

Mardi départ des Six Jours d'Hiver

LE NUMÉRO

1<sup>fr.</sup> 25

# MOTO REVUE

TOUS LES  
SAMEDIS

MOTOS - SIDECARS  
CYCLECARS  
ET VOITURETTES

18<sup>e</sup> ANNÉE — N° 357

11 Janvier 1930

et

Motocyclisme  
Automobilisme



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

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

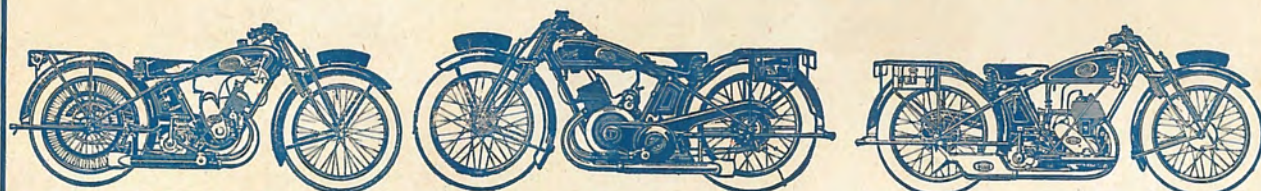
En Silésie polonaise : à travers les marécages de la forêt de Pless, nos motocyclistes de Dabrowa font connaître aux populations les avantages de ce mode économique et moderne de transport.



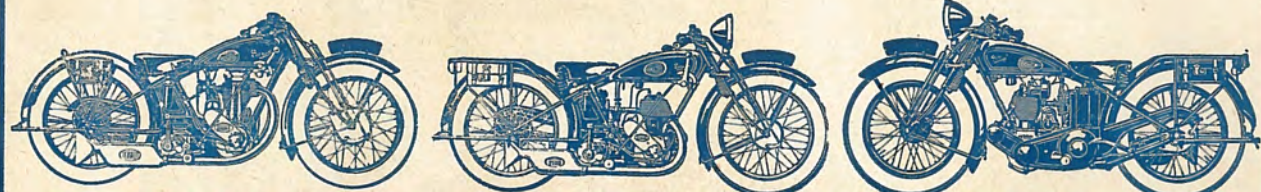


VOUS INVITE A EXAMINER CHEZ SES AGENTS...

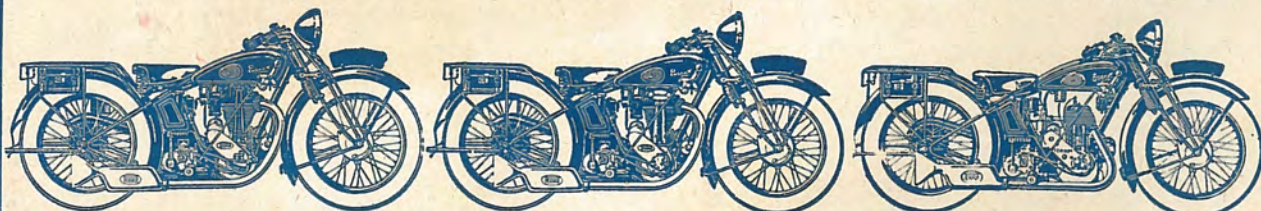
## SES NOUVEAUX MODÈLES 1930



|                                 |                                |                                   |
|---------------------------------|--------------------------------|-----------------------------------|
| <b>2 CV., 175 cmc.</b>          | <b>3 CV., 250 cmc.</b>         | <b>3 CV., 250 cmc.</b>            |
| LPP. - Populaire.. .. 2.350 fr. | FTO. - Tourisme.. .. 3.875 fr. | OTO. - Tourisme-Luxe .. 4.200 fr. |
| LSO. - Sport .. .. 2.950 fr.    | FSO. - Sport .. .. 3.875 fr.   | OSO. - Sport-Luxe .. 4.200 fr.    |



|                                    |                                 |                                   |
|------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------------|
| <b>3 CV., 250 cmc.</b>             | <b>4 CV., 350 cmc.</b>          | <b>4 CV., 350 cmc., Luxe</b>      |
| OSSE. - Supersport .. .. 5.350 fr. | HST. - Standard .. .. 4.375 fr. | HOT-HOS. Tourisme-Sport 4.950 fr. |



|                                    |                           |                                        |
|------------------------------------|---------------------------|----------------------------------------|
| <b>4 CV., 350 cmc.</b>             | <b>4 CV., 350 cmc.</b>    | <b>5 CV., 500 cmc.</b>                 |
| HSSO1. - Supersport.. .. 5.500 fr. | HSSE. - Supersport-Luxe : | NTO-NSO. Tourisme-Sport 5.750 fr.      |
| HSSR. - 2 tubes. 5.850 fr.         | Prix .. .. 6.200 fr.      | NSSO1. - Supersport, 1 écha. 6.800 fr. |
|                                    |                           | NSSO2. - 2 — 7.100 fr.                 |

CATALOGUE - FRANCO - **ÉTABLISSEMENTS TERROT** 2, Rue André-Colomban, 2 — DIJON  
Succursale à PARIS : 30, Avenue de la Grande-Armée. 30



LE PLUS GROS PRODUCTEUR FRANÇAIS DE MOTOCYCLETTES



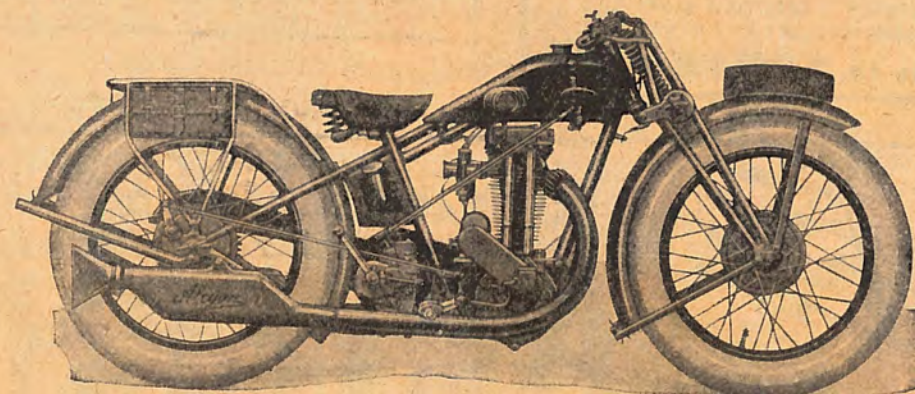
# Alcyon

## CHAMPION DE FRANCE 1929

Catégorie 175 cmc.

Catégorie 350 cmc.

présente sa 350 cmc., "SUPERSPORT"  
Type "CHAMPION DE FRANCE"



MOTEUR à Culbuteurs enfermés et double échappement ;  
CADRE triangulé extra bas ;  
FOURCHE à parallélogrammes et ressort central ;  
BOITE 3 Vitesses avec attaches en dessous ;  
DEUX SILENCIEUX efficaces ;  
DES FREINS puissants.

Si vous voulez une Moto "Sport" vraiment moderne, exigez-là!..

### VENTE A CRÉDIT chez les Agents de la Marque

CATALOGUE «M.R.» SUR DEMANDE à **ALCYON**, à COURBEVOIE (Seine) OU AUX AGENTS DE LA MARQUE

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs



**Sportifs!** le  
**PALAIS**  
DE LA  
**NOUVEAUTÉ**  
24, Rue de Clignancourt, PARIS  
VEND LES  
**MOTOS**  
A CRÉDIT  
AUX MÊMES PRIX  
QU'AU COMPTANT  
(Prix de Catalogue des Constructeurs)  
**SANS INTÉRÊTS**  
**SANS OBLIGATION D'ASSURANCE**

---

LIVRAISON GRATUITE A DOMICILE DANS LES  
LOCALITÉS DESSERVIES PAR LES VOITURES DU  
**PALAIS de la NOUVEAUTÉ**

## AGENTS

ASSUREZ-VOUS L'AGENCE  
DU CARBURATEUR

**GUR/NER**

Toutes les bonnes marques de motocy-  
clettes roulent actuellement équipées avec :

LE CARBURATEUR

**GUR/NER**

LA POMPE A HUILE

**GUR/NER**

LE ROBINET A  
ESSENCE.

**GUR/NER**

Usines et Bureaux : PONTARLIER (Doubs)

Dépôt : 188 bis, boulevard Pereire - PARIS

La **COURSE** est le meilleur critérium  
de la compétence du constructeur  
et de la valeur d'une fabrication

# MONET & GOYON

a remporté de retentissants succès  
au cours de l'année 1929

**GRAND PRIX DE FRANCE** cat<sup>ies</sup> 500-350-250 et 175 cmc.  
(Fait unique dans les Annales Sportives)  
et réalisant le meilleur temps de la journée

**GRAND PRIX SUISSE** toutes catégories.  
totalisant avec une 350 cmc. le meilleur kilométrage de la journée.

**GRAND PRIX D'ALGÉRIE** cat<sup>ie</sup> 350 cmc.

**GRAND PRIX DE POLOGNE** cat<sup>ie</sup> 175 cmc.

**GRAND PRIX DES MOTOCYCLETTES (U.M.F.)** cat<sup>ie</sup> 175 cmc.

**GRAND PRIX DE LYON** cat<sup>ies</sup> 250 et 175 cmc.

**GRAND PRIX DE BORDEAUX** cat<sup>ies</sup> 350 et 175 cmc.  
avec le meilleur temps toutes catégories

**TOUR DE FRANCE (4.500 km.)** cat<sup>ies</sup> 350 et 175 cmc.

**4 RECORDS DU MONDE** en cat<sup>ie</sup> 250 cmc., (dont celui des 24 heures)

Plus de 150 **VICTOIRES** dans toutes les Cylindrées  
aussi bien en vitesse pure, qu'en tourisme et en côte

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

Notice franco sur demande à

**MONET & GOYON** 57, RUE DU PAVILLON - MACON

la  
**Meilleure Fabrication**  
**Magneto France**

**RÉALISE**  
**L'ÉCLAIRAGE PARFAIT DES MOTOS**  
AVEC SES ÉQUIPEMENTS  
**ALTERNO**

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

|                                 | Type T   | Type U   |
|---------------------------------|----------|----------|
| Pour moto à volant extérieur    | 375 Frs. | 325 Frs. |
| Pour moto sans volant extérieur | 440 Frs. | 390 Frs. |

**L'ÉQUIPEMENT COMPLET**

PRÊT A POSER SUR MOTOS DE TOUTES MARQUES ET COMPRENANT:

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

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

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

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs



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

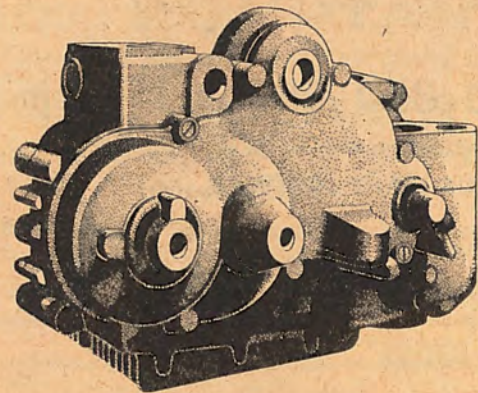
Principes entièrement nouveaux  
"BERCEUSES" CLÉMENT-GLADIATOR

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

**RESULTAT:**  
Confort, Vitesse, Sécurité, Economie

**CLÉMENT GLADIATOR**  
USINES: 76, Grande-Rue, 76  
Le PRÉ-ST-GERVAIS (Seine)

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



les carters en aluminium coquille d'un beau groupe moteur motocyclette, se commandent à la

**FONDERIE PARISIENNE**  
DE CHOISY-LE-ROI (SEINE)

UNE  
**RENÉ GILLET**  
**4 ou 6 cv.**  
- en Solo -  
**6 ou 9 cv.**  
- avec Sidecar -

est la Machine rêvée pour le long  
Tourisme. Vous connaîtrez la per-  
fection, en adoptant le nouveau cadre  
à suspension arrière élastique.

- CATALOGUE FRANCO

**S<sup>te</sup> RENÉ GILLET**  
126 bis, Route d'Orléans  
**MONTRouGE** (Seine)

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**

**CAMPHONINE**  
Décalaminant puissant préventif contre l'encrassement  
OPÈRE EN SERVICE NORMAL  
En vente partout. - Prix: 20 francs franco.  
Dépôt: COUVE, 39, Rue de Châteaudun, PARIS - Chég. post. Paris 1338-47

**A CÉDER** dans le Midi: un commerce de Motos le plus important de la région, avec belle installation et outillage complet. Bail petit loyer, magasin avec grande vitrine, 15 mètres de façade, sur entrée de ville et route nationale n° 7.  
Deux pompes à essence "ESSO" et Tourisme - Gros chiffre de vente  
On peut adjoindre vente voiture  
Pour Renseignement s'adresser: **GROS, 100, Rue Liandier, MARSEILLE**

# le Ténor Cicca

avertisseur à grande puissance

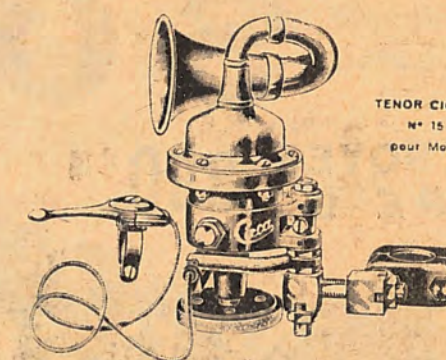
pour motocyclette

l'avertisseur attendu

par tous les motocyclistes, car jusqu'à ce jour, il n'existait vraiment pas d'avertisseur pour motos digne de ce nom.

La plupart des motocyclistes réalisait facilement une vitesse de 60 à 75 kilomètres à l'heure, n'ayant pour tout avertisseur qu'une simple trompette ne faisant même pas autant de bruit que la moto.

Le TÉNOR CICCA pour moto apporte la solution du problème.



Harmonieux

Puissant

et Clair

Il possède les qualités bien connues du célèbre Ténor électrique Cicca.

Fonctionnant par friction sur la roue avant, il se pose avec la plus grande facilité et le moindre frottement commande par une manette Bowden le met en action.

Sa portée dépasse 1 kilomètre.

Qui l'entend, l'achète

Le TÉNOR CICCA pour moto, PRIX: 320 Francs.

L'ATTACHE ET LA COMMANDE, : 65 Francs.

**Cicca**  
114 Av. des Champs Elysées  
PARIS (8<sup>e</sup>)  
Tél. Elysées 98-04  
98-05  
98-06

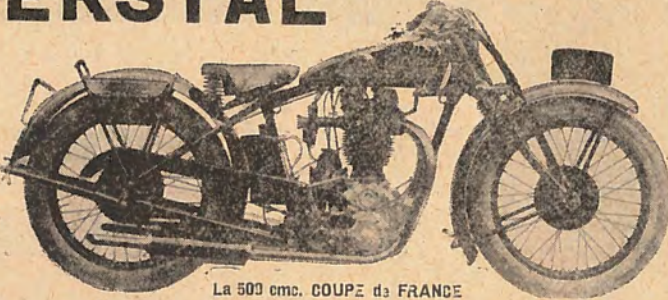
En vente dans toutes les bonnes maisons

Les plus importantes usines françaises  
d'accessoires pour Cycles et Automobiles.

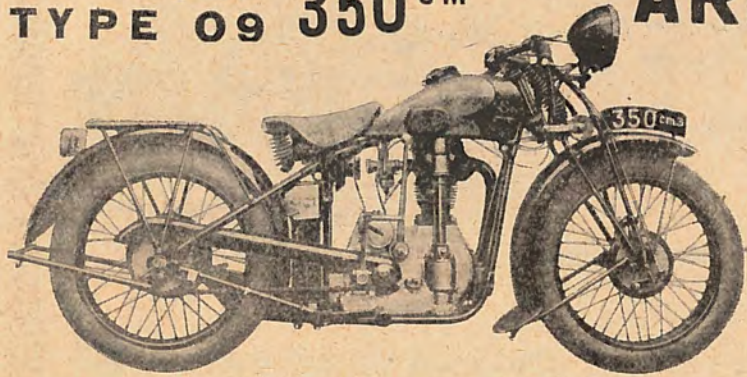
Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs



**GILLET-HERSTAL** (marque française)  
 détient  
**34 RECORDS DU MONDE**  
 la Coupe de France, le Bol d'Or etc. etc.  
**GÉCO-HERSTAL** 3  
 MODÈLES  
 175, 250, 350, cmc., 4 Temps à culbuteurs  
 La 500 cmc. COUPE de FRANCE  
 Demandez Palmarès 1929 — Catalogue 1930  
 et Conditions de Vente à Crédit  
 32, rue Pierret. - Neuilly-s/-Seine

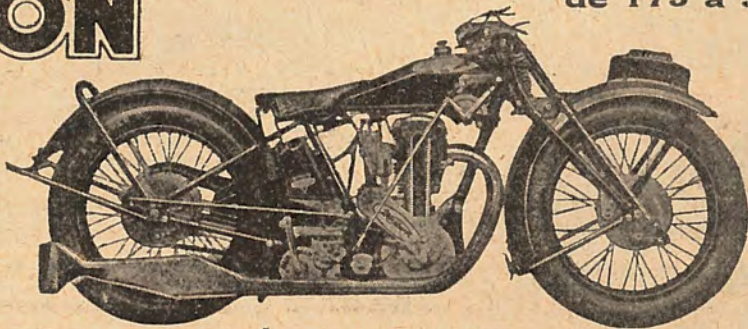


**SOYER**  
 LA SOYER 350 CM  
 TYPE 09  
**ARBRE A CAMES EN TÊTE**  
**ÉCLAIRAGE PAR DYALMO-KLAKSON**  
**6.450 FR**  
**ÉCLAIRAGE PAR MAGDINO MARELLI**  
**6.950 FR**  
 CATALOGUE GRATUIT  
 VENTE A CRÉDIT AU MÊME PRIX QU'AU COMPTANT

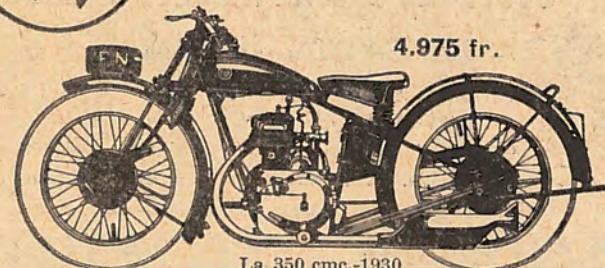


Écrire : **MOTOS SOYER** 69, Route de la Révolte 69,  
 LEVALLOIS (Seine)

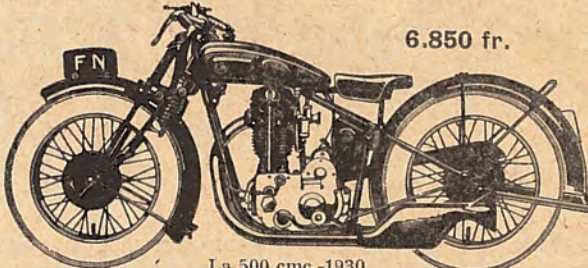
**STYL'SON**  
 LA MOTO DE GRAND STYLE  
 Ses Modèles 1929 en tout comparables aux grandes marques Anglaises, pour le prix d'une bonne marque Française  
 de 175 à 500 cmc.  
 Société Anonyme des Motocyclistes "Styl'son"  
 au Capital de 2.000.000 fr.  
 LE CHAMRON-FEUGEROLLES  
 AGENT POUR PARIS : BEALÉ, 100, Avenue des Ternes



**FABRIQUE NATIONALE D'ARMES** d'Herstal-lez-Liège (Belgique).  
 4, Rue Pierret - NEUILLY-sur-SEINE - Tél. : Wagram 94-27  
 LES MOTOS LES PLUS PERFECTIONNÉES AUX MEILLEURS PRIX



4.975 fr.  
 La 350 cmc.-1930



6.850 fr.  
 La 500 cmc.-1930

**AUX MOTOCYCLISTES** qui désirent monter sur leur machine un éclairage électrique par dynamo et batterie d'accumulateurs...

## NOVI PROPOSE...

### 1<sup>o</sup> SON ÉQUIPEMENT NORMAL QUI COMPREND :

- |                                                                     |                                                                                             |
|---------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 génératrice dynovi 6 volts, 6 ampères avec poulie et support.     | 1 lampe de phare code à 2 filaments, 1 lampe pilote.                                        |
| 1 conjoncteur disjoncteur avec dispositif de fixation.              | 1 lanterne arrière avec lampe.                                                              |
| 1 batterie d'accumulateurs de 14 AH avec son support                | 1 poulie moteur avec axe (bien spécifier à la commande la marque et le type de la machine). |
| 1 canalisation avec commutateur spécial étanche.                    | 1 courroie trapézoïdale.                                                                    |
| 1 phare de 200 <sup>m</sup> / <sub>m</sub> estampillé avec support. |                                                                                             |

Prix de l'équipement prêt à poser **Frs 685 »**

### 2<sup>o</sup> SON ÉQUIPEMENT DE LUXE QUI COMPREND :

- |                                                                                  |                                              |
|----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|
| 1 génératrice dynovi, 6 volts, 6 ampères avec poulie et support.                 | 1 support de phare.                          |
| 1 conjoncteur disjoncteur avec dispositif de fixation.                           | 1 lampe de phare code à 2 filaments.         |
| 1 batterie d'accumulateurs de 14 AH avec son support                             | 1 lampe pilote.                              |
| 1 canalisation renforcée avec commutateur étanche.                               | 1 lanterne arrière avec lampe.               |
| 1 phare de 200 <sup>m</sup> / <sub>m</sub> estampillé avec ampèremètre encastré. | 1 avertisseur électrique avec fil et bouton. |
|                                                                                  | 1 poulie moteur avec axe.                    |
|                                                                                  | 1 courroie trapézoïdale.                     |

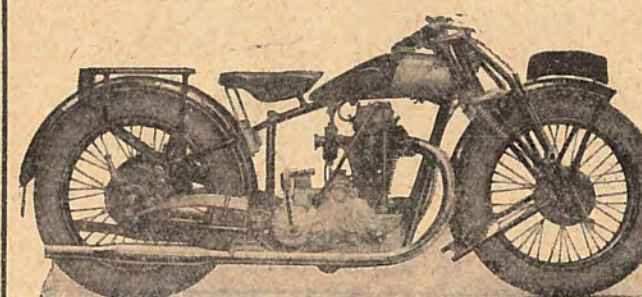
Prix de l'équipement complet **Frs 775 »**

Demander notices et renseignements à tous les bons Agents et à

**NOVI, 12 à 16, Chemin des Vignes, PANTIN (Seine)**

Tél. : Combat 14-42 - Pantin 04-15

## B. C. R. La Reine du Confort



**B.C.R.** Sa suspension permet les plus longs voyages sans fatigue et est garantie ne pouvant prendre aucun jeu, les articulations étant montées sur roulements à billes de grands diamètres.

**B.C.R.** Ses moyeux en acier forgé montés sur roulements à double rangée de billes sont uniques.

**B.C.R.** Sa construction robuste et son fini en font la machine de l'amateur de belles mécaniques.

VENTE AU COMPTANT ET A CRÉDIT

**POINARD, Constructeur**, 2 bis, rue Étienne-Dolet et av. de la République au KREMLIN-BICÊTRE (Seine), près Mairie du Kremlin.  
 Téléphone : DANTON 66-82

Demandez Catalogue 1930.

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs



**D.S.** 350 cmc. 500 cmc.  
4.850 fr. 5.350 fr.  
500 cmc. Culbut., 2 Échappem. 6.600 fr.

**RECORDMAN DE CHATEAU-THIERRY, TOUL-NANCY (Sidecar)**

**Course de Côte de Gometz-le-Châtel**

A. LAMBERT renouvelle son succès de l'an dernier en battant le record général, toutes Catégories à 124 km. 138 et remporte également la Catégorie Sidecar, à 110 km. 429, pulvérisant l'ancien record.

**MALTERRE Frères, 13, Rue Biscornet - PARIS (12<sup>e</sup>)**

COMBURANT ÉCONOMIQUE - D'APPOINT -

**LE TARGOL**

TARGOL TARGOL-MAZOUT

BREVETÉS TOUS PAYS

**PUISSANCE ÉCONOMIE**  
32, Rue Saint-Denis, 232 - PARIS

PRIX pour 20 Litres d'essence. 4 fr.  
pour 30 Litres d'essence. 6 fr.  
pour 40 Litres d'essence. 8 fr.  
pour 50 Litres d'essence. 10 fr.  
pour 100 Litres d'essence. 20 fr.  
pour 200 Litres d'essence. 40 fr.  
pour 1000 Litres d'essence. 125 fr.

Si votre Fournisseur habituel ne peut vous fournir, LE TARGOL, 32, Rue Saint-Denis, PARIS, vous expédiera franco contre mandat.

**N'attendez pas les beaux jours!**  
pour faire revoir ou mettre au point votre V<sup>e</sup> PEUGEOT

**M. GRANDCHAMP**  
Agent de la Marque, est à votre disposition.  
35, Rue Delescluze, KREMLIN-BICÊTRE (Seine) - 300 mèt. Porte d'Italie

**SIDE CAR STANDARD-L.V.** BREVETÉ F.&E. 1919 1930

COMPLÈTEMENT ÉQUIPÉ POUR LE GRAND TOURISME

**1.980 FR.**

CHASSIS RENFORCÉ - ROUE SUSPENDUE  
ATTACHES À ROTULES - PNEU 27x4  
MOYEU À BROCHE - MARCHEPIED  
CARROSSERIE PROFILÉE - CAPOTE AMOVIBLE  
PARE-BRISE

**AVANT D'ACHETER!!! Votre intérêt bien compris VOUS IMPOSE... UNE VISITE À NOS USINES...**

**L. VANNOD, 33 - 35, RUE ARAGO - PUTEAUX (Magasins ouverts le Samedi)**

**Motocyclistes!!!**

La marque de qualité: **"LUXOR"**

vous rappelle qu'à votre intention et pour vous faciliter elle a créé son dispositif à manette (breveté).

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

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

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

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

**TRAIZET & C<sup>ie</sup>, Fabricants, 3, rue Tesson, Paris (X<sup>e</sup>)**

**GNOME RHONE**

La 4 CV., Type M 1, Bloc-moteur.

|                           |           |
|---------------------------|-----------|
| 3 CV., E 3. Bloc-Moteur.. | 4.700 fr. |
| 4 CV., M 1. Bloc-Moteur.. | 4.975 fr. |
| 5 CV., D 3. Tourisme..    | 5.950 fr. |
| 5 CV., D 4. Supersport .. | 6.950 fr. |

SIÈGE SOCIAL : 34, Rue de Lisbonne, PARIS  
MAGASIN DE VENTE : 49, Avenue de la Grande-Armée, PARIS  
SUCCURSALES : Lille - Lyon - Toulouse - Marseille

**NEW-MAP**

...toujours en tête du Progrès, après avoir sorti et démontré les qualités indéniables de son cadre double-berceau constitué par SON ARMATURE EN ACIER FORGÉ, ne livre actuellement que des Motocyclettes de Grand Luxe équipées en Moteur: Mag-Jap, Bloc-moteurs Chaise en...

**NICKEL CHROMÉ SANS AUCUN SUPPLÉMENT**

|        |           |                                                  |
|--------|-----------|--------------------------------------------------|
| 3 CV.: | 4.450 fr. | Tourisme-Sport<br>■<br>Supersport<br>■<br>Course |
| 4 CV.: | 4.750 fr. |                                                  |
| 5 CV.: | 5.950 fr. |                                                  |

CATALOGUE FRANCO - **MOTOCYCLETES NEW-MAP** - USINES ET ADMINISTRATION : 122-124, Av. Lacassagne, LYON-MONTCHAT  
Stock et Ateliers : M. FROTEY, 12, Rue Jean-Nicot, PARIS - Tél. : Ségur 20-09



# SAN SOU PAP

LA MOTO QUI DURE

CLOTURE LA SAISON SPORTIVE PAR

Catégorie 250 cmc.

**1<sup>ER</sup>**  
**COTE DE GAILLON**

A 93 km 360 de moyenne

**1<sup>ER</sup>**  
**COTE de GOMETZ-LE-CHATEL**

A 100 km de moyenne

## RECORDS BATTUS

Après ses **RETENTISSANTES VICTOIRES**

en 250 cmc. (Type S.S. 25) dans

**6 JOURS D'HIVER-BORDEAUX-NICE**

**CIRCUIT DU SUD-OUEST**

**TOUR DE FRANCE**

**PARIS-ROUBAIX-PARIS**

**CIRCUIT DE HAUTE NORMANDIE**

**CIRCUIT DE PROVENCE**

**CIRCUIT DE L'AIN ET DU JURA**

**CIRCUIT DES VOSGES**

**CIRCUIT D'Auvergne**

**PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS**

DEMANDEZ NOS NOUVEAUX PRIX 1930

CATALOGUE ILLUSTRÉ GRATUIT

VENTE EN 12 MOIS DE CRÉDIT

### MOTOS SAN SOU PAP

49, Route des Petits Ponts - PANTIN



X

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

# ROVIN

APRÈS AVOIR BATTU

## LES RECORDS DU MONDE

SUIVANTS LE 1<sup>ER</sup> SEPTEMBRE 1929

A MONTLHÉRY CATÉGORIE 175 cmc.

5 kilomètres départ lancé 130 km 170

5 miles » » 129 km 448

10 kilomètres » arrêté 125 km 326

10 miles » » 126 km

ENLÈVE DE HAUTE LUTTE

LA **1<sup>ÈRE</sup>** PLACE A

## GOMETZ-LE-CHATEL

CATÉGORIE 175 cmc.

A 91 km 371 de moyenne (dép. arrêté)

## RECORD BATTU

ENVOI SUR DEMANDE DES NOUVEAUX  
TARIFS EN VIGUEUR - VENTE A CRÉDIT

### Motos ROVIN

169, Boulevard Péreire - PARIS

Téléphone : GALVANI 44-28

Fondée en 1913

CAMILLE LACOME

Directeur-Fondateur

RÉDACTION, ADMINISTRATION  
ET PUBLICITÉ

51, Rue Vivienne, 51  
PARIS (2<sup>e</sup> Arrondissement)

TÉLÉPHONE  
CENTRAL 03-81 CENTRAL 08-24

C/C Postal 29.737

# MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE  
PARAISANT LE SAMEDI

Salle de Cours et de Réunions : 5, Rue Saint-Augustin, 5 PARIS (1<sup>er</sup>)

ABONNEMENTS

|                    | UN AN<br>52 N <sup>os</sup> | SIX MOIS<br>26 N <sup>os</sup> |
|--------------------|-----------------------------|--------------------------------|
| France et Colonies | 45 fr.                      | 23 fr.                         |
| Union postale      | 65 fr.                      | 34 fr.                         |
| Autres Pays        | 84 fr.                      | 43 fr.                         |
| Militaires         | 25 fr.                      | 12 fr.                         |

Toutes communications  
chèques et mandats  
doivent être libellés.  
"MOTO REVUE"  
51, Rue Vivienne, 51  
PARIS (2<sup>e</sup>)

## Soyez donc en règle

NOUS recevons chaque jour les doléances de motocyclistes qui, par inobservance des règlements administratifs, se sont mis en fâcheuse posture. Comme par hasard ils tombent sur un agent ou un gendarme zélés, ou ils causent un accident. Ils se lamentent ensuite, mais que faire? Ils se sont mis dans leur tort et leurs regrets ne servent à rien, pas plus que la colère. Si la loi est mal faite, si tout est prétexte à paperasse et à chinoiserie, les agents de l'autorité n'en sont pas responsables. Ils doivent faire appliquer le règlement et fermer les yeux sur les infractions commises est contraire à leur devoir. Il y a, d'autre part, beaucoup de personnes qui roulent ou sans permis de conduire, ou sans carte verte, ou sans carte grise, ou sans plaque d'identité; il y en a trop qui ont démonté leur silencieux, trop qui n'ont pas d'avertisseur ou d'éclairage, bref trop qui comptent sur leur chance pour esquiver la loi. Cela ne doit pas être, et le premier soin que l'on doit avoir c'est d'être parfaitement en règle, avoir tous ses papiers, être assuré. Sinon quand on sera arrêté, le délit sera incontestable, et on est honnêtement forcé de l'accepter.

Veut-on un exemple entre mille? Un de nos jeunes lecteurs, après avoir longuement économisé, achète d'occasion une petite moto. Il n'a pour tout papier que la carte grise du précédent propriétaire, mais il ne peut résister à la tentation d'essayer son acquisition. Mais voici que le tube d'échappement se détache et que le bruit attire l'attention d'un agent qui arrête notre jeune homme et lui demande ses papiers. Il n'avait que la vieille carte grise. Il est emmené au commissariat où on lui dresse quatre contraventions pour bruit, absence de permis de conduire, absence de carte grise, etc. Dans un cas de ce genre les règlements sont stricts : la machine doit être mise dans un garage et elle ne peut être retirée qu'après régularisation des papiers. Quand il ne manque que le permis de conduire, on a la possibilité de la faire prendre par une personne munie d'un permis. Mais notre lecteur avant de pouvoir être autorisé à enlever sa machine du commissariat devra faire immatriculer sa machine à la préfecture, payer la taxe de circulation. Il pourra alors faire retirer sa machine par une tierce personne en possession d'un permis, et encore, faudra-t-il qu'elle apporte de la peinture et des pinceaux pour

peindre les numéros et qu'elle pousse la machine puisque le silencieux a disparu. Cette petite histoire dure depuis le 25 octobre. Notre lecteur n'a pas songé à la possibilité qu'il avait de faire retirer la machine par un tiers, après avoir régularisé la situation de la machine vis-à-vis de la préfecture (carte grise et plaque d'identité) et des indirectes (carte verte). Il a cru qu'il lui était indispensable de passer d'abord son permis de conduire, et il n'a trouvé personne pour consentir à lui prêter une machine pour subir l'examen. Le mécanicien qui lui a vendu la machine et qui ne pêche certainement pas par l'obligeance ne veut pas lui rendre ce service. On voit donc que c'est un coup très dur pour notre novice et qu'il paie cher son imprévoyance.

Ce n'est, disions-nous, qu'un exemple entre mille. La conclusion, chers lecteurs, c'est que nous vous conseillons de ne jamais vous aventurer sur la route, fût-ce devant votre porte, sans être en règle. Nous insistons, en particulier, sur la nécessité de la plaque d'identité. Sur dix machines, nous gagerions qu'il y en a au moins huit qui n'en ont pas. La question délicate est celle des permis de conduire, car il faut bien faire son apprentissage, et, d'autre part, on ne doit pas rouler sans permis. Pour toutes les autres pièces qui sont accordées sur simple demande, il n'y a aucune excuse à ne pas les avoir, pas plus qu'à n'être pas assuré. Signalons pourtant, dans le cas de notre lecteur, la négligence avec laquelle la machine a été garée dans la cour du commissariat, en plein vent, exposée à toutes les intempéries. Cela est inadmissible. Une machine ainsi confisquée doit être soignée. Il est déjà assez dur d'avoir à payer plusieurs centaines de francs d'amende sans avoir à faire face à des réparations. Appliquez la loi, mais d'une manière intelligente et sans vexations inutiles. Nous ne comprenons pas,

en particulier, pourquoi le commissaire n'a pas donné quelques conseils à notre jeune ami pour lui permettre de se mettre en règle. La police doit être non seulement répressive, mais donner des facilités aux délinquants pour éviter de retomber dans leur errements. En garant une machine dans des conditions inadmissibles, en se gardant bien de conseiller au jeune homme qui n'a péché que par négligence, le commissaire de police de Saint-Maur (c'est de lui dont il est question), montre de quelle manière mesquine il comprend ses attributions.

## SOMMAIRE

N<sup>o</sup> 57

Samedi 11 Janvier 1930

|                                                     |    |
|-----------------------------------------------------|----|
| Par-ci, par-là                                      | 37 |
| Les Six Jours d'Hiver 1930                          | 38 |
| Propos d'un vieux motocycliste, par De Lavalette... | 40 |
| Cylindrées - limites, par H.-P. Borestroke          | 41 |
| Le carburateur Pallas, par Robert Sexé              | 43 |
| Après le Salon anglais, par Fred S. Lipman          | 44 |
| La boîte Staub, par Max End.                        | 47 |
| Huiles de graissage (III), par J. Mellier           | 49 |
| Entretien pratique d'un éclairage, par Alvarez      | 50 |
| Le Salon belge, par G. De-taille                    | 53 |
| A l'Etranger                                        | 55 |
| Le Cyclecar, par Violet                             | 56 |
| Au Maroc, par Ch. Magne.                            | 57 |
| Ah! les Vaches (jurisprudence)                      | 60 |
| Le Bal Moto Revue                                   | 62 |



### Le revolver aux crapules

L'interdiction du port d'arme n'aurait de valeur que si elle atteignait tout d'abord les crapules et les déséquilibrés, passionnés ou autres. Il n'en est malheureusement rien et cette loi excellente en principe aboutit à livrer les honnêtes gens aux coups des apaches. On constate actuellement en France une recrudescence non seulement des crimes mais des coups de main et du brigandage. Les exploits des bandits américains empêchent les nôtres de dormir. La coupable indulgence des tribunaux fait le reste. Alors qu'on nous condamne pour la moindre imprudence, et même lorsque nous ne sommes pas responsables, à des peines odieusement sévères, que la ruine et la prison nous guettent si un piéton se jette sous nos roues, il n'en coûte presque rien de faire des exercices de tir sur ses contemporains.

Il y a des bandes parfaitement organisées pour le vol des voitures et des motos et il n'est pas rassurant de rouler la nuit car les agressions nocturnes ne sont pas rares. Trop de chauffeurs de taxis ont été les victimes. Mais on n'a pas le droit de se défendre.

Certes il serait infiniment préférable tout d'abord que personne n'eût d'arme, car il se peut fort bien qu'il y ait de tragiques méprises. Il y a des poltrons qui veraient des brigands partout. Mais néanmoins puisqu'il y a des attaques nocturnes, pourquoi ne pas permettre le port d'arme? Celui-ci peut être autorisé dans certains cas mais d'une manière si sévère qu'il faut d'abord avoir été assassiné pour pouvoir emporter un pistolet automatique. Au fond beaucoup de gens passent outre et préfèrent la chance lointaine d'un procès-verbal à celle d'être les victimes de bandits. Peut-on en toute sincérité les blâmer. Il y a des routes dangereuses la nuit. Nous avons, en France, non seulement nos criminels nationaux mais des étrangers. Il y a assurément parmi les travailleurs étrangers venus en France, une grosse proportion de braves gens, mais aussi, faute d'un filtrage insuffisant aux frontières, quelques mauvais garçons. Aussi les coups de main se multiplient-ils et bien souvent il est impossible d'en retrouver les auteurs. Si les gens dont la moralité est connue pouvaient avoir une arme, les bandits n'auraient pas une si grande audace.

La meilleure protection ce serait bien entendu la condamnation impitoyable de tous les auteurs d'attentats. Autrefois on pendait haut et court et le système avait du bon. Il était certainement meilleur que celui qui consiste à condamner trop légèrement.

Quoi qu'il en soit, le port d'arme est prohibé et nous devons respecter la loi, tout en souhaitant ou bien qu'elle soit appliquée rigoureusement et que les agents de l'autorité s'assurent que les gens de moralité douteuse ne sont pas en possession d'armes ou bien que, dans certains cas spéciaux, le port d'armes soit licite. On attendant il n'est pas inutile d'avoir les poings solides, et la pratique du « noble art » peut nous être d'un grand service.

### Ne blaguez pas avec le chronométrage

L'ambition d'un grand nombre de clubs, c'est d'organiser des épreuves et on conçoit fort bien qu'il veuillent animer l'ardeur sportive de leurs membres, et ne pas se contenter ou de

rien faire, ou de mettre seulement sur pied des promenades et des banquets. Mais encore, faut-il que les épreuves sportives soient bien organisées et que les résultats ne puissent donner lieu à aucune contestation. Quand bien même ces épreuves ne seraient que des gymkhanas ou des courses de lenteur, quand bien même elles seraient purement amicales et réservées aux seuls membres du club, il faut qu'il n'y ait aucune fantaisie dans l'appréciation des résultats et que, si l'on chronomètre, on le fasse aussi sérieusement que s'il s'agissait d'une épreuve de grande envergure. Arbitraire et sport ne peuvent aller de compagnie. Sans avoir des chronomètres de première classe, il ne faut tout de même pas se contenter de réveille-matin ou de montres à secondes. Et surtout il faut se garder de toute étourderie, de toute erreur. Aucun tripatage ne doit être toléré après coup. Cela donnerait lieu à des mécontentements très justifiés.

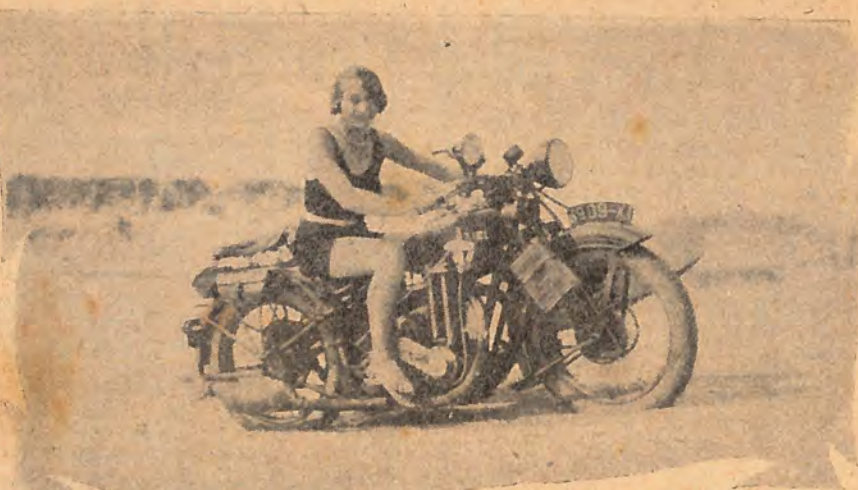
Ces réflexions nous sont inspirées par une lettre d'un de nos lecteurs. Nous ne citerons bien entendu pas son nom, pas plus que celui du club intéressé. Ne spécifions pas non plus le genre d'épreuve, et disons simplement qu'il s'agissait d'adresse et non de vitesse.

Bref notre lecteur avait fait le meilleur temps qui était également, si vous voulez, le plus mauvais. Mais où l'esprit de concurrence va-t-il se nicher? le mécano d'une autre marque fait une réclamation au sujet de ce temps. Voilà, pensez-vous, un cas embarrassant. Mais la commission-jury a vite fait de régler l'affaire. Elle devait avoir notion que son chronométrage ne pêchait pas par la certitude et que le chevalier de la dédoublante savait à peine lire l'heure du cadran. Que fait-elle? De mémoire, approximativement, elle remet l'aiguille à peu près au point où la dite aiguille se trouvait à l'arrivée de notre lecteur. et elle lui attribue un temps nouveau qui lui coûte la victoire. Assurément, il ne s'agissait que de prix sans valeur, et d'une victoire obscure. Mais que dites-vous de ce chronométrage posthume. Nous verrons désormais nos chronomètres se balader les mains dans les poches pendant une course et, après l'arrivée des concurrents, selon leur mine, attribuer des temps divers. Notre lecteur est un homme calme et qui traite l'affaire avec un sourire, mais il critique fort justement cette manière de faire, et aussi la demande du mécanicien.

Quelle belle affaire si cela s'était produit pour une épreuve importante. Le chronométrage doit être quelque chose d'absolu puisque, dans tous les sports, c'est au vieux père Temps que nous en avons. Quand on accepte de chronométrer une épreuve, on doit être sûr de soi, et ensuite de ne pas se laisser distraire. Le chronomètre doit d'ailleurs être isolé.

Dans combien d'épreuves il est entouré de gens qui lui demandent des renseignements et des résultats.

Cela est inadmissible. Il lui faut de l'habitude et du sang-froid. Ne s'intitule pas chronométrateur qui veut. Si vous n'avez que des chronomètres inexpérimentés, n'exigez pas d'eux un chronométrage précis et spécifiez, dans le règlement ou dans vos indications aux concurrents, que le chronométrage ne tiendra pas, par exemple, compte des fractions de seconde. Mais, une fois un règlement adopté, n'y touchons pas et surtout sachez lire l'heure...



Ne l'élino, au cours de ses voyages d'été, s'il y a une propagande intense pour la moto; sur une plage napolitaine il engageait toutes les belles baigneuses à essayer son sidecar droit venu de Paris: Mademoiselle Duchapt, ardente automobiliste parisienne, est maintenant une convaincue de la moto d'agrément.



### Minuit, place Pigalle!

Nous passions l'autre soir dans une rue voisine de la place Pigalle. Une moto était appuyée sur le trottoir, devant un bar. C'était une antique « Triumph » de la guerre, rengagée... dans le civil!

A l'avant brillait, quoique éteint, le plus énorme phare que nous ayons jamais vu sur un véhicule. Un véritable projecteur de marine! en fait, de quelques 10 centimètres de diamètre.

Et sur une énorme plaque de police, s'inscrivait : « Un jour viendra... », précédant le dessin macabre des pirates... et de Nungesser : la tête de mort et les tibias croisés! et l'insigne, nouveau pour nous : « M. C. de la Croix Gammée. »

Ces sinistres plaisanteries, sur tant de tacots branlants et rampants, ne font plus que hausser les épaules. Triste propagande motocycliste, tout de même.

### Nouveau Magasin

Un nouveau magasin vient d'apparaître à Bordeaux, Cours Pasteur, 41, et est organisé par G. Bernard, l'agent général de Gnome et Rhône dont on a lu quelques exploits dans le courant de cette année. Il ne s'agit pas de l'autre Gustave Bernard, l'as du tourisme, car les deux noms et prénoms peuvent prêter à confusion, mais d'un autre as, le Gnome et Rhône homonyme : on dirait, entre nous, que le nom de Bernard est prédestiné : rappelez-vous les exploits du Lieutenant Bernard en aviation. Donc, ce Bordelais Bernard est encore agent de F. N., agent aussi des trimoteurs Juéry et enfin des cyclecars Morgan. Le nouveau magasin est très vaste, sa vitrine s'étend sur 18 mètres de long et dans le goût moderne. Si l'on ajoute à cela un choix considérable de vêtements et d'accessoires motocyclistes qui sont exposés, on se rendra compte de l'intérêt que les motocyclistes auront, à leur passage à Bordeaux, à rendre visite à cet autre Bernard.

### Cartes à l'envers

Un de nos amis nous fait remarquer que les cartes qui existent actuellement dans le commerce sont peut-être très faciles à lire pour un Parisien qui se dirige par exemple vers le Nord, mais que dans le cas contraire, il est obligé de lire les cartes à l'envers. Sa remarque est peut-être juste, mais il faudrait une collection telle pour satisfaire aux désirs de chacun que nous ne croyons pas qu'un imprimeur s'entraîne dans une pareille dépense.

### Ah! ces Techniciens

Dans notre dernier article sur le dérapage dans le n° 354 (cette question est dérapante), le manque de caractères grecs à l'impression a occasionné une incompréhension dans certaines formules : le phi manquant a défiguré dans le milieu de la première colonne le sens de cette formule, ainsi que dans le haut de la deuxième colonne, et pour toutes les formules annexes de l'article. Il est vrai que bien peu de lecteurs de *Moto Revue* ont saisi la formidable erreur que cela a entraîné; que le initiés nous excusent.

### Moteurs de motos à bord d'un avion

L'hydroplane géant de Dornier emploie un moteur deux-cylindres deux-temps à refroidissement à eau « D. K. W. » du type employé sur la moto 500 cmc. de cette marque.

Monté dans un cadre en duralumin muni de silentblocs, il entraîne un compresseur à air, une dynamo d'éclairage et une dynamo pour la T. S. F.

### L'Autocatalogue déjà vient de paraître pour 1930

Son ancien prix (40 francs) était son seul défaut. Ses éditions (broché 20 francs, relié 30 francs) seront vite épuisées. Si vous ne les faites pas prendre, 4, rue de Castellane (à deux pas de la Madeleine), adressez leur montant (augmenté de 5 francs pour frais de port) et vous recevrez l'Autocatalogue franco par retour. Avec son grand format de consultation gratuite, l'ouvrage conserve sa traditionnelle couverture rouge et argent, bien connue des usagers et des professionnels de l'automobile. Il donne pour toutes marques autos, motos et moteurs industriels 1930, les caractéristiques et prix; il donne les caractéristiques de tous modèles sortis depuis 10 ans, les listes complètes des fournisseurs et spécialistes classés par catégories, par firmes et par marques. Dans toute l'industrie automobile il fait autorité. L'édition 1930 bénéficie de collaborations techniques très autorisées. L'Autocatalogue 1930, paru en décembre, à moitié prix, marque une étape définitive : « Il est au point. »

### Lecteurs nouveaux et novices

Nous attirons votre attention sur le numéro de janvier de notre confrère *L'Actualité Automobile* qui comporte deux pages spéciales réservées aux *Débutants* : ces deux pages sont aussi destinées aux motocyclistes et répondent aux nombreuses questions qui nous sont posées par lettres, journalement. Elles traitent de la carte grise, de la carte rose, de la carte verte et du recensement. Donc, ne nous interrogez plus sur ces sujets; vous dépenserez votre temps, le nôtre, 0 fr. 50 de timbre d'envoi, 0 fr. 50 de retour, le papier à lettre, etc... Alors qu'en demandant à n'importe quel kiosque le numéro de janvier de *L'Actualité Automobile*, vous aurez entière satisfaction.

Une évolution chez B. C. R. Nous apprenons que M. Raynal, le constructeur de la B. C. R. et le pionnier de la suspension arrière, vient de céder son affaire. La suspension arrière B. C. R. est sans contredit une des plus anciennes et malgré cela une des mieux réalisées parmi tous les

### ABONNÉS DE PARIS

Votre numéro de *Moto Revue* DOIT vous être remis le

VENDREDI MATIN

au plus tard !!!

Certains peuvent le recevoir le jeudi soir à 19 heures.

S'il n'en est pas ainsi, une lettre au receveur principal de votre arrondissement et soyez sûr que ça marchera.

Voilà le résultat auquel nous sommes arrivés : aidez-nous donc en vous abonnant.

types adoptés dans ce genre. Ses avantages certains, contrôlés du reste à l'époque par un essai dans *Moto Revue*, se complétaient du fait que M. Raynal avait su améliorer le confort d'une façon indiscutable, sans alourdir la moto ni en fait, ni d'apparence.

Or donc, M. Raynal se retire. Mais non sans avoir mis au courant ses successeurs, dont l'un tout au moins, M. Poinard est également une figure bien connue du monde motocycliste et un technicien indiscuté. M. Poinard assurera donc les services techniques de la nouvelle affaire B. C. R., en étroite collaboration avec M. Champagne, qui assurera les services commerciaux.

MM. Champagne et Poinard héritent une fabrication sérieuse, bien réputée et parfaitement au point et nul doute que cette nouvelle impulsion ne donne une grande extension aux B. C. R. pour la plus grande satisfaction des amateurs de plus en plus nombreux de confort.

### Vous êtes réellement inconséquent...

« Vous », c'est toute la gamme de jeunes motocyclistes, et vieux aussi, qui passent leur hiver à « bayer ». Février, mars vont arriver... et vous allez vous précipiter chez les agents pour donner vos machines à reviser, à revoir, à mettre au point, etc. Et vous serez servis en vitesse! Ce sera bien fait. Les mécaniciens et les agents ont conservé, cet hiver, leur personnel spécialisé dans l'espoir de vous voir chez eux en pleine morte-saison; mais vous ne venez pas. Vous obligez les agents à payer des ouvriers à ne rien faire, à se tourner les pouces. Aussi ne soyez pas surpris qu'au beau temps, vers avril, ils ne soient contraints à vous compter le prix fort pour amortir la dépense antérieure des salaires. Vous plaindre? Mais en conscience, en avez-vous le droit? Non, pas! Par exemple, nous connaissons trois petits bonshommes qui ont sonné leur Drech tant qu'ils ont pu cet été. Leur machine a besoin d'être revue, surtout qu'ils nous racontent sans arrêt leurs futures balades. Il leur serait si facile d'aller chez un agent spécialisé, chez Béalé, 100, avenue des Ternes, qui a en stock un magasin complet de cette marque. Et ce Scolaire avec sa Gnome-Armée attend que l'avenue de la Grande-Armée ait repris sa physionomie active et... coûteuse. Et ce terroriste du grand club parisien de Péreire qui oublie que Coulon l'attend pour le « mettre au point ». Et... Après, quand tout le monde se précipitera, ce sera l'attente, les lettres à *Moto Revue* suppliant d'intervenir. Amis lecteurs, notre résolution 1930 est fixe... Nous n'interviendrons pas. Tant pis pour vous!...

### La dernière prime

Si notre prime indiquait bien, dans son texte, le Super-Confort, le cliché ne correspondait pas exactement à la mention : c'était l'image du Motostrap que nous avions présentée par erreur; mais le Superconfort est trop connu de nos lecteurs pour n'avoir pas vérifié d'eux-mêmes.

### Motocyclistes...

...qui voulez une voiture propre, sachez que 50 grammes de savon S. D. A. dans un litre d'eau froide suffisent pour laver votre carrosserie. Elle conservera son brillant primitif. Prix imposé : les 300 grammes : 6 francs ; les 500 grammes : 8 francs ; le kilogramme : 12 francs.



Organisés du 14 au 19 Janvier  
par **MOTO REVUE**  
avec le concours  
du Journal **Le Matin**

Problème ardu à trouver aux abords immédiats de Paris. Mais comme l'an dernier,

**DÉPART**

l'Autodrome

2% 3% 3% 3% 5% 7% 10% 12% 7%

6km. 5km. 4km. 3km. 2km. 1km.

Les Biscornes Epinette des Bruyères les 4 Bornes Chateau d'Eau Les Deux Ponts





Bon sens et... sens circulatoire

REMIREMONT est une petite ville pleine de charmes, où l'on mange à « la Poste » d'excellentes truites de Moselle et des Champignons à la crème et aux truffes, dont les rues propres, nettes, bordées d'arcades pittoresques, sont d'un calme reposant.

Où mais il y a à Remiremont la place des Volontaires et sur cette place, par la volonté d'un Conseil Municipal, règne le « Sens circulatoire » !

La photo ci-contre prise un jour... d'affluence (la voiture est la mienne !) démontrera les beautés et les nécessités de ce sens circulatoire !

Que voulez-vous : Nancy, la perle lorraine, avait créé le « sens giratoire » ; à Belfort, l'on a inventé l'agent-écureuil qui tourne sous la pendule autour du bec de gaz mais...

dans le sens inverse des aiguilles, pour ne pas fausser le mouvement de... gravitation universelle ! Remiremont ne pouvait pas rester en arrière et il y a maintenant un agent en faction face au ... derrière du « volontaire » et qui siffle (l'agent, pas le ... volontaire !) dès qu'une voiture ne gire pas, pardon ! ne vire pas dans le bon sang, pardon ! dans le bon sens ! Ouf !

Et dire que chaque ville, chaque bourgade, bientôt chaque village inventeront ainsi des « sens » sans (encore !) s'inquiéter des précédents ni de la logique !

Et nous vivons, paraît-il dans un pays au pouvoir centralisateur !

Messieurs les édiles, pour vos règlements de « voirie » songez à François 1<sup>er</sup> qui disait : « Nous qui voulons toujours raison garder ».

Mais l'exemple est mal choisi : ce grand roi

## propos d'un vieux moto cycliste

est mort... d'un embarras de voitures et d'un trouble... circulatoire !

G. de LAVALETTE.

En voulez-vous des formules ?

EN auto comme pour les motos, la course de vitesse devient bien difficile à organiser. Côté automobile, la bataille s'atténue faute de combattants et les épreuves de tourisme elles-mêmes végètent, sauf résurrection du Tour de France. La mode s'oriente aux... Rallies (1) !

Pour les motos au contraire le « tourisme » bat son plein et l'on épingle déjà dans les quotidiens des « échos » sur Roubaix-Paris-Roubaix et sur Paris-Nice sans compter les prochains et terribles Six Jours d'Hiver naturellement.



surtout ne vous engagez pas dans le « Paris-Bagneux »... sans retour.

à l'anglaise parce que... j'ai vu en 1895 le premier rallye paper !

Si l'on veut écrire à la française ce serait alors : un rallie, des rallies : mais que dire de cette orthographe « habituelle » aux journaux sportifs : un Rallye des Rallyes ?

### Amateur

Ayant pris la plume, et venant de lire l'article paru cette semaine sur le professionnel et l'amateur, je me permets de vous dire ce que je pense de l'amateur motocycliste, dans les épreuves.

D'après moi (bien que je sache que je ne suis pas le seul), l'amateur motocycliste, c'est très souvent, un garçon qui, à force d'économie, s'est payé une moto, quelquefois moderne et rapide, mais strictement de série, et qui veut participer à des épreuves, en amateur. Ces épreuves, dites souvent de tourisme, ne sont accessibles qu'aux professionnels.

Lorsque arrive le départ d'une de ces courses de tourisme, ce brave amateur s'aperçoit que presque tous les concurrents sont des professionnels et ont des machines spéciales dites gonflées. Que voulez-vous que fasse un amateur, malgré toute sa bonne volonté, sa ténacité, contre des machines hors série ? Sans compter sur les ressources qu'offrent les agents des marques engagées à leurs coureurs officiels. De tout cela, j'en déduis que, pour les amateurs qui veulent courir des épreuves, cela est exclusivement réservé aux personnes fortunées qui peuvent se payer soit une machine spéciale, soit, si lors d'une compétition leur moulin est abîmé, de le faire réparer, avec le sourire, ce que beaucoup ne peuvent pas faire. En tout cas, j'espère que cela s'arrangera et que l'on fera des épreuves spéciales pour amateur et sans publicité pour la marque.

Maintenant que je vous ai un peu barbé, je vous quitte, en vous adressant mes vœux pour la prochaine année.

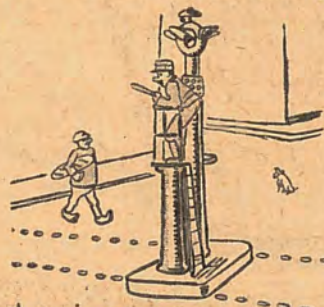
ROCHETTE, Lyon.



Jour d'affluence sur la place des Volontaires : le geste est énergique, impératif... celui du Volontaire et celui de l'agent que l'on ne voit pas...

Et c'est à qui trouvera une, ou des formules.

(1) P.-S. — Peut-être trouvera-t-on étrange que j'écrive ici : un rally, des rallies. J'écris



alors, vous ne pouvez point passer ou y'a les pointes ?

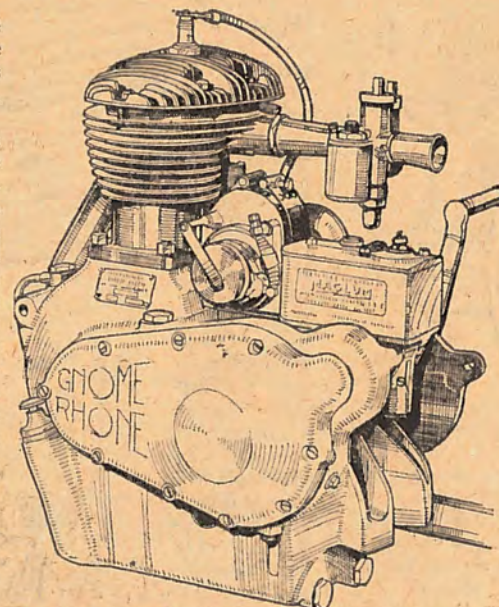
## Besoin?... Mode ?

### Les cylindrées limites sont-elles définitives ?

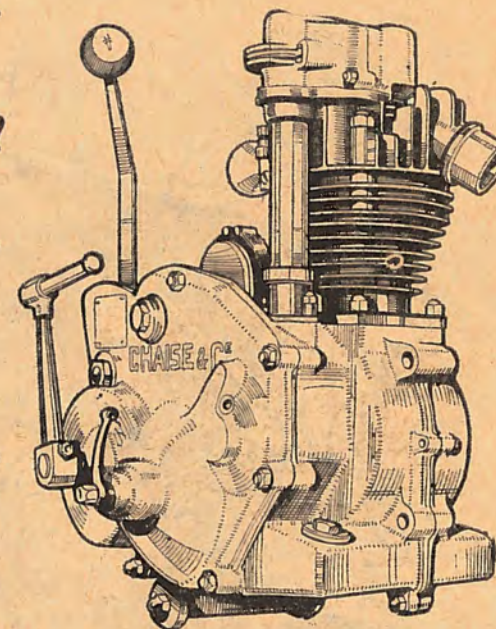
par H.-P. BORESTROKE

ON a récemment proposé de réduire le nombre des cylindrées à deux : les 200 cmc. et les 400 cmc. Cela est-il désirable ?

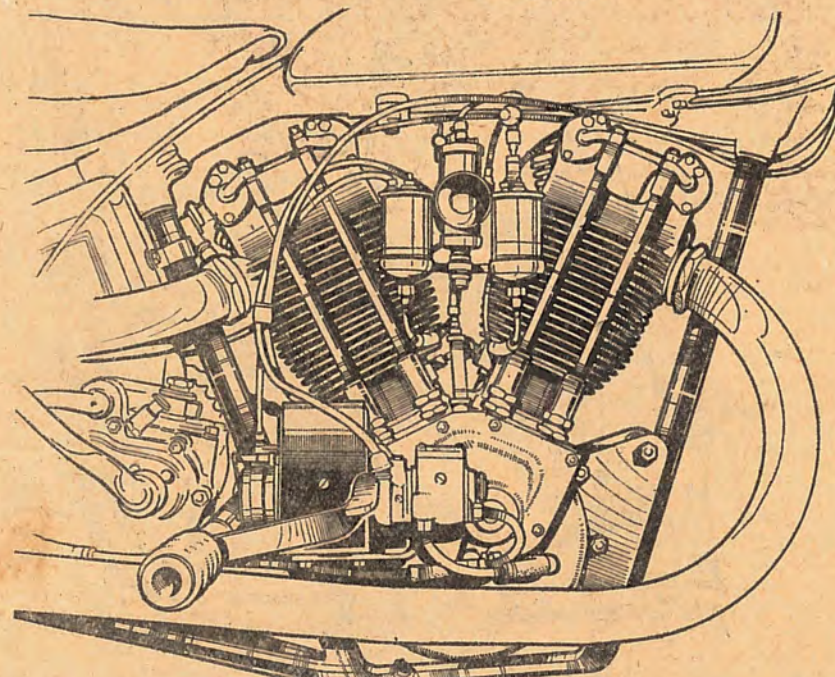
Quels arguments peut-on invoquer en faveur d'une telle mesure ? La simplification et la possibilité de standardiser. Nous croyons que cela est illusoire. Il faudrait alors fixer l'alésage et la course, les dimensions des soupapes, etc. Avons-nous, dans les catégories actuelles, obtenu une normalisation quelconque ? Une soupape de Gnome et Rhône 500 cmc. va-t-elle, sur une Terrot ou une Norton de cette cylindrée ? Nous n'aurions qu'une seule cylindrée, que la normalisation serait encore impossible pour bon nombre d'organes. Nous pouvons unifier certains détails : ligne de chaîne, écartement des fourches, boulonnerie, emplacement



Une nouvelle limite déjà préconisée par Motobécane en 1924 : la 300 cmc. ; voici la Gnome-Rhône 308 cmc., bloc-moteur 1930 : on voit que les constructeurs viennent vers cette formule...



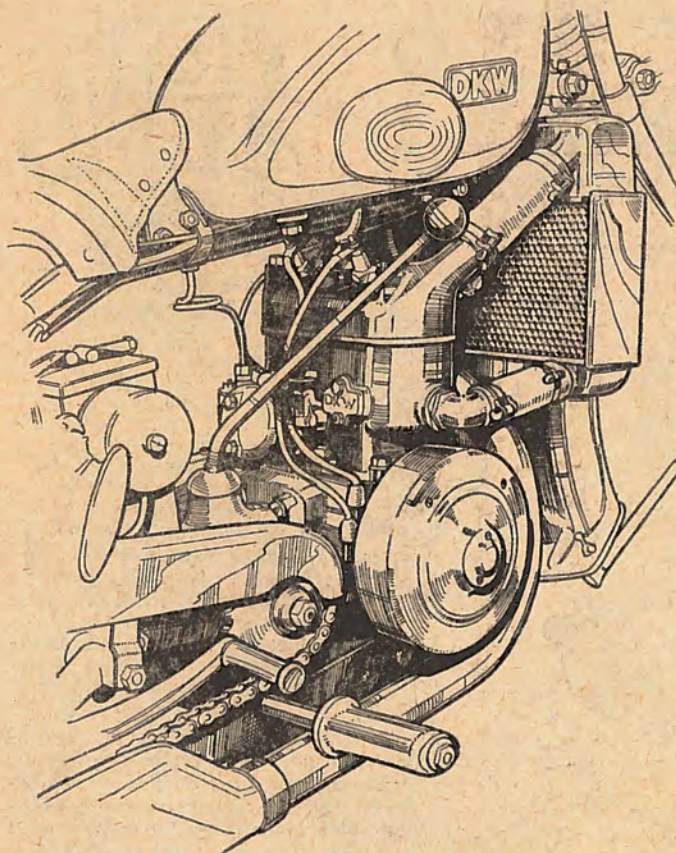
En petites cylindrées, nous avons vu au dernier Salon un remarquable bloc-moteur Chaise, 175 cmc. à culbuteurs qui semble la limite inférieure dans l'état actuel de la technique.



Est-ce la limite ? Nous le croyons, car il semble que le constructeur aura tendance à augmenter la puissance en diminuant la cylindrée : Voici le 1.000 cmc. D. S. Malterre : c'est un bicylindre J. A. P. qui a surpris les connaisseurs : résultats pourtant contestés récemment en 750 cmc. par B. M. W.

des commandes etc. C'est déjà intéressant, mais, en somme, à la réduction du nombre des cylindrées ne correspondra pas une simplification industrielle. Au surplus, si on veut réduire le nombre des catégories existantes. Ce qui importe, ce n'est pas d'avoir un moteur de cylindrée donnée, c'est d'avoir une machine souple, maniable, économique et capable d'atteindre une vitesse donnée. Or, le rendement d'une machine, en entendant ce terme de la manière la plus étendue, n'est pas uniquement fonction de la cylindrée. Il peut être intéressant de sacrifier partiellement le rendement volumétrique pour obtenir plus de souplesse et de silence, et, par exemple, une 500 cmc., à moteur de caractéristiques moyennes, peut être plus agréable pour la promenade ou pour un service utilitaire qu'une 350 cmc., capable de réaliser les mêmes performances. Si je prends une 500 cmc. X., je sais fort bien que je serai « déposé » sur la route par bon nombre de 350 cmc. et même de 250 cmc., mais je sais que, d'autre part, je n'aurai d'ennuis d'aucune sorte, et que cela est, pour l'usage que je fais de ma machine, beaucoup plus précieux que de grandes vitesses. On peut raisonner de même pour les autres cylindrées et la sagesse consiste généralement à choisir une machine dont le rendement n'est pas obtenu au moyen d'une élévation exagérée du taux de compression ou du régime, mais d'un léger accroissement de la cylindrée. Qui peut nier le charme d'une très grosse machine, à 2 ou 4 cylindres ? Sans doute, à l'arrêt, faut-il être suffisamment musclé ou assez adroit, mais en route, quel confort et quelle sécurité ! Cela vaut dans bien des cas, le supplément de consommation et d'impôts. Bien entendu,





Une deux-temps, 2 cylindres en 500 cmc. a été fabriquée par D. K. W. qui déjà nous a présentée des 200 et 300 cmc. dont la vogue est immense en Allemagne : D. K. W. est la plus grande productrice de motos du monde. Il est vrai que le régime fiscal allemand favorise nettement les cylindres inférieures à 300 cmc.

il y a une question qui n'est pas à négliger : le prix. Mais, à notre avis, il est particulièrement heureux que nous ayons une gamme complète de cylindrées, depuis la 75 jusqu'à la 1300 cmc. Chacune de ces machines existe, non par une fantaisie des constructeurs, mais parce qu'elle satisfait les besoins d'une clientèle.

Et c'est aussi une raison essentielle pour maintenir la classification actuelle. On nous dira : voyez le succès de la 200 cmc. en Allemagne et l'apparition, sur le marché anglais de motos 200 cmc. N'oublions pas que le succès de la 200 en Allemagne est dû à l'exemption d'impôt. On aurait constaté la même chose pour les 175 ou les 250 si on avait adopté ces limites d'exemption d'impôt. C'est, en somme, un succès dû à des considérations fiscales et non techniques. Quant à l'apparition des 200 en Angleterre, elle n'est due qu'au désir d'exporter en Allemagne, et nous n'avons pas l'impression qu'il se vende beaucoup de machines de cette cylindrée en Angleterre, où la taxation se fait au poids.

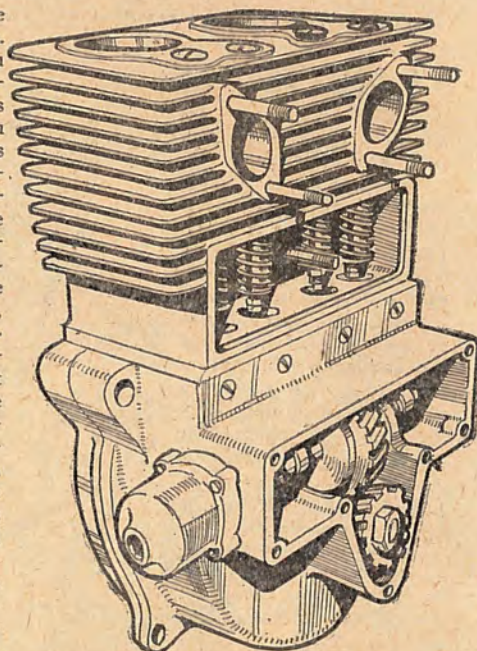
Reste la 400. Pour que cette cylindrée rencontrât la faveur des sportsmen, il faudrait qu'elle fût reconnue par les pouvoirs sportifs. Et pourquoi le serait-

elle. Est-il prouvé que la 500 ou bien ait achevé son développement ou qu'elle soit trop vite pour les courses actuelles.

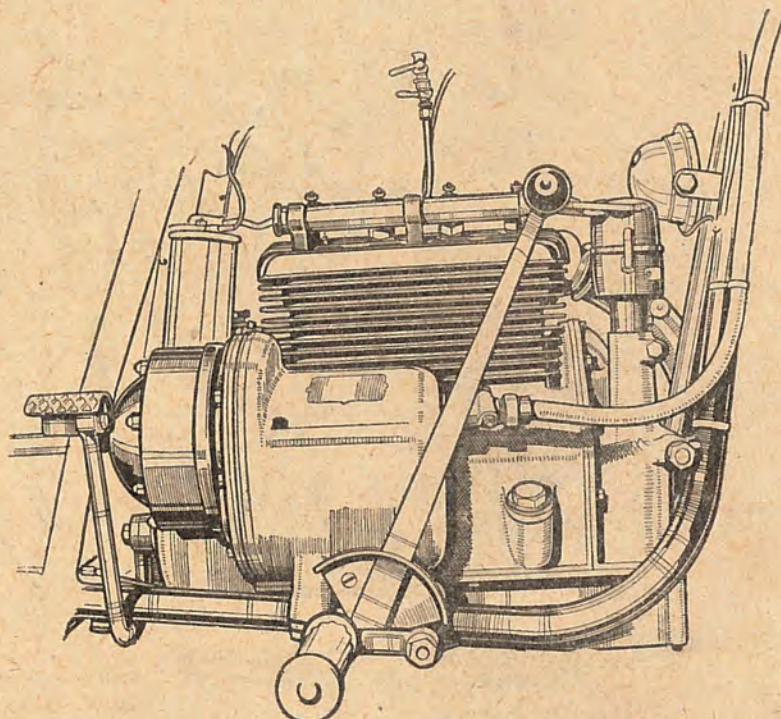
Nous ne le pensons pas. On a voulu déjà la supprimer, mais ce fut un beau tollé, et je crois que la Fédération Internationale ne serait nullement favorable à cette modification, qui ne s'impose nullement. Quant à la clientèle qui n'a aucune présumption sportive, elle est encore très rare, et quand elle sera développée, elle sera complètement indifférente aux questions de cylindrée.

Que lui importera que le moteur ait 375 ou 410 cmc. ? Elle se préoccupera du confort de la consommation, du prix, des impôts, accessoirement de la vitesse, mais non de la cylindrée. Elle sera comme les automobilistes qui achètent une cinq ou une six chevaux, sans savoir même quelles sont les cotes du moteur.

Nous verrons, de plus, dans la suppression



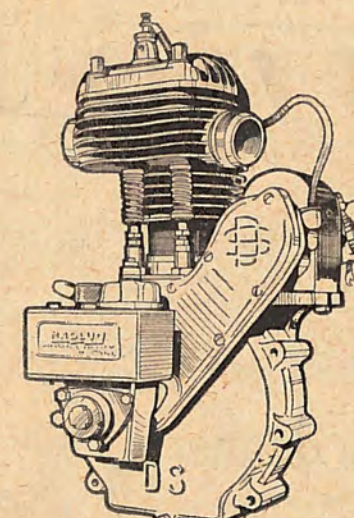
... Matchless présentait au dernier Show en cylindrées nouvelles, un 400 cmc. 2 cylindres remarquable.



Le quatre-cylindres de 500 cmc. est infiniment plus souple que le mono 500 cmc. : c'est ce qui a engagé Motobécane vers cette construction en 1930.

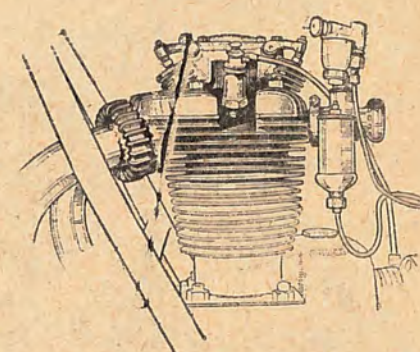
sion des cylindrées de 500 à 1.000 cmc. un inconvénient grave : ce serait la gêne qui en résulterait pour la production des moteurs à 4 cylindres. On pourrait, il est vrai, dire que le 200 serait un mono, le 400 un bicylindre, et qu'on pourrait en utilisant des organes identiques, arriver à constituer un 4 cylindres de 800 cmc., c'est envisager la question d'une manière un peu simpliste. Il n'est pas douteux que, s'il s'agit de quatre-temps, la forme bicylindrique la plus admissible, c'est le flat-twin ; or, quel rapport de construction peut-il y avoir entre un mono, un flat-twin et un quatre-cylindres en ligne ? Quant au deux-temps qui, lui, s'accommode au mieux des deux cylindres en ligne, nous croyons que s'il est réalisé en quatre cylindres, il vaut mieux renoncer au type à piston déflecteur et employer deux groupes de deux cylindres à culasse commune. Le quatre-cylindres n'a, actuellement de chances de s'imposer que dans la catégorie 500 cmc. et au-dessus. 400 cmc., c'est déjà juste, mais 500 cmc. est certainement insuffisant.

Ainsi ne voyons-nous, pour notre part, aucune nécessité de réduire le nombre actuel des cylindrées, et d'imposer des cylindrées tout aussi arbitrairement choisies, et qui ont l'inconvénient de ne pas exister. La moto correspond à des besoins trop différents pour qu'on puisse songer à ne construire que des motos de deux cylindrées. La classification sportive actuelle a le mérite de permettre d'aligner en course une série de machines qui a sa



Voici le 500 cmc. à soupapes latérales de D. S. Mallerre.

réplique dans une série de machines commerciales. Si, vraiment, le besoin se fait sentir ou de réduire les séries, ou bien, au contraire, d'y ajouter des catégories nouvelles, les constructeurs sauront bien le demander. Car, au fond, ce sont les désirs de la clientèle qui déterminent l'évolution de la moto. Et, actuellement, nous ne croyons pas que la clientèle soit encore bien disposée, vis-à-vis des cylindrées non reconnues par les pouvoirs sportifs. Une grande marque anglaise



Le 500 cmc. se défend supérieurement : Poincart est un ardent adversaire pour les novateurs : voici son 500 cmc. L. M. P. à culbuteurs, bloc-moteur et cardan du Salon.

risque le paquet, mais nous avouons que nous n'aurions pas eu cette hardiesse. Plus tard, ce sera une autre affaire et nous verrons, pour les machines utilitaires, un accroissement de cylindrées, et cela, dans le but de conserver le même rendement en obtenant plus de souplesse. Sans doute, et cela pour les machines utilitaires vendues à une clientèle indifférente au sport, les 175 cmc. tendront à devenir des 200 cmc., les 250 cmc., des 300 cmc., et les 350 cmc., des 400 cmc., mais nous n'en sommes pas encore là. Et même, à ce moment-là, si on conserve pour les épreuves sportives le règlement à la cylindrée, nous ne croyons pas qu'il soit utile de changer la classification actuelle. H.P. BORESTROKE.

## Un carburateur curi-ux

### Le Pallas à pompe à air

LA firme allemande des carburateurs « Pallas » vient de créer un modèle d'un système nouveau et intéressant.

Les ralentissements et les accélérations continues qu'occasionne l'augmentation de la circulation posent un problème particulièrement difficile, et dont la solution est chaque jour plus désirable.

Nos lecteurs connaissent tous les « trous » les « creux » qui se produisent si souvent quand on « donne des gaz » et que l'on cherche à éviter en ouvrant lentement, et avec précaution, la manette.

Si l'on peut, par un réglage différent, obtenir des reprises plus franches, la consommation devient trop forte.

La firme « Pallas » a tourné la difficulté en munissant son nouveau type (automatique) d'une petite pompe à air.

Le piston de cette pompe est uni par un levier à la commande des gaz, et (quand on la pousse pour accélérer) comprime de l'air dans la chambre du niveau constant. Du gicleur très spécial, sort un jet intensif d'essence pulvérisée.

En tirant brusquement sur l'accélérateur, on obtient naturellement une pression

d'air assez violente qui diminue jusqu'à être à peu près nulle quand on donne des gaz très progressivement.

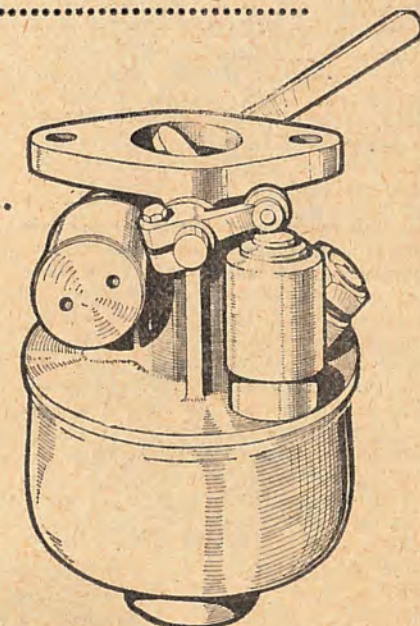
On peut, naturellement, avec un carburateur de ce système, obtenir une économie beaucoup plus grande, puisqu'il permet d'appauvrir le mélange sans supprimer une bonne accélération.

Nous nous souvenons d'avoir vu, il y a quelques années, une « Soyer » deux-temps que son propriétaire avait munie d'une commande supplémentaire, et d'un levier appuyant à volonté sur le bouton agitateur d'essence au niveau constant.

Nous avons essayé nous-même ce système un peu empirique sur notre deux-temps, réglée en vue d'une extrême économie (car les temps sont durs !). Il obvia aux inconvénients bien connus d'un mélange trop pauvre et nous a fait obtenir des résultats de consommation absolument extraordinaires (dans le bon sens !).

C'est pourquoi le système du nouveau « Pallas » nous a si vivement intéressés qui remplace nos moyens de fortune par un procédé un peu plus scientifique.

Les derniers types (pour voitures) de



carburateurs « Stromberg » employés sur la « Chrysler » et « Zénith » ont été également munis, par leurs constructeurs, d'un piston pour enrichir le mélange au départ et aux accélérations.

Ils emploient tous deux, non une « pompe à air » comme le « Pallas », mais bien une véritable « pompe à essence » donnant un jet au bon moment. DESIGNER.





## Impressions que devrait donner le constructeur

Ce grand constructeur aurait pu me dire que nous avons eu, l'an passé, un Salon à Paris où se sont manifestées les idées les plus avancées. Cette année, le même Salon a été pire ; il a été nettement révolutionnaire dans son ensemble. Les solutions les plus risquées, les plus inattendues ont été proposées comme solutions définitives au problème de transport sur deux roues. En faisant une part équitable entre l'esprit de gloire ou le désir de s'imposer à l'attention et le souci réel, non pas de sortir du nouveau, mais d'améliorer et de perfectionner ce qui donne déjà une somme de satisfactions raisonnable, on serait amené à ces conclusions :

Très peu des solutions nouvelles ou ressuscitées apportent une amélioration appréciable aux solutions admises généralement. Les nouveaux engins offerts à notre admiration sont-ils plus économiques, plus sobres, plus légers, plus rapides, moins bruyants, plus propres, plus confortables que les engins classiques sortis de certaines grandes usines au cours de ces dernières années ? Je n'en crois rien.

Le plus clair des résultats obtenus jusqu'à ce jour, avec certaines nouveautés mécaniques lancées avec fracas, a été d'alimenter copieusement les rubriques de certains journaux spécialisés. Les uns ont pris parti pour, les autres contre, les plus avisés sont restés prudemment dans leur rôle strict d'informateurs. Ils n'auront ainsi pas à se déjuger par la suite et nous n'assisterons pas à quelques-unes de ces pirouettes que nous avons maintes fois constatées dans l'automobile.

N'a-t-on pas vu, en effet, il n'y a pas bien longtemps encore, prôner la formule française automobile, c'est-à-dire moteurs à grande puissance massique tournant vite et payant peu d'impôts, grâce à une fiscalité idiote qui impose chez nous les véhicules automobiles à la cylindrée et non pas au kilométrage par-

Circulation d'huile dans le nouveau carter sec de Triumph.

couru, c'est-à-dire à l'essence dépensée. Nos augures n'eu-sent-ils pas mieux fait d'entamer la lutte contre ces cylindres mesquines et d'amener par leurs campagnes nos parlementaires à réviser le mode de perception de

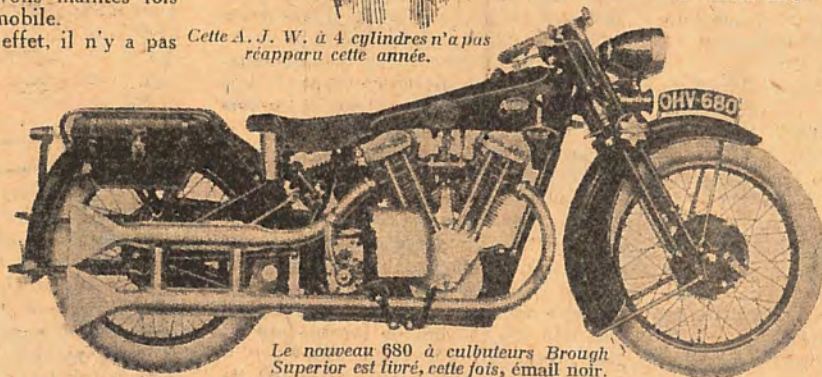
l'impôt ? Notre industrie automobile, s'évertuant à rattraper son retard, ne serait pas en ce moment vis-à-vis de l'étranger, dans la situation critique que nous connaissons. Mais, comme dit Kipling et... moi, ceci est une autre histoire. Souhaitons simplement que ceux qui ont, dans une revue ou un journal, la responsabilité de la rubrique motocycliste, méditent la leçon et se gardent de dénigrer outre mesure ce que font nos voisins pour nous éviter un jour un mauvais réveil (pour moi j'ai changé déjà).

Ceci me ramène à la construc-

tion anglaise et à la dernière exposition de l'Olympia. Je n'ai aucune tendresse particulière pour les Anglais qui nous ont trop souvent traités comme des petits garçons. Mais je ne puis oublier que l'industrie motocycliste et le sport motocycliste sont très florissants en Angleterre et que, somme toute, ces gens-là ont une expérience indiscutable qu'il serait mesquin de nier et de méconnaître.

Je dis ceci parce qu'avec audace, nous nous sommes libérés presque complètement de leur emprise, allant jusqu'à prétendre donner le ton. Comment réagiraient donc les Anglais au lendemain de notre

Cette A. J. W. à 4 cylindres n'a pas réapparu cette année.



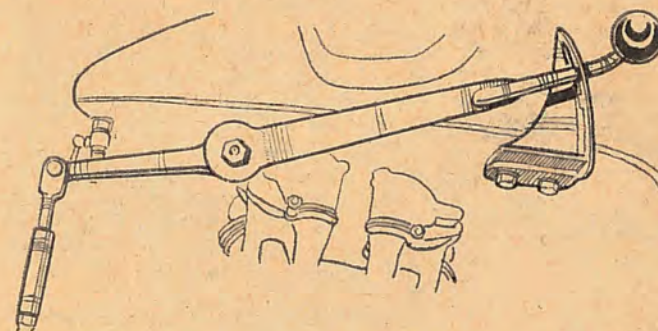
Le nouveau 680 à culbuteurs Brough Superior est livré, cette fois, émail noir.

Salon retentissant ?

Je me livrais à différentes conjectures avant de pénétrer dans le hall de l'Olympia, moins majestueux que notre Grand Palais, mais plus propice aux affaires, grâce à ses bureaux, à ses multiples bars, restaurants, clubs divers dont un réservé aux visiteurs étrangers.

A peine le seuil franchi, j'eus l'impression qu'il n'y avait pas grand monde. Mais nous avons aussi connu des journées creuses à Paris, de sorte que je n'y attachais aucune importance ; d'ailleurs, l'affluence de la foule, le soir de 6 à 10 heures, me fit revenir sur cette impression.

Il faut de plus, impartialement, noter que l'époque tardive du Salon et le fait que les nouveaux modèles ont fait l'objet de beaucoup de publicité depuis longtemps, sont pour quelque chose dans cette bouderie apparente.



Triumph conduit la nouvelle tendance qui veut le long levier de changement des vitesses.

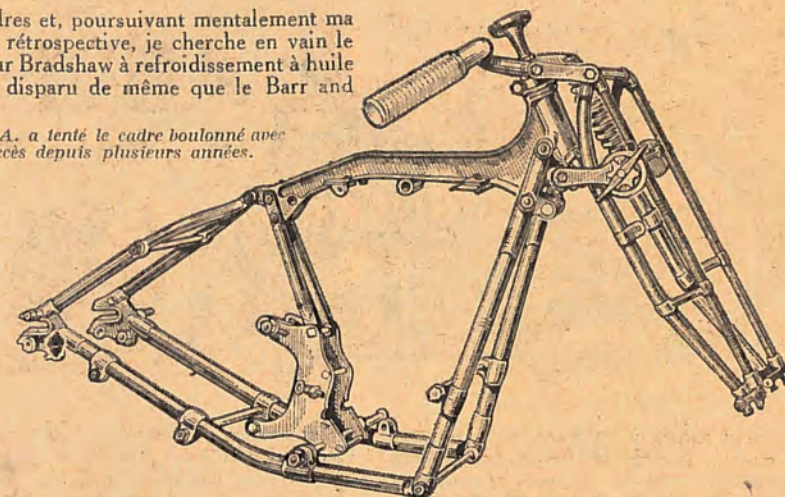
Coup d'œil rapide sur tous les stands. Les Anglais se sont sûrement donné le mot : « à l'Ouest rien de nouveau ». Leur volonté s'est affirmée à ce point que les machines « attraction » que l'on voyait annuellement apparaître sur certains stands pour rentrer ensuite dans le néant ne figurent cette fois nulle part.

L'an dernier, nous avions la Brough Supérieur quatre-cylindres en ligne exposée sous une vitrine comme un bibelot précieux et qui n'a sans doute jamais dû en sortir. Nous avions la Francis Barnett à deux cylindres bloc-moteur Villiers qui a discrètement disparu, victime d'un mal inconnu. L'année dernière, les curieux étaient rassemblés autour de la « Panthette » bloc-moteur deux cylindres dessinée par l'ingénieur Bradshaw, le même qui avait dessiné l'A. B. C. qui, si elle revenait sur le marché, ne ferait pas si mauvaise figure que cela à côté de tant de productions up to date qui font délirer d'enthousiasme certains fanatiques de la nouveauté à tout prix. Cette Panthette avait les cylindres en V et en travers du cadre comme d'ailleurs la quatre-cylindres première manière de Georges Brough qui n'avait rien dans le ventre (la moto, pas le créateur), car de mauvaises langues ont prétendu à l'époque que le moteur n'était qu'une maquette sans organes intérieurs. Qu'est devenue l'A. J. W. qui était la Majestic anglaise avec sa carapace de tôle ? L'Ascot-Pullin, avec son cadre embouti et son moteur horizontal, subsiste bien mais ne semble plus susciter le même intérêt qu'au moment de son apparition.

Je n'ai pas revu la Mac Evoy quatre

cylindres et, poursuivant mentalement ma revue rétrospective, je cherche en vain le moteur Bradshaw à refroidissement à huile qui a disparu de même que le Barr and

B. S. A. a tenté le cadre boulonné avec succès depuis plusieurs années.



tangulairement dans le même bloc et d'une boîte séparée à 3 vitesses.

Les seuls représentants du bloc à l'Olympia sont deux étrangers : une maison belge et la maison Alcyon qui expose sa machine à bloc et vis sans fin, conception Beatty, mais sérieusement revue et corrigée par Surleau, car la patte de ce prestigieux dessinateur a passé par là.

Cette absence totale de représentants insulaires du bloc est significative et nous fournit un beau sujet de méditations.

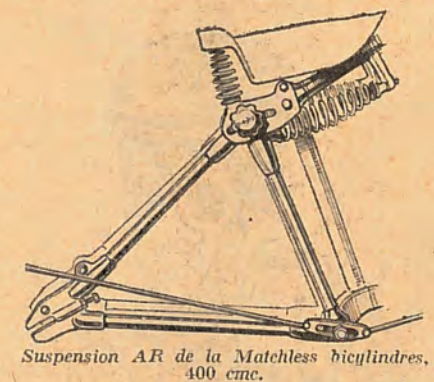
Il semble surprenant que cette question qui a fait couler depuis un an ou deux, des flots d'encre chez nous, laisse les Anglais indifférents.

A la vérité, ils sont unanimement hostiles à une solution qu'ils estiment mauvaise et qui a subi chez eux des échecs répétés ; sans remonter bien loin en arrière, nous constatons que, depuis 1925, les rares représentants du bloc-moteur comme Rover avec sa 350 cmc. Raleigh avec sa 175 cmc. quatre-temps, Triumph avec sa 350 cmc. ont battu en retraite.

On peut compléter cette liste nécrologique en remontant un peu plus avant et en inscrivant : Clyno avec son bloc deux-temps 270 cmc. ; Metro-Tyler avec son semi-bloc ; Wooler avec son bloc flat-win

Stroud sans soupapes. On ne parle plus de la F. E. W. moto tolée. Qui d'ailleurs se souvient de cette marque ?

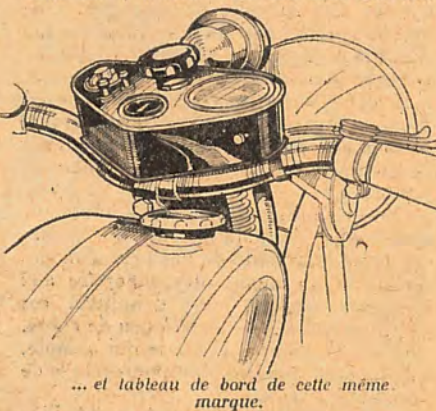
Revenons aux machines exposées et cherchons les marques adeptes du bloc-moteur. Oh ! le compte est vite fait : il n'y en a aucune cette année. Si, car pour



Suspension AR de la Matchless bicylindres, 400 cmc.

être sincère il y a, paraît-il, exposée dans un coin, une certaine « Berwick » à moteur Villiers 250 et transmission à vis sans fin. Je n'ai pu dénicher cette machine, preuve que la foule n'envahissait pas le stand. D'ailleurs le prix indiqué de £ 55 est fait pour refroidir les amateurs, car il est bien supérieur à celui d'une bonne 500 à soupapes latérales (Ariel £ 45,10').

La Matchless 400 cmc. « Silver Arrow » qu'un artifice de dessin peut faire prendre pour un bloc-moteur, ce qui d'ailleurs n'a pas manqué, est en réalité composée d'un moteur en V à deux cylindres coulés rec-

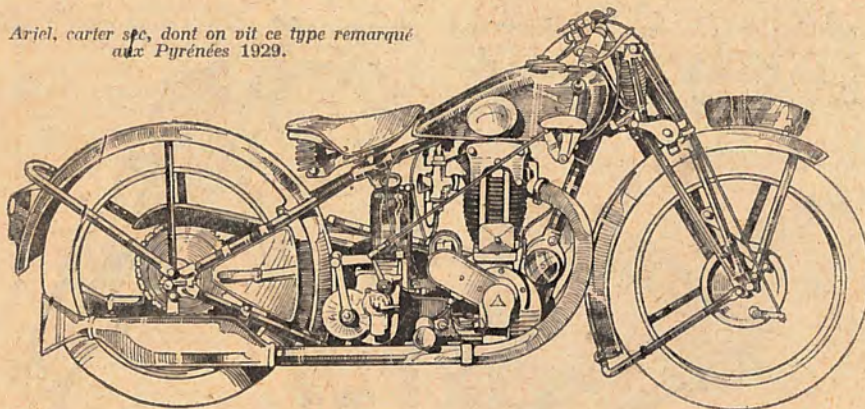


... et tableau de bord de cette même marque.

350 cmc. ; Bredmore-Précision avec son bloc 500 cmc. ; Ray avec sa 200 cmc. deux vitesses ; G. S. D. avec son bloc 350 cmc., deux-temps, quatre vitesses transmission à vis (1922).



Ariel, carter spe, dont on vit ce type remarqué aux Pyrénées 1929.



Le moment n'est donc pas venu de sonner le glas de la chaîne. Les Anglais invoquent pour sa défense sa souplesse qui ménage les pignons de boîte, son silence son rendement inégalé par aucun autre mode de transmission, sa facilité de montage qui permet une certaine tolérance dans l'alignement des pignons et dans leurs entraxes.

La chaîne n'a-t-elle pas détrôné les pignons pour la commande de distribution de moteurs de voiture présentant le grand avantage de ne pas transmettre à l'arbre à cames les vibrations du vilebrequin.

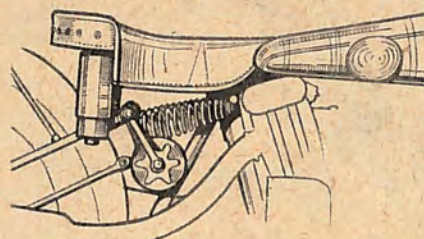
Est-ce à dire que les Anglais ne sont pas à la page et ne peuvent sortir des sentiers battus ? Que non pas, car il suffit de suivre l'évolution accomplie par eux pendant ces dix dernières années pour mesurer l'étendue des progrès réalisés. Tout n'est certes pas parfait et il est surprenant de trouver chez nos redoutables voisins, si portés à la critique, des fautes de goût et des hérésies mécaniques invraisemblables. J'ai été étonné de trouver encore au dernier Salon, sur des machines de marques cotées, des tringles de commande de vitesses coudées et tortillées dans tous les sens. Aurait-on idée chez nous de commander un levier devant se déplacer verticalement par une tringle inclinée à 45° ? Ça et là, on peut constater l'inaccessibilité quasi absolue des bouchons de remplissage d'huile, des couvercles de batterie d'accus, des rupteurs de magnétos. Une marque, et non des moindres, fixe ses fils d'éclairage avec du chatterton ! Je ne conteste pas les qualités du chatterton, mais entre nous, ce n'est pas très mécanique et l'usage en était réservé jusqu'à ce jour aux coureurs qui, en général, ont l'esthétique en horreur et spécialement en France.

On pourrait également les taquiner sur cette manie de vouloir, coûte que coûte, annoncer à la veille de chaque Salon des modifications importantes apportées aux différents modèles ! En définitive, ces modifications se résument à peu de chose, mais il faut frapper la masse qui compte, comme chez nous, un bon pourcentage de... naïfs.

Leur trouvaille cette année a été d'incliner de moteur à l'avant. On s'évertue à chercher des explications à cette nouvelle mode. Il n'y en a pas de sérieuse, car les moteurs inclinés dans les cadres existent depuis qu'existent les motocyclettes et si

les avantages de cette disposition étaient réels, un grand nombre de constructeurs ne l'auraient pas abandonnée.

Il se trouve ainsi que des constructeurs — et ils sont quelques-uns chez nous —



Les nouvelles Brough ont les ressorts de selle enfermés.

qui pour incliner de tout temps leur cylindre ne paraissent pas, ces dernières années, très à la page, ont à présent des machines dernier cri.

Belle revanche sur les novateurs à tout



Qui ne reconnaît le fameux Villiers anglais, le symbolique marcheur à deux temps !

prix. Une autre modification, plus sérieuse cette fois, est l'application du chromage. Il s'agit là d'une amélioration réelle car le nickel protégé par une pellicule de chrome deviendra beaucoup plus résistant. Une pièce chromée est réellement

inaltérable et garde indéfiniment sa vivacité d'éclat.

La magnéto-dynamo cède le pas à la dynamo séparée, ce qui est la logique même. Il faut diviser pour régner.

En matière d'éclairage, c'est donc l'école française qui triomphe. Espérons que nous enregistrons un nouveau succès prochainement, lorsque les Anglais se rallieront au pneu ballon comme l'ont fait déjà les Américains et les Allemands.

J'admire sans réserve, la présentation des machines. Les constructeurs ont sous la main des matières premières impeccables comme aspect, qu'il s'agisse de tôle, tube, pièces moulées, émaux ou vernis. En plus de cela, leurs accessoires ont un fini que nous réclamons à cor et à cri chez nous mais sans grand succès.

Il n'est pas très malin, dans ces conditions, de présenter des machines qui accrochent l'œil. De fait, on peut dire qu'aucune production anglaise ne laisse à désirer comme présentation. A peu de chose près, elles se valent toutes et une Radco de £ 21. est aussi bien émaillée qu'une Brough Supérieur de £ 170.

Quant à la mécanique proprement dite, je ne crois nullement à la supériorité des Anglais. Notre usinage est aussi précis que le leur et la métallurgie nationale met à notre disposition une gamme d'aciers spéciaux qui ne nous donne rien à leur envier.

L'impression qui se dégage de ce Salon est que la moto en Angleterre a atteint un degré de perfection tel que tous hésitent à s'engager dans des voies inconnues ? Personne ne se sent assez de courage pour aller le premier au-devant des embûches. Et il est pourtant certain que dans les cartons sommeillent nombre d'études nouvelles. Mais, voyez-vous, les Anglais qui sont gens pratiques, n'entrevoient le développement de la moto qu'à la condition que cette dernière ne puisse être concurrencée comme prix par la petite voiture. Dès lors, le problème est examiné toujours sous l'angle des prix de revient et toujours les solutions simples se prévalent. Ne nous étonnons donc pas de l'absence de blocs-moteurs dont l'usinage ne souffre pas la médiocrité et s'accommode mal de la grande série, et ne soyons pas surpris du peu de succès des multi-cylindres, des transmissions rigides et des cadres en tôle emboutie.

Revenons chez nous, voulez-vous !

Fred S. LIPMAN.

Où ne le verra pas

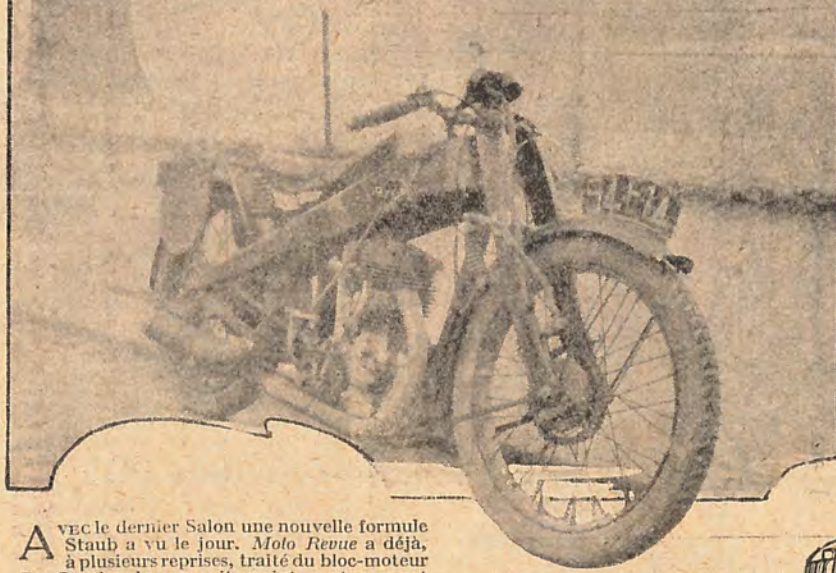
Déjà son engagement était décidé : Lere-fait, en bon traditionaliste, partait aux Six Jours. Mais la Faculté ne juge pas que Lere-fait, victime d'un charretier borgne et sourd, le 8 juin soit assez bien rétabli, et lui ordonne le repos cette fois ; c'est regrettable pour Gnome et Rhône dont il portait brillamment les couleurs.

Avez-vous payé vos contributions du 1<sup>er</sup> Trimestre 1930 ?

Gare aux contraventions

## Le bloc staub 500

par Max. End



Avec le dernier Salon une nouvelle formule Staub a vu le jour. Moto Revue a déjà, à plusieurs reprises, traité du bloc-moteur Jap-Staub, chacun sait maintenant que cet ensemble homogène est conçu de telle façon que chacun des deux organes, moteur et boîte, conserve son indépendance et que la boîte, contenue dans un carter propre, peut se retirer sans rien toucher à ce qui a trait au moteur, et sans avoir à extraire ce bloc du cadre ; donc, avantages du bloc et avantages de la boîte séparée.

Les démonstrations en 1928 du bloc Jap-Staub, ont prouvé que cette formule et que sa réalisation ne comportaient aucun aléa. Conservant donc l'alliance avec Jap pour les culbuteurs, Staub vient de sortir deux moteurs de sa conception pour les amateurs de soupapes latérales : un 350 cmc. et un 500 cmc. qu'il a réalisés soit en moteurs séparés soit en bloc. Comme c'est cette dernière formule qui m'intéresse, j'ai demandé un essai de 500 cmc.

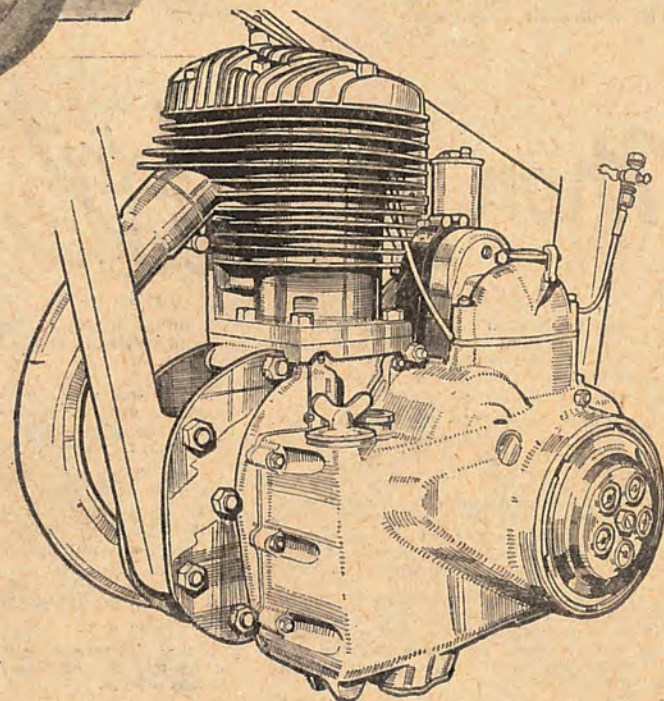
Voici les caractéristiques de ce nouveau type ; comme on le verra, au cours de cet exposé, les solutions modernes ont présidé à l'élaboration de ce nouveau moteur.

Le 500 cmc. a un alésage de 83,5 et une course de 90 ; son rapport volumétrique est de 5 à 1. Il est à soupapes latérales en chapelette, ces soupapes sont enfermées dans un carter étanche et fonctionnent dans l'huile. Il est inutile d'insister sur le double avantage de cette amélioration ; du côté mécanique des soupapes hermétiquement encloses sont à l'abri du rodage indésirable qu'elles subissent à l'air libre chargé de poussières ; graissés, les ressorts et les queues de soupapes durent beaucoup plus sans s'avachir ni se

dérégler ; du côté utilitaire, élimination des projections d'huile, plus grande propreté de l'ensemble, entretien réduit.

Naturellement, sur ce moteur moderne, la culasse est détachable et traitée en vue

Le bloc-moteur, côté distribution ; au premier plan, on voit le bouchon à oreilles du réservoir à huile et derrière le viseur du graissage translucide et incassable ; le bossage inférieur montre l'emplacement de la pompe à huile instantanément démontable.



du meilleur rendement thermique ; pour ce moteur, d'un reste, 2 culasses sont prévues correspondant à 2 rendements différents et permettant d'utiliser le même moteur soit en tourisme soit en sport.

Le piston est en alliage spécial d'aluminium, il possède 3 segments dont 1 râcleur et s'articule sur la bielle par un axe de gros diamètre en acier spécial, nickel-chrome. La bielle de forte section est matricée en acier spécial à haute teneur en chrome et nickel ; la tête de bielle, à bague rapportée est montée sur galets. Le graissage, sous pression, assure la lubrification de toutes les pièces, y comprise la tête de bielle. La distribution est commandée par une came unique et deux linguets. Les soupapes, dont j'ai dit, tout à l'heure, qu'elles étaient intégralement lubrifiées, sont en acier spécial inoxydable et insensibles aux hautes températures.

Toutes les pièces composantes sont traitées chez Staub ; contrôlées, l'essai à la bille permet d'éliminer toute pièce défectueuse.

Une rapide visite avant l'essai m'a permis de voir l'outillage moderne qui usine toutes ces pièces comme aussi celles relatives à la partie boîte dont il est peut-être utile de rappeler les principes essentiels :

Toute la boîte (que le moteur entraîne par pignon), avec le kick complet, le pignon de chaîne de transmission à la roue AR et le levier de commande de vitesses, est amovible et peut être démontée, le bloc restant sur la moto, en enlevant seulement six vis de fixation. L'embrayage, à disques multiples, monté sur roulements à billes et sur amortisseurs, protégé par le carter est également accessible, réglable et démontable sans toucher à aucun autre organe du bloc. Les pignons, y compris l'intermédiaire sont montés sur roulements à billes et calculés pour le silence. Cette boîte à 3 rapports commandés par clabots et engrenages toujours en prise. Le kick, logé à l'intérieur de la boîte, est à cliquet rentrant.

La magnéto, commandée par pignons, tourne à demi-vitesse.

Le graissage de cet ensemble a fait également l'objet d'une étude très poussée ; la partie inférieure du bloc forme réservoir d'huile de grande capacité. Une pompe toujours en charge assure la circulation contrôlée par un viseur... bien visible. Un bouchon de vidange de généreux diamètre complète l'ensemble.

Voilà donc, dans ses grandes lignes, les caractéristiques du bloc 500 cmc. que j'avais à essayer, le 350 cmc. ne se différenciant



que par les rapports de course à alésage : 70 x 90.

Ce bloc 500 cmc. était monté sur un cadre de C.P. que l'on connaît également comme l'un des premiers types de cadre en tôle emboutie. C'était la première fois que j'étais à même d'essayer un peu longuement ce cadre. Malgré un nombre très imposant de kilomètres, des stages entre toutes les mains, ce cadre à tout faire continue de se porter gaillardement et de progresser rigoureusement en ligne droite ; je n'avais du reste jamais douté des qualités de cette formule ; je connaissais depuis assez longtemps son constructeur, M. Couegnas, et ses longs et méticuleux essais, pour chevaucher sans appréhension l'un quelconque de ses cadres, fut-il de plusieurs années.

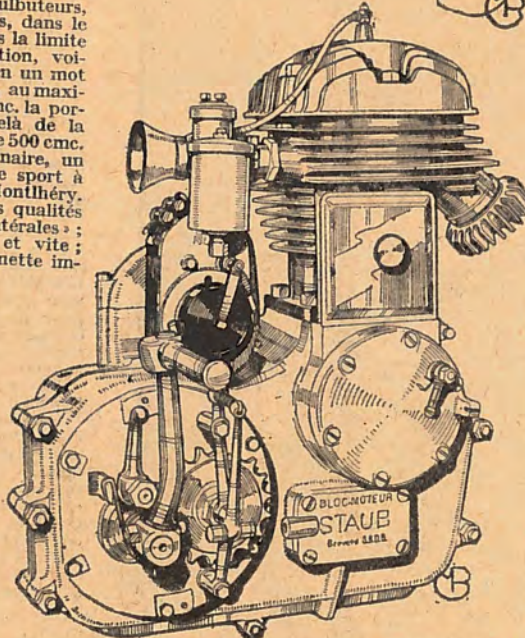
L'essai du bloc Staub m'a démontré, une fois de plus (je l'avais déjà constaté par ailleurs), que les moteurs à soupapes latérales, bien conçus et bien réalisés se rapprochent de plus en plus du rendement des culbuteurs de série. Si les reprises « terrifiantes » sont toujours l'apanage des culbuteurs, les possibilités de moyennes élevées, dans le domaine du grand tourisme, et dans la limite des possibilités normales d'utilisation, voisinent étrangement. On peut dire en un mot que le culbuteur de série conserve, au maximum, dans cette cylindrée de 500 cmc, la portion de vitesse qui se trouve au delà de la limite couramment employée. Ainsi le 500 cmc. Staub donne, avec la culasse ordinaire, un bon 105 et a roulé avec la culasse sport à 111 de moyenne chronométrée à Montlhéry.

J'ai été surpris, d'autre part, des qualités d'accélération de ce « soupapes latérales » ; il monte en régime franchement et vite ; grâce à la 2<sup>e</sup> remarquable, on a la nette impression de posséder un « culbuteurs », cette deuxième vitesse monte, en effet à 75 km.-h. sur le Jaeger, ce qui est d'un attrait incontestable dans les reprises et donne de grandes possibilités en côte.

A mon avis, pour un service dur, pour une machine à destination utilitaire, dont on exige un effort constant avec le minimum d'entretien et de réglages, un latéral s'affirmera bientôt, à égalité de manque de soins, nettement supérieur à un culbuteurs. Quant à ces avantages de durée et de constance dans la bonne marche, on peut joindre, comme dans le Staub, l'avantage sportif d'un rendement élevé, toute

la faveur des motocyclistes non fanatiques de réglages, doit aller aux latérales ; le moteur de moto suivrait-il en cela l'exemple de son grand frère de la voiture qui lâche de plus en plus les soupapes en tête ?

Le bloc côté transmission : débrayage, pignon de chaîne et kick sont fixés sur le flasque qui bloque la boîte amovible des vitesses. En avant le petit carter comportant la plaque de constructeur possède une tubulure qui assure le graissage permanent de l'unique chaîne.



Le bloc Staub est d'une ligne pure, d'où son entretien aisé : accessibilité du débrayage ; le carburateur ne peut suinter sur la magnéto.

Ce moteur, à la fois souple et rapide (en 1<sup>er</sup> au ralenti 8 à l'heure, 12 en 2<sup>e</sup>, 23 en 3<sup>e</sup>), va donc de pair avec le restant du bloc dont la bonne réalisation est maintenant appréciée de tous, pour la facilité de manœuvre des vitesses et la douceur de son débrayage.

J'ai marché avec un réglage d'hiver et voici pour terminer les consommations : essence, 4 litres 1/2, pouvant être abaissée d'un bon demi-litre, à mon avis, en période plus chaude ; pour l'huile moins de 1/4 de litre pour l'ensemble moteur-boîte...

J'ai, personnellement, confiance dans l'avenir de ce bloc, il m'a donné l'impression de pouvoir être mis à toutes les sauces et entre toutes les mains ; il est fait pour répondre aux besoins de la plus grande masse et je le crois un fidèle et robuste serviteur tant pour le solo que pour le sidecar.

MAX END.

... que toutefois, ce dernier ne resterait pas plus longtemps à Paris et partirait sous peu vers des régions plus chaudes que les dernières parcourues.

KAMOTSU.

LA-BAS

#### L'Aventurier de l'Atlantique et l'Indian Motorcycle Co

L'homme de l'Atlantique et des avatars sans nombre sur tous les champs d'aviation et... toutes les Bourses du monde, le fameux Charles A. Levine, lui-même ! avait pris le contrôle financier de l'Indian Motorcycle Co.

Il vient de le céder au profit d'un nouveau groupement capitaliste de Newark (New-Jersey). Le président de l'Indian Motorcycle Co, d'R West, qu'il avait nommé, se retire en même temps que lui.

Levine avait l'intention de transformer la vieille usine de motocyclettes en une fabrique de moteurs d'aviation et de moteurs de canots du type hors-bord.

La nouvelle direction, tout au contraire, entend continuer avec énergie, la production unique de motocyclettes et développer de nouveaux marchés.

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

...que le nouveau sidecar articulé, en tôle emboutie, sortirait désormais avec roue amovible et, sur demande, avec frein au moyen, commandé par pédale et transmission rigide...

...qu'une certaine 4 cylindres d'un certain commissaire des 6 Jours et de Paris-les-Pyrénées, serait, cette année, équipée dudit sidecar et du dit moyen.

...qu'un enthousiaste, dans ses écrits, pour la boîte séparée et les chaînes multiples, notre international essayeur, aurait pour son compte personnel, une 2 cylindres flat-twin, à bloc-moteur et transmission par engrenages.

...que si les pans fermés dans le quadrilatère parisien devant faciliter la circulation, il serait curieux de se demander comment à midi et à 6 heures les 3.000 voitures parquées pourraient partir en même temps, sans risquer l'embouteillage...

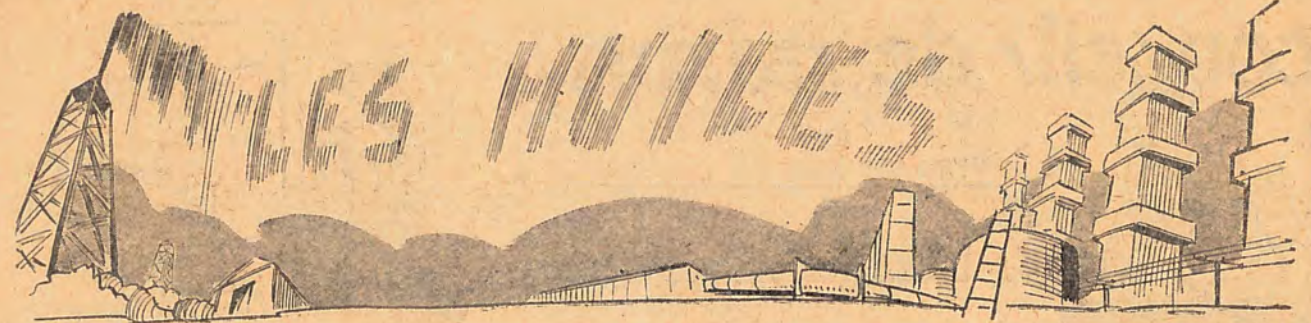
... qu'un ingénieux inventeur serait sur le point de révolutionner le monde automotocycliste.

... que son nouveau moteur, toujours à l'essence, supprimerait l'usage du vilebrequin, des soupapes et de bien d'autres choses surannées, à son avis.

... que dimanche et lundi de Pâques verront pour la banlieue parisienne un grand rallye touristique pour fêter le retour des Hirondelles.

qu'il se pourrait bien, comme suite à une pléiade de demandes et grâce à l'obligeance de son représentant en France, Dagorno, que nous ayons bientôt un essai de la Scott en sidecar...

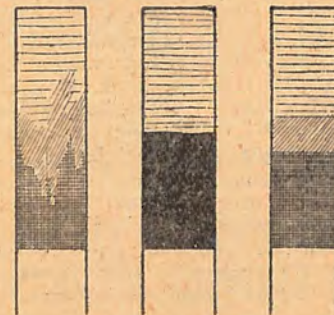
... que l'épouse du roi des globe-trotters est malade et que son infatigable mari en est très affecté.



### La première qualité

Avant tout, ayez de bons appareils

UN élément d'erreur, sinon absolue, du moins relative, vient de ce que les appareils de mesures ne sont pas toujours étalonnés avec assez de précision. C'est un peu comme si nous mesurons la même longueur en mètres ou en yards. Mais là, du moins, nous avons la possibilité de réduire les mètres en yards ou vice versa. Pour les appareils de mesure, connaissant les lois d'écoulement des liquides, nous pourrions arriver à comparer les résultats obtenus avec deux appareils diffé-



Eprouvettes et huiles minérales pures essayées à l'émulsion : de gauche à droite : moyenne, bonne et médiocre qualités.

rents. Mais cela n'est, dans la pratique courante, guère possible. Il faut donc s'efforcer de se servir toujours du même appareil, ou s'assurer que le réglage de tous les appareils qu'on emploie est identique.

### Essais physiques

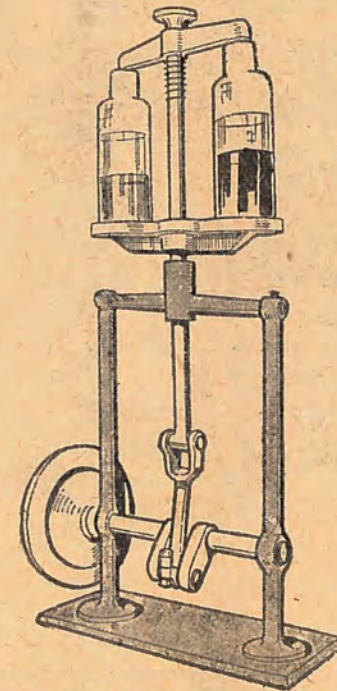
La couleur

La première qualité qui attire notre attention, c'est la couleur. Examinée par transparence, une huile a une certaine couleur qui va du jaune-clair au vert foncé. De plus, les huiles minérales sont fluorescentes.

Pour indiquer la couleur d'une huile, on faisait autrefois usage de calorimètres dans lesquels on comparait la couleur de l'huile à des verres teints. Mais on se contente le plus souvent de donner la coloration d'huiles d'après un échantillon contenu dans un tube de 15 mm de diamètre.

### La Densité de l'huile

III



Machine à trembleur pour les essais d'émulsion.

La couleur de l'huile est due, d'après certains savants, à la présence de composés non saturés qui seraient, par ailleurs, très propres à la lubrification. Enlever donc ces composés, c'est diminuer le pouvoir lubrifiant de l'huile. Mais, malheureusement, ces composés s'oxydent aisément.



Examinée par transparence, l'huile a une couleur qui va du vert foncé au jaune clair : trouble et couleur café au lait, c'est qu'elle contient de l'eau.

Si on doit assurer un graissage où l'huile circule et ressert sans cesse, il faudra se débarrasser de ces composés ; mais dans un graissage à huile perdue, où la stabilité des composants n'a plus la même importance, on pourra laisser subsister ces composés non saturés.

Il s'agit ici uniquement de la coloration de l'huile, coloration obtenue uniquement par le raffinage et correspondant à une modification chimique de l'huile.

L'huile peut être également décolorée au moyen de matières filtrantes (de même que du vin rouge filtré sur du noir animal se transforme en vin blanc). L'action de ces matières filtrantes est assez mal déterminée et il semble que leur action soit à la fois physique et chimique. Il se peut donc que les qualités lubrifiantes de l'huile se trouvent modifiées. La couleur de l'huile ne doit donc pas être prise comme un critérium de la valeur de l'huile comme lubrifiant. Cela dépend surtout du produit initial. Une huile vert foncé pourra être tout aussi bonne qu'une huile jaune pâle et vice versa. Elles proviennent d'hydrocarbures différents et c'est tout.

Si la couleur initiale de l'huile fraîche importe peu, les variations de coloration en cours d'emploi ont une importance



L'huile pour une brouette exige autant de soins que l'huile à manger.

beaucoup plus grande. Tout d'abord, pour une même marque qui distille des hydrocarbures de même origine, la coloration doit rester constante d'une livraison à une autre. Ensuite, en cours d'usage, l'altération de l'huile qui se décompose ou s'oxyde se traduit par une coloration de plus en plus sombre. Les impuretés dont elle se charge accentuent également cette coloration. Quand l'huile se trouble et qu'elle prend une couleur café au lait, c'est qu'elle contient de l'eau. Cette eau provient de la vapeur d'eau, produit de combustion qui, franchissant les segments, pénètre dans le carter ; elle existe même dans le cas des moteurs à refroidissement par air. Dans un moteur à eau, elle peut aussi résulter de fuites aux points de culasse. — J. MELLIER.

(à suivre)



# conseils de saison



ENTRETIENEZ VOTRE ÉCLAIRAGE

## 1.- L'Équipement par Accus

AVEZ-VOUS un équipement électrique, avec ou sans accus ? Voici quelques propos d'un spécialiste qui pourront vous rendre quelque service.

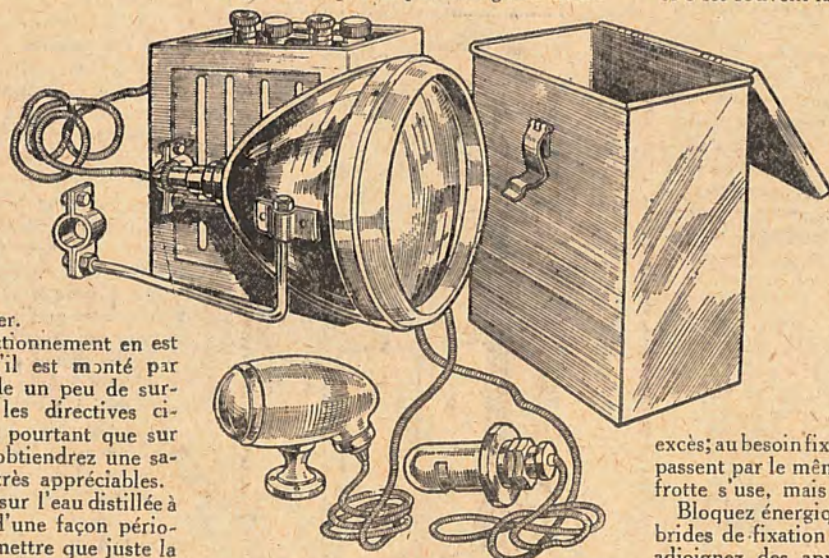
### I. — L'équipement par accus

Prenons le cas de l'équipement avec accus pour aujourd'hui. C'est le plus cher d'achat et il fait bien hésiter les bourses modestes, c'est peut-être celui qui rend le plus de services au motocycliste qui roule par tous temps : été, hiver.

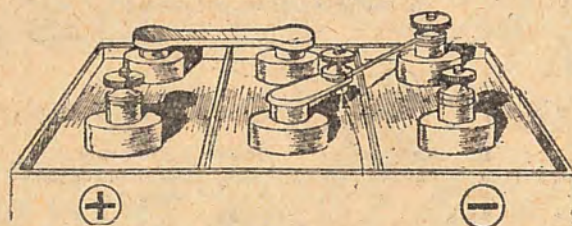
Généralement le fonctionnement en est très satisfaisant tel qu'il est monté par l'usine, mais il demande un peu de surveillance ; en suivant les directives ci-dessous qui ne portent pourtant que sur des petits détails vous obtiendrez une satisfaction, une sécurité très appréciables.

Je passe rapidement sur l'eau distillée à mettre dans les accus d'une façon périodique ; néanmoins, ne mettre que juste la

Pour le nettoyage des parties attaquées, passez un pinceau trempé dans le pétrole sur les parties, puis essuyer avec un chiffon et passer un peu de peinture genre duco.



Un équipement classique par accumulateur sur une motocyclette.



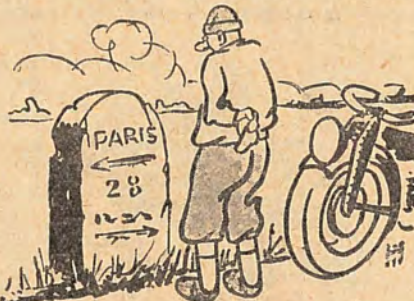
A la borne positive + la couleur verdâtre, à la borne négative — la couleur blanchâtre vous indique une oxydation et le sulfatage

quantité voulue pour éviter les projections et suintements du liquide, qui corrodent tous les objets en contact avec lui.

### Serrez bien les contacts

Mais, j'appuie sur l'état des bornes : veillez à leur aspect, n'y laissez jamais s'y fixer l'oxydation ; dès que vous apercevez du sulfatage à la borne positive (aspect verdâtre), vérifiez le contact, s'il est bien serré et, au besoin, le démonter, gratter les pièces et remonter en serrant soigneusement, car le mauvais serrage à cette place provoque justement la formation du sulfate : c'est généralement un indice.

De même pour la borne négative, mais le dépôt en est blanchâtre.



Veillez tout particulièrement à l'état des bornes....



... au lieu de saboter vous mêmes vos appareils, donnez les à un spécialiste.

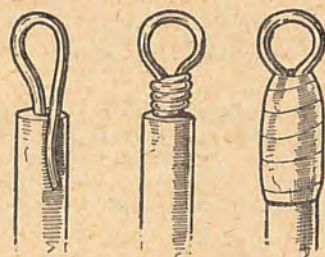
ces points provoque des sautilllements de la lumière, autrement dit, il y a survoltage et c'est souvent la cause d'un grillage exagéré de lampes.

Au tableau, ne rien toucher sans être connaisseur ainsi qu'au conjointeur séparé cas des équipements Marchal, car vous risquez de tout détériorer par un démontage ou bricolage intempestif.

Par contre, bien veiller au serrage des fils partout où cela vous est possible ; veillez à ce qu'ils ne flottent pas avec

excès ; au besoin fixez-les après les gaines qui passent par le même chemin, car un fil qui frotte s'use, mais un fil qui flotte casse.

Bloquez énergiquement les vis, boulons, brides de fixation des appareils et, si vous adjoignez des appareils supplémentaires, bien gratter les surfaces des colliers et du

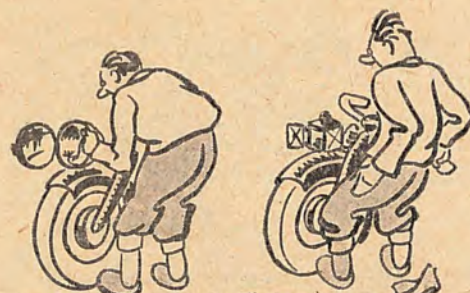


Confectionnez très sérieusement les attaches, car de ce soin dépend la régularité de votre éclairage.

cadre à leur point de contact et à l'emplacement choisi, et une fois l'essai terminé, que l'emplacement est bien définitif, un coup de pinceau avec du genre duco et l'oxydation sera muselée pour longtemps.

### Et vos phares ?

Les phares ne demandent pas d'entretien, mais sous aucun prétexte ne touchez pas la partie réflecteur avec les doigts, même gantés. A plus forte raison, n'y passez pas un chiffon ou votre mouchoir pour enlever la poussière ou taches produites par la buée ou quelques gouttes d'eau.



ne frottez jamais l'intérieur de vos phares car ils deviendraient... des lanternes.

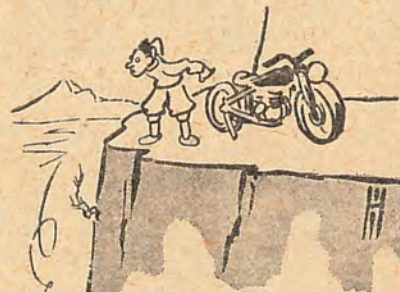
Car l'argenture de la parabole disparaîtra rapidement et un phare dont le réflecteur a perdu son argenture, c'est une lanterne.

N'y toucher que si vraiment c'est nécessaire et, en ce cas, employez le seul moyen pratique à la portée de tous. Sur un tampon de coton, prendre de la poudre impalpable, employée pour l'argenterie à la maison, poudre bulher par exemple, et passer votre tampon ainsi garni dans le réflecteur, vous le verrez redevenir d'un beau brillant et si quelques portions résistent projetez à l'intérieur de la parabole un peu de votre haleine et recommencez l'opération.

Pour les motocyclistes n'ayant pas d'argenterie, donc pas de poudre, mais ayant une charmante épouse, ou une non moins charmante amie, leur demander un peu de poudre de riz, objet de nécessité pour elles, et qui fait très bien l'affaire pour les réflecteurs de phare.

### Et la Dynamo

Côte dynamo, voir son entraînement surtout dans la machine où il a lieu par une courroie, cuir ou caoutchouc, laquelle patine très souvent dès que la dynamo donne son grand débit, c'est-à-dire sur phare : C'est très souvent la cause ignorée, qui provoque une baisse très forte de l'éclairage au bout d'une heure ou deux de marche sur phare et vous empêche de rouler longuement la nuit, chose très agréable en été.

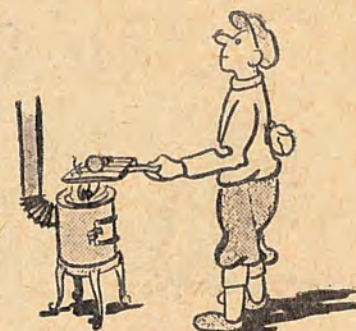


il est parfois difficile de remonter une batterie tombée trop bas

L'entretien de la dynamo est à peu près nul. Quelques gouttes d'huile aux graisseurs prévus à cet effet, tous les 1.500 km. environ, et bien veiller à sa fixation sur son support.

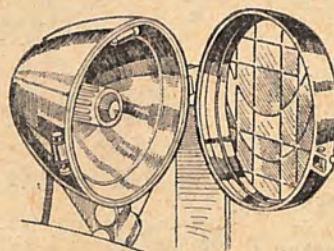
Néanmoins vers 15.000 à 20.000 km., il y aura lieu de la faire vérifier par un spécialiste qui remplacera les charbons qui se seront usés : n'y touchez pas vous-même, c'est plus prudent.

Choisissez bien le calibrage des lampes que vous emploierez pour votre phare, c'est une erreur de croire qu'une 150 bougies ou 100 bougies éclairent mieux qu'une 50, 32, ou même 25 bougies, car l'allumage d'une forte lampe provoque une forte chute de tension qui se traduit par un éclairage jaunâtre sans grande portée. Tandis qu'avec une lampe appropriée l'éclairage est blanc, blanc éblouissant :



aussi, ne grillez pas vos lampes....

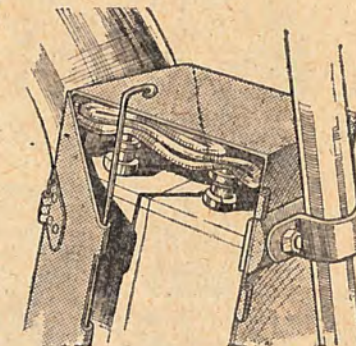
ramment, car chaque fois que cet accident arrive, il perd un peu de sa capacité et par suite il durera peu. Il faut donc tou-



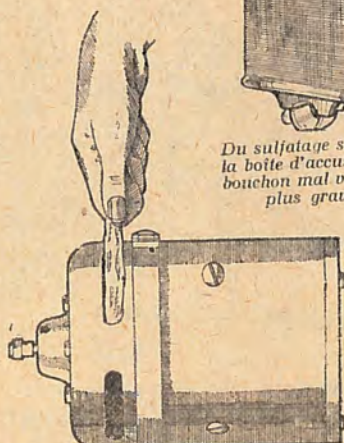
Prenez de l'ouate très fine, un peu de poudre de riz et toujours dans le même sens frottez très légèrement la parabole pour enlever les corps gras.



Du sulfatage sur les attaches de la boîte d'accus vous indique un bouchon mal vissé ou une fuite plus grave du liquide.



Les fermetures de boîtes à accus sont variées : le système ci-dessus est ancien.



Nettoyez rarement votre dynamo, mais maintenez-la continuellement en bonne propreté.

choisissez votre lampe dépolie au lieu d'être claire, vous aurez une portée un peu inférieure, mais vous obtiendrez un faisceau homogène sans cercles, ni taches.

### Et vos accus...

Les accus, en définitive, c'est la chose à soigner le plus : on ne devrait jamais les laisser tomber à plat comme l'on dit cou-



Alimentez souvent vos accus...

jours veiller à ce qu'il soit alimenté suffisamment et pour ceux qui roulent peu l'aliment manque toujours et, le dimanche matin, l'on trouve invariablement sa batterie aux trois quarts dégonflée.

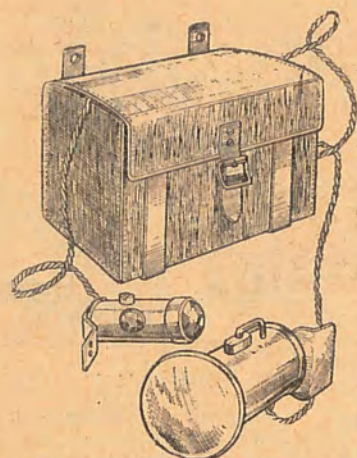
Aussi la fréquence de cet accident m'a fait conseiller à mes amis (les lecteurs de Moto Revue en sont) : possesseurs d'équipements, la transformation suivante que l'on peut exécuter soi-même et qui permet de remonter la batterie dès qu'elle faiblit, chose qui se reconnaît facilement, car une batterie est faible dès qu'à l'arrêt le phare n'éclaire pas à peu près normalement. Pour cela, il suffira de pouvoir relier par l'intermédiaire d'un interrupteur l'excitation directement à la masse.

Pratiquement, serrez sous les 2 bornes de la dynamo, 2 fils distincts ; puis mettez le moteur en marche, et la manette du tableau sur charge, voyez alors le débit, puis faites un contact de peu de durée sur une partie métallique reliée à la masse ; si, à ce moment, l'aiguille de l'ampèremètre se déplace rapidement vers « décharge », n'insistez pas.

Mais faites la même expérience avec l'autre fil, au moment du contact sur la masse l'aiguille doit monter vers le maximum de la graduation « charge ».

C'est ce fil qu'il faudra relier à un interrupteur et cet interrupteur à la masse, et vous aurez à ce moment la possibilité





Une batterie de piles sèches a son emploi en bien des occasions, même avec des accus.

d'obtenir le maximum de charge par la manœuvre de l'interrupteur sans toucher aux commandes du tableau.

Et si, malgré une charge un peu poussée, que, n'ayant rien laissé en circuit, vous retrouvez votre batterie à plat au bout d'un ou deux jours d'arrêt, sortez la batterie de son emplacement, enlevez les bouchons puis prenez un voltmètre pour mesurer l'intensité, élément par élément : vous en trouverez certainement un qui n'aura rien : il sera en court-circuit. Comme il n'est pas toujours possible d'avoir un voltmètre, prenez simplement un fil électrique d'assez grosse section et court-circuitez les bornes, élément par élément ; celui qui n'aura pas de charge ne tirera pas d'étincelle.

Comme remède pratique, à la portée de tous, videz dans un récipient, en verre ou terre, le liquide contenu dans la batterie, puis mettez votre batterie sous un robinet : remplissez, videz et cela autant de fois

qu'il sera nécessaire, c'est-à-dire, jusqu'au moment où l'eau sortira claire : d'ailleurs la couleur du liquide sorti les premières fois peut vous renseigner rapidement sur l'état de la batterie, si le liquide sort rougeâtre, vos positives commencent à se désagréger, et si le liquide sortait blanchâtre, c'est une preuve de sulfatage.

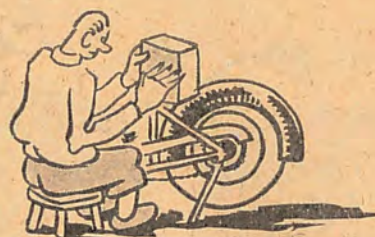


ne laissez pas vos accus tomber à plat.

Une fois ce lavage terminé, remplissez la batterie avec de l'eau acidulée à 20° Baumé environ, puis mettez en charge ; faute de pouvoir vous procurer de l'eau acidulée fraîche, employez celle que vous



soignez vos accus.



grattez soigneusement les pièces avant de les remonter.

avez retirée, mais décantez-la car elle aura fortement déposé au repos.

Si la batterie ne prenait pas la charge, sur petit débit, faites donner le grand débit jusqu'à ce que la batterie ait tendance à bouillonner ; à ce moment, débit léger.

Il arrive même que la batterie soit tombée si bas, qu'au moment de la mise en marche, la dynamo ne s'amorce plus dans le bon sens, et l'ampèremètre marque « décharge » au lieu de « charge » ; à ce moment, il faut rétablir le bon sens du courant : le moyen le plus pratique est le suivant : relier par un fil volant la borne positive-batterie à la borne positive-dynamo ; accélérer légèrement mais sans excès, car le fusible peut sauter ; puis sortir le fil dès que la dynamo s'est amorcée normalement, l'ampèremètre portant « charge » à ce moment-là.

Si, malgré vos efforts, vous n'obtenez pas de changement, prenez une autre batterie ou une batterie de piles au besoin (piles sonnerie), branchez les mêmes polarités entre elles et le positif toujours à la dynamo en dernier lieu.

Sorti de ces cas-là, ou si votre savoir ne vous permet pas de faire mieux, voyez un spécialiste, c'est le meilleur : croyez-moi, vous aurez ainsi une dépense moindre et un résultat immédiat.

J. ALVAREZ.

## A nos Employeurs

Pour donner satisfaction à beaucoup de motocyclistes que la crise actuelle atteint dans des intérêts souvent moins sportifs, nous ouvrons gracieusement une rubrique d'offres et demandes d'emploi pendant toute cette période aiguë : il suffit de nous écrire pour obtenir sa place dans nos colonnes en souhaitant la place possible qui s'ensuivra pour l'employeur ou pour l'employé ; seules des initiales et un numéro caractériseront chaque demande ou offre, et toute réponse devra nous être transmise à « Moto Revue secrétariat (Emplois) » sous enveloppe timbrée que nous ferons suivre. Nous nous réservons la liberté selon notre connaissance du demandeur : Nous n'insérerons d'ailleurs aucune candidature dont les renseignements que nous possédons sont douteux.

### Offres d'emplois

- 1— Nobélie, Paris. — Aux Commerçants, cafetiers, livraisons rapides le samedi après-midi et le dimanche entier avec Monotraace : prix à débattre à forfait, l'heure 15 francs.
- 2— Radio Paris. — Une Société de Radio recherche un ou deux motocyclistes ou side-caristes pour la vérification et la mise au point d'appareils de T. S. F. Evidemment, un peu de connaissance ou de pratique de la

radiophonie serait intéressante, mais nullement nécessaire, la mise au courant pouvant être faite. Une place pourrait être également réservée à un de nos abonnés sans qu'il soit obligé, pour cela, de quitter ses occupations quotidiennes.

### Demandes d'emplois

1.001— Tessir B. — Dirigeant motocycliste libre, références excellentes, 30 ans, actif, autoritaire, pour agent de maîtrise, surveillance dans commerce ou industrie.

1.002— Y. de Mari. — 19 ans, 3 ans même emploi banque ; libre par réduction du personnel ; parfait motocycliste ; famille intéressante.

### Motocycliste militaire

Une affaire pour celui qui, ayant suivi les dix cours spéciaux de Moto Revue, 5, rue Saint-Augustin, les mardis et vendredis à 20 h. 30 sera affecté à cet emploi, après examen.

Et puis :

Allez-vous gâcher vos douze mois de service militaire à ne savoir que faire ? Préférez-vous avoir, à votre libération, un métier sérieux en mains ?

### Garagistes... Agents...

Avez-vous pensé à renouveler vos W = W-W

ressante : accepterait tout emploi banque, exportation, commerce ou industrie.

1.003— Tatom R. — 17 ans ; motocycliste ; actuellement dans maison automobile péritissant ; accepterait tout emploi 750 francs, préférence partie motocycliste.

1.004— Denys. — 17 ans 1/2 ; ajusteur à la finition dans firme automobile, permis de conduire moto. Désire passer metteur au point Paris ou banlieue dans usine motos.

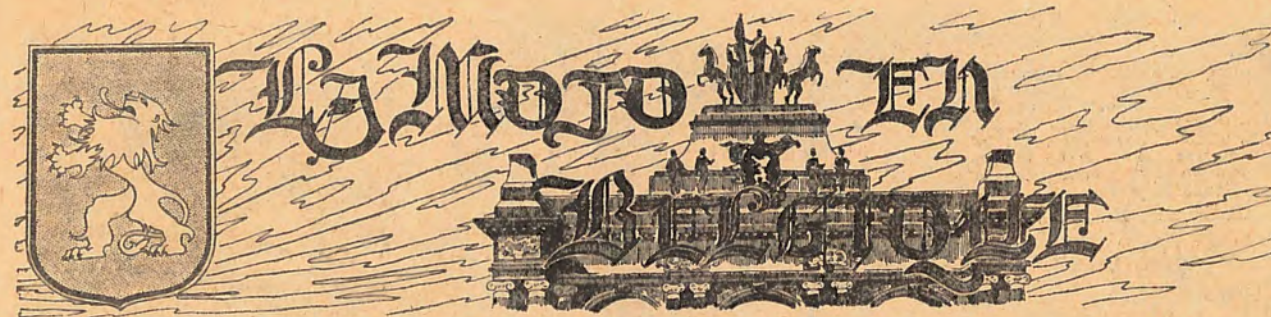
### TRIMOTEURS

1.005 — Tolevid. — Possesseur d'un trimoteur libre tous les après-midi, mercredi, vendredi et samedi à partir de 14 h. 30 : ferait pour commerçants ou industriels, livraisons à l'heure sur base 15 francs, tous frais compris.

1.006 — Tenem. — Possesseur d'un trimoteur libre tous les après-midi, le dimanche toute la journée ; ferait de 2 h. à 10 h. du soir, toutes livraisons pour commerçants ou industriels, livraisons à l'heure sur base : 15 francs tous frais compris.

1.007 — Jeunesse. — Libre au choix l'après-midi, ferait livraison pour commerçants et industriels en trimoteur forte cylindrée et grande distance. Tarif de base : forfait 15 francs l'heure.

1.008 — Garage. — Jeune étudiant, bonne famille, motocycliste parfait, 18 ans, est hésitant entre la continuation de ses études supérieures ou entrer dans le commerce et l'industrie : faire offres.



## Chez les exposants belges : Rush et Brondoit

### Chez Rush

RUSH poursuit son bonhomme de chemin. C'est une grande marque qui s'est souvent distinguée. Techniquement, on lui doit de nombreuses innovations de valeur et dans le domaine

J'ai dit « jusqu'ici », parce qu'il prépare un quatre cylindres, bloc-moteur qui doit s'imposer par sa grande originalité et ses idées nouvelles.

S'il a traité la boîte de vitesses séparée, il est arrivé à tirer les plus hauts rendements de ses moteurs et à obtenir toutes les qualités que l'on ne décerne qu'aux motos de classe.

De nombreux détails montrent que la Rush est une moto établie par un véritable motocycliste pour des motocyclistes.



Voici l'équipe compacte de l'U. M. Belge qui s'est classée deuxième du 1<sup>er</sup> Rallye du Salon de Moto-Revue ; conducteurs R. Legros, Devos et Victor Schyns.



Van Geert est le directeur-proprétaire de l'excellente Rush, machine à démarrage foudroyant.

sportif, son palmarès s'orne de retentissants succès, notamment au premier Grand Prix d'Europe à Monza et au Circuit des Routes Pavées en 1928.

Van Geert, directeur propriétaire de cette firme électrique, fut, en effet, le premier à avoir adopté en Belgique le cadre plongeant vers l'arrière et le réservoir à cheval. Je me rappelle encore au Salon de Londres de 1924, où il m'avait annoncé son intention de traiter un cadre dans le genre de celui de Cotton, estimant là que c'était une solution impeccable. Il le réalise avec beaucoup de personnalité prenant dans ce domaine une très nette avance sur ses concurrents.

Van Geert fut aussi de bonne heure partisan du double échappement. Il fut aussi le premier en Belgique à monter une moto rapide avec le graissage assuré par double pompe.

Le constructeur qui a le prestige d'avoir donné de pareils exemples n'est pas le premier venu. On doit lui rendre cet hommage.

Cependant jusqu'ici, Van Geert est resté fidèle au moteur classique avec boîte séparée.

Le fait vaut d'être souligné, car, il est malgré tout, plus rare qu'on le croit. Cette année, Van Geert se signale surtout par son cadre. C'est une question à laquelle il s'est toujours intéressé et où sa compétence ne fait aucun doute. La rigidité absolue des motos Rush est une chose nettement acquise.

Cette fois le constructeur d'Auderghem est sorti des sentiers battus.

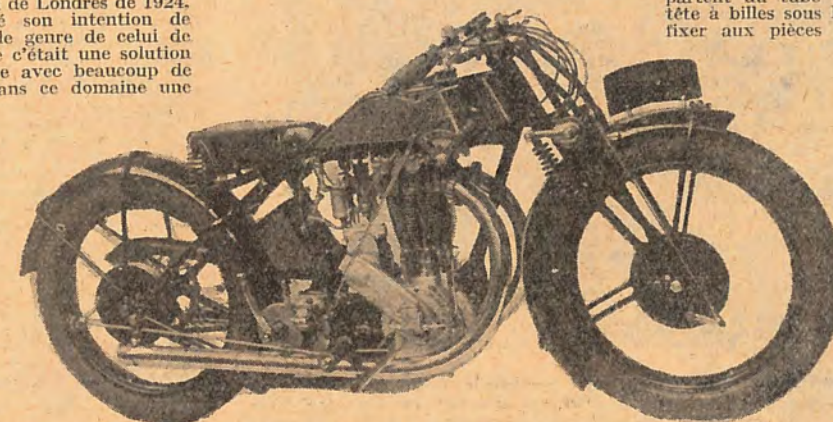
Il a renforcé son berceau et supprimé les raccords. Il a eu aussi recours au procédé du boulonnage. Cette pratique est assez à l'ordre du jour en ces derniers temps.

La caractéristique essentielle de ce nouveau cadre, dont nous publierons un cliché incessamment, réside en deux tubes renfort qui partent du tube supérieur très près de la tête à billes sous le réservoir et viennent se fixer aux pièces d'acier servant de point d'attache à l'avant du moteur.

L'arrière du cadre a subi aussi un notable renforcement par l'adjonction d'un nouveau tube. L'ensemble est très bien réalisé. Il est assez difficile de le décrire sans photo. Nous attendrons d'être en possession de celle-ci pour donner toutes les précisions à ce sujet.

Rush fabrique quatre modèles dotés tous de moteurs de sa fabrication.

Ce sont deux 350 cmc et deux 500 cmc, à soupapes latérales et à culbuteurs. Celles-ci sont des engins rapides de premier ordre.



Un beau type belge à moteur Mag : la 500 cmc. Brondoit 1930, type S. S. 30 à double échappement.



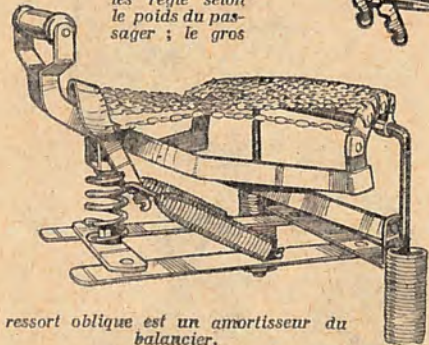
Toutefois M. Van Goert se sert de boîte de vitesse de provenance anglaise. Il a également changé le dessin de son réservoir qui est des mieux réussis.

Cette année, il a adjoint à son programme une 550 cmc. à soupapes latérales. C'est une moto utilitaire bien dégouffée, faite pour le dur service quotidien. Deux Bruxellois, MM. Peters et Demeyer, ont jeté leur dévolu sur cette machine de qualité pour entreprendre en sidcar la longue randonnée Bruxelles-Congo belge.

## Brondoit

**B**RONDOIT n'est pas un inconnu pour nous. Nous nous rappelons notamment de lui à propos du Bol d'Or de 1925. Il y alignait trois de ses étonnantes 250 cmc.

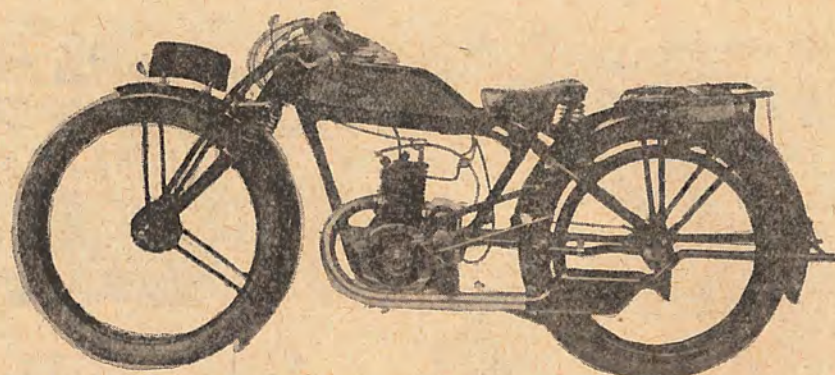
Le tansad à chaînettes que l'on vit au Salon belge; la poignée est amortie par un ressort avant; les chaînettes, inextensibles, moulent cependant les anatomies; un balancier (près du ressort avant) fait fonctionner les chaînettes et les règle selon le poids du passager; le gros



Voici la selle à chaînettes sur le même principe que le tansad.

C'est à cette occasion que Lempereur fit même ses débuts dans une grande course française.

La 250 cmc. Brondoit est une extraordinaire moto. Non seulement elle est la meilleur marché en Belgique, mais elle ne comporte qu'une simple prise directe.



Brondoit possède en 250 cmc. un modèle robuste 1930 à deux-temps et à simple prise directe, bien destiné à l'usage du travail journalier.

C'est une deux-temps robuste, qui bat tous les records de la simplicité.

Son rendement est remarquable. Elle dépasse la vitesse de 70 kilomètres à l'heure, ce qui n'est pas déjà mal du tout pour un engin ainsi conditionné.

C'est une moto complète, très bien établie, qui, pour 3.950 francs belges, est assurément très avantageuse.

Elle fut ingénieusement établie par Nicolas Brondoit, ancien contremaître à la F. N.; tandis que M. Wilmotte en fut le premier directeur commercial.

Mais le véritable point de départ de cette affaire, date avec le regretté Paul Lebussey. Celui-ci, un ingénieur distingué, doublé d'un grand sportif, l'organisa industriellement. Malheureusement, il tomba, en mars 1929, victime d'un stupide accident survenu lors des essais de la Coupe de la Meuse aux environs de Spa. Par suite de la disparition de son chef, la firme Brondoit subit forcément un temps d'arrêt.

Toutefois, M. Georges Lebussey reprit la lourde succession laissée par son frère aîné. Actuellement, il peut partir de l'avant. Ses motos, qui réalisent une fort belle formule utilitaire, sont bien au point.

Les prix sont avantageux. Brondoit peut concurrencer dignement sous tous les rapports. Son succès dépendra de son organisation commerciale. Voyons un peu les différents types Brondoit pour 1930.

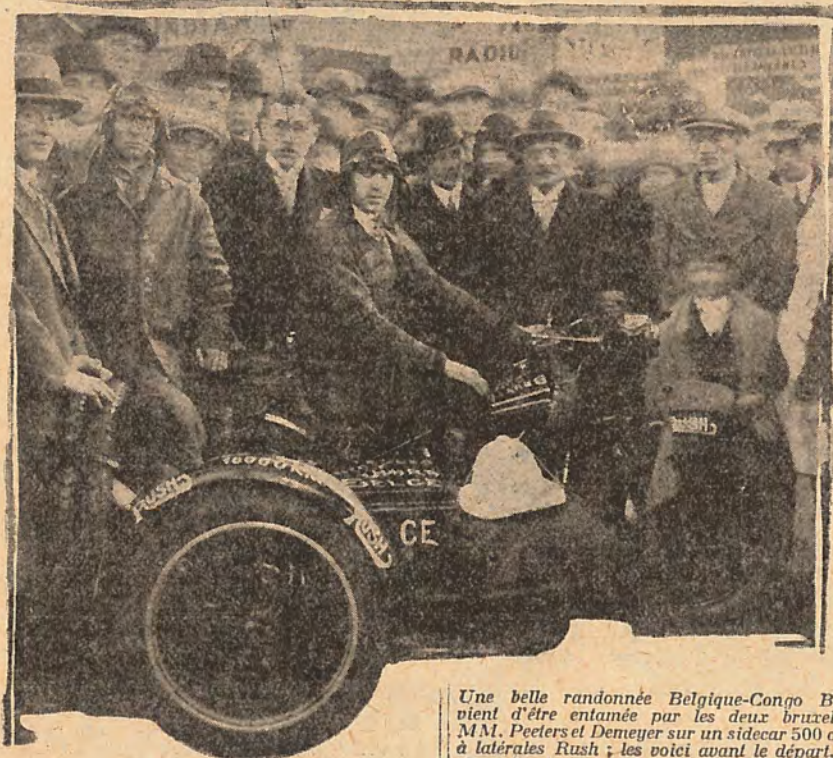
La 250 cmc. — On la connaît déjà. Il nous reste peu de chose à en dire. Elle est équipée d'un deux-temps de 67/70. La bielle et le vilebrequin sont montés sur roulement à billes. Le graissage se fait par mélange de l'huile à l'essence comme il est d'usage dans la plupart des « deux-temps ».

La transmission s'effectue par courroie. Elle est dotée d'un frein de direction. Le freinage proprement dit est assuré par un frein moyen à l'avant et poulie-jante à l'arrière. L'allumage est assuré par moto blindée. La moto a belle apparence. On pourra s'en rendre compte sur le cliché s'y rapportant.

Les 350 cmc. — En 350 cmc. Brondoit possède deux modèles légèrement différents. Il s'agit toujours de moteurs deux-temps. A l'une, le volant d'entraînement est extérieur, tandis qu'à la seconde, il est logé à l'intérieur du carter moteur. Ce sont des 74/81 dont la bielle et le vilebrequin sont montés sur double roulement à galets. Le graissage s'effectue toujours par mélange de l'huile à l'essence. La transmission s'opère par chaîne. La machine est équipée d'une boîte Burman à 3 vitesses et dotée de 2 freins tam-bours.

Enfin, la gamme des motos Brondoit se clôture par une supersport 500 cmc., équipée d'un moteur M. A. G.; on connaît toutes les caractéristiques de ce moteur. Cet engin rapide donne un fort bel ensemble. Ainsi Brondoit devait s'imposer à notre attention.

G. DETAILLE.  
(A suivre.)



Une belle randonnée Belgique-Congo Belge vient d'être entamée par les deux bruxellois MM. Peters et Demeyer sur un sidcar 500 cmc. à latérales Rush; les voici avant le départ, au stand Rush.

# Le Sport à l'Étranger



## APRÈS LES SIX JOURS INTERNATIONAUX

(Voir page 1639)

### Réplique des Anglais

(fn)

#### L'organisation matérielle

On a reproché aussi aux organisateurs la question des billets pour les concurrents. Les dispositions ont été reconnues nettement défectueuses et avaient été prises par les Suisses. Concurrents et officiels ont été également victimes. Insinuer que les plus mauvais hôtels étaient réservés aux Allemands est injuste puisque les billets-coupons furent numérotés et distribués au fur et à mesure aux concurrents et aux officiels dès qu'ils soldaient le montant; on ne voit pas comment

les distributeurs auraient pu, en pareille condition, réserver les mauvais ou bons billets dans l'ignorance où ils étaient de l'ordre de distribution.

Il est regrettable que ces incidents aient provoqué non seulement la séparation des nationalités mais aussi des équipes; ces inconvénients ont été supportés par tous.

Disons pour terminer que l'on a prétendu que la pratique des contrôles secrets avait été abandonnée dès que l'on s'est aperçu que les concurrents allemands étaient pénalisés, or, le fait subsiste que précisément le nombre d'Allemands pénalisés était très faible par rapport à celui des coureurs étrangers dans le même cas.

### Riposte des Allemands

Comme il fallait s'y attendre... l'offensive anglaise (dont nous avons publié la riposte sévère dans notre dernier numéro) nous vaut un coup d'aiguillon du côté allemand et l'un des agents les plus qualifiés V... B..., bien

connu, nous transmet les doléances germaniques:

Comme suite à certaines informations parues dernièrement dans la presse, nous avons l'honneur de vous informer que la sous-commission de la F. I. C. M. réunie dernièrement à Paris n'avait pas qualité pour homologuer les records, de la B. M. W. Elle s'est contentée de profiter d'une circonstance particulière pour entendre les chronomètres et officiels Allemands sur certains détails omis dans les procès-verbaux des tentatives, toute décision dans un sens ou dans l'autre ne pouvant être prise que par une commission spécialement nommée à cet effet, lors de chaque congrès de la F. I. C. M.

Comme le prochain Congrès doit se réunir à Rome en avril prochain, les records de la B. M. W. sont toujours pour le moment soumis à l'homologation de la F. I. C. M.

De toute façon, et pour répondre à la demande de nombreux sportsmen français, la B. M. W. qui avait établi ses précédents records suivant les instructions des officiels Allemands à l'intention, dès que les circonstances seront favorables, d'établir de nouveaux records, ceci à titre privé, sur la route d'Arpajon, et de bénéficier ainsi, grâce au concours des chronomètres et officiels français de toutes les garanties désirables.

## Dans le Monde

### Le problème de l'essence en Allemagne

L'opinion allemande se préoccupe de plus en plus de la question du prix de l'essence.

Une concurrence acharnée, jusqu'à ces temps-ci, entre les puissantes firmes rivales, a couvert l'Allemagne d'un réseau anormalement dense de pompes à essence trop rapprochées.

Et il s'est créé un peu partout, aux grands carrefours, de véritables villas luxueuses, de styles divers, qui sont « des stations de ravitaillement ».

Elles sont illuminées la nuit, comme des baraquements de foire.

De ce luxe, de cette prodigalité même, viennent, en partie, les frais généraux par trop considérables qui font, outre-Rhin, la cherté de l'essence.

Notre grand confrère « Motor und Sport » se fait l'écho de ces inquiétudes du public.

Malgré la baisse du prix de l'essence sur le marché intérieur allemand, les prix pour l'exportation du cartel allemand se sont maintenus.

Or, ce sont eux qui gouvernent les prix, en Allemagne, où on prévoit même une hausse.

« Motor und Sport » note que de plus en plus, on se préoccupe en Allemagne d'étudier de près la question d'un monopole d'Etat de l'essence.

On sait qu'il en fonctionne déjà un en Espagne.

### La Triumph allemande

Les « Triumph Werke » de Nuremberg, qui produisaient, jusqu'à présent, surtout des cadres et des roues etc. pour le montage de moteurs et de boîtes venant de la grande firme anglaise du même nom, de Coventry tend de plus en plus, à construire de nouveaux types différents.

Encouragées par le gros succès de ses motocyclettes deux-temps équipées d'un moteur de sa fabrication, qui constituent de véritables modèles de luxe par leur fini chromé, etc., les « Triumph Werke » construisent cette année toute une gamme de très belles machines montrant le moteur M. A. G. suisse et des boîtes allemandes.

La clôture de l'exercice 1928 en date du 30 septembre 1929 montre les excellents résultats financiers obtenus par la fabrication motocycliste. Les dettes en banque ont pu être définitivement liquidées et un dividende de 15 pour cent sera distribué aux actionnaires.

### En Tchécoslovaquie

Les « Premier Werke », de Eger, sont la plus importante fabrique de motos de la Tchécoslovaquie; elles construisent également leurs moteurs. Ce sont de très belles, très robustes, et très modernes machines, qui ne le cèdent en rien en apparence aux plus élégants modèles exposés à l'Olympia de Londres.

### Un schisme...?

La grande marque de motocyclettes « A. J. S. » a décidé de fabriquer pour la saison prochaine une voiturette six cylindres de 9 HP.

### En Italie

Après les Salons de Paris et de Londres, l'Italie va préparer sa « 11<sup>e</sup> Esposizione Internazionale del Ciclo e Motociclo » au palais de la Permanente à Milan. Tous les stands disponibles ont été occupés en peu de temps, et l'on a déjà la certitude d'un grand succès. L'exposition restera ouverte après du 11 au 19 janvier. Pendant ces jours, l'on organisera aussi une « Journée de la motocyclette » et un « Raduno della Rosa d'Inverno ».

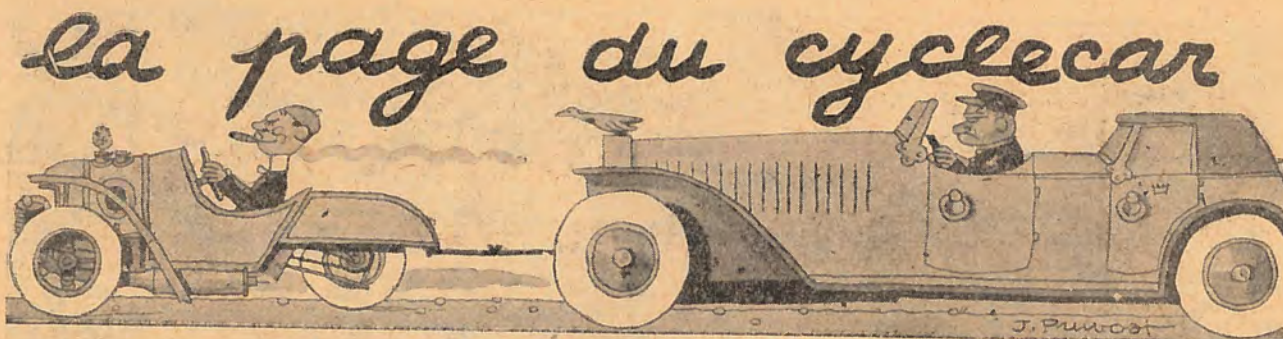
A cette Exposition, on pourra admirer, outre les principaux représentants des industries étrangères, les modèles de l'industrie italienne. Cependant, pour les motocyclistes français qui ne pourront visiter, nous illustrerons brièvement sur Moto Revue les principaux modèles de l'industrie italienne.

E. CAPORALI.

### En Australie du Sud

Les usines australiennes font une grosse consommation de motocyclettes car leurs dirigeants trouvent que la moto est un instrument idéal pour les maisons du personnel et des ingénieurs. Nous avons sous les yeux des détails sur l'Adelaide Electric Supply Co qui emploie en ce moment 35 motos. Or, l'usine Triumph qui avait fourni ces machines vient d'adresser à cette Compagnie quatre nouvelles machines, et l'on verra par une photo ultérieure qu'il s'agit de machines bien modernes.





## COMMENT CONCEVEZ-VOUS LE CYCLECAR ?

Il est incontestable que le cyclecar est attendu du grand public.

La vogue soudaine qu'a connue le cyclecar en 1921-1922-1923, au lendemain de sa « naissance fiscale », si j'ose dire, en est une preuve suffisante.

Je dois constater que, peu à peu, l'engouement a disparu, et que peu de constructeurs subsistent à l'heure actuelle.

Et cependant, plus que jamais, le cyclecar est demandé. Alors ?

Je vais essayer d'exposer le problème, lequel est complexe et ardu à résoudre et j'espère, avec l'aide des lecteurs de Moto Revue, parvenir à une solution.

Le premier point qui se pose est le suivant :

Peut-on, pour le prix d'une bonne moto, fabriquer un châssis de cyclecar, lequel ne semble pas, à première vue, plus compliqué ?

Incontestablement, oui.

Pourquoi, direz-vous, ne le fait-on pas ?

Nous entrons là dans le vif du problème.

On ne le fait pas, parce que l'acheteur même, qui pose cette question, change de mentalité quand il passe de 2 roues sur 4 roues.

### Combien y a-t-il de cyclecaristes ?

Un petit mot et une question, puisque l'on peut se le permettre en qualité de vieil abonné.

1° Je viens de voir dans le dernier numéro une réclame et un article pour le cyclecar Nilon. Très bien cet article pas assez développé mais il ne faut pas tout dire en une seule fois, la copie...

2° Mais ce qui m'étonne, c'est que j'attends depuis le Salon, un article sur un cyclecar également intéressant, lequel à un véritable châssis et une conception établie depuis de longues années, laquelle a fait ses preuves.

Mais cette maison a fait du nouveau cette année en modifiant son moteur et sa transmission ; le moteur est un bloc Chaise à culbuteurs 350 cmc. et la transmission par roue avant, solution digne d'intérêt puisque B.S.A. etc... (voir articles Moto-Revue.)

Cette Maison a sorti un modèle touriste avec une carrosserie merveilleuse de goût et de confort. Naturellement vous savez maintenant qu'il s'agit de la Maison Villard.

Voulez-vous donc me dire ce que vous en pensez sincèrement et vous me ferez plaisir. Un vieux motocycliste qui veut faire du cyclecar. Vœux pour une année qui verra les 100.000 abonnés.

COULLEROT, Paris

### L'échappement du cyclecar « Alcyon »

Je possède deux tuyaux d'échappement (moteur flat-twin) donnant chacun dans un pot. Comme suite aux modifications apportées récemment au Code de la route, je

Sur 2 roues, il admettait de s'exprimer sur un kick souvent récalcitrant ; sur 2 roues, il recevait stoïquement l'averse.

Mais, dès qu'il a 4 roues (pardon, 5, car bien entendu, il exige les roues amovibles, qu'il ignorait jusqu'alors) le fait d'avoir à tourner une manivelle pour mettre en route lui semble tout à coup un travail effrayant incompatible d'ailleurs avec sa nouvelle dignité d'automobiliste. Et puis, un torpédo, ça fait « pauvre ».

Où, mais un démarrage électrique coûte cher, et les conduites intérieures ne se donnent pas, surtout lorsque l'acheteur pendant qu'il y est, spécifie qu'il veut pouvoir emmener, outre sa femme, son gosse qui jusque-là, restait à la maison, aux bons soins de bonne-maman ; et il serait inhumain de laisser cette dernière...

Vous croyez que j'exagère ? Hélas ! non. Je n'aurais qu'à puiser dans mes dossiers et dix, cent lettres vous prouveraient immédiatement que l'éducation de bien des acheteurs reste à faire.

On peut faire un bon cyclecar pour moins de 10.000 francs, mais :

1° Il faut se contenter d'un torpédo avec capote ;

2° Le 4 cylindres classique est impossible, donc, 1 ou 2 cylindres, à 2 temps si possible,

à condition que la consommation n'excède pas, réellement, 6 litres aux 100 kilomètres ;

3° Il faut renoncer à réclamer un différentiel. Je considère d'ailleurs, après des essais sans nombre, qu'au poids du cyclecar, il est plus nuisible qu'utile ;

4° Si l'on ne veut pas dépasser 7.500 fr., la mise en marche électrique est impossible. On ne peut l'appliquer, et encore qu'à un modèle de véhicule approchant 10.000 fr.

Voici donc les questions que je pose aux lecteurs de Moto Revue que le problème intéresse :

Dites-nous comment vous voyez le cyclecar de vos rêves ?

Moteur, carrosserie, etc. Motivez, aussi succinctement que possible, vos opinions.

Et n'oubliez pas que le constructeur achète les accessoires : ne lui demandez pas la lune, il ne pourrait pas vous la donner. Enfin, le prix.

Adressez tout cela à Moto Revue, et peut-être cette collaboration permettra-t-elle à un constructeur de cyclecars de tenter de vous donner satisfaction.

M. VIOLET,

Président de la Chambre Syndicale du cyclecar.

crois que mon cyclecar (et combien d'autres !) ne répondra plus aux nouvelles exigences, quant au bruit ! J'ai demandé dernièrement à la Maison Alcyon, s'il n'y avait rien à faire. Celle-ci m'a répondu qu'un nouveau pot d'échappement était construit et adopté par les Mines (voir n° 349 de Moto Revue, page 1.435), mais qu'elle ne pouvait m'assurer une tranquillité absolue à ce sujet, la police devant incessamment se montrer très sévère. Ne pourrait-on se montrer moins exigeants vis-à-vis des deux-temps ? On ne peut qu'essayer d'étouffer le bruit sans faire chauffer le moteur ou perdre une grande partie de la puissance, à mon avis. La Maison Alcyon (et pourtant !) affirme que le problème est plus délicat que pour le quatre-temps, maintenant rendu muet, ou presque. Que me conseillez-vous ? Je veux bien faire tout mon possible, mais qui dit que le silencieux que j'aurai adopté conviendra à un gendarme grincheux lors d'une promenade dominicale ? La Maison C... me demande 140 francs pour deux silencieux, une autre 70. Ne perdrai-je pas



en étouffant par trop le bruit, le peu de puissance dont je dispose (3 CV ?)

Marcel PROUST.

Vous n'avez pas l'échappement libre et il y a des cyclecars et même des voitures dont l'échappement est beaucoup plus bruyant que le vôtre. Il est extrêmement délicat de modifier l'échappement d'un deux-temps, et la perte de puissance pourrait être très grande s'il y avait une contre-pression sensible. Si vous montez des silencieux, prenez-les de très grandes dimensions. Dans ces conditions, la perte de puissance sera infime. Quant à l'échappement bruyant, son appréciation peut varier suivant les gendarmes. Il en est d'ailleurs un peu de même pour tout. Néanmoins, si vous avez des silencieux d'un des modèles indiqués, il est peu vraisemblable que vous ayez des ennemis.

### Les Conseils du Père Adam

Pour satisfaire aux désirs de nombreux et anciens lecteurs fidèles nous reprendrons la rubrique des « Conseils du Père Adam » qui mit un peu de gaieté dans notre technique, il y a 2 ans : Commençons par le :

#### MOT DE LA FIN

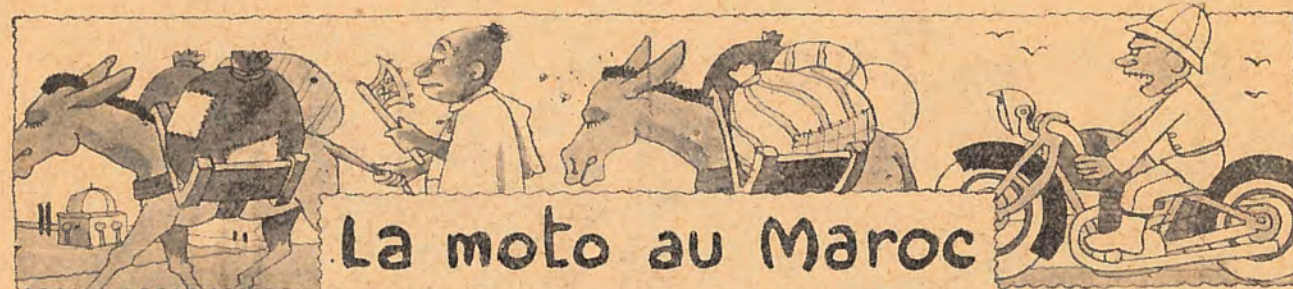
A la porte du père Adam, pend certains jours un écriteau fatidique : ABSENT.

Un fidèle lecteur attendait depuis une heure à la porte.

R... S..., passant, eut enfin pitié de lui :

« Vous avez tort d'attendre Adam, il ne rentrera pas ! »

— Et pourquoi ne rentrera-t-il pas ? Parce qu'il n'est pas sorti... »



Journée du kilomètre, départ arrêté, Avenue de la Victoire, à Rabat

### PROFESSIONNELS

L'épreuve annuelle du M. C. R. qui a eu lieu le 25 décembre à Rabat, a remporté son succès habituel, l'avenue de la Victoire, très bonne route droite, permettant de bonnes vitesses.

La formule adoptée, la même que l'année dernière, départ par deux, éliminatoires et finales, est assez intéressante pour le spectateur qui voit deux machines partir ensemble et peut voir la lutte de bout en bout.

Les tribunes étaient plus grandes que celles de l'année dernière et le public nombreux. L'organisation parfaite, le service d'ordre impeccable et le beau temps de la partie.

Chose agréable que le Maroc, à Noël avec du soleil : il fait bon. L'épreuve se déroula fort bien, en voici les résultats :

175 cmc. Touriste. — 1<sup>er</sup> Alvès (Raleigh) 63" (56 km. à l'heure) ; 2<sup>e</sup> Marcel (San Sou Pap).

350 cmc. Touriste. — 1<sup>er</sup> Marchal (Humbert) 58" ; 2<sup>e</sup> Maria (Saroléa)

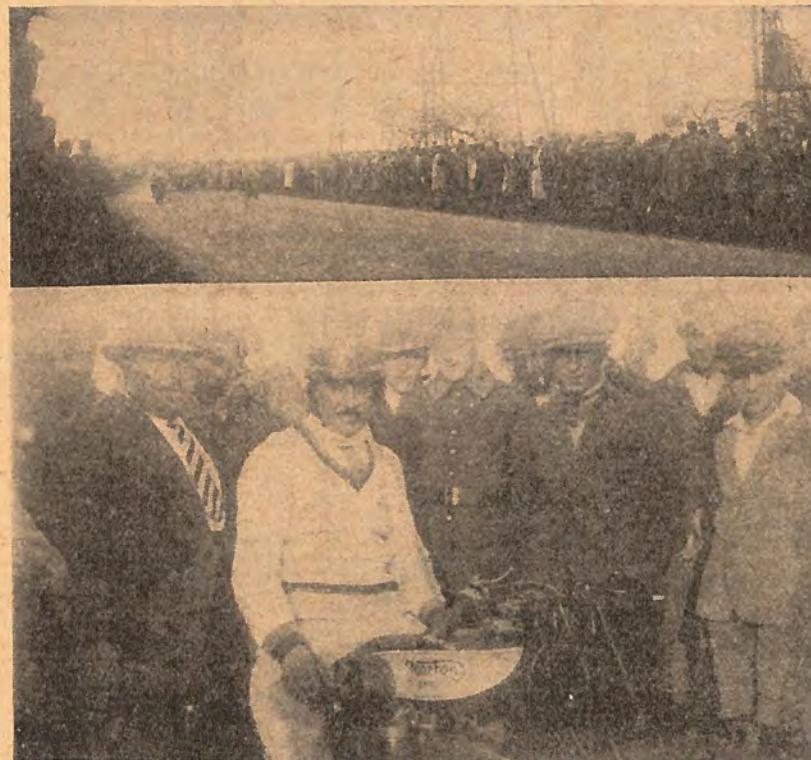
Finale. — 1<sup>er</sup> Van der Molina (F. N.) 48" 3/5 (75 km. 500 à l'heure) Casablancais, 2<sup>e</sup> Marchal (Humbert).

500 cmc. Touriste. — 1<sup>re</sup> série : 1<sup>er</sup> Sangès (B. S. A.) 41" 4/5 (86 à l'heure), 2<sup>e</sup> Mora (Raleigh).

Finale. — 1<sup>er</sup> Alvès (Raleigh) 41" 3/5 (87 à l'heure), 2<sup>e</sup> Sangès (B. S. A.).

Au kilomètre de l'Avenue de la Victoire :

Départ des 175 cmc. : Perrin et Marchal sur Monet et Goyon viennent de prendre la tête.



Au kilomètre arrêté, c'est le sympathique Capel qui enlève la victoire sur une 500 Norton à 118 km.

(sur Saroléa) de l'U. M. R. et Reri (Kœhler Escoffier) du M. C. R.

Wagner dont c'était la première course, pour ses débuts prouve qu'il est de bonne classe et promet de devenir redoutable avec sa Saroléa.

Reri, avec sa Kœhler-Escoffier promet aussi d'être dangereux, lorsque sa machine sera bien au point, car la Kœhler-Escoffier aussi est méchante.

Certainement beaucoup auront été surpris de constater qu'il y avait à compter avec deux nouveaux bons pilotes à Rabat.

En 350 cmc., Pilati (de Casablanca) sur sa F. N. atteint le 103 à l'heure. Il est dommage que les Casablancais n'aient pu venir plus nombreux et que Gillot n'ait pu courir.

A signaler les belles performances de Verdier, Alvès, Bouloch, etc., etc.

Un match amical vit aux prises le coureur Perrin, avec sa fidèle petite Monet rouge, contre M. David (M. C. R.) avec sa voiture Chevrolet 21 CV. Ce dernier fut vainqueur de la longueur du capot.

Un intermédiaire vélo contre moto sur 150 m. vit la victoire du jeune Maria sur le motocycliste et amusa le public...

II

Autour de l'épreuve : De nombreux Arabes, massés sur la ligne de départ, n'étaient pas les moins emballés, gesticulant frénétiquement et paraissant s'intéresser beaucoup.

Une médaille d'or ayant été annoncée, offerte par un jeune confrère, on a entendu sur la ligne de départ, d'énergiques protestations concernant le volume... des médailles offertes par ce journal.

Un concurrent vainqueur d'un récent circuit du sud, protestant énergiquement et parlant de sa médaille... devenue médaillon microscopique...

Aperçu parmi les spectateurs, Léveillé, l'actif président de l'U. M. R., paraissant se morfondre de n'avoir pas de machine pour courir.

Aux tribunes, quelques spectatrices paraissent somnoler au soleil.

Un peu plus loin, un groupe joyeux de Casablancais mettait une note gaie...

Un speaker aurait, paraît-il, fait changer quelques fois des concurrents de machines et les machines de marque sans danger heureusement pour les pilotes.

Quelques spectateurs aux tribunes, emportèrent un petit souvenir de la journée, un petit peu de peinture des barrières, mais ne payèrent pas de supplément.

Le service d'ordre eut fort à faire sur la ligne de départ, car à chaque série, les coureurs ayant démarré, le public se précipitait sur la route pour suivre la lutte, mais gentiment chacun reprenait sa place aux sages exhortations des agents.

Le dit service d'ordre n'était pas moins intéressé d'ailleurs. — Ch. MAGNE.

### RÉNIONS

#### Un peu de tout

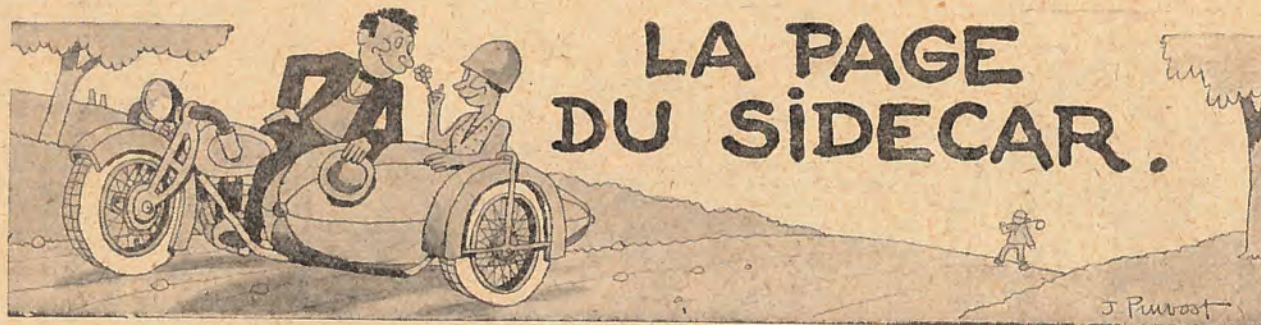
Le dimanche 22 décembre, la partie motocycliste du M. C. R. qui devait être faite, lors du Cross organisé par l'Echo du Maroc, n'eut pas lieu à cause de la pluie.

#### Précisions...

Un de nos bons amis de Casablanca, M. Van der Molina, n'a pas du tout été visé dans notre information du dernier numéro... au sujet d'un Hollandais. M. Van der Molina, d'origine hollandaise, est même bien Parisien, né à Paris, de parents Parisiens et de grands-parents français...

On trouve partout d'excellents garçons, corrects, et c'est bien l'exception de trouver des individus qui essayent de faire leur nid dans celui des autres comme le coucou, n'est-ce pas ?





## LA PAGE DU SIDECAR.

### ON PROTESTE

Sur les sidecars primitifs à roues non suspendues et à accouplement rigide

Cette phrase qui a paru dans l'article de M. Regairaz sur le «Renouveau du sidecar», a soulevé un tollé général de la part d'une catégorie de fabricants de sidecars et certains nous demandent très courtoisement de ne pas laisser passer sans rectification, une telle affirmation.

Les sidecars à roues non suspendues et à accouplement rigide ne sont pas, comme on pourrait le croire, des sidecars primitifs ; sans doute chacun est en droit d'avoir l'opinion qui lui plaît. Toutefois, nous dirons que nombreux sont les Cons-



Sidecar à roue suspendue.....

tructeurs qui n'ont pas encore adopté la roue suspendue et en sont restés à l'accouplement rigide ; ils sont même parmi les principaux spécialistes du sidecar.

N'avons-nous pas vu au Salon un type 1930 d'une firme qui est partisane du sidecar rigide et qui avait adopté un accouplement souple avec roue suspendue, d'autant plus que le système de fixation des roues s'y prêtait aisément. Pourtant, la conclusion qui ressort de la fabrication de cette firme, serait que la roue suspendue a un réel avantage ; elle s'impose même, lorsque la roue AR de la moto est suspendue (c'est le cas de la René Gil-

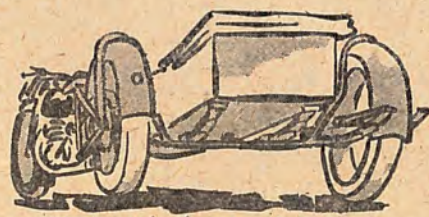
let) mais lorsque la roue AR est rigide et c'est le cas de nombreuses autres fabrications, le montage avec roues fixes est préférable.

Il y a des avantages à l'un et à l'autre systèmes ; ils ont aussi l'un et l'autre certains inconvénients. A notre avis, les deux systèmes se défendent. Après avoir été les chevaliers de la roue suspendue, voyons les avantages de la roue fixe : nous disions donc qu'on peut estimer que les attaches triangulées de la roue fixe, sont préférables sur toutes les motos non munies de suspension arrière. Quelques constructeurs ont une opinion différente, mais n'est-ce pas le principe de la concurrence commerciale qui est la base du progrès dans l'article incriminé ?

L'auteur disait aussi que : la roue de sidecar suspendue supprimait les oscillations latérales du châssis et du cadre. Il y a une remarque à faire : cette réflexion est juste si la roue seule du sidecar rencontre l'obstacle ; si l'obstacle, toutefois, est sur la ligne de la roue de la moto, il nous semble que c'est l'inverse.

L'expérience nous amène à penser que les oscillations latérales du sidecar se trouveront augmentées, parce que le cadre

fléchit sur la roue du side. Il est bon également de préciser que le mot « accouplement souple » n'est pas toujours exact. En réalité, dans la plupart des cas, les deux attaches inférieures, qui sont les deux seuls points de sustentation, sont attaches rigides. Nous dirons même qu'il est très difficile, vu la conception actuelle du sidecar, de réaliser autrement. Que pourrions-nous conclure de ces remarques ? Imaginons une voiture dont trois roues sont suspendues et la quatrième rigide. Il suffit que deux des roues se trouvent sur le même axe pour obtenir une hérésie mécanique. Comme on le voit, la question d'accouplement du sidecar est encore entière. Si la roue suspendue a mainte-



...avec Ceci... les deux boitent...

nant de chauds partisans, la roue non suspendue conserve les siennes, et non sans raisons, également. La polémique reste ouverte : qu'il suffise de dire à tous ceux qui s'y intéresseront que nous n'accepterons la discussion que sur les deux points bien établis que nous répétons : la roue suspendue est l'idéal lorsque la moto a un arrière suspendu. La roue non suspendue est l'idéal lorsque la moto a un arrière non suspendu.

Ces deux propositions pourront être complétées sur le fait que, un arrière rigide sur la moto avec une roue suspendue, sur le side, ou vice-versa, une moto suspendue avec un side rigide, comportent certains inconvénients. C'est sur ces bases que nous accepterons toutes discussions.

de même pour le sidecar ? Les arguments concernant la visibilité, le doublage, les croisements, ont la même valeur pour le side que pour la voiture. C'est pourquoi, partisan convaincu de la conduite à droite pour l'auto, je conclus que dans la combinaison moto-sidecar le conducteur doit être à droite de la route — donc avec le side à gauche.

Est-il plus facile — dans l'état actuel de nos routes — de conduire et surtout de virer avec le side à droite ou le side à gauche ? C'est sur l'avis des conducteurs ayant pratiqué les deux systèmes serait très utile. Ab. A 7418.



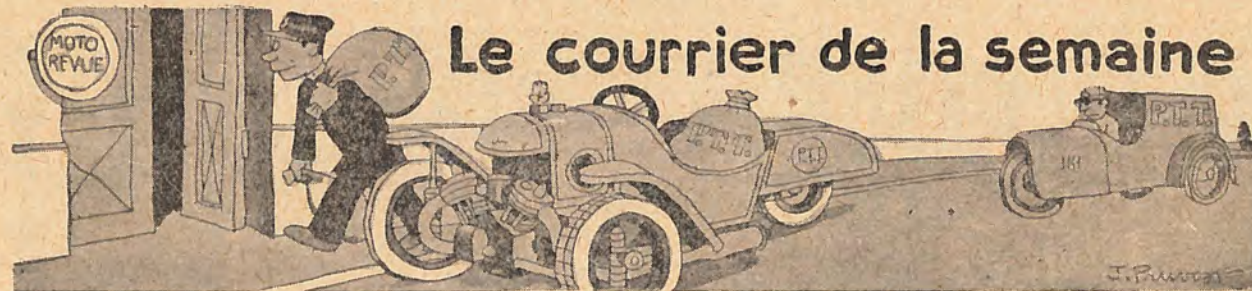
Type de sidecar Fauré, à roue non suspendue et à accouplement rigide.

### Droite ou gauche ?

La discussion entre «droitiers» et «gauchers» rappelle la polémique qui, l'an dernier, mit aux prises dans un journal les automobilistes partisans de la conduite à droite et ceux de la conduite à gauche.

Un des principaux arguments des premiers, c'est que, dans un pays où l'on doit tenir sa droite, le conducteur doit être placé à droite sur son véhicule ; et en effet, pendant très longtemps, en France, toutes les autos avaient la conduite à droite.

Pourquoi n'en serait-il pas



## Le courrier de la semaine

### Pas partisan

**Essai de la Scott.** — Evidemment, un essai est toujours une chose intéressante pour nous ; néanmoins, il vaudrait mieux, à mon humble avis faire l'essai de machines surtout françaises et en plus de cela de machines dont le prix intéresse la grosse majorité des nôtres. Il est méritoire que nos constructeurs qui font de gros efforts pour être à l'avant du progrès soit au point de vue mécanique, soit comme prix (car il y a pas à dire ils s'alignent, il faut leur rendre cet hommage), soient encouragés par une diffusion bien comprise et impartiale des qualités de leurs machines. Entre parenthèses, il va un peu fort le Pack au sujet du « travail qu'il faut pour tenir sur la route un monstre » tel qu'un 500 cmc actuel !

Pierre DARFEUILLE, abonné.

### Il n'est pas le seul :

Je relève dans l'article « Essai Motosacoche », page 1419, N° 349, et signé Fred S. Lipman, le passage suivant :

« En effet, n'oubliez pas qu'une faible partie des machines sont montées en France, avec des accessoires exclusivement français : pour ma part je n'en connais pas beaucoup. »

Il y aura toujours une boîte ou un carburateur d'origine anglaise ou un accessoire quelconque qui sera soit-disant fabriqué en France, mais dont la majeure partie sera usinée en Angleterre.

En qualité de vieil ami de René Gillet et de client de la marque depuis bientôt vingt ans je me permets de protester énergiquement, et sans pour cela nier les mérites très réels de Motosacoche, je vous ferais remarquer bien gentiment que René Gillet est entièrement français ; français depuis A jusqu'à Z ; et en effet, René Gillet fabrique son moteur, sa boîte, son cadre, sa fourche, ses moyeux, ses freins, son guidon, ses poignées tournantes, ses suspensions arrières de moto et sidecar, ses châssis de sidecar, etc., et que les accessoires pris à l'extérieur de l'usine sont exclusivement français ; carburateur Zenith ; (quand c'est un Amac, il est actuellement français au même titre que Motosacoche ; selle Planor, magnéto France, pneus Michelin ; (pour Dunlop voyez Montluçon), chaîne Yellow, l'éclairage est signé Marchal ou Soubitez, pot d'échappement et silencieux R. Gillet, rien dans tout cela qui soit fabriqué en Angleterre.

Excusez cette petite mise au point, mais vous savez certainement que les vieux Gilletistes ont absolument l'amour de leur marque et n'entendent pas que l'offense, même la plus légère puisse être faite à cette belle production française.

De TYSSARDIER D'ESCOUS, Alger.

### Chère « Moto Revue »

Cela fait deux ans que je demande en vain une moto à mes parents ; je me suis heurté à une volonté inflexible qui n'a fait qu'aggraver mon caractère : aussi étant dégoûté des études, je les ai relâchées, au point d'échouer au baccalauréat. Depuis cet échec, je suis à la maison, et cette idée fixe de posséder une moto me hante de plus en plus l'esprit. Ici il m'est impossible d'arriver à réaliser assez d'économies pour pouvoir me payer une moto de 350 cmc. Je voudrais trouver un emploi à Paris. Mais ce doit être plutôt difficile, attendu que je n'ai pas encore accompli mon service militaire ; cependant je ferais tout pour avoir une moto. J'essaie d'inculquer le plus possible, chez mes amis, ce goût pour les petits engins rapides, éco-

nomiques et peu encombrants, qui m'est particulier. Vous trouverez ci-joint un mandat ordinaire de 68 francs pour un abonnement d'un an à un ami : B. Yves, et un abonnement de six mois à L. M. Je serais très content que vous notiez mon adhésion à la L. N. M. — X...

### Contentement suprême

Depuis lundi seulement, je suis motocycliste et tiens à vous remercier pour l'intervention en ma faveur auprès de St-Martin Automobiles de Paris, car je ne serais peut-être pas encore servi. Je suis allé prendre livraison de la « Dresch » rue du Château-d'Eau, lundi midi et ai regagné sans ennui Vaumort à 5 heures du soir (125 km.). Cinq heures de selle, c'est beaucoup pour un novice comme moi. C'était la première fois que j'enfourchais une moto à changement de vitesses !... A part quelques fausses manœuvres à Charenton et Villeneuve-Saint-Georges, tout a bien été. On est vraiment bien à son aise là-dessus, comme disait votre essayeur Max-End.

J'ai vérifié le boulonnage de la moto comme on me l'avait recommandé, et c'était nécessaire. Je n'ai rien perdu, si ce n'est la notice d'entretien de la « Dresch » qui se trouvait dans la boîte à outils.

La main de Fatma ci-jointe me la fera bien parvenir et je vous en remercie d'avance. (Dresch, voyez...)

J'ai essayé hier soir l'éclairage, ça donne bien, mais l'alternateur fait un boucan épouvantable, je crois que c'est la poulie en bois qui fait ce bruit sur le volant moteur ?... J'ai mis une légère goutte d'huile de vaseline sur l'axe sans succès.

La fourche avant de la machine est très dure et ne joue pas encore ; je l'ai également graissée. A quoi sert le robinet placé dans la culasse du Mag... ? Vous pouvez inscrire mon nom sur la liste de la L. N. M. et me faire parvenir un fusil si vous en disposez.

Une moyenne de 30 à l'heure n'est-elle pas exagérée pendant les 1.000 premiers kilomètres ? (Non). — PRÉAU, André. Abonné B. 4625.

### Ça dérape, vieux !

Quant à ces messieurs qui se disputent à coup de formules, je voudrais bien les voir dans la boue de nos chemins vicinaux, ils verraient que, même en ligne droite, on n'a pas besoin de la force centrifuge ni de l'effet gyroscopique pour décrire des arabesques du plus gracieux effet ! On est si vite chamboulé, que le plus malin d'entre eux ferait comme moi : instinctivement il écarterait les quilles et s'empresserait de débrayer avant de chercher la cause de son zigzag plus ou moins digne d'un dirt-track. J'ai remarqué que, dans ces petits chemins où la boue est gluante et grasse, les pneus haute pression dérapaient moins que les ballons qui, beaucoup plus large, glissent dessus la boue comme un fer à repasser, tandis que les premiers, plus durs, la traversent plus aisément.

Tu excuseras la façon que j'emploie pour ne pas tourner la page. — Certain Verines.

### Une rubrique serait-elle bienvenue ?

Ayant lu sur un de vos numéros un lecteur qui vous demandait comment faire pour gagner de l'argent pour pouvoir acheter une moto, c'est ce que viens vous demander avec cette différence toutefois que ce lecteur est bachelier et moi je ne le suis pas.

Je vous dirais que je suis ouvrier minotier et, quoique je gagne assez bien ma vie, je ne pourrais jamais réussir à me payer une moto

ou alors au bout d'un très long temps (je voudrais en avoir une pour l'été prochain). Aussi je vous serais très reconnaissant si vous pouviez me trouver un travail à faire chez moi le soir et le dimanche.

Je connais un peu de mécanique, menuiserie et photos, et si je pouvais gagner 10 ou 15 fr. par soirée en utilisant ces connaissances je pourrais arriver à me payer une moto, non pas une neuve, mais d'occasion : une 250 même une 175 ferait très bien mon affaire. A ce propos combien faut-il mettre pour avoir une moto de cette cylindrée ? Je me moque qu'elle soit d'un modèle déjà ancien pourvu qu'elle marche bien, et l'adresse d'un vendeur sérieux.

Je vous dirais aussi, que je suis possesseur d'un sale engin une L 16 V 96 cmc qui ne veut plus marcher au bout de 3 kilomètres étant trop chaud plus de compression et je suis réfractaire.

J'ai essayé tous les trucs et, quoique tout est en bon état, c'est toujours pareil : au départ des remontées d'huile formidables, donc départ difficile. Si vous pouviez me donner un conseil là-dessus ou mieux si vous me disiez à qui je pourrais vendre cette sale mécanique, je la donnerais bien pour 300 francs, prix qu'elle m'a coûté, celui à qui je l'ai achetée l'a payé 800 francs et dégouté au bout de huit jours me l'a vendue pour ce prix, je croyais être plus malin que lui mais je refais pareil.

Excusez ma longue tirade mais de grâce trouvez-moi un truc pour pouvoir m'acheter une moto (mon ven le plus cher).

Marcel GUESDON, Saint-Hilaire.

### Cédant à la mode

J'ai recouru à votre amabilité et à votre compétence pour obtenir quelques (!) renseignements.

J'ai l'intention d'acheter une moto. Je dois vous dire que j'étais, et suis encore automobiliste. J'ai deux Citroën et un Sandford, et cédant aux exhortations de camarades j'ai fait comme tout le monde, j'ai acheté une moto !

Une belle « Motobécane » 350 cmc., Blackburne, soupapes latérales, écl. élect. J'ai connu des sensations et des joies inoubliables, partagées avec enthousiasme par ma femme, et ayant assez de loisirs, j'ai employé mon engin d'une façon intensive.

Puis un jour, apeuré par le nombre et la gravité des accidents de moto, j'ai vendu ma machine et nous en avons pleuré, ma femme et moi.

De rage, le lendemain, j'ai acheté un Sandford 3 HP culbuteurs.

Mais malgré la satisfaction que me donne ce bel instrument, malgré l'absence de danger, malgré le confort plus grand, la facilité d'emporter des bagages... malgré tout, nous regrettons notre moto.

Bien des camarades possesseurs de motos m'envient et j'entends dire souvent :

« Ah ! si j'avais les moyens ! » et moi je pense : « Si je n'avais pas peur ! »

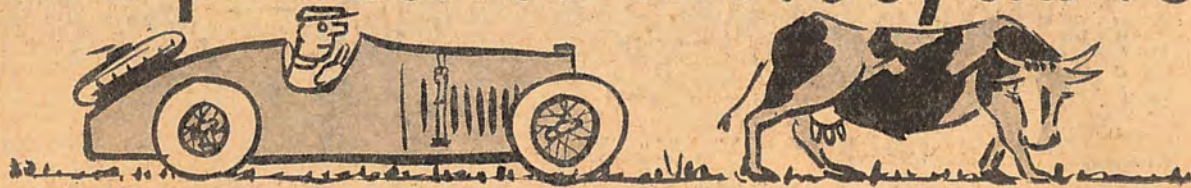
Ce n'est pas en moto que j'ai peur ! Du tout ! Je suis très prudent. Nous ne sortons jamais sans casque, je corne et ralentis aux virages et croisements, mais sur route libre, je ne sais qu'une allure : Tant que ça peut !! S'il passe un Voisin ou une Bugatti, je saute dessus et je rage de la voir filer.

Mais c'est après une randonnée à vive allure qu'à la réflexion j'envisage le danger que nous venons de courir. Un éclatement, une rupture de chaîne, un chien qui surgit et c'est la catastrophe.

Tant pis, je rachète une moto ! et c'est là que j'ai besoin de vous... CARON, Mans.



# Jurispudence motocycliste



## Ah! les vaches!

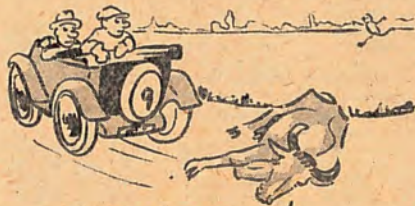
Une très intéressante décision de la Cour de Cassation, qui intéressera tous les automobilistes et motocyclistes, vient d'être prise :

Le 21 avril 1929, le sieur Lucien O..., conduisant une 9 CV Chenard, traversait l'agglomération de Rupt-aux-Nonains (Meuse) lorsqu'une vache non gardée, sortant d'une étable, se mit à gambader devant la voiture et finalement fut heurtée par celle-ci : la vache eut une jambe cassée et dut être abattue : l'automobile subit de très graves dégâts.

Le Procureur de la République donna au Ministère public d'Ancerville l'ordre de poursuivre en simple police le propriétaire de la vache pour avoir laissé vaguer un animal sur la voie publique (infraction

prévue et réprimée par l'article 57 du Code de la Route) ; quant à l'automobiliste, il ne fut pas poursuivi : il s'était arrêté en quinze mètres.

Le juge de simple police ayant condamné M. C... propriétaire de la vache, celui-ci



ah! les vaches!

se pourvut contre ce jugement devant la Cour de Cassation qui, par arrêt du 30 novembre 1929, a rejeté le pourvoi de M. C..., estimant par suite que l'article 57 du Code de la Route devait être appliqué dans l'espèce.

Cette décision est d'autant plus intéressante qu'elle émane de la Cour Suprême et, par conséquent, constitue une jurisprudence certaine. Donc, quand un cultivateur laisse vaguer un animal sur la voie publique, si cet animal provoque un accident c'est le propriétaire de l'animal qui est responsable, même si l'accident se produit dans une agglomération (à condition naturellement que l'automobiliste n'ait pas commis de son côté une infraction quelconque). Ceci vous montre que tous les magistrats ne sont pas antophobes !

Voici la manière dont nous nous rencontrâmes. L'auto en A, sans cornes, malgré les dires du conducteur débouche sur ma droite en accélérant avant d'avoir la visibilité. J'allais extrêmement doucement, mais le choc inévitable a été assez fort du fait que l'automobiliste était en pleine accélération. Un conducteur adroit et expérimenté n'aurait pas accéléré avant de voir la route dans laquelle il s'engageait et surtout aurait corné. Il s'est simplement excusé en précisant que si cet accident était arrivé à partir du premier octobre, date à laquelle la priorité ne sera pas toujours pour la voiture venant sur la droite, je n'aurais pas été dans mon tort. Que me conseillez-vous ? Je suis un vieux conducteur d'auto, permis de 1923, j'en suis à ma deuxième moto Gnome et Rhône, je suis adroit et prudent, je tombe sur un conducteur maladroit, dois-je en subir toutes les conséquences ?

B. NERRIÈRE.  
à Vanves.

Vous écraseur a commis des fautes : il n'a pas averti, il n'a pas ralenti à un croisement. Mais le tout est de le prouver. Avez-vous des témoins qui déposent en votre faveur et contre votre adversaire. Sans témoins vous n'avez aucune chance de succès. Si vous avez des témoins favorables, vous pouvez engager une action judiciaire. La faute étant alors partagée, vous auriez la chance d'être partiellement dédommagé.

### Le Parquet et la moto

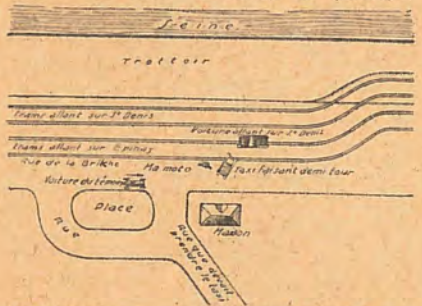
Lerefait fut, on le sait, blessé lors d'un accrochage, le 8 juin, entre lui et un convoi hippomobile conduit par un sourd et borgne d'un coup, et qui, sans prévenir, avait opéré un brusque changement de direction. La Cour d'Evreux reconnaissant la responsabilité du charretier avait, toutefois, selon une habitude trop courante, octroyé aux deux parties « responsabilités partagées ». Lerefait ne s'est pas laissé tondre ainsi, et, sur appel, la Cour d'Appel de Rouen réformait le premier jugement : gain de cause au motocycliste. Dépens, responsabilité, frais, dommages, expertises et provisions à la charge du charretier. Un bon point à Rouen !



## Dans le Monde Judiciaire

### Manœuvres

Propriétaire d'une moto Terrot, 4 CV, 350 cmc., je suis sorti, 1<sup>er</sup> décembre, passant rue de la Briche à Epinay. Je suivais un taxi à une distance environ de 10 à 15 mètres et à 25 à 30 à l'heure, lorsque le taxi stoppa sans mettre sa main et s'apprêta à faire demi-tour en voyant venir une voiture du sens inverse et le taxi arrêté en travers la route m'obstrua le passage :



J'ai obliqué sur ma droite pour éviter le choc des deux voitures n'ayant pas assez de place, je suis venu en mourant sur le taxi à l'arrière. J'ai ma fourche faussée, mon guidon, mon repose-pieds cassé, ma dynamo-lumière faussée tout du côté gauche. N'étant pas assuré, je vous serais reconnaissant de me renseigner pour la marche à suivre. Je vous joins un petit plan pour me dire à qui incombe la faute. Je vous fais remarquer que la direction du taxi est à droite et le chauffeur du taxi devait tourner la rue que l'on venait de passer à notre droite c'est-à-dire la rue, qu'il faisait demi-tour.

M. GIRARD, Aubervilliers (Seine).

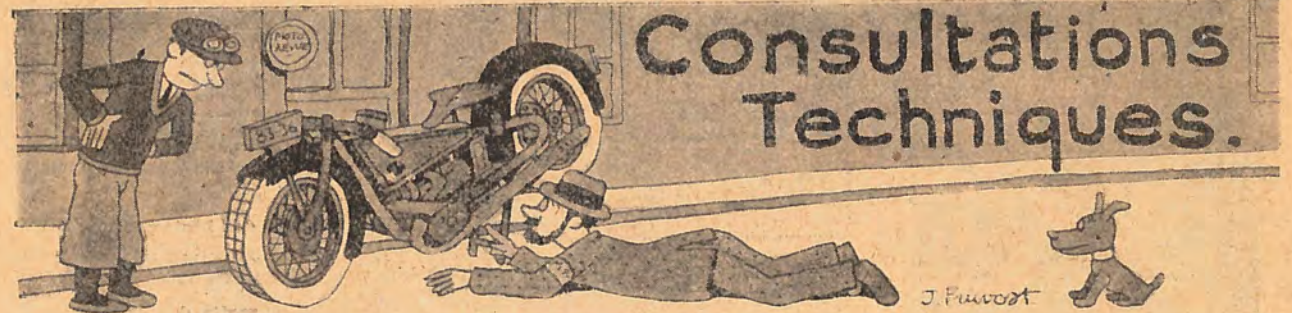
Le taxi ne devait pas faire cette manœuvre sans s'assurer qu'aucun véhicule n'arrivait par derrière. Il est donc à notre avis responsable de l'accident. Il vous faut adresser au chauffeur de taxi une lettre recommandée dans laquelle vous spécifierez les avaries survenues à votre machine, en insistant sur ce fait que vous avez en votre faveur : 1<sup>o</sup> un rapport d'agent ; 2<sup>o</sup> des témoins. Vous lui réclamerez la somme nécessaire pour les réparations. Le chauffeur de taxi remettra cette lettre à sa compagnie qui enverra un expert examiner votre machine et fixer le chiffre des réparations.

Si le chauffeur ne répondait pas, il faudrait l'assigner en justice et pour cela il serait préférable de vous adresser à un homme de loi.

### L'Accident

C'est l'accident ! La moto est en miettes... elle fait mal à voir !... C'est en contemplant la grandeur du sinistre en envisageant la facture du garagiste, en comptant les quelques légères contusions qui m'immobilisent pour quelques jours et surtout en pensant que mon écraseur, un automobiliste très maladroit, pourrait encore avoir raison devant les tribunaux ! Que le moral s'en ressent et que j'éprouve une grande satisfaction en racontant mes malheurs à Moto Revue.

Descente



### Bougies à revoir

Actuellement un cyclecar Thomann, type R. T. n° 50094, je fais le voyage La Pointe-Bordeaux, soit 110 km. en 3 heures 1/2 le samedi. Je rentre le lundi matin. Je suis obligé de changer mes bougies après 2 ou 3 voyages au maximum et pour ça comme vitesse je ne dépasse pas le 45 comme vous pouvez le constater. Au point de vue réglage du carburateur, je consomme environ 6 litres par voyage aller ; naturellement, le moteur part très bien, soit à froid soit à chaud, les reprises sont franches, c'est vous dire que je n'ai pas excès d'essence ni pauvreté comme on pourrait le supposer.

Actuellement, j'ai des bougies Champion, autrefois, j'avais des Gilardoni et des Colin, mais j'étais en Bretagne et je ne faisais jamais plus de 40 km. d'une traite.

G. ROCHE, abonné A. 17369.

Vous ne nous dites pas la raison pour laquelle vous devez changer vos bougies. Sont-elles mises hors d'état par la chaleur (électrodes corrodées, isolant filé, etc...) ? ou bien simplement encrassées. Dans ce cas, vous pourriez ou monter des bougies plus chaudes, c'est-à-dire en principe des bougies convenant à des moteurs à taux de compression moyen, des bougies pour voitures de série par exemple, à condition qu'elles ne provoquent pas de préallumage. On trouve également dans le commerce des culots spéciaux évitant l'encrassement. Nous ne pouvons vous indiquer une marque de bougies, mais un catalogue d'accessoires vous donnera une série de bougies dont certaines sont recommandées, pour les moteurs remontant l'huile. Prenez des bougies de ce type, mais encore une fois, le danger contraire est alors le préallumage.

### Obsession des jeunes

Futur motocycliste, je me permets de vous demander si je serais aussi bien servi en achetant une moto avec moteur MAG licence, qu'avec moteur de même marque d'origine. Quelle différence y a-t-il entre les deux au point de vue matière première, exécution, rendement, etc. Aurai-je la même garantie ?

Paul Hosca, Willers-sur-Thur.

Les moteurs en question sont 1 une très bonne construction à tous égards et donnent des résultats équivalents à ceux du moteur d'origine, dont ils sont l'exacte reproduction.

### Le carburateur est coupable

Je possède une 500 cmc. Gnome-Rhône type D3, achetée en juin dernier à Tunis. Ma machine fonctionne parfaitement à vive allure, c'est-à-dire de 40 à l'heure à 80, mais en ville, le ralenti est détestable, surtout le matin alors que le moteur est froid. Le moteur chaud, le ralenti vient, mais ne dure pas. La mise en route est toujours laborieuse et après un court arrêt, le ralenti n'est pas immédiat. Cependant, je dois dire qu'il y a 3 ou 4 jours, le ralenti était parfait. Quand je coupe mes gaz, des pétarades se produisent à l'échappement. Le carburateur est indémontable. Gicleur n° 18. Il me semble que le mauvais fonctionnement des soupapes serait cause de ce dérangement.

DUMEIGE, à Tunis.

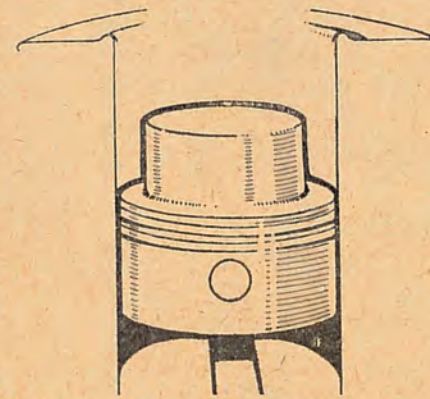
## Consultations Techniques.

Les symptômes que vous indiquez sont ceux d'un mélange pauvre. Si la compression est bonne, il n'est guère vraisemblable que les soupapes soient en cause. Voyez si le joint entre le carburateur et le moteur est bien étanche, et en général s'il n'y a pas de rentrées d'air, s'il n'y a pas une obstruction du gicleur de ralenti. Il se peut aussi qu'une bougie défectueuse ou un mauvais réglage de la magnéto produisent cet ennui, et vous pourriez, s'il n'y avait rien d'anormal du côté de la carburation, changer la bougie.

### Idee de lecteur

Quelle serait la cylindrée d'un moteur ayant un piston de la forme de celui représenté par la figure, c'est un piston ordinaire sur lequel on a fixé un cylindre qui déborde du cylindre du moteur au point mort haut.

Ne soyez pas étonné de ma question mais je vous demande cela pour savoir si un mo-



teur de 80 mm de course et 72 mm d'alsage : sa cylindrée serait calculée pour une compression, par exemple, en tenant compte de l'alsage et de la course ou si l'on déduirait le volume du piston qui débordait au-dessus du cylindre du moteur.

Pierre VIGNAUD.  
Bordeaux.

D'après votre croquis il semble que le cylindre ait un alsage unique et que la partie supérieure du piston soit en retrait. Dans ce cas, c'est l'alsage du cylindre et la course qui comptent pour déterminer la cylindrée. Votre moteur aurait donc dans ce cas environ 280 cmc. de cylindrée.

### Mais, ce n'est pas le volant

Je suis possesseur d'une motocyclette 350 cmc. Je voudrais empêcher la vibration que produit le volant en cours de marche ; cela fait comme un bruit de ferraillement qui est plutôt désagréable à entendre. J'ai essayé de peindre entièrement le volant, cela n'a rien fait. J'ai essayé de coller des plaques de feutre, cela faisait bien, mais par la vitesse du moteur, les pièces se sont décollées. Donc, je viens vous demander si vous connaissez quelque chose pour empêcher ce bruit ?

MAINTIER.

S'il s'agit de vibrations, ou bien votre volant est mal centré ou bien l'axe est légèrement faussé et il a un faux rond. Mais êtes-vous sûr que le volant soit en cause et que le moteur ne soit pas mal équilibré ? Vérifiez donc le centrage de votre volant.

### Evidemment, c'est cher

Le 1<sup>er</sup> août 1929 j'ai eu le triste privilège d'avoir un accident avec ma moto au Val-Fleury de Meudon. Résultat : je reste sur le carreau endormi pour 9 heures. Pendant mon sommeil, des âmes charitables m'ont offert le luxe d'une balade en auto du lieu de l'accident à l'hôpital des Petits Ménages, à Issy-les-Moulineaux, commune limitrophe. Par la suite, la municipalité de Meudon m'a invité à la dédommager du dérangement d'une voiture d'ambulance pour mon transfert de Meudon à Issy-les-Moulineaux. Cela m'a valu 40 fr. 25 à payer dans les huit jours. Il me semble que la note est un peu trop élevée. Un taxi m'aurait certainement coûté moins cher et cela aurait fait travailler un nécessaire. Je proteste contre l'initiative de la municipalité de Meudon qui profile de mon état cadavérique pour augmenter ses recettes.

VITRAU, Gentilly.

Evidemment, 40 fr. 25 pour un transport aussi court, c'est beaucoup et un taxi eût été moins cher mais il faut considérer que lorsque vous avez été secouru, vous étiez évanoui ; qu'il était impossible aux personnes qui vous ont relevé de savoir que vos blessures n'étaient pas graves ; elles ont cru, et cela était excusable, que vous aviez des fractures et des lésions internes qui nécessitaient des précautions pour votre transport. Si elles ont péché, c'est par excès de prudence, et on ne peut leur en faire de reproche. Le tarif des ambulances est naturellement assez élevé, car ces voitures coûtent cher et une infirmière a été immobilisée pour aller vous chercher.

Je suis possesseur d'une P. 105 cmc. dont je suis très satisfait, la seule chose que je lui reproche, c'est le manque de reprises. J'ai essayé de changer de diffuseur et de gicleur comme la maison me l'avait indiqué, rien n'y a fait. J'ai appris depuis que toutes les P. 105 cmc. avaient le même défaut. Que dois-je faire pour remédier à cet inconvénient ? J'avais l'intention de faire alléger les volants qui sont lourds. Quel résultat pourrais-je obtenir ainsi ? y aurait-il des inconvénients ?

SÉRIOT, La Rochelle.

Assurément, le poids des volants est une des causes du manque d'accélération, mais à notre avis, ils présentent l'avantage de donner une marche beaucoup plus douce et de ménager transmission et pneus. N'oubliez pas que cette moto est destinée au tourisme. En utilisant votre boîte de vitesse, vous pouvez compenser le défaut de votre machine, à tous égards excellente.

Nous clôturons les suggestions pour le Concours du Silencieux dans le prochain numéro, et nous établirons ensuite le règlement qui sera publié incessamment.





M. Michel le plus jeune Jazz de France  
(5 ans)

Le 4 eut lieu, avec un succès plus grand que l'an dernier, le bal Moto Revue, dans les salons du Petit Journal. Cette fois, nous dûmes prendre la grande salle pour éviter la cohue que le succès de l'an dernier nous donna. Toutefois, cette salle se manifesta

## Notre 3<sup>e</sup> BAL annuel a remporté un énorme succès

encore rapidement exigüe, contraignant beaucoup d'invités à envahir les galeries et tribunes. M. le Député de Paris, Sabatier, présida effectivement cette réunion du troisième Bal de la Motocyclette, et nomma les reines de la moto pour 1930. Le choix fut assez aisé bien que le nombre des candidates fût particulièrement élevé; une éliminatoire avait tout d'abord lieu qui permit de présenter les plus belles d'entre les trop nombreuses jolies candidates.

### La Reine des Reines 1930

C'est Mlle Marguerite Darson qui fut désignée à l'unanimité. C'est une charmante jeune fille, très modeste, qui faillit d'ailleurs échapper à cette royauté, surprise du subit et grand honneur qui lui échut: elle voulait absolument rester avec ses parents et elle faillit ne pas concourir.

### La Reine de l'Industrie

La beauté, dit-on, est chose relative: c'est ce qui explique que tant de suffrages

se soient portés vers Mlle Adrienne Chicaud, charmante brunette qui fut élue Reine de l'Industrie. Elle lutta longtemps à égalité avec Mlle Darson pour le premier rôle: qui dira jamais les révolutions sentimentales du jury, tous hommes mariés (est-ce bien juste!) qui firent peser la balance vers l'une plutôt que vers l'autre. Une autre rencontre fortuite de circonstances voulut que Mlle Chicaud fût une jolie secrétaire des Etablissements Dresch.

### La Fée des Motocyclistes

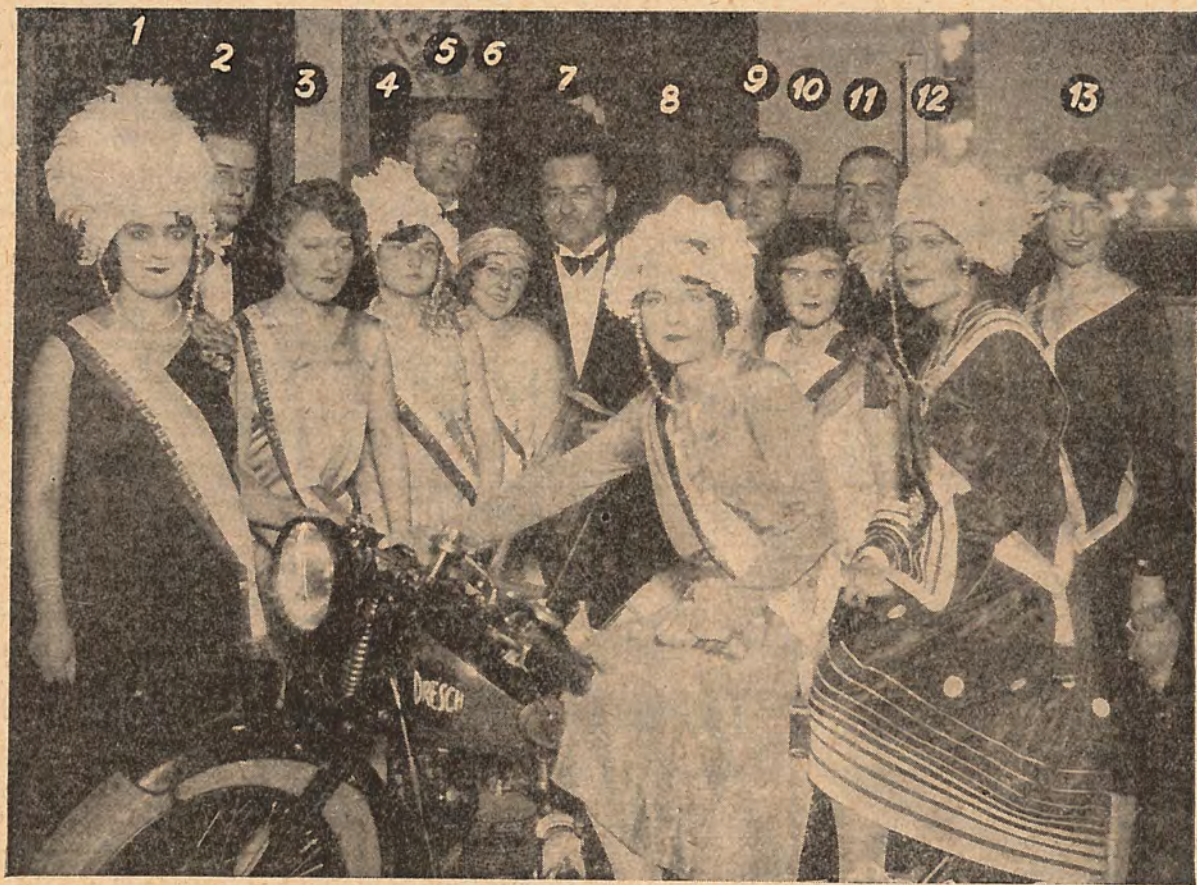
C'est Mlle Lucette Mortier qui fut élue Fée des Motocyclistes 1930.

### La Mascotte des Clubs

Mlle Marthe Graillot fut élue à l'unanimité Mascotte des Clubs motocyclistes. Elle est du Motoclub Dyonisien.

### Les Demoiselles d'Honneur

Les demoiselles d'honneur qui forment la Cour royale de la Reine des Reines furent naturellement les candidates élues aussitôt après les reines; il y en a de jolies, c'est inévitable: beaucoup de spectateurs même ont eu un penchant plus marqué pour l'une ou l'autre; c'est précisément là qu'apparaît le rôle ingrat d'un jury de beauté et de grâce. Citons, par exemple, Mlle Monsigny, demoiselle d'honneur 1929, qui seule parmi les royautés régnantes fut réélue; elle avait un gros espoir, un charme indéfinissable, c'est une ardente motocycliste et aussi une toilette magnifique et de nombreux partisans, tout enfin pour réussir: qu'elle se console



Les Reines Motocyclistes de 1930

1. Mlle Marthe Graillot, mascotte des Clubs motocyclistes de France. — 2. Maurice Henry, notre confrère de l'Echo des Sports. — 3. Mlle Aubriet, demoiselle d'honneur. — 4. Mlle Lucette Mortier, fée des motocyclistes de France. — 5. Notre directeur. — 6. Mlle Yvonne Monsigny, demoiselle d'honneur. — 7. M. Aug. Sabatier, député de Paris, président du Comité des Fêtes de la Mi-Carême. — 8. Reine des Reines de la motocyclette, Mlle Marguerite Darson. — 9. R. Boell, membre du jury. — 10. Mlle Leloquart, demoiselle d'honneur, M. C. de Vincennes. — 11. M. Guieux, vice-président du Comité des Fêtes de Paris. — 12. Mlle Adrienne Chicaud, Reine de l'Industrie de la Motocyclette. — 13. Mlle Schoos René, demoiselle d'honneur.

de ne rester encore que demoiselle d'honneur: le jury hésita, mais enfin! Ne lui aurait-on pas reproché soit un manque de candidates, soit de la partialité envers les royautés en fonction. Puis ce fut Mlle Cécile Leloquart, qui appartient à la Flèche M. C. de Vincennes qui fut nommée demoiselle d'honneur de la Reine des Reines ainsi que Mlle Lucette Aubriet et Mlle Schoos René.

### Les Intermèdes

Et les populaires chanteurs des Concerts Parisiens? Leur succès fut vif. Il est vrai que le choix était de qualité. Lemerrier, le doyen des chansonniers de Montmartre, figure rondouillarde, avec ce spirituel sourire malicieux qui fut applaudi comme il le méritait.

Dufleuve, le désopilant; qui ne put chanter en « troufion » mais qui souleva le bon rire gaulois d'une salle amusée.

Danvers, très fin artiste, il est bien le roi du genre, et plut beaucoup par le choix du répertoire qu'il avait lui-même sélectionné parmi ses œuvres, et auquel il est juste de joindre le compositeur Soler qui fit preuve d'un brio exubérant, entraîné par l'ambiance de gaieté qui régnait: Il fut bisé, trissé et applaudi, vous pouvez m'en croire.

Puis ce fut la présentation de Michel, artiste fantastique, âgé de 5 ans, qui nous fit entendre avec maestria, du violon, du jazz, du banjo, etc... et exécuta quelques pas endiablés à la Chevalier. Il eut son succès réel.

### Et le Bal ?

Mais, grâce à deux orchestres, qui, sans arrêt aucun, déversèrent des flots de sonorités bruyantes, la monotonie si classique de beaucoup de bals fut ignorée et l'entrain fut à son paroxysme, si l'on en déduit l'affluence de la salle et des buffets jusqu'à 5 heures du matin. Il est vrai que des intermèdes venaient à temps permettre aux danseurs de récupérer des forces que certaine danse de plus de

20 minutes sans arrêt faillit épuiser. Nous eûmes un service d'ordre remarquablement distribué par les jeunes gens du Scolaires M. C. qui surent prouver que le tact et la gaieté savent s'allier au sérieux des postes confiés: aussi les reverrons-nous commissaires aux Six-Jours, prêtant leur concours à la parfaite organisation de l'épreuve. Nous ne pouvons terminer sans mentionner l'apport de gaieté de la Commune libre du Vieux Montmartre qui, cette année, sut profiter de l'expérience de l'an dernier et sut imposer son autorité héro-co-comique avec succès: M. Labrie, le dictateur, accompagné de M. Lemerrier, le Maire de la Commune, le Capitaine des pompiers, la Muse, Mimi-Pinson, etc... avec la cohorte des gardes. Nous d'ons ultérieurement ce qu'est ce club héro-comique.

### La Tombola

Vers minuit fut tirée la tombola dont le produit fut, séance tenante, intégralement versé à la caisse du timbre antituberculeux. Ce fut la reine des reines, assistée des dames patronnesses du Comité National du Timbre anti-tuberculeux qui fit tourner les roues à surprise. Le N° 947 sortit le premier: le carnet portant ce numéro avait été acquis précisément par M. Marcel Boyer, demeurant rue de la Santé, à Paris qui est, de ce fait, l'heureux gagnant du sidecar Dresch: la surprise du gagnant confinait à la stupéfaction au point qu'il fallut, sur la scène même, lui mettre en marche et faire chevaucher la moto pour qu'il se rendit compte de sa chance: remercions ici vivement le constructeur, intelligent commerçant, Dresch, non seulement du royal cadeau qu'il fit en cette occasion au profit d'une œuvre nationale, mais aussi notons que le cadeau ne fut pas étrié et que la moto était luxueusement équipée: éclairage électrique, tableau de bord, klaxon

Une vue d'une partie de la salle pendant le tour de chant d'un acteur.  
(La flèche indique le vainqueur imprévu du sidecar Dresch)



électrique, tansad, sidecar confortable, voire essence et huile! Puis de nombreux autres lots vinrent échoir aux uns et aux autres: les numéros non réclarés au moment de la mise sous presse sont: 886, 889, 2.300, 205, 951, 688, 608, 240.

### Le Cctillon

Comme le veut la tradition, c'est Madame Lacene, elle-même qui, après avoir ouvert le bal comme il se doit, présida, vers minuit à la distribution des accessoires de cotillon; certes! la chute et l'assaut honnête de l'an dernier furent évités: tout d'abord, la mêlée fut encore éprouvée cette année et les accessoires vivants épuisés, largement et rapidement distribués par les jeunes membres du Moto Club des Seclines.

### La vente du Timbre Antituberculeux

La vente du timbre, faite au cours du bal par une nuée de jolies vendeuses et de débrouillards commissaires produisit en moins de 1 h. 1/2 la jolie somme de 2.400 francs environ qui furent versés en totalité entre les mains des délégués du Comité National.

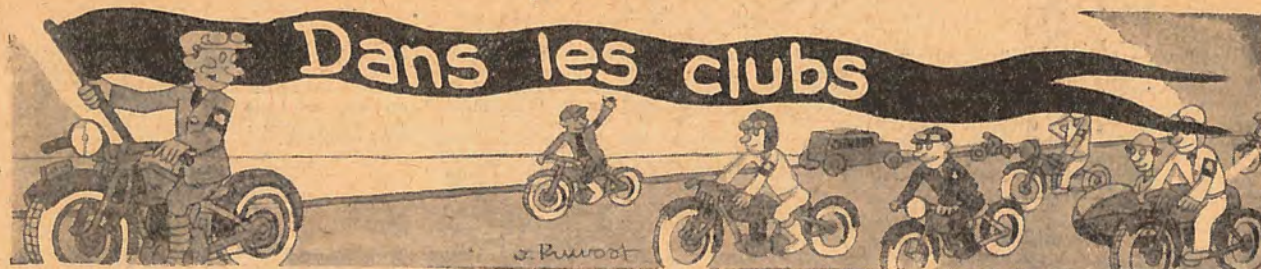
M. Dueroux vendit à lui seul 409 francs de timbres et obtint de ce fait un stylo, plume or, L. N. M. offert par Moto Revue.

### Et maintenant...

A l'année prochaine! Non pas encore, car le 3<sup>e</sup> Bal de la Motocyclette, comme ses prédécesseurs, a une suite: les reines ont maintenant des devoirs qu'elles n'éluderont pas pendant l'année 1930 et elles se doivent de remettre à chacun des vainqueurs aux grandes épreuves les lauriers de la victoire et présider aux fêtes qui se dérouleront en 1930.

Les Reines et demoiselles d'honneur sont invitées à se mettre en rapport dès aujourd'hui avec MOTO REVUE en vue de la réception des vainqueurs des Six Jours d'Hiver.





### U. M. F. JANVIER

12. — Banquet (M. C. Nièvre).  
14-19. — Six Jours d'Hiver (organisés par *Moto Revue* sous le contrôle de l'A. C. I. F. et l'A. M. C. F.).  
18. — Banquet (Cognac M. C.).  
26. — Course du boulevard Michelet (A. C. et M. C. de Marseille).  
26. — Concours de régularité (M. C. d'Algérie).

### FÉVRIER

1. — Côte du Mont des Mules (A. C. de Nice).  
2. — Course de Riva-Bella (A. C. Nice et M. C. Roquebrune).

### L'Auto Moto Club Semurois Assemblée générale

L'assemblée générale a eu lieu le 5 décembre au café du Cercle, siège social. Le bureau est au complet, 70 membres étaient présents. Le Vice-Président M. Martin fait le compte rendu moral et financier pour l'année 1929. On passe ensuite au vote du bureau pour l'année 1930. Sont nommés : Président : M. Roumied. Vice-Président : M. Patroux. Vice-Président adjoint : M. Perrot. Trésorier : M. Bateau. Secrétaire : M. Langin. Administrateurs : MM. Barrault, Duchet, Desbois, Lucotte, Lhermitte, Billotte.  
Le bureau ainsi formé décide que le circuit de l'Auxois se courra sur le même parcours que l'année précédente et aura lieu le 18 mai 1930.

Le 22 décembre, à l'hôtel de la Côte d'Or, a eu lieu le banquet de l'A. M. C. S. très joyeuse réunion où chacun mit de l'entrain très bon menu ou M. Ribert, mit son talent habituel. Cinquante convives environ sous la présidence de M. Leclercq, sous-préfet. Au dessert trois discours.

M. Leclercq, sous-préfet, remercia aimablement les membres de l'A. M. C. S. et dit le plaisir qu'il avait d'encourager une si belle société. M. Roumier, président de l'A. M. C. S. remercia M. le sous-préfet et tous ceux qui font la prospérité de cette société. M. Guérin, consul général honoraire, dit lui aussi quelques paroles aimables.

Puis les chansons et les rires terminèrent la réunion.

Le soir, salle de l'hôtel du Commerce, un bal très animé, il ne pouvait en être autrement avec le jazz vraiment au-dessus de tout éloges qui mêlait sa musique charmante à des féériques effets de lumière émerveillant danseurs et spectateurs et faisant valoir le charme de nos jolies danseuses.

Aussi je ne doute pas que les assistants conserveront le meilleur souvenir de cette charmante soirée. Le secrétaire : H. Langin.

### INTERCLUBS

Nombreux sont les groupements qui organisent des petites épreuves très facilement transformables en interclubs. Dans ce cas *Moto Revue* sera à la disposition de tous les présidents de groupements intéressés pour favoriser le succès de ces organisations.

### A Verdun

Près de Verdun, il y a un canton qui s'appelle Thierville et le bruit court là-bas qu'un club serait prochainement en formation. Pour tous nos motocyclistes qui vont visiter les champs de batailles, il y aurait un point d'attache très intéressant ; aussi nos vœux vont vers la formation de ce nouveau Club.

### Monsieur le Directeur

Le Moto Club Dyonisien organise son banquet annuel le 25 janvier 1930, en les salons de la maison Lépine, rue du Bocage, à l'île Saint-Denis. Les adhésions sont reçues au Siège Social, 31, rue du Chemin-de-Fer, à Saint-Denis, jusqu'au 15 janvier inclus. (Prix : 33 francs.)

Ce banquet sera suivi d'un bal de nuit, auquel sont invités gracieusement tous les motocyclistes ainsi que leur famille.

Le Secrétaire général, ALLAIN.



Bilan... 29 ! C'est le M. C. du XI, le club des Sauvages qui remporte, en équipe, l'une des plus belles victoires touristiques de l'année en se classant vainqueur au 1<sup>er</sup> Rallye du Salon.

### Roubaix-Paris-Roubaix (6 avril 1930)

La liste des engagements pour cette importante épreuve est maintenant officiellement ouverte. Voici les premiers engagements qui viennent d'arriver au siège du Moto-Club du Nord :

B. M. W. 1, B. M. W. 2, B. M. W. 3, Arthur Molard, Devinter, Vanderdonck, Dhenin, Demerval, Dupont, Hazard, Lambot E.  
Rappelons que les 75 premiers inscrits, auront droit à un bon gratuit de 20 litres

### Attention !

Passé le 16 janvier  
une amende de 750 à 3.000 francs  
vous attend  
si vous n'êtes pas allés  
faire recenser  
votre moto à la mairie.  
Que celle-ci soit  
Neuve — Vieille — d'Occasion  
ou inutilisable  
qu'importe !...  
il le faut

### SAUVAGES

#### JANVIER

25. — Banquet (M. C. Dyonisien).  
FÉVRIER  
1. — Banquet (M. C. Manola).  
1. — Banquet (A. M. Saint-Denis).  
8. — Banquet (A. M. C. Chantilly).  
8. — Banquet (M. C. Seine).

#### MARS

8. — Banquet (A. M. A. des Transports).

#### MAI

18. — Circuit de l'Auxois (A. M. C. Semur).

d'Eoline et 2 litres de Purfina. Toute demande de renseignements et de règlements peut être envoyée au M. C. N. F. 42, rue du Maréchal-Foch, à Roubaix. (T. 476 et 2643.)

### Changement de Siège social

Nouvelle adresse : Maison Lansdell, pâtisserie, 51, rue de la République, à Creil (Oise). Le banquet fixé au 1<sup>er</sup> février a été renvoyé par décision du Comité au 8 février, à Coye, Hôtel du Petit Vatel, 49, Grande-Rue. Réunion de tous les membres de l'A. M. C. le 19 janvier au nouveau Siège, à 14 heures, en vue d'inaugurer la nouvelle salle que notre ami motocycliste Lansdell ouvre au public. Il était de toute évidence que celui-ci ne se contenterait pas de faire des gâteaux fort appréciés

des membres de l'A. M. C. et de leurs amis (ils sont si voraces), mais qu'il jugerait utile que pour les accompagner, une boisson s'imposât, c'est chose faite et dorénavant, on y boira du bon porto, du thé, au choix de chacun. Chaud l'hiver et frais l'été, la salle se trouve au premier et de larges banquettes et vastes fauteuils nous captiveront assez pour que la nuit nous surprenne souvent au retour de nos randonnées. Motocyclistes, l'A. M. C. vous invite à se joindre à eux le 19 janvier à 14 heures, afin de fêter dignement cette salle, on y tirera à cette occasion les rois.

### Nouveau club

Nous apprenons la création, à Roanne, d'une section rattachée à l'Union Motocycliste au Forez dont le siège est à Saint-Etienne. Il y aura donc à Roanne une amicale et il y aura aussi naturellement une section de l'Union Motocycliste du Forez. D'ores et déjà les inscriptions à la section rattachée de l'Union Motocycliste du Forez sont reçues à la Permanence de l'U. M. du Forez, 7, rue Président-Wilson, à Saint-Etienne. Les adhérents seront convoqués très prochainement à Roanne en vue d'être le bureau de leur section.

### CALENDRIERS

La parution au calendrier de *Moto Revue* est subordonnée à l'envoi, pour chaque club, de son calendrier le lundi avant la parution du numéro, si ce club n'a pas envoyé en fin d'année son calendrier complet.

### Brevet de pilote

A vous qui recevez tant de doléances, je viens conter mes peines : Depuis déjà longtemps, je suis obsédée par la même réflexion : « Alors pas encore de bûches ? », comme on dirait à des jeunes mariés : « Alors, pas encore d'enfants ? » et là-dessus, de me citer comme un haut fait, un tel « as » qui prétend avoir fauché un platane, un autre tel « as » qui soutient avoir fait un vol plané qu'il veut inimitable, au-dessus d'un passage à niveau. Avez-vous déjà remarqué comme il y a quantité de motocyclistes qui se plaisent à tourner un léger dérapage en cabriolet fantaisie. La valeur d'un conducteur se mesurerait-elle au nombre de bûches qu'il reçoit, ou qu'il dit avoir reçues ? Si oui, j'ai honte de moi, pense donc que je ne suis pas encore passée sous une balayeuse, que je n'ai pas été coincée entre deux tramways et que je n'ai écrasé ni veau ni chien. Si j'avais été plus maligne, j'aurais pu éviter de freiner en apercevant des rails qui dépassaient légèrement de terre, j'aurais pu essayer de « coller » la voiture qui m'a frôlée pour m'épauler et qui a fait une gracieuse embardée au premier virage, j'aurais pu regarder autour de moi si on « daignait » s'apercevoir que j'étais une femme pilote : alors là, j'aurais peut-être réussi le plat ventre qui m'aurait sacrée « Motocycliste gonflée à bloc ». Mais voilà, j'ai le grand tort de vouloir conduire ma machine et de ne pas me laisser conduire par elle, c'est pour cela, chère *Moto Revue*, que j'ai beaucoup de peine en pensant que je ne serai jamais une vraie motocycliste puisque mon réservoir n'est pas encore en accordéon et que ma boîte de vitesse n'est pas réduite en purée de pois. J'ai vu dans une rubrique de votre dernier numéro que vous envisagiez une épreuve féminine motocycliste, mais pourquoi pas ? savez-vous qu'il y a plus de pratiquantes que vous ne le pensez peut-être. Toutefois, attendez les beaux jours, pour être motocycliste, on n'en est pas moins femme et une sortie en cette saison n'avantagerait ni notre équipement ni notre physique, ce que les motophobes seraient trop heureux de constater.

Mlle Lucienne Bouchouz.  
Secrétaire-adjoint du M. C. P. S.

### Moto Club de Nice (Officiel)

Le Conseil d'Administration du Moto Club informe ceux de ses membres absents aux dernières réunions et les membres de ses sections, que M. Verdy ne fait plus partie du Moto-Club, à aucun titre, et que la publication *La Revue des Sports mécaniques* n'est plus le journal officiel du Moto-Club de Nice. Ces deux décisions prenant leur effet à la date du 17 décembre 1929.  
Le Conseil d'administration.

### Réunions hivernales

Le Comité du M.C.P. S. rappelle à ses nombreux sociétaires que les fêtes de Noël et Jour de l'An passées, les réunions auront lieu comme précédemment le Mercredi de chaque semaine au siège 58, boulevard Sébastopol, Café Dupont il signale que bien que ces réunions ne soient pas obligatoires, tous ont intérêt à y assister toutes les discussions étant d'ordre purement motocycliste, l'on y apprend certaines choses utiles à l'intention des machines et des moteurs

### Jeunes gens !

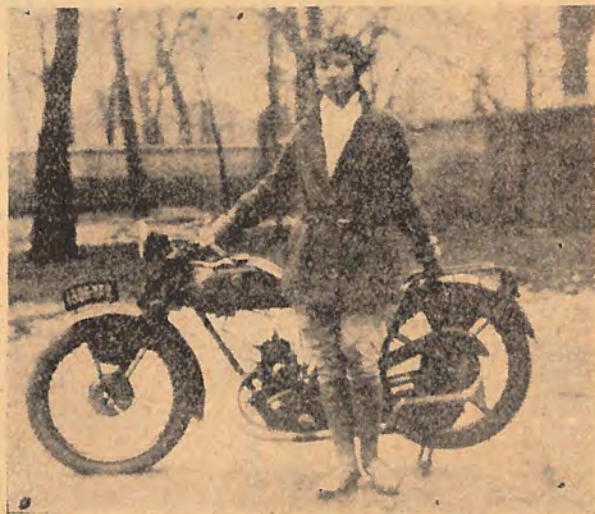
Vous allez partir au régiment !

En 10 cours, et un mois seulement

### MOTO REVUE

gracieusement  
vous éduque mécaniquement  
pour être mécanicien militaire  
dans l'automobile militaire  
dans l'aviation militaire  
dans la motocyclette militaire  
et bien que, pour ce dernier emploi, rien ne soit encore définitivement acquis, vous présente pour remplir les cadres en formation à ce sujet.

Un an qui ne sera pas perdu  
C'est appréciable



Mlle Lucienne Bouchouz du M. C. P. S.

### Harley Enthusiastes

et surtout ces réunions tout amicales entretiennent un grand esprit de camaraderie qui sera d'une utilité primordiale pour les sorties groupées de la future saison. Motocyclistes, qui aimez l'entente et ce parfait esprit qui fait la force d'un Club, assistez aux réunions, le meilleur accueil y est réservé. Les sorties des Dimanches continuent pendant la saison hivernale.

Ce titre de la revue qui est publiée par la Harley-Davidson Co correspond bien à un état d'âme car il y a vraiment des enthousiastes de la Harley et qui regardent avec dédain la voiturette que, pour le même prix, ils pourraient s'offrir.

Il faut reconnaître que la Harley accumule en elle seule un ensemble de qualités qui justifient cette ferveur que lui vouent, pour toujours, ceux qui en ont usé quelque peu.

Remarquons que ces enthousiastes de la Harley ne sont pas à ranger uniquement dans la catégorie des acheteurs fervents, mais que cette marque possède également ses servants fidèles et exclusifs.

Avant suivi les évolutions de Harley, depuis les célèbres machines des stocks qui n'ont été triées que par des réparations hasardeuses, les vrais spécialistes de Harley ne voient que par Harley ne travaillent que pour Harley, et, ce faisant, ils travaillent pour la plus grande satisfaction de leur clientèle.

Ainsi MM. Durand et Vignau dans leurs ateliers de la rue Picpus voient leurs clients leur réserver une confiance constante et drainer chez eux, soit pour réparations (en pièces d'origine), soit pour achat, toutes les relations qu'ils possèdent dans le clan Harley. A ses connaissances et à sa pratique de vieux Harleiste averti, M. Durand joint cet avantage de pouvoir, pour les machines neuves pratiquer dès à présent les nouveaux prix en baisse, ce qui est intéressant à mentionner pour les amateurs de 2 cylindres et de side-cars.

### Liaudois quitte le sport actif

Il nous écrit, avec une grosse pointe de chagrin :

C'est avec regret que j'abandonne définitivement la participation aux épreuves motocyclistes. Les suites de la guerre m'obligent à entrer, ces jours-ci, à la Clinique des Médailles Militaires où je dois subir opération chirurgicale. Permettez-moi de me rappeler à nos jeunes qui entrent dans la carrière :

Quelques victoires : Six Jours d'Hiver, Paris-Nice, Tourist Trophy, Endurance U. M. F., Grand Prix du Loiret, Grand Prix de l'Auto, Gaillon, Gometz, Argenteuil, Planfoy, Montaigne, Griffoul, Val Suzon, etc. Records du monde, 100 et 125.

### LIAUDOIS.

Oui, mais... Liaudois reste motocycliste, puisqu'il tient un remarquable magasin, avenue Félix-Faure, 9, à Paris, et qu'il a groupé autour de lui nombre de jeunes formant un club vivace et dont certains ont, grâce à l'expérience de Liaudois, gagné de beaux lauriers.

### Prix en baisse !

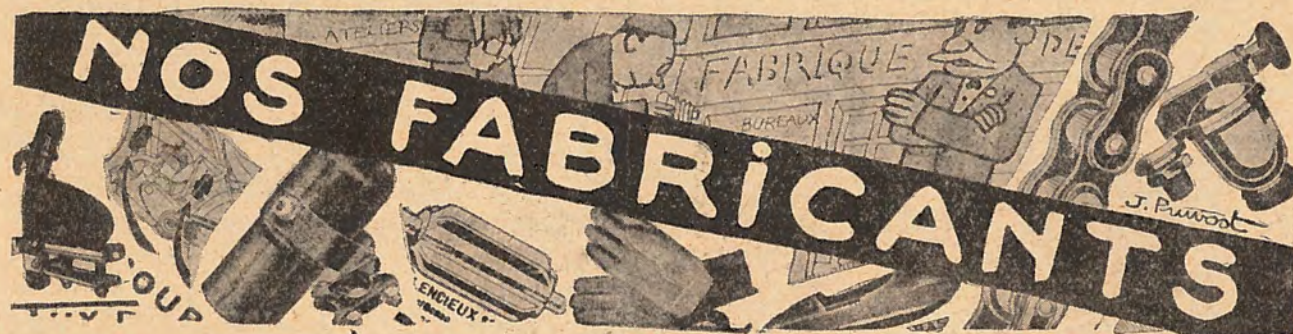
La B.S.A. 500 cmc. de 1912 à courtoie directe et moyen deux vitesses pesait 100 kilos et coûtait 60 livres.

La 500 cmc. B.S.A. de 1930 à culbuteurs pèse 160 kilos et ne coûte que 57 livres.



Les beaux jours vont revenir et nous reverrons, sans doute, des familles entières partir le samedi en randonnée dominicale et en camping... Mais, au fait cette question du camping, vous intéresse-t-elle ?





## Le Triplex ou Verre armé est-il indispensable ?

QUE de fois nos lecteurs nous entretiennent du fameux Triplex. Qu'est-ce que le Triplex ? Le nombre d'accidents occasionnés par bris de verres de lunettes par exemple, voire de verres, de phares ou autres, est suffisant pour imposer les combinaisons du Triplex dans la moto. Le Triplex est un verre armé ; c'est l'Anglais Newton qui, en 1885, l'inventa. Cependant il n'eut pas le succès voulu ; ce fut plus tard Apperté qui construisit un verre armé que l'on put utiliser pour les poids lourds et aussi les véhicules de transports en commun. Toutefois, il ne faut pas croire que le Triplex actuel a des points de comparaison avec le Triplex du début. A cette époque, on coulait une feuille de verre sur laquelle, au fur et à mesure de sa formation, on encartait un treillis très léger en métal, puis on recouvrait le tout d'une seconde feuille de verre ; ces trois parties réunies formaient ce que l'on appelle le Triplex. Il ne faut pas être grand clerc pour deviner comme l'ensemble était lourd, l'aspect désagréable et la transparence très illusoire : toutefois, le principe était acquis et le procédé actuel fut breveté sous son vrai nom de Triplex. Après de nombreuses recherches, c'est une feuille de celluloïd qui remplace maintenant le treillis métallique. La résistance, comme bien on le pense, est aussi forte dans les deux cas. Les expériences ont démontré que cet ensemble, devenu aussi transparent que le verre seul, résiste à des chocs des plus rudes ; mieux, les plus violentes projections n'ont pas réussi à entamer la masse



qui reste unie : c'est tout juste si l'on aperçoit quelques écailles à l'endroit touché ; évidemment, un choc excessivement brutal, fait dans des conditions impossibles à rencontrer sur route, nous a permis d'obtenir la brisure d'un Triplex ; mais, dans ce cas encore, les morceaux se sont écaillés et réduits en poudre à tel point que nous n'avons pas rencontré dans tous ces cristaux une seule arête coupante. Plusieurs lecteurs nous

ont signalé que le Triplex n'est pas aussi transparent qu'on le dit : soyons francs ; sans doute, au début, le Triplex est limpide, mais avec le temps, une légère teinte jaunâtre affecte l'ensemble tamisant très légèrement la lumière ; mais l'avantage que rencontre l'usager n'est pas à laisser de côté devant une pareille insignifiance, d'autant plus que la teinte jaune n'est pas déplaisante par temps de neige ou de soleil trop vif. Pourquoi ne voit-on pas plus de Triplex parmi nos motocyclistes, le succès fut pourtant vif au début ; cela tient, croyons-nous, à son prix prohibitif qui, d'ailleurs, monte de jour en jour, et le monopole qui affecte ce brevet a contraint l'industrie à un véritable malthusianisme du Triplex. Nous avons engagé, dans le temps, les Compagnies d'assurances à pousser la diffusion du Triplex sous forme de réduction sur les primes, mais aucun résultat n'avait pu aboutir. On nous annonce qu'une firme anglaise pourrait bien changer les faits actuels ; un procédé nouveau viendrait d'être breveté, éliminant la feuille de celluloïd du système actuel du Triplex par une feuille d'acétone pure d'où nous aurions une transparence absolument blanche. Notre vœu le plus cher est cependant d'obtenir plutôt une diminution des prix de détail. Nous souhaiterions que nos 400.000 motocyclistes soient munis de lunettes à verres Triplex ; peut-être la crainte sera-t-elle le commencement de la sagesse.

M. ADAM.

### Le Réflector

Avec les phares actuels comportant les lampes de lanternes à l'intérieur pouvez



vous dire avec certitude : je suis éclairé ? ? ? Combien de conducteurs se croyant bien en

régle ont dû payer contravention pour défaut d'éclairage.

Pour obvier à cet inconvénient, le Réflector, Breveté S. G. D. G. a été établi. Appareil élégant et pratique, enjolivant votre véhicule, il se place immédiatement sur tous les phares existants quelle que soit leur forme ou leur



marque et permet de se rendre compte à tous moments si les feux sont allumés.

Fabriquée en « Platinage » métal nouveau, inoxydable, frappée en médaille il se compose d'une surface réfléchissante convenablement inclinée pour refléter la lumière projetée par l'appareil d'éclairage. Cette réflexion se faisant à l'intérieur de l'appareil il s'ensuit qu'il

indique à tous moments si vous êtes éclairé, tout en possédant l'avantage de ne pas éblouir le conducteur.

Placé sur vos phares, le médaillon pouvant si vous le désirez être gravé à vos initiales, le Réflector Breveté S. G. D. G. donnera à votre voiture un cachet d'élégance et sera pour vous le seul et le meilleur témoin d'éclairage existant à ce jour.

Posé sur votre motocyclette le Réflector breveté S. G. D. G. placé sur le phare sera non seulement un appareil très utile, mais en plus il embellira votre machine tout en lui donnant un aspect luxueux.

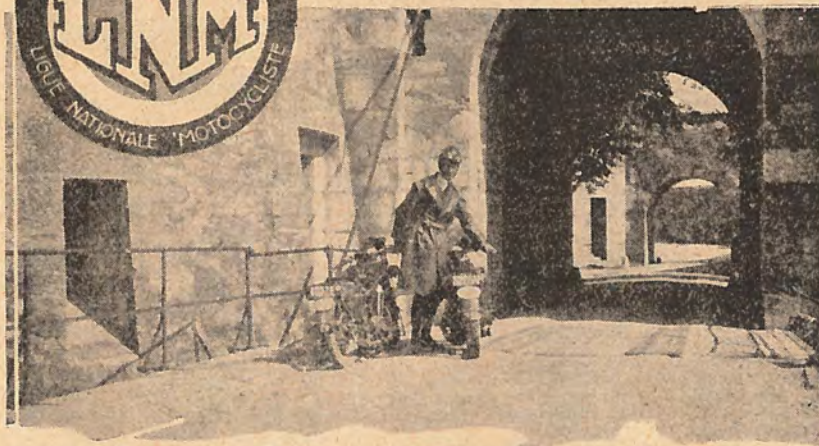
Son prix abordable le met à la portée de tous, il est vendu dans tous les magasins d'accessoires, garages, complet avec fournitures permettant les montages sur phares de toutes marques.

Majesti...stes !...

M. Pava, l'industriel stéphanois et sympathique Président de l'U. M. du Forez, vient de passer commande de sa 5 CV Majestic. Les qualités principales ayant fixé son choix sont : propreté par tous temps, confort, élégance, tenue de route incomparable.



## Le carnet d'adresses se complète



Lorsque le printemps s'apprêtera, la L. N. M., puissamment outillée grâce de ses premiers adhérents, contribuera enfin et avec succès au tourisme économique, cet été, malgré les hausses successives de la vie.

### Réponses brèves

M. Levasseur à Bolbec. — Impossible de publier l'adresse du premier, mais prenons bonne note de celle du second.  
M. Mauriso, à Paris. — Un carnet paraîtra dès la réception des quelques adresses manquantes.  
M. Darriet. — 1° Rien que des adresses d'hôtels pour cette ville ou les environs. — 2° Nous parviendrons à les éliminer.  
M. Desgranges, à Limoges. M. Dailly, à Marseille. M. Pinot, abonné 4785. — Comptons passer vos intéressantes communications au début de la prochaine saison.  
M. Ledi, à Paris. — Tous tes tuyaux seront les bienvenus.

M. De Bie, à Liège (Belgique). — Nous les recevrons avec plaisir.  
M. Thoug, à Six Fours. — Envoyez-nous une petite communication et nous la passerons.  
M. Capron, à Rouen. — Même réponse qu'à M. Levasseur.  
M. d'Harlingue, à Juan-les-Pins. — Le nécessaire sera fait.  
M. Delahaye, à Reuil. — Il en a bien été pris note la première fois, mais nous en avons encore d'antérieurs à publier. Figurera sur une prochaine liste.  
M. Lebel, à Paris. — Même réponse qu'à M. Mauriso.  
M. Carré, à Reims. — Pris note.  
M. D..., à Gr... — Tu n'auras qu'à spécifier que les adresses ne devront pas être suivies de ton nom.

### A Paris et Banlieue

Paris. — Restaurant : Café-restaurant Nanfle Maila, 27, rue Malur. (M. Adam, à Paris.)  
Grosley (S.-et-O.). — Mécanicien : Thomas, 11, rue de Paris. (M. Creuilly, à Saint-Brice.)  
Reuil. — Mécanicien : Delaporte et Dènes, 155, av. de Paris. (M. Delahaye, à Reuil.)  
Vaujours (S.-et-O.). — Rest. av. ch. : Grand hôtel, Saint-Hubert, propriétaire M. Couturier. (M. Husson, à Paris.)  
Gelosoy, papiers peints, 79, av. de Segur, 15 %.  
Gueury, instruments de pesage, 27, rue du Bouloi, 5 à 10 %.  
Gueury (Madame), teinturerie, 191, rue Legendre, 10 %.  
Gillard, papiers peints, 177 bis, boul. Voltaire, 20 % huiles, 5 %.  
Juncin, horlogerie, bijouterie, 177, av. Jean-Jaurès (10 % sur réparations).  
Juville, plaques de police pour autos et motos, thermomètres, etc. 84, boul. Beaumarchais, (réduct. importante).  
Monchâtre, plissés, 38, boul. des Batignolles, 15 %.  
Pavy, matériel radio, 14, rue Monge, 20 %.  
Raymond et Charles, tailleurs, 207, rue Saint-Honoré, 5 %.  
Asnières, mécanicien. Michollin, 60, av. d'Argenteuil (M. Bonjean, à Asnières).  
Saint-Cloud. Mécanicien, Doucel, 6, rue Tahère.

### RÉGION NORD

Compiègne. — Restaurant : Epicerie restaurant de la Madeleine, 25, boul. Saint-Lazare. M. Krantz, à Neuilly-Plaisance.  
Coye (Oise). — Rest. av. ch. : Coppe. Bourgeois (Amical Moto Club Lamorlaye).  
Grandvilliers (Oise). — Rest. av. ch. : Café Hôtel restaurant du Progrès, M. Payebien.

laye).  
Mers les Bains. — Rest. av. ch. : Caron Dine (Amical Moto Club Lamorlaye).  
Rethondes. — Restaurant : Langlo. +.  
Beauvais. — Rest. av. ch. : Hôtel de Bourgogne, 8, Place de l'Hôtel de Ville (MM. Ehrard et Fisher).  
Douai. — Rest. av. ch. : Pelletier, 30, rue de Valenciennes. (M. Girardot, à Paris.)  
Boulogne-sur-Mer. — Hôtel du Dernier Sou (M. Delpoux, à Paris).

### OUEST

Aizenay. — Rest. av. ch. : Petit Hôtel sur route de Challans. (M. Estorgues, à Tulle.)

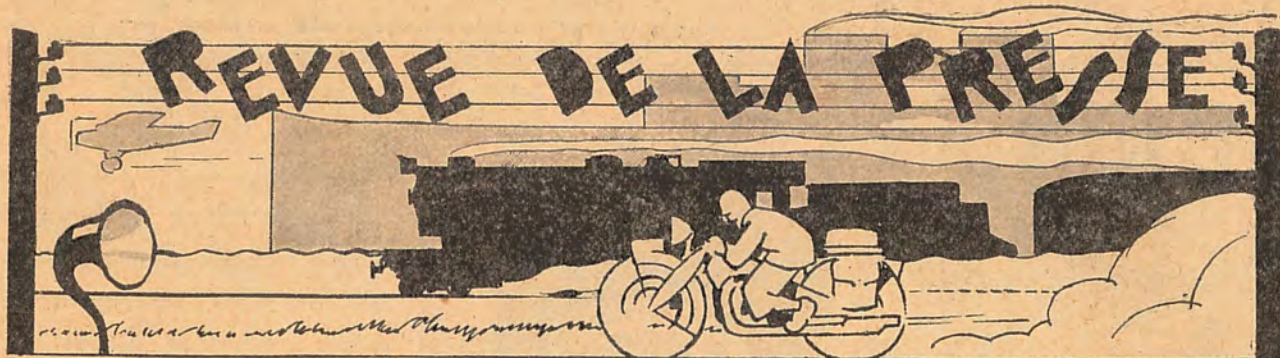
Avranches. — Mécanicien : Laurens. (M. de Bréjérac, à Paris.)  
Benodet (Finistère). — Rest. av. ch. : Grand hôtel restaurant P. Louboutin, près la plage. (M. Mauriso, à Paris.)  
Cabourg. — Rest. av. ch. : Hôtel du Centre. (M. Mauriso, à Paris.)  
Chantonnay (Vendée). — Rest. av. ch. : Hôtel du Mouton et Hôtel du Bon Raisin. (M. Estorgues, à Tulle.)  
Dreux. — Rest. av. ch. : Hôtel-restaurant Fanguy, 29, rue Paris (en face la Banque de France). (M. de Bréjérac, à Paris.)  
Guignen (I.-et-V.). — Rest. av. ch. : Hôtel des 3 ou 4 Piliers.  
La Richardais (I.-et-V.). — Restaurant veuve Legall. (M. Caschelin, à Paris.)  
La Roche-Bernard. — Rest. av. ch. : Hôtel de l'Espérance. (M. Bernard, à Paris.)  
Saint-Cyr-du-Vaudreuil (Eure). — Restaurant : Maison Charron, tabacs. (Abonné 345.)  
Sainte-Herminie (Vendée). — Rest. av. ch. : Hôtel des Voyageurs. (M. Estorgues, à Tulle.)  
Saint-Mathurin (M.-et-L.). — Rest. av. ch. : Hôtel de la Gare, Maison Hélin. (M. Mauriso, à Paris.)  
Talmont (Vendée). — Rest. av. ch. : Hôtel de la Boule d'Or. (M. Estorgues, à Tulle.)  
Trébois (Finistère). — Rest. av. ch. : Hôtel « Ty Mad », rue Saint-Jean.  
Angers. — Rest. av. ch. : Hôtel de la Croix de Guerre. (M. Bernard, à Paris.)  
Audiernne. — Rest. av. ch. : Hôtel de France (M. Bernard, à Paris).  
Beauvoir-sur-Mer. — Rest. av. ch. : Hôtel des Voyageurs, Grande-Rue (M. Estorgues, à Tulle).  
Croix de Vie. — Rest. av. ch. : Hôtel du Château, à Saint-Gilles (M. Estorgues, à Tulle).  
Dinan. — Rest. av. ch. : Hôtel restaurant de l'Océan, Place de la Gare (M. Mauriso, à Paris).  
Dinard. — Rest. av. ch. : Hôtel du XX<sup>e</sup> Siècle, Place de la Gare. (M. Caschelin, à Paris).

### L'Ouest

Nous serons complètement à l'abri des mitraillages dans toute cette région dès que nous aurons reçu des adresses pour : Bressuire, Brest, Carhaix, Châteaubriant, Cherbourg, Cholet, Lannion, Le Faouet, Legé, Loudéac, Lorient, Morlaix, Mur-de-Bretagne, Parthenay, Rostrenen, Saintes, Segré.  
Notre appel s'adresse plus particulièrement aux motocyclistes habitant les lieux indiqués.

Fromentine. — Rest. av. ch. : Hôtel Veuve Renaud (M. Estorgues, à Tulle).  
Huelgoat. — Restaurant : Café restaurant. Jean Cazuguel, en face le Lac (M. Mauriso, à Paris).  
La Pointe du Raz. — Rest. av. ch. : Hôtel Lebourg Kéradenec (M. Bernard, à Paris).  
Mortagne. — Mécanicien : Meyniel, 19, Place de la République.  
Palluau. — Rest. av. ch. : Hôtel des Voyageurs (M. Estorgues, à Tulle).  
Pont-Audemer. — Rest. av. ch. : Hôtel du Pilon (Abonné 2412).  
Pontorson. — Rest. av. ch. : Hôtel Mimosa (Abonné 2412).





## Souvenirs d'enfance

Dans *Motocycle*, le grand coureur anglais Graham-Walker raconte ses souvenirs : C'est à 12 ans que je commençai à m'intéresser aux motocyclettes et c'est à cet âge que j'en montai une pour la première fois. L'année



suivante — au tendre âge de 13 ans — je possédai ma première machine (parfaitement illégale, mais les magistrats eux-mêmes ne contreviennent-ils pas à la loi ?) En même temps, je pris intérêt au Tourist Trophy. Je savais les prénoms de tous les coureurs, les détails de leurs machines, et même les petites manies de chacun d'eux. J'étais un vivant vade mecum du T.T. Les coureurs étaient mes dieux. Quoique je ne les eus jamais vus, je



quand j'étais petit,.....

pouvais dire les noms de tous les virages du circuit et le connaissais par cœur.

Je suppose que je devrais maintenant en être blasé ou ennuyé. Mais non ! Chaque année je ressens le même frisson de joie quand l'île sort lentement du brouillard ; chaque année je redeviens, pour quinze jours, l'enthousiaste petit garçon d'autrefois. Chaque année je



maintenant, j'en ai la fièvre jusqu'aux os ! pense : « Encore cette fois-ci et je me retirerai. Mais j'en ai la fièvre jusqu'aux os et je me com-

mence à redouter l'époque de la retraite. Il serait intéressant de pouvoir connaître les sentiments de nos coureurs. Mais pourraient-ils en dire autant ?

## La circulation à New-York

Dans un précédent article, nous donnions l'opinion de quelqu'un qui avait été enthousiasmé par la façon dont était réglée la circulation à New-York. Or, voici ce que nous lisons dans *Englebert Magazine* :

Je me suis amusé, un jour, à suivre cinq policiers new-yorkais occupés à conduire au poste spécial une voiture abandonnée en rue par son propriétaire. Ils avaient attaché la voiture à un truck spécialement consacré à ce genre de travail. Le véhicule délinquant fut mené au « bloc » où l'automobiliste aura pu le réclamer contre paiement d'une amende de dix dollars ou plus. Au même « bloc » je constatais la pré-



## amusements américains....

sence de trente-sept autres voitures ainsi amenées et je ne pus m'empêcher de me demander suivant quelle législation le plus avisé des commissaires de police des Etats-Unis s'autorisait à « voler » ainsi les voitures d'autrui momentanément ? Ce démenagement n'améliora d'ailleurs en rien le problème de la circulation. Il demanda, d'autre part, vingt minutes de travail de la part de cinq agents et l'utilisation d'un gros truck Mack. L'effet produit sur le propriétaire se résumera à la perte de dix ou quinze dollars et de son enthousiasme de conducteur à travers les rues de New-York. Ceci, qui se représente chaque jour dans la plus grande cité du monde, montre, à mon humble avis, le degré de perfection auquel on a atteint dans le domaine de la non résolution de la question du parking des voitures.

Je crois que pour savoir à quoi s'en tenir, il faudra aller y voir par soi-même. Mais qu'en dit Fred S. Lipman ?

## Que va-t-on chercher ?

De l'Auto. Une invention norvégienne. Le monde automobiliste norvégien est très intéressé par une nouvelle roue d'auto que

vient d'inventer le lieutenant-colonel Fridtjof Andersen. Cette roue, pleine, a sous son centre une chambre à air en acier ; entre cette chambre et la bande de roulement, en caoutchouc plein, se trouvent deux canaux de circulation d'air. L'élasticité est produite par la



une affaire pour M. Hanau

compression de la chambre contre celle des canaux. Expérimentée sur des balayuses municipales, cette roue a donné de bons résultats. Je signale l'affaire à Mme Hanau.

## Une bonne nouvelle

De l'Aérial : Il y a un passage de la déclaration ministérielle du cabinet Tardieu qui n'aura déplu à aucun usager de la route. Parmi les dépenses envisagées « pour accé-



on commence à effacer...

lérer de façon décisive l'équipement de la nation ». Réfection du réseau routier : 600 millions ; Suppression des passages à niveau les plus dangereux : 200 millions ;

Pour une fois les usagers de la route, et en premier lieu les automobilistes, profitent d'une partie de la cagnotte de l'Etat qu'ils ont si patiemment contribué à remplir. C'est trop beau pour être vrai.

PRIME HEBDOMADAIRE N° 70 DU 11 JANVIER

**SUPER-CONFORT** VALEUR : **100** fr.

Abonnés : 55 fr. — Non abonnés : 85 fr.

Contre cette somme nous vous remettrons ou expédierons un bon d'enlèvement sur les Établissements BÉRAUD frères, 20, rue d'Armenonville, Neuilly-sur-Seine.

Ceux de nos abonnés ou lecteurs qui désireront recevoir le « Super-Confort » devront ajouter à leur envoi de fond :

Pour expédition en gare : 9 fr., à domicile : 11 fr.



# Tarif des Insertions

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

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

Si l'annonce doit passer plusieurs fois, la recopier sur autant de feuilles séparées. Aucune réclamation ne sera acceptée si l'annonce n'est pas conforme aux indications ci-dessus. Les erreurs viennent de la trop grande négligence apportée dans la transmission des annonces. Toute annonce qui ne nous parviendrait pas 10 jours avant la parution, passera dans le numéro suivant.

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

1° Abonnés, la ligne : 5 francs. Pour bénéficier de ce tarif il faut que l'annonce ait un caractère accidentel ou strictement personnel.

2° Non abonnés, la ligne : 10 francs.

3° A caractère commercial, la ligne : 10 francs.

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

## SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

Nos abonnés moyennant le versement de 5 francs, peuvent obtenir une feuille du Service Permanent des Occasions (10 pour nos lecteurs). Cette fiche reste en permanence dans nos bureaux, à la disposition 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.

**JEANJEAN MOTOS**  
133, Av. d'Argenteuil, ASNIÈRES  
- Agence des grandes Marques -  
Comptant - Crédit  
Échange - Occasion - Réparation  
Ouvert Dimanches et Fêtes  
Fermé le Mardi

## MOTOS A VENDRE

Alcyon 350 cmc., lat., mod. 27, pn. bal. 27x4, tansad, bon état, 2.600 fr. Jeannot, 20, rue Vallée-du-Bois, Clamart (Seine).  
Calthorpe 1<sup>re</sup> marque anglaise, 350 cmc., culb., enferm. 1929, éclair. Magdyno Lucas, compt., équipée, comme neuve, 6.000 fr. Didisse, Bonnières (S.-et-O.).  
3.400 fr. Dresch 350 cmc., moteur Mag., 1 modèle 1930, jamais roulé, moteur Mag., culb., soup. en tête, tableau de bord, nock, montre, compt., ampère-mètre, klaxon, écl. électr., accu, cause besoin argent p. aff. commerce. Cigolari, 16, r. Eug.-Varlin, Bagnolet (Seine).  
F. N. 350 cmc., mod. 29, surb. écl. électr., compt., montre, tan-

**MOTOR HARLEY-DAVIDSON CYCLES**  
- STOCK -  
DE PIÈCES D'ORIGINE  
MODÈLES 1930  
livrables de suite  
DEMANDER CATALOGUES  
Agent :  
**P. BIERLEIN**  
7a, Rue de Rosheim - STRASBOURG

PIÈCES DÉTACHÉES  
avec 20 % de baisse  
**RÉPARATIONS**  
garanties par mécaniciens spécialisés  
**FN**  
11, Quai d'Anjou-Danton 77-57

**ÉTABL. RUTILA**  
Fabricant le fameux  
**STOP** pour Motos,  
Sidecar, Cyclecar, recherche Représentant à la commission pour Vendée, Drôme, Doubs, Jura, Isère, Alpes, Cantal, etc.  
Ecrire à :  
**RUTILA** — PARIS —  
31, r. du Fg Saint-Martin

**PLUS DE CABLES CASSÉS OU ROUILLÉS -**  
UN SIMPLE COUP DE LA POMPE  
**ERKATE**  
ASSURE LEUR  
GRAISSAGE INTÉGRAL sans transformation des gaines  
AGENT EXCLUSIF pour la FRANCE :  
**Edmond KAHN** Anciens Établissements  
**DELLHEIM**  
39, Avenue du Roule - NEUILLY-sur-SEINE  
Tél. : WAGRAM 27-05 — DÉTAIL SUR DEMANDE

sad, p.-bag., access., état neuf, ess. à vol., 4.900 fr. Bosc. Crédit Municipal, 2, r. La Jussienne, Paris (2<sup>e</sup>).  
F. N. 500 cmc., M. 67, parfait état, tansad, éclair. électr., 4.800 francs. L. Niger, 78, avenue de la Reine, Boulogne (Seine).  
Gnome-Rhône 500 cmc., 2 échap., moteur M.A.G., écl. électr., 3.800 fr. Bailly, 4, r. Gusset (19<sup>e</sup>). Métro Crimée.  
Motobécane 250 cmc., mod. 28, état neuf, éclair. Novil, tansad, à enlever 2.000 fr. Giequel, 9, impasse des Orteaux, Paris (20<sup>e</sup>).  
Peugeot 3 CV, bloc-mot., 2 tps, 1.800 fr. S'adr. : Doubeau, 80, rue Alex.-Dumas, Paris.  
Ravat Zurich 350 cmc., culb., état neuf, compt., montre, tansad, 3.800 fr. Blonstin, 9, av. du Ch.-de-Fer, Le Raincy (Seine-et-Oise).  
René Gillet 1925 6 CV, révisé par usine, pneus neufs, compt., montre, éclair. par bout., carros. Bernardet, 1 pl. 1/2, capote, pare-brise, 4.500 fr. Fontaine, Sud-Lumière, Coubert (S.-et-M.).  
Terrot 1929, champ. France, culb., 2 tubes, état neuf, écl. Soubitez, klaxon, tansad, cause double emploi. Jambois, 26, r. Bagnole, Paris.  
Terrot 350 cmc., lat., eq. Maglum O. S., bon état. F. Venin, 89, r. Armand-Sylvestre, Courbevoie.  
Terrot 350 cmc., lat., 1929, 3.500 km., tansad Brown, écl. Marchal, klaxon, pneus ballon, état neuf, prix dem., 4.500 fr. Josse, 13, av. Gravelle, Charenton (Seine).  
Terrot 350 cmc. lat., équip. électr. compl. Marchal-Vaucanson, compt., tansad, etc., tr. b. état, pr voir et essayer samedi après-midi ou dimanche matin ou écrire. Boissonnade, 24, r. Montgallet (12<sup>e</sup>).

Le roi de la moto : Pierre, Garage Renouvier, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20<sup>e</sup>). Tél. : Roq. 07-67. Vend et achète des motos d'occasion, mais seulement si elles sont âgées de moins de deux ans. Ne venez pas chez lui pour acheter un clou.

Vends Dollar 500 cmc., selle écl. électr., état neuf et Gillet 350 cmc., type Tour du Monde, pas roulé, modèle 28. S'adress. à Agence Monet Goyon, 93, rue de la République, Créteil. Tél. : 218.

D. S. 500 cmc., machine excel., bas prix. Sertin, 18, rue Caffarelli. Gillet Herstal s'achète chez Rémy, 21, rue Tlemcen, Paris (20<sup>e</sup>). Tél. : Ménil. 76-39.

Monet-Goyon 1930, supersport dble tube, ch.-ch., résér. à cheval rouge, compt., écl. électr., outill., sous garantie, bas prix. Garreau, 289, rue de Vaugirard, Paris.  
Motobécane Black. 350 cmc., écl. électr. Novil, ballons, compt., résér. à cheval. 2.900 fr., à débattre. Garreau, 289, rue de Vaugirard, Paris.

Motoconfort 500 cmc., Black, Burmann, état neuf, toute équipée, éclair. électr., au plus offrant. Bourdin, 26, rue Frémicourt (15<sup>e</sup>).

Motosacoché 500 cmc., 2 tubes, état neuf, sal. 29, 600 cmc., side 1928 : 250 cmc., touriste 1928, garantie, cause chang. situation accés. René, 29, rue Chevallier, Levallois. De 19 à 21 heures.

P. 105 état neuf, équip. compl., nomb. access. 4.200 fr. Hugron, 34, rue Croix-Nivert, Paris.

La Rhony's, la moto qui arrive à l'heure grâce à sa mécanique précise et sûre, s'achète chez Le Roi de la Moto : Pierre, 4, rue Charles-Renouvier (20<sup>e</sup>). Tél. : Roq. : 07-67.

Peugeot C. L., 3 pl., type 163, 9 CV, 3.900 fr., b. état. Ecrire : Mary, 5, rue Mizon, Paris.

Terrot 175 cmc., ch.-ch., freins à tambours, coffret, réservoir, outillage complet, impôts payés.

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

Prix : 1.950 fr. X. Husson, 25, rue d'Orsel, Paris (18<sup>e</sup>).  
Terrot 4 CV, culb., pn. ball., équip. 4.700 fr. Havai, 27, rue Davy.

Terrot 350 cmc., Champion de France, compl., tansad, équip., électr., belle occas., cause départ. Bonnet, 93, boulevard Mortier, Paris (20<sup>e</sup>).

Solde motos neuves, pas déclaré, D. S., 500 cmc., Peugeot 3 et 4 CV. Premier versement : 785 fr., reste 10 mois. Reprise cylindre inf., 178, route de la Révolte, Levallois.

Cleveland 4 cylindres, comme neuve, avec sidecar Valpic, 23, avenue Trudaine, Paris.

**NEUILLY - MOTOS**  
AGENCES :  
**SAN SOU PAP-ROVIN**  
Atelier spécial de Réparations  
7, r. Montrosier, Neuilly-s.-s. Seine

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

**HALL de la VOITURETTE**  
Établ. fondé en 1919  
99, Avenue d'Orléans  
Tél. : Gob. 50-41  
Le plus grand choix de Voiturettes et Cyclocars de toutes Marques  
Agences :  
**RENAULT, DONNET, etc.**



Magnétos  
Carburateurs  
Réservoirs

# SAGA

POUR MOTOS

Société Anonyme  
Grouvelle Arquembourg  
71, rue du Moulin-Vert  
PARIS (XIV<sup>e</sup>)

Le Roi de la Moto. Pierre, garage Renouvier, Paris (20<sup>e</sup>), tél. : Roq. 07-67, 200 mètres de la Place Gambetta, accès par la rue Stendhal, est le seul à posséder une organisation permettant d'avoir en magasin 150 motos, cyclecars et voitures en neuf et occasion, un atelier de réparation, un service de dépannage, une école de conduite, un stock de pièces détachées, de l'huile, des pneus, du benzol. Aucune maison ne peut lui être comparée.

Bordeaux, vend A. B. C. 5 CV., Griffon 2 CV., très bon état, bas prix. Billon, 23, rue Kléber, 23, Bordeaux (Gironde).

A. J. S. 350 cmc. à culb., parf. état, pneus neufs, 3.900 fr. 14, rue Pierret (Neuilly) (Seine).

Alecyon 350 cmc., lat., mod. 27, pn bal. 27 x 4, tansad b. état. 2.600 fr. Jeannot, 20, rue Vallée-du-Bois, Clamart (Seine).

B. S. A. 350 cmc., parf. état. 2.600 fr. Harley rév., rep., side, flot. neuf, 2.000 fr. Gailharquet, 3, rue Carnot, Tarbes (Htes-Pyr.).

Dollar bloc-Chaise, 250 cmc., culb., sortie avril 1929, roulé 1.800 km., absol. neuve, email intact, tansad, pneus Dunlop, 26 x 3,5 essai à vol. 3.200 fr. Dodu, 11, rue Saint-Lazare, Paris (9<sup>e</sup>).

F. N. M. 70, él. élect., tansad, grips., parf. état. 3.500 fr. Sadr. garage, 10, rue des 7-Arpes, Le Pré-Saint-Gervais (Porte de Pantin).

Motobécane 175 cmc., monov., bon état. 750 fr. M. Petit, 8, rue Château-Landon (10<sup>e</sup>). Tous les soirs 19 à 21 heures, sam. t. l. j.

La Rhony'x, la moto qui arrive à l'heure grâce à sa mécanique précise et sûre, s'achète chez Pierre, Garage Renouvier, 4, r. Charles-Renouvier, Paris (20<sup>e</sup>). Tél. : Roq. 07-67.

Motoconfort 4 HP 1/2, état de neuf, compt., tansad. 2.700 fr. Mainguy, 41, Fg Saint-Martin, Paris (10<sup>e</sup>).

Motosacoche 4 CV, état parl., él. élect., klaxon, sortie mai 29, visible 226, rue Belleville. Bas prix.

Motosacoche 3 CV, mot. Mag., modèle 1929, prix réduit. Lang, 69, rue Saint-Laud, Angers (M.-et-L.).

P. 105, état neuf, peu roulé, éclair. élect. Marchal, klaxon, compt., sac., caval., tansad, assur. payée août. 4.500 fr. Ecrire Marcel, 22 bis, rue Laugier, Paris (17<sup>e</sup>).

Vendez vite votre moto, votre cyclecar ou votre voiturette à Pierre, garage Renouvier, 4, rue Ch.-Renouvier, Paris (20<sup>e</sup>).

HARLEY, INDIAN, F. N., TERROT, DOLLAR, RHONY'X, SOYER, etc..

Toutes Motos neuves et d'occasion, garantie 6 mois  
Crédit 13 mois sans intérêt. — Reprise de toutes motos.

Toutes pièces HARLEY INDIAN soldées avec 50 % de remise

OUVERT MÊME LE DIMANCHE MATIN. — PERMIS GRATUIT

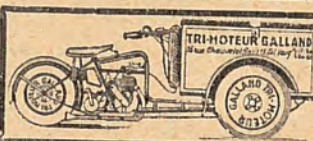
LA MOTO POUR TOUS 3, Rue Aumont, 3  
— PARIS —



Repose-Pieds Élastiques  
"ELVER"  
munis des Protège-talons

Les seuls assurant le Confort et la  
Sécurité du Passager arrière

P. REVELLE & Cie, Fabr.  
36, rue Emile-Desvaux - PARIS - 19<sup>e</sup>  
Téléphone : NORD 29-76



Tri-moteur GALLAND charge 400 kg  
Moteur JAP, 500 cmc, Boîte vitesse BURMAN  
3 vitesses, Frein sur les 3 roues Moyes AR  
amovible, Pneus Michelin 709  
Le plus économique, Le mieux conçu  
16, rue Chauvelot, PARIS (15<sup>e</sup>) Ag. demand

AUTOMOBILISTES! ATTENTION ICI! Enfoncez-vous bien dans la tête que...

...Seul, le "BOUCHEVITE-SÉJOUR" arrête définitivement toutes les Fuites de la Tuyauterie du Radiateur

Prix... 20 fr.

...Quelle "BOUCHEVITE" n° 2 soude en 10 minutes t. les Fuites des Culasses et Blocs-cylindres. Prix... 50 fr.

...Enfin, que "L'ANTI-THIMNY" séjourné est le seul vrai appa. stabilisateur de direct. qui v. donnera ent. satisfaction et sécurité, v. économisera pl. de 35 % sur vos Pneus.

Ecr. et envoyer les fonds à M. MANALT, Concessionnaire Général 12, rue d'Italie, TUNIS (Tunisie) — REPRÉSENTANTS DEMANDÉS PARTOUT

LA  
"Main de Fathma"

Prix de propagande 20 fr.

LES CYLINDRES DE MOTOS RAYES  
sont réparés d'une façon définitive par le  
PROCÉDÉ SPÉCIAL BARIMAR  
sans changer ni piston, ni segment.  
Envoyer le cylindre et joindre le piston.

Etablissements BARIMAR, 48, Rue d'Alsace -- CLICHY (Seine)

Qui vous livrera à la place une 5 CV Peugeot. Vous paierez le reste à 500 fr. par mois.

Saroléa 500 cmc., 24 t., dernier modèle, sortie usine mai 1929, état neuf, éclair. Lucas, compt., klaxon, pour essais. Tél. à Sougniez, Diderot 30-43, 8, rue du Rendez-Vous, Paris.

F. N. nistes, l'agent spécialiste des motos F. N. présente les nouveaux modèles 1930 ainsi qu'un grand choix d'occasions depuis 2.500 fr., à son nouveau magasin d'exposition des produits exclusivement F. N., Latscha, 16, rue Auguste-Bailly, Asnières, près gare Asnières. Ouvert dimanche et fêtes.

Soyer 350 cmc., lat., tansad, éclair. élect., compt. 2.000 km. 3.900 fr. 49, rue Bagnolet, Les Lilas (Seine).

CYCLECARS  
ET VOITURETTES

Sandford à turbo, état neuf, garanti 160 à l'heure. 72, av. des Ternes, Paris.

Voiturette torp., 4 pl., mot. 6 CV Chapuis Dornier, révisé ce mois, pneus neufs 715 x 115, él. élect., essai à volonté, 4.600 francs, samedi tantôt et dimanche, autres jours, 12 à 13 h. 30. Giss, 48, r. Castagnary (15<sup>e</sup>).

Motoconfort, Styl'son, F. N., Soyer, Saroléa. Rémy, agent directeur, 21, rue Tlemcen, Paris (20<sup>e</sup>). Tél. : Ménil. 76-39. Solde 2 Terrot 350 cmc., Champ. France, él. Marchal, neuve, occas. rare; Peugeot P. 107, 350 cmc., Marchal, pas déclaré, neuve, 4.750 fr.; F. N. 500 cmc., mod. 67, culb., ballons, él. élect., mont., compt., tansad, abs. neuve, 4.200 fr.; Terrot 350 cmc., lat. 28, conf. état neuf, él. 2.950 fr.; Soyer 350 cmc. Jap culb. nve, 5.250 fr. Vente, achat, reprise toutes motos contre voiture Peugeot 5 et 6 CV.

Le Roi de la Moto : Pierre, Garage Renouvier, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20<sup>e</sup>). Tél. : Roq. 07-67. A 200 mètres de la place Gambetta, accès par la rue Stendhal, est le seul à posséder une organisation permettant d'avoir en magasin 150 motos, cyclecars et voitures en neuf et occas., un atelier de réparations, un service de dépannage, une école de conduite, un stock de pièces détachées, de l'huile des pneus, aucune autre maison ne peut lui être comparée.

Saroléa 350 cmc., culb., él. élect., compt., tansad, aff. sérieuse. 4.500 fr. Gellon, 32, rue des Amandiers (20<sup>e</sup>). Soir après 7 hres. Citroën cabriolet, parf. état,

révisé entier., reprend moto en compte. Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.

Citroën cabriolet, parf. état,

MAGNÉTOS  
DYNAMOS  
DÉMARREURS  
Toutes Marques

Pièces détachées  
Pour tous Modèles

## A. DE SARELLO

90, AVENUE DES TERNES, PARIS (17<sup>e</sup>) Téléph. Carnot 32-20  
3 Lignes

RÉPARATIONS  
en 24 heures

avec  
Garantie de 6 Mois

SPÉCIALITÉ  
pour MOTOS

### VINCENNES-MOTOS

VENTE - ACHAT - ÉCHANGE — Téléphone: VINCENNES 593  
Léon CABET, 43, Avenue de Paris - VINCENNES

Agent directes des Marques : MONET-GOYON, TERROT, MOTOCONFORT, MOTOBÉCANE, PEUGEOT, F. N., NEW-MAPP, DOLLAR, O.S.A., ROVIN, SAN-SOU-PAP, ROCHESTER, DRESCH, etc..

Crédit Comptant - Crédit — Stock important de Machines d'occasion  
révisées et livrées avec garantie.

LEÇONS GRATUITES A TOUT ACHETEUR

### JEANJEAN MOTOS

133, Av. d'Argenteuil, ASNIÈRES

COMPTANT - CRÉDIT

Agence de Banlieue : TERROT

C.P. ROLÉO, MOTOCONFORT,

MONE - & GOYON, DRESCH, etc.

Reprises - Occasions - Réparations

ÉCOLE MOTO

révisé entier., reprend moto en compte. Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.

Citroën cabr., état impeccable, bon pneu acc., capot, neuve et peint. Reprendrais moto 350 cmc., 500 fr. bonne marque. Robert, 108, rue Anatole-France, Levallois.

Morgan Sport, à eau, él. élec. toute équip., de toute beauté, au plus offrant. Bourdin, 26, rue Frémicourt, Paris (15<sup>e</sup>).

Peugeot mod. 1930, demandez catalogue, conditions, reprise en compte, toutes machines crédit au même prix qu'au comptant, Peugeot 3 CV, bloc-mot., él. frein, tambour. A solder 1.700 fr. Ag. Peugeot, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.

### MOTOS toutes MARQUES

CRÉDIT au PRIX du COMPTANT

— RÉPARATIONS —

71, Av. Victor-Hugo, Clamart

Succursales : DRESCH

Porte de Versailles

2 bis, Av. Ernest-Renan, Paris

### PARIS-MOTOS

ACHAT ÉCHANGE

Toutes Marques MOTOS

79, Avenue des Ternes, PARIS

### LE LION

vous présente ses

Modèles 1930

Crédit au même Prix

qu'au Comptant

1<sup>er</sup> VERSEMENT :

2 CV. : 785 » - 3 CV. : 885 »

4 CV. : 1205 » - Gd Lux. culb. 1460 »

Demandez Catalogue et Conditions

Reprise en compte toutes Machines

— AGENCE —

Peugeot 128, rue Jean-Jaurès

LEVALLOIS

Le Lion

vous présente ses

Modèles 1930

Crédit au même Prix

qu'au Comptant

1<sup>er</sup> VERSEMENT :

2 CV. : 785 » - 3 CV. : 885 »

4 CV. : 1205 » - Gd Lux. culb. 1460 »

Demandez Catalogue et Conditions

Reprise en compte toutes Machines

— AGENCE —

Peugeot 128, rue Jean-Jaurès

LEVALLOIS

## THE MOTORIST

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



## BON POUR

UN SERRE-TÊTE DE CUIR

fourni flanelle, 1<sup>er</sup> choix, 25 fr.

expédié franco contre mandat de 25 fr.

avec le catalogue 1930 - 120 gravures - 40 pages, (indiquer le tour de tête).

BON POUR  
UN SUROIT

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

Nos marchandises sont garanties  
elles sont échangées ou remboursées  
si elles ne conviennent pas

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

Camionnette Renault, parf. état. Reprendrais moto ou échange directement sans soult. Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois. Rosengart mod. 1930, crédit, demandez catalogue et cond., reprise en compte motos et voitures, permis de conduire gratuit Rosengart, 4 mois de garantie, occas. 12.000 fr., nombr. accés. Ag. Rosengart, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.

### SIDECARS

René Gillet 750 cmc. 1928, roulé 2.700 km., side bipl. L.V., él. Marchal, klaxon élect., compt. Jaeger, tansad, sacoches, roue rechange neuve, pneus 27 x 4,40, accés., état parl., 6.500 francs. Osse, 28, av. Gallieni, Joinville-le-Pont (Seine).

### ON DESIRE ACHETER

Petit moteur (moins d'un HP), vapeur gaz, essence ou pétrole; 2<sup>e</sup> gonfleur à piston, carabine 5 mm. Weber, à Ouzille-la-Rivière (Seine-Inférieure).

Suis acheteur une caisse, bipl., side Blériot à droite avec aile et pare-brise, faire offre. L. Hubert, Romilly-sur-Aigre, par Clèves (Eure-et-Loir). Suis acheteur de moto

moderne. Moris, 24, bd de Charonne, Paris.

P. 109 ou 110 peu roulé. Offr. à Bléchet, à Jouy (E.-et-L.).

Acheterais comptant Gillet-Herstal 500 cmc., Saroléa 29 ou Sandford et 1 Darmont Spéc. 29. Présenter Verchère, 21, rue de Tlemcen, Paris (20<sup>e</sup>). Tél. Ménilm. 76-39.

Achat ou avances immédiatement sur moto ou voiturette. De 12 à 13 et 18 à 19 heures, Restaurant, 17 av. Rachel, Paris (18<sup>e</sup>). Suis acheteur moto Excelsior 1.000 cmc. Ecrire Sivière Henri, 22, rue de la Grange-aux-Belles, Paris (10<sup>e</sup>).

### DIVERS

A vendre au plus offrant, cause achat cyclecar, moto Stella

Achat, Échange  
en magasin  
Modèles 1930

CRÉDIT AU MÊME PRIX  
QU'AU COMPTANT

REPARATION  
par Spécialiste

OCCASIONS depuis 2.500 fr.  
Pièces en Stock avec 20 % de remise

LATSCHA  
16, Rue Auguste  
Bailly

ASNIÈRES  
(pr. gare d'Asnières)  
(Ouvert Dimanches & Fête)

En magasin  
GILLET-HERSTAL

SAROLÉA  
MOTOBÉCANE

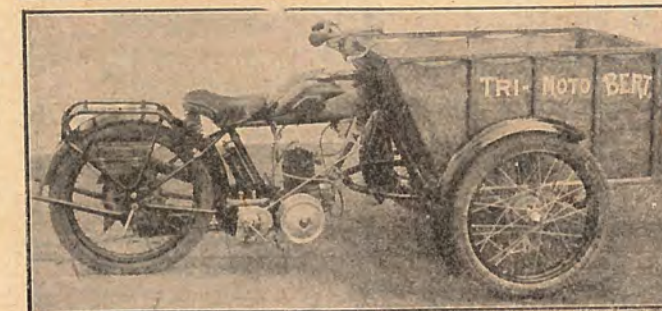
Le châssis amovible adaptable sur toutes  
motocyclettes sans transformation.

Charge utile 100, 150 et 300 kg. Reçoit également la Carrosserie passager. Essieu fixe. Direction genre automobile. Moyeux avec freins à tambours, adaptation et système breveté S. G. D. G.

CATALOGUE FRANCO SUR DEMANDE

F. BERT constructeur

ROMANS-SUR-ISÈRE (Rhône)



# 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)



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

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

175 cme., ayant roulé 4.500 km., parf. état, tansad, compt. : 2<sup>e</sup> phono portatif avec 22 disques, état neuf, 400 fr., vendus cause T. S. F. M. Dubert, 8, av. des Fauvettes, Juvisy (S.-et-O.).  
**Pompe Técalémit**, pomp. Lub. 20 francs pièce, 1 montre 25 fr. 1 lève-soupape 10 frs., 4 cerceaux tube cuivre rouge 12 m/m diamètre 1 m. 50, Weber, Ouveille-la-Rivière (S.-Inf.).

**Compteur Bitolat**, 95 fr., Pte bag. 30 fr., carb. Amac. 75 fr., carross. side 150 fr., éclair. acét. luxe rabais 50 %. Laborerie 17, r. Angletier, Orléans (Loiret).

**Superbe Phare Besnard**, diam 24 cm. avec bout. Péhu 250 lit., 100 fr., Sanson, 3, rue de Plaisance, Créteil (Seine).

**Cartes de visite**, le cent, impression fine, 9 fr., F. Degert, route de Bordeaux, Bayonne (B.-P.).

**Remise à louer dans XIII<sup>e</sup>** pour motos prix très bas, adr. Legrand, 10, r. Buot, Paris (XIII<sup>e</sup>).

**Castrol X. L.** 10 fr. le litre, **Ricin Course** 10 fr. le litre, **Benzol spécial course** 15 fr. le bidon. **Tous les Pneus** motos 700 x 80 à 90 fr., 27 x 4 à 105 fr.

**Le Roi de la Moto**, Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20<sup>e</sup>)  
Tél. Roq. 07-67.

**Le Roi de la Moto** : Pierre, Garage Renouvier, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20<sup>e</sup>). Tél : Roq. 07-67, est agent de Peugeot, Clément Rochelle, et Tracta et tous les modèles en magasin : en neuf et occasion.

**Sandford**, antérieur à 29, Darmont spécial serait acheté par partie, si bon état à prix inter. Ecrite descript. J. Mégnien, 38, avenue de l'Eclat, Parc Saint-Maur (Seine).

**Sara** 7 CV, cond. int. sport, ecl. dém. électr., tout confort, 4.500 fr Salaun, 50, avenue Rueil, Nanterre (Seine).

**DRESCH**  
Moto-Confort — Gillet-Herstal  
et toutes Marques  
Comptant Crédi  
Livraison immédiate

**ILHARRÉGUY**  
91, Avenue Félix-Faure  
PARIS

DE CRAINTE QUE :

**"MARC"**

Triomphe dans les  
**SIX JOURS D'HIVER**  
Ce qui était fort probable, vu  
l'excellence de sa fabrication...

on l'a fait disqualifier,  
parce qu'il a eu tort de remporter le  
**"Bol d'Or"**

Tableau d'affichage à l'arrivée :

Catégorie : Sidecar 350 cme.

**1<sup>er</sup> MARC SUR MARC**  
**342 Tours, 1429 Kilomètres**  
Battant tous les records Sidecar et Cyclocar 350 cme. et qu'il a eu le tort de confirmer ces Victoires en remportant

**"La Coupe de l'Armistice"**

**1<sup>re</sup> Catégorie : Sidecar 350 cme.**  
(MÉDAILLE D'OR)  
**avec une seule Machine au départ.**

Ces succès confirment :  
L'EXCELLENCE DE LA FABRICATION  
DES  
**"Motocyclettes MARC"**  
qui triomphent en Courses comme elles  
triomphent sur le Marché...  
Grâce à leur Prix sans concurrence

**Motocyclettes "MARC"** 12, Rue du Plateau, 12  
VINCENNES (Seine)  
Catalogue contre 1 fr. en Timbres-poste

**Cyclecars**  
**Sandford**  
Magasin de Vente  
72, Av. des Ternes  
PARIS (17<sup>e</sup>)  
WAGRAM 43-19

**HARLEY-DAVIDSON**  
MODÈLES 1930 et d'OCCASIONS  
350-500-750 et 1200 cme. origine  
Demandez Prix en Baisse  
Harley-Davidson 22, r. Pierpont  
PARIS (12<sup>e</sup>)

**Le Roi de la Moto** : Pierre, Garage Renouvier, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20<sup>e</sup>). Tél : Roq. 07-67. A en magasin tous les modèles de trois roues en neuf et occasion.

**Sénéchal** grand sport, modèle tout à fait spécial, 130 km. housse, capote, amort., frein AV, etc. Reprendrais belle moto en compte, Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.

**Contre moto 4 à 5 CV**, 29 abandonne Darmont spécial, très vite, impac. Dimanche matin. 178, route de la Révolte, Levallois.  
**Torp. sport bipl.**, ailes rondes, mot. Ch. Dornier, 6 CV, état mée. parf., ecl. électr. Puis. Amort., malle à 2 val., pneus neufs. 5.000 fr. avec crédit ou éch. contre 9 10 CV, en donnant soult. L. B., 20, rue Lesueur (16<sup>e</sup>).

**Le Shimmy** du trois roues n'existe plus grâce à Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20<sup>e</sup>). Tél : Roq. 07-67. L'appareil complet : 100 francs, pose comprise.

**René Gillet** 750 cme., side bipl., peu roulé, pn. 700 x 100, état mécan. et général parfait, cause achat voiture. S'adres. : M. Rouvière Don. Finances Hôtel de Ville, Paris Porte 328 de 9 à 18 heures et le dimanche, 25, rue d'Alegré, Vitry-sur-Seine. Prix : 6.500 francs.

**Side bipl.**, 4 CV, Aiglon, latéral, 2.700 fr. Prendrais moto solo en compte, 178, route de la Révolte, Levallois (Seine).

**Ech. auto Philos** 6 HP, 3 pl., contre Morgan Darmont spécial Sandford ou d'Yrsan Rollet, 36, place Promenades-Populle, Roanne (Loire).

**Royal Enfield** dernier modèle, 130 km., 4 CV., luxe demi-valeur ou échange contre moto soupape latéral. Dimanche matin seulement. Goiffon, 163, rue de Rome, Paris.

**Les plus beaux sidecars**, en toutes marques, neufs et occasion, s'achètent chez Pierre, le Roi de la Moto, 4, rue Ch.-Renouvier, Paris (20<sup>e</sup>). Tél. Roq. 07-67.

**Pneu** 711 x 100, chambre et boîte à ch., tansad neuf 65 fr. port-bougie, manchons, diff. pièces Monet. De Garate, 7, rue Motte-Picquet, Paris.



**LE SILENCIEUX SCHNEEBEL**  
Le plus efficace - Le plus silencieux  
Le plus léger - Le plus facile à monter  
Rendement maximum  
1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> Concours de Moto-Revue  
2 et 4 temps - Toutes cylindrées  
11, rue de Bacon, COURBEVOIE (Seine)

Le Gérant : M. ADAM.

**NOS ASSURANCES.**

## Quelques Tarifs

### Motos

| HP.   | 100.000 | 150.000 | 200.000 | 300.000 |
|-------|---------|---------|---------|---------|
| 2 1/2 | 113 75  | 130     | 145     | 163 75  |
| 4     | 162 50  | 181 25  | 202 50  | 223 75  |
| 5     | 192 50  | 215     | 237 50  | 255     |

### Cyclecars

| HP. | 100.000 | 150.000 | 200.000 | 300.000 |
|-----|---------|---------|---------|---------|
| 7   | 222 50  | 252 50  | 275     | 307 50  |
| 9   | 237 50  | 267 50  | 297 50  | 322 50  |



**Ne mettez pas un sac sur la tête !**

L'accident arrive quand on ne l'attend pas !

Pour vous prémunir contre les suites de l'accident possible

**ASSUREZ-VOUS**

Notre service des Assurances vous couvre effectivement et à moindre frais.

Demandez les Notices au  
**51, Rue Vivienne - PARIS**

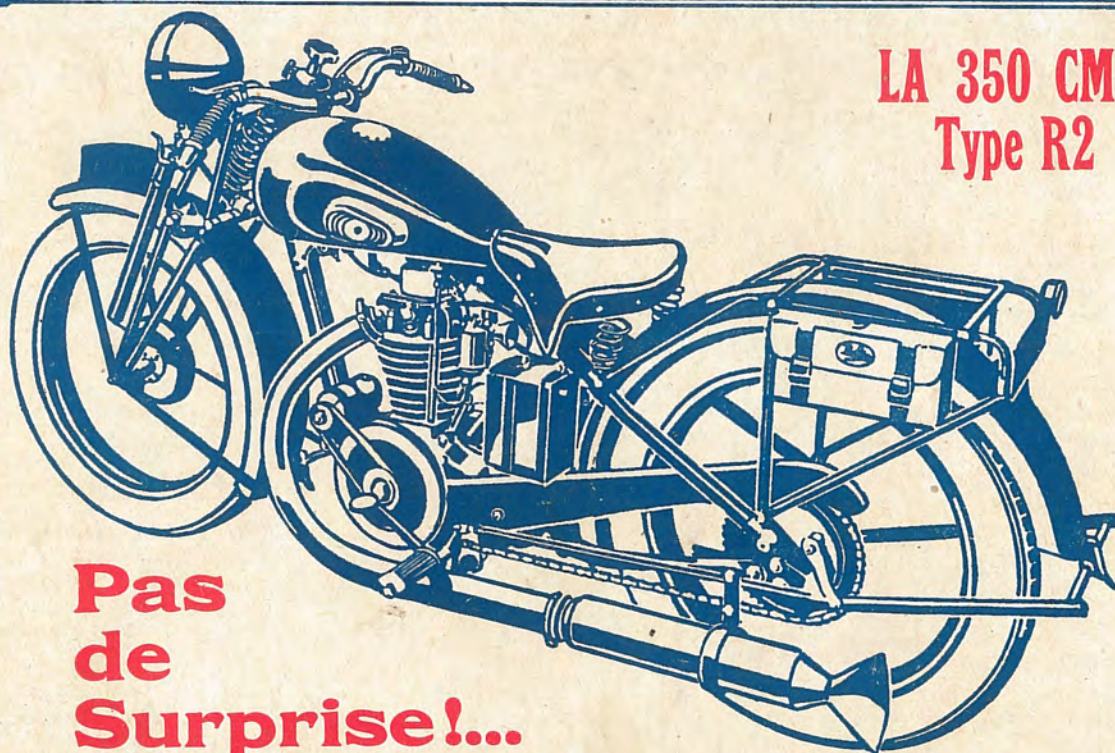
Contre-assurance, la D. I. A. pour toutes démarches judiciaires.  
Moto, 35 francs ; sidecars et cyclecars, 40 francs.

**Service des Assurances**

Tire sur rotative à l'imprimerie spéciale de «Moto-Revue», 30, rue du Poteau Paris

Adresser toute la correspondance : 51, Rue Vivienne, Paris





**LA 350 CMC.  
Type R2**

**Pas  
de  
Surprise!...**

# DOLLAR

**Livre toutes ses machines avec équipement électrique sans supplément de prix**

Les nouvelles motos Dollar avec "châssis poutre" en acier forgé et traité et bloc moteur à culbuteurs comportent le maximum de perfections mécaniques

**PRIX :**  
sans concurrence

**4.800**

**F R A N C S**

**Vente à Crédit  
au même prix  
qu'au Comptant**

Livrables en 250, 350 et 500 cmc. à Chaîne ou à Cardan

**Voyez chez les 2.000 Agents de DOLLAR**

**La 4 cv. Type R2, Moto 350 de Luxe,**  
livrée avec Bloc-Moteur, 3 vitesses à Culbuteurs,  
Pneus 26x3,5 DUNLOP, Cadre CHASSIS-POUTRE,  
Fourche de Précision, Réservoir 12 litres,  
Équipement électrique comprenant : Accus.,  
Dynamo, phare-Code et Route, Lanterne  
AR, Avertisseur électrique.

**ÉTABLISSEMENTS DOLLAR**  
19 P. Quai de la Marine JOUVILLE-LE-PONT (Seine)  
Veuillez m'adresser votre Catalogue illustré  
et vos conditions de Vente à Crédit  
11 Rue 11-1 30.