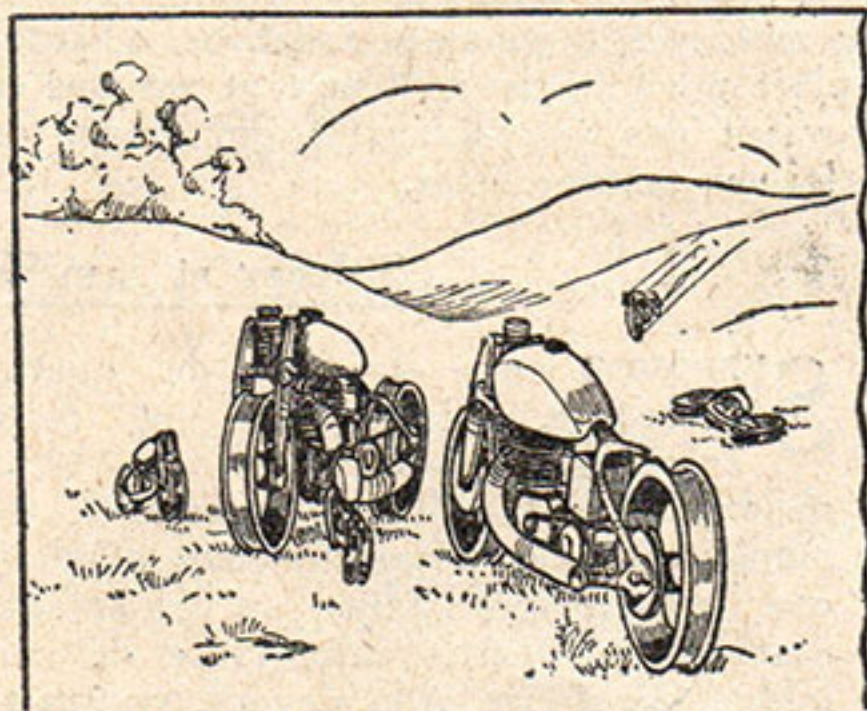
Quel inconvénient peut-il bien y avoir à transporter sur le porte-bagage arrière d'une moto sidecar un passager. Au contraire, il ne peut qu'augmenter l'adhérence de la roue et rendre le freinage plus efficace. Plus une moto sidecar est lourdement chargée, et plus elle est stable. Les dangers de rupture sont inexistantes et nous avons vu des sidecars où dix passagers adultes s'étaient juchés d'une manière assurément peu confortable et qui, cependant, ne s'effondraient pas. Nous n'encourageons nullement des exploits de cette nature, mais, cependant, ils démontrent qu'un sidecar bien établi ne bronchera jamais sous une charge même élevée.

Y-a-t-il lieu de craindre que le freinage soit insuffisant ? Certainement pas avec les freins actuels. Si la charge est élevée, l'adhérence s'accroît également et les freins sont assez efficaces pour utiliser cette adhérence.

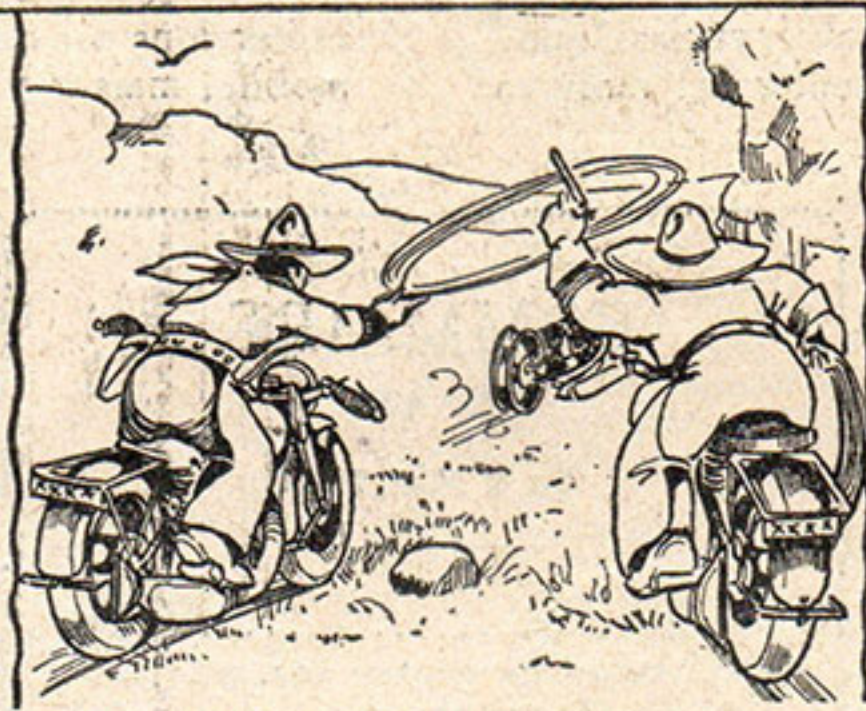
Si on entre dans cette voie de réglementation à outrance, où s'arrêtera-t-on ? On nous fait payer assez d'impôts et de taxes pour nous laisser notre liberté quand elle n'est un danger ni pour autrui ni pour nous-mêmes.

### UN PEU D'HISTOIRE NATURELLE

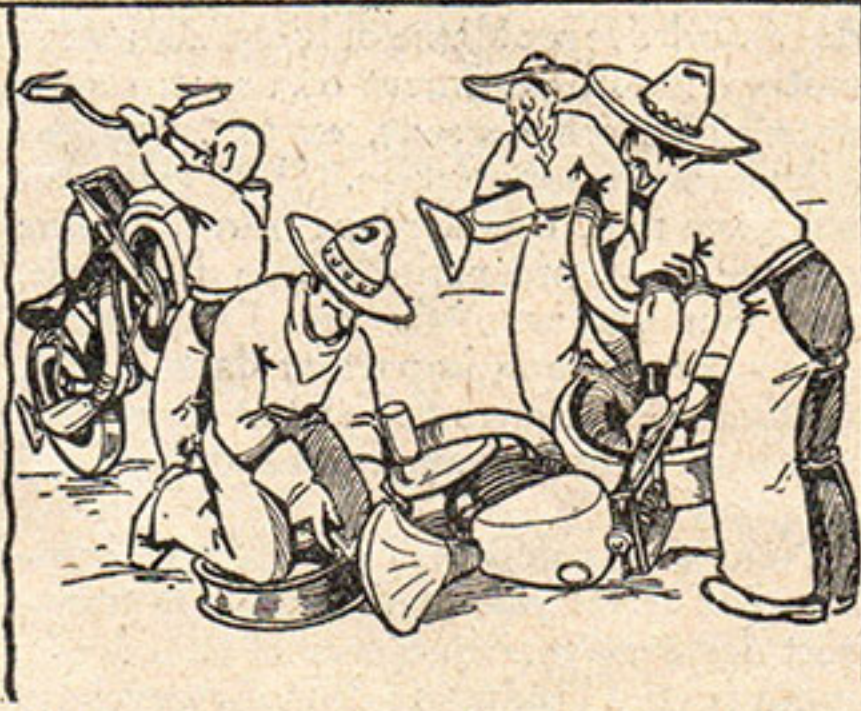
## L'ÉLEVAGE DE LA MOTO



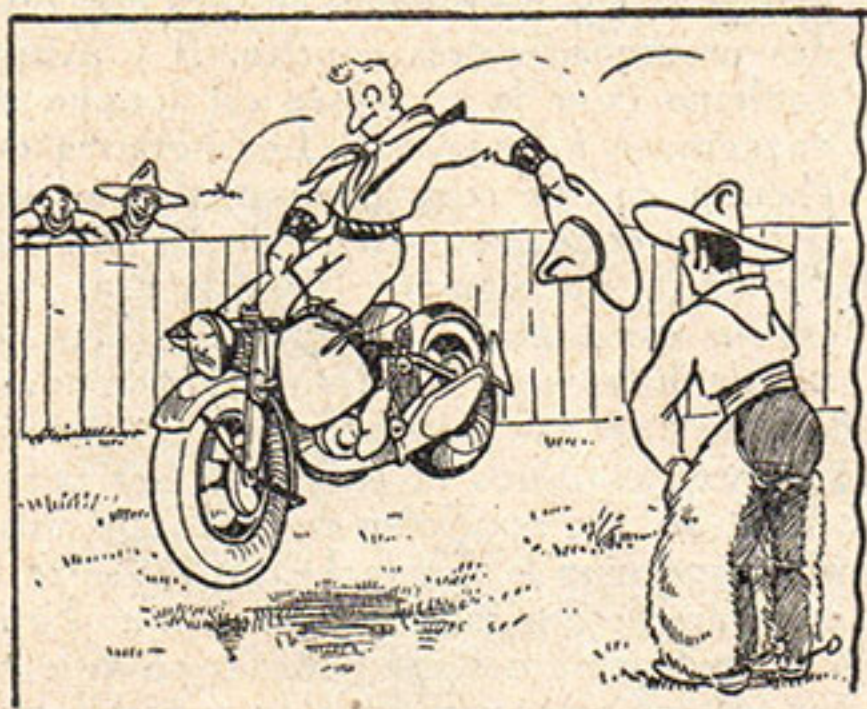
La motocyclette (*motocurrus*) se divise en deux espèces : la motocyclette de sport (*motocurrus baroufardum*) et la motocyclette de tourisme (*motocurrus penardum*). A l'état sauvage, elle vit dans les vastes plaines ondulées et boisées où elle batifole en toute liberté (voir Buffon).



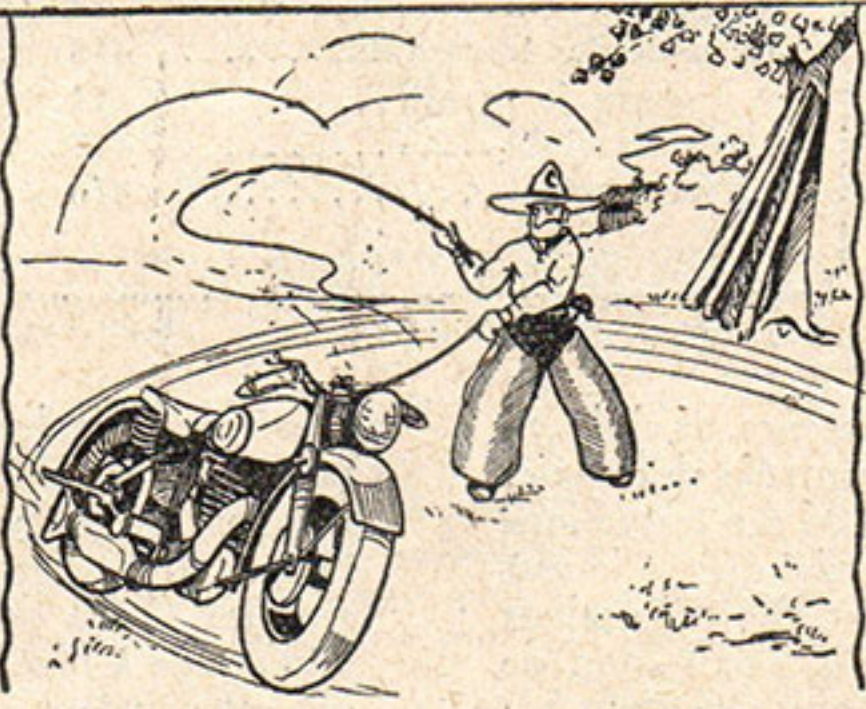
A CERTAINES époques de l'année, de préférence après la deuxième lune, les indigènes des environs se réunissent pour la chasse. Montés sur de superbes motocyclettes dressées qu'ils appellent familièrement « motos » ils capturent aisément celles qui étaient restées sauvages.



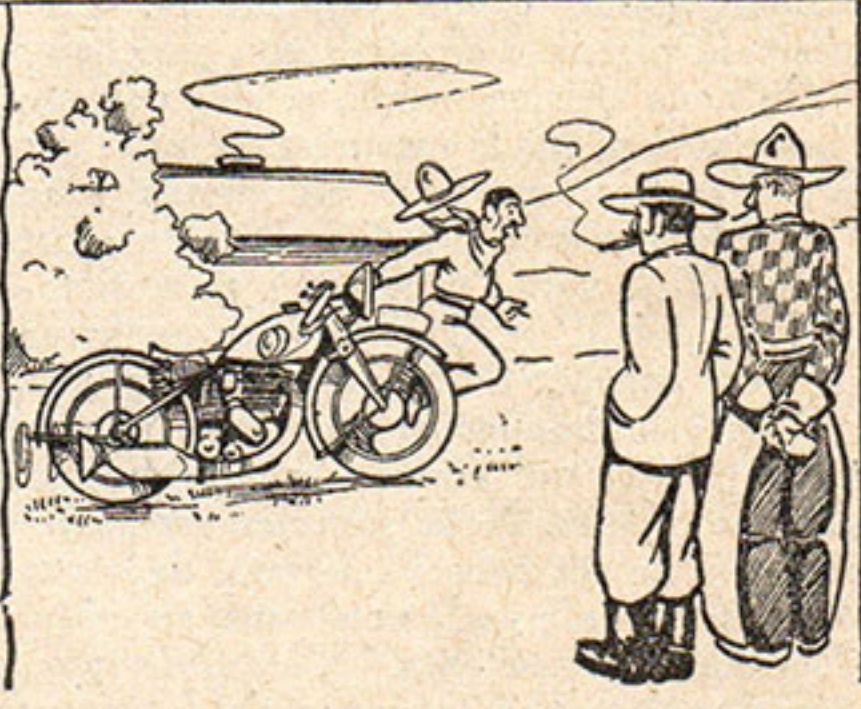
UNE fois capturées il faut les équiper. C'est là un spectacle grandiose que celui de ces étalons et ces cavales qui jamais n'ont senti le poids de la selle, et du guidon, dont les roues n'ont jamais eu de pneus qui se révoltent de tout leur être et qui sont finalement maîtrisés et maintenus à terre tandis qu'un moto-boy les marque de caractères blanchâtres.



Puis commence le dressage. La motocyclette n'a jamais connu d'autre maître que son caprice. L'homme courageux, que l'on appelle « motard » en terme de métier, la monte pour la première fois. Après une lutte épuisante qui dure parfois des heures, il réussit à lui imposer sa volonté et vaincue, malgré ses dérobades (dérapages), ses sauts de mouton, la motocyclette s'incline.



COMMENCE ensuite l'entraînement. Bien qu'elle soit habituée à ses pneus, à ses silencieux, à sa selle, à son guidon, la motocyclette n'est pas encore vendable. Il faut la déboutrer (les motards appellent cette opération la mise au point). Pendant des heures entières, un moto-boy la fait tourner. C'est le rodéo. Cette opération est plus ou moins longue, suivant qu'il s'agit d'une « *motocurrus baroufardum* » ou d'une « *motocurrus penardum* ».

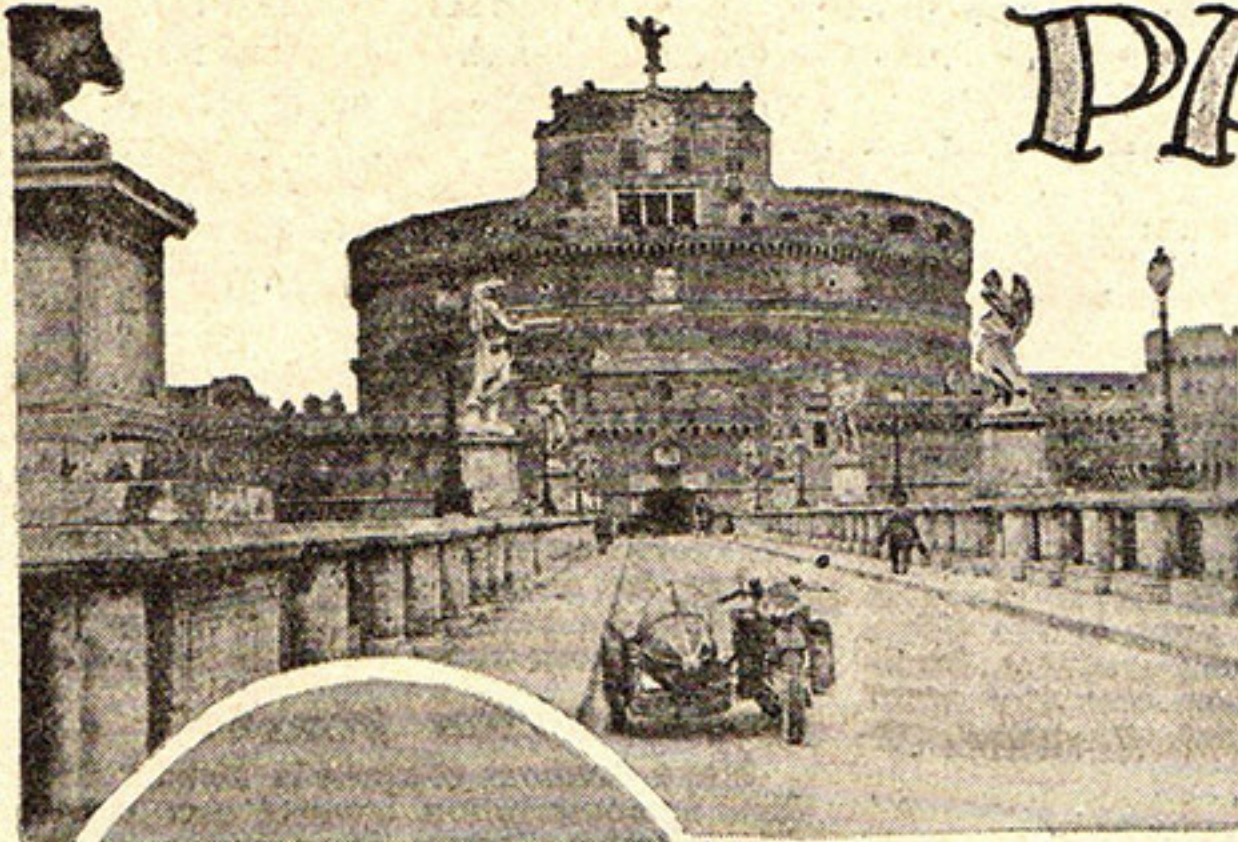


COMPLETMENT dressée et bien déboutrée la motocyclette est devenue souple, docile, à la fois endurante et rapide. C'est le moment de la vendre. L'acheteur éventuel se présente et devant lui, dans une prairie d'essai, défilent les motocyclettes dressées et équipées tenues par le guidon par un motoboy courant à ses côtés.



## PAR CI

## PAR LA



Un brelan... de tourisme. Quelques jolies vues prises au hasard, au cours d'une grande randonnée. En haut, le château Saint-Ange à Rome, puis l'entrée des gorges d'El Kantara en Algérie. Enfin, les ruines du Parthénon en Grèce. Ces photos ont été prises au cours de la randonnée de notre rédacteur Nébil-Dino.

## UN NOUVEAU MÉTAL

LA découverte d'un alliage nouveau, par des ingénieurs britanniques a trouvé un vaste champ d'exploitation dans l'industrie automobile et motocycliste. Il s'agit d'un alliage à base d'aluminium, dont la composition est tenue strictement secrète, et qui plus léger que l'aluminium, aurait en outre l'avantage d'être presque aussi résistant que l'acier. Son utilisation permettrait de diminuer encore la charge du véhicule, et par sa dureté offrirait une plus grande résistance à l'usure.

Nous espérons avoir l'occasion de voir ce nouveau métal en France.

## PROGRÈS A REBOURS

LES motocyclettes anglaises sont taxées au poids. La différence de taxes est énorme. Ainsi les machines pesant moins de 224 livres (environ 100 kilos) ne payent que 30 shillings d'impôts. La somme est d'importance, puisque quelle que soit la cylindrée, l'impôt est de 187,50. Par contre, si elles dépassent la limite, elles payent le double. On se rend tout de suite compte des combinaisons employées pour réduire le poids des machines. C'est ainsi qu'un pauvre bougre motocycliste du Yorkshire, a démonté sa pompe à huile moderne, pour la remplacer par une antique pompe à main... Progrès ! Progrès !...

## CONSTRUCTION

QUI ne connaît le fameux pont qui en Ecosse permet à la voie ferrée de traverser le Firth de Forth. On propose de construire un pont similaire à 8 kilomètres plus à l'ouest. Le coût de ce gigantesque ouvrage serait d'environ 2.750.000 livres. En transformant en francs, on arrive à un total d'environ 343.750.000 francs. Une paille !

## UNSIDECAR CONDUITE INTÉRIEURE

UN motocycliste anglais possédait un sidecar où le passager était complètement à l'abri. A la suite d'un certain nombre d'averses, il commença à envier le confort de la personne qui était si près de lui et qui pouvait néanmoins narguer la pluie et le vent. Aussi, il construisit lui-même une nouvelle carrosserie 4 places pour son sidecar. Deux places normales côte à côte à l'avant et deux places pour enfant à l'arrière.

Il carrossa le tout en confortable conduite intérieure, supprima le guidon de la moto et réunit la fourche par un système de biellettes, à un volant placé dans le sidecar. Il conduisit de l'intérieur de la carrosserie, et cela produisit une impression curieuse que de voir cette moto sans pilote qui traîne allègrement cet énorme sidecar.

## EUX AUSSI

Nous nous plaignions de la nouvelle taxe qui vient d'être votée sur l'essence. Constatons aujourd'hui que nous ne sommes pas les seuls à être durement touchés. Le Ministre des Finances anglais, M. Snowden, a eu la délicate attention d'augmenter la taxe sur l'essence. Et nos voisins britanniques paieront plus cher le précieux carburant.

## PAS TRÈS A LA PAGE

LE juge à la County Court d'Oxford n'est pas très à la page. Il déclara sans ambage : « Je n'ai pas la plus petite idée de ce que l'expression courses de dirt-track peut signifier ».

Qu'en pensez-vous ?



## PLUS FORT QUE TOM MIX...!!!

Nous avons déjà assisté au cinéma à des performances éblouissantes de ces fameux cow-boys, dont Tom Mix fut le prototype. Nous relevons dans la presse Suisse, un petit entrefilet qui vaut son pesant d'or ; c'est ainsi que nous apprenons qu'un cheval attelé à une voiture s'est emballé ; un automobiliste qui passait, s'en aperçut, et, lançant son véhicule à toute allure, rattrapa aisément l'attelage. Ralentissant, il réussit à se mettre à la hauteur du véhicule, et de là, bondissant sur le cheval, réussit à le maîtriser après avoir été traîné pendant quelques mètres. Malheureusement, l'auteur de cet entrefilet ne nous dit pas ce qu'est devenue l'automobile ainsi livrée à elle-même. Nous croyons savoir que celle-ci, parfaitement dressée, s'est arrêtée à un coup de sifflet de son maître, et est revenu le trouver en caracolant !...

## SECTION EXAGÉRÉE...

LES motocyclistes ont l'habitude de discuter éperdument sur les mérites respectifs de leur machine, et bien souvent sur les dimensions de leurs pneus. Que de fois avons-nous entendu parler des avantages des 26x3,25, 26x3,50, 27x4, et autre 27x4,40.

Que diriez-vous d'une dimension 1000x225. Il me semble qu'au point de vue confort, on ne pourrait faire mieux ! Ces pneus sont exclusivement réservés aux avions, c'est malheureux !

## CONTRAVENTION et CONTRIBUTION

PLUSIEURS réclamations nous parviennent de nos abonnés. Il paraît qu'un de ces derniers dimanches, un agent des contributions profitait de ce que les automobilistes et motocyclistes étaient arrêtés, visitant le château de Blois, pour leur demander leurs papiers. Jusque là, rien à dire, mais où ce

dernier outrepassait ses droits, c'était lorsqu'il questionnait les conducteurs des véhicules sur l'endroit d'où ils venaient, et où ils allaient.

Nous posons une simple question : le rôle d'un agent des contributions indirectes, est-il de s'assurer d'autre chose que du paiement de la taxe de circulation ?

## ESCORTE DÉRISOIRE

LORSQUE M. Doumergue fit le dernier voyage de son septennat, il fut reçu d'une façon royale par la Municipalité de Nice. La voiture qui le transportait était une superbe machine française. Mais dans le défilé il y avait une chose franchement ridicule. L'escorte des agents cyclistes. Le cortège allait lentement, 20 ou 25 kilomètres à l'heure. Cette allure est néanmoins rapide pour des cyclistes surtout ayant des vélos aussi peu sportifs que ceux des agents. Et il fallait voir ces derniers zigzaguant en avant des voitures officielles. Courbés sur le guidon, se déhanchant sous l'effort, ils n'avaient pas fière allure, et mettaient, malgré eux, la note comique dans le cortège. Ne croyez-vous pas que quelques agents motocyclistes n'auraient pas rendu de meilleurs services. Bien au contraire. Allons, encore un effort, édiles niçois, suivez l'exemple de la capitale et motorisez vos agents de police.

## AVEC DOUZE MOIS DE CRÉDIT

IL paraît qu'une maison allemande a trouvé un nouveau système pour assurer que les machines vendues à crédit soient réellement payées tout au moins dans la mesure où leurs propriétaires s'en servent.

Au-dessus du moteur, il y aurait un certain appareil qui tiendrait du compteur à gaz et du distributeur de chocolat comme on en voit dans les stations de métro.

Tous les mois, le propriétaire doit y mettre le montant de la mensualité, sans cela la machine s'arrête. On ne nous dit pas ce qu'il arrive quand la machine s'arrête à 150 kilomètres du garage et qu'on n'a que quelques francs en poche.



## AU TOURIST TROPHY



PARMI les engagés de la catégorie Senior au Tourist Trophy nous relevons la présence d'une Ariel quatre-cylindres. C'est la première fois que l'on verra dans la classique épreuve de l'île de Man, une motocyclette à moteur polycylindre et, surtout, équipée d'un surcompresseur.

Nous pouvons donner quelques détails sur la machine. En principe, il s'agit d'un moteur du type commercial. Le surcompresseur Zoller sera mû par une chaîne commandée par l'arbre moteur. Il tournera à peu près à 55 % de la vitesse du moteur. La pression à l'admission est très approximativement de 1 kilo par centimètre carré. Le compresseur est monté juste au-dessus de la boîte de vitesse. Cette position oblige à prévoir le montage du carburateur très près de la roue arrière. Or, sur l'Ariel, l'admission est à l'avant des cylindres. Aussi est-il prévu une pipe très longue qui contourne les cylindres. Cette disposition permet de réchauffer quelque peu le mélange. Le taux de compression est peu élevé pour une machine de course. Il n'est que de 5 à 1. La puissance développée à 5.000 tours-minute est d'environ 37 à 40 chevaux. Cette puissance peut sembler insuffisante, mais on utilisera une démultiplication assez élevée. Une autre modification importante est à signaler. Par suite de l'adjonction d'un compresseur, la place manquait pour une magnéto ou une dynamo. Eh bien, on s'en est passé. L'allumage se fera par batterie sans autres organes qu'une bobine, qu'un rupteur et qu'un distributeur.

En Angleterre, on attache beaucoup d'intérêt à la performance de l'Ariel. Elle est engagée par M. Somerville-Sikes qui la pilotera lui-même. Attendons les résultats de la course.

## A MONTLHÉRY

LA piste de Montlhéry ne chôme pas. Il y a de nombreux coureurs qui s'entraînent ou préparent leur machine en vue d'épreuves futures. Nous avons vu Boucheron mettant la main à la dernière préparation d'une 250 cmc. Terrot, Andreino et sa Clément sont en pleine période d'entraînement. Le Bol d'Or n'est pas loin. Handley et Marchant sont venus faire un dernier galop avec leur F. N. Le jeune Wal sera un adversaire redoutable au prochain Tourist Trophy. Koelher Escoffier qui avec Château mettait au point différents

moteurs a disparu cette semaine. Il a probablement émigré vers des cieux plus bleus. Motoconfort fait des essais de réglage avec sa 4 cylindres à transmission par cardan.

Malgré la température plutôt fraîche et le temps franchement mauvais que nous avons actuellement, l'entraînement sur le ciment de Saint Eutrope n'a pas cessé. C'est bon signe pour les épreuves futures.

## UN TÉLÉGRAMME

NOUS croyons savoir qu'une maison humoriste a adressé le télégramme suivant *Equipe Peugeot, Tour de France Automobile, Nîmes (Gard)*.

« Offrons moyennant une thune, produit spécial pare-brise évitant erreur parcours à Sénéchal, Morel et tous autres Stop. Efficacité garantie. Primes gratuites, boussole et dérivomètre. Prière consulter agent général Naas pour emploi accessoires sus-nommés. »

## UN NOUVEAU CARBURANT ÉCONOMIQUE

UN nouveau carburant dont la formule a été trouvée par un chimiste anglais permettrait une économie extraordinaire. Il paraît que ce serait un mélange d'huile lourde et de nitrate d'éthyle. On pourrait l'utiliser dans les moteurs actuels avec très peu de modifications. Les essais auraient permis de faire 100 km. avec une 350 cmc., pour une dépense de 2 fr. 50. Sous toutes réserves, bien entendu...

## LA MOTORISATION DANS L'ARMÉE

LE problème de la motorisation dans l'armée a reçu en Suisse une solution; c'est ainsi que dans l'artillerie lourde, la plupart des chevaux ont été remplacés par des camions, et dans un seul régiment, on compte 24 voitures automobiles et 102 camions. Quant à l'artillerie de campagne,

## Nos INFOR

les chevaux de trait ont complètement disparu et l'effectif d'un régiment comprend 31 voitures automobiles et 132 camions avec 12 remorques.

## EH ! EH !

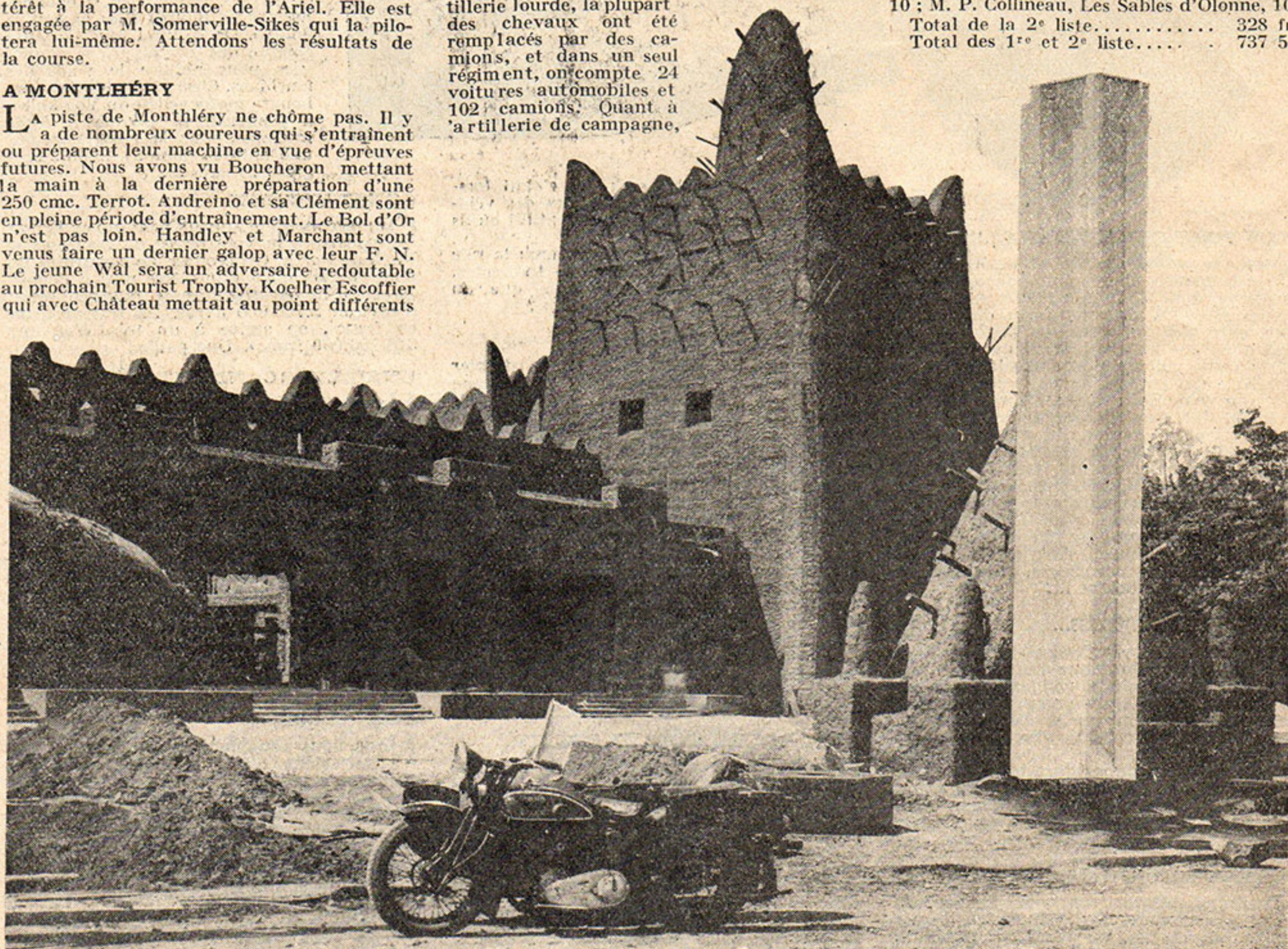
DANS le lacis de fils surmontant un distributeur d'essence, des grives sont venues établir leur nid. Il paraît même que les volatiles n'ont peur de personne, pas même des motocyclistes qui viennent faire le plein du carburant. La chose se passe à Heddon-sur-le-Mur, dans Northumberland.

## SOUSCRIPTION FOREST

Nous donnons ci-après la teneur de la 2<sup>e</sup> liste de souscription ouverte aux bureaux de Moto-Revue. Toutes les sommes, même les plus modestes sont reçues, car toutes viendront contribuer à soulager cette infortune.

Mme Louis Basson, à Bagnolet, 20 fr.; Pharmacie Louet, Le Bourget, 35; MM. Roger Normier, 5; Camille Vidal, à Châteaurenard, 5; P. Vernay, à Vertus, 8; H. Lenain, Paris, 20; Jean Délas, 30; Anonyme, 5; C. Duclos, 20; L. Brisson Plassac, Saint-Génis de Saintonge, 10; Robert Ferdinand, à Antibes, 10; Gaëtan Cintran, Ribérac, 5; L. Laurent, à Villeurbanne, 10; Anonyme, à Brive (Corrèze), 50; A. Laurent, à Villeurbanne, 10; E. Rateau, à Paris, 10; R. Barthomier, à Nanterre, 5; Anonyme, 20; André Gerber, à Saint-Maur-des-Fossés, 5; Anonyme, 5; L. Henault, à Lesvenen, 10; Moularo, à Anger, 10; Souscription Forest-B et T. Paris, 10; M. P. Collineau, Les Sables d'Olonne, 10.

Total de la 2<sup>e</sup> liste..... 328 fr.  
Total des 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> liste..... 737 50



NE se croirait-on pas en plein cœur de l'Afrique, vers Tombouctou? C'est plus prosaïquement un miracle moderne, une ville saharienne que l'Exposition Coloniale a fait naître au milieu du Bois de Vincennes. Voici le pavillon de l'Afrique Occidentale Française.



# MATIÈRES

## LE MONDE MOTOCYCLISTE

### UN GRAND MARIAGE

LA semaine dernière a eu lieu le mariage de Mlle Gladys Dupuy, fille du regretté directeur du *Petit Parisien*, M. Paul Dupuy, sénateur, chevalier de la Légion d'Honneur, décédé en 1927, et de Mme, née Browne, officier de la Légion d'honneur, avec le prince Guy de Polignac, fils du prince Henri de Polignac, décédé, et de la princesse, née Polignac.

En présence d'une très nombreuse assistance, en l'église Notre-Dame-de-Grâce de Passy, la bénédiction nuptiale fut donnée par Mgr Suhard, archevêque de Reims, qui transmit la bénédiction du Souverain pontife.

Les témoins étaient pour la mariée : M. Jean Dupuy, son frère et M. Pierre Dupuy son oncle, directeur général du *Petit Parisien* ; pour le marié : le duc de Polignac et le marquis de Polignac, ses oncles.

A l'issue de la cérémonie, Mme Paul Dupuy a donné une brillante réception.

*Moto Revue* s'associe à la joie des deux familles et adresse aux jeunes époux tous ses souhaits de bonheur.

### MARIAGE

NOUS apprenons le mariage de M. José y Vieira avec Mlle Henriette David. La cérémonie a eu lieu le 25 avril, à Notre-Dame-de-Grâce-de-Passy.

Tous ceux qui ont quelque connaissance du monde automobile savent la part importante que M. José y Vieira a prise au développement de l'affaire Houdaille.

*Moto-Revue* adresse aux nouveaux époux tous ses compliments et ses vœux bien sincères.

### NAISSANCE

MME et M. J. Pruvost, dont tous nos lecteurs connaissent les spirituels dessins, ont le plaisir de leur annoncer, par notre intermédiaire, la naissance de leur fille Monique.

*Moto-Revue* leur présente toutes ses félicitations, auxquelles nos lecteurs se joindront certainement.



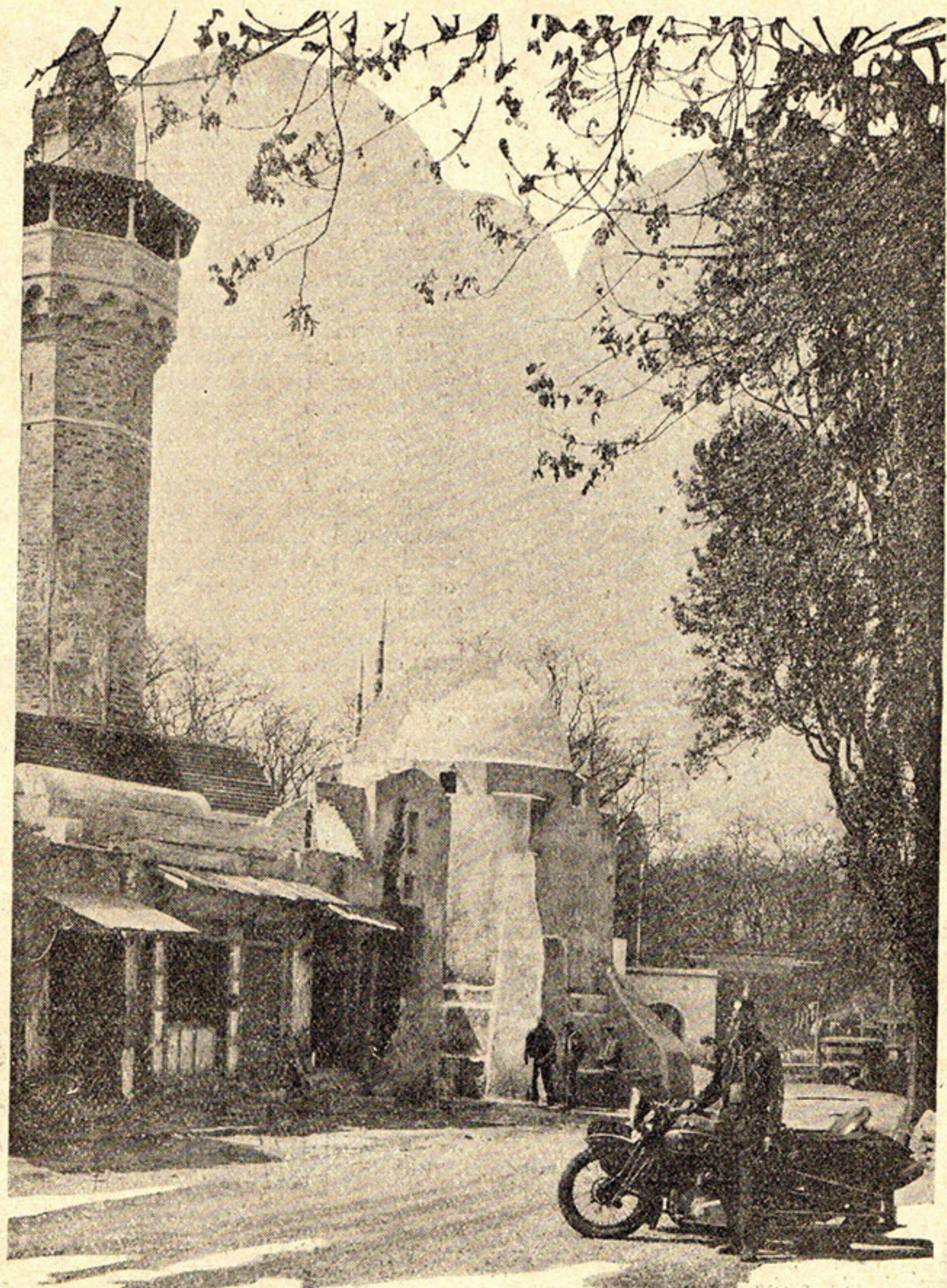
### CHRONIQUE DES ASSURANCES

ENCORE cette question des « mutuelles ». Un organisme qui se dit *National* et qui n'a pas craint de faire beaucoup de tort à une Compagnie d'assurance dont il a été question tout dernièrement au sujet d'un « torpillage » continue, non plus à annoncer la faillite certaine de cette Compagnie — elle fait le silence le plus complet là-dessus — et pour cause — mais à courir après les nouveaux adhérents en faisant une publicité pour recruter des courtiers auxquels elle promet des commissions de 100 %.

Ce n'est pas la cotisation, mais la prime d'assurance qui les intéresse, car la prime d'assurance est destinée aux « mutuelles » qui se constituent maintenant en série, et pour le plus grand *dam* des poires. C'est par trois mutuelles (3 têtes sous le même bonnet) que les mutuelles filiales de l'association vont fonctionner à la même adresse.

N'avons-nous pas dit du reste que tout assuré à une Compagnie d'assurance à forme de mutuelle, est solidairement tenu de supporter les augmentations de tarification en cas de sinistre et d'insuffisance de la caisse de la mutuelle. Prenons un exemple qui fera mieux comprendre, car c'est une question primordiale et que bien des assurés mutualistes ne connaissent pas.

Une assurance mutuelle ayant donc 10.000 assurés, qui payent 200 francs aura



**C**ROYEZ vous qu'il soit utile, d'imiter notre Président de la République et d'emprunter le croiseur *Colbert*, bien connu des motocyclistes des Six-Jours pour aller en Tunisie. Mais non, avec votre moto, allez tous simplement à l'Exposition Coloniale. Le soldat de la garde Beylicale veille à la fois sur la machine et sur le Pavillon de la Tunisie.

en caisse  $10.000 \times 200 = 2.000.000$  ; sortons les frais généraux, 33 %, soit 660.000 francs, il reste 1.340.000 francs. Si le montant total des sinistres ne dépasse pas cette somme, c'est parfait, mais il est statistiquement démontré que pour 10.000 assurés le risque est manifestement supérieur à 2.000.000. Adoptons ce chiffre ; l'assuré qui même n'aura pas causé de sinistre aura à payer un rappel assez considérable. Et avez-vous envisagé le cas où le montant des sinistres dépasserait nettement le montant total des primes nettes : il n'y a pas de limite ; le liquidateur dans ce cas est à même de vous faire un rappel astronomique.

N'oublions pas que la plupart des statuts, malgré leur grand air de « limitation des engagements au montant de la prime » prêtent à des interprétations assez inattendues.

Qui dit *Mutualité* dit « responsabilité globale et complète... »

A mes lecteurs d'en faire leur profit et dans tous les cas, de bien vérifier les réserves des mutuelles aux noms ronflants qui ont l'air de prendre si gentiment vos intérêts.

Les Editions de *Revue automobile et motocycliste* n'ont aucune combinaison avec des Compagnies d'assurance : elles sont à même de vous procurer un contrat dans toute compagnie de votre choix, et dès lors, il n'est plus qu'une question de primes à la portée du profane.

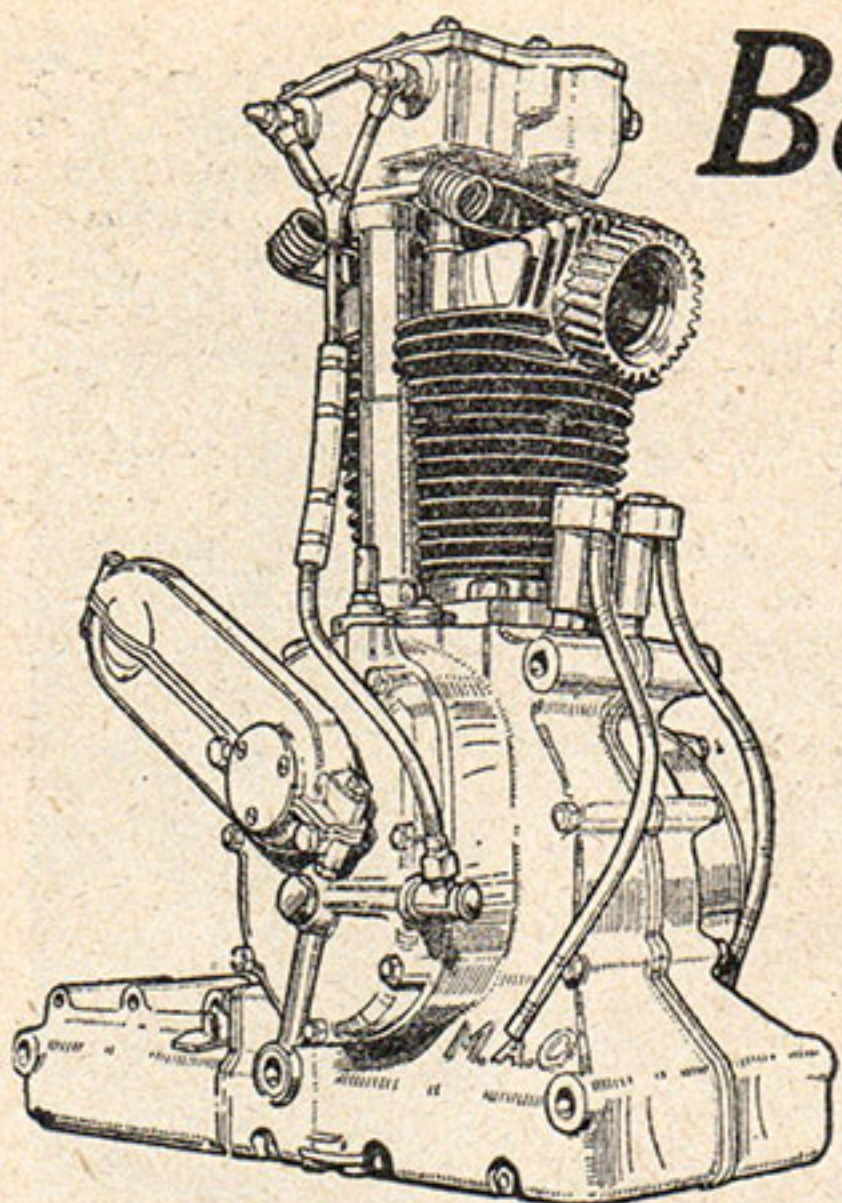
*Moto-Revue* vous fera bénéficier si vous le désirez du contrat des Clubs et des conditions de primes réduites.

P.-S. — Nous apprenons en dernière heure qu'un Club automobile qui avait transmis — ou plutôt qui aurait dû transmettre des assurances à une Compagnie, aurait oublié de les transmettre et évidemment le montant des primes aurait servi à alimenter la caisse du Club. Un jugement en première instance aurait accordé 300.000 francs de dommages et intérêts à la Compagnie d'assurance.

L'ASSUREUR-CONSEIL.



# Barbotage ou carter sec

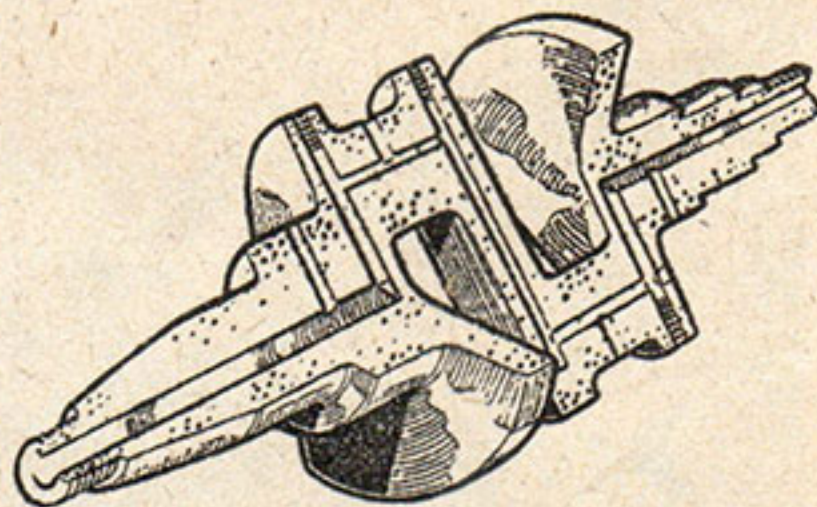


Le Mag compétition est un beau spécimen de moteur muni d'un graissage par carter sec. Le réservoir d'huile est dans le fond du carter, des canalisations adéquates conduisent le lubrifiant sous pression aux organes vitaux.

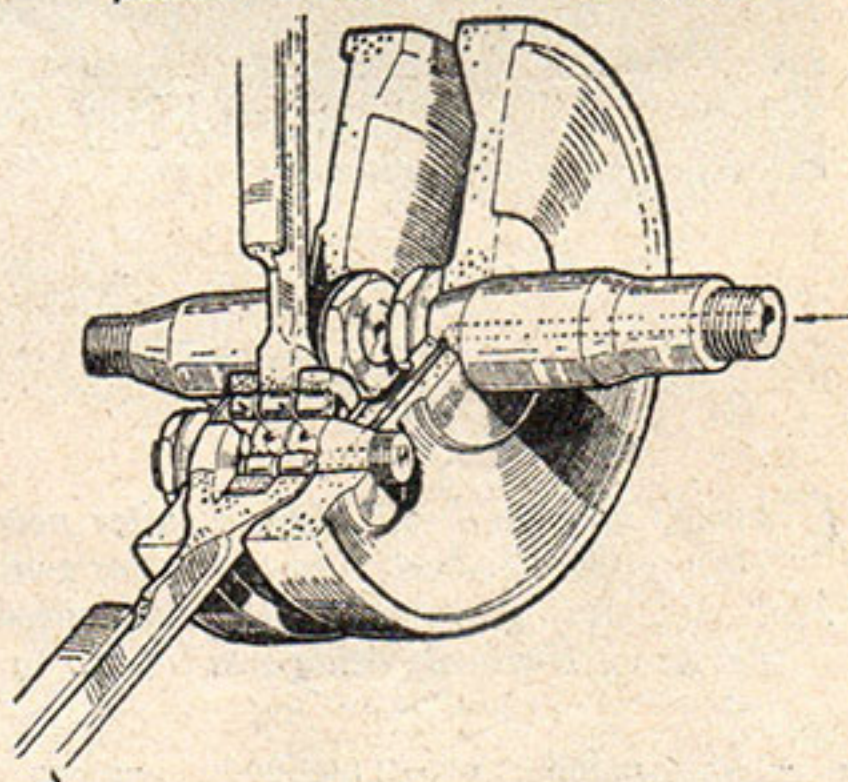
Le carter sec semble peu à peu remplacer l'ancien barbotage. Il a le très gros avantage de permettre à l'huile de se refroidir et à cet égard une idée intéressante nous paraît être celle d'O. S. A. et de son radiateur filtre. Nous verrons tout à l'heure si pour le graissage à carter sec il est préférable d'utiliser pour la réserve d'huile le carter du moteur ou un réservoir indépendant. On trouve, par contre, encore un nombre respectable de machines très connues où l'on est resté fidèle au barbotage, et nous voudrions examiner si dans un certain nombre de cas, le barbotage n'est pas sans présenter certains avantages.

Le graissage à barbotage sous sa forme primitive dans laquelle, l'huile arrivait à la base du carter et était ensuite projetée par les volants a disparu. Il avait, en effet, le grave défaut de mal lubrifier le point le plus vulnérable de nos moteurs, c'est-à-dire la tête de bielle. De plus, au delà d'un certain régime il se produisit un phénomène de cavitation par suite duquel les volants n'entraînaient plus d'huile. L'huile trop chaude n'avait plus la viscosité nécessaire pour constituer une pellicule résistance. Elle se décomposait d'ailleurs et il fallait graisser avec excès pour qu'un apport d'huile fraîche redonnât partiellement au lubrifiant ses qualités, d'où une tendance à l'encrassement en un temps où l'on n'avait pas de segments racleurs. On ne cherchait d'ailleurs pas à limiter les remontées d'huile puisque si une quantité notable d'huile s'échappait ainsi, on pouvait introduire dans le carter une quantité plus grande d'huile fraîche. Ce n'était certes pas économique. Nous n'avons plus de systèmes de graissage par barbotage simple. En effet, à l'heure actuelle, l'huile est envoyée sous pression

à la tête de bielle et ainsi le roulement reçoit une quantité d'huile fraîche. D'autre part, cette huile est projetée contre les parois du cylindre. Par ce mode d'introduction de l'huile, le système primitif est considérablement amélioré et les organes délicats reçoivent le lubrifiant nécessaire en qualité et en quantité suffisantes. Il y a là, un énorme progrès. Certes, même avec cette amélioration, le graissage par barbotage ne peut être aussi économique que le graissage à carter sec. Il faut, en effet, perdre de l'huile pour que cette huile fasse la place à de l'huile fraîche. Mais, d'autre part, nous n'aurons pas besoin de vidanger, ou si nous le faisons, nous n'aurons à vidanger tout au plus qu'un quart de litre d'huile alors que la vidange d'un moteur à graissage pour carter sec nous



Ci-dessus, vue en coupe du vilebrequin d'un moteur bicylindre. On distingue les canaux forés dans la masse qui conduisent l'huile aux paliers et aux têtes de bielle.

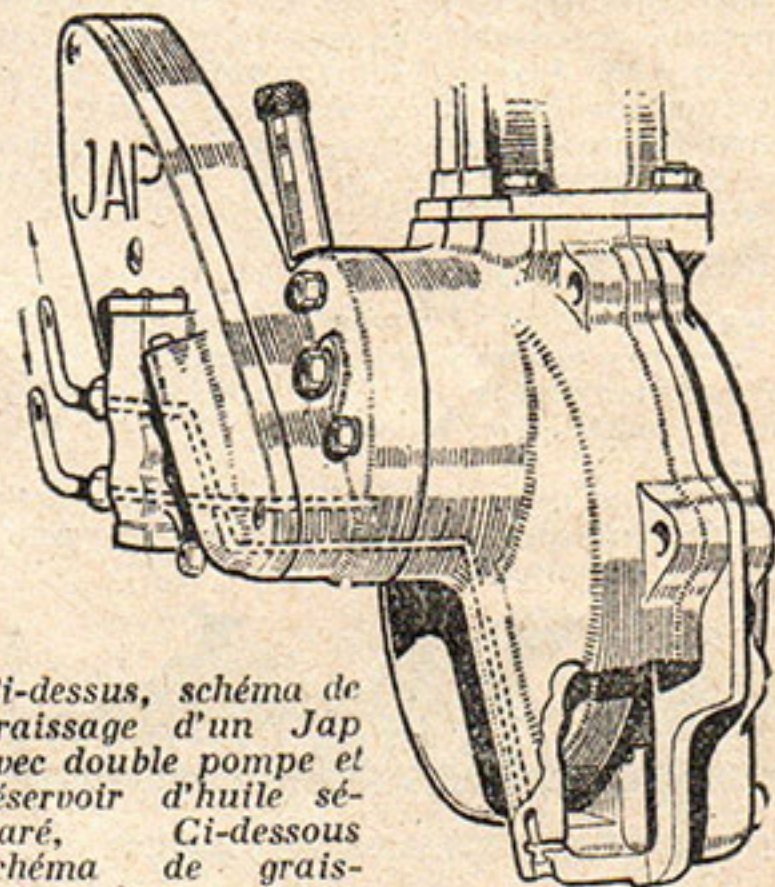


coûtera au moins deux litres d'huile. Il ne semble donc pas, en définitive, que le carter sec soit beaucoup plus économique. Le barbotage nous paraît d'autre part, posséder un avantage. C'est que les parois du cylindre, dès la mise en marche, reçoivent de l'huile en abondance. Cette huile étant aussitôt projetée par les volants. Ce n'est pas le cas du carter sec. Il est dans ce cas nécessaire de faire tourner quelques instants le moteur à vide pour que l'huile projetée par la tête de bielle, atteigne le cylindre en quantité suffisante.

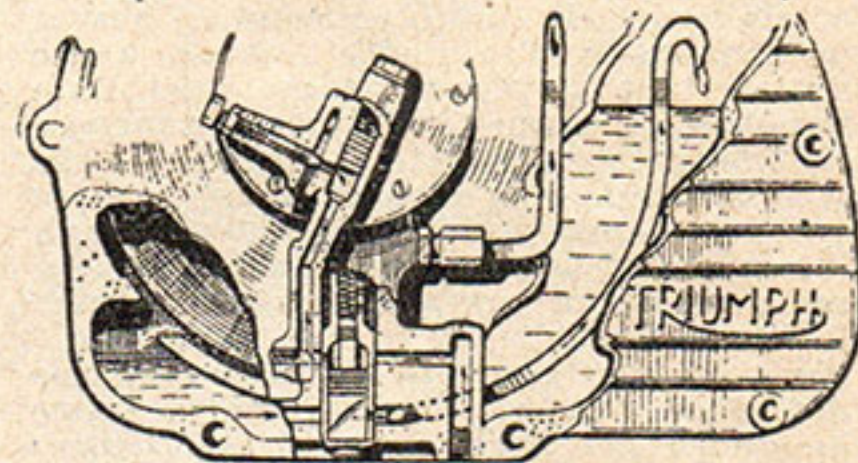
En somme, pour une machine utilitaire employée pour un service de ville, il semble que le barbotage avec adduction

d'huile à la tête de bielle ne soit pas sans avantages et évite l'inconvénient sérieux, quand les arrêts sont fréquents, d'un graissage insuffisant du cylindre.

Par contre, pour le grand tourisme et pour le sport, le carter sec est sans doute préférable, mais à condition que l'huile soit énergiquement refroidie et que la vidange soit effectuée assez fréquemment. Ce refroidissement est-il plus satisfaisant avec le réservoir séparé? On est tenté de répondre par l'affirmative. Mais cela n'est pas exact. La surface représentée par les tyuauteries est fort peu de chose. Le réservoir situé en arrière du moteur est masqué. Sa surface de refroidissement n'est pas très grande. Il est émaillé, et l'émail est un isolant thermique. Si l'huile est à la base d'un carter en aluminium pourvu d'ailettes et présente une grande surface de refroidissement, il est évident que l'huile est maintenue à une température assez basse. Le carter offre une grande surface et la conductibilité thermique est excellente. Il circule sous le carter un violent courant d'air. Bref, il nous semble



Ci-dessus, schéma de graissage d'un Jap avec double pompe et réservoir d'huile séparé. Ci-dessous schéma de graissage d'un moteur Triumph avec réservoir d'huile incorporé.

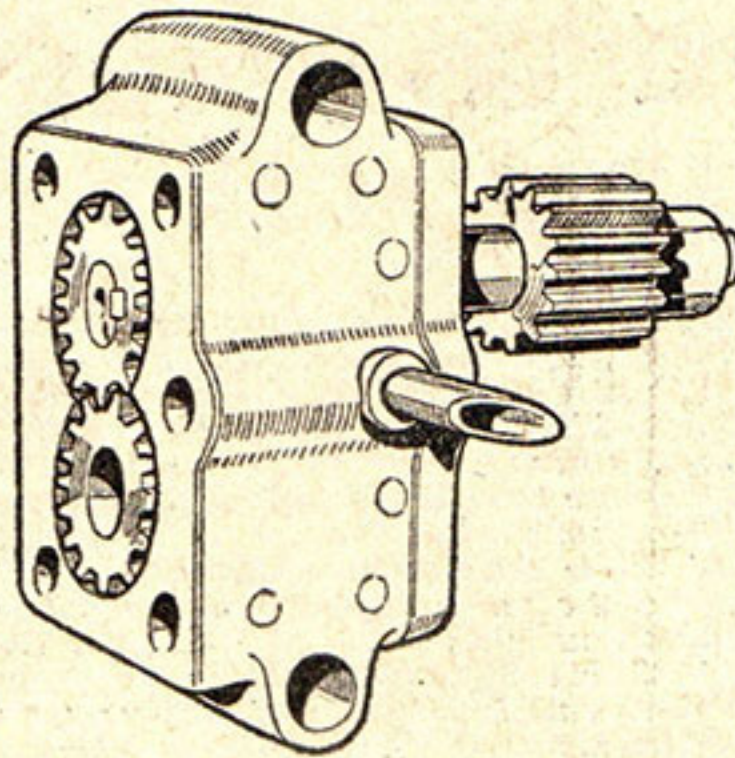


que cette solution est préférable. Le tout est que l'huile se trouve dans un réservoir plat et de grande surface comme c'est le cas pour le très remarquable moteur Jubile de Motosacoche. Dans le cas d'un bloc-moteur, on dispose évidemment d'une grande surface. Si on veut assurer un graissage séparé pour la boîte de vitesse, il est aisé de prévoir des cloisons de manière à ce que l'huile du moteur occupe toute la base du bloc-



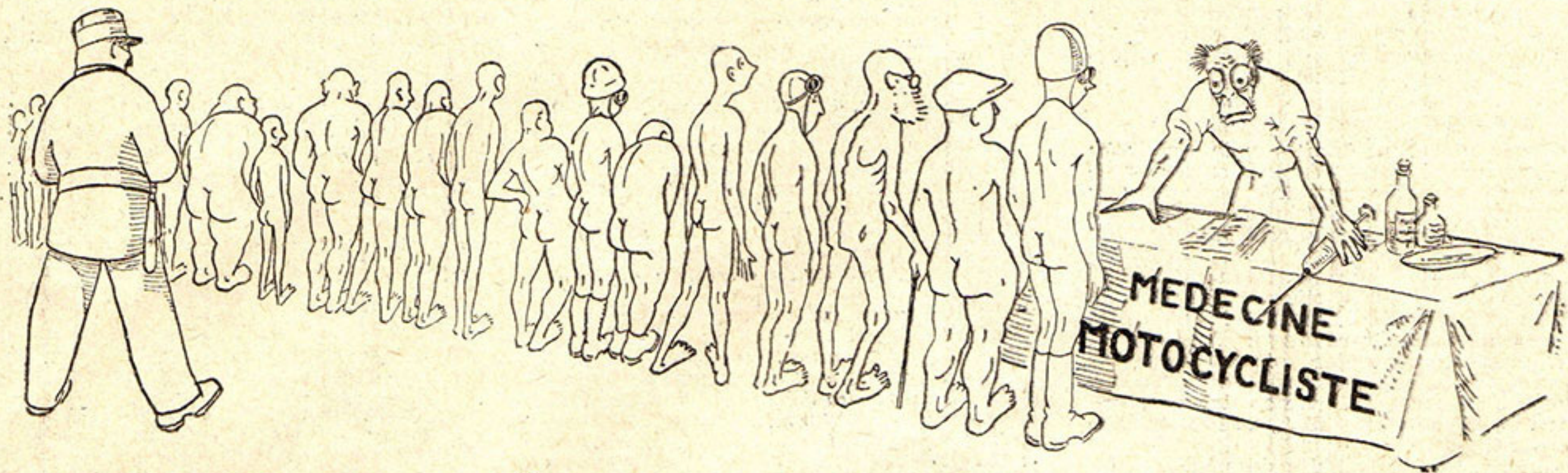
moteur. L'inconvénient c'est, évidemment, la vulnérabilité d'un tel carter et il pourrait être avantageux de constituer le fond de tôle emboutie, beaucoup plus capable de résister aux chocs. Avec la réserve d'huile dans le bas du carter, il y a un avantage très appréciable, surtout au point de vue esthétique. On peut, en effet, supprimer des canalisations extérieures. On peut, également, utiliser une pompe noyée et on n'a plus besoin d'une pompe double, l'huile retombant au fond du carter par gravité.

A ceux de nos lecteurs qui utilisent des graissages à carter sec, nous ne saurions trop recommander les précautions suivantes : 1° laisser tourner à vide et à régime modéré le moteur pendant quelques instants, après une mise en



Pompe à huile commandée par engrenages chez Norton.

marque à froid ou après un arrêt prolongé. De cette manière, l'huile aura le temps d'arriver à la tête de bielle et au cylindre avant l'effort représenté par le démarrage ; 2° vidanger souvent, tous les mille ou au plus tous les quinze cents kilomètres ; 3° si le moteur remontait l'huile, ne pas réduire le débit à moins de 35 à 40 gouttes par minute ou au-dessous de la pression recommandée par le constructeur. Il faudrait même monter un segment racleur à évidements comme le Léon Bollée ou le Rex. L'inconvénient de ces segments, surtout s'ils sont à la partie inférieure du piston, c'est qu'ils remplissent si bien leur office que le haut du piston est presque à sec. Il est dans ce cas utile d'incorporer 2 ou 3 % d'huile à l'essence.



## EXAMEN MÉDICAL et PERMIS DE CONDUIRE

La carte rose qui doit offrir un maximum de garanties, doit-elle comporter un certificat d'aptitudes physiques à la conduite? Nous allons peser les avantages et les inconvénients d'un tel certificat, voir en quoi consisterait l'examen et essayer de conclure.

Les avantages : Débarrasser les routes des automobilistes borgnes, sourds, tabétiques, alcooliques, en un mot de tous les individus mal adaptés au monde extérieur, de tous les maladroits notoires, incapables de réflexes opportuns, très rapides et infiniment souples.

Les inconvénients : Le refus du certificat d'aptitudes serait assez vexatoire. Mais encore peu importe : il s'agit de la sécurité commune. L'examen constitue une garantie dont le délai est limité, s'il n'est pas plusieurs fois subi par un même individu qui peut évoluer et qui évoluera fatalement un jour. Mais je ne conçois pas le règlement obligeant les conducteurs à se présenter périodiquement à la visite. C'est là une condition rétrograde. Voyons néanmoins en quoi cet examen médical pourrait consister.

Il y a des exemples : T. C. R. P., Industries privées employant des conducteurs d'autos soumis à des observations psychotechniques (Hâtons-nous de reconnaître que ces exploitations ont vu diminuer sensiblement le nombre des accidents causés par leurs conducteurs depuis la sélection qu'elles pratiquent.)

De quelle espèce sont ces conducteurs choisis? Ce sont des hommes sans hérédité chargée, sans maladie chronique; qui ont une vision monoculaire au moins moyenne; qui ne sont pas daltoniens; dont les réflexes patellaires sont normaux, et les temps de réaction vifs et réguliers. (Nous nous sommes tous amusés à voir quels étaient nos réflexes patellaires en nous frappant sous la rotule les jambes croisées). Quant aux temps de réaction, voici : On convient que le patient devra presser un bouton à chaque fois qu'il aura entendu un son particulier, et cela le

plus vite possible. L'espace de temps compris entre l'émission du son (excitation) et la pression sur le bouton (réponse ou réaction) est mesuré en centièmes de seconde, à l'aide d'un chronographe spécial. On mesure ainsi des processus nerveux de l'ordre de 10 à 20 centièmes de seconde. Il s'agit de donner une suite de réponses, quarante environ, très régulières et assez vives. On décèle ainsi les « trous de l'attention ». Et les psychotechniciens, qui sont des hommes rigides, priveraient du plaisir et de la nécessité de conduire bien des braves gens qui, de leurs deux yeux, voient à merveille, mais d'un œil voient mal; qui confondent le vert avec le rouge, qui sont amputés de quelques doigts ou d'un pied.

Ils ne veulent pas connaître certaines lois de psychophysiologie, telles les lois de compensation, en vertu desquelles l'individu comble largement un déficit partiel par une habileté prodigieuse. Il est des malheureux estropiés qui, réalisant des merveilles d'adresse, sont plus aptes à certains travaux, à certaines disciplines corporelles, qu'un homme normal. Nous connaissons un manchot qui démonte et remonte entièrement une montre; un monteur levageur qui a un pilon; un grand mutilé, amputé des deux jambes, qui pratique sagement la motocyclette. Les psychotechniciens, à coup sûr, auraient la cruauté de le priver de sa chère moto.

On objectera que les psychotechniciens seraient peut-être capables de jugements plus souples. C'est peu probable, répondrons-nous. Et si par hasard ces Messieurs voulaient bien juger les candidats conducteurs autrement qu'à travers leurs principes et leurs cylindres enregistreurs, ils n'auraient plus de raison d'être. Car, à bien considérer, la conduite est si simple qu'elle ne réclame pas des qualités physiques exceptionnelles et qu'elle s'accommode même de défauts. Un chef d'industrie, qui a besoin de dix conducteurs, a raison de faire rechercher

dix conducteurs parfaits par un psychotechnicien. Mais le problème qui nous préoccupe aujourd'hui est différent. Il s'agit de permettre à un Monsieur d'acheter l'automobile ou la moto, qu'il convoite et qu'il peut s'offrir.

Dernièrement, nous circulions sur notre 500 cmc., en banlieue. Nous étions sur le quai, la Seine à notre droite, lorsque, soudain, un autobus déboucha d'une rue perpendiculaire, sans avertir, sans ralentir, virant en pleine gauche, et barrant tout le quai de sa masse. Un bon coup de frein sur le pavé éternellement gras et nous évitons le monstre inconscient et brutal.

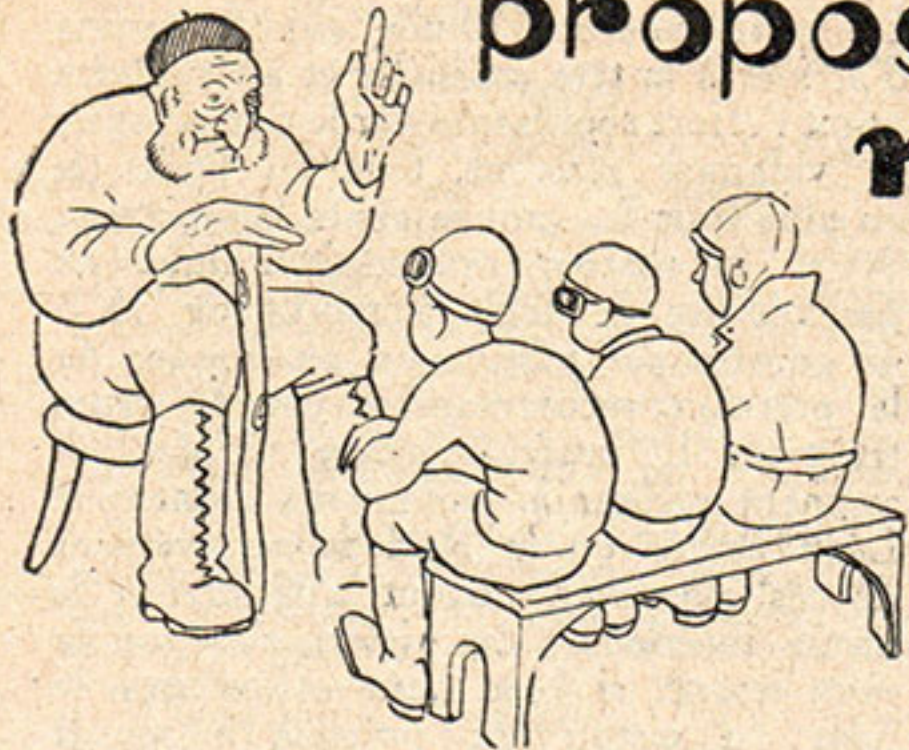
Voilà, avons-nous dit, un de ces fameux conducteurs, fruit d'un laboratoire renommé! Il est venu de les admirer dans Paris ces virtuoses : canalisés par le flot des voitures, soumis aux signaux de la circulation et aux commandements des agents.

Mais... Voyez-les, lâchés en banlieue, le matin, vers sept heures! Ils vous donnent la bien nette impression de ravageurs. La garantie du permis de conduire, la sécurité que nous réclamons sur la route, qu'est-ce qui pourra nous les donner? L'examen médical? Non, la conscience. Le conducteur doit savoir qu'il constitue un danger pour son prochain, s'il ne prend certaines précautions, s'il n'observe certains règlements, et doit être pénétré de sa responsabilité. La conscience, hélas! ne se mesure pas en laboratoire. Aucun appareil ne permet de prévoir si Tartempion, camionneur, négligera d'allumer sa lanterne arrière, un soir, sur la route.

La conscience d'un individu s'apprécie peu à peu. La carte rose, à notre avis, n'a donc pas à être doublée d'un certificat d'aptitudes physiques. Mais nous répétons qu'elle pourrait utilement donner quelques indications sur le degré de compréhension qu'un conducteur a de ses responsabilités.



# propos d'un vieux MOTOCYCLISTE



## Réflexions d'un « retraité » sur l'actuel « Tour de France »

La côte fêlée qui m'a fait quitter à Nantes la « ronde sympathique » ne m'empêche heureusement pas de me pencher sur... le Règlement parsemé d'embûches et de difficultés quasi insurmontables, pour les motocyclistes surtout, en ce « Tour » 1931.

### Complications !

Pour la première fois, il a fallu réunir les concurrents avant l'épreuve et leur expliquer le règlement et surtout je pense adoucir moralement quelque peu le fameux article 36, sur les contrôles secrets dont voici la teneur exacte et... écrite !

Art. 36. — D'autre part, en conformité avec les prescriptions générales de sécurité prévues à l'article 55, les contrôles secrets supplémentaires prévus à l'article 5, serviront à contrôler si la moyenne horaire de marche, sur une portion d'itinéraire inconnue à l'avance des conducteurs ne dépasse pas 30 % de la moyenne imposée.

Au dessus de cette limite, des pénalisations seront infligées sur les bases suivantes : a) 10 points comme première sanction, b) mise hors de course en cas de récidive.

Bouffre ! Outre !! Récidive !!! Mort !!!!

Cela en bon français voulait dire qu'il était loisible aux organisateurs d'installer « des contrôles secrets sur une portion d'itinéraire » quelconque, par exemple 1 kilomètre et bzing ! la guillotine fonctionnait pour quiconque faisait ce kilomètre à 60 au lieu de 58,5 !

Cet article 36, fut fort heureusement ému par les promesses faites aux concurrents que :

1° Les contrôles secrets seraient toujours uniques au cours d'une demi-étape.

2° Ils auraient toujours comme base de départ un parc fermé, à l'exclusion d'un contrôle horaire de passage.

3° Enfin ils auraient comme base au moins 30 kilomètres de parcours à partir d'un parc fermé.

Après cette réunion préparatoire, tout le monde respira donc, mais quelques points subsidiaires apparurent à l'usage particulièrement dangereux.

### Pièges pour médailles d'or

En effet, dans la deuxième étape, à Nantes exactement, le bruit se répandit qu'un motocycliste avait été pénalisé pour retard... à un contrôle secret !

Re-bigre, Re-bouffre !

Hé ! oui, comme disent les Arabes, c'était écrit... en toutes lettres à l'article 47 qui, à propos des « Epreuves auxiliaires » dit :

« Ces épreuves auxiliaires sont ainsi désignées :

1° « Contrôle de régularité sur des portions plus courtes par l'adjonction de contrôles supplémentaires secrets, et sur lesquels la moyenne sera vérifiée.

« Les points de pénalisation encourus à ces « contrôles, établis sur la même base que pour les contrôles horaires, ne servent que pour les médailles d'or et dans le déparage des coupes, challenges, etc... »

Ça c'est terrible pour les motocyclistes qui sont toujours à la merci de la crevaison ne l'oublions pas.

Prenons l'exemple du « Groupe blanc » tenu

de faire du 45 et à qui l'on permet par conséquent 30 % de mieux, soit du 58,5 à l'heure.

Cela veut dire que si le contrôle secret est placé à 30 kilomètres (ce qui fut le cas si je ne m'abuse, après Evreux?) le temps minimum sur cette base sera de 30' 48" et le maximum de 40' soit comme battement 9' 12" seulement.

Quel est le motocycliste équipé pour 5.000 kilomètres et capable en pleine route de réparer sûrement un pneu en 9' et 12" s'il creve entre le 20<sup>e</sup> et le 30<sup>e</sup> kilomètre ?

Evidemment, la situation s'améliore (quant aux contrôles secrets !) avec la longueur de base.

Voilà en effet sur Evreux-Caen quelques hypothèses :

Départ Evreux à 0 heure.

Passage au « Secret » à 30 km. minimum 30' 48" maximum 40", écart 9' 12".

Passage à Lisieux, 72 km., minimum 1 h. 14 maximum 1 h. 36', écart 22'

Passage au « Secret » à 80 km., minimum 1 h. 22' maximum 1 h. 47", écart 25'.

Passage au « Secret » à 100 km. minimum 1 h. 42', maximum 2 h. 13', écart 31'.

Arrivée à Caen, à 122 km., minimum 2 h. 05 maximum 2 h. 42', écart 43'.

Pourtant ne vous fiez pas trop à ces « facilités », et imaginez le petit drame suivant :

Le « molard » qui veut sa médaille d'or et craint justement l'avance, signe à Lisieux à 1 h. 19', c'est-à-dire qu'il a perdu volontairement 5 minutes à cause de la menace des « Secrets » sur le temps « minima » pour ce contrôle.

Il fait ensuite son essence, soit 5 minutes, repart à 1 h. 24 et... creve de suite. Ça se passe demi-mal, soit 15 minutes perdues et il quitte Lisieux à 1 h. 39, soit avec 3 minutes de vrai retard ; il lui faudra donc faire 60 de moyenne, avant le « secret » à 80 kilomètres et sa médaille saute, s'il ne réussit pas sa réparation de pneu en 15 minutes.

### Première critique

Ne voyez-vous pas par cet exemple que si les contrôles secrets ont été édictés par l'art. 36, dans le but évident et louable de « Sécurité », et pour empêcher les vitesses exagérées, d'autre



Les contrôles secrets, cauchemar des prétendants aux médailles d'Or...

part, le trop sévère art. 47 pousse au contraire à la grande vitesse maximum en dehors de toute sagesse, puisque, après une panne, le concurrent est en plein inconnu et la crainte du contrôle secret lui fait un devoir de gazer à fond tant qu'il n'aura pas rattrapé le lot ! Au contraire un concurrent sérieux dans un cas semblable, hormis la menace du « Secret » ne manquerait pas de faire un rapide calcul pour savoir quelle moyenne raisonnable il devra réaliser pour arriver à temps au contrôle connu ! Il ferait alors une cote mal taillée, entre le « rattrapage » rapide et la prudence, au lieu que l'Art. 47, commandé de « foncer » !

### Deuxième critique

Reprenons l'exemple Evreux-Lisieux-Caen sur l'hypothèse suivante :

Le motocycliste creve à quelques kilomètres de Lisieux et grâce aux 17 minutes d'avance licites qu'il a pu prendre à cet endroit il répare et signe à la limite du retard à Lisieux, soit à 1 h. 35' C'est très bien n'est-ce pas ? Mais, il recrée, répare et... parvient encore à Caen dans les délais !

Voilà donc un fameux gaillard et qui mérite bien sa médaille ?

Pas du tout car si le « Secret » est aux environs du kilomètre 80 ou 90 depuis Evreux base du « Secret » ce concurrent y sera pénalisé de 10 minutes au moins et adieu la médaille d'or ! L'on a crié à propos des contrôles tous les 40 kilomètres pour un Paris-Roubaix, les « Secrets » du tour ont encore diminué cette distance et ceci avec l'aggravation de l'inconnu.

### Troisième critique

Amis lecteurs si vous m'avez suivi ou bien si vous avez seulement essayé, n'avez-vous pas mal à la tête ?

Ne croyez-vous pas que le syndicat des chapeliers devrait bien subventionner le M. C. F. qui certainement va déclencher un achat massif de coiffures tellement les crânes des concurrents auront... enflé pendant le « Tour » 1931 ? Ces portions d'étapes enchevêtrées, ces « maxi », ces « mini », tous ces chiffres terriblement compliqués sur le papier le sont beaucoup plus encore sur... la route et la nuit donc, et s'il pleut par surcroît !



Forcera-t-on le pauvre accidenté à de savants calculs pour établir son carnet de moyennes !

En fait je pose, que si les motocyclistes n'avaient pas comme guides concernant l'avance les pilotes des voitures effectuant les mêmes moyennes bien peu auraient pu éviter d'être « piqués », sinon mis hors course pour récidive, aux contrôles secrets.

En voiture, en effet l'on a une montre et même deux, un compteur bien visible et l'on peut tirer son carnet, voire sa règle à calcul !

L'on peut installer comme l'a fait le « Zident » Sénéchal un tableau-de-marche-monstre et rouler comme il l'a dit avec humour « avec un œil sur le compteur, l'autre sur le chrono... le troisième sur la route et... un quatrième sur le fléchage n'est-ce pas ? »

Rien de tout cela n'est possible à moto, la nuit par exemple.

### Conclusion

Il faudra mieux étudier cela l'an prochain et le public, les concurrents et pour tout dire le plus beau Concours par étapes du monde le méritent !

Il faudra aussi éviter de faire partir les plus « hautes moyennes » en dernier à chaque contrôle ce qui détermine quelques 1.600 dépassements inutiles à chaque portion d'étape, chacun des 40 concurrents les plus vite ayant à en dépasser 40 moins vite partis cinq minutes avant eux seulement.

Mais il est temps de clore ces amicales observations, je cours à Monthléry applaudir quand même de tout cœur.

G. DE LAVALETTE.

P.S. — Un jeune ouvrier typographe de 19 ans qui habite près de mon domicile (région Versailles) est terrassé depuis deux mois par une typhoïde et il me dit ne pouvoir finir de payer sa moto P. 108 toute neuve.

Il s'adresse au « Vieux motocycliste » pour la lui placer. Qui veut faire à la fois une « affaire » et une bonne action ? M'écrire à Moto Revue, je transmettrai. G. L.



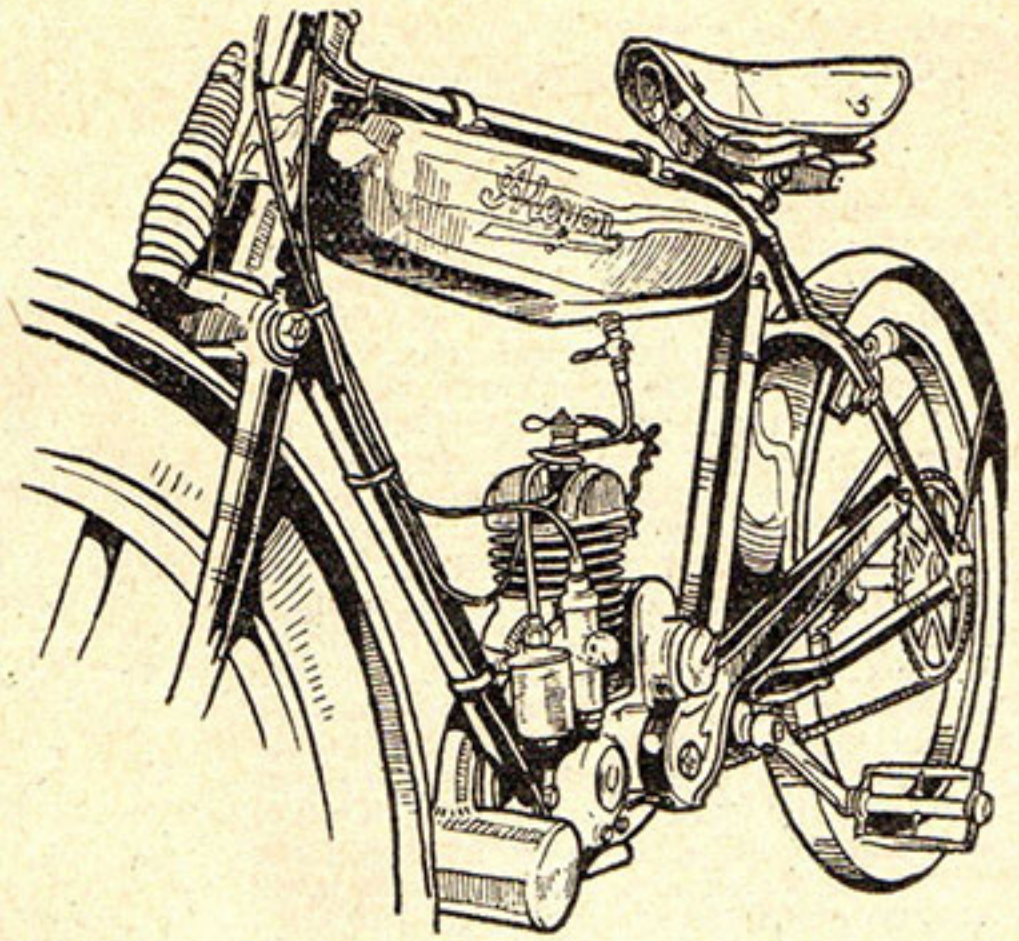
# Ce qu'on peut demander aux différents types de motocyclettes

Voici les beaux jours, et nous sommes en plein printemps. On fourbit sa machine, on compulse les catalogues, ou bien on va de garage en garage en cherchant la bonne occasion. L'acheteur se demande ce qu'il va prendre car la gamme des modèles va du vélomoteur 100 cmc. à la grosse quatre-cylindres dont les 1301 cmc. permettraient de tirer une conduite intérieure confortable. Comment faire un choix, ou plus exactement comment déterminer le type qui conviendra à vos besoins. Car le choix d'une marque est très complexe. On peut avoir des préférences personnelles et pour ainsi dire sentimentales, pour telle ou telle marque. La personnalité de l'agent n'est pas non plus indifférente. On a souvent ses théories personnelles sur la transmission, le moteur ou le cadre. Laissons donc de côté ce terrain brûlant et ne nous occupons d'une manière très générale que de la classe de machine qu'il convient de choisir.

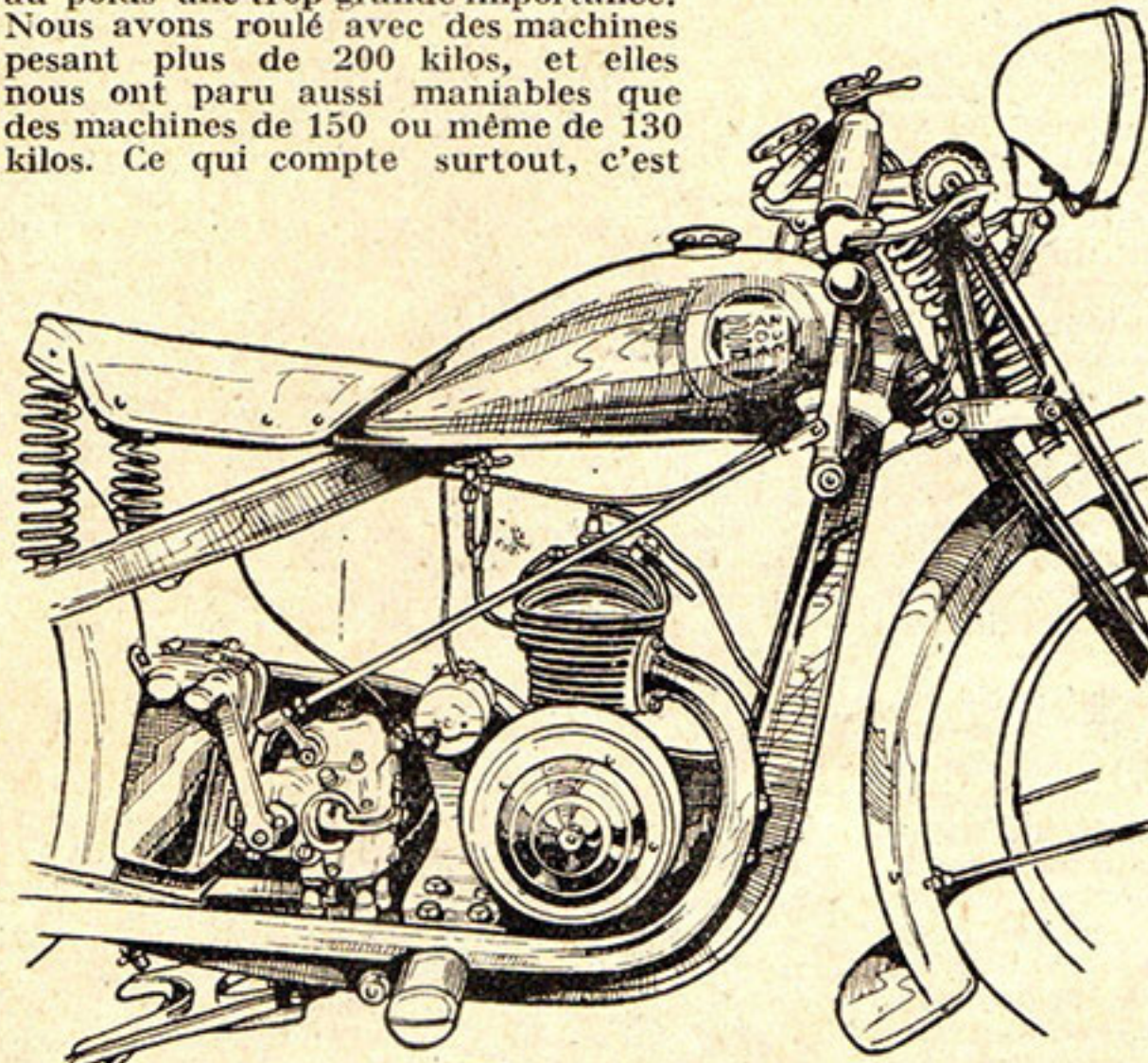
Le principe essentiel, c'est de choisir une machine dont les performances sont nettement supérieures à vos besoins. Toutefois, il faut apporter à cette affirmation quelque correctif et distinguer les moteurs à rendement moyen et les moteurs à haut rendement. Prenons, par exemple, deux machines de 350 cmc., l'une d'un modèle de tourisme à soupapes latérales pouvant marcher à 85 au maximum, l'autre une supersport atteignant le 125 en palier. Est-ce à dire que vous devrez vous interdire avec la première de dépasser le 60 à l'heure pour ne pas fatiguer votre moteur et qu'avec l'autre vous pourrez sans aucune espèce d'inconvénient filer continuellement à 110 (en admettant que la route le permette). Nous supposons, bien entendu, que les deux machines ont été construites avec le même soin. En fait on constatera qu'on peut sans inconvénient rouler à 75 avec la machine de tourisme et que la bonne vitesse d'utilisation de la supersport n'est peut-être que de 90. En fin de compte, il se pourra que sur le même parcours on n'enregistre que des écarts de moyenne d'une dizaine de kilo-

mètres. Nous nous plaçons ici sur le terrain pratique, et nous ne méconnaissons pas le charme particulier de la machine à grand rendement. Mais, en somme, pour un dur service, entre une 500 cmc à rendement moyen et une 250 à rendement élevé qui atteindront toute deux le 100 ou le 105, la première sera préférable. Donc, entre deux machines de cylindrée différente ayant une vitesse maxima égale, choisissez en principe celle qui a la cylindrée la plus forte.

Dans de certaines limites, n'attachez pas au poids une trop grande importance. Nous avons roulé avec des machines pesant plus de 200 kilos, et elles nous ont paru aussi maniables que des machines de 150 ou même de 130 kilos. Ce qui compte surtout, c'est



Le vélomoteur peut rendre de grands services pour de courtes sorties et pour se rendre à son travail. La conduite en est facile et agréable.

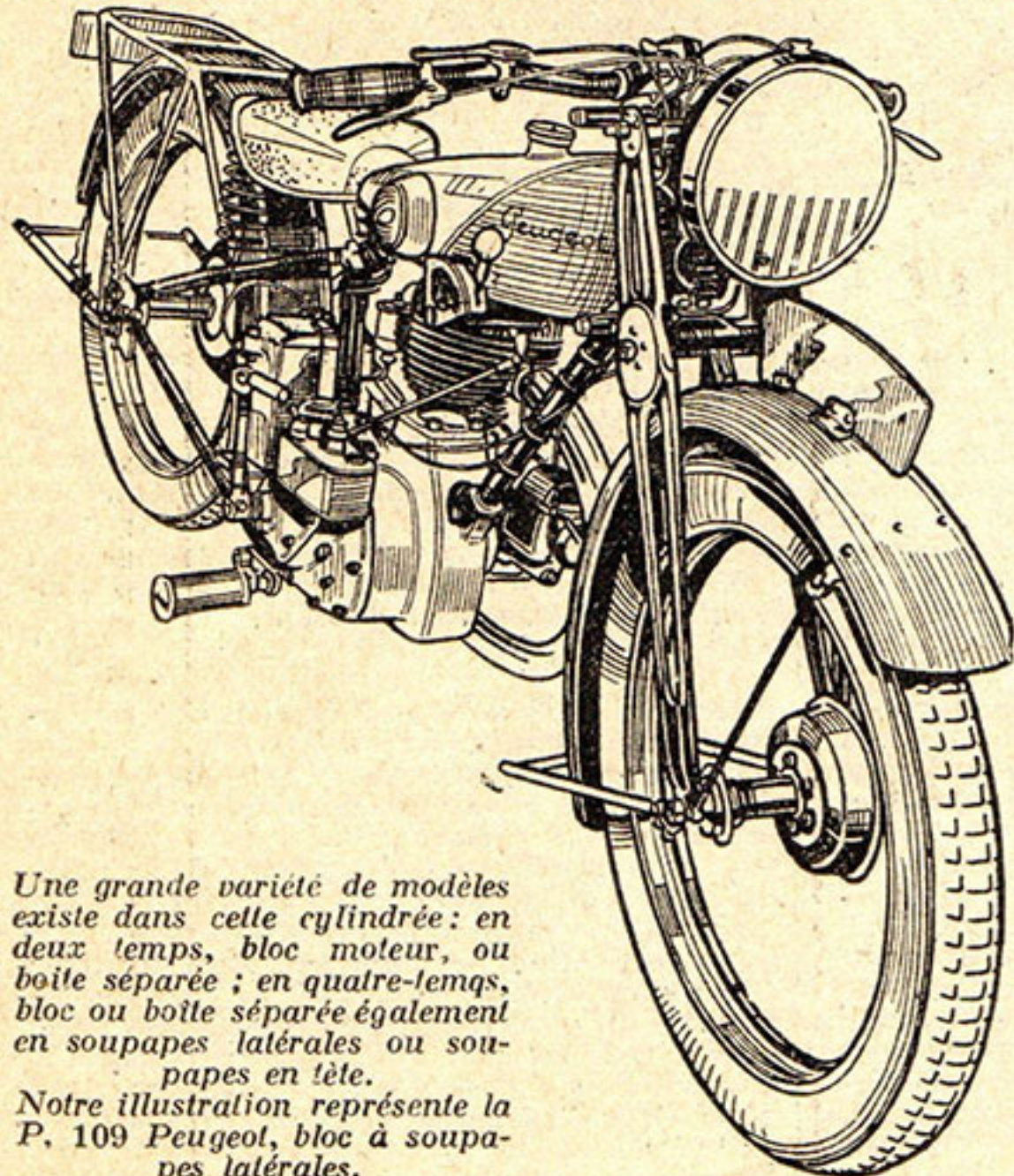


Avec une 175 cmc., on peut déjà se permettre du grand tourisme, même avec passager. Certains types « sport » atteignent jusqu'à 90 kilomètres à l'heure. San Sou Pap, Monet-Goyon, Terrol, etc, sont bien connus de nos lecteurs.

En 250 cmc., on trouve des machines déjà rapides qui ont une réserve de puissance telle que l'on peut faire des moyennes sur long parcours de l'ordre de 50 kilomètres à l'heure sans fatiguer anormalement la machine.

la souplesse du moteur, la douceur de l'embrayage et la docilité de la machine. Une grosse polycylindre est plus facile à conduire qu'une petite machine nerveuse. On trouve, par exemple, plus d'une grosse 1.000 cmc. dont la vitesse n'est pas supérieure à celle d'une 350 de sport, mais il est certain que les premières sont d'une conduite plus agréable. Une motocyclette légère

paraîtra lourde et difficile à manier si on est un débutant, mais c'est l'affaire de quelques jours. Une fois en route, on ne fera aucune différence, sauf peut-être dans les virages. Assurément notre choix sera subordonné surtout à nos moyens financiers. Le prix d'une machine est ce qui influe le plus sur notre décision. N'attachons pas trop d'importance à la consommation. Un litre de plus ou moins aux 100 kilomètres ne fait au bout de l'année qu'une somme de 250 francs, soit une vingtaine de francs par mois. La différence d'impôts et d'assurance est plus sensible par suite du paiement global. Ce qu'il faut redouter ce sont les réparations. Elles sont heureusement rares avec une bonne machine suffisamment entretenue, et il faut se persuader que les ennuis graves ont la plupart du temps leur origine dans la négligence ou dans les mauvais traitements. Une 500 qui n'aura pas besoin de réparations finira par coûter meilleur marché qu'une 175 particulièrement fragile. Nous parlons de l'importance du prix. Il a tout d'abord une influence immédiate et ensuite il augmente les frais d'amortissement. Si nous avons à amortir en 5 ans une machine de 10.000 francs c'est en moyenne 2.000 francs que nous devons économiser chaque année pour au bout de ce temps racheter une machine équivalente, alors qu'avec une machine de 5.000 francs l'amortissement annuel ne sera que de 1.000 francs. Est-ce à dire qu'il faille acheter une machine trop bon marché? Assurément non. Une machine trop bon marché, de construction peu soignée, se dépréciera bien vite, elle perdra rapidement son aspect séduisant et trouvera difficilement preneur. Nous ne sommes pas, pour cette raison, partisans d'un fini trop brillant, et nous aimons mieux une présentation plus discrète et plus solide. D'autre part, dans les machines de prix très élevé, on paie souvent très cher le rendement exceptionnel du moteur, et comme ces machines sont délicates, elles peuvent également être difficiles à vendre d'occasion parce que l'acheteur redoute qu'elles soient en mauvais état. Au point de vue de l'amortissement, c'est donc en général la machine de prix normal, bien construite, bien présentée, mais de performance moyenne, qui se dépréciera le moins. C'est en fait celle qui



Une grande variété de modèles existe dans cette cylindrée: en deux temps, bloc moteur, ou boîte séparée; en quatre-temps, bloc ou boîte séparée également en soupapes latérales ou soupapes en tête.

Notre illustration représente la P. 109 Peugeot, bloc à soupapes latérales.



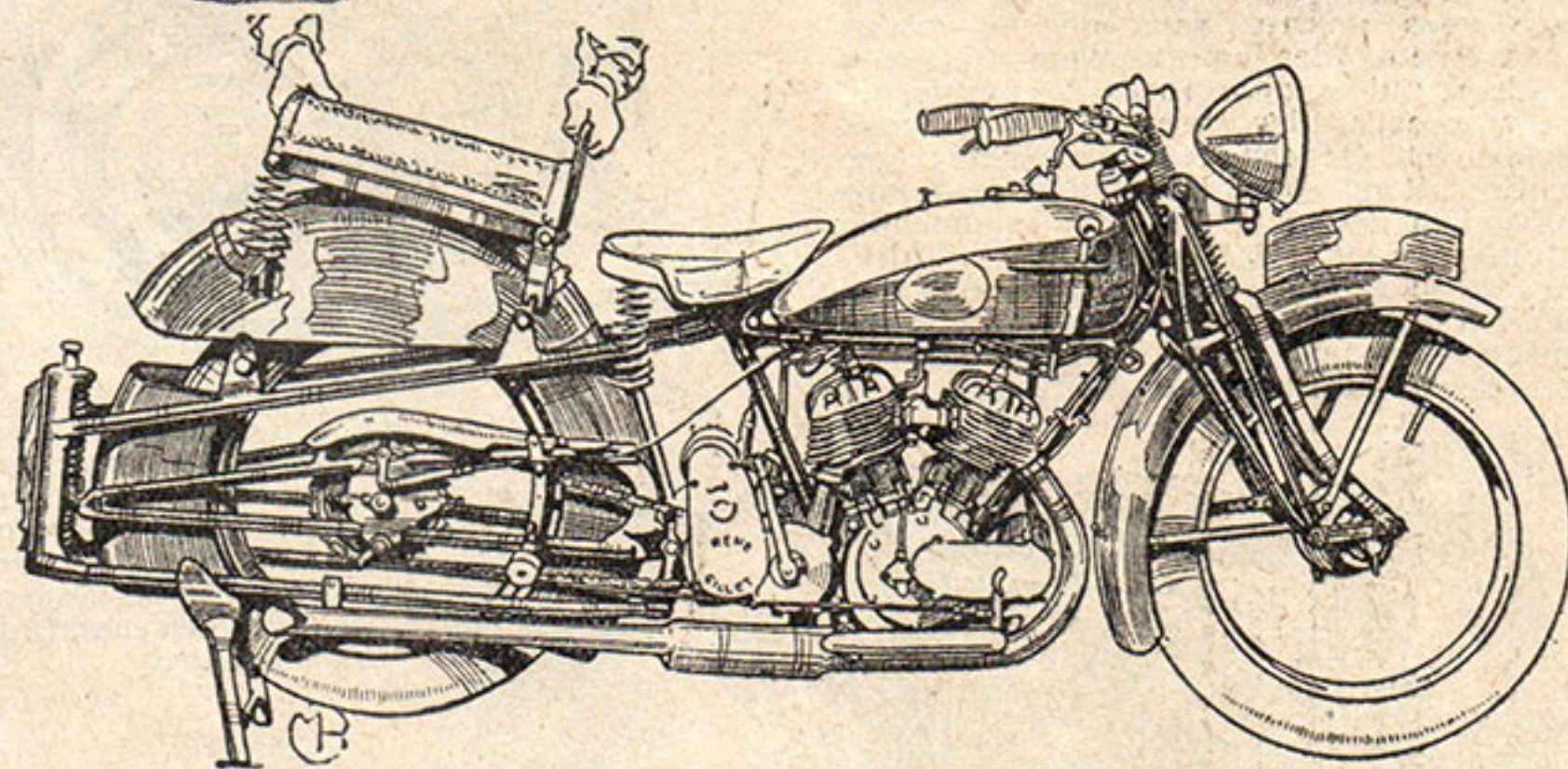
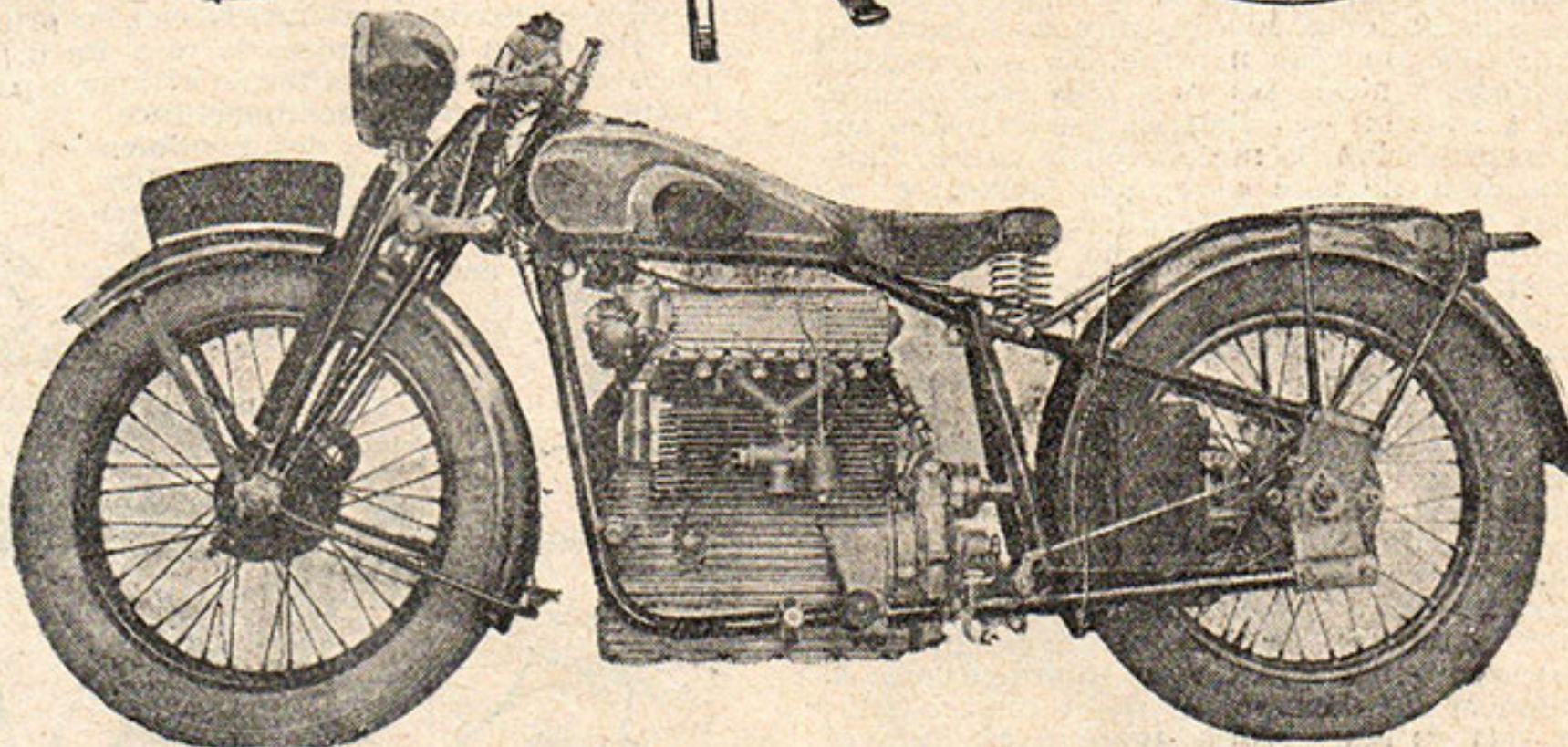
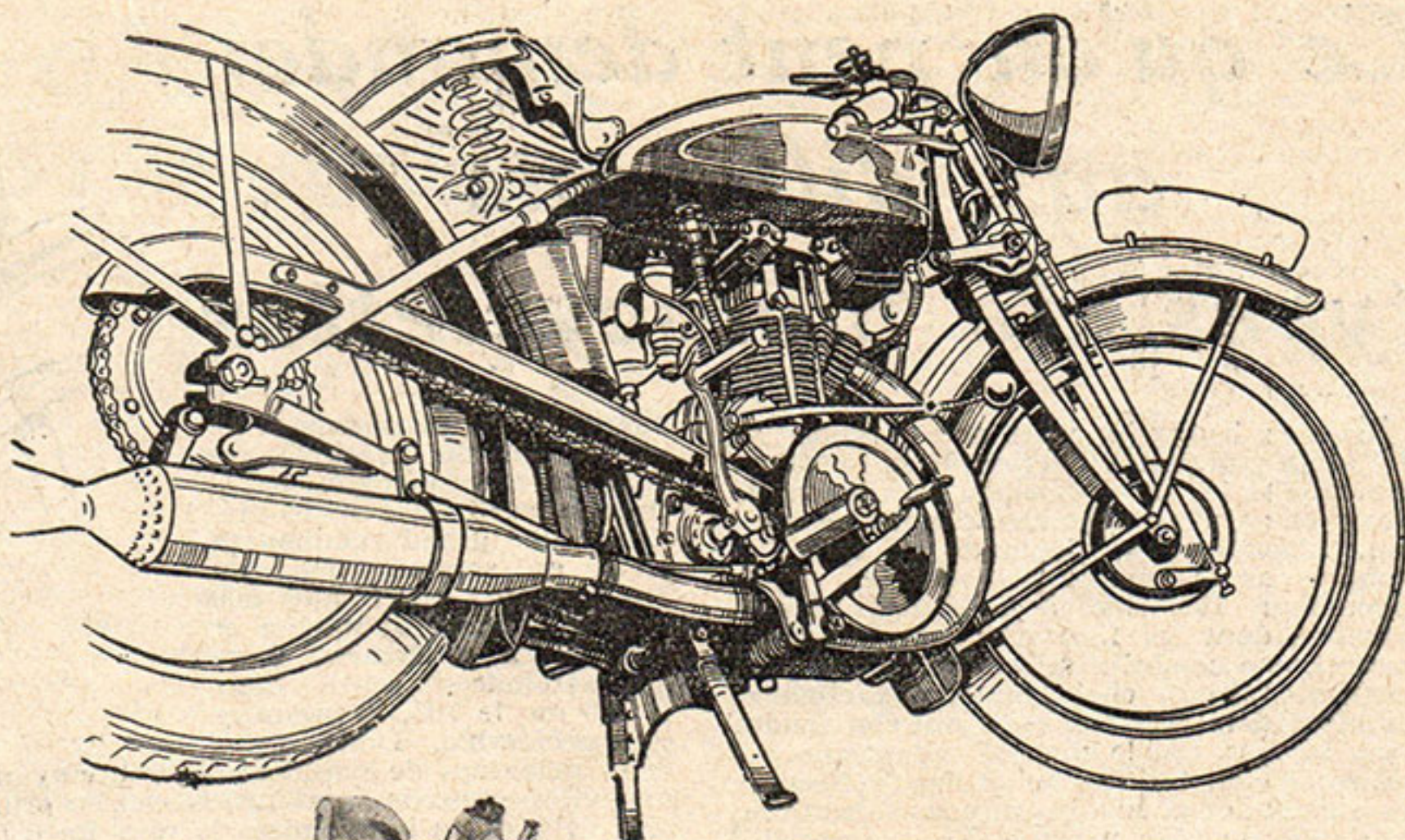
représente la plus grande partie de la production de l'industrie motocycliste.

#### Divers types

Le vélomoteur, dont le prix moyen est de 1.500 francs, est un merveilleux petit instrument à condition qu'on sache borner son ambition. Théoriquement, sa vitesse maxima est de 30 à l'heure. Le petit deux-temps, souvent une merveille de mécanique, est suffisamment démultiplié pour que toutes les côtes normales soient aisément gravies. Sa consommation ne dépasse pas deux litres. Un permis de conduire n'est pas nécessaire. C'est un excellent instrument d'initiation à la motocyclette. On peut, avec lui, réaliser des moyennes de 20 à l'heure et même de 25 dans de bonnes conditions. D'une extrême facilité de mise en marche, d'une conduite très aisée, il convient fort bien pour les allées et venues et les promenades. Le tourisme lui est-il interdit ? Certes non, mais il n'est ni assez rapide, ni assez confortable pour effectuer de grandes étapes, et il sera sage de ne pas parcourir par jour plus de 150 kilomètres. Il ne peut transporter beaucoup de bagages, pas plus d'une dizaine de kilos par exemple et, bien entendu, il ne faut en aucun cas transporter une seconde personne, fût-elle un enfant. Nous ne sommes nullement partisans de l'adjonction d'une boîte de vitesse, et nous croyons que le constructeur allemand qui en établit un d'une cylindrée de 75 cmc. avec un changement de vitesse a commis une erreur. Il a dû, d'ailleurs, le mettre en vente à un prix trop élevé. Avec un moteur de 100 cmc., il aurait eu de meilleurs résultats en maintenant un prix de vente inférieur. Si on ne demande pas au vélomoteur plus qu'il ne peut donner, c'est-à-dire du 20 ou au plus du 25 de moyenne, on aura le véhicule à moteur le plus économique en existence. Ce serait également une erreur de croire que ces petits moteurs soient délicats et s'usent vite. Si paradoxal que cela puisse paraître, ce ne sont pas des moteurs poussés. Etant donnée la faible course, la vitesse du piston est modérée. Le canal de transvasement n'a qu'une faible section et ainsi on évite de les surmener.

Nous passons ensuite dans la catégorie des motocyclettes proprement dites. Les motocyclettes légères de 150, 175 ou 200 cmc de cylindrée, équipées d'une boîte de vitesse permettent déjà des performances qui satisfont le plus grand nombre des motocyclistes. Avec une 175, par exemple, une vitesse maxima de 70 peut être atteinte, parfois plus. On peut rouler continuellement à 50 à l'heure et réaliser des moyennes de 40. La consommation oscille généralement entre deux litres et demi à trois litres. On peut passer partout. On peut également emporter des bagages, 20 à 25 kilos par exemple. La tenue de route et le confort permettent d'accomplir de longues étapes. La plupart des constructeurs sont restés fidèles au deux-temps. Des discussions plutôt théoriques que pratiques ont malheureusement contribué à discréditer les deux-temps et on lui attribue des défauts qu'il n'a pas. Il est parfaitement faux, par exemple, de prétendre qu'un deux-temps s'use plus rapidement qu'un quatre-temps ou qu'il a besoin d'être fréquemment décalaminé. Il est courant que le décalaminage ne soit nécessaire qu'après 2.000 kilomètres et il y a des deux-temps d'âge vénérable et qui marchent, à l'entière satisfaction de leurs propriétaires. N'ajoutez donc pas foi à ces racontars. La consommation d'un deux-temps n'est que de fort peu supérieure à celle d'un quatre-temps de même cylindrée. Peut-être le deux-temps est-il un peu plus bruyant et son ralenti à vide n'est pas très régulier. Mais ce ne sont pas là des défauts rédhibitoires et ils sont plus que rachetés par la simplicité extrême et par la puissance élevée fournie aux faibles régimes ; cette dernière qualité rend le deux-temps très souple et en fait un grimpeur exceptionnel. Ces motos légères permettent de pratiquer le siège arrière, mais on fera bien de monter des pneus de plus gros diamètre.

En 250 cmc., nous trouvons des machines déjà rapides atteignant des vitesses de 80 pour les machines à soupapes latérales et dépassant le 100 pour celles à soupapes en tête. Souvent, à l'exception des côtes du moteur, il est difficile de les distinguer des 350. Avec elles, on dispose déjà d'une certaine



Trois types de machines : En haut : une 350 cmc. qui permet des vitesses plus élevées qu'une 250 cmc., surtout en côte, sans une augmentation très sensible de consommation. Cette cylindrée est la plus populaire en France. La Jonghi, nouvelle venue, se révèle très rapide. Au centre : La cylindrée de 500 cmc très répandue se trouve en mono-cylindre, bi-cylindre et tout dernièrement en 4 cylindres. La réserve de puissance de ces machines permet l'emploi du sidecar et des moyennes de plus de 60 à l'heure. Voici la 4 cylindres Motobécane. En bas : la 1.000 cmc. René Gillet à soupapes latérales permet des vitesses élevées sur de longs parcours avec un confort parfait. Un sidecar biplace peut être attelé sans que la vitesse tombe au dessous de 90 ou 100 kilomètres à l'heure. On voit tout l'agrément d'un moteur aussi puissant.

réserve de puissance et on peut réaliser de très belles moyennes de l'ordre de 50 à l'heure. On a attelé avec succès des sidecars, mais, à notre avis, cela n'est pas à conseiller pour un service continu. Par contre, elles conviennent parfaitement au tansad. La consommation d'essence se tient aux environs de trois litres aux 100 kilomètres.

Dans la catégorie 350 cmc., nous trouvons les machines les plus populaires sur le marché français. La vitesse est sensiblement plus élevée qu'avec les 250 de type correspondant (de 90, s. l., à 130, s. t.), mais c'est pratiquement en côte qu'on sent le plus la différence. La différence de consommation avec les 250 ne dépasse guère un demi-litre aux 100 kilo-

mètres, elle est donc peu de chose et la consommation d'huile est aussi faible. En solo, on dispose d'une réserve de puissance considérable et la remorque d'un sidecar à condition qu'on prenne une démultiplication plus grande (6 à 1 au lieu de 5,5 à 1 par exemple) est normale. Il ne s'agit, bien entendu, pas d'un sidecar lourd mais d'un monoplace assez léger. Pour le transport d'un passager sur le siège arrière, on fera bien également de prendre un pignon moteur un peu plus petit que pour le solo (5,75 à 1 par exemple). Un gros effort a été fait par nos constructeurs pour livrer d'excellentes 350 cmc. à soupapes latérales dans les environs de 4.500 francs. La 350 dont le poids est habituellement de



120 à 130 kilos n'est ni trop légère, ni trop lourde, ni trop faible, ni trop puissante. On peut réaliser des performances intéressantes avec des moteurs à caractéristiques moyennes et on a ainsi une machine de prix avantageux, très robuste et très sûre.

La 500 cmc. qui est en Angleterre le type classique est également bien représentée sur le marché français. Si on se contente d'une vitesse de 100 à l'heure, on peut le faire avec un moteur à rendement moyen, souple et durable. Avec un moteur à haut rendement on peut atteindre le 130 ou le 140. L'écart de poids avec une 350 n'est que de 15 ou 20 kilos, en sorte qu'en côte on a un avantage certain. La consommation oscille entre quatre et quatre litres et demi. Si on attelle un sidecar, la diminution de vitesse est moins sensible qu'avec les catégories inférieures. De plus on trouve dans cette catégorie un bon nombre de polycylindres (deux et quatre cylindres) qui donnent une marche plus douce, plus souple et plus maniable.

On trouve aussi quelques machines de 600 cmc., elles sont surtout prévues pour le sidecar.

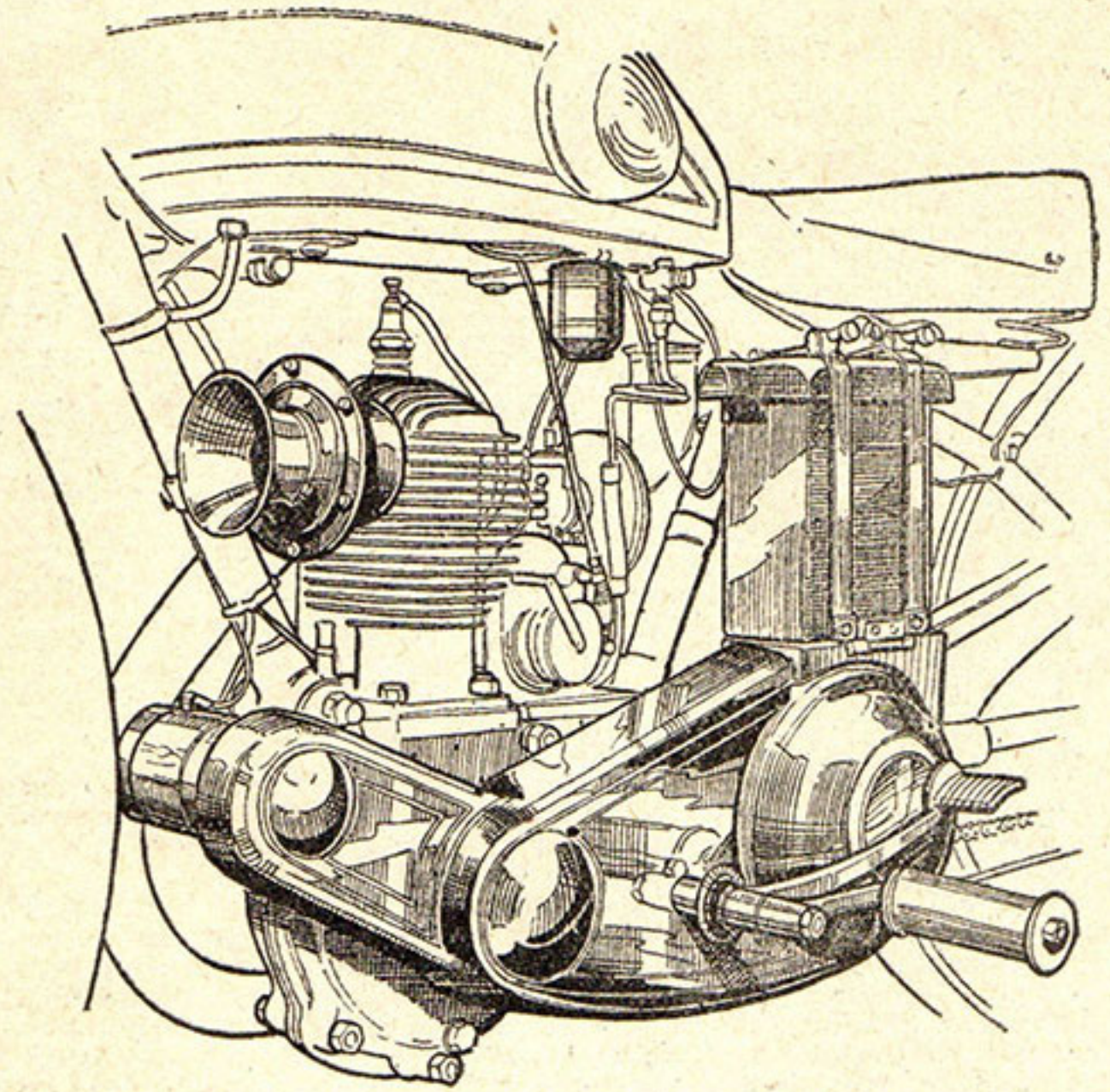
Dans les catégories supérieures nous avons des machines d'un prix plus élevé, mais d'un charme de conduite indiscutable.

Bien que l'économie n'ait pas été le but poursuivi, ce serait un tort de croire que ces grosses machines consomment beaucoup (nous parlons des types actuels). Une 1.000 cmc à soupapes latérales qui permet d'atteindre sans effort le 130, ne dépense guère que cinq litres en solo et six litres en sidecar. En solo c'est une sensation remarquable que de rouler à 80 ou 90 sans que le moteur semble être le moins du monde à l'ouvrage. Avec un sidecar, on peut encore dépasser le 90 ou le 100 et monter les côtes à grande allure. Si on a de la famille, on peut emmener plusieurs passagers. Ces machines sont dans la construction motocycliste ce que sont les châssis de 5 litres dans la construction automobile. Elles donnent la même impression de puissance illimitée et de souplesse.

On devrait toujours acheter une machine complètement équipée, ce qui évite, par la suite l'achat d'accessoires fort chers et mal adaptés à votre machine. On voit ici un équipement électrique où le montage ne nécessite aucun bricolage, car le constructeur en a prévu l'emplacement au même titre qu'une partie vitale de la machine.

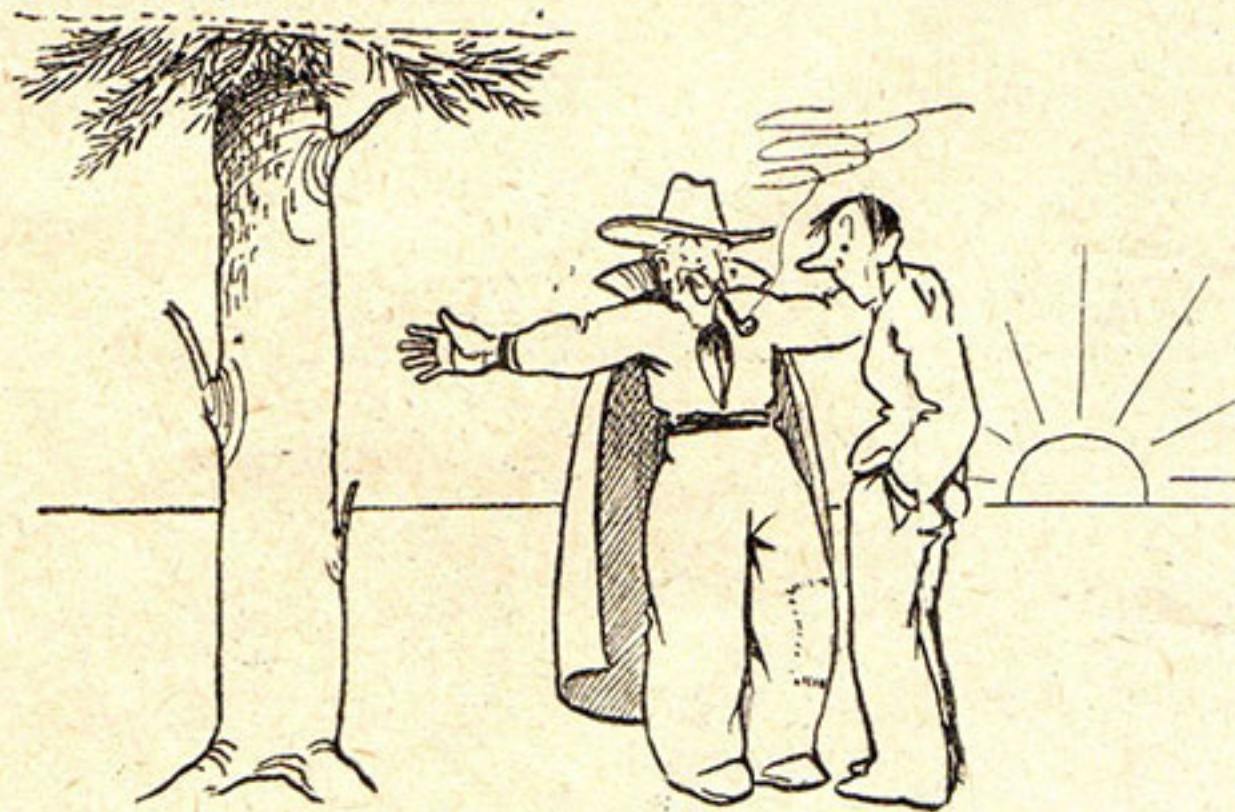
Une machine doit être complètement équipée

INSISTONS sur la nécessité de prendre une machine complètement équipée. Un éclairage électrique puissant est nécessaire. Un avertisseur puissant est lui aussi un élément de sécurité. Si vous devez rouler par tous les temps n'hésitez pas à préférer les marche-pieds aux repose-pieds, et à monter des protège-jambes. Si vous voulez faire du tourisme montez les plus gros pneus que vous pourrez. Par contre, si vous êtes un amateur de grandes vitesses prenez des pneus plus petits, le 3,25 convenant parfaitement, dans ce cas aux 350 et aux 500 cmc. Un équipement acheté en même temps que la machine vous reviendra toujours meilleur marché et sera toujours mieux monté. Ne croyez surtout pas que les



constructeurs cherchent à réaliser un bénéfice en vous vendant une machine équipée. Nous pouvons vous affirmer que dans beaucoup de cas, non seulement ils ne gagnent rien, mais font un sacrifice. Ils savent, en effet, que leur client se rendra rapidement compte de la nécessité de cet équipement et rendra justice à la prévoyance du constructeur.

H. P. BORESTROKE.



Le garçon venait à peine de me servir un amer-picon-citron-siphon, avec une tombée de menthe que le père Castagné s'assit, sans façons, à mes côtés. Il faut vous dire que le père Castagné m'a en particulière estime et que, pour rien au monde, il ne passerait au large quand il me voit attablé, à l'heure de l'apéritif.

Pas fier pour deux sous, renseigné sur toutes choses, et pourvu d'un esprit ingénieux toujours en effervescence tel est le père Castagné. Il possède en outre une pipe, une forte moustache, un complet toujours à la mode parce que suffisamment vieux et un gosier dont la pente fait irrésistiblement penser aux courses de côte.

— Alors, mon vieux, dit-il en me saluant de la pipe, comment se fait-il qu'avec un temps pareil tu sois encore dans ces parages ? Ça ne va pas, les affaires ?

— Pas trop ! Et ce n'est pas encore aujourd'hui que mes cachets me permettront d'acheter la moto de mes rêves.

Le père Castagné eut un sourire méprisant :

— Pauvre petit ! Décidément on ne fait plus des types dans mon genre ! Alors avec l'instruction, l'éducation et la tête que tu as, l'as pas encore trouvé le moyen d'avoir une moto à l'œil ?

— A l'œil ?

— Oui, à l'œil !

— Ma foi, père Castagné, je vous serais bien obligé de me dire...

— Si tu me promets de garder le secret, je vais t'expliquer ça, il y en a pour trois minutes.

— Je le jure !

— Eh bien mon vieux (le père Castagné dit « mon vieux » à tous

## Une fine combine

ceux qui sont plus jeunes que lui), voilà de quoi il s'agit. Sais-tu d'abord ce que c'est que les Landes ?

— Bon ! sais-tu ensuite, ce que c'est qu'un pin ?

— Ah ça oui ! les pins, les pains que l'on encaisse, les pains que l'on mange, les petits pains...

— Pas d'esprit ! Sais-tu ensuite ce que c'est qu'un mètre carré ?

— Un mètre carré..., c'est l'unité de surface.

— Eh bien, puisque tu sais ce que ce sont les Landes, un pin et un mètre carré tu as compris tout le système.

— ? ! ?

Le père Castagné me regarda d'un air triomphant et, après avoir lancé par la fente Ouest un jet de salive noirâtre, continua :

— Tu ne saisis pas ! Voilà, j'achète dans les Landes, 1 mètre carré de terrain : coût : cinquante centimes.

Sur ce mètre carré, il y a au moins un pin ! Au prix que sont les allumettes, ce pin vaut 20 francs, prix net, et je n'exagère rien.

Bénéfice : 19 fr. 50.

Avec ces 19 fr. 50, j'achète 39 mètres carrés de terrain, ou mieux 39 pins qui, vendus, me rapportent 780 francs.

Bénéfice : 760 francs.

Avec ces 760 francs, j'achète 1.520 mètres carrés de terrain qui me donnent 1.520 pins du prix de 30.400 francs. Je n'ai pas besoin de continuer. Si tu n'as pas compris cela, c'est que tu ne comprendras jamais rien !

Ainsi après trois opérations d'une simplicité enfantine, je me trouve à la tête d'un capital qui, tous frais déduits me permet — et comment — d'acheter la plus belle moto que l'on puisse rêver.

Le père Castagné profita de mon étonnement pour commander un autre vermouth-cassis.

— ?

— Mon vieux, voilà ce que c'est que de réfléchir sur les combines. Mais je ne suis pas un égoïste, je pense aux copains. A toi d'en tirer profit.

Et surtout, pas de concurrence déloyale !

D'ailleurs mon intention n'est pas de m'arrêter en si bon chemin. Ecoute plutôt !

Là dessus, le père Castagné m'expliqua les prodigieux résultats que l'on pourrait obtenir en appliquant avec méthode sa « fine combine » — ce qui nécessita un troisième vermouth — puis, en me laissant les consommations à payer, il ajouta

— Dis donc, vieille branche, en attendant que ça gaze ma combine ne pourrais-tu pas me prêter vingt balles ?

Jean CAUBET.





## LES ANIMAUX SUR LA ROUTE

Au moment où le code de la route a été promulgué, les motocyclistes avaient éprouvé une grande joie à en lire les articles 56, 57 et 58. « Enfin, avaient-ils pensé en leur candeur naïve, désormais les animaux ne nous gêneront plus. Ils ne divagueront et ne paîtront plus sur les routes ! » Cette grande joie ne fut guère, malheureusement, qu'une fausse joie car aujourd'hui, à peu près comme hier, nos frères inférieurs, dans les régions rurales et les traversées de village, encombrant la chaussée. Vaches, moutons, chèvres, poules, oies et chiens, continuent comme devant à divaguer en toute quiétude à travers nos beaux chemins de France.

Nos braves ruraux vivent sur des usages enracinés par vingt siècles de circulation tranquille. Aux époques antiques où les routes ne servaient qu'aux piétons et aux charrois de chevaux, il n'était guère gênant pour personne que veaux, vaches, cochons, couvées les encombrassent. Il y avait bien toujours assez de place pour passer et le temps n'était pas tellement précieux que l'on ne pût pas prendre celui de se détourner. La bicyclette a apporté un premier trouble grave à ces usages, la motocyclette et l'automobile ont achevé le désarroi. Le code de la route a voulu astreindre les bestiaux aux conditions nouvelles de la circulation. Y soumettre les gens était déjà une tâche fort difficile, y soumettre les bêtes apparaît comme une œuvre gigantesque, assimilable aux travaux d'Hercule, alors surtout que les gens ne font rien pour les éduquer. On connaît les solides vertus d'obstination et de persévérance qui forment le fond de notre admirable race paysanne; elle les manifeste tout particulièrement en face des obligations nouvelles que le code de la route a prétendu imposer à nos ruraux. Ils apportent à leur observance une éclatante mauvaise volonté, spécialement lorsqu'il s'agit de la conduite des troupeaux (art. 56), de la divagation des animaux (art. 57), ou du pâturage sur les routes. Tous ceux qui ont dépassé les barrières de l'octroi savent qu'il ne faut pas compter sur les paysans pour faire ranger leur bétail. Ils se tiennent d'ailleurs généralement derrière lui et le premier soin du berger qui voit arriver une motocyclette ou une automobile, est de grimper sur une borne ou sur un tas de pierres pour mieux la contempler. Quant au bétail, il est livré à sa seule initiative. Il a toute liberté d'aller à droite, à gauche ainsi que la fantaisie l'en prend. C'est au motocycliste à s'arranger pour passer sans abîmer le cuir.

Il semblerait qu'au moins les tribunaux doivent tenir la main à faire respecter les prescriptions réglementaires. Hélas ! Si jamais une statistique était dressée des contraventions relevées dans les campagnes pour infractions aux articles 56 à 58 du code de la route, elle serait vite faite et n'exigerait pas un bien grand nombre de feuillets. Chacun sait, n'est-ce pas, que le code de la route existe seulement contre les automobilistes et les motocyclistes. Aux autres, il importe de ne causer aucune peine, même légère. Songez donc, ce sont les électeurs du maire ou de l'adjoint qui, dans les campagnes, remplit les fonctions de ministère public auprès du juge de simple police. Alors, n'est-ce pas, il ne faut pas demander l'impossible ? En fait,

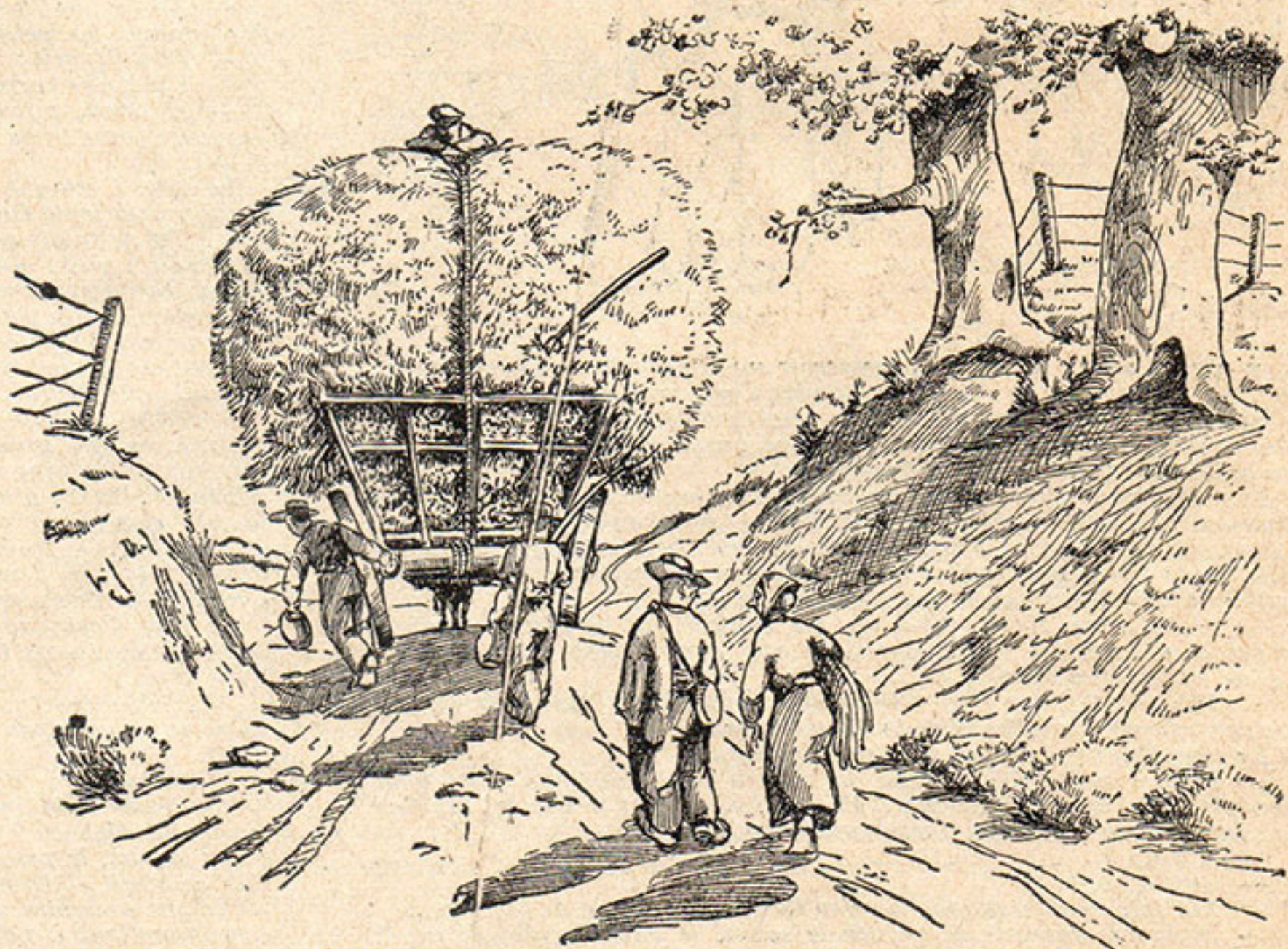
les prescriptions du code de la route relatives aux animaux ne jouent que lorsqu'un accident s'est produit. Alors la juridiction chargée de rechercher les responsabilités et de statuer sur elles, est bien obligée d'en tenir compte.

D'une manière générale, on admet aujourd'hui que les animaux doivent être habitués au passage des véhicules à marche rapide et que la frayeur causée à un animal, particulièrement à un cheval, par le passage normal d'un motocycliste, ne peut pas engager la responsabilité de celui-ci. Si l'animal est mal dressé ou peureux, son conducteur doit prendre les précautions nécessaires. Mais il n'en serait plus ainsi et la responsabilité du motocycliste serait engagée s'il avait commis une faute susceptible d'effrayer l'animal, par exemple, s'il était passé trop près de lui, s'il avait fait un bruit excessif avec son échappement libre, s'il avait actionné son signal avertisseur jusque sous le nez de la bête et alors que son approche était manifestement attendue, etc...

Un des animaux le plus souvent sur les routes est le chien. Cet estimable quadrupède a été longtemps l'objet d'une particulière sollicitude de la part des tribunaux, une sollicitude presque plus grande que celle qui entourait les piétons, sans doute parce que, comme on l'a dit, ce qu'il y a de meilleur dans l'homme, c'est le chien. Le code de la route a tout de même contribué à le remettre à une place plus modeste dans l'échelle des valeurs. Il est admis aujourd'hui qu'un chien ne doit pas se promener tout seul dans la

rue ou sur la route. Tout comme une jeune fille bien élevée d'avant-guerre, il ne doit pas sortir sans être accompagné. Autrement on dit qu'il est « en état de divagation », ce qui correspond pour lui à l'état de vagabondage pour les pauvres bougres. On considère qu'un chien est en état de divagation non seulement lorsqu'il sort seul en ville... ou à la campagne, mais même lorsque son maître ne le tient pas sous sa garde immédiate, de façon à pouvoir le retenir ou le rappeler en cas de danger. Et alors, malheur à lui ! Il pourra être écrasé impunément. On a décidé de la sorte qu'un chauffeur n'a pas à prendre avec lui des précautions particulières et que c'est à son maître de le surveiller (Tribunal civil, Nice, 5 novembre 1923), qu'un chauffeur dont la machine marche à une vitesse réglementaire et modérée, dans une rue fréquentée par des véhicules de toutes sortes, n'a pas à prendre, vis-à-vis d'un chien, de précautions spéciales (appel d'avertissement, coup de trompe, etc...), et n'est pas responsable si ce chien est renversé et écrasé (Tribunal civil, Nancy, 9 juin 1905). On a même décidé qu'on ne peut pas déceintement exiger qu'un automobiliste arrête sa voiture pour permettre à un chien de passer, s'il veut bien le faire. Son propriétaire est seul en faute de le laisser libre et sans laisse, dans un lieu et à une heure où la circulation est intense, alors surtout qu'il lui attribue une grande valeur (Tribunal commerce, Tarare, 20 novembre 1920). Mais le motocycliste serait responsable s'il avait fait exprès d'écraser l'animal ou si, sans le faire exprès, il avait commis une faute telle qu'un excès de vitesse, une circulation à gauche, un défaut de toute signalisation, si bien que l'animal n'ait eu le temps matériel ni de voir ni de fuir le danger, ou s'il avait frôlé l'animal de trop près alors qu'il avait la place suffisante pour s'écarter.

Les poules, oies, canards et autres bipèdes du genre volatile ne renoncent qu'avec peine



Un, couché sur le sommet, d'autres, derrière, parlant entre eux, mais personne à la tête du cheval pour parer à une rencontre brutale avec un usager de la route.

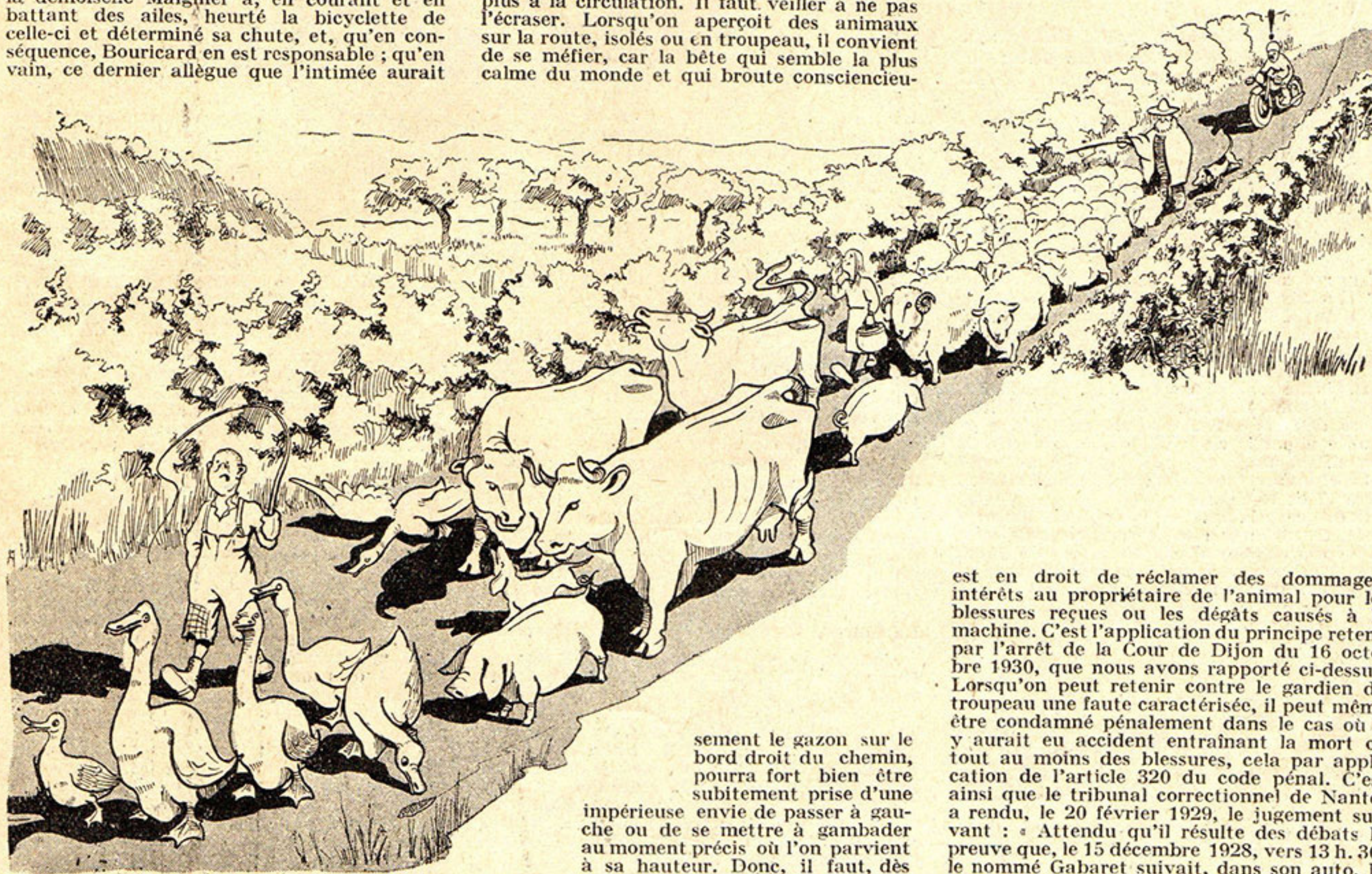


à leurs vieilles habitudes déambulatoires sur les routes aux abords des fermes. Mais en présence de l'article 57 du code de la route, on doit bien reconnaître que leur présence sur les voies publiques est désormais complètement illicite, d'où il résulte qu'on n'a aucune précaution à prendre avec eux et qu'en cas d'écrasement leur propriétaire ne peut se plaindre. Il devait les enfermer dans sa basse-cour au lieu de les laisser folâtrer sur la route. Le motocycliste n'a cependant pas le droit de jouer au jeu de massacre avec eux et de faire exprès de les écraser. Il ne doit pas non plus se croire permis de ramasser ses victimes pour améliorer le menu de son repas du soir. Par un arrêt du 16 octobre 1930, la Cour de Dijon a rappelé les oies au juste sentiment de leurs droits et de leurs devoirs : « Sur le principe de la responsabilité de Bouricard, dans l'accident de bicyclette occasionné par une de ses oies à la demoiselle Maignier, le 28 mars 1927. Attendu qu'à bon droit les premiers juges ont décidé que cet accident doit être attribué au fait qu'une des oies d'un troupeau appartenant à l'appelant et qui traversait la route que suivant la demoiselle Maignier a, en courant et en battant des ailes, heurté la bicyclette de celle-ci et déterminé sa chute, et, qu'en conséquence, Bouricard en est responsable ; qu'en vain, ce dernier allègue que l'intimée aurait

ses oies à la rivière, de prendre toutes précautions pour que ces volatiles ne puissent causer aucune gêne ni aucun accident aux usagers de la route ».

Quant aux grosses bêtes, chèvres, veaux, vaches, etc... le pacage leur est désormais interdit. C'est pourquoi, officiellement, il n'existe à peu près plus. Lorsqu'un accident arrive par suite de la présence d'un animal sur la route, on dit toujours qu'il allait « au pré » ou en revenait, suivant l'heure à laquelle on se trouve. Les troupeaux doivent, d'après l'article 56 du code de la route, être conduits de telle manière, qu'ils ne gênent pas la circulation. En fait, on sait ce qu'il en est. Les bergers, qui sont généralement des marmots à peine déshabitués du biberon, sont conduits par leur bétail et n'ont pas, eux, chétifs, l'outrecuidance de prétendre le conduire. C'est pourquoi ils se tiennent derrière leurs bêtes et jamais devant. Aussi ne faut-il pas compter sur eux pour les faire ranger. Suivant leur inclination du moment, elles s'égaient sur toute la largeur de la route, en long, en large ou en travers. Au fond, le berger derrière son troupeau n'est qu'un embarras de plus à la circulation. Il faut veiller à ne pas l'écraser. Lorsqu'on aperçoit des animaux sur la route, isolés ou en troupeau, il convient de se méfier, car la bête qui semble la plus calme du monde et qui broute consciencieu-

l'autre côté. Je sais bien que par ce procédé, dont le principe est emprunté à la catapulte antique, vous aurez fait quelques mètres de plus, mais je ne crois pas que vous en soyez bien avancé. En serrant sur la droite, on est à la place assignée par les règlements, et lorsqu'on occupe cette bonne place, on est du coup dispensé de toute explication et de toute justification, ce qui est énorme parce qu'alors ceux qui auront à apprécier votre conduite n'auront aucun effort intellectuel à déployer pour dire que vous avez raison. Si pourtant le bétail s'obstine à occuper le côté de la chaussée auquel il n'a pas droit, comme on ne peut tout de même pas vous obliger à descendre de machine pour le faire ranger du bon côté, vous passerez, mais alors, faites bien attention de ne pas endommager les viandes. Dans le cas où, malgré toutes les précautions, un accident survient par suite du mouvement intempestif d'une des grosses bêtes du troupeau, par exemple parce qu'elle a fait un brusque écart, non seulement le motocycliste n'est pas responsable, mais il



elle-même commis des fautes en n'actionnant pas son signal avertisseur, en roulant à une vitesse exagérée alors qu'elle abordait un carrefour, sans s'assurer que la voie était libre et en n'ayant pas laissé la priorité de passage au troupeau d'oies qui débouchaient d'un chemin sur sa droite. Attendu, en effet, que ces prétendues fautes, fussent-elles établies, ne seraient pas pour autant la cause de l'accident qui est dû uniquement au fait qu'une oie est venue se jeter en voletant sur la bicyclette de la demoiselle Maignier ; que l'accident se serait produit tout aussi bien si celle-ci s'était servie de son signal avertisseur ou eut roulé à une vitesse plus réduite ; qu'il est d'ailleurs établi, par la déposition du premier témoin de la contre-enquête, qu'elle circulait à une allure normale et qu'enfin, on ne saurait exiger d'un bicycliste qui arrive à un croisement, qu'il descende de machine pour la seule raison que quelques volailles traversent son chemin, qu'il appartenait, au contraire, à la dame Bouricard, si, comme il l'a été allégué sans que le fait eut été établi de façon certaine, elle conduisait

sement le gazon sur le bord droit du chemin, pourra fort bien être subitement prise d'une impérieuse envie de passer à gauche ou de se mettre à gambader au moment précis où l'on parvient à sa hauteur. Donc, il faut, dès qu'on la voit, klaxonner, juste assez pour l'avertir et sans cependant courir le risque de l'effrayer. Ce coup de klaxon n'a et ne peut avoir aucun effet sur l'animal. Nul ne pousse la naïveté jusqu'à penser qu'il connaît les prescriptions du code de la route et, dûment averti de votre approche, s'empressera de s'y conformer. Son but est de prévenir le berger, mais je crois qu'il serait puéril de lui prêter plus de connaissance qu'à sa bête.

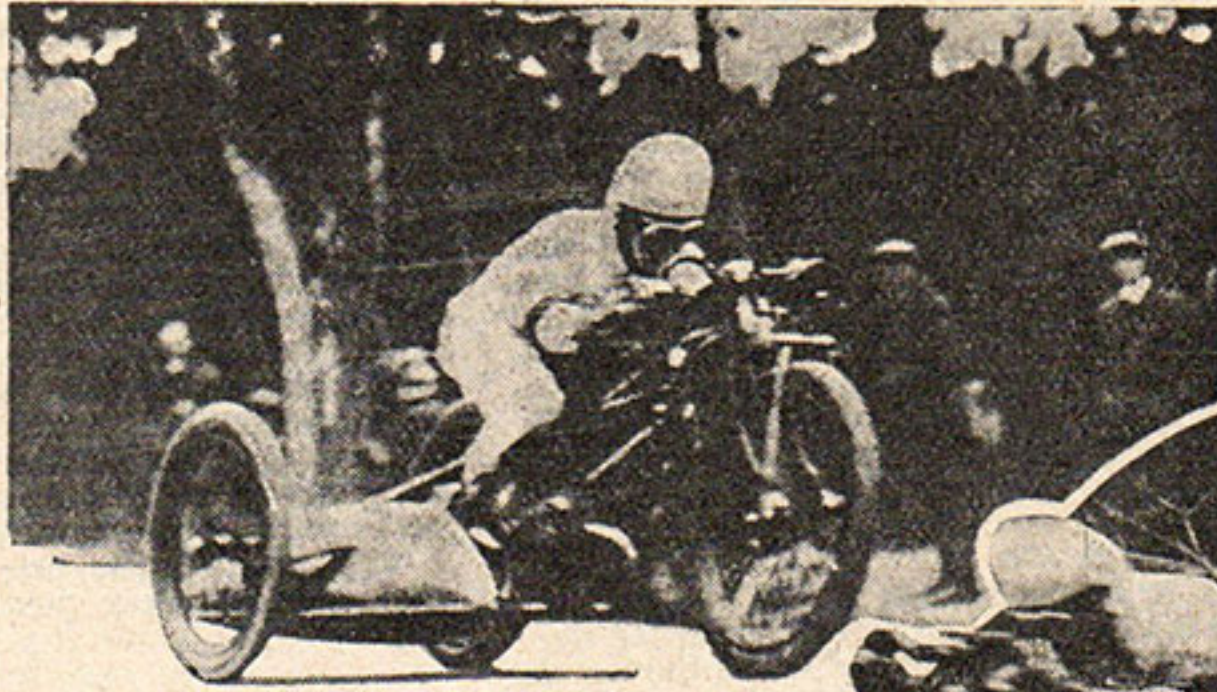
En réalité, son seul objet est de vous couvrir en cas d'accident. Vous pourrez dire alors — et les témoins avec vous — « J'avais pourtant bien prévenu de mon approche ». De la sorte, les rites auront été accomplis. Ne vous bornez pas au geste vain du klaxon. Prenez en même temps la double précaution de ralentir et de serrer à droite. En ralentissant, vous pourrez plus facilement vous arrêter ou manœuvrer en cas de besoin. Si la fatalité veut que vous heurtiez un animal, le choc sera moins violent. Vous courrez moins de risque qu'il vous projette en avant pour vous faire passer en vol plané par-dessus la masse de la bête avant de vous laisser tomber sans douceur à une certaine distance de

est en droit de réclamer des dommages-intérêts au propriétaire de l'animal pour les blessures reçues ou les dégâts causés à la machine. C'est l'application du principe retenu par l'arrêt de la Cour de Dijon du 16 octobre 1930, que nous avons rapporté ci-dessus. Lorsqu'on peut retenir contre le gardien du troupeau une faute caractérisée, il peut même être condamné pénalement dans le cas où il y aurait eu accident entraînant la mort ou tout au moins des blessures, cela par application de l'article 320 du code pénal. C'est ainsi que le tribunal correctionnel de Nantes a rendu, le 20 février 1929, le jugement suivant : « Attendu qu'il résulte des débats la preuve que, le 15 décembre 1928, vers 13 h. 30, le nommé Gabaret suivait, dans son auto, la route de Légé à Nantes, quand des vaches débouchèrent devant lui d'une ferme située à sa droite, en bordure de la route, et se placèrent en travers de celle-ci ; que, pour les éviter, il obliqua brusquement à gauche, dans un chemin en face de la ferme, et, dans ce mouvement, qui lui était imposé par la présence des animaux, une des glaces de la voiture fut brisée, ce qui eut pour résultat de blesser assez grièvement le jeune Gabaret, âgé de 4 ans, qui eut la jugulaire coupée par un éclat de verre. Attendu que l'accident est dû à la négligence de Peltier, qui conduisait les vaches, et qui les a laissées s'engager sur la route, sans se préoccuper de savoir s'il n'y avait aucun danger à le faire, et sans les surveiller suffisamment ; que ce fait constitue le délit prévu et puni par l'article 320 du code pénal ».

La jurisprudence qui résulte de cette décision marque-t-elle le début d'une évolution au bout de laquelle on peut espérer voir admettre l'égalité absolue de tous devant le code de la route ? Nous voudrions le croire. Nous pouvons toujours l'espérer.



# LE SPORT



**N**ous avons publié dans notre dernier numéro des détails de la performance de Ernst Henne sur B. M. W. Voici maintenant quelques photos qui représentent le recordman du monde en action. On remarque que la machine du sidecar n'est pas profilée.

## Paris-Lille-Paris

C'est demain que se disputera cette intéressante épreuve, organisée par le Moto-Club du XI<sup>e</sup>. Plus de 60 concurrents sont engagés et les clubs suivants seront représentés : A. M. C. Versaillais, Belleville M. C., Elan Motocycliste Asniérois, M. C. Argenteuil, M. C. Clamart, M. C. Enghien, M. C. Lilasien, M. C. Manola, M. C. de la Seine, M. C. du XI<sup>e</sup>. Les départs seront donnés de minute en minute à partir de 7 heures, à la sortie de Pierrefitte, angle des routes nationales n<sup>os</sup> 1 et 16, et les arrivées se feront au même endroit entre 17 et 19 heures.

Il est certain que de nombreux motocyclistes tiendront à assister à l'arrivée de cette belle épreuve pour applaudir leurs camarades venant de parcourir près de 500 kilomètres, sans aucun arrêt, aucune neutralisation n'étant accordée aux contrôleurs.

Le classement se fera le mardi 12 mai et a distribution des prix aura lieu le jeudi 14 mai, à 21 heures, au siège du M. Club, 71, rue Servan.

## TOUR de FRANCE

Le départ du tour de France Automobile et Motocycliste a eu lieu le 24 avril au Pont du Pecq.

La première étape fut rendue dure sur la fin par un fort vent et la pluie. Abandon de l'indépendant Anglais Coltmann à La Rivière Thibouville. Pénalités : Gruyère (Favor) 10 points, retard au contrôle secret. Forfait Bruscoli (Bruscoli 250 cmc.)

### Deuxième étape Brest-Nantes

Pluie tout le long du parcours. Pénalisés 250 cmc. : Gruyère (Favor), 10 points; 500 cmc. : Jean (C. P. Roléo), 24 points; Bourguin (Gnome), 2 points; Capliez (Saroléa), 21 points.

### Troisième étape : Nantes-Bordeaux

82 concurrents sur 87 restent en course. Beau temps jusqu'à Angoulême, après cette ville, la pluie refait son apparition. Aucune pénalité. Seul un accident vint attrister l'étape, c'est Villegaudin qui en fut victime. Néanmoins son état n'inspire pas d'inquiétudes.

### Quatrième étape : Perpignan-Toulouse

Beau temps sur tout le parcours. Pénalités Béliet (Guignard), 18 points.

### Cinquième étape : Toulouse-Nîmes

Vent froid et pluie sur tout le parcours.

Pas de pénalités ni d'accidents à enregistrer.

### Sixième étape : Nîmes-Nice

79 concurrents prennent le départ sur 80 qui étaient arrivés l'avant-veille. La pluie rendit la route dangereuse jusqu'à Marseille, où après le déjeûner le soleil se montra. Arrivée à Nice sans incidents.

### Septième étape : Nice-Lyon

Une seule défection motocycliste au cours de cette étape, celle de Chenu sur Magnat Debon, qui rentra dans un arbre à la sortie d'un virage, quinze kilomètres avant Digne. Pas de mal, mais machine hors d'usage. Fin d'étape rendue pénible par la pluie et la grêle qui tombèrent presque sans interruption à partir de Saint-Julien en Beauchêne.

### La Course de Côte au ralenti de Puteaux

Classement. — 1<sup>er</sup> ex-æquo : Lezin Marcel, Pecque, 3' 47"; 3<sup>e</sup>, Perrault, 3' 35"; 4<sup>e</sup>, Pinatel, 3' 32"; 5<sup>e</sup>, Begnez fils, 3' 30"; 6<sup>e</sup>, Begnez père, 3' 28"; 7<sup>e</sup>, Binet, 3' 22"; 8<sup>e</sup>, Brelin, 3' 05"; 9<sup>e</sup>, Sabrau, 2' 58"; 10<sup>e</sup>, Gabrel, 2' 57"; 11<sup>e</sup>, Venet, 2' 48"; 12<sup>e</sup>, Dulinge, 2' 36"; 13<sup>e</sup>, Rayssac, 2' 35"; 14<sup>e</sup>, Rossignol, 2' 30"; 15<sup>e</sup>, Tsiao, 2' 07"; 16<sup>e</sup>, Montillet, 1' 58".

Le Moto club des Lilas s'adjuge le Challenge de la Ville de Puteaux avec Perreau, Pinatel et Brelin totalisant 10' 12" devant le Motor-Club de Puteaux 9' 15".

### Les Meetings automobiles de l'A. C. O.

10 Mai : Course de côte à Saumur

14 Mai : Course de côte à Poitiers

Avec le concours du Moto Club Saumurois et du Moto Club du Poitou, l'Automobile Club de l'Ouest organise :

1<sup>o</sup> Le dimanche 10 mai à Saumur, une course de vitesse qui se disputera sur 1 km. départ arrêté, dans la côte de Bagneux sur Route Nationale N<sup>o</sup> 138.

2<sup>o</sup> Le jour de l'Ascension 14 mai à Poitiers la classique course de côte des Dunes, qui comme précédemment se disputera sur le boulevard Coligny sur 500 mètres départ arrêté.

### A Charleville

FAVORISÉE par le beau temps, cette sortie a remporté un grand et mérité succès. Dès 7 h. 30, M. Maurice Nonnon procédait aux formalités habituelles de départ, pendant que les concurrents vérifiaient une dernière fois leur machines.

Sur 136 engagés, une centaine de concu-

rents prirent le départ et effectuèrent le parcours Charleville-Reims sans accident, ni incident.

A l'encontre des autres départements, la Marne et l'Aisne en particulier, les Ardennes étaient restés en arrière en matière d'organisation d'épreuves motocycliste, surtout en ce qui concerne les épreuves touristiques si nécessaires au point de vue commercial.

Dès 8 h. 30, les départs se succèdent tous les 30 secondes et ce sans interruption.

Huart enlève le Challenge de Moto-Revue et la Coupe de Moto-Hall, 1<sup>er</sup> de la plus forte équipe.

Marchel enlève la Coupe Gillet-d'Hers-tal.

Sauvage la Coupe Moto-confort.

Coutier la Coupe Gnome-Rhône.

1<sup>er</sup> des side-car: BERTRAND.

La Coupe des Rallyes du C. M. C. Saint-Maur

Le Club Motocycliste et Cyclecariste de Saint-Maur organise sous le patronage de Moto Revue, une coupe dite des Rallyes. Cette coupe sera attribuée après les trois épreuves suivantes: un rallye clocher, disputé le 17 mai, un rallye régularité, qui aura lieu le 5 juillet et un Gymkhana qui se déroulera le 9 août. Le classement de la Coupe se fera à l'addition de points, en tenant également compte

de l'assiduité des participants aux sorties touristiques du Club.

### Le Grand Prix de l'Exposition Coloniale

CETTE épreuve organisée par le M. C. F. et l'A. C. I. F., devait avoir lieu le 7 juin. A la demande des dirigeants de l'Exposition Coloniale, les organisateurs viennent de décider de remettre cette épreuve en fin de saison. La date sera fixée dans le courant de mai.

## BOL D'OR

PRÈS de 60 inscriptions ont déjà été régularisées pour la classique épreuve de grand fond de la Pentecôte. A quelques heures de la clôture des engagements ce résultat est prometteur et laisse supposer le gros succès qu'attend encore ce 10<sup>e</sup> « Bol d'Or ». C'est un encouragement précieux pour les dévoués organisateurs de la grosse épreuve d'endurance.

Parmi les derniers engagés on relève les noms de Violet, le populaire ingénieur constructeur qui a remporté de multiples victoires et qui a inscrit deux véhicules en voiture sport 1.100 cmc.

En voiture course 1.100, l'excellent coureur Treunet s'est inscrit sur B. N. C. Vanhoof conduira un d'Yrsan et un vainqueur du « Bol d'Or », Dumoret, pilotera une rapide Scap. Toujours en voiture 1.100, Martin de la Garenne, un Amilcar.

En sidecar 1.000, les constructeurs Bernardet participeront avec Barbélemy.

En motos 500 Luc et Louet, Motobécane vient d'inscrire une 350 cmc., pilotée par Raymond Henry.

Cheret courra la première épreuve sur sidecar 350 cmc. et la seconde... sur un cyclecar 3 roues 350 cmc., Srhinx Staub.

La liste des engagés s'allonge de jour en jour. A quelques heures de la clôture on notait encore les engagements suivants :

Motos 250 cmc., Prunot sur New-Map; motos 350 cmc., Pouget (Peugeot); Masson (Terrot); motos 500 cmc., Arbonville (Motosacoche); en sidecar 350, Mainguet pilotera un V. W.

Le circuit de Saint-Germain sera donc le théâtre d'une belle empoignade entre les champions de la spécialité. Les records seront certainement battus car le circuit sera très vite et très éclairé.

Renseignements chez M. E. Mauve, 134, route de la Révolte à Leyvallois-Perret.

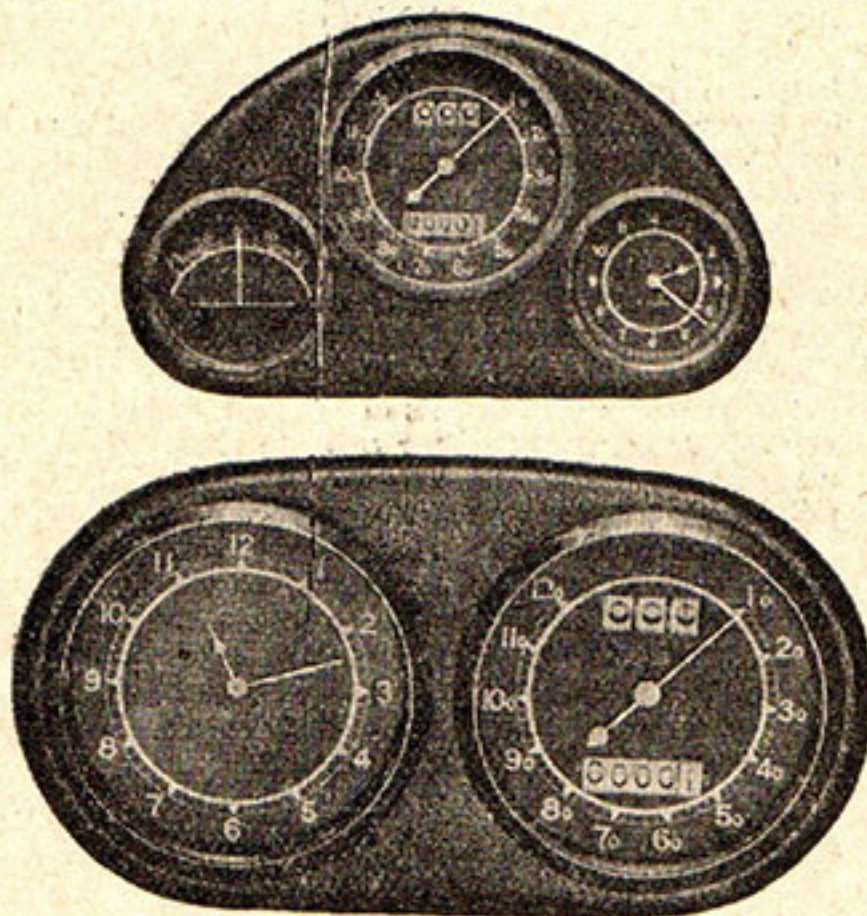


## Du nouveau chez « O. S. »

COMME le laissait pressentir un récent « Mon petit doigt m'a dit », les ateliers Seignol préparaient, ces temps derniers, quelque chose de nouveau pour la motocyclette : de nouvelles montres, de nouveaux compteurs et de nouveaux tableaux de bord dont voici la reproduction.

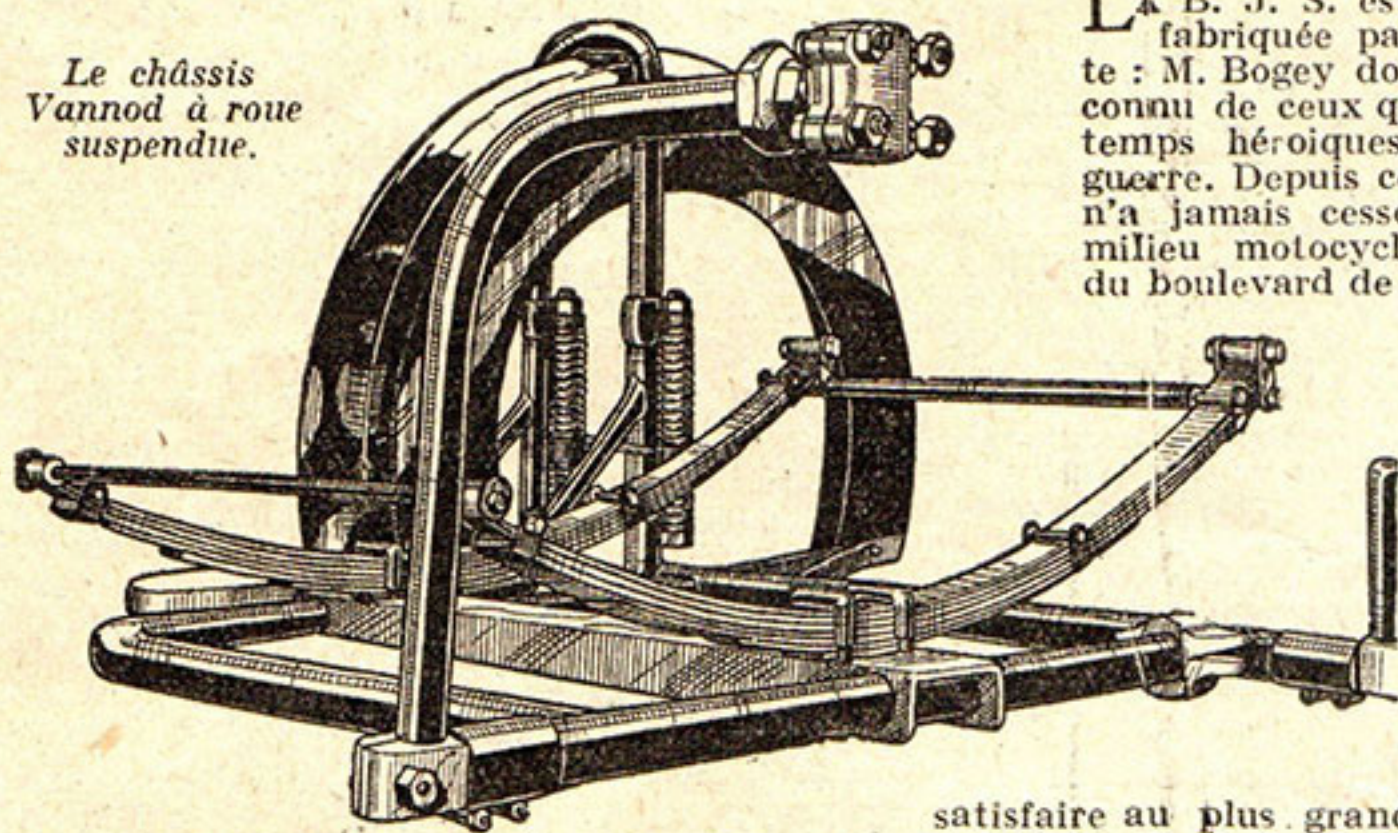
Le tableau de bord a deux appareils comporte une montre et un compteur de 70<sup>mm</sup> de diamètre au lieu de 80<sup>mm</sup> des modèles antérieurs ; le tableau à trois appareils comporte une montre et un ampèremètre de 52<sup>mm</sup> et un compteur de 70<sup>mm</sup>.

Ces réductions de format permettent un ensemble plus réduit, plus harmonieux et plus à l'échelle de nos machines. O. S. a du reste profité de l'étude de cette innovation pour réaliser son nouveau compteur sur des conceptions entièrement différentes de



Les deux tableaux de bord présentés par O. S. A noter la petitesse de la montre qui, sur le tableau supérieur a 52 millimètres de diamètre.

Le châssis Vannod à roue suspendue.



ce qui se faisait antérieurement ; inutile de dire que de sévères essais ont précédé la commercialisation de ces nouveautés. Les deux tableaux de bord sont prévus pour montage à hauteur du guidon, grâce à un système d'attaches permettant l'utilisation sur toutes marques de motos. Son emplacement est optimum pour la visibilité sans gêne pour la conduite ni pour l'accès au frein de direction.

## Vannod

IL ne faut pas oublier que Vannod a été un des pionniers du sidecar en France ; en effet, dans les tout premiers temps d'après-guerre, Vannod s'est spécialisé dans la fabrication des caisses mono et biplace, pour adaptation sur les innombrables modèles américains des stocks de l'armée, mis en circulation sur nos routes.

Depuis cette époque, la maison a considérablement évolué ; sa technique a progressé parallèlement à l'industrie motocycliste française, et l'usage possible du sidecar avec les



## NOS FABRICANTS

cylindrées moyennes a conduit tout naturellement Vannod à la conception et à la réalisation d'un châssis.

Le châssis Vannod est un châssis en tube du type quatre attaches ; sa particularité réside en ce fait que, indépendamment des tubes, ce qu'on pourrait appeler la poutre maîtresse, est composée d'une tôle emboutie, ainsi que l'indique la figure illustrant cet article.

D'autre part, Vannod a adopté le principe de la roue suspendue. Pour réaliser cette suspension, il y a de chaque côté d'une fourche enveloppante, deux systèmes de ressorts doubles : un ressort de suspension et un ressort compensateur, entre lesquels jouent les pattes de fixation du moyeu de la roue du sidecar. Cette fixation est prévue de telle façon que la roue est instantanément démontable. La fourche elle-même est haubannée, dans le sens de son travail ; elle sert de support rigide au garde-boue, et une deuxième fourche horizontale reçoit la plaquette de marchepied.

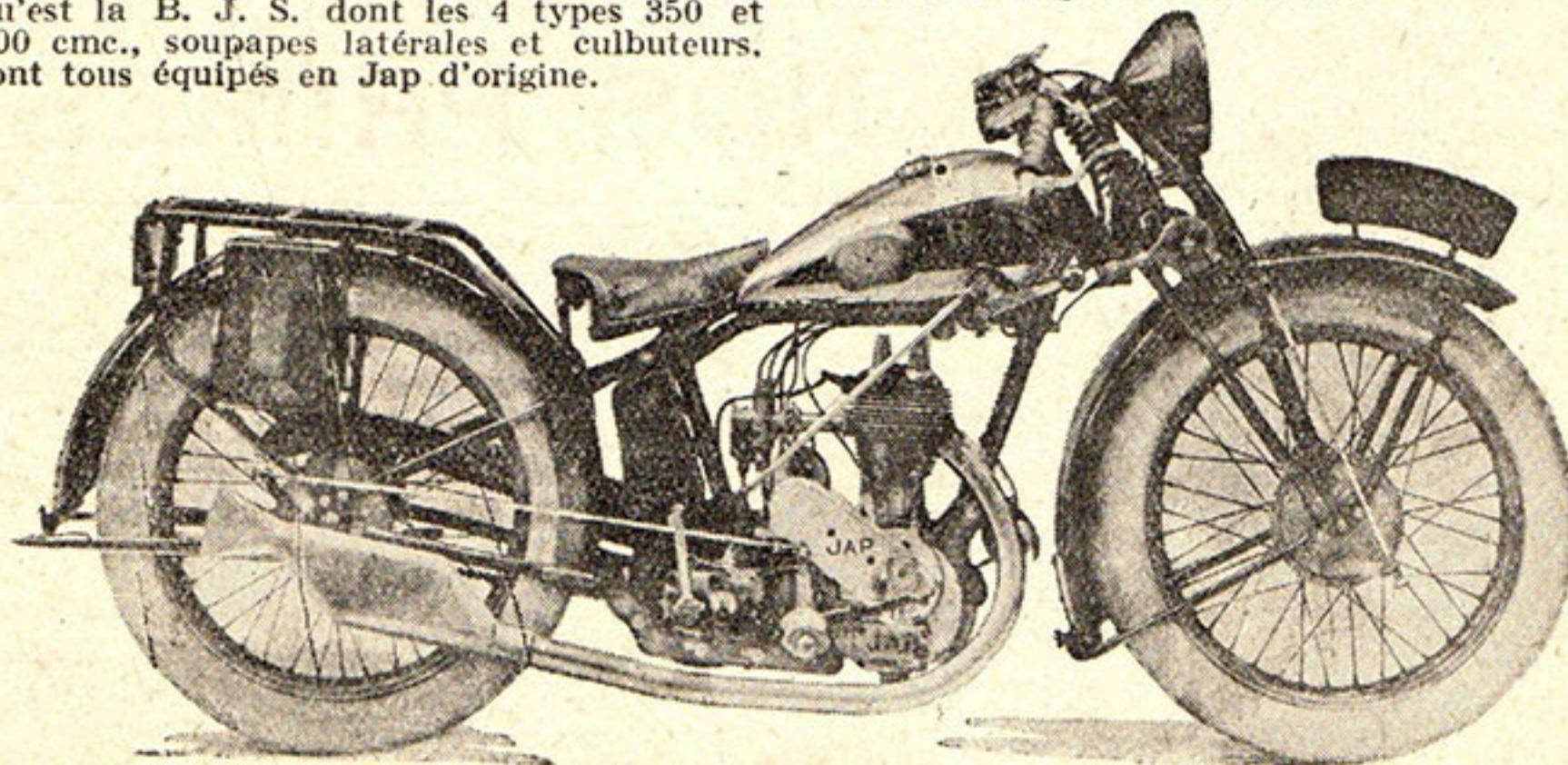
Les fixations prévues sont du type à coulisse avec colliers d'attaches pivotants, ce qui permet l'adaptation du châssis sur quelque type de moto que ce soit. Sur ce châssis, divers types de carrosserie peuvent s'adapter, carrosserie tourisme mono et biplace, carrosserie sport, ou caisse de livraison.

## B. J. S.

LA B. J. S. est une nouvelle moto fabriquée par un vieux spécialiste : M. Bogey dont le nom est bien connu de ceux qui se souviennent des temps héroïques du cyclecar avant-guerre. Depuis cette époque M. Bogey n'a jamais cessé de s'intéresser au milieu motocycliste et son magasin du boulevard de Grenelle a vu défiler

bien des modèles de toutes marques ; c'est cette connaissance du marché et de la mécanique qui ont abouti à la création de la B. J. S. équipée d'éléments qui tous ont fait leur preuve. Une moto de belle ligne, montée avec des accessoires de qualité, voilà de quoi

satisfaire au plus grand nombre. Voilà ce qu'est la B. J. S. dont les 4 types 350 et 500 cmc., soupapes latérales et culbuteurs, sont tous équipés en Jap d'origine.



La nouvelle B. J. S.

Ajoutons que ces moteurs sont fixés dans des cadres entièrement brasés et que, du reste, toute la technique de ce cadre et de sa fourche est des plus modernes.

## Encore des motos neuves à bon compte

NOUS avons signalé antérieurement que, sans vouloir nous faire marchands de motos, il nous arrivait d'avoir de temps à autre à céder des machines neuves, sortant d'usine et possédant la garantie intégrale, à des conditions intéressantes.

Nous disposons pour l'instant de motos Dresch des deux modèles suivants :

Dresch 500 cmc. deux cylindres quatre-temps, bloc moteur et transmission à cardan, cadre et fourche en tôle emboutie ; Dresch 350 cmc., quatre temps monocylindrique, boîte 3 vitesses, chaîne. Les caractéristiques détaillées et prix spéciaux seront fournis sur demande à ceux que ces machines, neuves et garanties, intéressent.

## Au cours de Vincennes

OUTRE les principales parmi les marques les plus cotées : Terrot, F. N., Motoconfort, Dollar et Peugeot, M. Bassin est agent des sidecars Veuillotte et Wullemain et Richard et en effectue le montage sur toutes machines. L'adresse de M. Bassin est en outre à retenir par les possesseurs de motos Harley et Indian qui sont certains de trouver chez lui les meilleures pièces de rechange et au besoin, les réparations et révisions faites dans les meilleures conditions. Enfin, tout acheteur d'une machine à M. Bassin peut bénéficier de son école de motos et du permis gratuit. Les motocyclistes ont donc intérêt avant d'arrêter leur choix à se rendre au cours de Vincennes chez M. Bassin qui leur réservera le meilleur accueil.

## Un fleuron de plus à sa couronne

APRÈS la chute de Gruyère aux Six jours d'Hiver où le casque-protecteur « Bayard » fit une fois de plus la preuve de son efficacité, voilà qu'on nous annonce que, dans l'étape Brest-Rennes du Tour de France motocycliste, le sympathique coureur Maurice Messier fit un superbe soleil à 90 à l'heure et que, tête première, il reprit contact avec le sol. Cet atterrissage brutal se termina le mieux du monde et sans dommage aucun, grâce au « Bayard » véritable pare-chocs contre les risques de la vitesse.



# A TRAVERS LE MONDE

## Peu de nouveautés dans le T. T.

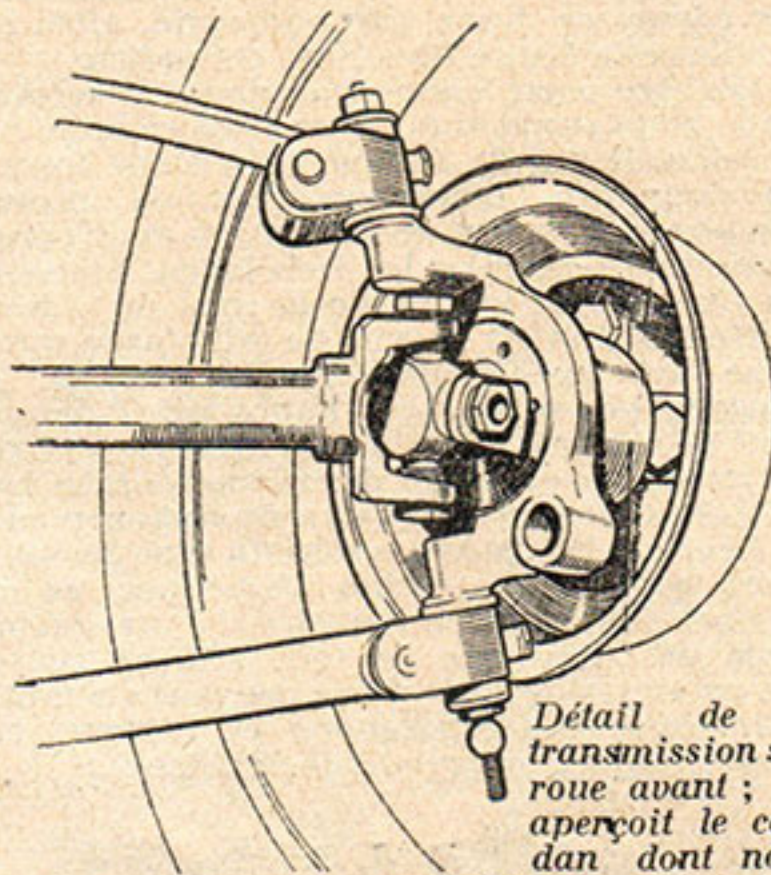
HÉLAS, il ne semble pas que le T. T. apporte des nouveautés sensationnelles. On escomptait la participation de bicylindres à compresseur, mais il n'y en aura pas. La raison est qu'un compresseur est une pièce encombrante, difficile à caser. Le poids non plus n'est pas négligeable. On sait l'énorme importance que possède une bonne répartition du poids sur la tenue de route de la machine. Grâce à une longue expérience et à des tâtonnements qui ont duré des années, on réalise aujourd'hui des machines dont la tenue de route est exceptionnelle. Un compresseur obligerait à tout recommencer. On ne sait pas non plus comment se comporterait l'allumage et particulièrement la bougie. Les constructeurs anglais, et on ne peut leur en faire un grief, essaient de réaliser non seulement des machines rapides mais encore des machines sûres. L'emploi d'un compresseur soulève donc tant au point de vue du cadre que de la répartition du poids et de la sûreté de marche, une foule de problèmes. Aussi a-t-on peur de nouveautés insuffisamment éprouvées. Bien qu'il y ait quelques bicylindres préparés pour le T. T., ils ne seront pas en majorité. Un nouveau monocylindre basé avant tout sur l'expérience des dirt tracks sera monté dans beaucoup de machines.

La participation d'un quatre cylindres anglais est également démentie. Il est peu probable que l'on voie le quatre cylindres italien dont on a tant parlé. Bref les types traditionnels, on pourrait presque dire conventionnels, seront presque seuls représentés.

Un effort est fait pour réduire le poids des machines qui était devenu excessif. Sur un parcours accidenté le poids est un sérieux handicap. Il y a des concurrents qui font des exercices physiques et suivent un véritable entraînement pour peser moins. C'est ainsi qu'un bon nombre d'entre eux pratiquent assidûment... la bicyclette, la boxe, la course à pied.

## En Chine

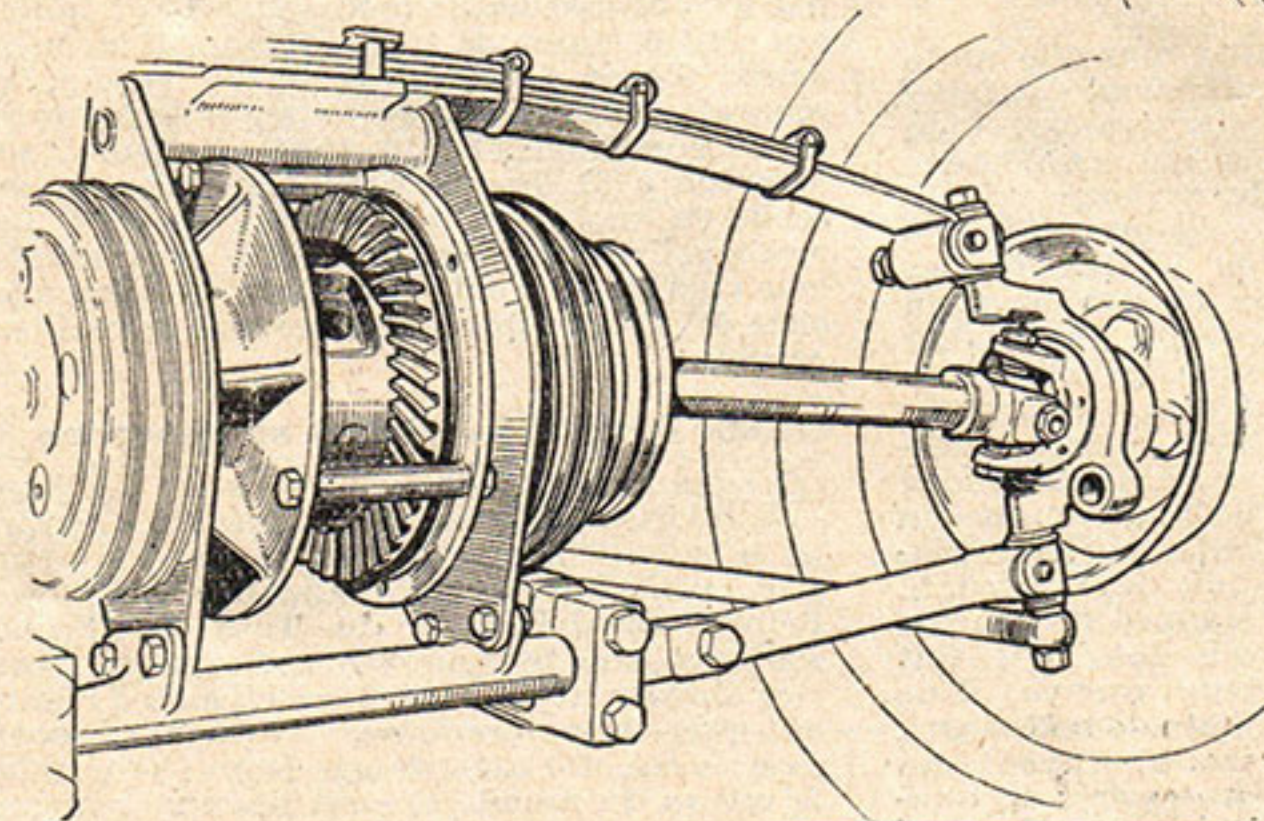
LORSQU'IL sort dans sa bonne ville de Shanghai, le maire est escorté par une troupe de policiers pilotant d'excellentes motocyclettes. Il a reconnu que c'était la meilleure des protections.



Détail de la transmission sur roue avant; on aperçoit le cardan dont nous

donnerons prochainement les particularités originales non révélées par ce croquis.

Le nouveau Robail auquel nous avons fait allusion précédemment est un quatre roues, roues avant motrices dont voici un dessin pris en cours de montage et qui montre: le différentiel, les freins, la commande par cardan des roues avant et la suspension par ressorts « Isos ». L'essieu est en trois pièces et articulé. Le moteur qui équipe le Robail est un Jap 2 cylindres à culbuteurs.



## Moto et police

LA police sud africaine sera munie de motocyclettes et de sidecars. Telle est du moins la décision qui vient d'être prise par le chef de la police locale.

## Une Moto pour l'Afrique du Sud

UN lecteur de notre confrère le *Motor Cycle* qui habite dans la province de Natal, en Afrique du Sud, décrit ce qu'il considère une moto idéale pour l'Afrique du Sud.

Comme on le voit, il n'est pas exigeant du tout. Il réclame un moteur quatre cylindres en carré (comme celui de l'Ariel) arbre à came en tête, une suspension arrière et une protection pour le moteur et la boîte de vitesse. En bon anglais, il ne parle pas de bloc-moteur.

Il y aurait un tableau de bord sur le réservoir qui devrait contenir au moins 14 litres. La fourche avant et la selle seraient identiques à celle de l'Harley. Le cadre devrait être en tôle emboutie, les freins conjugués, la boîte de vitesse devrait posséder quatre rapports avec un changement de vitesse au pied et une pédale de secours pour l'embrayage.

Il demande enfin des pneus ballons, une transmission à cardan, un graissage par carter sec avec un indicateur de pression d'huile.

Ici s'arrête la liste publiée par le *Motor Cycle*, mais certainement en cherchant bien, cet amateur exigeant trouverait encore quelques détails indispensables.

## échappement libre



## On dit...

... Que le numéro de mai de l'*Actualité Automobile* contiendrait une intéressante étude d'une voiturette cyclecar en trois lettres d'ancienne et excellente réputation et de prix superintéressant...

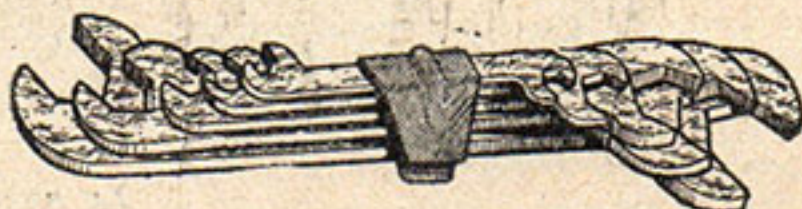
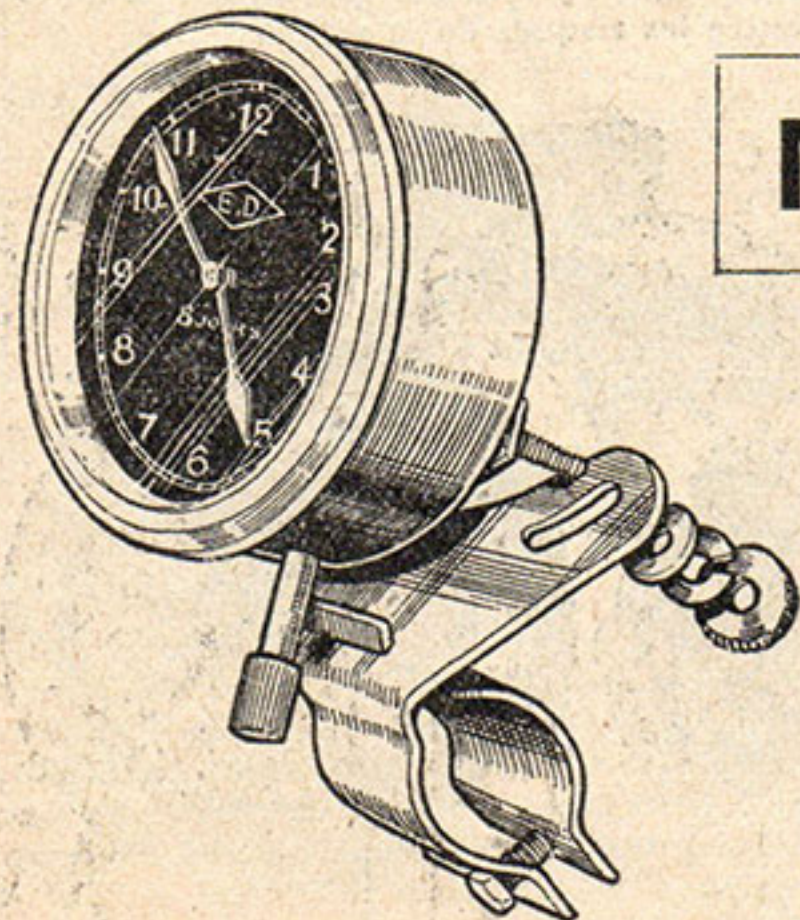
... qu'une des anciennes maisons spécialistes du cycle et de ses dérivés sortirait une B. M. A. moteur Aubier, fourche à parallélogramme, machine caractérisée par son fini.

... Qu'une marque connue pour ses motos équipées d'un moteur de licence suisse et pour celles en tôle emboutie et transmission sans chaîne présenterait prochainement un nouveau type à moteur Jap, boîte Burman et cadre brasé d'origine stéphanoise.

... qu'on parlerait bientôt d'un nouveau piston léger, élastique, dont les avantages seraient d'épouser rigoureusement la forme du cylindre de ne pouvoir serrer et de supprimer les claquements si fréquents avec les pistons alu...

## NOS PRIMES

Quoi de plus agréable, quand on roule, que de pouvoir lire l'heure sans être obligé de lâcher le guidon pour retirer un gant et extraire votre montre d'un gousset plus ou moins étroit et généralement mal placé. Cette possibilité, Moto Revue vous l'offre sous la forme de la



montre E D. bien connue. Pourquoi vous refuser cette aubaine, car c'est véritablement intéressant que de se procurer une machine à découper le temps. Surtout lorsque vous faites une excellente affaire cette montre vaut 165 fr. et vous pouvez vous la procurer à nos bureaux pour: Abonnés: 120 francs, lecteurs au numéro:

150 francs. Port en sus 5 francs.

La clef anglaise est, comme chacun sait, la plus merveilleuse machine à arrondir les angles. Certains de ces angles en auraient besoin, celui des trottoirs quand on donne du crâne dessus, par exemple. Par contre ceux de vos écrous n'en ont nul besoin: Employez une bonne clef plate, parfaitement calibrée, prenant à la fois 4 pans sur 6 d'un écrou. Moto Revue vous offre un jeu de clés Verjoux, valeur 25 francs pour: abonnés 15 francs, lecteurs au numéro 22 francs. Port en sus 5 francs.





**L**AMICALE motocycliste et automobiliste des Transports organise demain dimanche un rallye régularité dit : Coupe de l'A. M. A. T. sur le parcours : Boissy - Saint-Léger-Provins et retour.

Ce rallye est ouvert à tous les propriétaires de motocyclettes, sidecars et cyclecars, jusqu'à 1.100 cmc. de cylindrée.

Cette épreuve est dotée de prix intéressants.

1° Une superbe coupe offerte par le *Petit Journal*.

2° Une bicyclette de luxe.

3° De nombreux accessoires de motocyclettes, compteur kilométrique, épurateurs d'air, lanternes. Bons de 50 % de réduction sur acccus et accessoires.

La coupe mise en compétition par l'A. M. A. T. sera attribuée au groupement ayant le plus de concurrents placés dans les dix premiers.

Pour tous renseignements et pour les engagements, s'adresser au siège de l'Amicale, 9, rue du Faubourg du Temple, Paris (10°).

#### La Flèche M. C. V.

**L**A réunion générale a lieu tous les premiers mercredis du mois à 21 heures, 8, rue de Bagnolet : d'intéressantes causeries occupent cette agréable soirée.

#### Motocycle Club d'Argenteuil

**S**AMEDI 16 mai, réunion amicale à 21 h.

Dimanche 10 mai, Paris-Lille-Paris.

Dimanche 17 mai, épreuve annuelle réservée aux membres du M. C. A., comptant pour le concours annuel (Challenge Morillon).

Fêtes de la Pentecôte, excursion de trois jours : Rouen, Le Havre, Etretat, Dieppe, Gisors.

Dimanche 31 mai, gymkhana et fête enfantine.

Tous les samedis, permanence au siège du M. C. A., place de l'Eglise, à Argenteuil.

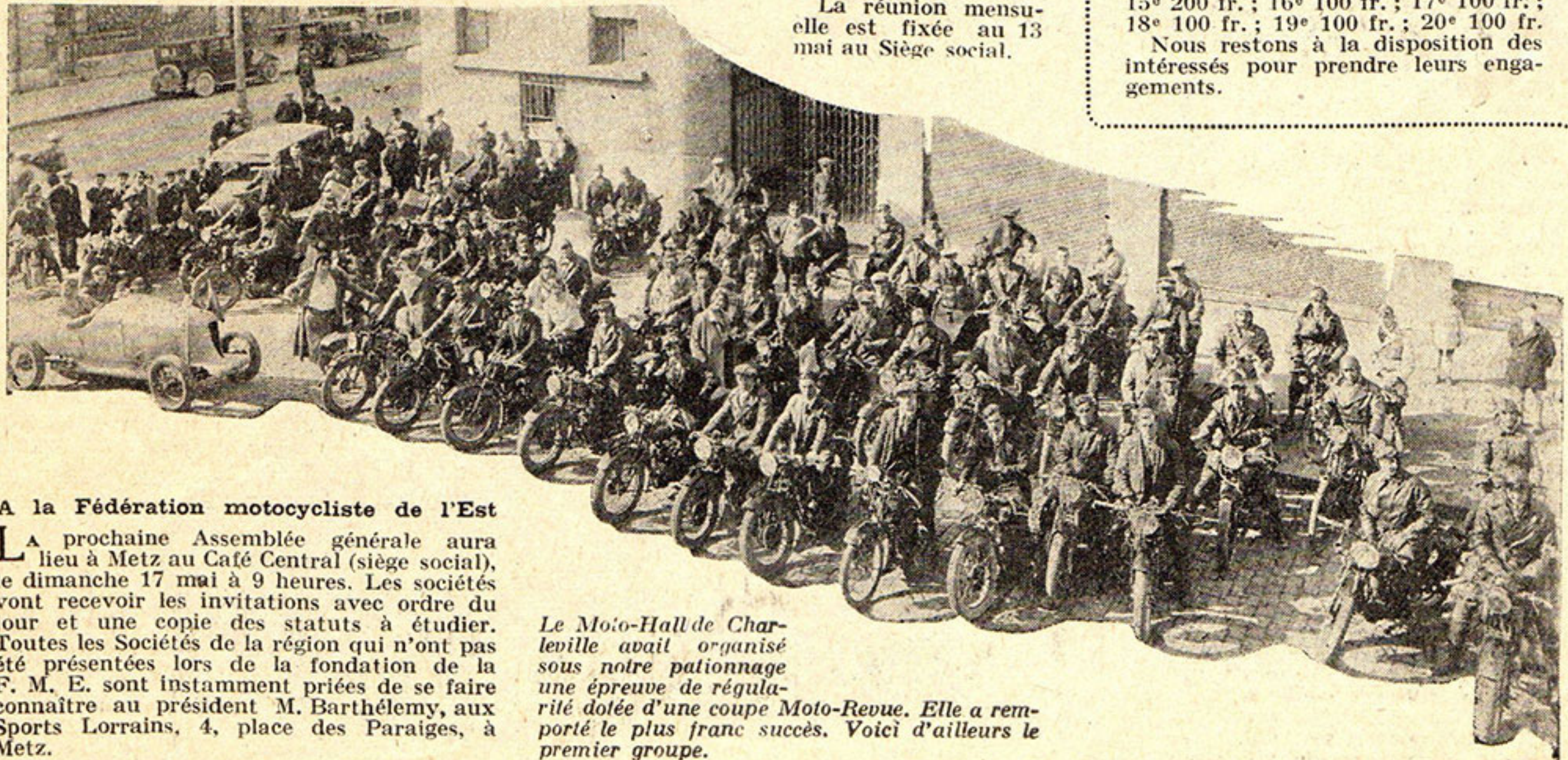
#### Au C. M. d'Aubervilliers

**A**u renouvellement du bureau ont été renommés : *Président* : Ribeyre ; *Secrétaire* : Allouis ; *Trésorier* : Noize Marcel ; *Assesseurs* : Pichardie et Dechelles.

Le club dont la vitalité est de plus en plus prospère, propose d'organiser les sorties suivantes, où les motocyclistes de la région seront bienvenus :

Fêtes de la Pentecôte 23, 24, 25 : Paris-Le Havre-Dieppe-Paris. Dimanche 31 mai Montargis.

Les départs ont lieu le dimanche matin à 9 heures et à 13 h. 30, au siège social,



#### A la Fédération motocycliste de l'Est

**L**A prochaine Assemblée générale aura lieu à Metz au Café Central (siège social), le dimanche 17 mai à 9 heures. Les sociétés vont recevoir les invitations avec ordre du jour et une copie des statuts à étudier. Toutes les Sociétés de la région qui n'ont pas été présentées lors de la fondation de la F. M. E. sont instamment priées de se faire connaître au président M. Barthélemy, aux Sports Lorrains, 4, place des Paraiges, à Metz.



#### Armistice à Rabat

**L**ES motocyclistes R'batis commencent à s'apaiser, et l'unité est presque refaite. On espère voir prochainement M. Gauthier reprendre la présidence du Moto-Club de Rabat. Pour ne pas être en reste, il est fort probable que M. Léveillé reprendra celle des « Lévrier ».

#### A Kenitra

**L**E Moto Club du Gharb change de nom. Après une assemblée générale, il a été décidé que ce club deviendrait une section de l'Automobile Club Marocain. Il a été décidé que les membres du M. C. G. seraient admis à l'A. C. M. de plein droit.

## Nouveaux Clubs

#### Amicale Motocycliste Raphaëloise

**L**A semaine dernière au Café du Midi, se sont réunis tous les adeptes de la moto pour la création de l'A. M. R. Leur bureau a été ainsi composé :

*Présidents d'honneur* : M. et Mme Levesey ; *Vice-Président d'honneur* : M. E. de Rohan-Chabot ; *Président actif* : Harry Gaudy ; *Vice-président* : Emile Rauzé ; *Trésorier* : Edouard Gaudy ; *Secrétaire* : Noel Robuski ; *Secrétaire-adjoint* : Farinone ; *Commission sportive* : Gérome et Giordano.

#### Le M. C. du Bas Vivarais

**L**E Moto-Club du bas Vivarais, qui a été fondé dernièrement à Vals-les-Bains, semble devoir développer une activité toute particulière dans cette région, jusqu'ici peu favorisée.

A l'heure actuelle : 120 adhérents seraient régulièrement inscrits et l'affiliation à l'U. M. F. vient d'être demandée.

*Moto Revue* souhaite la prospérité la plus complète à ce nouveau Club.

#### Motocycle Club de la Banlieue parisienne

**C**E club tout nouvellement formé a constitué son bureau comme suit :

*Président* : Paul-Georges Miénee ; *vice-présidents* : Fernand Loup, André Leuglet ; *secrétaire* : Fernand Souillard ; *trésorier* : Pierre Ponsot ; *comptable* : Pascal Tanneur ; *Commission sportive et touristique* : sport, Fernand Hermeline ; *tourisme*, Jouanny Debrieux.

La réunion mensuelle est fixée au 13 mai au Siège social.

## Nous patronnons

#### Circuit Aiglon. 17 mai

**V**OICI une intéressante épreuve de régularité organisée par l'Auto Moto Club des Aiglons, de Laigle.

Ce circuit est ouvert à tous les véhicules. Le kilométrage est de 120 kilomètres environ.

Laigle, Moulins-la-Marche, Sainte-Gauburge, Echauffour, Gacé, Saint-Evroult, Notre-Dame-du-Bois, La Ferté-Fresnel, Laigle, Glos-la-Ferrière, Rugles, Bourth, Chandai, Laigle. — Le départ aura lieu place Boislandry, le passage place Saint-Martin et l'arrivée place de la Halle.

Les moyennes seront : Catégorie A, *Motos et sidecars*. — Jusqu'à 175 cmc, 30 kilomètres ; 250 cmc. : 35 kilomètres ; 350 cmc. : 40 kilomètres ; 500 cmc 45 kilomètres ; 750 cmc : 50 kilomètres ; 1.000 et plus : 55 kilomètres.

Nous rappelons que le challenge offert par *Moto Revue* sera attribué à la 2<sup>e</sup> équipe motocycliste du classement par équipe.

#### La Coupe Soubitez (25 Juillet)

**C**ETTE intéressante épreuve touristique de nuit, est organisée, comme nous l'avons déjà dit, par le Moto Club de Dieppe, avec le concours de l'Auto et de *Moto Revue*.

15.000 francs de prix en espèces ont été généreusement offerts par les Ets. Soubitez Frères, les constructeurs bien connus d'équipements électriques.

Les règlements viennent de paraître et les intéressés pourront les consulter à nos bureaux. Cette épreuve est ouverte à tous les concurrents possesseurs d'une motocyclette et ayant un équipement électrique par dynamo et accumulateurs ou par alternateurs et dont le choix est laissé à l'entière disposition des concurrents.

Le parcours de 200 kilomètres sera divisé en quatre branches, ayant chacune les mêmes points de départ et d'arrivée. Un contrôle secret sera installé sur un de ces parcours.

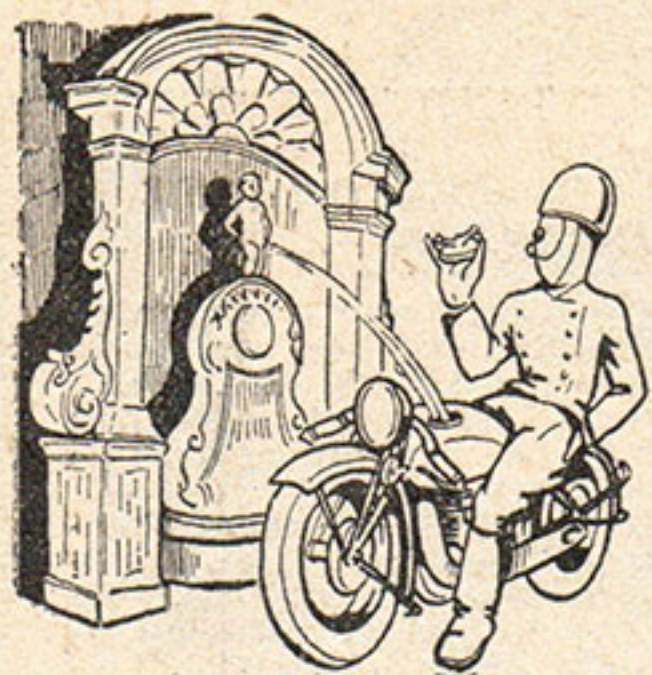
Voici la liste des prix offerts par les Ets. Soubitez Frères :

Au 1<sup>er</sup> 4.000 fr. ; 2<sup>e</sup> 2.000 fr. ; 3<sup>e</sup> 1.500 fr. ; 4<sup>e</sup> 1.200 fr. ; 5<sup>e</sup> 1.000 fr. ; 6<sup>e</sup> 900 fr. ; 7<sup>e</sup> 800 fr. ; 8<sup>e</sup> 700 fr. ; 9<sup>e</sup> 600 fr. ; 10<sup>e</sup> 500 fr. ; 11<sup>e</sup> 400 fr. ; 12<sup>e</sup> 300 fr. ; 13<sup>e</sup> 200 fr. ; 14<sup>e</sup> 200 fr. ; 15<sup>e</sup> 200 fr. ; 16<sup>e</sup> 100 fr. ; 17<sup>e</sup> 100 fr. ; 18<sup>e</sup> 100 fr. ; 19<sup>e</sup> 100 fr. ; 20<sup>e</sup> 100 fr.

Nous restons à la disposition des intéressés pour prendre leurs engagements.

*Le Moio-Hall de Charleville avait organisé sous notre patronnage une épreuve de régularité dotée d'une coupe Moto-Revue. Elle a remporté le plus franc succès. Voici d'ailleurs le premier groupe.*





# La MOTO en BELGIQUE

## Le Grand Prix Maurice Defoin

Le Grand Prix Maurice Defoin, qui peut être considéré comme la course la plus importante du calendrier belge après le Grand Prix de Belgique, s'est malheureusement disputé sous des conditions atmosphériques exécrables. La pluie d'abord, dégénéralant souvent en bourrasques violentes et un accident mortel survenu à la première course des juniors vinrent contrecarrer les efforts des organisateurs.

L'Union Motor de Dinant, qui revenait cette année à son ancien circuit de Falmignoul, avait fourni un très gros effort pour que son classique meeting se disputât avec

tesse parmi les plus fortes qu'il nous ait été donné de recueillir au cours de la saison.

La course des sidecaristes fut cependant décevante. Mariette et Pintos partirent comme des fous et claquèrent irrémédiablement les moteurs de leurs engins. Les autres concurrents abandonnèrent à peu près tous avant la mi-course et la fin se déroula avec quelques cavaliers de second ordre. Le senior Bidoul, de Wavre, bien servi par une Gillet supérieurement au point, réalisa cependant une moyenne appréciable.

En junior Wauters a fait bonne impression et sera à revoir.

Baudry devait être victime d'un dérapage fantastique, et allait buter contre un arbre. Son passager Goyaux fut blessé à la main dans cette dangereuse aventure. Quant au sidecar, il faudra repasser commande.

La course des juniors fut malheureusement attristée par un pénible accident. Au second tour, le junior Nothomb, de Marbehan (Moto-Club de Luxembourg), fit une chute d'une extrême gravité. Il tomba si malheureusement qu'il se fractura l'os occipital malgré son casque;

Une hémorragie violente s'ensuivit et l'infortuné garçon succomba pendant la nuit sans avoir repris connaissance.

Dès le départ, la course des 500 cmc. seniors s'annonçait prodigieuse. L'empoignade magnifique, que se livraient alors Poncin, Hublet et Noir nous promettant une épreuve palpitante, intéressante au possible. Le carolorégien Hublet passa irrésistiblement; mais il disparut prématurément.

En 350 cmc. Charlier domina de bout en bout et réalisa la moyenne la plus rapide toutes catégories ce qui est une performance de plus à son actif. Regrettons la malchance de Tacheny qui fut contraint de s'arrêter plusieurs fois pour ennuis de magnéto.

Venons-en à la course des 250 cmc où Notet prit bientôt une avance telle que ses aides lui firent signe de ralentir. Il continua confortablement. On lui crut course gagnée, quant au dernier tour, Jockey le passa contre toute attente.

On comprend le désappointement d'être battu de la sorte.

### Juniors

500 cmc, 108 km. : 1. Hordies, en 1 h. 10 m., moy. 92 km. 580 ; 2. Derret, en 1 h. 10' 17", moy. 91 km. 360.

350 cmc, 94 km. 500 : 1. Quick, en 1 h. 6' 39" moy. 90 km. 360 ; 2. Toussaint, en 1 h. 08' 30", moy. 82 km. 800.

250 cmc, 81 km. : 1. Brams (U. M. B.), en 51' 50", moy. 95 km. 220 ; 2. Marcel, en 1 h. 55", moy. 87 km. 748.

### Sidecars

Juniors 600 cmc, soit 81 km. : 1. Wauters, en 1 h. 1' 07" 2/5 (79 km. 590).

Séniors 600 cmc, 94 km. 500 : 1. Bidoul, sur Gillet, en 1 h. 15' 00" 2/5 (75 km. 600).

### Séniors

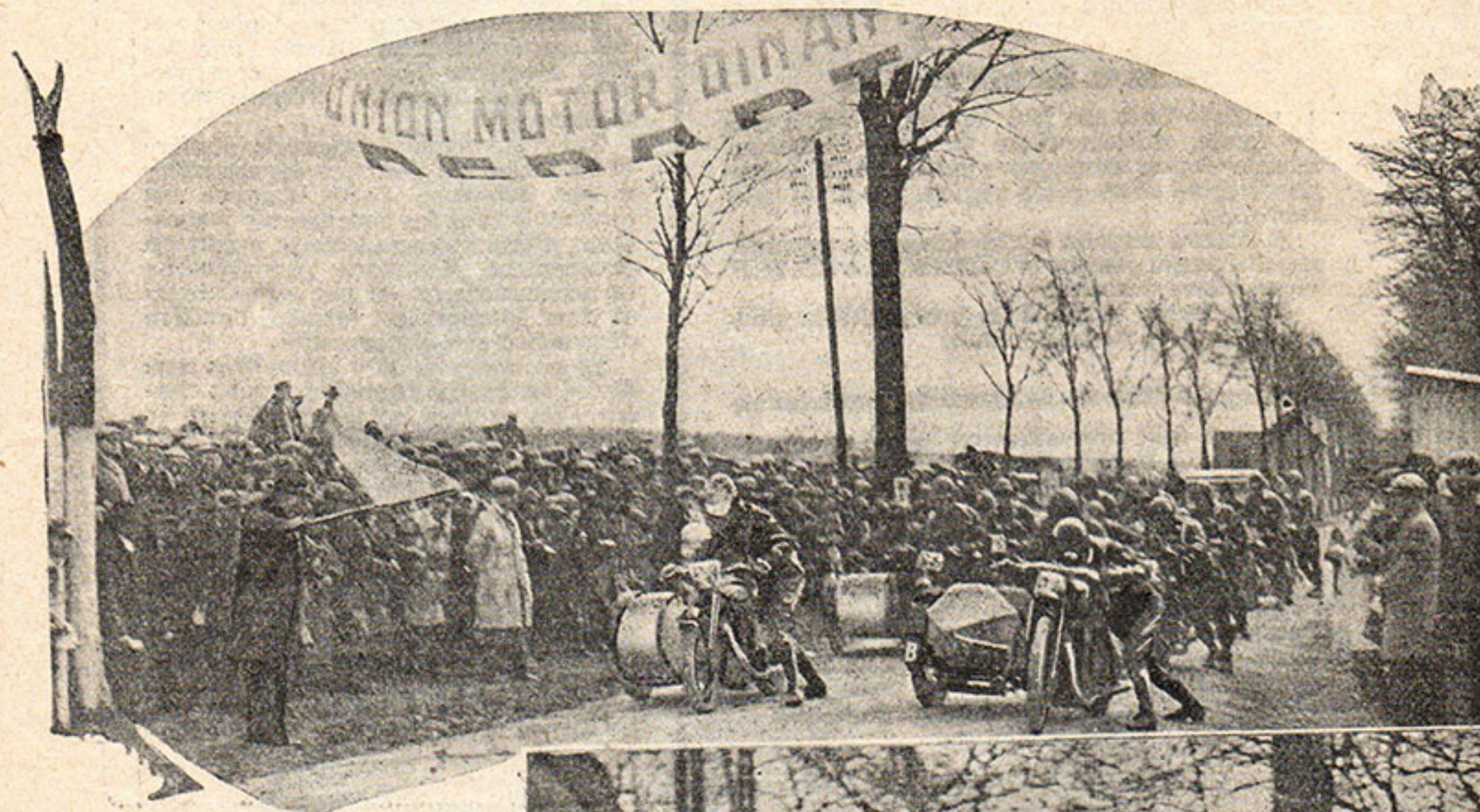
500 cmc., 135 km. : 1. Pianetti, Rudge en 1 h. 25' 51" (94 km. 300) ; 2. Pierre, Rudge en 1 h. 30' 56" (89 km. 900).

350 cmc., 121 km. 500 : 1. Charlier A. J. S., en 1 h. 13' 43" (99 km.), plus grande vitesse de la journée ; 2. Vieyra (Vélocette), en 1 h. 26' 54" 2/5 (84 km.).

250 cmc., 108 km. : 1. Jockey (Excelsior), en 1 h. 17' 32" 4/5 (83 km. 580) ; 2. Notet Léonard, (Lady) en 1 h. 17' 40" 2/5 (83 km. 400)

175 cmc., 94 km. 500 : 1. Dans L. Voby, en 1 h. 23' 38" 3/5 (68 km. 649).

La pluie n'ayant cessé de tomber, les organisateurs, arrêtaient les courses.

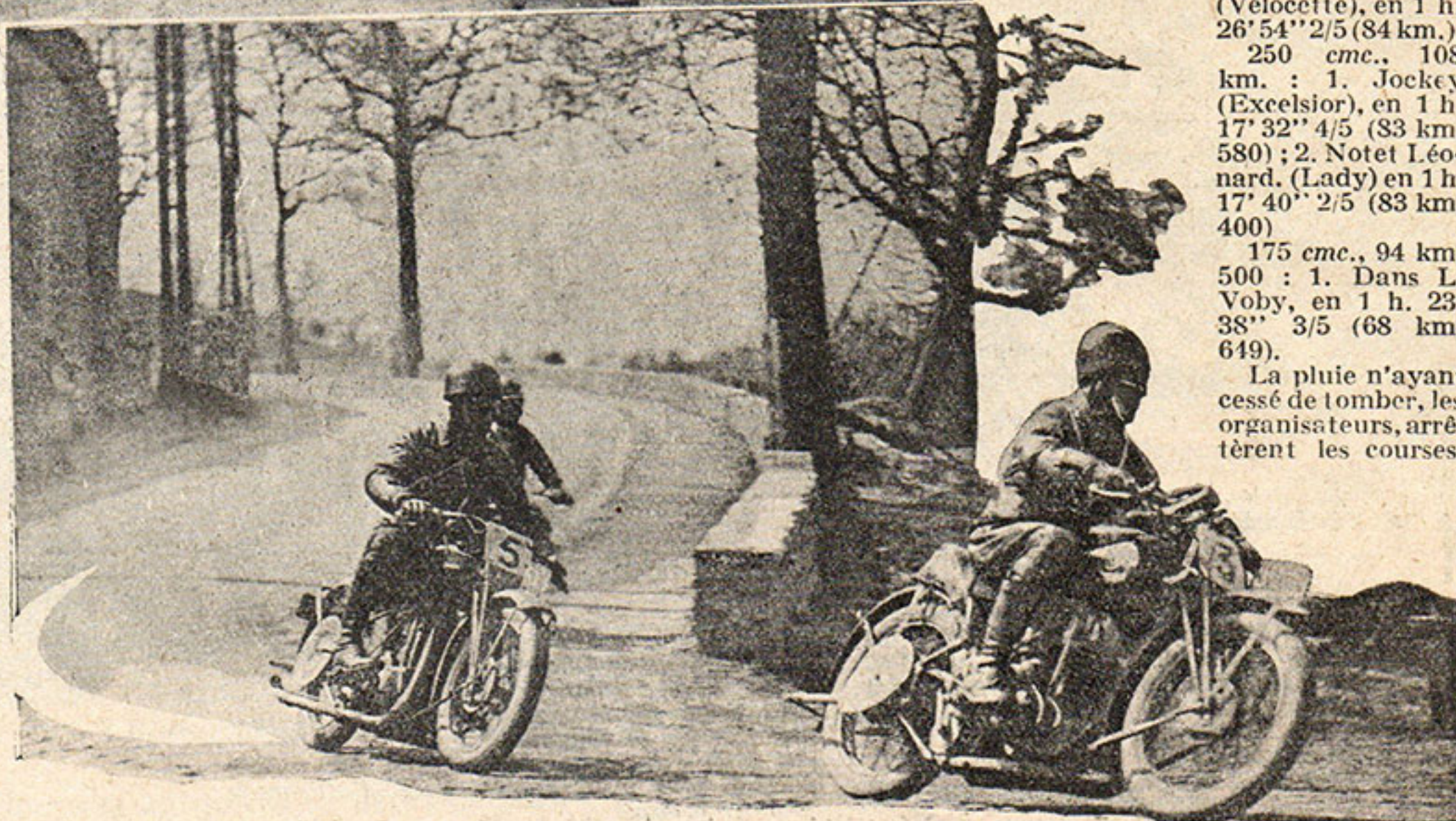


Le Grand Prix Maurice Defoin qui s'est disputé sur le circuit de Falmignoul près de Dinant a remporté un gros succès. En haut le départ des sidecars. En bas un passage des Seniors.

le maximum de régularité. La route avait été clôturée sur plus de 5 kilomètres et le service d'ordre ne comprenait pas moins de 45 gendarmes et autant de commissaires dévoués appartenant aux effectifs de l'U. M. D.

Mais au fait, il faut que je vous donne quelques détails sur ce circuit de Falmignoul.

C'est un endroit rêvé pour servir de théâtre à des courses de vitesse. La longue ligne droite des tribunes constitue un endroit spectaculaire au premier chef. Nous y avons suivi de magnifiques coude à coude et les passages des bolides lancés à fond nous ont laissé des impressions de vi-

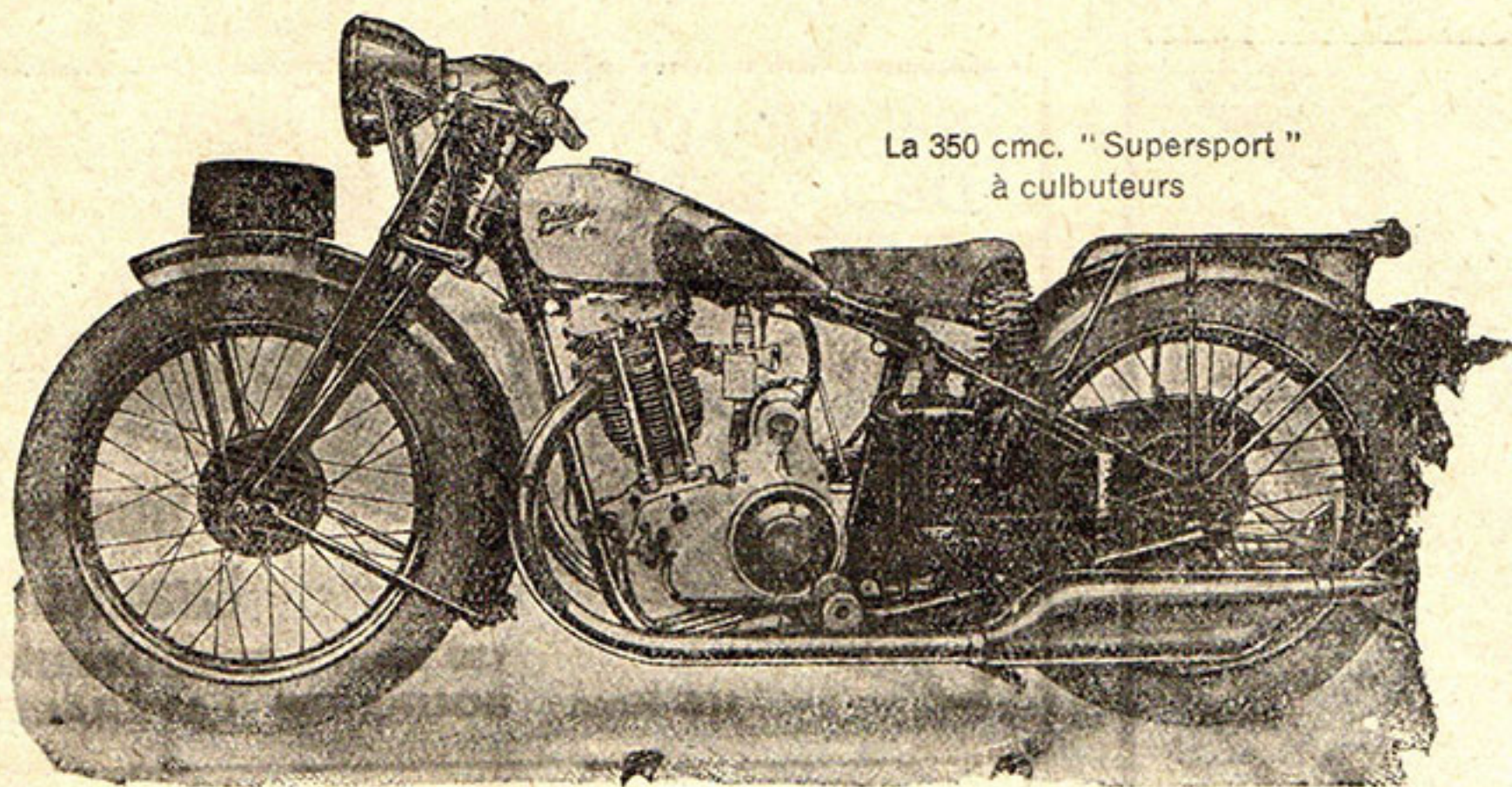




LES

# GILLET-HERSTAL 350 cmc. 4 temps

ont fait leur apparition sur le marché..... elles suivent la trace de leurs glorieuses aînées et débutent par des **VICTOIRES...!**



La 350 cmc. "Supersport" à culbuteurs

• EN VITESSE :  
le Km. lancé à 178 k. 198  
le Mille lancé à 184 k. 600  
(Records du Monde)

EN TOURISME :  
**2 MÉDAILLES D'OR**  
dans  
**Roubaix-Paris-Roubaix**

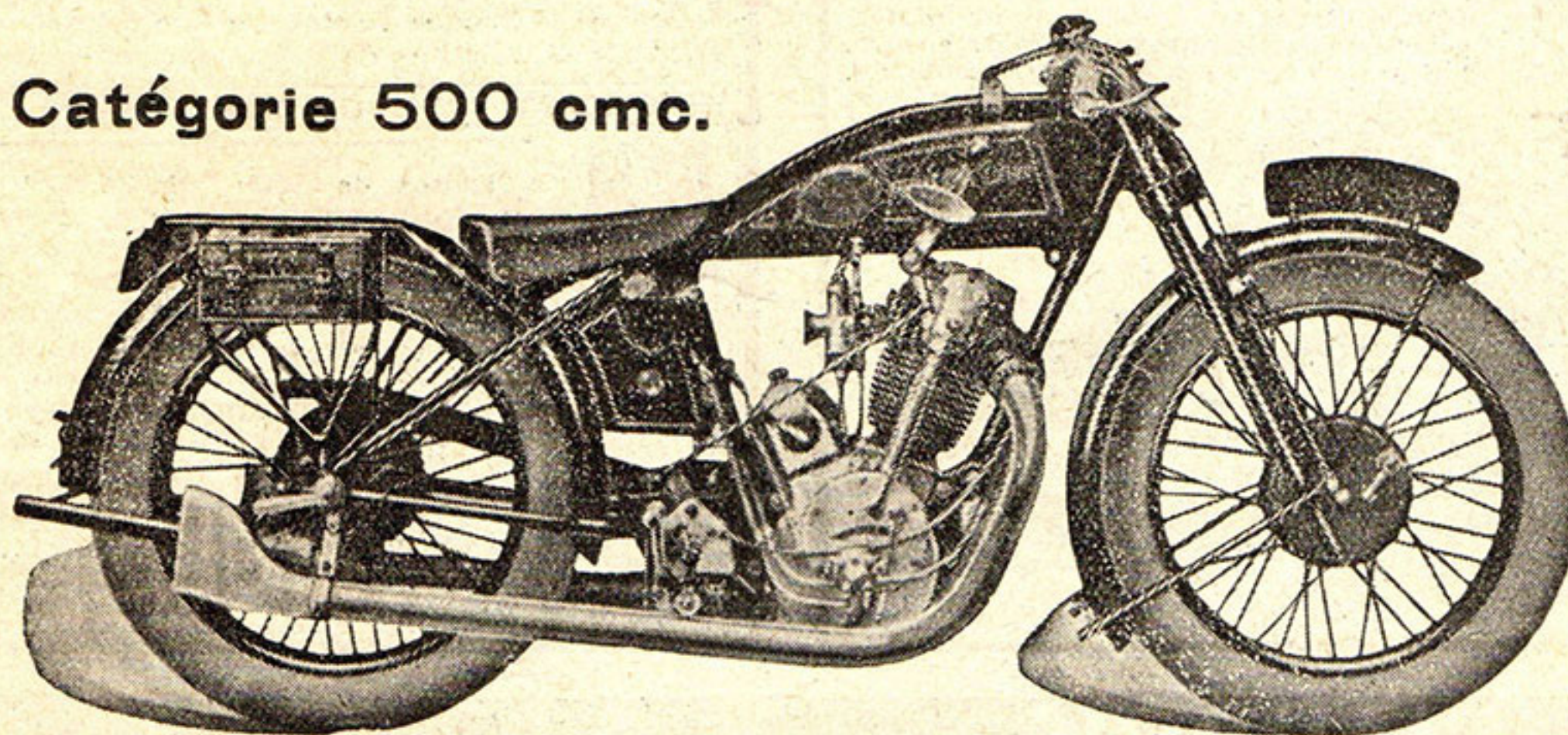
350 cmc. "Luxe"  
Soupapes latérales **4950 fr.**  
Se fait en 400 cmc. **5075 fr.**  
350 cmc. "Supersport"  
à Culbuteurs **5650 fr.**

**GÉCO-HERSTAL** livre 2 Modèles parfaits en **250-350** cmc. 4 Temps à Culbuteurs

Demandez catalogue 1931 et conditions de paiement en 8 mois, 38, rue des Bas-Rogers, PUTEAUX

## CHAMPION DE FRANCE 1930

Catégorie 500 cmc.



**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 sa prestigieuse 1.000 cmc., à arbre à cames en tête. —

CATALOGUE FRANCO  
177, Rue Rambuteau, 177 - MACON (S.-&L.)

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



# ÉQUIPEMENT COMPLET CONFORME AU CODE

COMPRENANT :

**DYNAMO 2 débits**

**SAGA**

71, rue du Moulin-Vert  
PARIS (14<sup>e</sup>)

PHARE BRC CHROME, AVEC AMPÈREMÈTRE, CONJONCTEUR-DISJONCTEUR, COMMUTATEUR ÉTANCHE, BATTERIE HUITRIC, CANALISATIONS FORT ISOLEMENT, COURROÏE GOODRICH, AVERTISSEUR KLAXON, POULIES ET SUPPORTS ARNAUD.

**565** Fr.

VOTRE AGENT VOUS LE POSERA

## LE SILENCIEUX WILMAN

Le plus esthétique, facile à démonter et nettoyer.

Malgré un SILENCE PARFAIT, NE FREINE PAS LE MOTEUR.

Un essai démonstratif au banc est fait à tout acheteur.

27, Av. de la République, COURBEVOIE (Seine) Téléphone : Défense 10-12

**LE SILENCIEUX WILMAN**  
est appliqué par les brigades motocyclistes de  
**POLICE MUNICIPALE DE PARIS**  
et par les meilleurs coureurs gagnants de  
**PLUSIEURS COUPES et MÉDAILLES D'OR.**  
Prix de Vente : 54 fr., 60 fr.,  
70 fr. suivant les dimensions  
Modèle démontable  
à partir de  
78 francs

LA MOTO DE L'ÉLITE SPORTIVE...

**Jonghi**

Vitesses  
Garanties :

130 Kms : CULBUTEURS  
105 Kms : SOUPAPES LATÉRALES

LES CONSTRUCTIONS MÉCANIQUES

**Jonghi**

CHOISY-LE-ROI (Seine)

MOTEURS, MOTOS, BREVETÉS



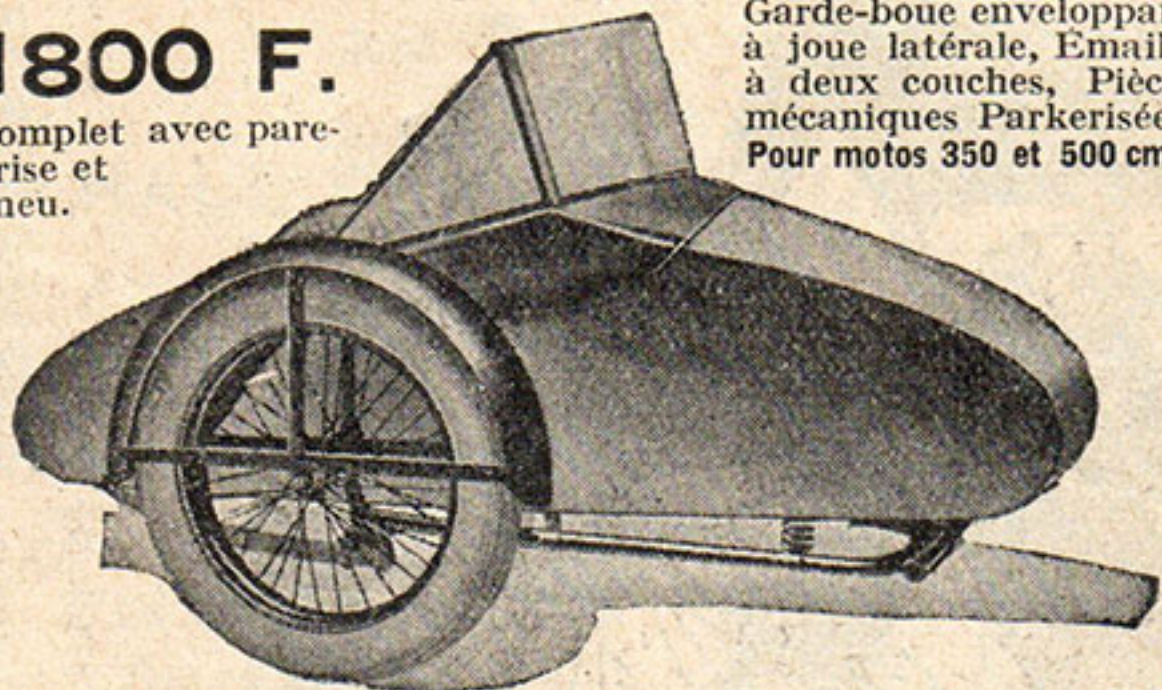
## Le SIDECAR V et W

MODÈLE TOURISME-SPORT

CARROSSERIE spacieuse et confortable, Coussins à ressorts, Pare-brise très efficace à rideaux latéraux, Peinture soignée avec filets, Châssis en tubes d'acier, raccords forgés et brasés, Montage à droite ou à gauche, Suspension par 1/2 cantilever souples à 6 lames, Garde-boue enveloppant à joue latérale, Emaillé à deux couches, Pièces mécaniques Parkerisées. Pour motos 350 et 500 cmc.

**1800 F.**

Complet avec pare-brise et pneu.



## THE MOTORIST

Gal. 77.64 - 41, Avenue des Ternes - PARIS (17<sup>e</sup>)

PROTÉGEZ VOTRE VIE !

avec le Casque Protecteur Motorist Renforcé 2 calottes de liège, tampon métal

QUI NE COÛTE QUE **85** Fr.



**Bottes de Moto "RÉGENT"**  
Fermeture ÉCLAIR, Cuir Extra Talon renforcé, Homme et Dame

**Bottes "WADERS" Cuissardes**  
Se passent sur la Chaussure



!... TOUS CAMPEURS POUR 150 Fr. !...

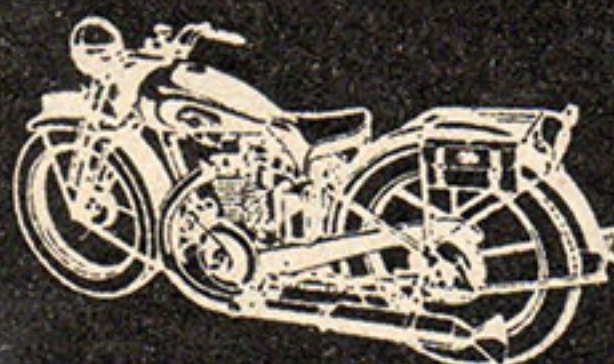


Tentes de camping "MOTORIST" 3 k 1,90 x 1,50 x 1,15 Complète avec mâts, haubans **150** fr.

**BON pour 1 SUROIT** expédié franco avec le catalogue, 120 gravures contre 3 f. en timbres remboursable par un Bon Prime à la commande.

LE SPÉCIALISTE de la

MOTO



**LIAUDOIS**

VEND COMME LES GRANDS MAGASINS

**A CRÉDIT AU MÊME PRIX QU'AU COMPTANT**

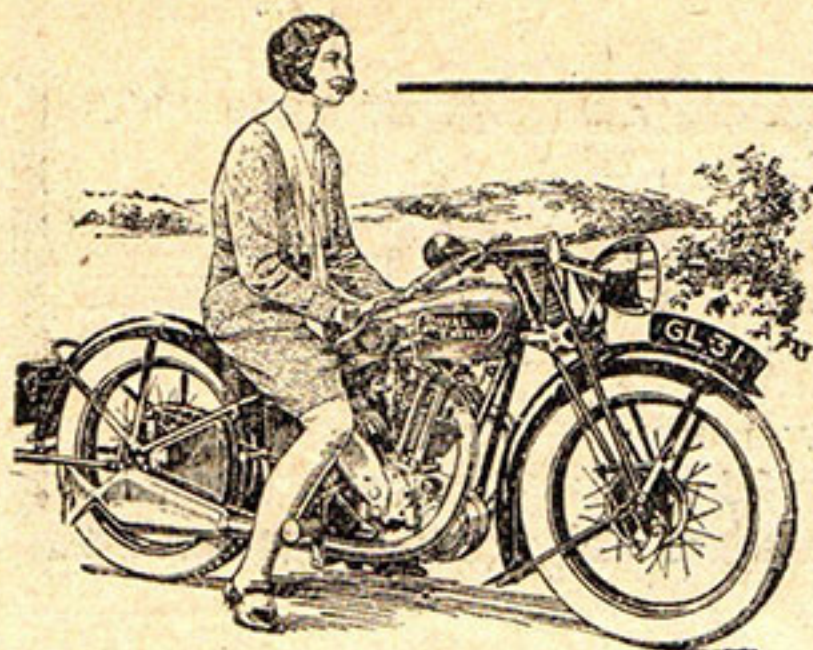
RÉPARATIONS  
STOCK PIÈCES DÉTACHÉES

9, Av. Félix-Faure - PARIS (15<sup>e</sup>)

Tél. : Vaugirard 39-51

**DOLLAR**





# MACHINE ANGLAISE ROYAL ENFIELD

de 1<sup>re</sup> Classe et à titre de  
publicité la moins chère des motos Etrangères

COMPTANT ET CRÉDIT — Catalogue sur demande

**Etablissements Pierre PSALTY**

Téléph. :  
Galvani 55-52

271, Boul. Péreire - PARIS (17<sup>e</sup>)

Métro  
Maillo:

## KOFRI

AMPLIFICATEUR DE  
COURANT D'ALLU-  
MAGE, Breveté en France  
et à l'Étranger.

Avec KOFRI démarrage immédiat du moteur même par temps froid, plus de bougies encrassées, plus de ratées d'allumage, puissance accrue, moins de changements de vitesse, économie d'essence jusqu'à 20 %. Montage simple et rapide. Il faut un KOFRI par bougie.

Prix . . . . . 30 francs

Franco contre versement préalable au C.C.P. 719.85 Paris.

**F. GUEX**, 17, Rue des Petites-Écuries, PARIS (X<sup>e</sup>)

Compteurs



**DECHELETTE**  
CHATILLON-s/s-BAGNEUX  
— (Seine) —

Vélo  
Moto  
Auto

PIÈCES ADAPTABLES AUX MOTEURS

Prix  
français

## JAP

Qualité  
garantie

Cotes normales - Cotes réparations  
— permettant d'utiliser une partie des pièces —

## PERTUISOT

23, rue des Acacias, à Paris

PEUT FOURNIR TOUTES PIÈCES DE MOTOS OU DE  
CYCLECARS, MÊME SPÉCIALES

STOCK DE PIÈCES **STAUB**

Réalésages - Pistons - Arbres - Pignons, etc.

LA VESTE  
ASCOAT

Indispensable

toile extra  
forte  
caoutchoutée



195 fr.

Éts ASCOAT 215, Faubourg Saint-Honoré  
PARIS

DEUX CONCOURS D'INVENTIONS  
Deux Médailles d'Argent

FILTRE ÉPURATEUR D'ESSENCE ET DE PÉTROLE  
Indicateur d'Eau  
pour MOTOCYCLETTES et AUTOMOBILES

**FILTRE "ESSPUR"**  
1, Rue d'Ivry - LYON (Rhône)

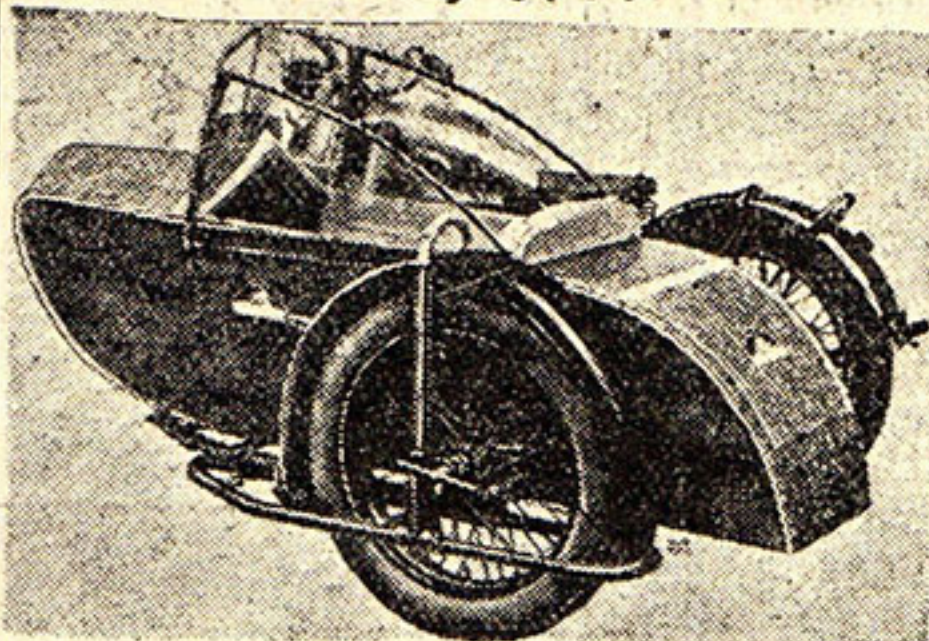
Ni l'eau  
ni les saletés  
contenues  
dans l'essence  
ne traversant  
les feutres  
filtrants  
spéciaux  
seule,  
de l'essence  
débarassée  
de toutes  
ses impuretés  
arrive au  
CARBURATEUR.

De l'eau il doit avoir l'air...  
Fais point triste figure.  
Mets à ton réservoir  
Un de ces filtres "ESSPUR"  
Puis, va-t-en rassuré  
En gardant souvenance  
Que l'eau qui peut rester  
N'a pour toi d'importance

Sidecars **BUFFLIER**

Tél. Moncey 04-74

2, Rue  
Claude-Rampon  
LYON



Agent Général et  
DÉPOT PARIS  
et NORD :  
M. BRISSONNET  
2, Rue Charles  
Renouvier  
PARIS (20<sup>e</sup>)

DÉPOT GENÈVE:  
M. GIROD  
9, Rue Terras-  
sière, GENÈVE

Catalogue contre 1 fr. 50  
gratuit aux Agents

## PRESTER

50, avenue Marceau, Courbevoie

VÉLOMOTEUR 1CV.  
SANS PERMIS

Moteur  
AUBIER  
et  
DUNNE  
catalogue gratis

495 fr.

et 11 versements de 100 fr.  
AU COMPTANT : 1525 fr.



# BUFFLIER

Agence Générale

## FAURNÉ

### V & W

constant de 30 modèles de carrosseries, et dont l'outillage permet, sous 24 h., un montage parfait.

# LES SIDE-CARS

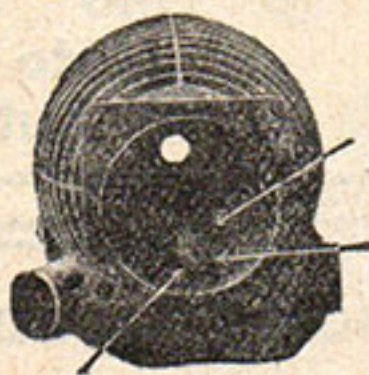
ont confié leur représentation au

## GARAGE RENOUVIER

4, Rue Charles Renouvier — PARIS (20<sup>e</sup>)

La Seule Maison organisée pour avoir un **STOCK**

LES CYLINDRES DE MOTOS RAYÉS sont réparés d'une façon définitive par le **PROCÉDÉ SPÉCIAL BARIMAR** sans changer ni piston, ni segment.



Envoyer le cylindre et le piston aux

**ETABLISSEMENTS BARIMAR**  
3, Rue Foucault, Clichy (Seine)

**L'Antenne**  
JOURNAL FRANÇAIS DE VULGARISATION  
T.S.F.

**Sans-filistes!!**  
lisez

L'Hebdomadaire le plus complet qui s'impose par sa technique, ses programmes complets des RADIO-CONCERTS, ses rubriques variées : disques, films parlants et sonores, jeux, etc...

Paraît tous les Vendredis  
PRIX 1 FR. 25

Un spécimen gratuit sera envoyé à toute personne qui en fera la demande en se référant de **Moto Revue**.

**L'Antenne,**  
53, Rue Réaumur, PARIS 2<sup>e</sup>

## Grande-Armée Motos

AGENCE DES MARQUES

DOLLAR - F.-N.  
GILLET-HERSTAL  
MONET - GOYON  
MOTOBÉCANE  
MOTOCONFORT

Stock complet de pièces détachées  
**MOTEUR JAP - BLACKBURNE**

Pièces pour Boîtes **ALBION - GM**

**PICARD - STAUB - BURMAN**

Pièces pour Carburateurs  
**AMAC - GURTNER**

Chaînes **RENOLD - BRAMPTON**

Huiles **CASTROL - KERVOLINE**

Éclairage Électrique **NOV**

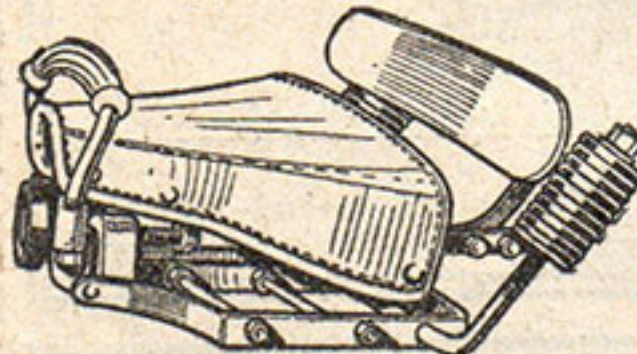
Tous les montages disponibles et toutes les pièces en stock

Pneumatiques **DUNLOP HUTCHINSON - MICHELIN**

**A. PRÉVOST** 26, Av. Grande-Armée PARIS 17<sup>e</sup>  
Métro: Obligado — Tél.: Wag. 54-81



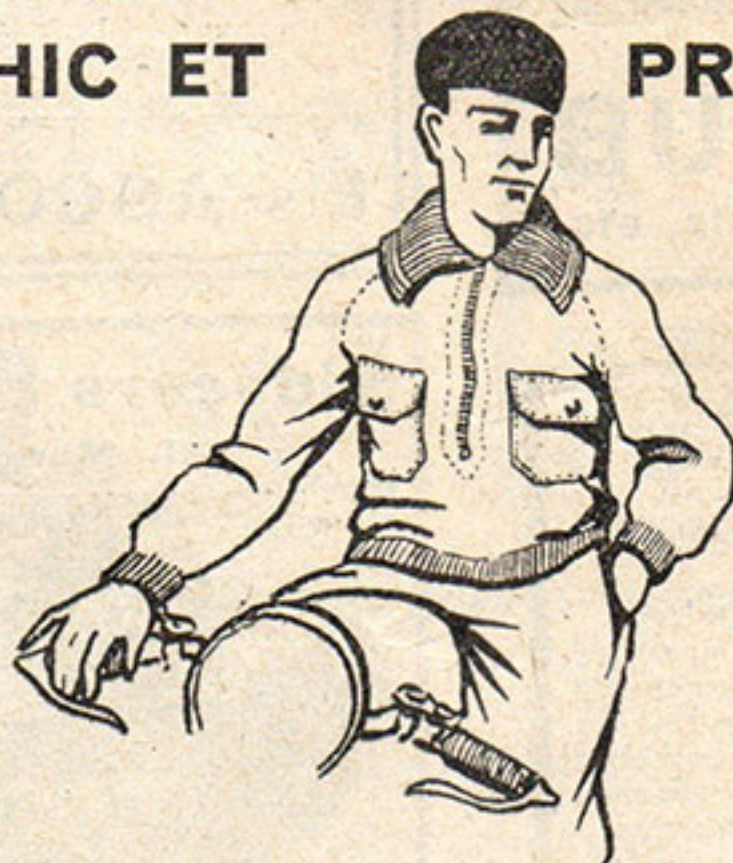
**SELLES et SIÈGES**



Le seul appareil existant permettant le réglage instantané de la suspension par le passager (de 40 à 90 kg.) suivant l'état de la route, sans descendre de machine. Fixité absolue. Se monte en 2 minutes.

Catalogue de nos modèles franco  
**Sièges P.B.** 9, Rue Faie-Félix VINCENNES (Seine).

## CHIC ET PRATIQUE



165 fr.

LE

**BLOUSON IMPÉRIOR** Toile extra forte caoutchoutée ou façon dalm, fermeture éclair

**Éts ASCOAT** 215, Faubourg Saint-Honoré PARIS

## DRESCH-BASTILLE-STATION

vous livrera au mieux de votre intérêt les nouvelles **DRESCH** — Même avec reprise toutes motos **STOCK** Pièces détachées — Tous les Accessoires  
6, Bd Richard-Lenoir, PARIS Métro: Bastille  
Réparations en 24 heures. — OUVERT LE DIMANCHE MATIN

## Motocyclistes...

Un rendez-vous sérieux, chez

### R. MOREAU

ex-metteur au point chez **GNOME et RHONE** (Grande Armée)

14 ans de service à l'Aviation Automobile

### MOTOCYCLETTES

Réparations rapides et garanties

Accessoires aux meilleurs prix

Votre visite s'impose

**27, rue St-Barthélémy**

**MELUN (S.-et-M.)**

R. MOREAU qui opère sans mal pour votre bourse, vous y réserve

— le meilleur accueil. —

## MANTEAUX DE CUIR

### NETTERCUIR

Les seuls garantis sur facture confectionnés avec des peaux

cuir de 1<sup>er</sup> choix et tannés au pur chrome, donc **INUSABLES** et **IMPERMÉABLES**

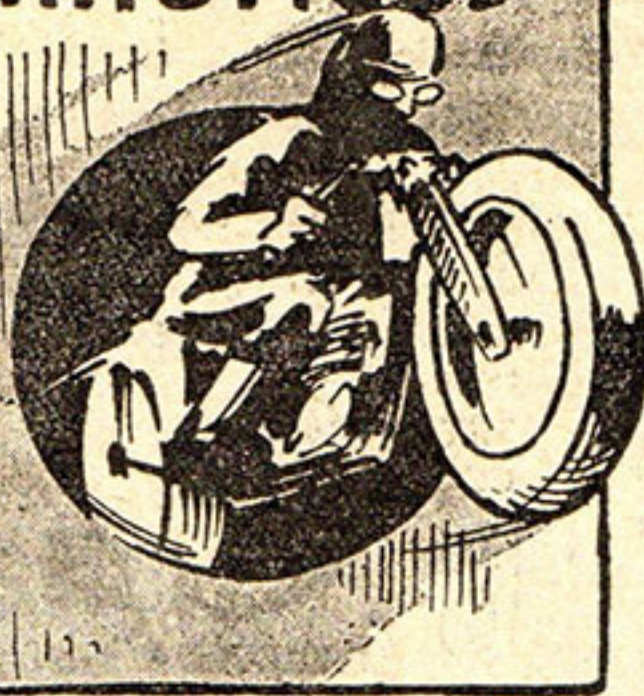
au Prix de 425 fr et 475 fr.

TARIF sur DEMANDE

**Nettercuir** 17, r. de Constantinople PARIS - Labord 26-85



# 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.

**Prix de la ligne de 41 lettres, signes ou espaces..... 10 francs**  
Une bonification de 20 0/0, à prendre en lignes, est accordée à partir de 100 lignes insérées.

## SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

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

### PIÈCES pour MOTOS

**INDIAN**  
— TARIF ILLUSTRÉ —  
**INDIAMOTO**  
1, Rue Faraday, PARIS-17<sup>e</sup>  
Reste ouvert le Dimanche matin

### JEANJEAN MOTOS

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

### Asnières-Motoriste

Agence spéciale de la Moto  
Spécialiste de la **F.N.**

### GILLET-HERSTAL



### GNOME & RHONE SAROLÉA

**CRÉDIT UNIQUE MÊME PRIX qu'au COMPTANT**

**COMPTANT : conditions spéciales**  
60 Motos neuves et d'occasion  
**SES RÉPARATIONS payables en 2 fois après essai**  
**PIÈCES DÉTACHÉES ACHÈTE et ÉCHANGE**

### LATSCHA 16 Rue Auguste Douilly ASNIÈRES

1° Pre les Lecteurs de Moto-Revue de ne pas se méprendre sur son adresse :  
**ITINÉRAIRE LE PLUS COURT**  
DORTE CHAMPERRET, RUE ANATOLE FRANCE AU BOUT, TRAVERSER LE PONT, PRENDRE B.P. 5<sup>e</sup> DENIS à DROITE JUSQU'AU 272  
OUVERT DIMANCHES ET FÊTES JUSQU'À 20<sup>h</sup>  
Tél. Grésillons : 17-93

N'achetez jamais une **F. N.** sans consulter **BRIQUET**  
28, rue Henri-Poincaré, PARIS  
Métro St-Fargeau  
L'Agent qui donne satisfaction

### MOTOS A VENDRE

Achetez une bonne moto d'occasion chez Pierre qui vous présente le choix suivant :

- |   |       |
|---|-------|
| Terrot luxe 350 latérales .....                 | 3.800 |
| Terrot Standard .....                           | 3.600 |
| Terrot Standard nickelé .....                   | 3.700 |
| Terrot Standard .....                           | 3.500 |
| Dollar 500 culbuteurs 1931 .....                | 4.800 |
| Dollar 250 culbuteurs .....                     | 2.200 |
| F. N. latérales 350 .....                       | 3.500 |
| F. N. latérales 350 .....                       | 3.600 |
| F. N. 500 culbutée .....                        | 5.500 |
| Motoconfort bloc -moteur .....                  | 3.600 |
| Peugeot P. 108 .....                            | 2.800 |
| Pierre Compétition 500, Blackburne .....        | 3.900 |
| Mongomery spécial Jap Racing ..                 | 3.500 |
| Rhony's Stainless 350 .....                     | 3.500 |
| B. M. W. culbutée .....                         | 7.000 |
| 500 F. N. side Buffler neuf .....               | 7.000 |
| 500 Rudge Ulster, side Rudge aluminium .....    | 7.500 |
| 500 P. P. Roussey, 2 tbes side Vanod neuf ..... | 5.000 |
| 350 P. 107 side Vannod .....                    | 3.800 |

Toutes ces motos sans exception sont des 1930 ou 1931 équipées électriquement sur pneus impeccables et strictement garanties à l'état de neuf.

**A solder :**  
Jack Sport 250 équipement Lucas, 1.250  
Triumph Ricardo, 4 soupapes, 2 tubes ..... 1.500 || Gillet-Herstal Tour du Monde ... | 2.000 |
| Harley side bi-place ..... | 800 |

Le Garage Renouvier, 2, 4, rue Charles Renouvier, Paris (20<sup>e</sup>). Tél. : Roq. 07-67.  
**Part. vend pour vrai amat. moto abs com. nve belle occ. A.C.E. 4 cyl. 3 vit. magn. Bosch, dyn. Star tout méc. side ch. rech. etc. poign. tourn. px int. vis. t.l.s. Rougier, 7, r. du Contrat Social Asnières (Seine).**

**A.J.S. 350 cmc. soup. lat. email. et nick. rem. à nf parf. é-at de marche px 2.900 fr. S'adr. conc., 120, r. d'Assas, Paris (6<sup>e</sup>).**

**Automoto 250, quatre-temps, écl. élect. tabl. bord à déb. Soir 7 à 8 et dim. mat. Fraysse 7, r. des Gardes, Paris (18<sup>e</sup>).**

**Automoto 175d. t. eq. ph. code, com nve 2.200f. Henriot, 80, r. du Mont-Cenis (18<sup>e</sup>).**

**Jeanjean Motos vend répare échangeles motos de toutes marques, 133, avenue d'Argenteuil, Asnières.**

**Automoto A.L. 11 Gd raid, 500 cmc. état nf. Simon, 8 r. Froment (11<sup>e</sup>), sam dim. mat.**

**Axa 350 b.-mot. arbre à cam, 2 tbes. 3.500. Ecr. p. rend. vs Pèze, 55, r. Lepic (18<sup>e</sup>)**

**B.M.W. cap. grasses 500 cmc. b.-mot. 2 cyl. oppos. cardan, ét. nf, 8.000. M. J. de la Geneste, Gennetines (Allier).**

**Dollar 350, cardan, 4 CV, 3 vit. ét. nf s'adres 36, r. Lacroix, Paris (19<sup>e</sup>).**

**Dollar 175 cmc. culb. 1.300 fr. t-sad, écl. m.v.t.l.j. à p. 18h. Jarry, 8, r. la Concorde-19, Toujours en stock des bonnes occasions révisées chez Jeanjean Motos, 133, av. d'Argenteuil, Asnières.**

**Dollar 500, 1928d.ch. éc. code, t-sad, E.N. c. kl. ent. rev. et.méc. parf. pn. nfs.occ. Px à déb. Talon, 38, r.des Ecoles, Drancy.**

**Dresch neuve sortie août 30, r. 1500 km. éc. élect. 2.500. Emile, 18, p. Bouchardy (11<sup>e</sup>).**

**F. Nistes Briquet a la F.N. d'occas. qu'il vous faut. Venez voir son atelier moderne consultez-le avant tout achat de F.N. nve ou d'oc. c'est votre intérêt, stock complet de pièces détachées, agence directe, 28, r. Henri Poincaré, Paris (20<sup>e</sup>). Métro Saint-Fargeau, Tél. : Ménil. 49-43.**

**F. N. 500 équip. malle AR. Thomasset, 6, r. Frédéric Magisson (15<sup>e</sup>).**

**F.N. 500, 1930, p. roul. 4.000f. H. Patureau, 18, p. Elysée des Beaux-Arts, (18<sup>e</sup>).**

**Joffre essai 100 k. Gillet T.D.M. 350 c. tte équip. prête à pr. la r. Ecr. Michaud, 5, r. Folie-Regnault, Paris (11<sup>e</sup>).**

**Gillet Herstal sport 350 cmc. parf. état ecl. t-sad, 1.900, Plantard, 14, Villa du Trocadéro. Le Perreux (Seine).**

**Briquet est agent direct de la F.N. depuis sept ans, il représente également Motoconfort et Gillet-Herstal 3 marques sérieuses à bloc moteur intégral, Briquet ne promet pas la Lune, mais donne toujours satisfaction. Saint-Fargeau Motos 28, r. H.Poincaré, Paris (20<sup>e</sup>). Métro Saint-Fargeau. Tél. : Ménil. 49-43.**

**Urgent Gnome 500 lat. 1927 ecl. élect. 2.800 écr. Louart, 7, r. Crozatier, Paris (12<sup>e</sup>).**

**Gnome Rhône 500 l. b. é. méc. ecl. Nov t-s. ac. 2.500. Jacob, 21 ter r. Haxo (20<sup>e</sup>).**

**A enlever de suite 500 cmc. Jack Sport mot L.M.P. culb. 2 tbes ecl. élect. av. accus. t-sad, roul. 1.000 km. 3.500 fr. à déb. Barré, 123, av. Foch, Parc-St.-Maur. Tél. : Grav. 09-66.**

**Jeanjean Motos la plus importante agence de la banlieue Ouest, pour la vente et la réparation des motocyclettes, 133, av. d'Argenteuil, Asnières.**

**Magca nve, 350, 2 éch. b.-mot. cardan fin 30, Ethevenet, 7, r. Augustin-Thierry.**

**Magdat Debon 350, lat. parf. ét. t-sad, compt. ecl. élect. px int. Klein, 40, r. Georges Rémond, Gagny (S.-et-O.).**

**Achat ventes Monet 350 Mag 2.300, 250 Mag 1.500, 500 Dresch card. nve 3.995, ét. nf, bloc 2.995, 47, av. de la République, facilités.**

**Vend ou éch. 500 Monet culb. tte équip. ph. code excel. état essai tte dist. c. Morgan sp. b. é. Fauchais, 22, r. de Civry (16<sup>e</sup>).**

**Motobécane 308 cmc. ch.-ch. ecl. élect. parf. ét. 1.950 fr. Ecr. p. red.-v. Sentz, 186, bd. Saint-Denis, Courbevoie.**

**Motobécane 2 CV, 2 vit. parf état, 850f. Démur, 96, r. La Fontaine (16<sup>e</sup>).**

**Motobécane 500 cmc. Blackburne état parf. 5000k. Lecomte, 79, r. Chevallier, Levallois.**

**Motobécane Blackburne 350, eq. comp. ét. nf, 3.200 fr. c.d. emp. Huguais, 196, r. Croix Nivert (15<sup>e</sup>).**

**New Map 250 cmc. Jap lat. ecl. Soubitez klax. compt. 3.500 Garage, 83, r. Alleray (15)**

### COMPTOIR DE LA MOTO

Agence directe des grandes marques **TERROT - DOLLAR - MOTOBÉCANE**  
Grand choix de motos d'occasion révisées, à des prix très avantageux.

**RICORDEAU, 18 Av. de Verdun d'ISSY-LES-MOULINEAUX (Seine)**

### ROCHESTER VéloMOTEUR 100 cmc.

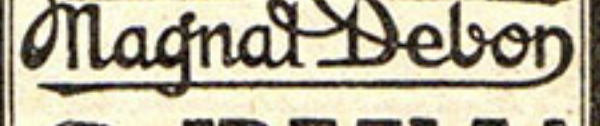
Ses modèles en 175 et 150 cmc toutes pièces détachées  
**Ets R. B., 48, rue G.-H. Marsaud GENNEVILLERS (Seine) - Grésillons 11-16**

## BARRE

123, Avenue Foch, 123  
**SAINT-MAUR (Seine)**  
Téléphone : Gravelle 09-66



## DOLLAR



## GILLET HERSTAL

**Ultima** Agence Gén. pour la Seine

## MOTOBÉCANE ALCYON GNOME ET RHONE

## STYL'SON

**STOCK IMPORTANT DE MOTOS D'OCCASION 2, 3, 4, 5 CV.**

**VENDES AVEC 12 à 18 - MOIS DE CRÉDIT -**

Réparations en tous genres  
**REPRISE EN COMPTE de toutes motos récentes**

### MOTO-AGENCY 24, Bd de Charonne PARIS (20<sup>e</sup>)

Achète, Vend, Répare, Échange  
F.N. Terrot, Peugeot, Motoconfort, Soyar, etc.  
Stocks en neuf e occasion  
École de Motos - Permis gratuit à tout acheteur

## BORGO Les Pistons des RECORDS

1, R. Parmentier, NEUILLY-sur-SEINE  
TOUS MODÈLES - - - - RECTIFICATION CYLINDRES



# PALAIS DE LA MOTOCYCLETTE

LE PLUS GRAND CHOIX DE PARIS — NEUVES — OCCASIONS — ECHANGE  
OUVERT LE DIMANCHE

## CRÉDIT UNIQUE

82, Avenue des Ternes (angle Boulevard Pereire)

# DEPREZ

Visitez son Stand

24, Rue Meslay  
PARIS (3<sup>e</sup>)

(Métro: République) - Tél. Archives 04-28

**SA SUCCURSALE:**  
34, Avenue de la Marne  
— ASNIÈRES —

à la descente du train, près du pont  
(Téléphone: DÉFENSE 07-02)

# FN - TERROT

MONET-GOYON  
MOTOCONFORT  
GNOME & RHONE

ET TOUTES LES MARQUES

## CRÉDIT

COMPTANT REMISE  
**ACHAT - ECHANGE**  
Occasions garanties 6 mois  
Réparations rapides  
Pièces de toutes Marques

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

Ouvert Dim. et Fêtes jusqu'à 20 h.

**USINE MODERNE:**  
187 bis, rue Armand-Silvestre  
(près gare d'Asnières)

F.N. visible à PARIS

## Pas le seul Spécialiste mais...

...dans mon atelier parmi le  
personnel figure :

**BURGOS-LABALME,**  
Recordman de côtes Sidecar.

**R. KREBS,** ex Recordman du monde.  
**HENGER,** Recordman de 100 cmc.

Nous avons mis au point un  
moteur **MAG 500 cmc.** rigou-  
sement de série qui possède les  
records toutes catégories sidecar  
à Argenteuil, 17 Tournants,  
Chanteloup, Château-Thierry  
etc. et en vitesse s'est classé  
4<sup>me</sup> des Grands Prix de France  
1930. (Burgos sur Motosacoche)

Venez voir ce moteur dans les magasins de  
**WILLIAM RODIER**  
26, Rue Ernest-Renan, St-DENIS

## PIECES HARLEY

pour  
Envoi gratuit du Manuel et Catalog.  
des Pièces à des Prix sans concurrence  
Établissements Pierre PSALTY  
271, Boulevard Pereire - PARIS  
Tél. Galvani 55-52 - Mét. Maillot

Norton 500, arb. à cam. exc. ét. ccl. élect.  
nomb. ac. Chevalier, 38, r. Hérold, Nice.  
Peugeot P. 105 luxe 1930, écl. Marchal.  
klax., t.-s., pare-jamb. px à déb. Landon, 8,  
r. de l'Harmonie, Paris (15<sup>e</sup>).

P. 109 cme nve pas 1.200 k. cse départ  
facil. Bougot, 290, bd. de l'Hôtel de Ville,  
Aulnay-sous-Bois.

Peugeot 105 gd luxe 30, éq. urg. écr. :  
Zelenka, 124, r. des Moulins, Fontenay-s.-  
Bois.

Ravat mot. 4 tps culb. force fiscale 2 CV  
tr. b. ét. à vendre 1.800 ferait facilités.  
Schenk, 22, r. St-Amant, Champigny (S.).

R. Gillet 4CV type H. pn 27 x 4, écl. Mar-  
chal Luxe tabl. de bord, t.-s. freins, conj.  
4.000 fr. Ecr. : Delorme, 12, r. Chatelain,  
Paris ou voir Kropp, 69, r. de Choisy, Ivry  
350 Rhony's Stainless tte équip. roul  
700 km. abs. nve Moretto, 37 bd. Latour-  
Maubourg (7<sup>e</sup>).

Rhony's S.T. 35, 1930, 350 parf. état éc.  
élect. sac. t.-s. 3.500 ou éch. c. Morgan  
Gladiator 1930 sups. AR. Jap 500 d. éch.  
écl. agréé dyn. klax. magn. Bosch c.m.  
Jeager t.-s. sp. boîte Sturmey, ay. coûté  
10.400 avec 6.500 sup. malle spé. moto bas  
px. Vis. sam. ou dim. Praz, 209 bd. Davoust  
350 Royal Sport spéc. Bol d'Or, écl. 2  
ph., t.-s., amort. AFA. Vis. l r. de la Ronce,  
Ville-d'Avray (S.-et-O.).

Soyer 350 cmc. s. lat. JAP roulé 4.000 k.  
écl. Maglum nx accés. 3.600. Beaune 4 r.  
Carnot, Levallois.

I Terrot 500 culb. Jap et I Terrot 350  
lat. t. b. ét. px à déb. S'adres., 66, r. Natio-  
nale, Paris (13<sup>e</sup>).

Terrot 500 culb. type compétition 130h.  
px déris. 2.800. Très pres. Lanois, 212, bd  
de Belleville (20<sup>e</sup>).

Terrot 350 cmc. culb. dble échap. écl.  
Marchal exc. ét. vis. Gar. 173, rue Lecourbe

Terrot 500, Jap oct. 1929, écl. élect. c.,  
t.-s., parf. ét. bas px, Guillemain, 6, r. Euler 8<sup>e</sup>

Utilia 350 cmc. culb. juil. 30, écl. élect.  
compt. essai sur tte dist. Blondel, 19 r.  
Rampel, Paris (19<sup>e</sup>).

Moto Victoria 175 cmc. 3 vit. selle et  
t.-s. nfs 2 sac, nvs pn. nefs nomb. acces-  
nfs repose-pieds, wagons, px 1.500 ou  
sans t.-s. 1.350 fr. S'adress. t.l.j., chez Gan-  
guet, 16, r. de Magdebourg, Paris (16<sup>e</sup>).  
entre 5 h. et 8 h.

Royal Sport Jap 350 cmc. 1931 bien  
équip. bas px. Guillemain, 6, rue Euler (8<sup>e</sup>).

Gillet-Herstal, Terrot, F. N., Saroléa  
Soyer, Gnome, B. M. W., Motoconfort.  
Rémy, agence, 21, r. de Tlemcen (20<sup>e</sup>).  
occas. à profiter Vélocette 350, superbe  
4.850 fr. B. M. W. 500 sport, 7.250 fr.  
Terrot 500 Jap latér., équip., 3.250 fr.

Monet-Goyon 350 et 500 Mag, 2 tbes 30  
3.850 et 4.250 fr. Motoconfort 500 Black-  
burne, 30, 2 tbes, éq. 3.850 fr. Stylson  
350 Jap lat., écl., 3.200 fr. Motobécane 350  
bloc 1930, luxe, 2.950. Motobécane 175.  
motos, voitures, ouv. le dim.

Dollar 500 cmc., gd sport, roulé 1.000  
km., à enlever, bas prix pour cause achat  
voit. Turpin, 48, r. Chance-Milly, Clichy.

Dresch 4 CV exc. ét. écl. élect., batt.,  
g.-boue, envelopp. ch. sous carter, pare-  
jambes cuir, protection abs. 3.250 fr. Créd.  
R. Noel, 9, r. Ganneron, Paris (18<sup>e</sup>).

F. N. 500 type 30, Amac dble cuve, écl.  
élect. mont., compt. t.-sad, ét. nf. prix  
5.000 fr. Fattori, 47, r. de Paris, Pte-d.-Lilas

Gnome et Rhône 5 CV avec side tor-  
pillé, en parf. ét. 3.500 fr., le soir à part. de  
7 h. R. Grappin, 3 bis, r. Ary-Sletter, Ar-  
genteuil.

Cause maladie Gnome 500 cmc. culb.,  
ét. nf, équip. compl. Flachault, 9, r. Bel-  
zunce (10<sup>e</sup>)

Jack Sport L.M.P., 3 vit., Nové est.  
as., imp. payés. 2.300 fr. à déb. 6, imp.  
St-François (18<sup>e</sup>).

500 cmc. Monet Goyon mod. 30, équip.  
compl., écl. élect. 4.200 fr. Epicerie Ailain  
25, r. Sébastien-Mercier (15<sup>e</sup>).

Urgent à vendre Motobécane avec side  
Peuple, p.-brise, cof., mot. Blackburne  
500, 5 CV soup. latér., 4 tps, 3 vit., Bur-  
man, pns 27 x 4, écl. élect., phare est t.-sad,  
compt., acces., ét. nf. Etbs R. B., 48, r.  
H. Marsaud, Gennevilliers (Seine).

Motobécane gd luxe, 350 bloc-mot.  
équip. simple, tr. peu roulé, moto 250, 4 tps  
mot. Mag., t.-sad, écl. 2.000 fr., moto-175,  
2 tps, 2 vit., c. neuve. 1.100 fr. Agence des  
gdes marques, 116, bd de Grenelle (15<sup>e</sup>).

Norton 500 cmc., arb. à cames en tête,  
réc., mod. compét. p. foul., acces. 6.500 fr.  
comptant. Brunel, 1, r. Bleue (9<sup>e</sup>).

Rovin J. A. 35 Jap, culb., dble échap.  
m. 30-31, écl. Marchal, code mont., compt.  
tours, sac, t.-sad. 4.500 fr., parf. ét. Cos-  
terg, 1, r. de St-Prix, Montlignon (S.-et-O.).

Saroléa 350 lat., parf. ét., compl. 3.200  
fr. Hamon R., Rosay par Septeuil (S.-et-O.).

Gillet-Herstal, Saroléa, F. N. 350 culb.  
et 500 compét. disp. t. l. mod. Vis. à  
l'Agence officielle, marques Belges. Rémy,  
21, r. de Tlemcen (20<sup>e</sup>), rep. en cpte  
motos, voit., ouvert le dimanche.

Soyer Jap 350 sport, cadre dble ber-  
ceau, écl. élect., t.-sad, parf. ét. Px 3.000 fr.,  
urg., 7, r. de l'Egalité, Bondy.

Crédit ma belle moto Sunbeam 350 cmc.  
ét. abs. impec., compt. 500 fr. plus neuf  
mensual. 150 fr. Ugaf, 143, av. Emile-  
Zola. Ségur 47-48.

Terrot 500 lat., ex. ét., écl., t.-sad, mal,  
3.500 fr. S'adr. ou écr. Haimponte, 16,  
av. Béranger, Bagnolet.

Crédit pour mécan. Monotrace, petit  
remontage. Compt. 350 fr. plus dix mens.  
150 fr. Ugaf, 107, r. Théâtre.

Demandez dès aujourd. les condit. de  
créd. à l'Agence Peugeot, Rhony's, White-  
Star, rep. en compt. 285 bd, St-Denis,  
Courbevoie.

Dollar 500 chaise ACT, équip. compl.  
lux. chromée, klax., p.-bag., t. l. s. 5 h.  
dim. mat. Delayahe, 25, r. du Dragon (6<sup>e</sup>).

D. S. 500 cmc., ét. nf, poign. tour., sac,  
cav., t.-sad. 3.000 fr. Sam. ap.-midi, dim.  
mat. Kolly, 13, ruelle Eglise, Argenteuil.

Douglas 350 cmc., dern. mod., tte équip.  
Enlev. de suite, Habert, 78, av. des Ternes.

Qu'importe que votre choix soit sur une  
Peugeot ou Motobécane, etc., mais ce qu'il  
ne faut pas ignorer, aucun intérêt ni même  
de 1<sup>er</sup> vers. si cela vous dérange. Agence,  
178, route Révolte, ouv. dim., Levallois.

Monet-Goyon 350 cmc., éq., duo Tri-  
lux Marchal, klax., ét. impec. 3.500 fr., rep.  
175 cmc., m. marq. avec soulté. Kannotin,  
23, r. Dur-Bénécz, Fontenay-aux-Roses.

Motobécane 3 CV, 2 t., ét. méc. parf.  
écl. élect., est. Px 1.800 fr. S'adr. 78 bis, av.  
Marinville, St-Maur ou 47, r. Ramponeau,  
Paris.

Motoconfort 4 CV, tte équip., parf. ét.,  
prête à roul. 2.000 fr. Bourdin, 26, r.  
Frémicourt, Paris (15<sup>e</sup>).

Des occasions rares :  
Motosacoche 500, équip. touriste et  
course, 2 cyl., 2 carbur., 2 pist., etc. ess  
135, alcool 150, garantie. 7.500 fr. Gillet-  
Herstal Coupe de France, ét. parf., écl  
Lucas. 6.000 fr. 100 cmc. Recordman du  
Monde à Arpajon, avec 2 mot. et tout ma-  
tériel. Nomb. occ. en mach. courantes.  
William Rodier, 26, r. E.-Renan, St-Denis.

A vendre ou échang. séparém. ou ens.  
2 CV Monet-Goyon dble échap. 600 fr.,  
3 vit., bon ét. et un poste T.S.F. 5 lamp.  
sur cadre t. européens contre 350 cmc.,

## THE MOTORIST

28, Rue des Acacias - PARIS

RECORD ! RECORD !

SERRE TÊTE CUIR Vêtement de CUIR

15 fr. 299 fr.

RECORD !



CUISSARDS et GANTS depuis 25 fr.

BON POUR UN SUIRUIT  
expédié franco contre 8 fr en timbres-poste avec  
le catalogue 1930, 120 gravures, 40 pages.



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



CATALOGUE CONTRE 050 Pub 65

## FIREZONE OIL

LUBRIFIANT INTERNE

MÉLANGÉ A L'ESSENCE  
GRAISSE LA CHAMBRE D'EX-  
PLOSION ET ASSURE LA  
VITALITÉ DU MOTEUR

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

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

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

CONCESSIONNAIRE POUR TOUTE  
LA FRANCE

TH. LEQUIME

7, Rue Labrousse - PARIS-15<sup>e</sup>  
— Tél. : Vaugirard 20-27 —

# ECOLE DE MOTOS

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

## G. AUGOYAT

8, Avenue Dorian - PARIS (12<sup>e</sup>)  
(Face Métro Nation)



GROS  
DÉTAIL  
CHAINES  
**YELLOW**  
STOCK  
O.C.F.  
54 R. LOUIS BLANC  
PARIS X<sup>e</sup>

moderne, donnerai soult au bes, es. à vol  
Marotine, 88, r. Ménilmontant.

**Moto Peugeot 2 CV 1/2** a fait 1.000 km.  
1.000 fr. Michel, 28, r. Lecourbe, Paris (15<sup>e</sup>)

**1930 moto com. nve, occ. garantie.**  
Terrot 3 CV 1.950 fr. Dollar 3 CV 1.900 fr.  
4 CV culb. L.M.C. 2.100 fr. Agence Moto  
Peugeot, crédi., 178, rte Révolte Levallois.

**Terrot 250 lat. 30.** 2.500 fr. Henry, 285,  
bd St-Denis, Courbevoie.

**R. Gillet 750 pn. nfs. bal., ét. abs. nf.**  
2 px. rep. m. fort. 119, r. Flandre (19<sup>e</sup>).

**Saroléa 30, culb. 4 CV, à prof. 3.300 fr.**  
Georges, 89, r. Tocqueville, Paris.

**Besoin argent, vend ma moto Soyer**  
350 cmc. à a. c. t., parf. et méc., ess vol  
S'adr. Meunier, 75 fg Poissonnière, ap-  
midi préférence.

**Triumph 4 CV, parf. ét. 1.000 fr.** Bou-  
vart, 86, av. Félix-Faure, Paris (15<sup>e</sup>).

**Terrot sp. 250 cmc., 2 tps, parf. ét. pn.**  
1/2 bal., abs. nfs, écl. élect., tricorde. Ducel,  
tans. 1.950 fr. Meynieu, 181, r. des Pyr-  
nées (20<sup>e</sup>).

**Dollar 30, culb. écl. Soubitez, klax.,**  
accés., pn. nf. mach. abs. cme nve. 3.600 fr.  
Garreau, 289, r. Vaugirard.

**Gillet-Hrestal 31, 350 cmc., culb., mot**  
incliné dble tbe, écl. Garreau, 289, r. de  
Vaugirard.

#### CYCLECARS ET VOITURETTES

Les voitures d'occasion de Pierre

Tracta 9 CV roadster neuf à  
déclarer..... 25.000

Amilcar cabriolet Duval sur châ-  
sis C. G. S. surbaissé..... 12.000

Amilcar C. G. S. surbaissé impec-  
cable..... 11.000

Amilcar C. G. S. surbaissé culasse  
culbuteurs, voit. magnifique .. 12.000

5 CV Peugeot cabriolet 190 S..... 7.500

5 CV Peugeot cabriolet 190 S..... 6.800

5 CV Peugeot cabriolet 172 M..... 5.000

5 CV Peugeot torpédo 4 places... 3.500

5 CV Peugeot torp. 4 places..... 2.800

5 CV Peugeot bordino sport..... 4.800

G. A.R. Chapuis Dornier, bord.

3 pl. freins AV, confort..... 5.800

Roadster Scap spécial freins AV.. 8.500

Sandford 1100 surb. éclairage, dé-  
marrage..... 15.000

Sandford 1100 surbaissé spéc.... 14.000

Quinze autres occasions en magasin. Le  
Garage Renouvier, 2 et 4, rue Ch. Renou-  
vier, Paris (20<sup>e</sup>). Tél : Roq. 07-67.

**Urgent Amilcar C. G. S. gd sport, 3 pl.,**  
Rigide Base Creuse fr. AV, écl. code, dém.  
ort. de rév. peint. nve im. pay. Juil  
8.300 fr. Jolie voit. b. équip. Ducrey, 7,  
villa Ermitage (20<sup>e</sup>) sam. dim

7 CV Ariès torp. sp. 4 pl. écl. dém. élect.  
6 r. ass. imp. payés 6.500 à déb. s'adres.  
Jouanny, 22, Alex. Dumas, Saint-Ouen,  
sam. apr.-midi ou le soir de 7 à 8 h.

**Bignan sport 7 CV torp. 2.800 fr., 18 bis**  
rue Burger, Amiens.

**A vendre cause dbl. emploi cab. 5 CV**  
Citroen parf. ét. méc. Beauvallet, 44, av.  
de Saint-Ouen, Paris.

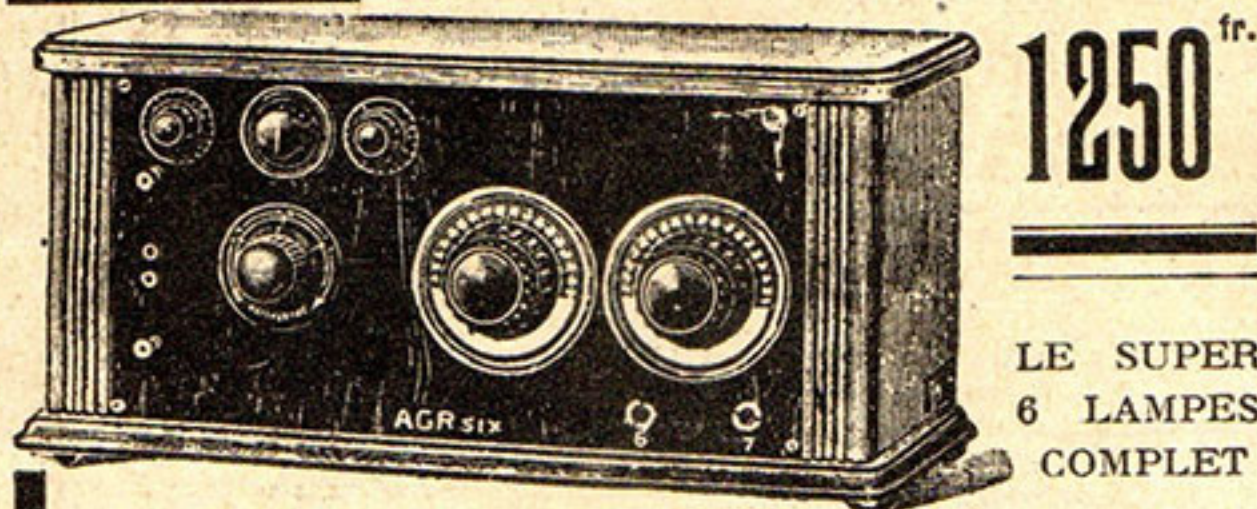
**Part. vend l'une ou l'autre 5 CV Citroen**  
trèfle 7.500 fr. 12.000 km. ou B.-14 C.I.  
9.000 fr. 14.000 km. restées à leur ét. prim.  
Ecr. p. rend.-vs. Lefrançois, 5, r. Ternaux.

**Citroen 5 CV très joli cab. compl. revue.**  
pont AR neuf peint nve 6 roues ass. essui-  
gl. élect. klax. ville et route code bas px.  
Herbin, 129, r. Edouard Vaillant, Levallois-  
Perret (Seine).

7.000 **Darmont** spécial très bien équip.  
ét. parf. Bailly, 26, rue Washington (8<sup>e</sup>).

# 500 Postes de T.S.F.

réservés à des PRIX SPÉCIAUX  
aux lecteurs de "Moto Revue"



1250 fr.

LE SUPER  
6 LAMPES  
COMPLET

AGRsix - 6 lampes - Portée 3.000 km.  
Poste nu, Prix. . . . . 700 fr.

#### DESCRIPTION TECHNIQUE

Poste supermodulateur à 6 lampes, 1  
bigrille. 3 MF. 2 BF à grande amplifi-  
cation. Accord rapide par condensa-  
teurs de précision. Bloc hétérodyne  
couvrant 190 à 3.000 m. permettant  
un accord sur toutes ondes. Coffret  
ébénisterie grand luxe acajou massif.

- 1 Poste AGRsix-Luxe
- 1 Cadre Po-Mo-Go.
- 1 Diffuseur AGRvox.
- 6 Lampes Micro.
- 1 Accu Tudor 4 v.20ah
- 1 Pile 90 v. 1 Notice.

## AGRsix

TOUS LES RADIO-CONCERTS D'EUROPE AVEC L'AGRSIX

Le nouveau poste **AGRsix type L 31**, pourvu des derniers  
perfectionnements, réalise le meilleur montage « changeur  
de fréquence » réunissant : pureté, sélectivité, sensibilité,  
puissance.

L'AGRsix permet sans aucune installation, sans aucun  
brouillage, la réception pure et puissante de toutes les stations  
d'Europe.

Avec l'AGRsix vous recevrez chaque jour, à votre choix :  
**Londres, Vienne, Paris, Berlin, Milan, Budapest, Stuttgart,**  
**Lyon, Toulouse, Hilversum, Varsovie, Langenberg, etc...**  
sans jamais être gêné par un poste indésirable, car la syntonie  
de l'AGRsix est absolue, c'est un des rares récepteurs qui  
permettent la discrimination complète à Paris de Daventry  
et Radio-Paris, Langenberg et P. T. T.

La réglage de l'AGRsix se réduit à la manœuvre de deux  
cadrans gradués. Chaque poste est livré avec un étalonnage  
particulier effectué au laboratoire et évitant toute recherche  
ou tâtonnement.

oooooooooooo

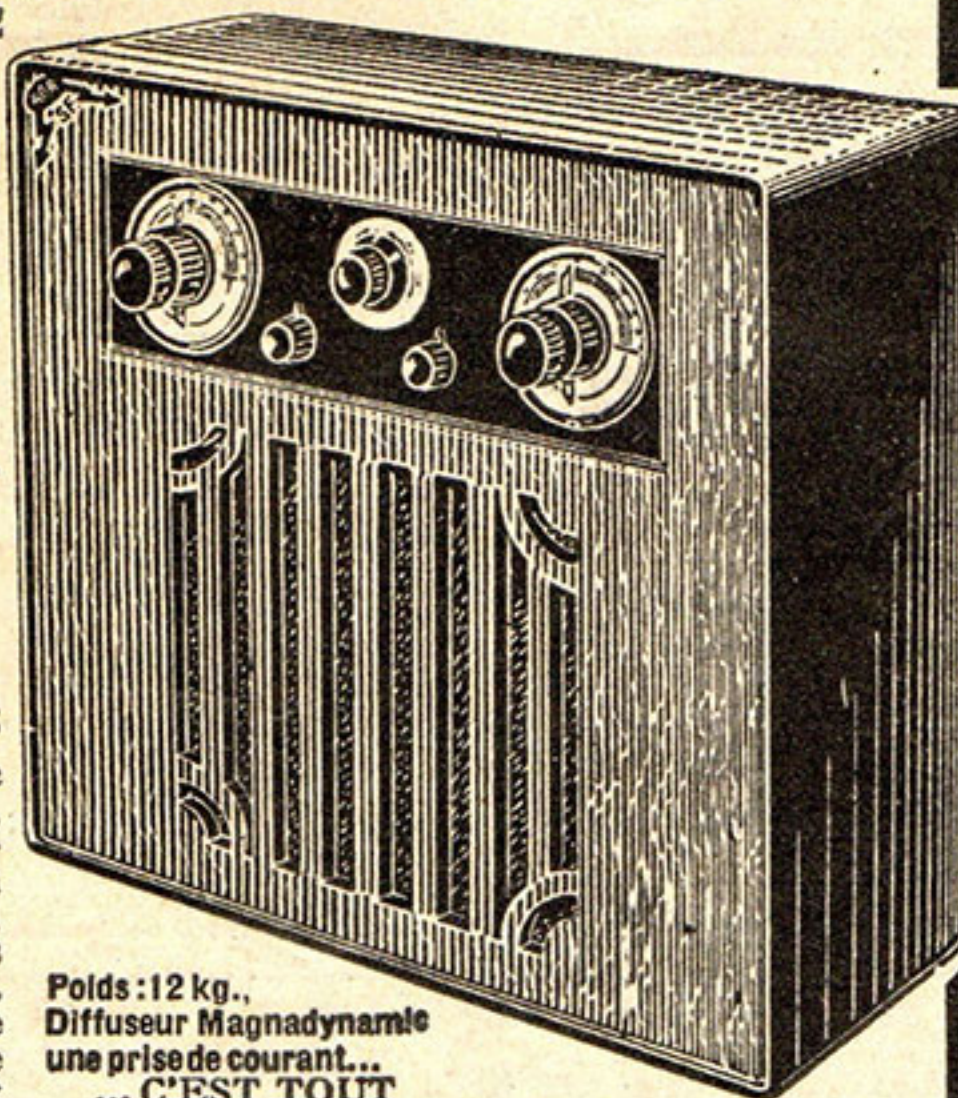
LE POSTE  
DE T. S. F.  
le plus pratique

RADIONIC  
Portable  
SECTEUR

2600 fr.

EN ORDRE  
DE MARCHÉ

Appareil bloc  
à 6 lampes,  
ayant les avan-  
tages et la  
portée de 1  
AGRsix mais  
plus pratique.  
Se présente  
sous la forme  
d'un petit



Poids : 12 kg.,  
Diffuseur Magnadynamie  
une prise de courant...  
... C'EST TOUT

meuble portatif de 42/42/20 cm., contenant toute une ins-  
tallation, cadre et diffuseur « magnadynamie » intérieurs. Alim-  
entation directe sur secteur alternatif supprimant les batteries  
Portée 3.000 km. en fort haut-parleur.

VENTE A CRÉDIT 100 fr. par mois

BON DE COMMANDE A CRÉDIT

Nom et prénoms .....

Adresse.....

commande à l'Appareillage Général Radio-Électrique 1 poste AGR  
six complet comme ci-dessus et garanti un an au prix de 1.500 fr.  
payable 200 fr. à la commande (ci-joint un mandat), le solde en  
13 mensualités de 150 fr. Signature :

Nous reprenons en compte les vieux postes de T.S.F.  
Auditions tous les jours et dtmanches de 10 h. à 19 h.

Appareillage Général Radio-Électrique

Fournisseurs de l'Armée Roumaine et des Principales Firmes de T.S.F.

Services techniques et commerciaux : 34, Av. de Clichy, Paris (18<sup>e</sup>)

D. Morgan spéc. juil. 30 ét. nf 4.000 km  
écl. élect. cap. Breton, 29, quai de Grenelle.  
7.800 fr.

7 CV Fiat torp. 4 pl. parf. état méc. écl.  
dém. élect. 6.000 fr. Fischer, 91, rue Pixé-  
ricourt (20<sup>e</sup>).

Jolie Monotrace pn. conf. tringles écl.  
2 ph. gde multiplication pièces de rech.  
marche parf. 5.000. Philippon, 22, r. de la  
Garenne, Rambouillet.

Monasix malle, 6 r. housses parf. ét. à  
vendre 8.500 fr. Wimmer 175, av. V. Hugo,  
Clamart.

Benjamin torp. 2 pl. écl. dém. mot.  
Ballot 5 CV parf. ét. 2.650 fr. vendue à  
crédit à Belleville Motos, 85, rue Julien-  
Lacroix (20<sup>e</sup>).

Morgan eau coffre spéc. direct. démul.  
équip. 2.800 Thomann, 175, 2 vit. bon ét.  
800. Pierre, 7 bis, rue du Perche.

Morgan Mag t. bon état susp. spéc.  
vol. sup. cap. compt. 2.500. J. Delouvrier,  
40, r. Colbert, Colombes (Seine).

Plusieurs cabriolets Peugeot quadr.  
petites voit. et motos récentes proven. de  
reprises Grandchamp Agce dir. Peugeot, 35  
rue Delescluze. Le Kremlin-Bicêtre,  
Italie : 05-80.

Peugeot C. I. 4 pl. 190 S. ét. méc. imp.  
bonne présent. ess. à vol. ph. code pn. parf.  
état avec outil. compl. Perron. 169 bis, av.  
d'Argenteuil, Asnières.

201 Peugeot demandez un essai à Belle-  
ville Motos reprend en compte motos et  
voiturettes vent à crédit 12, 15, 18 mois la  
5 CV Peugeot à 500 fr. par mois 85, r.  
Julien-Lacroix, Paris (20<sup>e</sup>).

Belle occas. eau dép. Salmson 7 CV A.L.  
3 sp. 3 p. peu roulé tr. b. ét. car. soup. ent.  
nve fr. AV. bien cap. gén. cab. t.l.j. Coque-  
mer, 15, r. des Champs, Asnières.

Salmson sport 7 CV écl. dém. mod AL3  
de confiance par part. 3.800 fr. Samedi ap-  
midi 1 h. à 7 h. 10 r. Danton, Levallois.

C. I. Citroen B. 14, ét. nf, 2 roues rec.  
10.000 fr. Bourrit, 46, Comète, Asnières.

Peugeot 5 CV, cabr. type 190 S., exc. ét.  
Px intér. S'adr. Ormeaux, 140, r. de Paris,  
Colombes.

Voiturette 6 CV, mot. Chap Dorn, tr.  
bon ét. 5.000 fr. Kofman, 3, r. Michel-  
Peter (13<sup>e</sup>).

Très joli cab. Renault, 6 CV, N. N., exc.  
ét., ac., px inter. Lemit 14, r. Beaugrenelle.

L'amateur venu par l'intermédiaire  
de Moto Revue est prié de passer prendre.  
au prix de 7.500 fr. qu'il m'avait fixé pour  
mon spéc. 6 CV surb. ruby-coupe Sandford  
dép. rég. Bureau Tabac, 2, r. Jouffroy  
demander M. Albert.

Benjamin 4 tps, 4 cyl. sport, torp.  
bateau 2-3 pl. carros. alum., b. ét. méc.  
bas prix. Valentin, 17, fg Montmartre,  
Paris (Provence 48-87).

Très joli landaulet Citroen B 2, mot.  
B 12, transf. Crespelle, n° 1, 80 km. à l'h.,  
pont renforcé, méc. nve. 4.000 fr. Ecr. pour  
rend.-vs. Reynal, 134, av. E.-Renan  
Fontenay-sous-Bois (Seine).

Torpédo Citroen B 2, parf. et méc.,  
écl., dém. élect., sup. culasse. Ricardot.  
Ecr. pr r.-vous : Colace, 6, r. Montfaucon,  
Paris. Prix 4.500 fr.

5 Citroen cab. 2 pl. 4.500 fr. 7 Salmson  
torp., 4 pl. 3.500 fr. 6 Renault C I 27,  
5.800 fr. 6 Renault torp., 4 pl. 3.800 fr.  
5 Peugeot fourgon nf 30, 8.200 fr. Doublet,  
128, r. J.-Jaurès, Levallois.

Quadrillette Peugeot, b. ét., 3 pn nfs  
dble emploi. 1.500 fr. Millerieux 17, r de  
l'Abbaye, St-Maur.

Sandford 1.100, 140 km. au chrono.  
écl. élect. et acét., r. de rech. 9.500 fr.  
Doublet, 128, r. J.-Jaurès, Levallois.

Rosengart 29, 3 pl. cond. intér., ét. nf  
éch. ou repr. moto récente 350 ou 500 avec  
soult. Garreau, 289, r. Vaugirard.

#### SIDECARS

Pour votre sécurité : exigez un sidecar  
4 attaches. Le Garage Renouvier, agent  
direct des plus grandes marques de sidecar  
ne vend que des side à 4 attaches, venez voir  
son choix unique de carrosseries sport et  
tourisme au 4, r. Charles Renouvier, Paris  
(20<sup>e</sup>). Tél. : Roq 07-67.

B. S. A. avec side ch.-ch. ét. mar. bas px  
ou éch. A. Staub, 21, r. de l'Usine, Alfort-  
ville (Seine).

A vendre sidecar B. S. A. 3 vit. b. ét.  
vis. sam. et t.l.s. chez M. Goudal, 17 av.  
Léon Gambetta, Grand Montrouge, (Seine)



**L'Agence INDIAN** anciennement  
8, rue Lebon, Paris

informe sa clientèle qu'elle a cédé tout son stock aux

**Etablissements FILLIAT**

**22, Rue Victor-Hugo, LEVALLOIS (Seine)**  
ET L'INVITE A S'Y ADRESSER

Harley Davidson side bi-pl. L.V. parf. ét. méc. écl. Mag. cap. housse. acc. sam. d. 2.000. Albert Manini, 110, r. Lepic (18°).

Harley Davidson side bi-pl. tt élect. t. 26, s'adres. 64 ou le sam. Lamarque, 63, r. de Saintonge (3°).

Harley side 9 CV rév. nomb. acces. px. 2.200 s'adres. Concierge, 155, r. Nationale, Paris (13°).

Superbe affaire Harley 9 CV sidecar L.V. bi-pl. 1928 parf. ét. t-s. cap. pare-br. compt. écl. mag. 4 pn. nfs divers acces. fac. reprise garage part. très intér. px 4.000 fr. S'adres. Concierge, 21, r. de la Mouzaia, Paris (19°).

Indian side Transf. ét. parf. pist. alum. 3.000 Soudant, 4, rue Rochambeau, La Varenne.

Side René Gillet 750 2 pl. mot. rev. ex. ét. bs pr. Faure, 168, bd de la Gares

Sidecar René Gillet bi-pl. pare-brise, cap. très bon état 3.200 t.l.j. sauf le dim. Pencez, 7, av. Carnot, Villeneuve-Saint-Georges

Moto side 2 cyl culb. 4 vit. t. b. ét. méc. 1.500 fr autre side conf. 200 fr. ese dble empl. Raverdy 205, av. J.-Jaurès Aubervilliers.

Vend ou échange side Automoto 500. bloc chaise c. voit. 6-7 HP, b. ét. Grellier St-Aubin-Baubigne (Deux-Sèvres).

Sidecar Gnome et Rhône 500 cmc. 3.500 fr., es. à vol. Lévy, 30, r. J.-d'Arc. St-Mandé.

Harley side 9 CV révisée, ét. nf. 2.500 fr. 28, r. des Bas-Pendants, Champigny (Seine).

Sidecar Motoconfort 4 CV 1/2, ét. nf. 3.200 fr. S'adr. 11, pas. du Moulinet, Paris (13°).

René Gillet 750, side bi-pl., roue sec., parf. ét. 3.500 fr. facil. Muratet, 17, r. Saint-Sabin, Paris (11°).

B. S. A. 5 CV av. side, ét. abs. c. nf. nomb. acces. 2.500 fr. Jourdan, 17, r. Le Bua (20°).

Side à droite pour 4 ou 5 CV carros. luxe, châs. susp. r. à broche, marche-pied, c. nf. 1.300 fr., 178, rte Révolte Levallois.

Harley-Davidson T. 19, side tr. b. ét. équip., écl. Mag. 1.800 fr. Mouazé, 49, r. République, St-Denis.

Harley-Davidson 12 CV, side bi-pl., écl. élect. Delco tr. b. ét. méc. Donoit, 142 av. Batignolles, St-Ouen (p. Pte St-Ouen).

René Gillet 6 CV av. side bi-pl., tte équip., parf. ét., au plus offrant. Bourdin, 26, r. Frémicourt, Paris (15°).

Moto anglaise 5 CV av. sidecar, eme nve, b. px ou éch. cont. 3 à 4 CV. 119, r. Flandre, Paris.

New-Map 750 Mag., Bernardet, bi-pl., cap., écl. Marchal, 3 ph., klax., stop., compt mont., t-sad, roue sec., ét. nf. roul. 2.900 km. coûté 14.900, vend 8.500 fr. Pichot 7, r. Georges-Marie, Issy-les-Moulineaux (Seine).

2.500 de comptant sid 500 cmc. 30, L.M.C. réserv. en selle, équip. luxe mono-pl. à drte, rep. moto 3 CV en compte. 178, rte Révolte, Levallois.

New-Map vendue partic. 500 Jap. lat. sortie 29, b. Surman, pn. 27x4. Side Richard, cap., pare-br., côtés alternovi code cse achat voit., t. l. j. 9 à 12 h. et 4 à 8 dim, mat. seul. 4.800 fr. Chapel, 9, r. Louis-Braille, Paris (12°), métro Bel-Air.

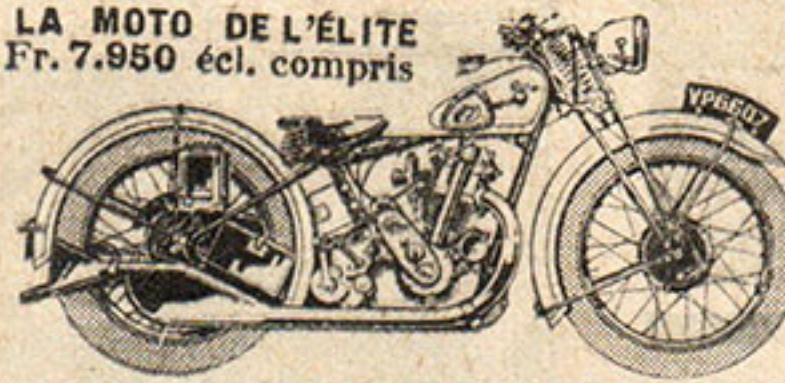
René Gillet dern. mod., side bi-pl., pas moit. prix achat, créd. au bes. et repr. moto solo. George, 89, r. Toqueville, Paris

Terrot 500 cmc., Jap. culb. avec sidec., abs. nf, écl. élect., klax. Garreau, 289, r. Vaugirard.

**CALTHORPE**

4 VIT. 1931

LA MOTO DE L'ÉLITE  
Fr. 7.950 écl. compris



Etablissements  
**"MOTO-SPORT"**

119, Fg St-Martin  
Nord 81-07

AGENTS : Peugeot,  
Triumph, Aleyon,  
Soyer, Terrot, Mo-  
to-Confort, Dollar.

CONDITIONS DE CRÉDIT  
INCONNUES  
ACHAT -- REPRISES



**LE CASQUE MÉTALLIQUE**

**"GÉNO"**

En Métal extra léger, alliage spécial à haute résistance est le

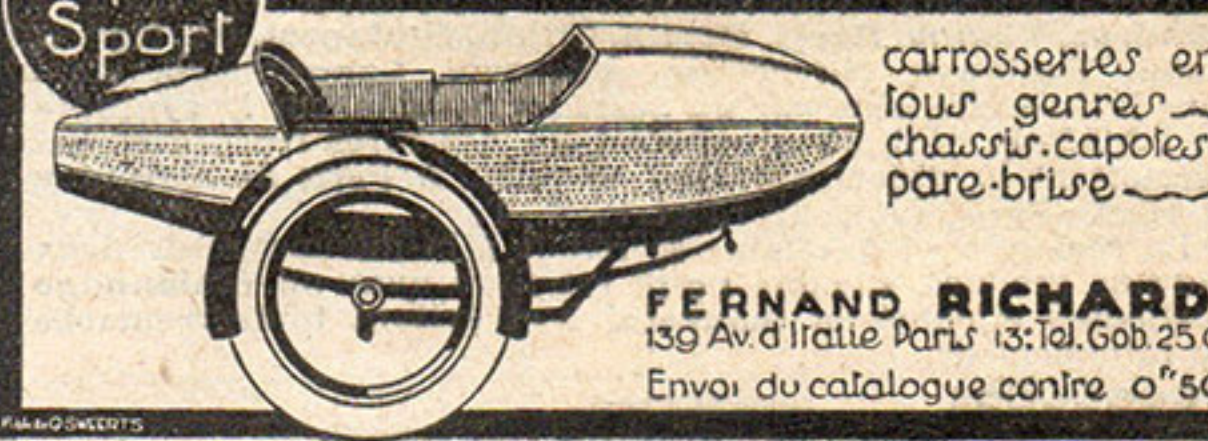
Bouclier imperforable au choc

Prix imposé **120 F.** EN VENTE PARTOUT

Notices et Gros **Éts GUENEAU**

6, Rue du Fg. St-Honoré - PARIS

**Le Super Sport SIDE-CAR**



carrosseries en  
lour genres  
chassis capotes  
pare-brise

**FERNAND RICHARD**  
139 Av. d'Italie Paris 13: Tél. Gob. 25 00  
Envoi du catalogue contre 0°50

**PIECES DETACHEES POUR TOUS MODELES HARLEY-DAVIDSON**

NOMBREUSES OCCASIONS EN STOCK

**HARLEY-DAVIDSON Repairs** - 32-34, Rue Pierret, NEUILLY-s-SEINE - Tél.: Maillot 05-21 et 14-31

**= VINCENNES-MOTO =**

**LÉON CABET**

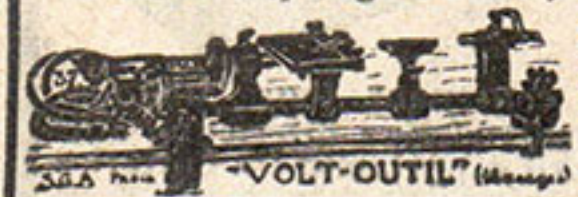
43, Avenue de Paris, VINCENNES (Seine)

Tel.: DAUMESNIL 05-98

Vente - Achat - Échange  
Réparations - Mise au Point  
Pièces détachées, Accessoires  
PERMIS GRATUIT A TOUT ACHETEUR

**OCCASIONS**

**S. G. A. Z., Ing. Const., 44, Rue du Louvre - PARIS (1°)**



20 machines-outils en une seule composée de 50 pièces pour scier, percer, meuler, polir, tourner, etc. sans apprentissage, avec 30 centimes courant lumière par heure  
3.000 Références - Notice franco

**LUCAS**

Equipement électrique pour  
motocyclettes par  
**MAGDYNO**  
(magnéto-dynamo)

AGENCE GÉNÉRALE POUR LA  
FRANCE & SERVICE REPARATIONS,

G.S. **ET VELOX** 65, Rue de Paris, Bagnolet

**ECHANGES**

F. N. Briquet échange à des conditions toutes spéciales contre les nouveaux mod. 1931, 28, rue Henri Poincaré Paris (20°).

Ech. Morgan air 1929 bien équip. c. Sima-Violet 1929. Ecr. Patureau, 15, r. Lebrun, Paris.

Ech. merveilleux poste T. S. F. 6, 7 lampes Europe H.P. compl. val 5.000 c. moto ou side 350, 500 récent Ray, 3, r. de l'Est.

Citroen 5 CV torp. 3 pl. conf. p. roul. c. nf. 5.200 fr. av. facil. ou éch. c. side sport 350 cmc. Brediot, 60, r. Haxo (20°) Bot : 38-81.

J'échange ma superbe moto 1.000, 2 cyl. contre maté. nf de T.S.F. Coty, 142 r. de Paris, Villeneuve-Saint-Georges.

Echangerai moto Monet Goyon 2 ch., 2 tps moteur Villiers bon ét. contre équip. chasseur fusil Idéal Verney Caron ou Darne, Carnier et acc. Baudouin à Bellescambre, (Seine-Inférieure).

Vend ou échange Peugeot 750 cmc. avec side t. b. ét. ecl. c. voiture 4 pl. 7 CV. maximum. Péliissier, 24, r. du Marché, Levallois.

Echange 5 CV Citroen 3 pl. cont. moto récente, 178, rte Révolte, Levallois.

Echange Terrot 2 tbes, 31, culb., enfermés, circul. huile Marchal, 4 CV, cont. lat. moins rap. Alain, 154, rte Révolte Paris.

Echange 5 CV Citroen 3 pl. cont. moto solo. Café, 178, rte Révolte Levallois.

**ON DESIRE ACHETER**

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

Achète comptant moto 350 récente ecl. élect. px intér. Lefebvre, 299, av. du Fort, Argenteuil.

F. N. suis acheteur de suite 350 ou 500 surbaissée Briquet, 28, r. Henri Poincaré Paris (20°).

Je cherche 1.000 cmc. Koehler-Escoffier, cond. ét. nf. Louis Gibellino, marché aux Fleurs, Montpellier.

Achat comptant motos et voiturettes moder. au maxim. 21, r. de Tlemcen (20°). Ouv. dim. Tél. Ménilm. 76-39.

Mécanicien désire acheter fonds de moto av. ou sans cycles. Bien situé dans région paris. Faire offre détail. Duhamel Georges, 22, r. Ginioux, Paris (15°).

**DIVERS**

Baisse formidable :

Pneus 27 x 4	120
Chambres 27 x 4	22
Pneus 26 x 3,5	105
Chambres 26 x 3,5	20

**CAPEL**

119, Boul. Magenta, PARIS-8°  
Métro: Gare du Nord et Barbès  
(Ouvert Dimanches et Fêtes toute la journée)

**MANTEAUX DE CUIR**

Modèle RECLAME 320 fr  
Le 3/4, sacrifié à 320 fr  
Article supérieur en mouton chromé 1<sup>er</sup> choix, très solide, forme raglan croisé, col transformable, doublure velours de laine, fermeture "Eclair" à l'intérieur, coupe-vent aux manches, sacrifié 375 fr.

Expéditions en Province - Catalogue franco  
Il est offert gratuitement le produit d'entretien aux Lecteurs de MOTO-REVUE



**TOUT POUR HARLEY**  
Cadres surbaissés av. réservoir, 800 fr.  
RÉVISION SUR DEVIS  
ÉCHANGE MOTEUR 900 à 1.100 fr.  
Roues à galets-cônes  
Éclairage électrique complet 610 fr.  
**CACHEMAILLE**  
13, Rue Guersant, PARIS-17<sup>e</sup>  
Demandez cat. 1931 2<sup>e</sup> édition

Pneus 25 x 3 ..... 90  
Pneus 700 x 80 ..... 95  
Chambres 700 x 80 ..... 18

Toutes dimensions voitures en magasin ou sur demande, rayonnage d'une roue d'Amilcar, Salmson, etc. avec fourniture d'un pneu et d'une chambre neufs de 27 x 4 au prix de 185 fr. Pierre. Le Garage Renouvier, 2, 4 r. Charles Renouvier, Paris (20<sup>e</sup>) Tél. : 07-67.

Manque place cède jolie caisse et chas. side à dr. Bernardet pneu 27 x 4, 1.400 fr. Moto solo D.S. 500 parf. ét. pn. 27 x 4, 2.500 fr. Urgent. S'adres. le soir ou dim. mat. concierge, 7, r. de Phalsbourg (7<sup>e</sup>).

Chânes Brampton, Yellow, Renold, 1, r. des Jardins, Saint-Paul, Paris (4<sup>e</sup>).  
500 cmc. bloc Staub équ. élect. 3.500 side Faurne 650 fr., 15, r. Giroux, Rueil (S.-et-O.).

L'Huile à salade n'est pas faite pour vos moteurs, achetez votre huile chez Pierre qui vend le Ricin 10 fr. le litre l'huile demi-fluide pour 2 tps ou mot. sport 10 fr. le litre, la Castrol C.L. 10 fr. 50 le lit. l'huile spéc. de graissage pour chambre explosion 20 fr. le litre. Garage Renouvier 2 et 4 r. Ch. Renouvier, Paris (20<sup>e</sup>). Tél. : Roq 07-67

Cède 35 au lieu de 50 produit carbosolve décalaminant garant. Poirier Dun-sur-Auron (Cher).

Le seul atelier spécialisé pour la réparation et la révision sérieuse de toutes motos pose d'accessoires, reprises échanges, 7, rue Gravel, Levallois.

Collection Moto Revue alb. sal. 24-30, 80 fr. sem. à 13 h. sam. Ducrey, 7, villa Ermitage (20<sup>e</sup>).

Chez Pierre équip. élect. comprenant tous accessoires 500 fr. les dynamos Ducellier seules avec conjoncteur 250 fr. matériel neuf de premier choix. Le Garage Renouvier, Paris (20<sup>e</sup>). Tél. : Roq. 07-67

Occasion pour motos, phare, t.-sad jantes 28-3 rayons, etc. Roy mécanicien, 49, r. Dareau (14<sup>e</sup>) sam. ap.-midi et dim. exceptés.

Boîtes Campbell 2 et 3 vitesses nves à 350 et 400 fr. pour grosses motos. Garage Renouvier, 2, 4 r. Ch. Renouvier, Paris (20<sup>e</sup>)

Eclairages élect. nfs gar. av. accus, pose imméd. sur tte moto. 550 fr. Etbs Beausoleil, 9, r. St-Sabin (11<sup>e</sup>).

Pare-brise AR Kap p. torp., val. 750 fr. Px 350 fr. Trihan, 8, r. Forge-Royale (11<sup>e</sup>).

Moteurs Villiers 250 cmc., nf... 600  
Mag. 500 cmc., 1/2 culb... 800

Bloc-moteur Train, 175 cmc... 600  
Boîtes Burman et Sturney... 500

Picard 4 vit., neuve... 500  
Toutes pièces moto bas prix Doridant, 12, r. Paris, Romainville.

Lots pneus 26 x 3 x 25 et 5, renforcé, pour base creuse, neufs 100 fr. Garreau 289, r. Vaugirard.

Pneus Motobécane renforcés... 35

**ACHAT - VENTE - ECHANGE**

50 machines en mag. liste 1 fr. silencieux neufs pour motos. 25f  
Carburants nfs doubles manettes 75 fr.  
BEAUSOLEIL, 9, r. Saint-Sabin, PARIS

**ACCU**  
- 26 -  
rue des Graviers  
NEUILLY-sur-SEINE

# Huitric

**SI VOUS AVEZ ... avec votre COURROIE d'éclairage**  
**DE/ ENNUIS.... ESSAYEZ DONC....**  
**LA COURROIE-CHAÎNE CUIR "WHITTLE"**  
à maillons détachables  
**PLUS DE PANNE D'ÉCLAIRAGE**  
**SECURITE ABSOLUE LA NUIT**  
en vente chez tous les AGENTS et GARAGISTES pour tous renseignements  
**ETAB. ROLLET et C<sup>o</sup>**  
représentants exclusifs pour la FRANCE  
64 rue de la folie-méricourt PARIS



*Velocette*  
**OCCASIONS**

250 Tourisme GTP, équipée.	4.500
350 Tourisme KN	4.950
350 Compétition KTT	7.950

Machines vendues avec garantie  
**BOUDENE**  
169, Bd Péreire - PARIS

**LES NOUVELLES GILLET-HERSTAL**  
**-350 culbuteurs-**

**SONT ARRIVÉES CHEZ...**  
**RÉMY** 21, Rue de Tlemcen  
— PARIS (XX<sup>e</sup>) —

où vous trouverez aussi les principales marques, dont: **BMW**

# CAMPHONINE

**LE PLUS PRATIQUE — LE PLUS EFFICACE — LE MOINS COUTEURS DES DÉCALAMINANTS**

Mélangé à l'essence, curatif ou préventif suivant la dose, il **OPÈRE EN SERVICE NORMAL**

La Cartouche : 20 fr. **FRANCO** La Cartouche-Moto : 9 fr.  
**39, rue de Châteaudun, PARIS - Ch/Post. 1338-47**

**RÉPARATIONS à crédit (12 mois)**  
**MOTOS TOUTES MARQUES**  
**POINARD,** 31 bis, Rue de la Gaîté - PARIS (14<sup>e</sup>)  
Danton 66-82

**SAINT-GERVAIS-MOTOS**  
CONCESSIONNAIRE SPÉCIALISTE

# DOLLAR MAJESTIC

7, Rue du Pré-Saint-Gervais (Métro : Place des Fêtes) - Nord 93-46  
63, Rue Oberkampf (Métro : Parmentier) - Roquette 42-59  
OUVERT DIMANCHES et FÊTES LEÇONS GRATUITES à tout ACHETEUR



**J.-M. PERNOT**  
Agent Commercial  
de **GNOME-RHONE**  
26, Rue des Écoles à Sceaux  
SEINE

**PRIME** à tout acheteur d'une GNOME-RHONE, neuve, à l'un des concessionnaires de la marque dans la région parisienne.

25 x 3... 85 fr.; 26 x 3,5... 100  
27 x 4... 110 fr.; Chambres... 20  
700 x 80... 90 fr.; 650 x 65... 70  
Talons 25 x 3,85, 700 x 100, etc... Courroie motobécane, le m. 18,50, 14 %, le m. 14 fr. En 19 %, les 1 m. 70 25 fr. l. r. Jardins-St-Paul, Paris (4<sup>e</sup>).

Plusieurs motos et sidecars récents provenant de reprises à céder dans d'excellentes conditions. Grandchamp, 35, rue Delescluze, Le Kremlin, Bicêtre.

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

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

**MOTOCYCLISTES!**  
Exigez la selle arrière!  
**CAMBRIDGE**

exposition permanente



entrée libre

**F.N.** Agence exclusive  
**BELLEVILLE-MOTOS**  
Motoconfort, Monet-Goyon, Dresch, Stylson  
85, rue Julien-Lacroix - PARIS-20<sup>e</sup>

**BOURG-LA-REINE MOTOS**  
**= DOLLAR =**  
Terrot - Motoconfort  
Gillet-Herstal - Gnome Rhône  
COMPTANT — CRÉDIT  
19, Route d'Orléans, BOURG-LA-REINE.

**HARLEY-DAVIDSON**  
MODÈLES 1931 et d'OCCASION  
8-5-7-11 CV. - Pièces origine - Réparations  
Agence officielle PARIS (12<sup>e</sup>)

**D.S. MALTERRE Frères,** 9 et 13, Rue Biscornet - PARIS-BASTILLE (XII<sup>e</sup>)

100 cmc., homme, dame, 350 cmc. et 500 cmc. - PEUGEOT, 175 cmc., 220 cmc., 250 cmc. et 350 cmc.  
HARLEY-DAVIDSON 750 cmc. et 1200 cmc.  
Accessoires et toutes Pièces détachées pour DS, Harley, Indian, Aubier et Dunne - Expédition à lettre lue.



Adressez-vous

**au SPÉCIALISTE DU PNEU**

**TOUTES** Marques  
Dimensions  
en magasin

Marchandises Garanties  
**TRÈS GROS STOCK**  
DEMANDEZ TARIFS

**DOCKS DU PNEU**  
387, Rue de Vaugirard, PARIS-XV<sup>e</sup>  
Tél. : Vaugirard 41-42

**BMW** 

**OCCASIONS**

750 tourisme R 62 équipée. 9.500  
750 sport R 63 équipée. . . 10.500  
750 tourisme R II équipée 10.500  
Machines vendues avec garanties

**BASTIDE**  
56, Bd de Clichy — PARIS

**AGENTS-GARAGISTES**  
AUTOS et MOTOS  
AUGMENTEZ votre CLIENTÈLE ?  
En faisant vous-même votre  
PUBLICITÉ avec les  
**FÉTICHES NICKELÉS**  
PORTANT votre NOM et ADRESSE  
Modèles Exclusifs  
**LUCIEN DAUNAY**  
**M. LÉON, S<sup>r</sup>**  
14, r. Jean-Macé, Paris-11<sup>e</sup>  
**STOP "LUMILUX"**  
plaques de polices, etc.

**B.J.S. Moteur JAP 350 cc. à 3990 fr.**  
Motos Alcyon, Dollar, Majestic, Dresch à cardan 350 et 500 cmc.  
**BOGEY Jean,** 57, Boulevard de Grenelle, 57  
PARIS (15<sup>e</sup>)

**F. N. istes!** Vous pouvez tous crever . . . !  
tous autant que vous êtes . . . !

. . . . . car vous réparerez en quelques minutes, grâce à notre système déposé permettant la roue à broche par simple transformation de votre moyeu, pour obtenir un démontage en 30 secondes sans outils et le remontage complet en 1 minute (constat d'huissier).

Prix en utilisant vos roulements Timken 100 fr.  
Prix en remplaçant les cônes par des SKF annulaires 150 f.


**Éts H. CONVERT,** 61, Cours Vitton, 61  
—:— LYON —:—

N'attendez pas les beaux jours pour faire vérifier et réparer si besoin votre voiture!!! — N'attendez pas non plus pour commander votre 201.

**M. GRANDCHAMP, PEUGEOT** et Agent direct  
le grand spécialiste de  
est toujours à votre disposition.

**GRANDCHAMP** - 35, rue Delécluze, 35 Tél. : Italie  
KREMLIN-BICÈTRE (Seine) 05-80

**DAUMESNIL-MOTOS**  
E. ROUSSET

 **DOLLAR**  
MOTOCONFORT

ÉCHANGES — RÉPARATIONS  
(Ouvert Dimanches et Fêtes)

**VENTE à CRÉDIT** au même **PRIX** qu'au **COMPTANT**  
264, Avenue Daumesnil, PARIS (12<sup>e</sup>) — Métro : Porte Dorée

**MOTO-HALL**  
78, Av. des Ternes, PARIS  
Galvani 09-45

**Gillet d'Herstal**  
Saroléa - Soyer - Alcyon  
Motobécane - Motoconfort  
TOUS ACCESSOIRES  
Eclairages **NOVI**  
Silencieux **WILMANN**  
Poignées **MAGURA**  
Réparations, Dépannages  
Crédit, Echanges  
**OUVERT LE DIMANCHE**

 **LA 5 CV ROSENGART**  
s'achète ou s'échange à  
**CRÉDIT**  
CONTRE VOTRE MOTO  
chez le concessionnaire  
**B. GODART**  
116, Bd de Grenelle  
PARIS — Ségur : 61-76  
Stock des 1<sup>res</sup> Marques de Motos neuves  
en Magasin — Accueil tout particulier  
aux Lecteurs de **MOTO REVUE**

**MOTO-SPORT**  
119, Faubourg Saint-Martin - Nord 81-07

**TOUTES MARQUES**  
VENTE - ACHAT ÉCHANGE

FINES RÉPARATIONS  
PAR SPÉCIALISTES  
RÉPUTÉS

DEVIS LES PLUS DOUX

## NOS PRIMES

**UNE LANTERNE ARRIÈRE** sera la bienvenue. Pourquoi vous refuser celle que nous offrons à nos abonnés pour 20 francs, c'est une véritable affaire sachant qu'elle vaut réellement 38 francs, pour nos lecteurs non abonnés, nous la laissons à 35 francs (1).

Si votre moteur est calaminé il n'est rien de plus facile que de lui rendre sa nervosité première, en employant la **CAMPHONINE**, que vous vous procurerez aisément dans les bureaux de *Moto Revue*. Sachez que sa valeur est de 20 francs, et que nos abonnés ne paieront la cartouche que 14 francs : on dit que ceux qui n'ont pas eu la chance de souscrire un abonnement paieront 18 fr. (2).

Vous êtes au courant des **HUILES SPÉCIALES FIREZONE**, qui utilisées en les mélangeant dans l'essence, assurent la lubrification complète du moteur. Ces huiles valent 9,50 le bidon, nos abonnés pourront se les procurer pour 5 francs, quant aux lecteurs, cela leur coûtera 7 francs (3).

A la fin d'une longue randonnée la moto et le sidecar sont quelquefois ternis par la poussière de la route. Pour leur rendre leur propreté première, rien ne vaut un **CLINOTO** d'une valeur de 37 francs, nos abonnés pourront se le procurer pour un louis, les lecteurs non abonnés devront ajouter à cette somme quatre pièces de quarante sous pour l'avoir (4).

Au cours de vos randonnées vous pouvez avoir besoin de noter quelques adresses.

Au lieu de crayons dont la mine est toujours cassée que n'avez-vous pas un superbe **STYLO** à pointe or, que *Moto Revue* cède à ses abonnés pour 25 francs, alors que la valeur réelle est supérieure à 50 francs, nos lecteurs non abonnés pourront également en bénéficier contre paiement de la somme de 35 francs (5).

Pensez qu'à *Moto Revue*, si vous avez souscrit un abonnement, vous pourrez vous procurer une très bonne **PIPE** en racine de bruyère, pour 20 francs, alors que la valeur réelle est de 35 francs.

Sur ce prix, on consentira même une réduction de 5 francs à nos lecteurs non abonnés (6).

Votre moteur rend mal. Vous soupçonnez votre bougie, mais comment vous en rendre compte d'une façon vraiment efficace ? Ce n'est pas difficile. Procurez-vous un **SKOPEOGAPHE** qui vaut 18 francs. Nos abonnés ne le paieront que 8 francs et nos lecteurs 12 francs (7).

Si vous avez les mains sales, pensez que le **SAVON SPECIAL** de *Moto Revue* vous les rendra d'une propreté exemplaire. Ce savon, qui vaut 6 francs, sera cédé à nos abonnés à demi-prix et nos lecteurs non abonnés le paieront 5 francs (9).

Nous avons d'excellents **CLASSEURS** conçus spécialement pour la conservation des collections *Moto Revue*. Ces classeurs valent au moins 15 francs mais pour nos abonnés, nous les laissons à 9 francs, alors que nos lecteurs non abonnés, devront déboursier 12 pièces de vingt sous pour l'avoir (10).

Nous avons également d'excellents **STOP RUTILA**, que nous réservons à nos abonnés d'une valeur de 170 fr., nous pourrions les envoyer franco de port et d'emballage, pour la somme de 125 francs, mais le nombre en est limité et nous ne saurions trop leur conseiller de se dépêcher.

**QUEL** est le motocycliste qui n'a pas fait le rêve de rouler longtemps sans connaître la sottise crevaillon qui pendant de longues minutes, vous immobilise sur le bord de la route. Ce rêve devient une réalité avec les **PNEUS IMPERFORABLES**. Ils ont une valeur de 490 francs pièce. Nos lecteurs non abonnés pourront se les procurer pour 440 fr. S'ils prennent les deux, il ne leur en coûtera que 820 francs. Quant à nos abonnés, chaque pneu leur coûtera 380 francs et les deux

710 francs. Vous voulez avoir quelques renseignements concernant les cyclocars ou les petites voitures. Demandez-nous le livre **CYCLOCARS ET VOITURETTES** valant 10 francs. A nos lecteurs nous l'enverrons contre 9 francs, franco de port, et à nos abonnés contre 7 fr. 50, toujours franco de port.

Si par hasard vous devez resserrer un écrou. Que n'avez-vous la **TROUSSE ANTAR** qui vaut 13 francs. Nos abonnés la paieront 7 fr. Nos lecteurs non abonnés 12 fr. (11).

Etre rasé de frais devient une réalité grâce au **RASOIR APOLLO** d'une valeur de 12 francs. Pour nos abonnés, le prix est ramené à 3 francs. Nos lecteurs non abonnés le paieront 5 francs (12).

Un fétiche doit orner votre moto. La main de la femme du prophète, plus connue sous le nom de la **MAIN DE FATHMA**, vous coûtera 6 francs si vous êtes abonnés et 9 fr. dans le cas contraire (13).

Pour avoir un essence toujours pure, ne plus craindre les injecteurs bouchés, ni les tubulures obstruées procurez-vous un **FILTRE ESSUR**. Sa valeur est de 32 francs. Nos abonnés se le procureront à nos bureaux pour 20 francs. Nos lecteurs non abonnés le paieront 28 francs (14).

Ayez toujours un **CORNET AVERTISSEUR LE POUCKET** sur votre machine. Sachez qu'à *Moto Revue* vous pourrez en avoir un d'une valeur de 20 francs pour 12 francs si vous êtes abonnés et 18 francs si vous êtes lecteurs (15).

Pour mettre de l'essence dans le réservoir un bon **ENTONNOIR FILTRANT ENTOMOS**, est nécessaire. Vous pourrez vous en procurer un pour 10 francs si vous êtes abonnés, ou 15 fr. si vous êtes lecteurs au numéro (16).

Pour le transport et l'emballage 2 francs pour les numéros 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 14, 15, 16 ; 1 fr. 50 pour les numéros 5 et 13 ; 1 franc pour le numéro 12.



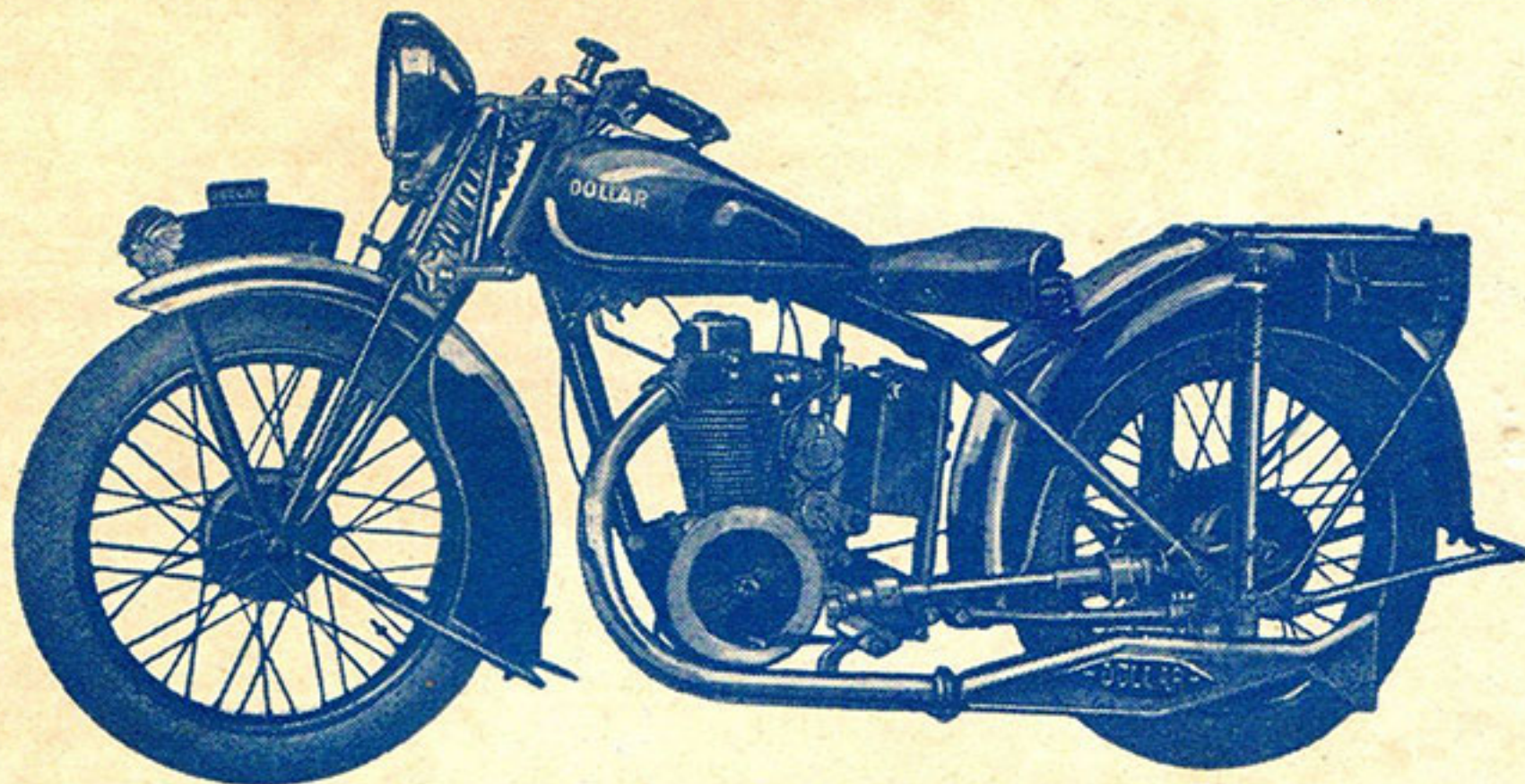
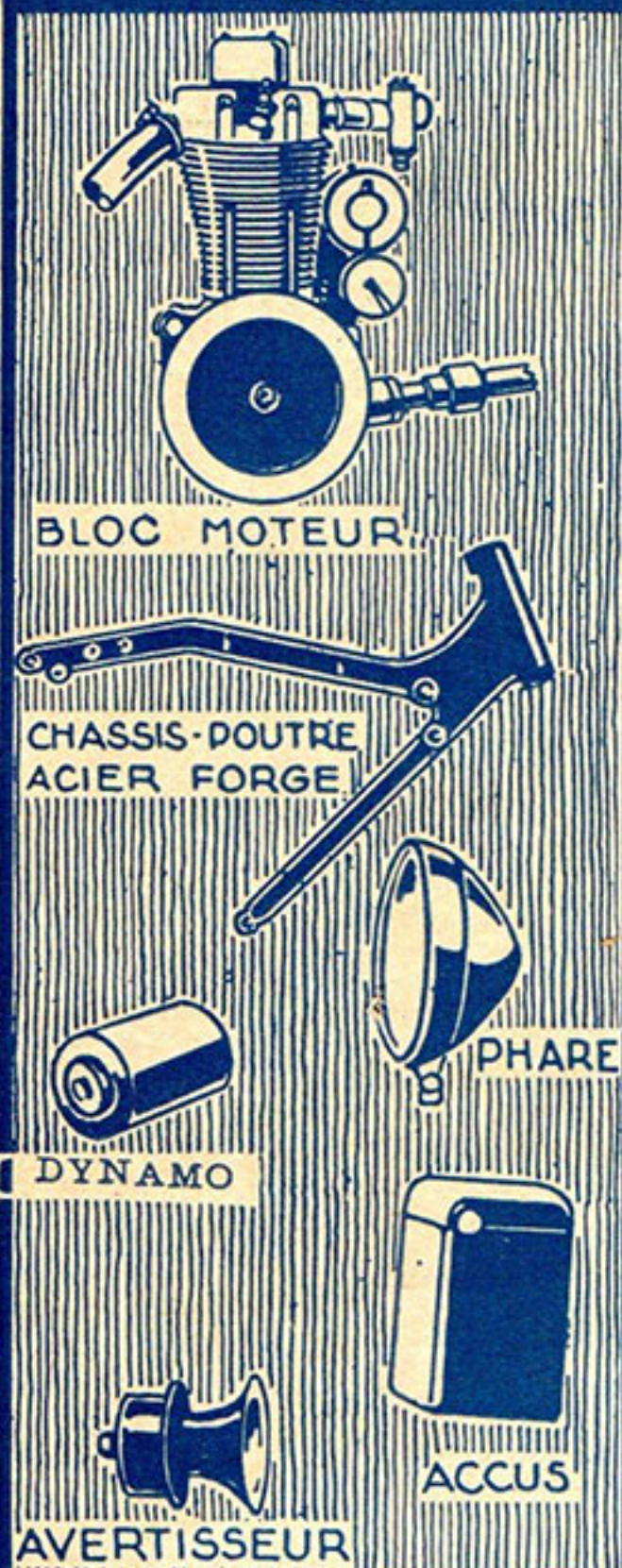
*Pas de Surprise!*



# DOLLAR

**LIVRE AU PRIX DE SON CATALOGUE SES MACHINES TOUTES EQUIPEES**

**3000 Agents**



<b>3cv.</b>	Bloc-Moteur CHAISE, Culbuteurs, Châssis-poutre acier forgé, Éclairage par Alternateur, Phare, etc.	<b>3.995</b> fr.
<b>4cv.</b>	Bloc-Moteur CHAISE, Culbuteurs, Châssis-poutre acier forgé, Équipement électrique: Phare, Dynamo, Accus, Avertisseur, etc.	<b>4.950</b> fr.
<b>5cv.</b>		

Prix . . . . .

Supplément pour suspension arrière 600 francs.

*Avez vous déjà vu ce catalogue ?...*



**12 MOIS DE CRÉDIT**  
— SANS MAJORATION —

*...sinon, remplissez le BON ci-dessous.*

**ÉTABL DOLLAR - 19 P, Quai de la Marne - JOINVILLE (Seine)**

Veillez m'envoyer gratuitement votre Catalogue illustré ainsi que vos Conditions de Vente à crédit.

Veillez également m'indiquer l'adresse de l'Agent "DOLLAR" le plus proche de mon domicile.

M \_\_\_\_\_

Rue \_\_\_\_\_

Ville \_\_\_\_\_ Dépt \_\_\_\_\_





**1<sup>er</sup>**

# **MONET GOYON**



## **COTE DU RECLUS**

(CHAMBÉRY)

Catégorie 175 cmc.	<b>PETITPIERRE</b>	<i>record battu</i>
Catégorie 350 cmc.	<b>DEBAISIEUX</b>	<i>record battu</i>
Catégorie 350 Sidecar	<b>PETITPIERRE</b>	<i>record établi</i>
Catégorie 500 cmc.	<b>DEBAISIEUX</b>	<i>record battu</i>
Catégorie 1000 cmc.	<b>DEBAISIEUX</b>	<i>record général battu</i>
<u>Meilleur Temps de la journée toutes catégories</u>		

Graissage **KERVOLINE**

Catalogue franco sur demande à

**MONET-GOYON**

57 R. du Pavillon, MACON

SUCCURSALE A PARIS :

112, Boulevard de Courcelles



HAVAS