

Le 1^{er} Escadron Motocycliste

LE NUMÉRO

1^{fr.} - 25

MOTOS - SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

MOTO REVUE

TOUS LES
SAMEDIS

18^e ANNÉE — N° 364

1^{er} Mars 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

LES BEAUX PAYSAGES DE FRANCE :

Au col de Porte, non loin de Grenoble.

La
MOTO
des Records

ROVIN

A la Course de Côte du B^d Michelet-Marseille

2 Machines engagées - une en 125^{cmc.} - une en 175^{cmc.}

1^{ER} Catégorie 125^{cmc.}
BARNAVOL sur Rovin

1^{ER} Catégorie 175^{cmc.}
J. de LATOUR sur Rovin

Ces Succès s'ajoutent aux précédents :

Catégorie 175 cmc.
4 Records du Monde
Monthléry le 1^{er} Septembre 1929
5 km. départ lancé . . . 130 k. 170
5 milles départ lancé . . . 129 k. 448
10 km. départ arrêté . . . 125 k. 326
10 miles départ arrêté . . . 126 k.

Course de Côte
Gometz-le-Châtel
Catégorie 175 cmc.
1^{er} Record battu
à 91 km. 700 de moyenne

6 Jours d'Hiver 1930
Catégorie 250 cmc.
3 Engagés
3 Premiers Ex æquo
3 Médailles Or
Catalogues, Tarifs franco
MOTOS ROVIN
169, Boul. Poire
PARIS

LA MOTO QUI DURE

SAN SOU PAP

SIX JOURS D'HIVER 1930

Catégorie 175 cmc.

1^{ER}
ex æquo
GILLET

Catégorie 250 cmc.

1^{ERS}
ex æquo
BAUDART
PORTRAIT
SPRUYTTE

4 Médailles d'Or



Demandez nos nouveaux prix 1930
Catalogue illustré gratuit
Vente en 12 mois de crédit

Motos SAN SOU PAP
114, Boul. de Valmy
COLOMBES (Seine)

les nouvelles
RENÉ GILLET
à suspension
arrière élastique
4 OU 6 CV EN SOLO
6 OU 9 CV EN SIDECAR
vous donneront le
maximun de confort
pour le long tourisme

Catalogues
envoyés franco sur demande
à **René GILLET**
128, Route d'Orléans
MONTROUGE (Seine)

Motocyclistes!



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

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

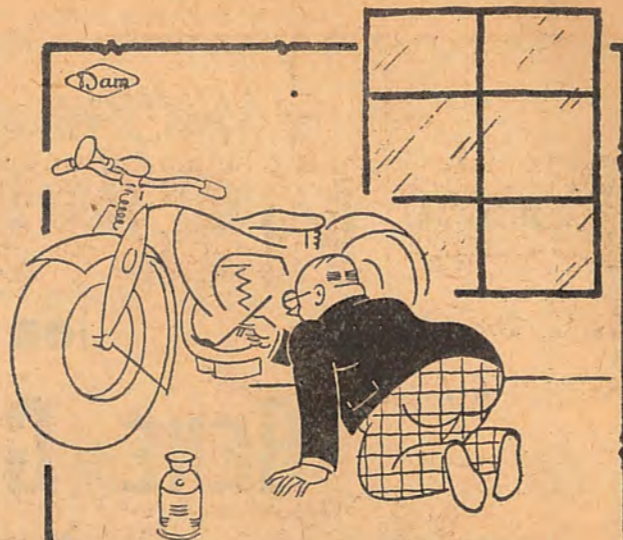
**visitez
ses stands**

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

400 MOTOS en STOCK 400

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

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



**profitez
du mauvais
temps...**

Profitez du mauvais temps
pour réémailler votre machine.
Avec le **ROBBIALAC**, l'émail
spécial pour amateurs, ce sera
un jeu pour vous, même si vous
n'avez jamais tenu une brosse.

Le **ROBBIALAC** s'applique sur
toutes surfaces, y compris les
cellulosiques. Il s'arrondit de
lui-même sous le pinceau et
donne de belles surfaces lisses
et brillantes. Jamais terni,
jamais écaillé, il est inattaqua-
ble à l'huile, à la boue, à
l'essence... Faites-vous une
belle machine pour le premier
beau dimanche...

Demandez-nous l'envoi gra-
cieux de notre notice "Vous
le pouvez", accompagnée
d'un choix de teintes.



42, Rue de Sèvres
BOULOGNE-s-SEINE

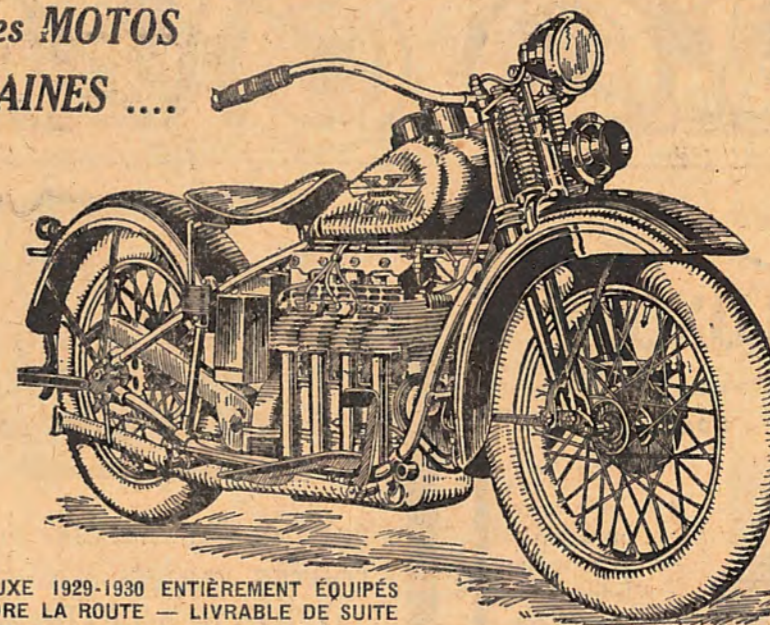
A. 1315

LES MACHINES DE L'ÉLITE



HENDERSON

REINE des MOTOS
AMÉRICAINES



MODÈLES DE LUXE 1929-1930 ENTIÈREMENT ÉQUIPÉS
PRÊTS A PRENDRE LA ROUTE — LIVRABLE DE SUITE

UNE
AFFAIRE!

Quelques machines
fin 1929 seront excep-
tionnellement vendues
avec une importante
réduction.

HENDERSON

(4 cylindres)

17.500 fr.

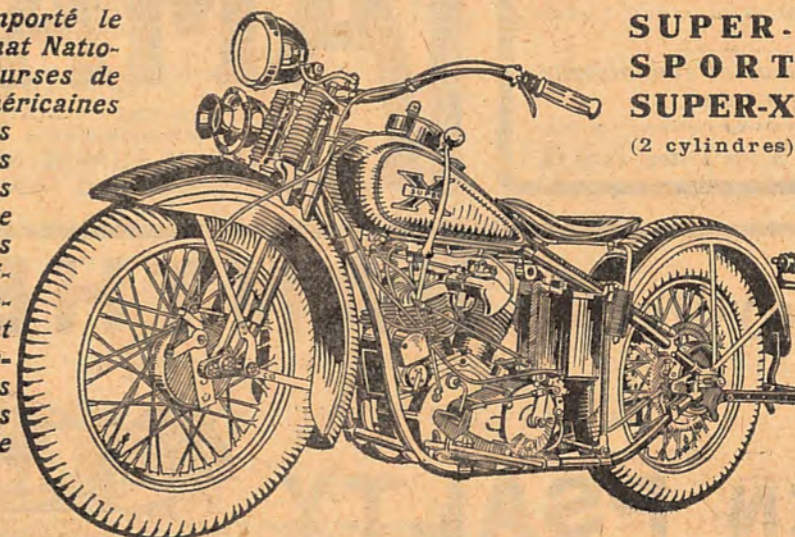
au lieu de

19.500 fr.

SUPER-X



Ayant remporté le
Championnat Natio-
nal des Courses de
Côte Américaines
de 1929, plus
légère, plus
facile, plus
économique
que toutes
les Machi-
nes 2 cylin-
dres, ayant
même sur-
classé des
Machines
spéciales de
courses.



**SUPER-
SPORT
SUPER-X**
(2 cylindres)

SUPER-X

13.500 fr.

au lieu de

15.000 fr.

Le nombre de ces
machines étant extrê-
mement limité nous
ne nous engageons à
fournir que dans la
limite des disponi-
bilités.

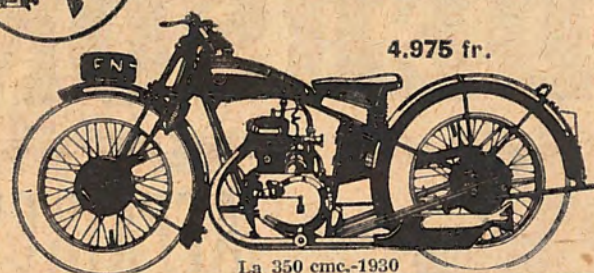
J. HERN

CONCESSIONNAIRE EXCLUSIF POUR LA FRANCE ET LES COLONIES
2 ter, Rue David-d'Angers, 2 ter, PARIS (19^e) — Métro : Danube
..... Notice Franco sur Demande

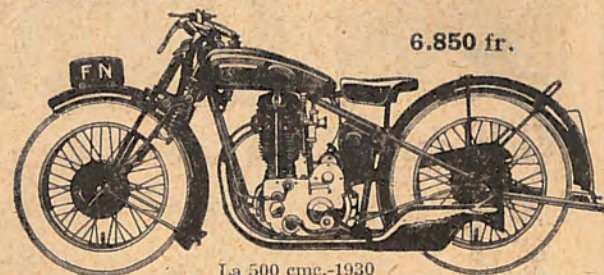


FABRIQUE NATIONALE D'ARMES d'Herstal-les-Liège (Belgique).

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



La 350 cmc.-1930



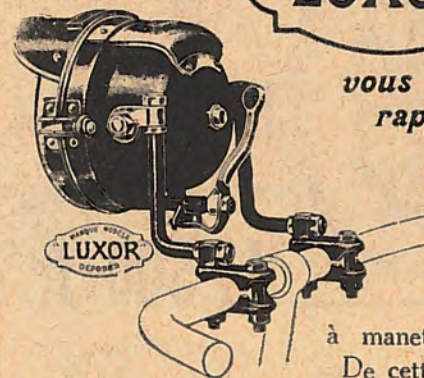
La 500 cmc.-1930

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 ennuis et sans panne
d'éclairage.

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

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

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

TRAIZET & C^e, Fabricants, 3, rue Tesson, Paris (X^e)



POUR
TOUTES MOTOCYCLETTES : : : :
SUR
TOUTES MARQUES de CARBURATEURS
**L'ÉPURATEUR D'AIR
INTÉGRAL**

à filtre soie - Soupape de protection -
Dépoussiérage automatique.

est la seule garantie... intégrale de longévité!

AMAL

SOCIÉTÉ ANONYME FRANÇAISE
75 ter, Rue de Villiers, 75 ter
NEUILLY-SUR-SEINE

Dépôt PARIS É.T. R. MUNRO, 198, Bd Péreire

La Motocyclette

PANTHER

LA PLUS SOUPLE :

LA PLUS SOLIDE :

LA PLUS CONFORTABLE...

chez

LUCIEN PSALTY

50, Rue Brunel - PARIS-17^e



Métro :
OBLIGADO-MAILLOT

ENVOI DE CATALOGUES SUR DEMANDE FRANCO

Téléphone :
WAGRAM 24-66



*Ces 1.000 francs que vous a coûté
en plus votre B. S. A. ne sont pas
perdus. Ils sont simplement MIS
DE COTÉ. Vous les retrouverez
AVEC INTÉRÊTS, quand vous
vendrez votre machine.*

PARCE QUE :

Le Moteur B.S.A. est construit avec de telles matières et avec un tel
soin qu'il est pratiquement inusable.

Le Cadre B.S.A. est d'une solidité à toute épreuve. Pour le casser ou le
fausser il faudrait le mettre sous un rouleau à vapeur.

Le Fini B.S.A. est irréprochable. La rouille est définitivement vaincue
par notre nickel, notre chrome et notre émail.

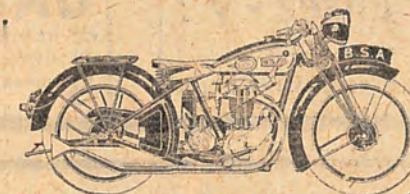
Les Petites Pièces d'une B.S.A., tous les petits boulons, tous les
petits écrous reçoivent autant de
soins dans leur fabrication que les pièces importantes.

Les Accessoires choisis par B.S.A. pour l'équipement de ses machines
sont les meilleurs qu'il est possible
d'obtenir.

B.S.A.



S. 30-12 5 C.V. Supersport
8.750 francs



B. 30-4 3 C.V. Supersport
6.350 francs

Nous voudrions vous parler plus longuement
de nos machines. Découpez et envoyez-nous
ce bon dès

AUJOURD'HUI →

B.S.A. 10, rue des Acacias, 10 - PARIS-17^e
Envoyez cet adresse à nos catalogues
B.S.A. 10 - PARIS-17^e

GILLET-HERSTAL (marque française)

détient
35 RECORDS DU MONDE
la Coupe de France, le Bol d'Or etc. etc.

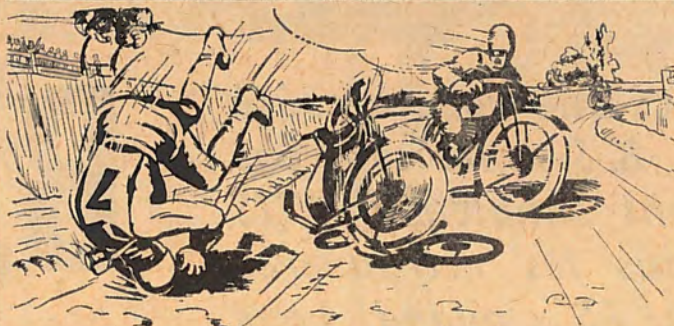


GÉCO-HERSTAL 3
MODÈLES
175, 250, 350, cmc., 4 Temps à culbuteurs

La 500 cmc. COUPE de FRANCE
Demandez Palmarès 1929 — Catalogue 1930
et Conditions de Vente à Crédit
38, rue des Bas-Rogers - PUTEAUX

THE MOTORIST

41, Avenue des Ternes PARIS (17^e) 28, Rue des Acacias
— GALVANI 77-64 — — WAGRAM 12-20 —



Ce qui peut vous arriver, n'aura pas de conséquences, si vous portez le Casque serre-tête "MOTORIST"

CADEAU!

Il est offert aux Lecteurs de "MOTO-REVUE" un paquet de... LAMES DE RASOIR "FORAX" du meilleur acier suédois et le Catalogue MOTORIST, 40 pages, 120 gravures, le tout expédié franco de port contre 5 francs en timbres-poste ou mandat remboursables par un Bon inséré dans le Catalogue.



LE NOUVEAU
Casque serre-tête
extra léger

"MOTORIST"

est le plus solide
de tous les Casques
protecteurs.

VOTRE VIE
VAUT BIEN
UN CASQUE!...

Pensez - y !

Réclamer notre Catalogue



LE NOUVEAU
Casque serre-tête
extra-léger

"MOTORIST"

Assure votre VIE!...

Est-ce une Économie de
ne pas se servir de ce
qui vous protège!

Venez nous voir!...

Démonstrations
de résistances
de nos Casques.

Réclamer notre Catalogue

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

TOUTES MOTOS NEUVES & D'OCCASIONS, GARANTIE 6 MOIS
CRÉDIT : 12 ET 18 MOIS SANS INTÉRÊTS
ACHAT AU COMPTANT ET REPRISE DE TOUTES MOTOS

PERMIS DE CONDUIRE GRATUIT
OUVERT MÊME DIMANCHE MATIN

LA MOTO POUR TOUS 3, Rue Aumont, 3
— PARIS (13^e) —

Ces belles Victoires remportées en 1929

*sont aussi celles
de l'huile*

Castrol qui fut utilisée pour
la lubrification

AUTOMOBILE :

Records du monde de vitesse de Segrave et de Campbell
Record International des 24 heures (catégorie 5 litres)
Grand Prix de l'A. C. F. — Grand Prix des Nations
Grand Prix de Rome — Grand Prix d'Indianapolis
Grand Prix de Belgique (catég 1.100, 1.500 cmc. et 2 litres)
Grand Prix International de Monaco
Grand Prix de Saint-Sébastien — Targa Florio
Grand Prix International d'Antibes
Grand Prix de Bordeaux - Grand Prix de Dieppe
G^d Prix de Comminges - G^d Prix de La Baule
Grand Prix de la Marne — Toul-Nancy
Prix du Conseil Général d'Antibes
Bordeaux-Les Pyrénées-Bordeaux
Côte du Mont-Ventoux
Côte du Klausen
Rallye Paris-Pau
Tour de France
Etc..., Etc...

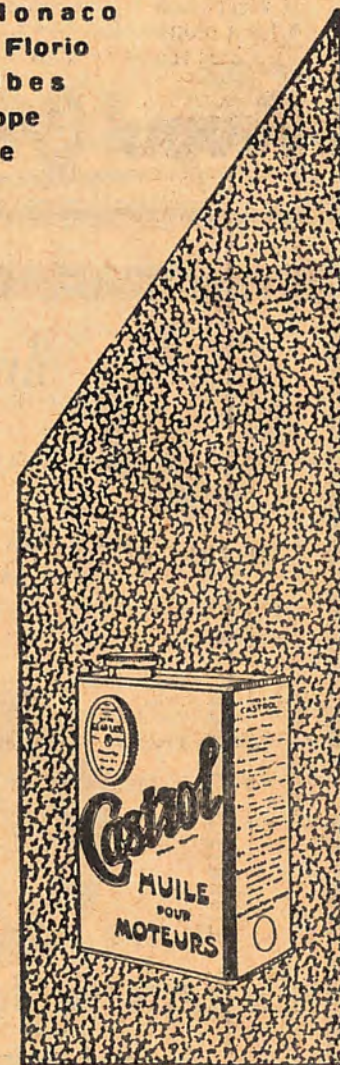
Des références non moins importantes
peuvent être données en MOTOCYCLISME,
en AVIATION, en YACHTING, etc...

DANS LE MONDE ENTIER

Castrol

court... et gagne!

SOCIÉTÉ DES HUILES
CASTROL
19 Rue des Minimes
COURBEVOIE
Seine



PUBLICITÉ GIANOLI ET VALENTIN

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

VII

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

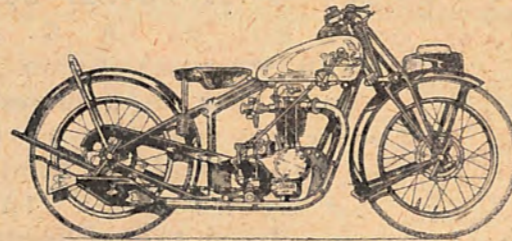
Propul-Cycle

Vous offre ses nouveaux modèles 1930

250 cc. — 2 temps, moteur "Aubier et Dunne", 2 échappements, 3 vitesses, embrayage disques multiples, pneus ballons, amortisseurs, frein de direction, réservoir nickelé, type R.S.3.	3.575
350 cc. — 4 temps, bloc-moteur "Staub", culasse détachable, soupapes enfermées et lubrifiées, type S.L.35	4.800
500 cc. — 4 temps, bloc-moteur "Staub", type S.L.5	4.975
350 cc. — 4 temps, bloc-moteur "Jap-Staub", soupapes latérales, type J.S.L.35	5.200
350 cc. — 4 temps, bloc-moteur "Jap-Staub", culbuteurs enfermés, culasse détachable, double échappement, type J.S.C.	5.950

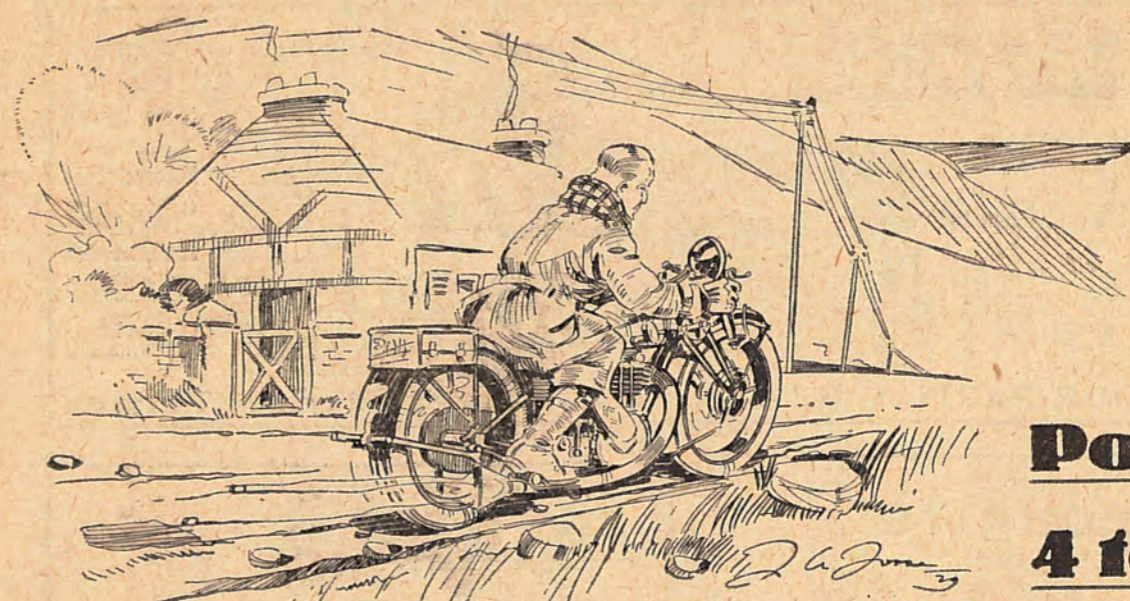
Toutes les 4 temps sont équipées avec cadre pour sidecar, pneus ballons, freins de grand diamètre, amortisseur, freins de direction, réservoir nickelé, etc...

L'exclusivité absolue des blocs-moteurs Jap-Staub est réservée à la Maison Propul-Cycle, pour la France et les Colonies. Les blocs Jap-Staub sont montés avec des pièces moteur "Jap" d'origine.



Propul Cycle 7, Rue Gravel
LEVALLOIS (Seine)
Téléph. : PÉREIRE 07-43

CATALOGUE FRANCO



**Pour les
4 temps:**

Notre type AR

LA Société A. ANDRÉ Fils, qui a acquis dans le domaine de l'automobile la réputation que l'on sait, se devait de doter l'industrie motocycliste d'un lubrifiant dont la réputation n'a pas tardé à égaler celle de la fameuse Spido T.

C'est ainsi qu'elle a mis sur le marché la

Spido AR pour motos 4 temps

On sait que, de par les conditions difficiles du refroidissement des moteurs de motos à 4 temps, le lubrifiant doit y assurer un travail particulièrement rude et que, pour "tenir" sous les hautes températures rencontrées, la constance de sa viscosité à l'usage, en particulier, a dû faire l'objet d'études toutes spéciales.

La Spido AR, pour motos à 4 temps, vaut la Spido T pour automobiles : nous ne saurions mieux vous dire qu'il faut l'employer. Elle convient également à merveille pour les cyclecars.

Nous rappelons d'autre part que la composition de la Spido T fait qu'elle est parfaitement soluble dans l'essence et convient donc admirablement au graissage des motos 2 temps.

Pour envoi gratuit du Guide Motocyclette 1930 retourner ce coupon sous enveloppe affranchie à 0,50

Nom :

Adresse :

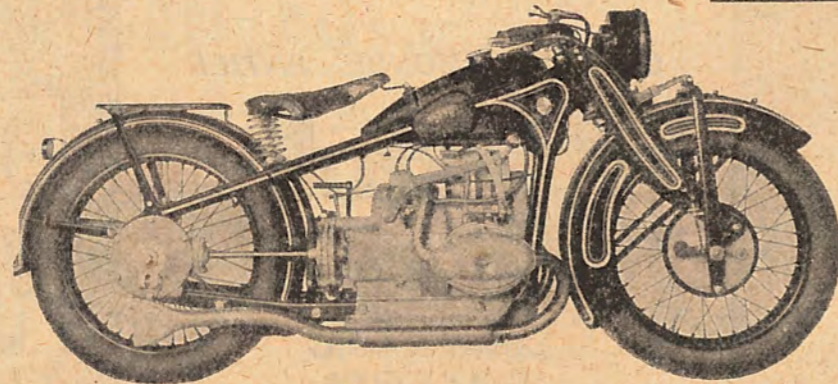


Avez-vous pris livraison de la moto à cardan

commandée au Salon ?

BMW

On ne rencontre toujours sur la route que des



LIVRAISON IMMÉDIATE

LIVRAISON IMMÉDIATE

La plus rapide = La plus perfectionnée au monde

Agent Général : BASTIDE, 56, Boulevard de Clichy - Paris

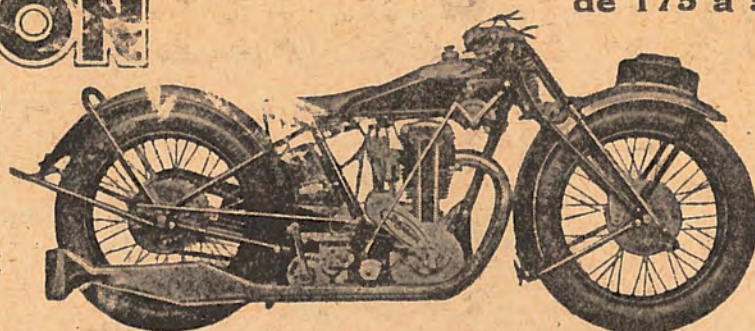


S^e A^me A. ANDRÉ Fils, 8, Rue de la Tour-des-Dames, PARIS

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 Anon. me
DES
Motocyclettes
"Styl'son"

au Capital de
2.000.000 fr
LE CHAMBON-
FEUGEROLLES

AGENT POUR PARIS : BEALÉ, 100, Avenue des Ternes

POUR VOTRE
SÉCURITÉ
ADOPTEZ
LE



Celui d'ALCYON - DOLLAR - LA FRANCAISE
LA MONDIALE - OLYMPIQUE - RAVAT
ROVIN - RUSCH - SAN-SOU-PAP, etc.

POSE RAPIDE A L'AVANT DE TOUTES MOTOS

Éts L. POUTRAIT

7 et 9, Rue de la Croix-Faubin, 7 et 9
Tél.: Roq. 35-52 PARIS Tél.: Roq. 34-84

AGENTS

ASSUREZ-VOUS L'AGENCE
DU CARBURATEUR

GURNER

Toutes les bonnes marques de motocyclettes roulent actuellement équipées avec :

LE CARBURATEUR

GURNER

LA POMPE A HUILE

GURNER

LE ROBINET A
ESSENCE.

GURNER

Usines et Eureaux : PONTARLIER (Doubs)

Dépôt : 79, Avenue des Ternes - PARIS

N'ATTENDEZ PAS LA VEILLE DE PAQUES POUR COMMANDER

VOTRE

SOYER

CHOISISSEZ SANS RETARD LE TYPE QUE VOUS DÉSIREZ

B-7.	Moteur SOYER 175 cmc., 2 temps, Prix.	2.800 fr.	0-7.5.	Moteur JAP d'origine, 500 cmc., soupapes latérales, cadre double berceau. Prix.	5.300 fr.
B-8.	Moteur JAP d'origine, 250 cmc., 4 temps, Soupapes latérales. . .	4.000 fr.	0-8.	Moteur SOYER, 350 cmc., arbre à cames en tête, boîte séparée, cadre double berceau. Prix. . .	5.500 fr.
S-S.	Moteur JAP d'origine, 350 cmc., 4 temps soupapes latérales, cadre droit. Prix.	4.300 fr.	0-9.	Bloc-moteur SOYER, 350 cmc., arbre à cames en tête, avec dyalmo-klaxon, cadre double berceau. . .	6.450 fr.
S-C.	Bloc-Moteur (HAISE) 350 cmc., à culbuteurs, cadre droit. Prix. . .	4.100 fr.	0-10.	Bloc-moteur SOYER, 500 cmc., arbre à came en tête, avec dyalmo-klaxon, cadre double berceau. . .	6.800 fr.
0-7.	Moteur JAP d'origine, 350 cmc., 4 temps, soupapes latérales, cadre double berceau. Prix. . . .	4.600 fr.	0-10-2.	Même modèle que ci-dessus avec double échappement Prix. . . .	7.000 fr.
0-7-c.	Moteur JAP d'origine, 350 cmc., 4 temps, à culbuteurs, double échappement, cadre double berceau. . .	5.500 fr.	0-11.	Moteur SOYER 500 cmc., arbre à cames en tête, boîte séparée, doubl. échappem., cadre doubl. berceau.	6.000 fr.

Nos Modèles peuvent être équipés avec les Éclairages suivants : Alternateur, 315 fr. — Dynamo, 570 fr. Magluce, 1050 fr. — Les Équipements comportant des Accumulateurs sont prévus avec ampèremètre et klaxon

VENTE A CRÉDIT AU MÊME PRIX QU'AU COMPTANT

CATALOGUE GRATUIT

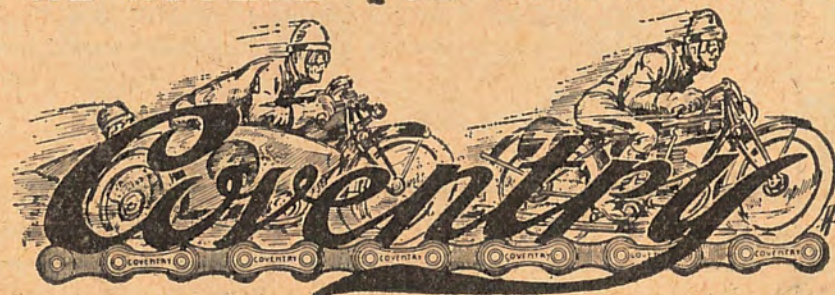
ÉCRIRE : **MOTOS SOYER** 69, Route de la Révolte, 69
LEVALLOIS (Seine)

MAGASIN D'EXPOSITION : Même adresse (à 100 mètres du Métro Champerret)

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

NE ROULEZ QUE SUR CHAINES

MOTOCYCLISTES
SOUCIEUX DE VOTRE
SÉCURITÉ



SUPPLÉESSE
RÉSISTANCE
ÉCONOMIE

FRENCH CHAINS LTD, 59, Avenue de la Grande-Armée-PARIS

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

Un essai de radios!

Réformez votre ancien éclairage avec lequel vous avez des lampes continuelles... et posez un Radios!
Alors vous serez définitivement en sécurité.

Modèles à 280, 315 et 360 Frs ;
RM C4 (Radios motos à accus) à 790 et 850 francs.
Demandez la notice documentaire à Bellegarde (Ain). Envoi gracieux.

RADIOS
ÉCLAIRAGES ÉLECTRIQUES
POUR CYCLES et MOTOS
Siège social usines et bureaux BELLEGARDE (Ain)

Publ. Geo Arandel

Mars
1930
N° 24

MOTO-TRAIN

Et E. TRAIN
3, Rue
Rouget-de-l'Isle
COURBEVOIE
(Seine)

CAUSERIE

Nos méthodes de vente

Dans nos dernières causeries, nous avons exposé sommairement les méthodes de fabrication que nous employons pour assurer une construction impeccable de nos motocyclettes au meilleur prix de revient.

Aujourd'hui nous exposerons comment, grâce à notre organisation de vente, ces mêmes motocyclettes de qualité irréprochable, produites au meilleur prix, possible, sont ensuite vendues à notre Clientèle à un prix de vente défiant toute concurrence à qualité égale.

Etant donné que le prix de vente est facteur d'une part d'un bénéfice légitime pour le constructeur et d'autre part de frais généraux de vente indispensables, nous avons dans le but de réduire ce prix de vente réduit autant qu'il est possible, notre bénéfice et nos frais généraux.

En ce qui concerne notre bénéfice, nous estimons que plus notre prix de vente sera réduit, plus nos ventes seront en augmentation constante et que malgré que notre bénéfice par machine sera diminué, notre chiffre d'affaires deviendra de plus en plus considérable et que cette augmentation de nos ventes viendra rétablir un bénéfice raisonnable, en rapport avec l'importance de notre Entreprise et des capitaux engagés.

Quant aux frais généraux, ils sont relativement importants, qu'on en juge : Il y a d'abord la taxe sur le chiffre d'affaires soit

2 %, ensuite les frais de bureaux, comprenant les frais de correspondance, les fournitures de bureaux, papiers, catalogues, imprimés, etc..., ensuite les appointements des employés du Service commercial et des voyageurs.

Les frais généraux ci-dessus sont indispensables et en tout cas fort peu compressibles, mais il y a aussi d'autres frais généraux qui grevent lourdement quelquefois le prix de vente tels la publicité et les courses.

La publicité est certes indispensable à la vente car à quoi servirait de produire de bonnes marchandises si on ne le faisait pas connaître aux Clients éventuels ? Encore faut-il qu'elle ne soit pas exagérée de façon à ne pas être onéreuse pour le futur client.

Les lecteurs de notre page mensuelle conviendront certainement que si notre publicité est peut-être suffisante elle est aussi limitée à l'indispensable. Ils conviendront également que contrairement à certaines publicités tapageuses vantant exagérément leurs produits ou promettant la lune, nous nous attachons à décrire pourquoi nos motocyclettes sont parmi les meilleures, et les plus intéressantes à tout point de vue. En un mot, notre Publicité fait appel au jugement et à la compréhension de la clientèle et non pas à sa naïveté.

Quant aux Courses, ce sont des dépenses élevées que nous avons rayées depuis longtemps de nos frais généraux, car très coûteuses et absolument inutiles. Un succès en course ne convainc plus personne car en motocyclettes il y a tellement de courses et de catégories, que finalement tout le monde est vainqueur.

Nous reviendrons un jour dans notre Page mensuelle sur le sujet des courses, qu'il nous suffise pour aujourd'hui de dire que les courses sont depuis longtemps abandonnées par la majorité des Constructeurs d'automobiles et que même les marques les plus en vue n'ont jamais couru.

Nous ajouterons que nos moteurs ont remporté sur différentes Marques plus de 500 victoires et qu'ils sont détenteurs depuis 1925 de 10 records du monde de vitesse en 75 cmc, 100 cmc et 125 cmc, records qui n'ont jamais été battus depuis. Ces performances nous suffisent et il est inutile d'y en ajouter d'autres.

De ce qui précède nous en tirerons une conclusion :

Étudiées avec soin, construites avec précision et au meilleur prix de revient, nos motocyclettes sont également vendues à des prix défiant toute concurrence à qualité égale, parce que nous avons volontairement limité nos frais généraux à l'indispensable.

Motocyclistes, voici la belle saison qui arrive, si vous hésitez encore sur l'achat d'une motocyclette, adressez-vous à un des 1.000 Agents qui représentent notre Marque dans toutes les régions et demandez-lui un essai, après vous serez convaincu, et si vous ne désirez pas en faire l'achat au comptant, demandez-lui nos conditions de vente à crédit qui vous permettront de vous rendre acquéreur de la motocyclette que vous aurez choisie, par paiements mensuels et cela au même prix à crédit qu'au comptant.

MOTOCYCLISTES, soyez clairvoyants !

Si vous désirez une 350 ^{cm³} à soupapes latérales traitée en machine **BON MARCHÉ**,
ACHETEZ UNE MOTOCYCLÈTTE DE LA MARQUE X, Y ou Z
que vous paierez de 4.200 à 4.600 frs
mais si vous voulez une 350 ^{cm³} à culasse hémisphérique et soupapes en tête
ABSOLUMENT MODERNE

ces mêmes marques vous coûteront 5.500 francs alors que

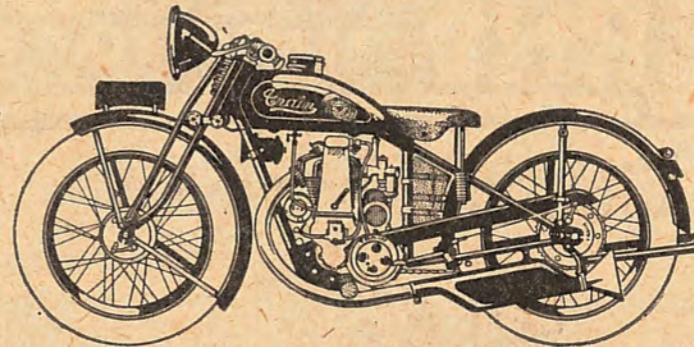
NOTRE MOTO TRAIN

M 7, 4 CV.

avec

Bloc-Moteur
4 TEMPS, 350 cmc.
Soupapes en tête

Fourche élastique
avec Amortisseurs
sur chaque
Articulation



avec

MOYEUX
à roulements annulaires
4 FREINS
PNEUS BALLON
100 Kilomètres
à l'heure

NE VOUS COUTERA QUE 4.500 fr.

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

XIII

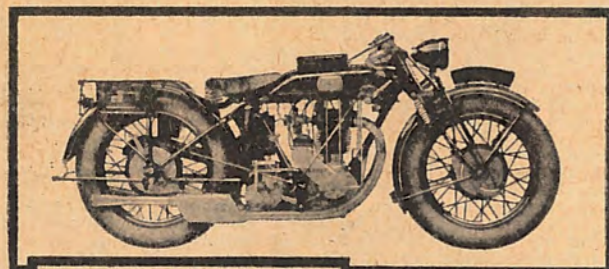


AGENCE EXCLUSIVE

DOLLAR

12 mois de crédit
au même prix
qu'au comptant

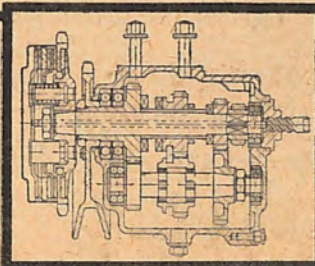
Permis - Pièces détachées - Réparations - Reprise de toutes motos
SAINT-GERVAIS-MOTOS, 1, rue du Pré-Saint-Gervais, PARIS-19^e



L'Agence **DRESCH** offre
GRATUITEMENT UNE ASSURANCE

De 100.000 francs (Risques aux tiers)
— A tout Acheleur d'une Machine. —

BOGEY 57, Boulevard de Grenelle, 57
— PARIS (15^e) —



LES
ROULEMENTS

SKF
ET
RBF

ACHAT **PONT DE CHARENTON** ECHANGE

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

AGENCE DIRECTE : **R. LARGEOT**
4, Grande-Rue - SAINT-MAURICE (Seine) - Tél. : 59
Toutes Marques - Tous Prix - OCCASIONS - 6 et 12 Mois - de Crédit -

Grâce à leurs qualités
exceptionnelles
équipent
toutes les motocyclettes
de marque

DEMANDEZ
A NOTRE
**SERVICE
TECHNIQUE**
NOS PLANS
EXEMPLES
DE
MONTAGE

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

COMPTEURS E. D.

POUR **MOTOS**

DEMANDEZ SON TYPE **KA 175** r.

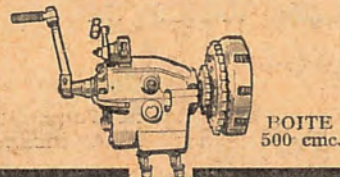
— EN VENTE CHEZ TOUS LES AGENTS DE MOTOS —

ALTERNO

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

BRIDIER & CHARON

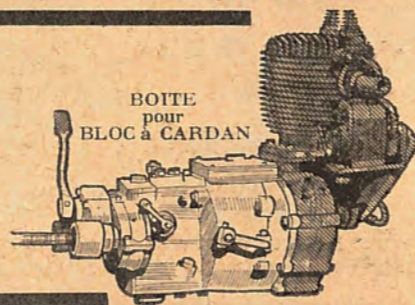
7, Rue du Bac, 7
SURESNES (Seine)
— Téléphone : 50 —



BOITE
500 cmc.



BOITE
250 cmc.



BOITE
pour
BLOC à CARDAN

St-MARTIN-AUTOMOBILES

la première Maison de France

POUR LA VENTE DES

MOTOCYCLETTES DE TOUTES MARQUES

CONSENT LE PAIEMENT EN

14 ou 20 Versements

A DES CONDITIONS IMBATTABLES.

DEMANDEZ LA NOTICE 1930 GRATUITE :

27, rue du Château-d'Eau - PARIS (10^e)

St-MARTIN-AUTOMOBILES

CONVIE

TOUS LES MOTOCYCLISTTES...

à visiter dès le 2 MARS 1930

Le Garage "RÉGOR"

le premier grand Garage spécialisé pour **MOTOCYCLETTES,**
SIDECARS et **VOITURETTES**

3, 5 et 7, Rue Émile-Lepeu, à PARIS

L'Ouverture officielle sera fêtée par un Vin d'Honneur
offert à tous nos Clients et Amis, le 9 Mars 1930

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

GNOME RHONE

BAISSE ses PRIX

mais AUGMENTE

encore sa QUALITÉ

en intensifiant sa production

	Ancien Prix	Nouveau Prix
5 CV Super-Sport (500 cmc)	6950	6750
5 CV Tourisme (500 cmc)	5950	5750
4 CV Bloc-moteur (306 cmc)	4975	4750
3 CV Bloc-moteur (250 cmc)	4700	4500

SIÈGE SOCIAL: 34. RUE DE LISBONNE. PARIS
MAGASINS DE VENTE: 49. AV. DE LA GRANDE ARMÉE. PARIS
SUCCURSALES: LILLE · LYON · TOULOUSE · MARSEILLE

GNOME RHONE

R. BORNIER

Fondée en 1913

CAMILLE LACOME
Directeur-Fondateur

RÉDACTION, ADMINISTRATION
ET PUBLICITÉ

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

TÉLÉPHONE
CENTRAL 03-81 CENTRAL 08-24

C/C Postal 29.737

MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE
PARAISSANT LE SAMEDI

Salle de Cours et de Réunions: 5, Rue Saint-Augustin, 5 PARIS (2^e)

ABONNEMENTS

	UN AN 52 N ^{os}	SIX MOIS 26 N ^{os}
France et Colonies	45 fr.	23 fr.
Union postale	63 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^e)

Chauffards et Motocyclistes

Il y a un grand nombre de chauffeurs qui ne traitent pas les motocyclistes en parents pauvres et, d'une manière générale, les relations entre motocyclistes et automobilistes sont excellentes et, bien souvent, ils s'assistent réciproquement. Nous avons vu fréquemment des motocyclistes aller chercher du secours pour des automobilistes en panne et des automobilistes prêter des outils à des motocyclistes ou les ravitailler. C'est là un heureux état de choses et qu'il faut encourager. La bonne entente, une bonne volonté réciproque, sont encore beaucoup plus importantes que toutes les prescriptions d'un code, et il doit exister, nous ne dirons pas seulement entre les conducteurs de véhicules à moteur, mais entre tous les usagers de la route sans exception, une véritable fraternité. Il faut que tous se sentent l'âme du bon Samaritain.

Hélas ! Il y a dans le nombre des brebis galeuses. Certains conducteurs ne voient dans la possession d'une voiture ou d'une moto qu'un moyen de satisfaire leur vanité ou leur égoïsme. Ils prétendent à la possession complète de la route et ne veulent se dérouter pour personne. Nous connaissons tous le monsieur qui ne veut pas quitter le milieu de la route et l'autre qui, tenant sa droite, ne veut pas varier sa ligne d'un iota, qui frôle les voitures qu'il dépasse et serre motocyclistes et cyclistes contre le bas-côté. Ce sans-gêne qui, dans d'autres circonstances, ne serait que ridicule, devient sur la route un véritable crime et a causé à maintes reprises de graves accidents. Un de nos lecteurs nous en signale un exemple. Un motocycliste rentrait à Béziers quand il fut accroché par une Panhard. Il fut projeté dans le fossé pendant que l'auteur de l'accident s'enfuyait. Relevé par un autre chauffeur, la victime fut transportée à Pézenas. Fort heureusement ses jours ne sont pas en danger, bien que les blessures soient assez sérieuses. Il a été impossible, jusqu'à présent de retrouver le chauffard, malgré les barrages établis par la gendarmerie.

On ne sera jamais assez sévère pour le délit de fuite, au moins quand il est aussi nettement établi que dans le cas précédent, mais il est à craindre, hélas, que jamais on n'arrive à le retrouver. Nous insistons une fois de plus sur la nécessité d'une police de la route compétente et sévère qui punisse les fautes graves

avant qu'elles n'aient causé des accidents. La gendarmerie, malgré sa bonne volonté, montre chaque jour son incapacité. Elle ne connaît guère qu'une faute, celle qui consiste à ne pas avertir aux croisements et elle néglige d'autres erreurs souvent plus graves, comme prendre ses virages à gauche, ne pas tenir sa droite, serrer contre le bas-côté les motocyclistes ou les bicyclistes. Une police de la circulation, spéciale et motée à motocyclette, est la seule possible. Si les gendarmes ont peur de monter à moto ou considèrent que cela serait contraire à leur dignité, c'est qu'ils n'ont pas l'énergie ou, pour reprendre une expression militaire, le cran nécessaire pour assurer la police routière.

Et que tous les conducteurs de véhicules à moteur mettent leur point d'honneur non à réaliser des moyennes extravagantes, mais à pratiquer ce qu'on pourrait appeler cette politesse de la route qui doit être leur véritable code.

Le record du monde de la motophobie

Si on instituait un Grand Prix des Motophobes, il y aurait certainement plus de partants que dans le Grand Prix de l'A. C. F. Quelle occasion de déverser des flots d'une éloquence venimeuse et barbare et de faire admirer un vocabulaire digne des anciens automédon, des imprécations accommodées à la langue verte.

Il n'y a pas un scribouillard, pas une feuille de chou qui n'éprouve le besoin de jeter son cri dans cet harmonieux concert. Le sujet est si tentant quand on n'a rien à dire. On se persuade peut-être même qu'on a du courage à exprimer si nettement son opinion, courage sans danger solidement retranché derrière le plus impénétrable anonymat.

S'il fallait décerner une palme qu'il nous serait, d'ailleurs, bien difficile de remettre à son gagnant, nous l'attribuerions sans la moindre hésitation à l'auteur, si modeste qu'il s'est bien gardé de signer l'article récemment paru dans *La Tribune de Paris*. Nous serions même heureux qu'il contribuât régulièrement à cette feuille à laquelle, dans ce cas, nous ne manquerions pas de nous abonner. Jamais huitre n'a pondu d'aussi belles perles.

Le titre est beau : *Le danger des motocyclettes*, le sous-titre plus beau encore : *« On commence à se préoccuper de ses excès. »*

SOMMAIRE

N^o 364

Samedi 1^{er} Mars 1930

Par-ci, par-là	249
Galerie Sportive	250
Harley Davidson 1200 cmc par Max End	251
Les Pistons (II), par H.-P. Borestroke	253
Eclairage électrique, par W.	256
Motophobie, par O. Mureau	257
Propos d'un vieux moto- cycliste, par G. de Lava- lette	258
Moteurs équilibrés (III), par Deboriat	259
Le 1 ^{er} Escadron Moto- cycliste	262
En Belgique, par G. Detaille	264
Le permis de conduire, par M. Adam	265
Aux Colonies	267

Faisons une cueillette de fleurs dans ce délicat parterre. Nous y apprendrons que, dans certaines campagnes, on tire des coups de fusil contre une voiture à laquelle on n'a d'autre reproche à faire que de la voir passer trop vite à travers champs ! Nous qui croyions qu'il y avait en France des routes qui ne sont pas toujours bonnes, mais qui, même sous leur pire forme, sont tout de même un peu moins mauvaises que les terres labourées. Il est vrai que notre auteur n'a peut-être jamais franchi la barrière.

Par contre, il paraît qu'on ne s'inquiète jamais des motocyclettes. Ce n'est certes pas l'avis de tous nos lecteurs qui ont apprécié les attentions délicates de la gendarmerie. Et pourtant, jugez un peu ! « Ces machines damnées parcourent le pays, montées par des demi-fous ou des fous complets, à 80 à l'heure, presque toujours sans le moindre souci de la ligne droite ni de l'obstacle à éviter et, en outre, le soir, sans préoccupation d'aucun éclairage. » Vous voyez d'ici ce spectacle. Venez après cela, constructeurs, parler de la stabilité de vos machines, de l'efficacité de vos freins ou de la puissance de votre éclairage. Mais au fait, quand on a célébré un peu trop abondamment le culte de Bacchus, n'attribue-t-on pas à la nature entière des mouvements rotatifs ou ondoyers ?

Notre brave rédacteur est fort au courant des statistiques. Il affirme que la moitié des accidents sont causés par ces véhicules. Evidemment, cette personnification de la moto est plutôt hardie, mais c'est une licence poétique. Comme il y a environ six fois moins de

motos que de voitures, il faudra conclure que la moto est douze fois plus dangereuse que la voiture. Et nous qui étions persuadés, sur des statistiques certainement mensongères mais officielles, que la moto était le moins dangereux des véhicules à moteur.

Aux grammairiens, nous recommandons l'étude de la phrase suivante : « Il y a quelques mois, M. le Préfet de Police Chiappe, qui s'ingénia à corriger et à supprimer même les stupidités dont nous souffrons, avait pris à sa base la rectification du régime des motocyclettes : il avait interdit aux propriétaires de ces véhicules de prendre en leur compagnie des femmes ou des enfants, la statistique ayant montré que ces derniers en étaient presque toujours les victimes ».

A un autre endroit, il est question du vacarme épouvantable qu'exécutent les motocyclistes sur leurs pseudo-machines à vapeur. Nous serions bien reconnaissants à un de nos techniciens de nous donner quelques éclaircissements sur ce nouveau cycle de fonctionnement.

Le rédacteur inconnu a un faible pour les mathématiques, et c'est en chiffres qu'il estime les ennuis de l'existence. Il paraît qu'une motocyclette vaut aux piétons l'ennui de dix autos datant de 1895. A ce compte-là, nous estimerons l'ennui qui se dégage de la prose de notre motophobe à celui que nous éprouvons à rencontrer sur la route un troupeau de cent bêtes à cornes.

Naturellement, il faut accabler les motocyclistes de contraventions et nous arrivons à cette sublime péroraison : « C'est dire que les mesures qui vont être prises prochainement pour la défense des intérêts publics contre les excès des motocyclistes serviront d'enseignement dans toutes les communes où on a le légitime souci de ne pas laisser tracasser et menacer par une petite catégorie de crétiens, la grande masse des citoyens normaux.

Recevez ici, cher homme normal, le salut de 400.000 crétiens.

Un monsieur qui n'y va pas par quatre chemins

Les fonctions de ministre ne sont pas toujours enviables. Il n'est pas un Français qui n'ait sa petite idée sur le gouvernement de l'Etat. Fort heureusement, la plupart gardent le silence ou se contentent de palabrer en petit comité, sans quoi, le pauvre

ministre rendrait bien vite son tablier. Mais il y a des demi-fous qui n'ont pas tant de discrétion. De tous temps, les ministres ont reçu de longs mémoires où l'originalité l'emportait sur le bon sens. Parfois, les idées sont si étranges qu'elles finissent par faire rire, malgré toute la pitié qu'on peut avoir pour la cervelle de leurs auteurs. Ces dernières années, la grande publicité donnée par la presse quotidienne aux accidents d'automobile, a déchaîné un nouveau vent de folie et le ministre des Travaux Publics reçoit dans son courrier des milliers de lettres sur la circulation. Ne pouvant tirer des coups de pistolet sur les autos, crever leurs pneus, défoncer leurs glaces, ces autophobes pleurent dans le gilet du Ministre et lui proposent mille et une mesures qui chasseront des villes et des campagnes les automobiles maudites. Nous avons sous les yeux un échantillon de ces élucubrations. Cette belle lettre est l'œuvre d'un monsieur dont le postérieur a été caressé un peu rudement par le pare-choc d'une automobile conduite par une dame. Blessé dans sa dignité, notre brave homme prend sa plus belle plume et adresse au ministre une lettre bien sentie.

Tout d'abord, sa cervelle féconde enfante une idée mirabolante. « Ne serait-il pas possible de placer à la partie antérieure de l'auto, au-dessus du pare-choc, un coussinet à ressort (sic) dont la hauteur, égale seulement à celle du radiateur, aurait pour objet de projeter le piéton à une certaine distance sur la chaussée pendant le cours de laquelle le chauffeur aurait le

temps de déterminer l'arrêt. » Belle phrase à faire passer par le « gueuloir » du grand Flaubert ! Et quelle belle idée que ce lance-piétons, à condition que ceux-ci adoptent un costume pneumatique à la mode de Bibendum. Mais, ne

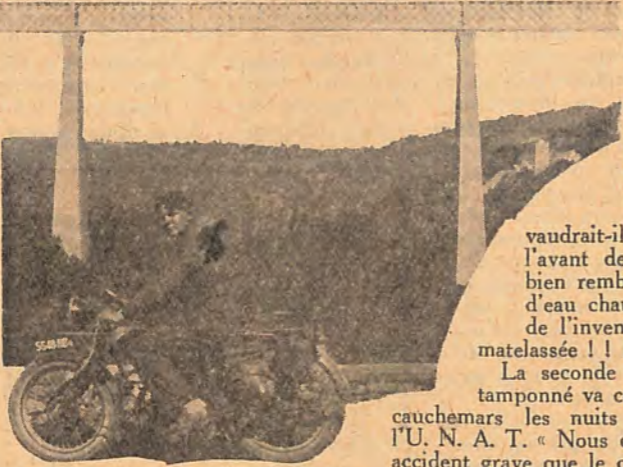
vaudrait-il pas mieux adapter à l'avant des voitures un fauteuil bien rembourré et à circulation d'eau chaude, ou bien à l'usage de l'inventeur, une petite cabine matelassée ! ! !

La seconde proposition de notre tamponné va certainement peupler de cauchemars les nuits des inspecteurs de l'U. N. A. T. « Nous demandons qu'après un accident grave que le chauffeur soit soumis à une épreuve d'experts, parmi lesquels deux médecins. Si ces experts déclarent que le

chauffeur n'avait pas la capacité suffisante pour conduire, celui qui a délivré le permis doit être sévèrement puni, d'abord par une amende plus ou moins forte, payable par lui, non par une compagnie et, ensuite, par de la prison sans sursis. Il est, d'autre part, entendu que l'autorisation de délivrer des permis de conduire ne serait accordée que sur la remise d'une somme dont l'importance est à discuter et qui, en cas d'accident, ferait partie de l'amende. » Pauvres inspecteurs de l'U. N. A. T. ! Ils n'ont plus désormais qu'une ressource : c'est de refuser tous les candidats. Si tous les candidats sont refusés, le nombre des autos en circulation n'augmentera plus, et le postérieur de notre inventeur ne se trouvera pas exposé à des risques plus fréquents.

Il paraît également que les tribunaux sont particulièrement cléments ! qu'un bon nombre de chauffeurs sont ivres le samedi soir et le dimanche soir (prière de préciser les heures).

La durée du permis de conduire devrait être relativement courte. Oh, relativité ! « Quant aux permis accordés aux femmes, tous les gens sensés se demandent ce qui a pu donner lieu à pareil abus. » Ne voilà-t-il pas, Mesdames, un galant compagnon, mais pourquoi aussi, l'une de vous a-t-elle eu l'audace de heurter non seulement les principes de cet inventeur, mais son derrière ? Il est effrayant de penser que M. le Ministre des Travaux Publics a jeté sans doute cette lettre au panier et que, sans le « Lyon Républicain » qui doit être fier d'avoir ouvert ses colonnes à ce génie méconnu, ce monument de la pensée humaine eût connu un irréparable oubli.



En Auvergne : le Viaduc du Fade



J. P. P. P.

Et merci

Le 20 février en sidecar, en promenade à Compiègne et au wagon de l'Armistice, nous avons perdu la carte grise et le permis de circulation à Verberie, sur la route nationale 32. Nous avions déjà fait la demande d'un duplicata quand, le lendemain soir, à notre grande surprise, nous reçûmes les papiers en question. Un motocycliste, M. Gressier Gustave, à Rhuys (Oise) les avait trouvés et nous les renvoya. Nous l'avons bien remercié.

M. Scossa Baggi Louis, abonné.

Agenda des garagistes et réparateurs d'automobiles (Edition 1930)

Un fort volume, format : 13,50 x 21 cm. 400 pages, 10 francs, chez Brodard et Tappin, 4, rue Saint-Amand, Paris (15^e) franco. Cet agenda constitue un excellent outil de travail, permet dans les pages d'agenda de noter rendez-vous, communications, recettes et dépenses.

Une partie documentaire n'alourdit pas le volume et le conserve pratique ; on y trouve : comment traiter la réparation automobile avec les clients, les devoirs et obligations du garagiste, les dispositions fiscales concernant les garagistes, assurances, chiffres d'affaires, distributeurs, les tarifs de travaux, dépannage, garde, montage, les règles de la circulation : voies à sens unique etc...

Pièces pour Indian

Même à la dernière minute, un beau dimanche matin, au moment de partir, si vous découvrez à l'improviste, sur votre Indian, une pièce défectueuse, vous pouvez être assuré de la trouver immédiatement à Indiamoto, 1, rue de Faraday, à Paris. Ce magasin n'est, du reste, pas exclusif pour Paris, mais expédie partout, à lettre lue, les pièces dont les Indianistes peuvent avoir besoin. Au moment où les beaux jours reviennent et où l'on commence à remettre sa machine en état, il était intéressant de signaler cette adresse à tous les intéressés.

Mentionnons également qu'Indiamoto a créé pour toutes motos un filtre spécial à essence dont la simplicité et le double avantage d'assurer une sécurité de fonctionnement garantie, malgré son prix des plus modiques.

La dernière réunion des Syndicats de Motoristes

Le Comité de la Fédération des Chambres Syndicales des Motoristes, agents d'automobiles de France et des Colonies s'est réuni le 12 février 1930 à 2 h. 30 au Siège social, 59, avenue de la Grande-Armée, à Paris, sous la présidence de M. Félix Lainé. Après avoir pris des décisions importantes au sujet de la taxe spéciale sur le chiffre d'affaires de plus d'un million, le Comité s'est déclaré partisan d'un statut spécial pour les Motoristes en matière de loi de 8 heures, afin de pouvoir assurer le service public du garage et de la réparation au mieux des intérêts des automobilistes. Cette importante réunion a été clôturée à 17 h. 30 après examen de diverses questions professionnelles, notamment celle de l'essence.

Le Monde Motocycliste

Sexé est reparti

Le Juif errant, courbé sous la destinée, a remis son rucksack, ses bottes et enfourché sa fidèle Gillet Herstal en direction Est, mercredi dernier. Que ses correspondants veuillent bien patienter si leurs lettres font un stage prolongé dans la boîte aux lettres de Champigny ou à *Moto Revue* : chaque fois que nous pourrions lui transmettre ces lettres, nous le ferons. A partir du numéro prochain, nous publierons une série sur les plus récents Zig Zag en Europe, tant réclamés par nos lecteurs.

Deuxième garage gratuit

M. Hern, l'actif agent de Henderson, qui est également agent de bien d'autres marques françaises et étrangères réputées, offre, lui aussi, un an de garage gratuit à tous ceux qui lui feront confiance et s'adresseront à lui pour leur fournir la moto de leur choix.

Les nouveaux locaux de M. Hern sont situés 2 ter rue David d'Angers, et le meilleur accueil y sera réservé aux abonnés et lecteurs de *Moto-Revue*.

L'auteur sans adresse

L'inventeur de l'Auto-Plume Gauthier, dont une description a paru dans notre numéro 354, est invité à transmettre son adresse à notre secrétariat.

Un distributeur rotatif

Nous avons publié, le 29 juin, à la page 792 et le 8 février, des documents concernant un moteur nouveau à distributeur rotatif. Cette conception était l'œuvre de M. Cayol qui, d'ailleurs, a déposé à ce sujet une demande de brevet d'invention en France, le 14 juin 1928, un certificat d'addition, le 4 avril 1929. Cette conception a également fait l'objet de demandes diverses de brevets étrangers.

Le Sahara est traversé par un « solo »

A la dernière minute nous recevons ce télégramme : 24 février, Gao, sept heures, traversé Reggane-Gao réussie, 68 heures, Peugeot parfait état, continue. — MARTINEAU.

La tragédie que nous avons pu craindre s'est évanouie et la randonnée hardie de Martineau s'est triomphalement terminée. Les détails ne tarderont pas à venir. Nos doutes étaient réels. Martineau n'avait nullement l'étoffe d'un globe-trotter, soit dit sans l'offusquer. Martineau est parti, sans aucune préparation, avec quelques bricoles comme des ressorts de soupapes qu'il n'aurait jamais été capable de monter ou démonter lui-même. Il est parti seul, et par la route la plus « inconnue », celle faite par la mission Prout réemment : la ligne droite seulement plus longue que « les autres »... parfaitement ! car... expliquons-nous : au lieu d'emprunter les routes classiques en plusieurs étapes de 700 à 1.000 km. jalonnées par le Hoggar ou le Tanzeouft, Martineau a foncé droit devant lui, sur 1.350 kilomètres d'inconnues. Et voilà pourquoi nous avons, en parfaite lucidité d'esprit, douté du succès, redouté la tragédie « inéluctable ». Un tour de force physique, un exploit du cran humain à la solde d'un

volonté tenace a permis à un inconnu que nous-mêmes, dans nos bureaux, avons nettement découragé, de réaliser cette traversée seule, abominablement seul et malgré le veto des autorités sud-algériennes. Et l'étape Reggan-Gao est réalisée en 68 heures, d'un jet !

Que conclure ? Martineau un novice ? Hum ! cela devient terriblement « calomnieux ». Ce qui est certain, c'est que la 350 cm Peugeot déjà bien usagée qui lui a servi y est pour quelque chose ! N'est-ce pas l'avis de tous et de nous-mêmes, cette fois !

Une Faillite

Les ateliers « Elite Diamant » qui fabriquaient des bicyclettes, des motocyclettes et des automobiles viennent de faire faillite.

Les « Elite Diamant » Werke, avaient été rachetées, il y a un an, par la firme Adam Opel, de Russelsheim, la marque d'automobiles bien connue.

A la réunion des créanciers, il y eut divers incidents et de violentes attaques contre un des directeurs, Fritz von Opel, devenu célèbre par ses essais en auto-fusée.

Peccadille de chiffres

On ne peut calculer la vitesse d'une moto au moyen des rapports de multiplication que si on connaît le régime auquel tourne le moteur. Ainsi supposons que vous ayez un moteur qui tourne à 3.000 tours. Un petit pignon moteur de 14 dents et un pignon débrayage de 28 dents, un pignon de chaîne secondaire de 20 dents et un pignon roue arrière de 50 dents, tout cela avec une roue de 700 millimètres de diamètre. Vous trouverez que le rapport de démultiplication sera de $\frac{14}{28} \times \frac{20}{50} = 5 \text{ à } 1$.

Ainsi pour 3.000 tours du moteur, la roue fera $\frac{3.000}{5} = 600$ tours à la minute. Comme

une roue de diamètre développe approximativement 2 m. 10 (70 x π) votre machine parcourra en une minute 2 m. 10 x 600 = 1.260 mètres. Par heure, cela fera 1.260 x 60 = 75 km. 60.

Le paiement des impôts

La Commission des Finances serait disposée à nous accorder une légère, bien légère satisfaction. On sait qu'actuellement, quand nous achetons un véhicule automobile en cours de trimestre, nous payons le trimestre en entier. Il nous est ainsi arrivé de payer un trimestre entier pour une machine qui nous avait été livrée au cours du dernier mois. La Commission des Finances accepterait que le paiement ne portât que sur la partie du trimestre pour laquelle on utilisera la machine. Mais l'Administration des Contributions indirectes acceptera-t-elle de renoncer à ses bonnes vieilles habitudes ?

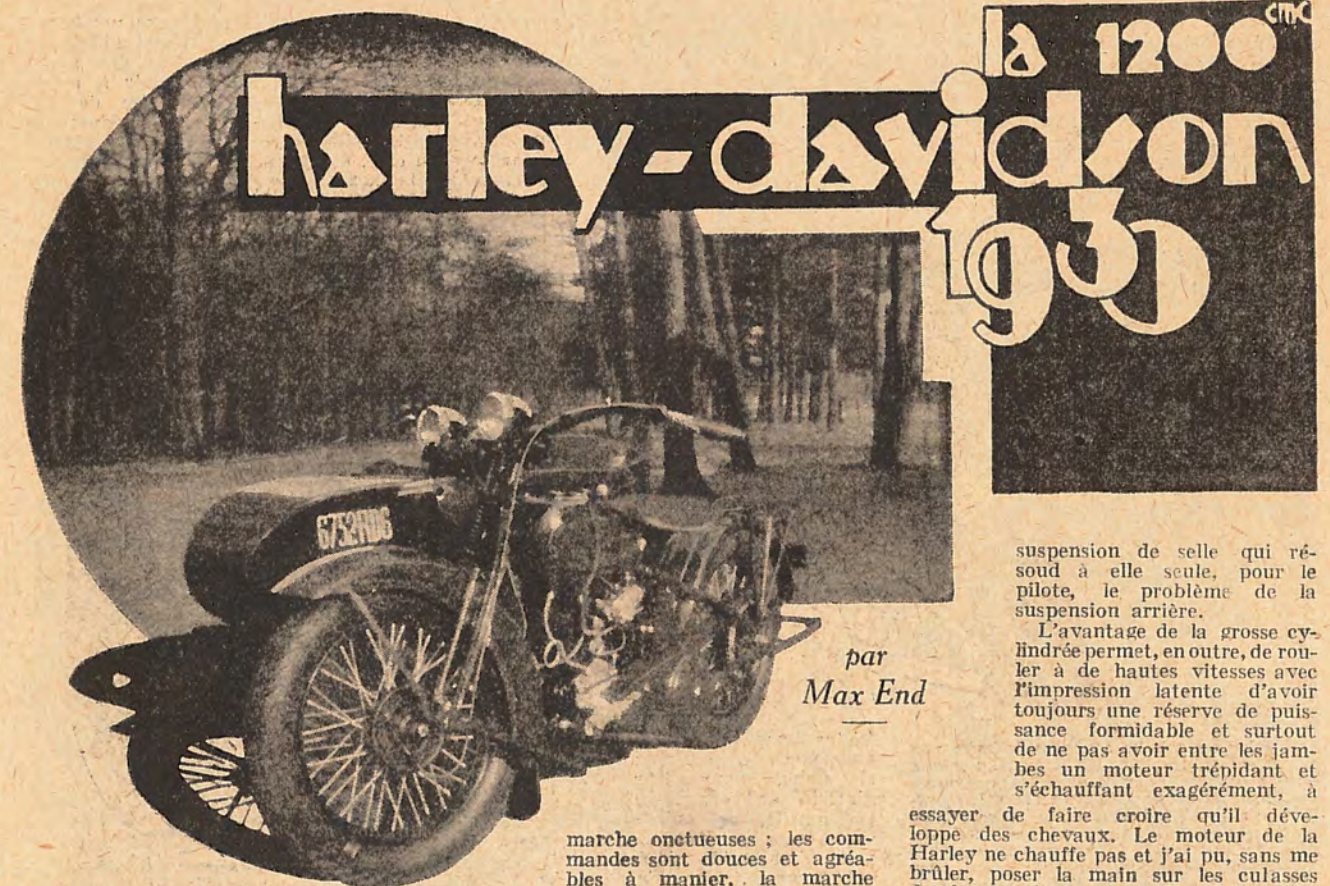
Et la détaxe des vieilles motos ? Ne serait-ce pas le moment de revenir à la charge

Qui met au point chez Saroléa ?

A la suite de la brillante performance des Saroléa aux Six-Jours d'Hiver, beaucoup de bruits ont circulé pour définir le nom du metteur au point de la firme herstaliennne. Nous devons, à la vérité, de dire que la direction du banc d'essais ainsi que le service Courses et Recherches chez Saroléa sont confiés à l'ingénieur remarquable qu'est M. Donis, dont nous avons publié déjà récemment la photographie dans *Moto-Revue*.

La Galerie des Champions Après les Six-Jours d'Hiver

Deux jeunes mais deux bons : Leclère et Boutillier les champions touristes de Saroléa 500 cmc. ; deux médailles d'or naturellement.



par
Max End

NOUVEAUTÉS 1930

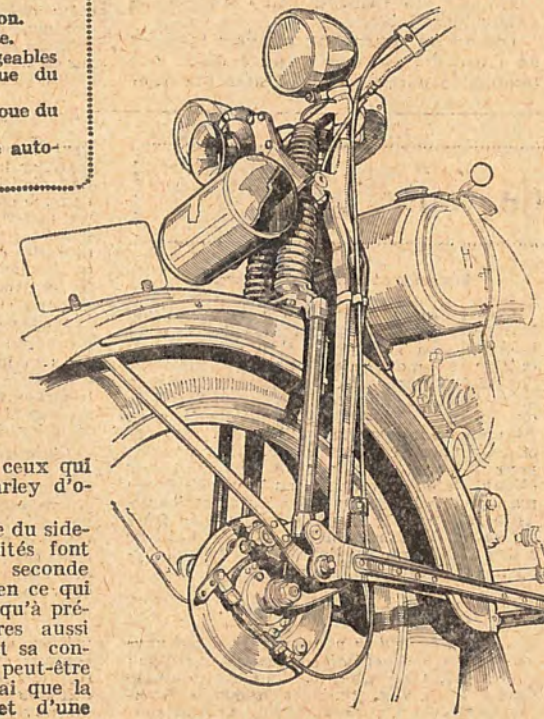
Moteur 1200 cmc. soupapes latérales, culasse détachable. Ricardo à turbulence.
Chaîne primaire à double maillon.
Débrayage à main sur demande.
Roues amovibles, interchangeables entre elles et avec la roue du sidecar.
Frein supplémentaire sur la roue du sidecar.
Éclairage avec débit variable automatique de la dynamo.

Je dois à l'obligeance de MM. Durand et Vignau, les fidèles et compétents spécialistes de Harley, d'avoir pu faire un essai de la nouvelle 1.200 cmc. type 1930.

Un article précédent signalait l'ensemble de nouveautés qui caractérisent le modèle 1930 et qui en font une machine justifiant de plus en plus la ferveur et la fidélité de ceux qui ont vraiment roulé sur une Harley d'origine.

La Harley est la machine type du sidecar et l'ensemble de ses qualités font qu'elle est, autant dire, sans seconde sur le marché; tout au moins, en ce qui me concerne, je n'ai jamais, jusqu'à présent, essayé une deux-cylindres aussi agréable dans ses commandes et sa conduite. Pour employer un terme, peut-être peu usité en mécanique, je dirai que la Harley est d'une conduite et d'une

marche onctueuses; les commandes sont douces et agréables à manier, la marche est sans à-coup et, par-dessus tout, un silence de fonctionnement et d'échappement remarquables complètent l'impression de bien-être qu'on ressent à piloter la Harley; et que dire de sa remarquable



La fourche avant matricée ne change ni la ligne ni le principe de la suspension AV Harley; le nouveau frein à main est d'une efficacité remarquable; remarquer la large courbe du câble de commande de frein. Le principe de la roue amovible ne surcharge pas le moyeu et ne l'alourdit pas.

suspension de selle qui résoud à elle seule, pour le pilote, le problème de la suspension arrière.

L'avantage de la grosse cylindrée permet, en outre, de rouler à de hautes vitesses avec l'impression latente d'avoir toujours une réserve de puissance formidable et surtout de ne pas avoir entre les jambes un moteur trépidant et s'échauffant exagérément, à

essayer de faire croire qu'il développe des chevaux. Le moteur de la Harley ne chauffe pas et j'ai pu, sans me brûler, poser la main sur les culasses de la machine que j'essayais, bien qu'elle fût rigoureusement neuve.

La nouvelle culasse est, comme il a été dit antérieurement, à turbulence; l'ancien principe des soupapes opposées a été abandonné en faveur des soupapes en chapelle, côte à côte; le moteur y gagne en silence mécanique, en simplicité d'entretien et d'aspect, en protection des organes, en propreté aussi, puisque les soupapes sont complètement enfermées. L'ensemble moteur est ainsi plus compact, plus homogène; les cylindres sont moins hauts, ce qui influe heureusement sur la hauteur même du cadre, qui a été considérablement surbaissé.

Les essais, d'autre part, ont prouvé que le rendement, la vitesse, les reprises, étaient sensiblement à l'avantage de ce nouveau principe sur l'ancien; ainsi la Harley 1930 est nettement plus rapide que les types antérieurs de cette marque.

La troisième peut être considérée comme le rapport de vitesse normal et c'est plutôt par habitude acquise que par nécessité que l'on change de vitesse. Il est, du reste, de notoriété publique que la Harley est de tous les véhicules motocyclistes ou automobiles celui qui se comporte le mieux en montage.

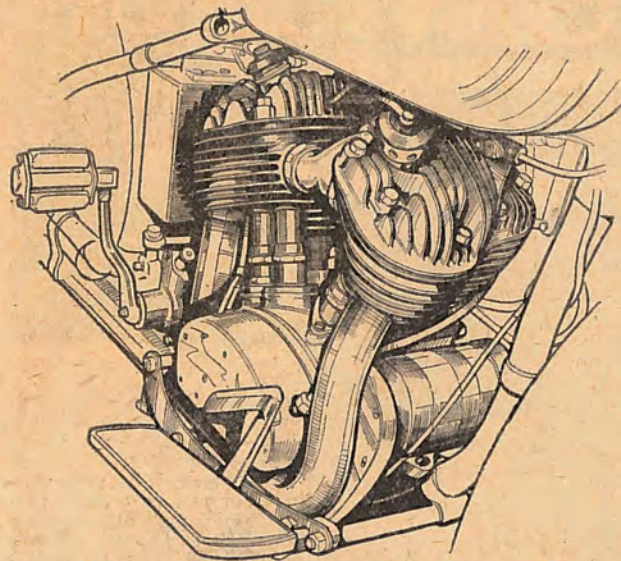
On a reproché autrefois à Harley son cadre trop haut, son réservoir trop étroit, son manque de frein avant, son absence de débrayage à main, la difficulté de démonter les roues... La 1930 a un cadre surbaissé au possible, un réservoir copieux

consommation de 6 litres et il ne restera plus qu'un reproche à lui faire : son prix, quoique l'absence de réparations et l'économie d'entretien doivent entrer en ligne de compte quand on étudie le prix d'achat.

Certainement les amateurs de Harley n'achètent pas cette machine dans un but de vaine gloire et pour le simple plaisir d'avoir une moto chère ; les Har-

tastiques, des bricolages sans nombre... et parfois sans nom..., on est obligé de conclure que la Harley est une moto dont il est difficile de venir à bout. Malgré la solidité légendaire de ses modèles, Harley ne cesse néanmoins de travailler et de progresser, pourrait-on dire, à coup sûr. Elle nous donne un bel exemple de progression raisonnée dans l'amélioration constante de la fabrication, en vue de conserver indéfiniment la faveur d'une clientèle continuellement satisfaite.

Max END.

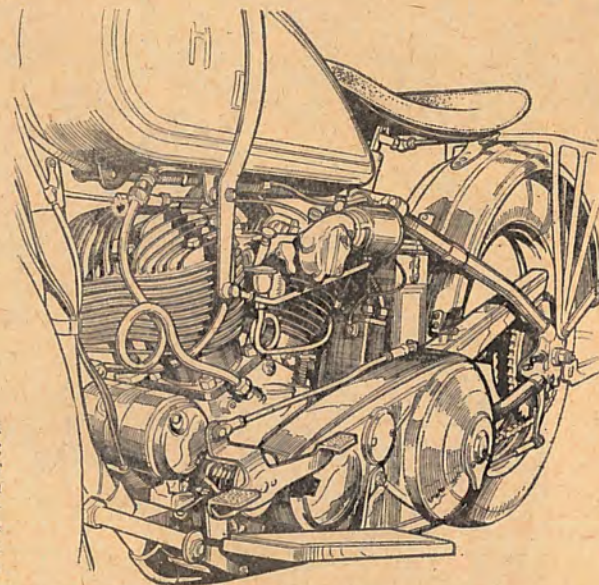


Côté échappement, les soupapes latérales sont totalement encloses dans des gaines. La culasse est copieusement fournie d'ailettes ; remarquez également les larges ailettes assurant le refroidissement de l'échappement ; la commande de la dynamo est de ce côté, ainsi que le frein au pied. La pédale de kick est une vraie pédale caoutchoutée permettant un large appui, sans glissement ; elle est repliable. Derrière le cylindre arrière, la boîte où son mis à l'abri les accumulateurs.

leistes ne pratiquent pas pour la galerie ; si donc, pour leur simple satisfaction personnelle, ils n'hésitent pas devant le prix, c'est qu'ils n'ont pu trouver, jusqu'à présent, chez nous, dans cette catégorie, une machine d'une valeur et d'une classe mécanique correspondantes.

Et il faut reconnaître que leurs arguments, en face de l'expérience acquise par ces « Enthusiastes » sont d'une valeur indéniable.

Quand on songe aux pauvres modèles de l'armée et à la résistance qu'ils ont témoignée malgré des kilométrages fan-



Le nouveau 1.200 cmc. côté carburateur, ce dernier muni de filtre à essence et de filtre à air ; l'aspect des cylindres est considérablement changé par l'adoption des culasses rapportées à turbulence et remplacement des soupapes opposées par les deux soupapes côte à côte ; changé également l'emplacement de la dynamo, maintenant logée à la base du cylindre avant. La selle Mesinger est articulée sur le plongeur à ressort extrêmement long et réglable suivant le poids du passager.

de 20 litres, un efficace frein avant, un débrayage à main sur demande, des roues amovibles, interchangeables entre elles et avec la roue du sidecar : ajoutons à cela sa nouvelle fourche matricée, son nouveau moteur à culasse Ricardo, sa chaîne primaire à maillon double, sa

Un peu de tout

Nos Cours Programmes de la Semaine

Mardi 4 mars : Généralités sur les motos, divers types de machines, vue sur les éléments principaux.

Vendredi 7 mars : Le moteur : étude générale.

Puisque vous ne savez pas où passer ces deux soirées-là, venez donc un peu le soir à 8 h. 30, 5, rue Saint-Augustin où vous trouverez un de nos Ingénieurs qui vous fera ces deux causeries et nous sommes persuadés que vous en tirerez bénéfice. Combien, d'entre vous, parlent moto et savent tout juste ce que c'est ! on peut même dire qu'ils ne savent pas ce que c'est.

Nous sommes persuadés qu'une séance de démonstration vous convaincra et que vous deviendrez un de nos fidèles habitués pendant un cycle complet qui dure environ 24 leçons.

A mardi donc et nous pensons que notre première conférence de la série aura un sujet excellent et que cette fois, pour tout de bon, il sera nécessaire... de faire reculer les murs de la salle.

Monneret reste des nôtres

Qui a raconté que notre sympathique Monneret nous lâchait ? Quelle erreur ! Monneret va se marier, il a raison, mais quitter sa « moto » c'est une autre histoire ; l'autre jour, nous l'avons rencontré... c'était le 22 février... pour une cérémonie familiale qui précède les formalités matrimoniales. Et pour nous prouver qu'il restait motocycliste, il nous fit observer que, s'il ne pouvait pour l'instant s'équiper de son Motocuir élégant qu'on lui connaît, on le verrait à son mariage aussi élégamment vêtu pour l'excellente raison qu'il serait habillé par le frère même du fabricant du Motocuir, l'habilleur à façon de la rue du Colisée pour le motocycliste ou l'automobiliste de goût.

Il y a casque et casque...

... nous répond la maison Amo à qui nous avons demandé quel était son programme 1930 : Il tient, nous dit-elle, dans cette simple devise : « Mieux, toujours mieux ! » N'oublions pas ce que le motocycliste doit sou-

vent à son casque. Il ne s'agit donc pas de sacrifier la qualité pour faire bon marché. Il faut choisir entre la qualité et le prix. Pour nous, le choix est fait. Nous souhaitons que les motocyclistes qui nous font confiance, n'aient jamais à faire l'épreuve de la solidité de notre casque, mais nous voulons qu'ils aient la certitude, qu'en cas de chute, ils sortiront indemnes. Cette garantie, nous sommes seuls à pouvoir la donner.

En effet, le Super Casque Amo est le seul possédant un blindage en tôle d'acier noyé dans la masse et encore le seul à posséder une coiffe réglable. Faire solide et en même temps extra-léger est un tour de force possible seulement par l'emploi de matières premières sélectionnées.

Chaque motocycliste n'achète jamais qu'un casque : il lui est, par conséquent, impossible de bien juger de la valeur de deux articles. Il en va autrement des agents qui procèdent par élimination. Interrogez-les : ils vous répondront tous : « Nous avons tenu différents casques, mais nous ne vendons plus que des Super-Casques Amo, car nous sommes convaincus que c'est le seul vraiment protecteur, le plus léger et le plus élégant ».

Voilà ce que vous diront des hommes de métier, des hommes d'expérience, qui ont compris qu'il est des cas où il ne faut pas regarder au prix. Qu'est-ce d'ailleurs qu'une différence de 20 à 30 francs quand il s'agit de sauver sa tête ?

Les pistons

Le Segment (suite)

L'épaisseur d'un segment, pour un moteur de 80 d'alésage possédant trois segments, peut être d'environ 2 ^m/_m 5. Quant à la hauteur, elle est habituellement du vingtième de l'alésage, c'est-à-dire dans le cas qui nous occupe environ 4 ^m/_m. En fait, on utilise des segments usinés par des spécialistes et on n'a pas à établir des segments. En cas de remplacement sur un piston usagé, il faut : 1° rafraîchir les gorges ; 2° prendre des segments n'ayant pas de jeu vertical dans les gorges sinon il se produit des fuites de gaz en arrière des segments. Si les segments dits réparations étaient trop hauts, il faudrait les roder sur une glace au moyen de potée émeri. On les monte à cet effet sur une planchette en les maintenant avec quelques pointes. Bien entendu dans l'industrie, on dispose pour cela de machines spéciales.

Comme jeu entre les fentes, on laisse les cinq millièmes du diamètre, soit pour notre moteur de 80 ^m/_m d'alésage, environ 0 ^m/_m 4, épaisseur que nous indique la petite jauge d'une clé de bougie. Quand le cylindre est usagé, cet intervalle doit être mesuré à l'endroit le plus resserré du cylindre, c'est-à-dire à la base. Si on, si on mesurait la fente à un endroit où le cylindre est le plus usé, le jeu serait insuffisant quand le piston arriverait aux endroits les moins usés et le segment se briserait.

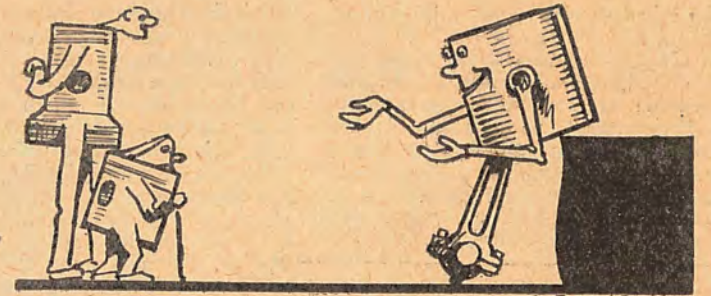
Il faut laisser en arrière du segment un certain intervalle qui permette au piston de venir en contact avec le cylindre. Sinon toute la pression latérale serait supportée par les segments. Cet intervalle doit être



Il faut que le cylindre soit bien rond...

au moins égal au jeu entre le piston et le cylindre, mais il peut sans inconvénient être un peu plus grand, toujours à condition qu'il y ait, en arrière des gorges des segments, une épaisseur de métal égale à l'épaisseur du fond du piston.

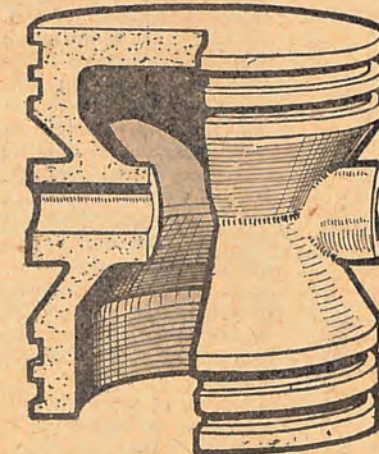
On évite de placer les segments trop haut sur le piston : il faut laisser 8 ou 10 ^m/_m entre le segment supérieur et le dessus du piston.



Fixation de l'axe

Autrefois l'axe était fixe, la plupart du temps légèrement conique et il était maintenu par une vis qui le traversait en même temps que le bossage. Ce système présentait des défauts. Tout d'abord, il n'était pas impossible dans certains cas de se tromper sur le sens de montage. On pouvait également en enfonçant l'axe déformer le piston (il est recommandé quand l'axe a été mis en place de donner un léger coup

flottant) et on le munit aux deux extrémités de pastilles en bronze ou en aluminium.



On voit combien loin a été poussé l'étude du piston dans ce modèle genre Diabolo.

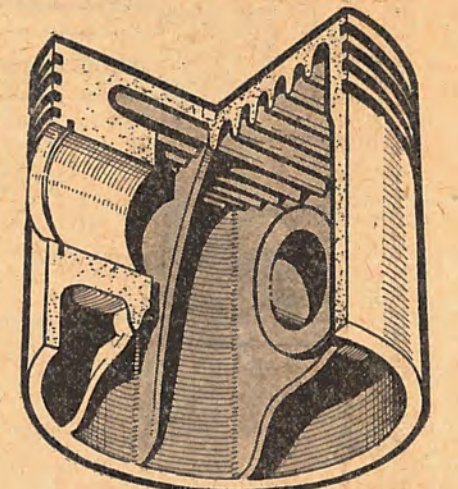
sur le côté opposé au plus gros diamètre de manière à le faire revenir et à redonner au piston sa forme ronde. Enfin il n'est pas rare que la vis d'arrêt se cisaille et l'été dernier l'accident nous est arrivé avec un moteur de voiture. Fort heureuse-



...et le piston très soigneusement usiné...

ment, par un heureux concours de circonstances, nous avons décidé de monter des segments racleurs d'huile, et aucun dégât ne s'était encore produit lorsque le bloc des cylindres fut enlevé. Sinon l'axe entame le cylindre.

Aujourd'hui, on laisse l'axe libre (axe



Pour augmenter la résistance du fond du piston, on peut alléger l'épaisseur du métal si toutefois on a soin de nerover l'intérieur.

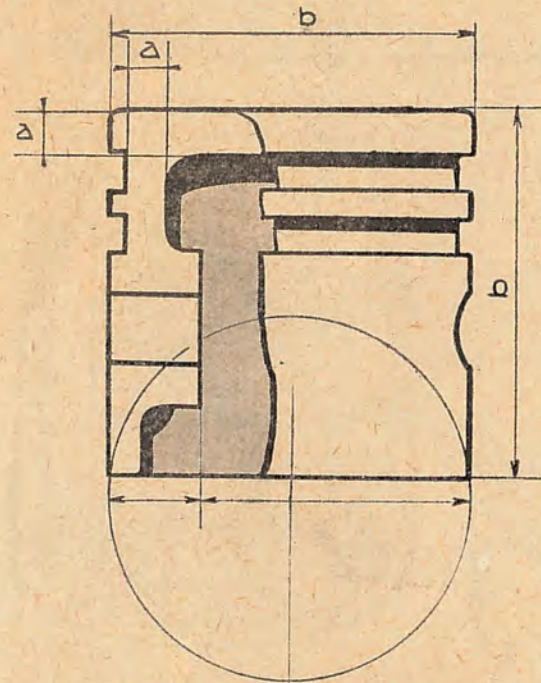
Cela n'est pas toujours extrêmement sûr et nous avons vu parfois des pastilles s'user et permettre le frottement de l'axe sur le cylindre. Nous préférons, ou bien des jours d'arrêt, ou mieux encore un segment à hauteur de l'axe. Un autre procédé c'est un pied de bielle fixé sur l'axe, mais cela élève le poids des organes animés d'un mouvement alternatif. Contrairement à ce qu'on pourrait croire, les axes flottants, malgré leur tourbillonnement, n'usent guère les bossages. Ils s'usent en fait plus rapidement que ces derniers. Il est d'ailleurs facile de donner un coup d'alésage et de monter des axes un peu plus forts. L'essentiel est que l'axe ait un diamètre assez grand pour que la pression unitaire ne dépasse pas 150, au plus 200 kilos, par centimètre carré, sinon l'huile serait chassée et l'usure beaucoup plus rapide. Pour notre moteur de 80 d'alésage un axe de 25 ^m/_m de diamètre suffira.



...pour qu'ils s'épousent parfaitement

Le calcul ne permet pas, à lui seul, de faire un bon piston.

Il est possible, nous dirons même probable, que le piston que nous aurons ainsi étudié ne nous donnera pas complète satisfaction, au moins au début. Si nous établissons un moteur prototype, destiné par la suite à être établi en grandes séries, il sera utile de procéder de la manière



Les proportions dans un piston rationnel sont calculées exactement : par exemple, dans le cas ci-dessus, l'alésage ou diamètre sera équivalent à la hauteur du piston ($b = b$) et l'épaisseur de la paroi dans l'encolure du segment restera équivalente à celle du fond ($a = a$). En général, le bossage est calculé au 1/4 du diamètre.

suivante : on fera un piston avec un jeu inférieur à la normale, et qui serrera très certainement. On le monte et après le rodage à froid, on met en route le moteur de préférence monté sur une machine. On roule quelques dizaines de kilomètres et on démonte le piston. L'examen montrera une certaine quantité de parties brillantes qu'on abattra imperceptiblement à la lime douce. On remontera le piston et ainsi de suite jusqu'à ce qu'on ait un piston qui soit juste sans serrer.

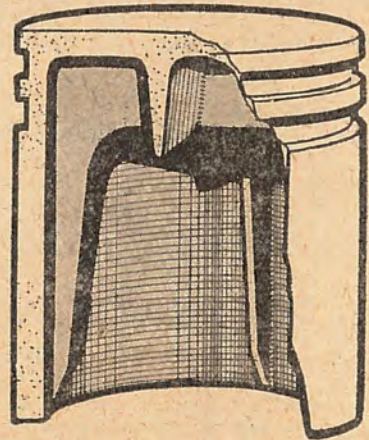
On relèvera très exactement au comparateur les dimensions du piston après ces retouches et ce piston-type servira de modèle pour les pistons de série. Le tout est de commencer cette mise au point avec un piston n'ayant que très peu de jeu, de telle sorte qu'on soit sûr d'avoir en définitive un piston dont les parois portent parfaitement sur les parois du cylindre.

La plupart des moteurs sont livrés avec des pistons un peu justes, et cela est en définitive excellent si on ne force pas le moteur au début de son service. Et on procédera pour la mise au point comme dans le cas précédent. Il est très important que le jeu à la base ne soit pas trop important car c'est la partie inférieure du piston qui guide celui-ci. Certains pistons sont en

retrait dans la partie située entre les segments ou le dessous des bossages d'axe et le bas. L'avantage est que ce retrait constitue une sorte de réservoir d'huile. L'inconvénient est par contre qu'il réduit la surface en contact avec le cylindre et *ipso facto* la pression latérale unitaire.

Le grattage des parties qui frottent doit être effectué avec une extrême légèreté de main, car n'oublions pas qu'il s'agit de centièmes de millimètre. Il vaut mieux au début un piston trop juste qu'un piston trop lâche, car ce dernier porte mal et s'usera plus vite ainsi que le cylindre. De plus, les segments restent latéralement immobiles puisqu'ils s'adaptent à peu près sans jeu au cylindre. Mais le piston qui lui, a du jeu va et vient latéralement et, on constate que les segments, par suite de l'usure qui en résulte, prendront du jeu dans leurs gorges. Dans les moteurs de course ou de sport on doit, à cause de la température plus élevée de fonctionnement, laisser un jeu plus grand car il faut que le piston reste libre malgré la forte dilatation résultant de l'élévation de température, mais il n'est pas douteux que l'usure du cylindre et du piston soit plus rapide que pour un moteur de tourisme dont la température de fonctionnement est moins grande et où on a purifié le jeu du piston dans le cylindre.

Le mieux est de monter à l'origine un piston plutôt juste et de le roder à froid, à l'huile, dans le cylindre. A cet effet, le cylindre et le piston sont montés sur une machine spéciale qui fait aller et venir à allure lente le piston dans le cylindre littéralement arrosé d'huile et de préférence d'huile graphitée. Ce rodage doit



Autre façon de nervurer l'intérieur du piston pour augmenter le coefficient de résistance du fond.

durer des heures, 12 ou 24 heures par exemple. Ce n'est pas une méthode économique, mais elle donne de si bons résultats qu'elle est largement employée dans l'industrie motocycliste. Et surtout sachez résister à la tentation d'activer cette patiente opération en utilisant un abrasif quelconque. Les particules de cet abrasif s'incrusteront dans le piston et accélèreraient considérablement l'usure du cylindre. La surface rugueuse qui en résulterait serait d'ailleurs très déficteuse, alors qu'à l'huile on obtiendra une splendide surface, bien glacée et réduisant au minimum les frottements. Par la suite on fait tourner les moteurs au banc, cela permet de continuer le rodage et, lorsque celui-ci est assez avancé, de voir s'il fournit une puissance normale. Le moteur est alors monté sur la machine et livré à l'essayeur. Pour les machines de grand sport, il subit au retour de l'essai une nouvelle vérification. La précision actuelle des méthodes d'usinage se traduit par une amélioration constante des performances et telle machine de série donne des résultats de plus en plus proches de ceux d'une machine de course, parce qu'elle est usinée avec le même soin. Les seules différences peuvent provenir d'un léger abaissement du taux de compression, d'une réduction de la force des ressorts de soupapes ou de telle autre mesure destinée à augmenter le coefficient de sécurité.

Pour l'usinage, on se sert de calibres dont la précision est de l'ordre du millième de millimètre. Où est le temps où Watt était satisfait quand un piston n'avait qu'un centimètre de jeu dans un cylindre. Heureusement que ses machines à vapeur avaient des cylindres d'alésage respectable et que l'étau était là pour faire des garnitures suffisamment plastiques.

Quand faut-il remplacer un piston ?

C'est à l'ovalisation qu'on reconnaît la nécessité de changer un piston et de faire réalésier un cylindre, car les deux opérations vont de pair et monter un piston bien rond dans un cylindre ovalisé est une opération parfaitement inutile, aussi inutile que de monter des nouveaux galets dans une tête de bielle ovalisée. Il est également illusoire de monter des segments neufs dans un cylindre ovalisé. Le piston s'use en général moins vite que le cylindre (nous ne parlons pas bien entendu des cylindres à chemise en acier nitruré) en sorte que c'est plutôt l'ovalisation du cylindre qui doit nous guider. Si le piston est ovalisé, il n'y a aucun doute : il faut réalésier le cylindre ou le remplacer. Encore une fois les mesures doivent être prises avec des comparateurs et non avec des compas maître de danse ou des pieds à coulisse. Les comparateurs ne mesurent pas l'alésage du cylindre et le diamètre du piston, mais les variations de ces diamètres. Les mesures seront prises bien entendu aux points où l'ovalisation est la plus forte, c'est-à-dire au tiers supérieur de la course, dans le cylindre. Cette ovalisation ne doit pas dépasser 15, au plus 20 centièmes de millimètre pour le cylindre, et 5 ou 6 centièmes pour le piston. Bien entendu, de

telles mesures ne peuvent être appréciées à l'œil.

Une ovalisation de cet ordre peut être rectifiée à la meule ; la machine la plus répandue à cet usage est la machine Heald. Le travail à la meule donne une surface bien plus belle que le travail à l'outil. La particularité fort ingénieuse de cette machine d'ailleurs coûteuse c'est que la meule peut, même en marche, être excentrée par rapport à la broche. On peut ainsi la régler pour tous les alésages courants.

Le piston doit, bien entendu, être remplacé par un piston d'un diamètre en rapport avec la légère augmentation d'alésage.

Un autre procédé consiste à chemiser le cylindre. Les chemises en acier nitruré lui donnent un intérêt très grand. Auparavant on chemisait surtout les moteurs en vue de la réduction de la puissance fiscale et c'est ainsi que beaucoup d'anciennes Ford 14 CV furent transformées en 10 CV certaines modifications étant rendues obligatoires pour que le bloc ne pût plus

être employé sans chemises). Maintenant certains moteurs sont livrés avec des chemises en acier nitruré (voitures Hispano-Suiza, Motobécane quatre-cylindres). L'usure est environ 5 fois moins rapide. Cela justifie amplement le prix plus élevé de cette construction.

Nous reviendrons, sous peu, sur cette question particulière de la nitruration qui semble captiver notre monde.

Un autre genre de piston...



...il faut lui donner une bonne place...

Conclusion

On voit que l'établissement d'un piston et son ajustage sont quelque chose de très délicat, et de fort important. Le bon ajustage d'un piston peut littéralement métamorphoser une machine et l'on serait surpris si l'on savait combien de fois un expert qui met au point une machine de course peut démonter un cylindre et piston. Par exemple on pourra le faire après cinquante kilomètres, recommencer 200 kilomètres plus loin, puis aux 500 et aux mille kilomètres. C'est donc une œuvre de patience. Quant à vouloir roder un piston avec des abrasifs, cela est à proscrire complètement. Le polissage doit se faire à l'huile graphitée où à la fleur de soufre. Et cela est à faire préalablement à la mise en service. Tous les efforts doivent tendre ensuite à effacer, pour ainsi dire, les reliefs qui serrent contre le cylindre. Cela est long, désagréable, mais est indispensable quand on veut obtenir un rendement élevé.

H.-P. BORESTROKE.

Le Coin du Sans-Filiste

L'alimentation de notre poste

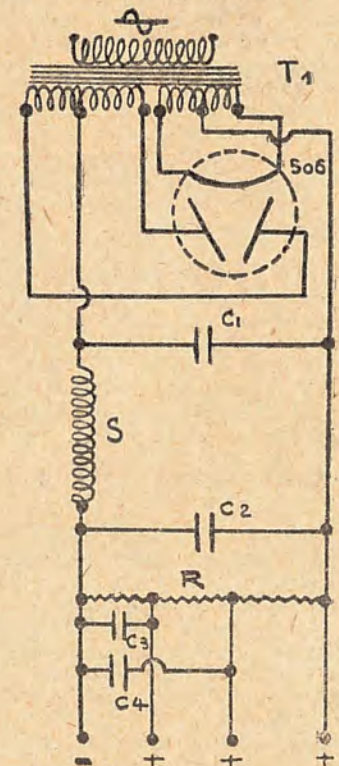
Nous avons vu, la dernière fois, comment il fallait monter notre appareil. Reste maintenant à voir ce qu'il faut lui adapter pour que son fonctionnement soit irréprochable !

Tout d'abord, le circuit de chauffage sera alimenté par un transformateur dont le primaire est prévu pour la tension du secteur électrique. Le secondaire doit donner 4 volts sous au moins cinq ampères. De plus, il doit comporter une prise rigoureusement médiane, ce point est capital, sans quoi l'on s'expose à un ronflement gênant pendant l'audition. Enfin, vu l'intensité du courant, qui circule dans le circuit de chauffage, celui-ci doit être câblé en fil de grosse section. Le mieux même est de se servir de fil « Lumière », 1,200 mégohms torsadé. Si l'on dispose également de fil sous plomb, il peut être utilisé si le diamètre des conducteurs est suffisant. Le tube de plomb sera relié à la terre pour éviter toute action sur les circuits voisins. Reste l'alimentation anodique de nos lampes. Le poste demande un voltage assez élevé, environ 150 volts et d'intensité d'à peu près vingt millis. Pour construire cet appareil, il nous faut, tout d'abord, un transformateur survolteur à deux secondaires. Le primaire en sera prévu pour le secteur comme pour l'alimentation filament. Un des secondaires donnera une tension de 600 volts avec prise médiane. L'autre ne sera que 3 de 4 volts, avec prise médiane. Ce dernier sert à l'alimentation du filament du tube redresseur. Celui que

nous avons choisi est un Philips, n° 506, qui peut redresser une tension de 300 volts sous soixante quinze milliampères. Ce type est, d'autre part, très robuste. Le nôtre a déjà plus de deux ans de service. Le culot du tube 506 comporte quatre broches comme une lampe normale de T. S. F. Deux sont reliées au filament. Les deux autres aux plaques (celles habituellement appelées grille et plaque dans les tubes ordinaires de réception). Si l'on recueillait le courant ainsi obtenu l'on obtiendrait un courant qui ne serait pas encore rigoureusement continu. Il faut donc le filtrer par l'intermédiaire d'un système de self et de condensateurs. Le self S sera de 50 henrys. Les condensateurs C₁ et C₂ isolés à 500 volts minimum auront une capacité de 4 microfarads. Enfin, pour faire varier la tension, il faut disposer entre les bornes de l'appareil une résistance à prises de façon à avoir des voltages différents. La résistance R aura 100.000 ohms. De plus, entre chaque prise ainsi constituée et le pôle négatif de l'appareil, il faut toujours disposer un condensateur de capacité environ 1 à 2 microfarads, isolé à 250 volts.

Pour éviter toute réaction entre les transformateurs d'alimentation et de chauffage et les divers circuits du poste, placer l'appareil de tension anodique à une distance d'un mètre de celui-ci. On peut encore monter le poste dans un coffret métallique que l'on trouve aisément maintenant dans le commerce et qui sont de beaucoup moins chers que les ébénisteries.

G. PAVY, Ingénieur-Radio.



Au M. C. Lyon

Grâce à l'obligeance de René Gillet, de Dunlop et de Pathé Revue, le M. C. de Lyon a offert à ses nombreux sociétaires et membres affiliés, le 13 février, au Palais d'Hiver, une soirée cinématographique dont le succès fut complet. Défilèrent sur l'écran, toutes les vues sur l'emploi de la motocyclette et du sidecar dans les services de l'armée et sur le sport motocycliste en général. M. Peyrus, directeur commercial de la René Gillet,

en déplacement au 5^e Dragons à Lyon, retarda de 24 heures son retour à Paris, pour faire cette présentation, commenta ces films et fit l'histoire de la motorisation dans l'armée, dont Lyon avec son 5^e Dragons, va être le siège du véritable premier essai, grâce à la persévérance de M. René Gillet. Pendant plus de deux heures, la salle bondée assista à toutes les utilisations de la motocyclette et du sidecar dans l'armée en campagne et à toutes ses possibilités. Un film attrayant fit assister aux prouesses de motocyclistes virtuoses rivalisant avec les

meilleurs cavaliers du monde entier et démontra aux yeux surpris des sportifs assemblés là, que tout est permis à la motocyclette bien montée.

Après une belle démonstration de la fabrication du pneu Dunlop, l'assistance eut le plaisir de voir toutes les épreuves de l'année : en circuit, sur route, sur piste, courses côte, etc... et la surprise, grâce à l'obligeance de Moto Revue qui avait eu l'amabilité de prêter ce film projeté pour la première fois en province, d'assister à toutes les péripéties des tous derniers Six-Jours d'Hiver.

Un problème bientôt résolu

L'USAGE de plus en plus étendu de la moto pour se rendre à son travail, a obligé les constructeurs à prévoir l'éclairage électrique comme partie intégrante de la moto moderne. Nous parlons de l'éclairage électrique, plutôt que tout autre, par suite de sa grande commodité et de sa propreté.

Pour le sidecar, on peut admettre la dynamo avec une batterie d'accus, cette dernière disposée dans la carrosserie du sidecar ; l'installation est aussi compliquée que celle d'une voiture : dynamo, conjoncteur-disjoncteur, accus à trois éléments, soit 6 volts de tension. Les organes sont simplement plus réduits, une dynamo de 60 watts maximum étant amplement suffisante. La commande de la dynamo peut se faire en partant du pignon de magnéto, et en disposant un berceau au-dessus du fer à cheval de l'aimant. Lorsque le constructeur a prévu l'usage d'une dynamo, en concevant son moteur pour obtenir une commande directe, l'ensemble en devient compact et plus élégant. L'exemple de l'A. B. C. serait à suivre dans cet ordre d'idées.

En moto-solo, nous voyons bien peu d'emplacement favorable pour loger les accus, car le cadre est déjà bien garni sans cela.

La solution ne devient possible qu'avec un appareil autre que la dynamo, qui n'exige point un réglage de tension délicat. Cet appareil existe actuellement sous la forme de la magnéto-lumière. Cet appareil ne date point d'aujourd'hui : c'est le fruit d'une longue expérience et il est parfaitement au point.

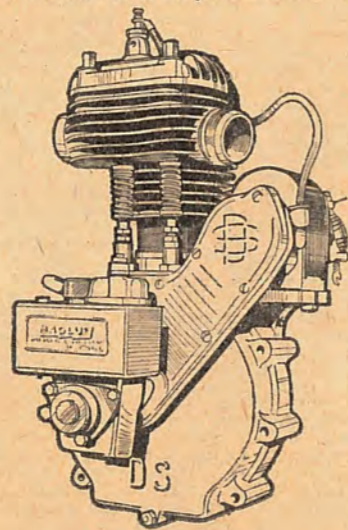
De quoi se compose une magnéto-lumière ?

Le courant est obtenu par trois pièces :
1° L'induit, qui reste fixe, est formé par un double T classique, composé de feuillets de tôles assemblés, sur lequel est bobiné un nombre de spires de fil émaillé, calculées pour obtenir une tension de 7 volts environ. Une extrémité du fil est mise à la masse, l'autre est reliée à la borne de prise de courant qui domine l'appareil. C'est là que seront connectés les fils du phare et de la lanterne arrière.

2° Un système inducteur, également fixe, comprenant un aimant au cobalt et ses masses polaires qui viennent embrasser l'induit, en laissant un passage suffisant pour la rotation du seul organe mobile : le volet.

3° Le volet tournant, qui se compose de deux masses de fer magnétique, dont l'aspect est celui d'une boîte cylindrique, dans laquelle sont pratiquées deux fenêtres diamétralement opposées. Ce volet, formant rotor, possède un arbre vertical

muni à son extrémité de la vis qui engrène avec une roue hélicoïdale multiplicatrice. Le tout est monté sur billes et parfaitement équilibré. Le volet, en tournant, éclipe quatre fois par tour le champ magnétique, ce qui produit quatre inductions dans l'induit. Le courant ainsi formé est du courant alternatif qui passe — pour chaque tour de volet — par deux maxima et deux minima. Pour obtenir un éclairage fixe, il faut atteindre la fréquence de 50 périodes, qui est celle d'un secteur d'éclairage de ville. C'est donc par un rapport de multiplication déterminé, et suivant les régimes de fonctionnement du moteur que l'on veut équiper, que l'on obtiendra cette fréquence. La conséquence de ceci est un éclairage absolument fixe, et c'est ce que réalise la magnéto-lumière. Voyons maintenant par quel artifice simple on réalise l'auto-régulation, nécessaire pour ne pas faire « sauter » les lampes sous un survoltage. La self - induction a été soigneusement calculée pour qu'avec l'accroissement de fréquence, résultant d'une augmentation de vitesse, il y ait parallèlement un décalage de l'intensité par rapport à la tension, tel que l'équilibre se fasse entre l'augmentation de résistance apparente d'une part, et l'augmentation de tension, d'autre part. C'est une propriété du courant alternatif qui se trouve ainsi judicieusement utilisée. Pas d'intervention mécanique, rien que des phénomènes, électriques, par conséquent indéterminables ! La machine étant ainsi auto-régulatrice, on peut envoyer, sans crainte, le courant directement aux phares. La lumière est fixe du fait de la fréquence élevée et de



l'éclairage en moto

la régulation automatique. Le seul point d'entretien concerne les parties mécaniques qui, comme partout ailleurs, réclament graissage bien minime, si on veut les conserver en bon état. Enfin, un dispositif de débrayage permet de découpler l'appareil d'éclairage, quand il n'en est pas besoin, en retardant d'autant l'usure.

Une grosse surprise

Nous avons pu essayer une superbe D4, munie du premier dispositif « Maglum » : la vitesse maximum du moteur peut atteindre 4.000 tours par minute et cela d'un coup de manette, sans incommoder le dispositif d'éclairage, et sans faire entendre le moindre bruit. C'est là un des avantages de la construction qui utilise une roue hélicoïdale de transmission pour multiplier la vitesse du volet tournant : il n'y a pas d'ébat entre les dents, donc pas de choc. La difficulté était de réaliser ce problème qui étonnera plus d'un ingénieur averti. « Qui peut le plus, peut le moins » dit le proverbe. Qui équipe une D4 peut équiper n'importe quelle moto avec succès ! C'est d'ailleurs ce que fait la Société de la Magnéto-Lumière, qui équipe maintenant nos marques les plus connues. En particulier, nous avons été frappé par la netteté d'aspect de la 300 cmc. connue, munie d'un dispositif combiné, c'est-à-dire fournissant l'allumage du moteur en même temps que l'éclairage, lequel peut être débrayé quand on ne l'utilise point. Une entente parfaite, entre le constructeur du moteur et le fabricant de la « Maglum », permet ainsi un tout homogène ? Le rendement s'en trouve amélioré du fait de la suppression des intermédiaires. Souhaitons que d'autres constructeurs s'y rallient pour le bien-être du motocycliste. Cela n'empêchera point celui qui ne désire point l'éclairage, tout au moins momentanément par esprit d'économie sur le prix d'achat, d'y avoir recours plus tard, quand sa bourse le lui permettra, puisque les différents éléments du « combiné » sont séparables.

Certains reprocheront à la magnéto-lumière de ne pas fournir d'éclairage à l'arrêt. Pour la moto, cela est de peu d'importance, car il est si facile de la garer sur le trottoir ! Comme cela pas besoin de feux. Pour les camions, il faudra des feux de position fournis par des lampes à essence... Mais, ne dit-on point que, dans quelques jours, la solution serait enfin et superbement résolue ! Quelle sera donc cette impressionnante surprise ?

motophobie

Parmi les causes qui ont suscité des détracteurs opiniâtres et des contempteurs irréductibles à la motocyclette, il faut placer en premier lieu le bruit. Cette cause est d'ordre purement psychologique ; ce qui explique qu'elle ait résisté si longtemps et qu'elle résiste encore au démenti de l'expérience, à la démonstration des faits, en un mot à l'évidence de son inopportunité. La prévention prévaut ici sur le jugement : ni les statistiques, ni le développement de ce moyen de transport n'ont diminué le nombre de ses ennemis. C'est qu, hélas ! comme je le disais plus haut, nous sommes en présence d'une cause psychologique et, plus précisément, d'une application de ce principe universel qui veut que l'apparence toujours détermine nos jugements. Là encore comme partout, se manifeste le simplisme inhérent à l'organisation psychique de l'homme.

Si l'on recherche par quel procédé scientifique le public évalue la vitesse d'un véhicule, on découvre bientôt que ce singulier moyen proscrit l'usage du chronomètre. Aussi, lorsqu'on trouvera tout naturel de voir rouler une 500 cmc. parfaitement silencieuse à 100 kilomètres à l'heure et plus, s'indignera-t-on de voir une 175 cmc. deux-temps échappement libre, gravir une rampe à 30 à l'heure. Le premier n'attire même pas l'attention. Quel fou ! s'écriera-t-on du second. Car si les sons ne manquent pas, le nombre des incompetents est encore bien plus élevé, et l'on verra dans ce 175 cmc. un engin tératologique et terrible, d'une puissance à donner l'effroi et qu'extériorise bien un pareil fracas.

Un autre facteur accroît cette impression. Le système de refroidissement particulier à ces moteurs ne permet pas de les enclouer sous un capot. Le profane en distingue donc l'anatomie complexe, inexplicable pour lui et, parlant, inquiet. Un 8 cylindres de voiture, aux contours nets, aux formes géométriques et développant 200 HP ne lui inspire pas le dixième de la crainte qu'il éprouve devant une 5HP à culbuteurs.



Remarquez la simplicité de l'organisation psychique chez l'homme

Or, cette impression de vitesse et de monstre est très propre à provoquer dans l'esprit du public le sentiment du danger. Comme est propre à le faire naître l'apparence instabilité de ces véhicules. L'apparence toujours ! L'air est intangible. Dès lors, ni poids, ni pression, ni force et l'on craint de monter dans l'avion qui ne tient dans le ciel que par un miracle d'équilibre. Intangible aussi l'équilibre dynamique. On ne connaît que l'équilibre statique de l'automobile qui, par un privilège très apprécié vous dépose au fossé dans un virage un peu rapide.

Hélas ! on ne modifiera pas la mentalité humaine ; mais faisons en sorte qu'elle ne trouve pas, par la moto, une occasion de plus de déceler sa pitoyable dialectique, laquelle néglige systématiquement les principaux éléments des problèmes qu'elle prétend résoudre.

Il s'en pose un pour vous, par conséquent : celui du silence ; et, quelques difficultés qu'il présente, il importe d'y apporter une solution qui confirmera l'excellente opinion que nous avons de la supériorité des motocyclistes sur leurs détracteurs.

Qu'on nous permette de joindre notre contribution à l'étude de cette question. Au surplus, ce ne seront que de timides suggestions d'un de vos lecteurs qui n'est pas motocycliste et qui ne se pique, conséquemment d'une science très assurée.

Il nous paraît qu'on pourrait aborder la difficulté par un point où elle se défend peut-être moins. Le grand obstacle au silence dans vos petits moteurs, c'est la chute de puissance. Le silencieux a, vraisemblablement, atteint toute l'efficacité dont il est susceptible. Et néanmoins, les gaz sortent de l'échappement avec une pression trop forte, en dépit de la détente qu'ils subissent dans le silencieux. Pourquoi ne pas utiliser cette détente dans le moteur ? J'entends l'utiliser intégralement.

« Avec la formule actuelle du moteur, cela n'est pas possible » me répondez-vous.

Bien. Alors, qu'on change cette formule. Et je propose le moteur du cycle à quatre-temps, à culasse hémisphérique, à soupapes en dessus. Qu'on porte le taux volumétrique à 10 ou 12, même si l'on doit prévoir dans le piston la levée des soupapes. Qu'on change le profil de la came d'admission afin de n'admettre dans le cylindre, qu'une demi-charge ou moins. On pourra anticiper sur l'ouverture de l'échappement selon la technique actuelle. Le retard à la fermeture sera maintenu mais non l'avance à l'ouverture de l'admission puisqu'on dispose de tout le temps nécessaire à un remplissage partiel du cylindre.

Nous ne voyons pas, quant à nous, d'objection sérieuse à cette formule mais nous y découvrons un autre avantage : nous avons nommé l'économie. En effet, une parité de résultat est obtenue grâce à ce taux de compression avec une consommation théoriquement réduite de moitié. Pour ce qui est du bruit, la pression des gaz d'échappement dans le cylindre, réduite dans la même proportion, ne donnerait pas lieu à cette pétarade qui assimile fort la motocyclette à une mitrailleuse. Et



Tapage nocturne

sous le rapport de la vitesse, nous la verrions baisser aux yeux du piéton (seul endroit où elle soit dangereuse...).

Telles sont les considérations que nous inspirent, parallèlement, notre sympathie des choses motocyclistes et notre ennui de voir le public sauter sur toute occasion nouvelle de prouver un peu plus le grotesque de ses idées toute faites.

Octave MUREAU.

Propos d'un vieux motocycliste

Est-ce une légende ?

L'on connaît cette histoire de l'Anglais débarquant à Boulogne, rencontrant une femme rousse et écrivant derechef : « En France .. toutes les femmes sont rousses. »

Je me garderai bien d'oser de pareilles déductions ; pourtant je me permettrai de m'étonner ici, ayant circulé huit jours récemment en Angleterre, de n'avoir pas rencontré de motocyclistes, ou si peu, en 2.800 kilomètres de route !

Sur les huit jours, se trouve un dimanche, naturellement, un beau dimanche ensoleillé et il m'a fait traverser toute la région industrielle de Glasgow ; les routes y sont superbes comme en toute l'Angleterre, les usines se chevauchent comme aux environs de Lyon, comme à Saint-Etienne, comme dans ch'Nord, au « pays noir », eh, bien ! pas de motos !

Par un temps semblable, sur des routes combien moins bonnes, l'on est sûr, en France, de trouver non seulement de temps à autre le motocycliste isolé... avec sa compagne en tansad, mais encore le « groupe » du club, tous fanions dehors.

Ne fait-on pas de moto en Angleterre en hiver ? Ou bien est-ce le chômage qui se fait sentir ? D'où vient cette carence motocycliste ? Je constate sans l'expliquer.

Le « Fair play »

Un autre étonnement — très agréable celui-ci — fut de constater l'extraordinaire correction de ce que nous appelons ici, fort élégamment, les usagers de la route.

Correction n'est pas assez dire, il faut employer courtoisie. Rien de la « bagarre » de nos routes !

Le car de cinq tonnes, le coach de là-bas, cède le pas à une modeste 6 chevaux ; si on le double, non seulement le conducteur se range, mais encore il ralentit ! Mieux encore, le même con-



... la foule de motocyclettes sur les routes anglaises...

ducteur d'auto-car, vous voyant dans son rétroviseur (de grande dimension et très pratique, rien du fond de boîte de nos camions !), se range de même et, d'un geste de la main en tourniquets vous invite à le passer !

Je vois d'ici des sourires incroyables, je les comprends : ayant vu, j'en crois à peine mes yeux !

Police de route anglaise

Dans ces conditions la police de route pourrait être inexistante, elle est pourtant, outre-Manche, sur les grands itinéraires, formidable et... privée !

On connaît la fameuse organisation de l'A. A. : il en coûte 600 francs pour en faire partie, c'est 40 fois le prix du Touring, mais l'aide de l'A. A. est visible à chaque croisement, à chaque virage, en rase campagne même, où l'adhérent a sa disposition... d'une cabine téléphonique !

Avez-vous un accident, une panne, la simple panne d'essence ? Vite un « coup de fil » et, le dépanneur de l'A. A. surgit.

Il en est de trois sortes de ces vigiles : à bicyclette, à moto, à sidecar.

J'étais, comme mes compagnons de route, émerveillé de cette organisation de l'A. A. et lorsque nous dépassions ces sentinelles du Grand Tourisme anglais, veillant sur notre sécurité aux carrefours et nous saluant ensuite militairement, solides au poste malgré le froid humide et piquant, nous ne pouvions nous empêcher de penser qu'en France, en des cas semblables, des vigiles semblables, comme par hasard, auraient été... chez le bistrot, car nous sommes très débrouillards... sans brouillard et plus encore avec !!

Police de route française

Presque sans transition je passais le Channel à Boulogne pour foncer sur la Côte d'Azur ; là, 1.200 kilomètres de routes françaises sans une ombre de police de route, sauf deux gendarmes entre Nice et Villefranche, lesquels embusqués tous deux à la sortie d'un virage m'ont dressé contravention pour avoir dépassé... devinez quoi ? Un camion de limonade clopinant sur des bandages à six pans !

Evidemment deux gendarmes en bleu c'est plus beau sur la Côte d'Azur qu'un seul vigile de l'A. A. en kaki dans la brume, et puis c'est plus... fin. A preuve : le brave contraventionneur m'a demandé en lisant mon permis de conduire : « Est-ce Georges qui est votre prénom ? » Rigoureusement exact, comme la suite que voici :

Moi. — Georges, oui c'est mon prénom... je crois.

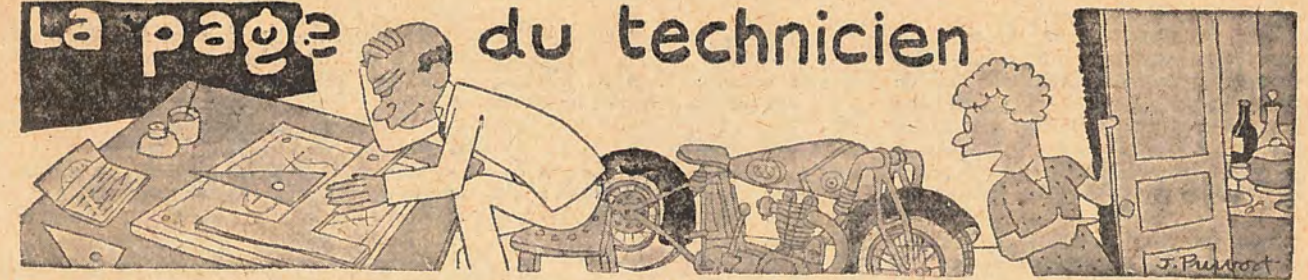
Le gendarme (avec des yeux terribles). — Vous croyez ? Vous n'en êtes pas sûr ?

Moi (innocemment). — Ah ! vous savez, j'étais tout petit quand on m'a donné ces noms-là...

Les Automobiles Clubs qui ont réclamé en France la « Police de la Route » sont servis, nous avons des « idoines » en tout !

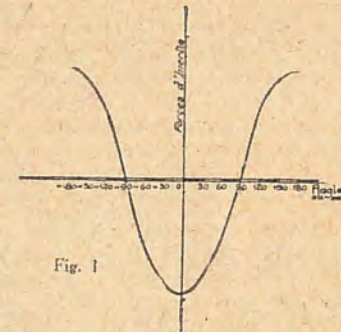
G. de LAVALETTE.

La page du technicien



Moteurs équilibrés ou non équilibrés (Fin) III

Les moteurs actuellement employés n'étant jamais parfaitement équilibrés, nous savons que le cadre (ou le châssis) va faire les frais de ce défaut d'équilibrage, nous transmettant de désagréables vibrations, particulièrement sensibles à certains régimes. Ces vibrations résultent aussi pour une part, de la pression des gaz sur les pistons et les fonds de cylindres (mais nous avons vu, toutefois, que cette action pouvait être avantageuse dans les moteurs en V). Il résulte, en outre de ces deux actions, des mouvements complexes communiqués à la moto, ou à la voiture, qui peuvent compromettre fortement la stabilité pour des vitesses déterminées. Le

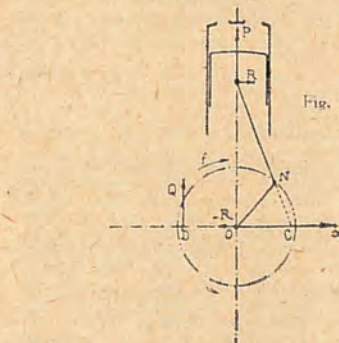


Courbe des forces d'inertie du piston dans un cas particulier et sur un moteur non désaxé. Cette courbe permet de se rendre compte de l'impossibilité d'un équilibrage rigoureux par un contrepoids tournant. On voit notamment que la force d'inertie n'a pas la même valeur aux points morts (0° et 180°). Dans les applications des théories des précédents articles, on a souvent supposé la loi de variation sinusoïdale, ce qui a simplifié les calculs tout en donnant une approximation la plus souvent suffisante.

flottement de la roue avant sur la moto ne paraît pas dû à d'autres causes, encore qu'on ait voulu faire intervenir des phénomènes beaucoup plus complexes. Les facteurs qui interviennent pour amplifier ou faire disparaître le mouvement sont : la pression des pneus (l'influence des pneus ballons est bien connue), l'équilibrage du moteur, la disposition du moteur dans le cadre, etc... Le moment d'inertie de la roue a également une influence : la modification des tambours de freins des roues avant a pu donner des résultats pour l'atténuation du shimmy sur les voitures.

Comment équilibrer

Mais revenons à l'équilibrage des forces d'inertie. Sur le monocylindre il n'y



Effet des forces d'inertie sur le bloc-moteur. Il est facile de voir que la force d'inertie P du piston complet et du pied de bielle sur le bloc-moteur (ici dirigée vers le haut) a le même effet que la force Q = P, située à une distance de l'axe O = OC, C étant le point où la bielle prolongée rencontre l'axe O X. Cette force tend à faire tourner le bloc-moteur dans le sens 1. L'effet de la pression des gaz est analogue, mais la force est constamment, dirigée vers le bas (sur les moteurs en V l'action de résonance se trouve atténuée).

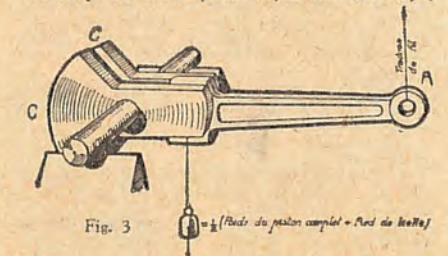
a possibilité que d'un équilibrage partiel par contrepoids ; il faut cependant reconnaître que les moteurs de ce type ne présentent aujourd'hui qu'un régime de résonance assez peu sensible et vite franchi, (les monocylindres vibrant dangereusement se rencontrent pourtant encore dans les productions actuelles).

Si nous nous reportons à notre premier article, nous voyons que les forces d'inertie engendrées par l'attelage bielle-manivelle sont très variables. Comment, dans ces conditions, déterminer la masse à donner aux contrepoids ? Faut-il équilibrer la totalité du poids du piston et de la bielle ou une fraction seulement ? Lorsque le piston est à l'un de ses points morts, le premier cas donnerait l'équilibrage parfait ; mais ce point mort franchi, l'équilibrage redevient partiel. La théorie vient à notre aide en nous indiquant que le minimum d'amplitude des trépidations communiquées au cadre, ou au châssis, est atteint lorsque l'on équilibre la moitié du poids des organes animés de mouvements alternatifs (encore faut-il ajouter qu'il ne s'agit là que d'une approximation assez grossière, car on suppose, dans le calcul, que le mouvement du piston est indépendant de l'obliquité de la bielle, ce qui revient à admettre que la bielle a une très grande longueur par rapport au rayon de manivelle). Il y a donc place, à côté de ce

résultat, pour toute une série d'essais qui peuvent être rationnellement conduits aujourd'hui à l'aide des machines à enregistrer les vibrations. Comme il résulte d'ailleurs de ce que nous avons dit au début de cette série d'articles, l'enregistrement doit être fait non seulement au banc d'essais, mais, lorsque cela est possible, sur le châssis lui-même.

Conclusion

Ne pouvant commenter ici les résultats donnés par les enregistreurs de vibrations, contentons-nous d'examiner l'équilibrage d'après les considérations théoriques précédemment énoncées. Nous équilibrerons donc le demi-poids du piston (sans oublier l'axe du piston et le pied de bielle qui participent au même mouvement alternatif) et du corps de bielle (voir le premier article) ;



Détermination pratique des contrepoids. — 1/2 (Poids du piston complet + pied de bielle). La bielle doit être horizontale (voir le texte). Elle peut être soutenue par un fil attaché au pied de bielle en A (on peut d'ailleurs également faire reposer le pied de bielle sur un appui, la réaction de ce dernier remplaçant la traction du fil ; il est ainsi plus commode d'opérer). En B, sur l'axe, est suspendu une charge égale à la demi-somme des poids du piston complet et du pied de bielle. Le piston a évidemment été enlevé.

la tête de la bielle sera entièrement équilibrée. Il est alors facile d'imaginer le procédé pratique suivant :

Le moteur ayant été démonté, on place l'arbre-vilebrequin sur un chemin de roulement constitué par deux planches parallèles ou sur tout autre support permettant la rotation (voir fig. 5) ; on suspend au maneton le demi-poids du piston, de son axe et du pied de bielle ; on attache à ce dernier un fil que l'on maintient jusqu'à ce que l'horizontalité de la bielle soit assurée par l'addition des contrepoids convenables ? On se rend facilement compte qu'en ce qui concerne le corps de la bielle notamment, on équilibre bien ainsi sensiblement la moitié de son poids.

Tout ce que nous venons de dire concerne le monocylindre. Sur un bicylindre dont les manetons sont à 360° l'un de l'autre, le problème reste identique : on peut donc adopter le même procédé en suspendant les deux bielles. (Voir l'article précédent pour le bicylindre à 180°, ainsi que pour le flat-twin). Pour les moteurs en V, on peut traiter séparément chaque groupe de cylindres situés d'un même côté ; on pourra donc se reporter aux cas particuliers précédemment envisagés (en ce qui concerne les forces d'inertie des cylindres d'une même file, on voit qu'elles sont identiques à celles des cylindres correspondants de l'autre file, au décalage près introduit par l'angle du dièdre).

Sur les moteurs traités ici, concernant plus particulièrement la motocyclette,

nous n'avons pas eu à nous préoccuper des vibrations de torsion, celles-ci prenant surtout naissance dans les vilebrequins très longs (polycylindres en lignes notamment) ; ces vibrations sont dues aux réactions élastiques de l'arbre tordu ; elles sont très atténuées par l'emploi d'amortisseurs spéciaux placés en bout d'arbre ou par une liaison élastique du vilebrequin et du volant.

Rééquilibrage

Reprenons le cas le plus simple du monocylindre et supposons qu'on ait à changer le piston, par suite d'un réalésage par exemple. Si le nouveau piston est plus léger, il faut évidemment enlever de la matière aux contrepoids, soit la moitié de

la différence des deux poids, dans le cas où les trous sont faits à une distance de l'axe égale au rayon de manivelle. De toutes façons il suffirait de vérifier que l'équilibrage subsiste dans le procédé indiqué plus haut ; mais la bielle étant la même, il est ici plus simple d'opérer comme il a été indiqué maintes fois dans les « Consultations techniques » de *Moto-Revue*.

Il faut d'ailleurs bien se persuader que par suite de l'approximation de l'équilibrage dynamique, il n'est nécessaire de rééquilibrer que dans le cas d'un changement de piston accusant une trop grande différence de poids (généralement plus de 10 %).

F. DEBORIAT.

Gobe-Trotters partout

Au moment où nous publions ces lignes, nous apprenons que les Gobe-trotters dont il est fait mention ici, sont passés à Toulon.

Qui nous renseignera ?

Avez-vous rencontré sur des sidecars « Indian », plutôt délabrés, ou sur d'antiques « Ford » carrossés vaguement en auto-mitrailleuses, des jeunes gens en uniforme américain qui vous vendaient des prospectus pour financer leur expédition autour du monde ?

Ces globe-trotters appartiendraient, paraît-il, à une association internationale, ayant son siège à Miami, en Floride, la « Wawec », (Club d'Education ou Travail autour du monde).

Ils arborent un bel insigne avec le faisceau des licteurs et une plus belle devise latine : *Deus et omnes patrias*.

Et leurs prospectus, avec quelques photos et la mention répétée d'une huile de graissage, contiennent un « laus » au sujet d'une police internationale pour renforcer l'action de la « Ligue des Nations ».

La « Wawec » fut créée, paraît-il, le 22 septembre 1919 à Atlanta (Georgia). U. S. A. par le « capitaine » Walter Wanderwell

(nom « prédestiné », car il signifie : voyage bien !)

Nous ne connaissons, de ses buts et de ses méthodes, que ce qu'en dit le prospectus (toujours distribué... contre paiement !) dans une phraseologie bien vague. Et nous serions heureux d'en apprendre davantage.

Certes, cette forme moderne, en automobile ou en motocyclette, des pèlerinages, des vagabondages, des compagnonnages d'autrefois, présente des côtés intéressants.

Connaître l'univers, le faire connaître ! populariser le tourisme mondial (économique !) et le réaliser avec des moyens (si l'on ose dire !) de fortune, grâce surtout au fameux système D ! sont des buts qui n'ont en eux-mêmes rien de critiquable, au contraire.

A un véritable touriste, venant de loin, allant plus loin encore, nul motocycliste, nul « motoriste » ne refuserait l'entraide ou l'obole. Mais trop de jeunes gens et de « jeunes femmes » pittoresquement vêtus en cow-boys, évidemment inaptes par leur équipement intellectuel, technique et moral, et leur « outillage » à toute entreprise sérieuse, se sont contentés, dans les grandes villes, les stations balnéaires et les plus faciles des itinéraires, d'exploiter purement et simplement la charité publique, sous le couvert de Tour du Monde et sous le « Wawec ».

Nous voudrions donc savoir de l'organisation (si elle existe !) quels grands voyages ses membres « fordistes » ou motocyclistes ont menés à bonne fin.

Et il nous intéresserait d'apprendre, par nos lecteurs de France et des colonies, quelques détails sur les faits et gestes « Wawec ».

Car quelques-uns accomplissent peut-être de véritables prouesses sportives, d'autant

plus méritoires qu'ils manquaient de tous moyens pour financer et faire financer régulièrement leurs entreprises. Et ils connaissent, certes, de curieuses aventures.

Si les « Wawec » fidèles à leur devise « voyagent bien » et loin, traversent vraiment des continents en vendant leurs cartes postales ou leurs prospectus, eh, bien ! ces vagabonds motoristes, ces « motor tramps » nous seront sympathiques quand nous les rencontrerons... loin de Montmartre !

Le Catalogue des Catalogues 1930

Guide de l'acheteur

Le classique *Catalogue des Catalogues* paraît pour la 24^e année (725 pages illustrées).

Il donne les prix révisés depuis le 1^{er} janvier 1930 et caractéristiques de toutes marques françaises et étrangères : motos, voitures tourisme, véhicules industriels et accessoires.

En outre, il publie les caractéristiques et numéro de châssis, tourisme et véhicules industriels antérieurs à 1930 ; code de la route avec ses modifications, renseignements utiles : déclarations, impôts, etc... et adresses des principaux fournisseurs de l'automobile, documentation infiniment précieuse pour tous ceux qui s'intéressent à l'automobile.

D'un format pratique, il est indispensable à tous : constructeurs, agents, commissionnaires, garagistes, acheteurs directs, pour toutes opérations : achat, vente, échange.

Envoi franco recommandé contre mandat de 20 francs (étranger 25 francs) adressé aux éditeurs : Vve Victor Lefèvre et M. Baron, 1, avenue Félix-Faure, Paris (15^e) (chèques postaux 25.848 Paris). Téléphone : Vaugirard 43-24.

Gaudet, Signol par Tannay (Nièvre) (montre pour moto). — Le Bossier, instituteur, Le Cloîtres-Pleyber (Finistère) (éclairage). — Monin, 32^e régiment Aviation, 6^e escadrille, Longvic-les-Dijon (panne).

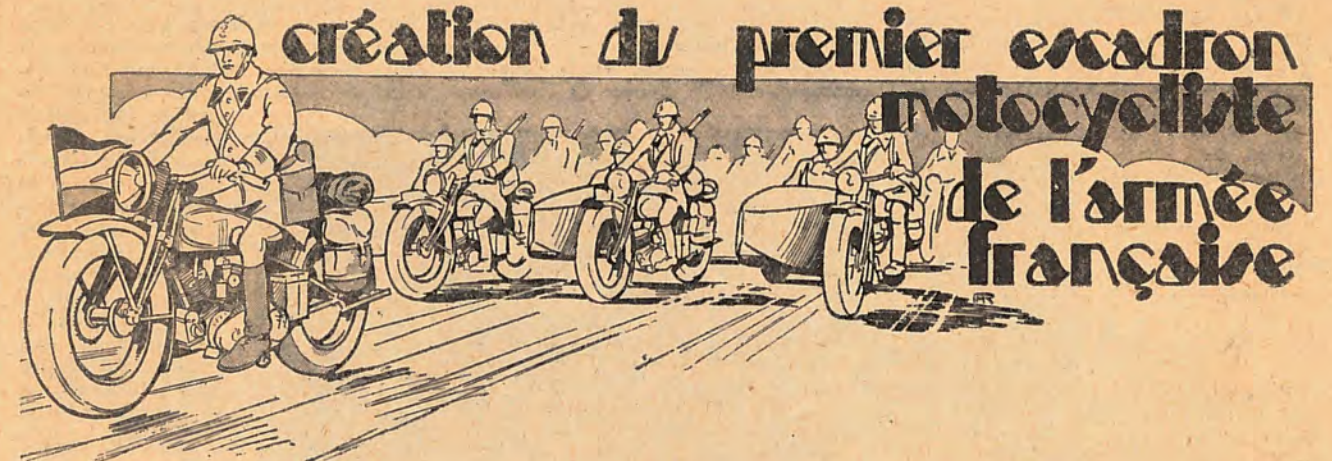
(La liste des reçus à l'examen et des refusés, continuera régulièrement dans nos colonnes : aucun autre accusé de réception ne sera envoyé.)

Trucs refusés

Celcier, 20 rue Desaix (panne). — L. Bley, Saint-Daunes (Lot) (échappement libre facultatif). — J. Protel, 5, rue Dauphin, Villejuif (Seine) (renforcer pédale de freins). — Lotz, 21, avenue Gambetta, Sartrouville (Seine-et-Oise) (épurateur). — Pardon, 14, cours Charlemagne, Lyon (graisseur de chaîne). —



De plus en plus, l'industrie et le commerce parisiens s'adaptent aux conditions modernes de la vie mécanique : voici une écurie imposante de tris Galland pour une imprimerie connue.



Nos lecteurs se rappellent la mémorable journée de Satory, qui eut lieu, le 15 novembre 1927, en présence de M. le Général Maurin, inspecteur général de l'Artillerie et inspecteur général de la Motorisation dans l'Armée. Il avait à ses côtés, M. le Général Brécard, inspecteur général de la Cavalerie et une grande quantité d'officiers généraux et supérieurs intéressés à l'emploi de la motocyclette et du sidecar dans l'Armée.

A cette démonstration, les officiers de l'Etat-Major se rendirent parfaitement compte des possibilités que l'on pouvait retirer de l'usage de la motocyclette dans l'Armée. Certains confrères, officiers de réserve de cavalerie, peu aver-

tis, menèrent une campagne formidable contre notre démonstration. Malgré tout, les bureaux intéressés de la Motorisation du Ministère de la Guerre, poussèrent l'étude de la question à fond ; nous sommes aujourd'hui heureux de voir que l'initiative que nous avions prise a eu des résultats pratiques. Ce ne sont plus aujourd'hui de timides essais de la motocyclette dans l'Armée, mais bien des résultats pratiques puisque le premier escadron motocycliste de l'Armée française est créé.

Comme nous le verrons par la suite, nous avons réalisé ainsi le double but que nous nous étions tracé : la possibilité pour nos constructeurs d'avoir un nouveau débouché pour l'écoulement des motocyclettes, et une arme de défense formidable en cas de guerre, et dont les possibilités sans nombre étaient encore ignorées jusqu'à ce jour dans les hautes sphères militaires.

Nos lecteurs se rappellent que, depuis la guerre, l'armée avait une certaine quantité de motocyclettes et de motos-sidecars. Ces motocyclettes se trouvaient dissé-

minées dans les formations de l'artillerie, du train des équipages, du génie, de l'aviation, de la gendarmerie, mais leurs conducteurs opéraient uniquement comme agents de liaison ou estafettes.

Il n'en sera donc plus ainsi ; le haut Commandement de l'Armée française, et plus spécialement la Direction générale de la Cavalerie, a décidé que, pour cet escadron motocycliste, le programme d'instruction fera l'objet d'études nouvelles.

C'est au 5^e bataillon de Dragons portés de Lyon, qu'il appartiendra maintenant de démontrer que la motocyclette peut réellement rendre de très grands services.

A la tête de ce 5^e bataillon, nous trou-

verrons évoluer ce premier escadron motocycliste aux prochaines manœuvres de Lorraine, en septembre prochain ; cet escadron, comme nous l'avons dit plus haut, ne s'occupera plus de service de liaison, mais manœvrera d'une façon autonome, tout comme manœuvrent les nouvelles formations d'auto-

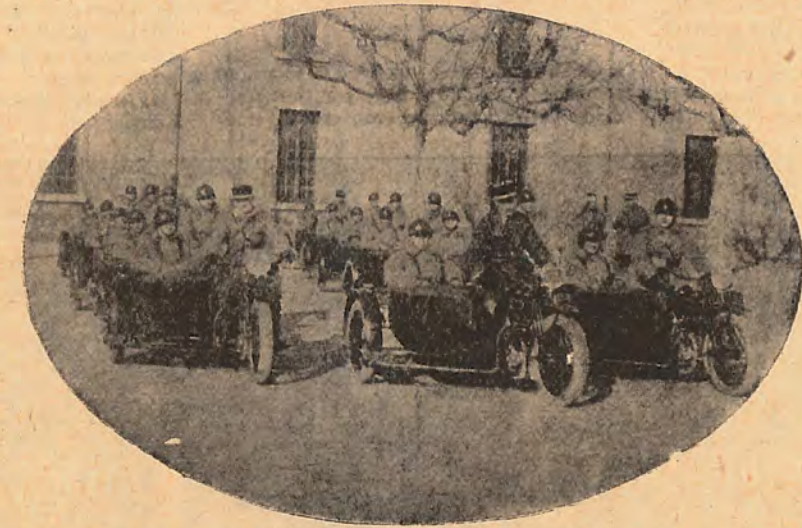
mitrailleuses, les chars de combat et les autos-chenilles, dont viennent d'être dotés les régiments de cavalerie.

C'est le Commandant de Causans qui devra donner l'impulsion et aura à appliquer l'instruction voulue à cette nouvelle unité.

Plus que jamais, les jeunes gens qui désirent pratiquer la motocyclette dans l'Armée, seront intéressés par ces nouvelles formations ; ils pourront ainsi devancer l'appel et être affectés à cette nouvelle arme, car nous espérons bien

que le brevet d'aptitude militaire correspondant ne saurait tarder à être créé. Nous rappelons que nos cours de préparation militaire pour la motocyclette vont prendre de ce fait une nouvelle importance, car, ainsi que nous l'ont fait connaître en haut lieu les dirigeants de cette nouvelle arme, nous aurons à fournir un recrutement de jeunes gens qui seront de parfaits motocyclistes.

La mise au point du matériel de ce nouvel escadron a eu pour cheville ouvrière M. Peyrus, de la Maison René Gillet.



La 1^{re} photographie du 1^{er} peloton du 1^{er} Escadron Motocycliste de l'armée française en formation au 5^e régiment de dragons porté de Lyon sous le commandement du Commandant de Causans.

vons un commandant sportif et aussi très dévoué à la cause de la motorisation dans l'armée, c'est le commandant de Causans. Nous sommes à peu près persuadés qu'en raison de l'esprit sportif qui règne dans cette unité, ce premier essai donnera toute satisfaction et d'autres escadrons seront ensuite créés dans les divers corps d'armes.

C'est lui qui a été l'âme de la formation motoriste et qui en a facilité énormément le point de départ ; des sous-officiers du 5^e Dragons sont venus faire un stage en décembre dernier aux usines René Gillet de Montrouge ; ils ont été initiés aux divers tours de main indispensables pour pouvoir utilement diriger leurs hommes.

* *

Enfin, la semaine dernière, M. Peyrus s'est rendu à Lyon et, pendant son séjour, il a eu l'occasion de faire une conférence agrémentée de projections cinématographiques au Foyer du Soldat du 5^e Dragons.

Cette conférence à laquelle assistait un auditoire de choix a obtenu un réel succès. Il comprenait le général-commandant la 5^e division de Cavalerie, une vingtaine d'officiers supérieurs de toutes armes, 50 officiers subalternes, 150 sous-officiers et 300 soldats et les futurs motocyclistes de l'unité. Les films sportifs projetés ayant pour objet la sport motocycliste et nos Six-Jours d'Hiver ont été particulièrement appréciés et certainement le plus éloquent plaidoyer que l'on puisse

faire en faveur de l'emploi de la motocyclette dans l'Armée.

Après la Conférence, M. le Général, commandant la 5^e division de Cavalerie,



Quelques sous-officiers, devant former les cadres du 1^{er} Escadron, font un stage aux usines René Gillet à Montrouge.

et le Commandant du 5^e Dragons ont remercié M. René Gillet, par l'intermédiaire de M. Peyrus, d'avoir créé à l'inté-

rieur et autour de la future unité motocycliste, l'atmosphère de sympathie qui était nécessaire. Quel sera le résultat de cet essai à grande envergure auquel le Haut Commandement s'intéresse énormément ? Nous le saurons au mois d'octobre prochain, après les grandes manœuvres de Lorraine, où ce premier escadron motocycliste de l'Armée française doit prendre part comme unité autonome ayant sa tactique militaire bien définie.

Et en ce qui nous concerne, nous devons féliciter nos officiers supérieurs qui dirigent ce mouvement de la motorisation à l'armée d'une façon aussi intense et aussi intelligente.

Nous savons tous combien l'officier de cavalerie aime son cheval ; quand on saura que presque tous les dirigeants de

ce mouvement sont « de la cavalerie », on ne peut que s'estimer heureux d'avoir des chefs qui font passer le devoir et la défense nationale au premier plan en faisant ainsi abstraction complète de ce qui leur fut cher.

L'Armée française moderne n'aura rien à envier aux armées étrangères.



Voici une photo représentant les futurs conducteurs du 1^{er} escadron motocycliste groupés autour de leur capitaine. A la droite du capitaine, M. Peyrus de la maison René Gillet qui vient de leur rendre visite.

Nos cours de Préparation Militaire gratuits fonctionnent depuis près de deux ans. Nos jeunes gens, qui ont suivi ces cours, ont pour la plupart été incorporés ou permutés dans les formations motorisées. Faites-vous inscrire si vous tenez à faire votre service militaire agréablement dans une arme d'élite : dans les escadrons motocyclistes.

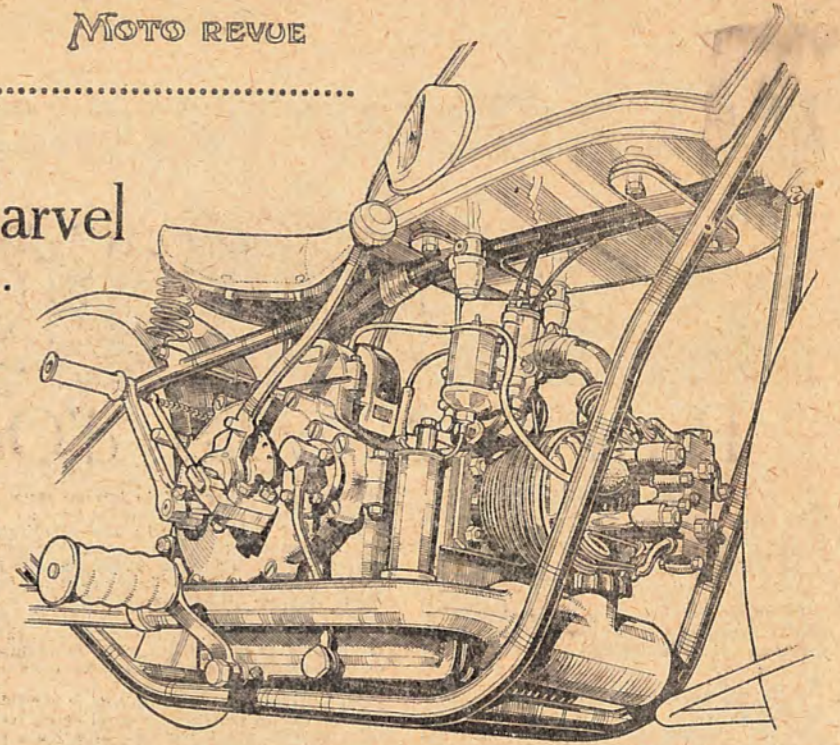
CHEZ NOS CONSTRUCTEURS

Bloc-moteur Marvel

Le bloc-moteur de la Marvel a le mérite de l'originalité : cylindre horizontal, culbuteurs enfermés, ressorts de soupapes en « pin-cettes » ; toute la base du bloc sert de réserve d'huile.

Il y a, sur cette machine et sur ce bloc, un ensemble de solutions nouvelles qui appellent des renseignements complémentaires que nous fournirons par la suite.

Deux Marvel, hâtivement préparées, étaient engagées à nos derniers Six-Jours d'Hiver ; l'une fut victime de sa préparation hâtive : la perte de l'écrou (pas à gauche) de fixation du volant la mit hors-course ; le lendemain, Renaud qui pilotait la seconde Marvel, était accidenté sans remède à la suite d'une collision avec un tombereau. Non découragés, les constructeurs se sont remis à l'œuvre et nous pensons pouvoir prochainement reparler de cette nouvelle venue



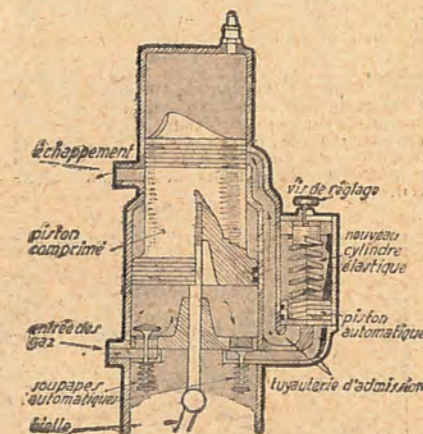
Les moyeux de la B. C. R.

En dehors des avantages de la suspension arrière B.C.R., à ressorts à lames, cette moto est remarquable par ses freins en acier forgé, usinés sur toutes les faces. Leur diamètre est de 215 millimètres ; les segments de freins sont à doubles mâchoires, garnies de véritable « Ferodo » de 30 millimètres de large sur 5 millimètres d'épaisseur, articulées par une came elliptique guidée par un large bossage rapporté sur le flasque du frein. Toutes les pièces de commande, tringleries, chapes, pédales sont en acier. Le tambour de frein comporte de larges rainures circulaires offrant une plus grande surface de refroidissement. Le plateau de frein possède également un très large bossage en acier, percé et fileté, monté sur l'axe du moyeu dont le but est de maintenir le plateau parfaitement concentrique. Le freinage est progressif et d'une puissance effective considérable : à 60 km. à l'heure on obtient l'arrêt en 8 mètres. L'écartement du moyeu arrière est de 310 millimètres, ce qui assure une très grande stabilité à la suspension arrière. Les moyeux également en acier forgé, usinés sur toutes leurs faces, sont munis de roulements annulaires à doubles rangées de billes à l'arrière et une à l'avant. Dans de telles conditions l'usage de ces moyeux est presque illimité ; après plus de 30.000 km. ils n'ont aucun jeu, leur entretien est nul.

Deux temps

Veillez bien regarder le schéma du moteur deux-temps ci-après. Malgré toutes ses machineries automatiques, je crois qu'il ferait plus de travail qu'un autre deux-temps du même volume. Que dites-vous de ça ?

Michel DEUSTCH, mécano, Paris.



sique en ce qui concerne la marche des gaz dans le cylindre.

Reste votre système de cylindre d'alimentation, dont nous ne voyons guère l'utilité puisqu'il ne peut comprimer les gaz à une pression plus élevée que celle qui règne à la partie inférieure du cylindre, et que d'ailleurs il augmenterait l'espace mort.

A propos du vélomoteur

J'approuve...! Oui, il faudrait arriver à remplacer les bicyclettes par des vélomoteurs : il y a, dites-vous, plusieurs millions de bicyclettes en France ; il faudrait les remplacer par autant de vélomoteurs, n'est-ce pas ? Toutefois, je crois qu'il serait prudent d'être beaucoup plus modeste ; enfin, c'est pour dire que le vélomoteur a une clientèle possible, absolument énorme, et que la moto ne peut pas intéresser : c'est beaucoup trop cher, trop lourd, trop gros, trop coûteux d'entretien et trop difficile à garer.

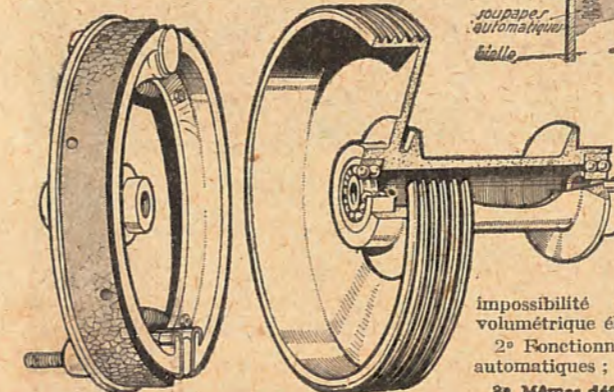
Indépendamment de la question du prix, beaucoup de cyclistes ne disposent que de peu de place pour garer leur bicyclette, et sont même, quelquefois, obligés de la porter pour pouvoir la mettre dans son coin ; ceux-là ne peuvent pas avoir une moto ; tandis qu'un vélomoteur, c'est autre chose.

Quant au vélomoteur que je préfère, voici : moteur à deux temps du type classique, à graissage par mélange ; cylindrée ne dépassant pas 100 cmc., c'est bien suffisant ; par exemple, un moteur de 50 de course sur 50 d'alésage, ce qui fait 98 cmc. ; pas de changement de vitesse, mais un démultiplicateur à engrenage et un embrayage ; c'est indispensable. Volant magnétique de préférence, bref, s'en tenir à la simplicité. Ne pas chercher des complications qui n'amélioreraient rien ; le moteur deux temps classique est un moteur merveilleux s'il est bien étudié et bien construit, ce qui n'est pas toujours le cas. Un point à soigner serait l'étanchéité d' Carter au point de sortie du vilebrequin, chose trop souvent négligée et très importante.

Un tel vélomoteur monte toute les côtes courantes sans un coup de pédale à 30 à l'heure, c'est plus que suffisant, il me semble.

Je crois qu'on pourrait prédire un beau succès à la maison qui lancerait un tel vélomoteur en grande série et pas trop cher.

B. VALFANI.



1^o Poids très élevé de l'équipage alternatif, d'où difficulté d'équilibrage et impossibilité d'atteindre un rendement volumétrique élevé ;

2^o Fonctionnement irrégulier des soupapes automatiques ;

3^o Mêmes défauts que les deux-temps, clas-



Potins et Nouvelles d'Outre-Quévrain

Des personnalités !

Le coureur Léonard Hardy, ci-devant à la F. N., fera désormais partie de l'équipe La Mondiale, où il se produira en qualité de senior.

La Mondiale a décidé de faire nickeler les châssis de ses motos de courses. Ceci, afin de distinguer ses coureurs officiels.

Après ses nombreux succès au cours de la saison dernière, le bruxellois Omer Schouppe, a été proclamé champion de l'Union Motoriste de Bruxelles.

Achille Mortier, qui fit une excellente saison l'an dernier, s'allignera aux prochaines grandes épreuves du calendrier belge sur une Vélocette TT dernier cri.

MM. Groetsers, Dery et Léanne ont été respectivement élus président et vice-président de l'Elan Motor Club de Bruxelles.

Des animateurs de qualité, à la tête d'un jeune club actif !

Une grosse nouveauté c'est que les usines Impéria de Nessonvaux mettront à l'étude une moto munie d'un moteur sans soupape à tiroir.

On sait aussi qu'Edmond Claessens s'intéresserait particulièrement à cette nouvelle venue.

Le lieutenant Lamot, un des chronométrateurs les plus compétents et les plus appréciés en Belgique, vient d'être désigné au grade de commandant de l'armée belge.

Des clubs actifs

Voici la composition des différents comités du Motor Union Namurois :

Conseil d'administration : J. Hicquet, président d'honneur ; A. Gouy, président ; G. Devos, avocat-conseil du Motor Union ; U. Sacré et Hubert, vice-présidents ; G. Michaux, trésorier ; G. Bourguignon, secrétaire ; J. Decert, Gillain, Thibaut et Jacquemin, commissaires.

Comité sportif : A. Tremouroux, président ; R. Merville et A. Mouart, vice-présidents ; J. Lallemand, secrétaire ; Fivet, Delahaut, Defoux et Piot, commissaire.

Le comité provincial de la Flandre Orientale a procédé à l'élection de son comité : président : M. C. Ockerman ; vice-présidents : MM. Saye, Brunneel, Heylbroeck ; secrétaire-trésorier : M. Tournoy ; délégués : Moto Club de Renaix : MM. Van Hooilandt et Van den Abeele ; Motor Union Ninove : MM. Brunneel et l'Oiseleur ; Moto Club Audenaerde : MM. Rob. Saye et Van Driessche ; Moto Sport Gent : MM. Heylbroeck et La Ligne ; Moto Club Wetteren : Les deux délégués sont réélus ; M. C. F. O. : Cam Ockerman et R. Tournoy.

La section provinciale liégeoise de la Fédération Motocycliste de Belgique a tenu son assemblée générale.

Les délégués de douze clubs représentés

procéderont à l'élection du bureau renouvelable entièrement et qui fut composé :

Président : M. Fagard ; vice-présidents : MM. Franquinet et Collignon ; secrétaire général : M. Paulus ; secrétaire-adjoint : M. Lissen ; trésorier : M. Huby ; commissaires : MM. Haydon (Condroz Liégeois), Debor (H. V. Geer), Miévis (T. M. L.) et Grégoire (L. M. O. Amblève). M. Lamisse du M. C. de Hesbave s'est désisté devant la candidature de M. Grégoire et ainsi les quatre candidats précités ont été élus.

M. Collignon qui présentait deux candidats aux postes de secrétaire général et de secrétaire adjoint, ayant vu ceux-ci évincés prie et président d'accepter sa démission de vice-président.

Au cours de son assemblée générale, l'Auto Moto Club de la Flandre Orientale a procédé à l'élection de ses divers comités.

Conseil d'administration : MM. Henri Braeq, Emile de Puy, Georges D'Hondt, Alexis Distave, Maurice Fétu, Maurice Neyrinck, Camille Ackerman, Jean Vergaellen, Albéric Vincke.

Comité sportif : MM. Callaert, Daels, Rorre, Distave, Drieghe, Leys, Ackerman, Sorrensen, Tournay et Van Gallenberge.

Au cours de sa dernière séance, le Conseil d'administration de la Fédération Moto-cycliste de Belgique a admis en son sein, sous réserve naturellement de référer à ses sections provinciales, les nouveaux clubs suivants : l'Auto Moto Club de Saint-Trond, l'Union Motor Club de Ruysbroeck, l'Union Motor de Gilly et le Motor Eclair de Schaerbeek.

Ainsi le motocyclisme belge groupe environ cent-vingt clubs, ce qui est fort imposant. Il a ensuite été procédé à la désignation des membres destinés à former le noyau des différents comités.

D'abord, MM. le docteur Lamborelle, Marcellis, docteur Baudoux, Lamot, Van Gelder et Volette ont été appelés pour siéger à la commission sportive.

Pour le département du tourisme, on a eu recours aux lumières de MM. Gérard, Legros, Masson et Gillet, ces quatre membres étant chargés de désigner les candidats réunissant les qualités suffisantes pour être susceptibles de compléter le bureau. Quant à la Commission technique, le Conseil d'administration a décidé de procéder prochainement à la composition. Le docteur Baudoux n'a cependant pas laissé passer l'occasion sans demander avec beaucoup d'insistance que cette section — quelque peu négligée au cours de la saison dernière — reprenne ses intéressants travaux avec toute l'activité désirable.

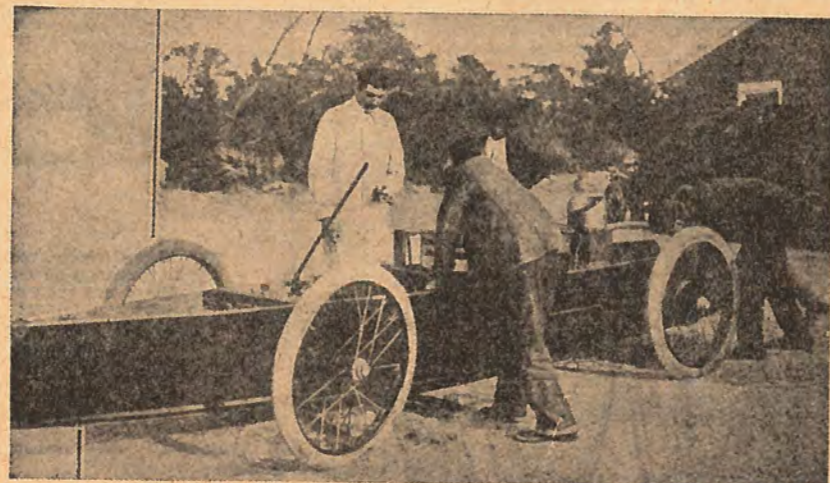
Le Moto Sport d'Anvers a fait disputer sa première épreuve intime qui a donné les résultats suivants :

Motos : 1. Stroobants, sidecar, 8 p. ; 2. Van Esbeek, solo, 15 p. ; 3. Bincers, solo, 18 p. ; 4. Pauwels P., solo, 18 p., solo, 18 p. ; 5. Pauwels L., solo, 18 p. ; 6. Laverne, sidecar, 20 p. ; 7. Van Waeyenberg, solo, 23 p. ; 8. Janssens, solo, 26 p. ; 9. Meinertzhagen sidecar, 96 p. ; 10. Cocks, 124 p.

Autos : 1. Sels, 119 p. ; Nord, 148 p. ; Leboy, 169 p. ; 4. Hanegra, 192 p. ; 5. Dae-ninecx, 332 p.

Le jeune club l'Auto-Moto Club de Bastogne a également élu son comité. En voici la composition : président d'honneur, M. L. se-jeune ; président, M. E. Piette ; directeurs des fêtes, MM. A. Leboutte, A. Bussendorf ; commissaires, MM. A. Anthemis, H. acq-min H. Sivilie, R. Materne, G. Robert, J. Philippart ; trésorier, M. L. Jacquemin, secrétaire, M. R. Lepinois.

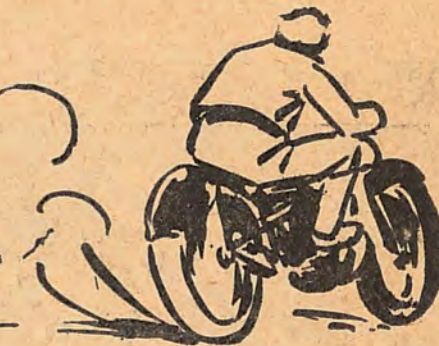
G. DETAILLE.



Un peu de rétrospectif : la célèbre « punaise » de Mariott construite spécialement en vue de battre les records mondiaux. Malheureusement, elle n'eut qu'une vie éphémère et explosa projetant son conducteur à plus de 15 mètres de hauteur.

la page du conducteur

Doit-on étrangler le « permis de conduire » ?

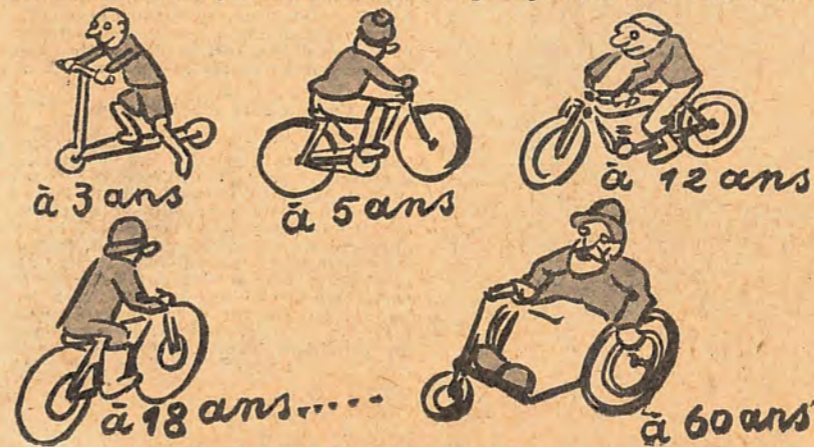


La question de l'examen du permis de conduire a suscité dans l'automobile beaucoup d'adversaires ; à part les questions, quelquefois saugrenues, des examinateurs sur le Code de la Route, l'intérêt de cet examen ne ressort pas brillamment et sa nécessité ne s'impose guère, tout au moins dans les conditions actuelles, s'il ne s'agissait de mettre sur le pavé un bataillon assez nombreux de fonctionnaires que nous sommes obligés de payer sur notre propre budget ; mais, lorsqu'il s'agit de la moto, l'ironie de cette inutilité est manifeste puisque, jamais ou presque, l'examineur du motocycliste n'est monté sur une moto et qu'il ne connaît rien à la conduite de cet instrument. En deuxième lieu, il faut, semble-t-il, savoir déjà conduire pour venir à l'endroit de l'examen. Enfin les refusés, trop nombreux, ont avoué un pied à terre dans un virage se rebiffant avec justesse, puisque ne pas mettre le pied à terre dans un virage est souvent un indice d'imprudence, officialisé de ce fait par les Pouvoirs. Aussi, les Anglais ont compris depuis longtemps, ainsi d'ailleurs que d'autres pays, l'inutilité de l'examen : les formalités pour obtenir le permis qui, en somme, est une pièce d'identité sans plus, se bornent au versement de 35 francs. Les statistiques prouvent que, dans les pays étrangers, le pourcentage des accidents, n'est ni plus ni moins qu'identique à celui des pays où l'examen est obligatoire. Tout cela est une charge contre l'examen, si toutefois nous ne manifestons notre surprise en apprenant qu'en Angleterre, des fonctionnaires peu à la page se sont permis de suggérer sa ré-creation : encore une bêtise que nos voisins vont commettre ! Mais, nous réplique-t-on chaque fois, que proposez-vous donc à la place de cet examen ? C'est une question évidemment très complexe et qui peut être évoquée sous différents points de vue. Un référendum parmi nos lecteurs

serait intéressant. Laissons de côté la question pécuniaire qui est, en somme, le seul point délicat vis-à-vis des Pouvoirs. Que l'on accorde le carton rose moyennant une somme forfaitaire ou temporaire et tout le monde sera content, mais que l'idiotie actuelle de l'examen nous soit épargnée.

Que proposons-nous ? — Certes ! nous n'avons pas la prétention d'épuiser le sujet ; il semble toutefois qu'il y a plusieurs solutions intéressantes : supposons en effet que l'on insère dans les programmes officiels de l'enseignement, en primaire supérieure ou en secondaire, l'obligation pour tous candidats de connaître la conduite d'une automobile normale, et, par contre-coup celle d'une moto ; il nous semble que cela serait plus moderne dans le programme officiel que l'étude des papavéracées, des cucurbitacées, des diplodocus, des terrains piocènes, des monocotylédones, voire encore des progressions géométriques dont l'utilité pratique est bien contestable. Ne peut-on envisager aussi une autre formule accordant par exemple pendant trois mois la carte rose provisoire à tout motocycliste ou automobiliste en ayant fait la demande et possesseur d'un véhicule. Si, au bout de ce laps de temps, il n'a eu aucun accident, aucune contravention, il pourrait changer son permis provisoire contre un définitif. On objectera à cette solution qu'on se gardera bien de sortir, dans ce cas, avec son véhicule pendant la période provisoire ? alors étendons-la sur un an, et il est bien rare dans ces conditions que le candidat n'ait pas des velléités de conduire lui-même et par contre-coup d'apprendre son futur métier. Une solution aussi qui paraît plaisante est celle proposée par nous-mêmes, maintes fois, à l'Administration, et qui consiste à accorder le permis de conduire automatiquement à toute personne justifiant de l'âge requis ; la seule obligation serait

médicale ; le quémendant au lieu de passer au guichet de fonctionnaires apathiques, quand ce n'est plus, passerait devant un médecin officiel dont le rôle serait de se rendre compte, de visu, des capacités physiques et morales du candidat moyennant un léger complément de visite qui compenserait l'établissement de cette fonction. Les médecins seraient chargés de juger rapidement de la bonne visibilité normale de l'individu, son audition normale également, sa souplesse en fonction de sa demande, et s'il a quelques tares trop visibles : alcoolisme, tabès, etc... Un examen, dans ce sens, n'entraînerait pas un véritable conseil de révision, mais une visite superficielle rapide. On pourrait, en outre, imposer à tout auteur d'accident une contre-visite à ses frais contraignant l'inculpé de justifier qu'il n'est pas intervenu de changement depuis l'obtention de son permis à son accident : le permis serait, selon le cas, enlevé ou maintenu. Voilà pour ce qui est de la question possibilité et capacité physiques ou morales. Une autre question se pose, c'est celle de l'âge. Pourquoi ne pas admettre de suite tout enfant à partir d'un certain âge : à 7 ans par exemple, on autorise à conduire une bicyclette ; à 12 ans, il peut conduire une bicyclette à moteur. (Disons en passant que nous préférons voir une bicyclette à moteur dans les mains d'un enfant de 7 ans qu'une bicyclette à pédales, la première est plus sûre n'obligeant pas l'enfant à des efforts contrariaints, par contre elle est moins sportive si l'on considère le sport dans le sens erroné actuel.) A 14 ans, nous voyons très bien le jeune homme monter sur une 175 cmc. ; à 15 ans, offrons-lui la 250 cmc., à 16 ans, il pourrait conduire la 350 cmc., le sidecar et la voiturette 5 à 6 CV ; à 17 ans la 500 cmc. et toute voiture de tourisme ou sport jusqu'à 1500 cmc. ; à 18 ans, toutes cylindrées de motos et de voitures à l'exception naturellement des conduites spéciales telles que le transport en commun, les poids lourds, etc. Cette législation, par degrés successifs, serait beaucoup plus rationnelle que celle actuelle qui autorise, par exemple un jeune homme de 16 ans à conduire une moto faisant 216 kilomètres à l'heure, et lui interdit de prendre le volant d'une Rosengart 5CV!?! cela est d'autant plus inadmissible que la conduite de la motocyclette est la meilleure étude pour la conduite d'une voiture, et, sans parti pris aucun, toutes les personnes compétentes vous diront qu'un conducteur e motocyclette qui passe à la voiture est presque toujours n'as u volant. Toutefois, il existe d'autres combinaisons qui ménageraient les finances de l'Etat et la liberté individuelle qui est dû à chacun, et nous recevrons avec plaisir toutes les suggestions de nos lecteurs à ce sujet.



Application du permis de conduire suivant l'âge... du capitaine.

M. ADAM.



Pour la Coupe de Tourisme

1^{re} épreuve de la Coupe de Tourisme
Roubaix-Paris-Roubaix
le 6 avril 1930

La célèbre épreuve qui compte pour la Coupe de Tourisme 1930, aura lieu, comme nous l'avons dit précédemment, le 6 avril. On nous a demandé si les cyclocars et les sidecars concourraient dans leur cylindrée pour l'épreuve de démarrage et de freinage. Précisons que les cyclocars et sidecars 350 cmc. concourront dans le premier groupe ; les 500 cmc, cyclocars et les sidecars 600 et 1100 cmc, dans le deuxième groupe ; mais spécifions aussi qu'aucun concurrent ne sera autorisé, surtout en moto, à courir dans une catégorie autre que celle de sa cylindrée exacte. Les moyennes horaires ont été fixées ainsi : le groupe 1, 40 kilomètres à l'heure ; le groupe 2, 44 kilomètres ; le groupe 3, 48 kilomètres ; les groupes 4 et 5, 52 kilomètres ; et une pénalisation de un point par minute de fraction de retard sur l'heure idéale de passage sera infligée au concurrent à chaque contrôle.

Quelques détails d'organisation

L'épreuve du Moto Club du Nord de la France prend les proportions les plus grandioses, le succès se dessine nettement. A noter que les motocyclistes devront avoir un disque noir et leur numéro peint en blanc. Le disque devra avoir 30 centimètres de diamètre. Les sidecars en auront deux ainsi que les cyclocars. Le pesage a été fixé le 5 avril, de 13 heures à 17 heures, 55, rue du Maréchal-Foch, à Roubaix, face au monument élevé aux morts. On nous prie de préciser que le concurrent est censé connaître cette date et qu'aucune réclamation ne sera admise dans ce sens. Les départs seront donnés à chaque concurrent de minute en minute à partir de 5 heures ; le rassemblement aura lieu un quart d'heure plus tôt, et tout concurrent qui ne se présentera pas à son heure est considéré comme forfait et mis hors course il ne faut pas oublier non plus qu'une vérification des cylindrées peut avoir lieu aussitôt l'arrivée, conformément aux règlements de l'U. M. F. En tout cas, toute réclamation devra être accompagnée de 100 francs.

Enfin précisons encore...

Une des caractéristiques de notre grande épreuve nordiste est que, sitôt le concours de régularité terminé, aura lieu à Roubaix, sur un parcours de 500 mètres, une épreuve de démarrage et de freinage.

Le départ de cette épreuve secondaire, à laquelle participeront obligatoirement tous les concurrents, sera donné arrêté, et l'arrivée sera jugée arrêtée, la machine se trouvant à cheval sur la ligne d'arrivée. Est-il utile d'ajouter que les chronomètres seront les chronomètres officiels de l'U. M. F.

Cette épreuve servira pour l'attribution de 11 coupes, soit une par groupe de professionnels ou d'indépendants, et auxquelles s'ajoute la coupe Interclubs.

Le Circuit du Cap d'Antibes aura lieu à la Pentecôte

Pour des questions d'ordre matériel, le Circuit du Cap d'Antibes qui se disputait autrefois à Pâques, n'aura lieu cette année qu'à la Pentecôte, c'est-à-dire le 8 juin, pour les motos et le 9 pour les autos.

Chaque année le Moto Club d'Antibes, de concert avec l'A. C. A., attire une foule nombreuse dans le magnifique cadre que représente le Cap d'Antibes et dont l'ombrage du magnifique bois de la Garoupe est d'un sérieux appoint pour les pique-niqueurs.

L'épreuve qui se courait autrefois sur une distance de 80 km. sera réduite cette année à 40 km. soit 10 tours du circuit.

En vue de faciliter l'accès au terrain sportif le premier départ ne sera donné qu'à 9 heures du matin et la matinée sera réservée à la catégorie motos ; l'après-midi occupera les as du sidecar et du cyclocar. Voilà les premières grandes lignes de cette compétition de réputation mondiale.

Le Comité organisateur s'occupera des constructeurs, pour lesquels le garage sera offert gracieusement aux équipes représentatives. Quant aux indépendants, il leur suffira d'en faire la demande au moment de leur engagement pour obtenir satisfaction.

Un Meeting Automobile à Saint-Lô

Depuis de nombreuses années, les manifestations automobiles qui se déroulent dans la région de l'Ouest débutent à Saint-Lô à Pâques avec un programme qui remporte chaque année un succès toujours plus grand.



Qui ne reconnaît, dans cette caricature, le sympathique Tula fin qui vient de contracter un engagement dans la Marine laissant parmi nous le souvenir d'un modeste et d'un as tout à la fois : le rereurons-nous plus tard ?

Pour 1930, les organisateurs (l'Automobile-Club de l'Ouest et l'Auto-Vélo-Club Saint-Lô) ont prévu un rallye-ballon qui aura lieu dans l'après-midi du dimanche 20 avril et la course de côte de Torigny qui se déroulera aux portes de Saint-Lô le lundi après-midi. Cette épreuve sera dotée de 14.000 francs de prix.

Le règlement est actuellement en préparation et va être soumis incessamment à la Commission Sportive de l'A. C. F. Il sera publié avant la fin du mois et envoyé à toutes les personnes qui désirent participer à ces fêtes annuelles.

Les organisateurs de ce meeting conseillent très vivement aux automobilistes de comprendre le meeting de Saint-Lô dans leur déplacement des fêtes de Pâques (20 et 21 avril).

Pour tous renseignements, s'adresser dans tous les bureaux de l'Automobile-Club de l'Ouest et notamment au bureau de Saint-Lô, 32, rue Torteron.

Le Rallye Soubitez

La coupe Soubitez organisée par le M.C. Lyon et Rhône et le concours de

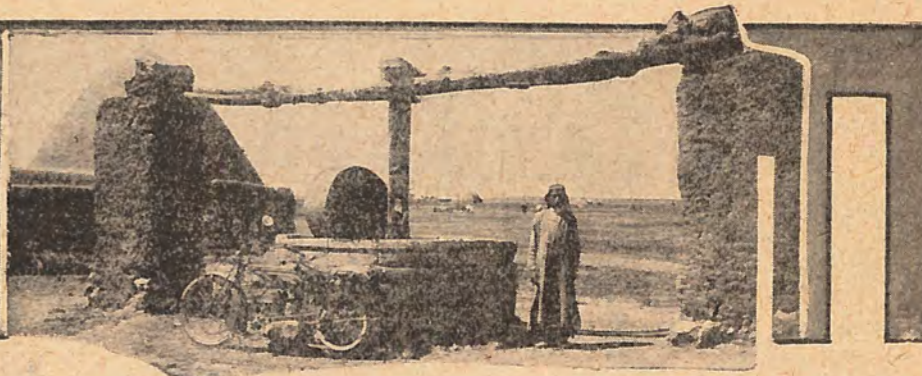
Moto Revue et L'Auto

Rappelons que c'est le 15 mars prochain que se dérouleront les péripiéties étoilées de la désormais classique Coupe Soubitez. Cette année, c'est Lyon qui est choisi comme point de rayonnement. L'an dernier, nous l'avons eue à Paris, est elle connue un vif succès. La première année, ce fut Boulogne-sur-Mer qui inaugura l'épreuve, laquelle, on le sait, est magnifiquement dotée de 15.000 francs de prix. Cette année, toutefois, la rencontre de Paris-Nice et de la Coupe Soubitez provoquera certainement une abstention des principaux ténors et barytons des autres années. C'est quasi un bien, car cela va inciter nombre de riplani qui le contact des invincibles contrariait fortement à s'engager ; les chances sont donc augmentées cette année pour nos comingmen et nul doute que leur nombre, surtout dans cette région lyonnaise très motoriste, ne soit imposant.

Comment se court l'épreuve

Comme toujours, selon l'unique et curieuse formule adoptée par les frères Soubitez, donateurs et créateurs de l'épreuve : les concurrents partent d'un rond-point de concentration de quatre routes différentes. Chaque départ a lieu par quatre coureurs à la fois, qui reçoivent, au dernier moment, le tracé des quatre itinéraires différents A. B. C. D. et s'engagent dans l'un ou l'autre de ces tracés selon que le tirage au sort leur impose. Ils doivent donc parcourir, à une moyenne imposée, de nuit, et dans toutes les conditions expressées du code de la route et avec un éclairage légal mais à leur choix.

Les engagements sont reçus au M. C. de Lyon, 7, place des Terreaux, à Lyon, moyennant 60 francs représentant le montant des assurances obligatoires.



Un beau voyage à travers le bled...

Une excursion coloniale...

Thiès-Kaolack, 140 km.

Je partis de Thiès à 8 heures et pris la route du Baol, région vers laquelle je me dirigeais, appelé par ma maison, qui avait l'esprit assez sportif pour me laisser partir en moto.

J'enfourchais ma Terrot, 350 cmc. HTC, et je pris le départ.

A peine sorti de ville, je tombais sur une route complètement défoncée, qui est certainement la plus mauvaise du Sénégal. Quel effort doit fournir la machine pour rouler dans de tels endroits. Les trous sont tellement profonds et larges que même avec deux roues, je suis obligé de descendre et pousser en embrayant la machine en première. Le moteur ne chauffe pas quand même, car je veille au graissage et sais, quand il le faut, faire tourner au ralenti mon moteur.

Après 20 km. de cette gymnastique, j'atteins enfin Khombole, première escale vers Kaolack. Les noirs me regardaient curieusement et ne peuvent que manifester leur joie par des cris perçants. Les chauffeurs de taxis noirs se regardent avec un sourire de côté, amusés par ce vulgaire deux roues qui osent faire le chemin qu'eux-mêmes ne font qu'avec peine et au détriment des ressorts.

De Khombole à Bamby, 25 kms, coupés de passages de sable, ou de cahots épouvantables. Dans certains endroits, j'enfonçais tellement que les repose-pieds touchent le sable dans les ornières, et je suis obligé de jouer des jambes pour me redresser. Je souhaite un jour à Sexé de venir faire un tour par ici pour se rendre compte de nos pistes, où les motocyclistes sont plutôt rares.

En mai 1926, je crois, une mission avait tenté de faire un raid pour le lac Tchad. Les motocyclistes débarquèrent à Dakar et venus à Thiès en moto avec un équipement formidable, ont été obligés de s'embarquer par le train pour aller à Bamako ?

J'atteins Bamby et prends la route de Fatick, 50 km. Je peux alors pendant 25 à 30 km. faire donner mon moteur et quelle joie d'entendre le ronronnement de l'échap-

En sidecar vers l'Afrique...

Nous avons reçu, à *Moto Revue*, la visite d'un sidecariste, M. Hoergel, venant de Munich, par la Belgique, sur un quatre-cylindres « F. N. » (du type à chaîne de 1925). Le sidecar, fort bien équipé, est muni d'un frein supplémentaire, particulièrement efficace.

La carrosserie était presque complètement revêtue d'insignes décoratifs, plaquettes de clubs du plus bel effet. Comme le départ de Munich ne date que d'un mois, que sera-ce au retour ?

pement libre. J'arrive vers les marigots de Fatick et au milieu d'une odeur épouvantable et sur une piste juste assez large pour une seule voiture, je dois continuer mon chemin. Le soleil darde ses rayons, le moteur halète tout comme moi ; enfin, Fatick se montre : je soupire de joie de demander ma route à un Alcati (gendarme), car la ville n'a pas songé à doter les rues de pancartes indicatrices.

J'aperçois, arrivé sur le chemin de Kaolack le Sine, affluent du Salou et pendant 5 ou 6 km., je roule en le longeant à plein gaz, car le tann le permet. Le tann, c'est le sable mouillé qui borde les marigots ou rivières d'eau salée du Sénégal. Pas une ondulation, ni un trou, on peut marcher aussi vite que sur un autodrome.

Je roule encore pendant 45 km. après quelques villages traversés, et arrive enfin à Lyndiane, but de mon voyage (près Kaolack plus connu.)



Hoergel était bien brillant à son départ, et un peu moins à son passage à *Moto Revue*... Que sera-ce à l'arrivée de ce « scolaire » ?

J'ai parcouru cette distance en trois heures et demi et sans équipement spécial. Ce voyage avait lieu le 21 décembre 1929.

Depuis, j'ai fait trois fois le voyage aller et retour.

Le 1^{er} janvier, j'ai fait en passant par M'Bour :

Lyndiane-Fatick-Fissel-M'bour-Thiès-Dakar, soit 270 km. avec une passagère. J'ai fait cette distance de Lyndiane à Thiès sans arrêt et le lendemain matin, Thiès-Dakar et retour.

Le 7 et le 21 janvier, même parcours. Ces trois voyages se sont accomplis de nuit avec phare Marchal. Depuis bientôt trois mois que je possède cet éclairage, je n'ai jamais eu besoin de mettre en recharge mes accus, la dynamo y suffit. Ces quelques voyages m'ont permis de constater que les motos, en général, car mes camarades se plaignent de la même chose, ont des ressorts de parallélogrammes beaucoup trop faibles pour l'état des routes de la colonie et souvent, le garde-boue reçoit les chocs du parallélogramme.

Inutile de dire qu'il est indispensable de rouler avec le frein de direction bloqué, car, au cas contraire, vous ne feriez pas 2 km. sans ramasser de bûches ou chasser dans le sable.

Pour la colonie, contrairement à plusieurs articles parus dans un confrère au sujet des repose-pieds, je prétends qu'il est indispensable de conserver nos vulgaires supports au lieu d'employer le marchepied-wagon. En effet, on est souvent obligé de jouer des jambes pour conserver l'équilibre aux basses allures et même, il m'est arrivé de frôler du repose-pied alors qu'avec un marchepied, je n'aurais pas pu me redresser aussi bien, la barre de soutien ne faiblissant pas. Il vaut mieux plier que... bûcher.

Le cardan demanderait à être essayé ici et on ne peut dire qu'il serait meilleur que la transmission par chaîne, ce mode n'ayant jamais à ma connaissance été essayé pratiquement dans les colonies où les routes sont vraiment mauvaises.

Le graissage demande également à être surveillé, les machines devraient être équipées de contrôleur de pression d'huile, de façon à ce que l'on puisse se rendre compte du bon fonctionnement de l'huile, même pour les blocs-moteurs.

Pour la carburation, le filtre à essence et le filtre à air sont indispensables.

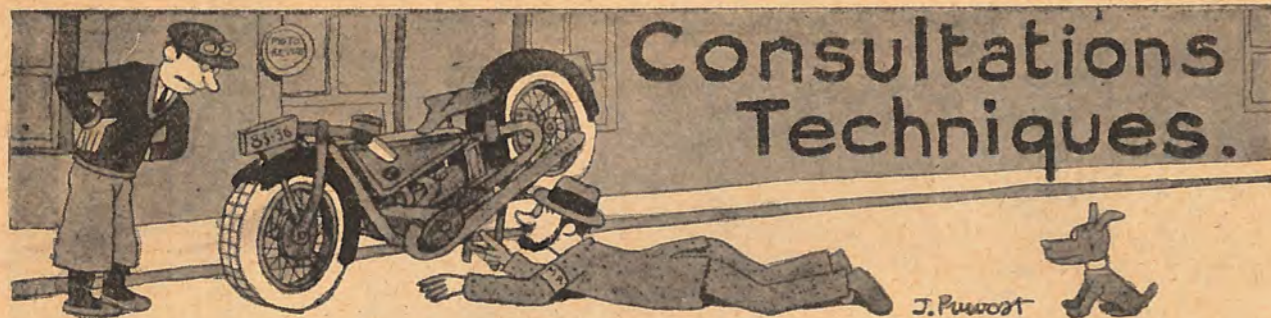
MONOBLANC, à Thiès.

...et vers l'Amérique.

Car M. Hoergel ne se prépare rien moins qu'à traverser l'Egypte, l'Afrique, d'où il compte s'embarquer sur la côte ouest, pour l'Amérique !

M. Hoergel, qui parle remarquablement le français et l'anglais, et nous a montré, d'ailleurs, d'excellentes lettres de recommandations de clubs et de fabricants, est un jeune étudiant allemand qui nous paraît doué de l'énergie et de l'initiative nécessaires pour mener à bien sa tâche.

Il a quitté Paris en direction d'Espagne et de l'Algérie.



De la moto à l'auto

Je faisais de la moto depuis 4 ans, ma dernière étant une 4 CV Terrot, lorsque le 15 juin, cette année, à la suite des recommandations du docteur vis-à-vis de ma femme (l'andadiste inconsolable), je me suis vu obligé d'abandonner la moto et ses plaisirs pour acheter une 5 CV Citroën, très jolie, que j'ai fait réviser entièrement et qui me revient aujourd'hui à plus de 7.500 francs. Jusqu'à présent, je me servais de ma voiture pour le service et mon compagnon et moi partageons les frais. Aujourd'hui, ce compagnon qui a 3 gosses, vient de s'acheter une 5 CV Peugeot 4 places, et au lieu qu'il paie la moitié de mes frais, c'est moi qui paie la moitié des siens, puisque sa voiture fait le service, et les frais entiers de la mienne pour mon usage personnel. Alors, vous comprenez, avec la modicité des traitements actuels, rien ne va plus; il m'est impossible de tenir le coup, les frais d'une auto sont tellement supérieurs aux frais d'une moto; et puis, il faut bien l'avouer, nous avons tellement, ma femme et moi, la moto « dans la peau », que nous venons de décider de vendre la voiture pour acheter une moto-sidécarré. Ce sera pour ma femme, vis-à-vis du docteur, l'auto, et pour moi la chère moto, et voilà où j'ai besoin de vos lumières. Je compte retirer 6.500 francs de ma voiture. Je voudrais tout de même pouvoir me payer un bon sidécarré sans reporter un sou et logiquement, à comparer les deux engins, auto et side, il devrait encore m'en rester. Voilà quant au prix. Mais quelle marque prendre? J'étais bien content de ma Terrot. J'ai donc songé à Terrot 5 CV., mais avec un éclairage électrique et un side parebrise, le prix va-t-il s'arrêter à la limite que je me suis fixée? Même chose avec Gnome et Rhône 5 CV. Et de m'encore peut-être avec René Gillet 6 à 750 cmc., qui coûte déjà sans éclairage ni side 6.500 francs, je crois.

Il y a bien d'après votre Revue « Marc » un sidécarré 350 cmc. pour 5.250 francs, mais 350 cmc., c'est un peu faible dans un pays accidenté comme la Sarthe. Leur 5 CV bloc-moteur Chaise est à 4.750 francs et leur side doit être à 1.000 francs. Mais quelle est la marque de leur side? Il y a bien aussi Dresch dans les 5.200 francs, je crois, mais ce doit être une 350 cmc. Ainsi vous voyez, je suis embarrassé, très embarrassé, et je vous appelle à mon secours. Je ne puis aller choisir partout, mes moyens ne me permettent pas les 200 francs du voyage. Alors je vous demande: Que dois-je prendre? Il s'agit de faire un service de campagne 400 kilos par mois avec un partenaire assez lourd, et au beau temps, quelques grandes tournées avec ma femme, 500 kilom. et 1.000 kilom. du grand tourisme avec bagages.

Une machine neuve est l'idéal, mais si cependant, attendu vos relations, vous connaissez mon affaire à un prix avantageux en machine sidécarré, éclairage, tout équipée, ayant par exemple servi à l'étalage, à la démonstration ou pour tout autre usage de courte durée où elle n'ait pas souffert.

Bris, à Château-du-Loir.

Notre principe de ne jamais donner la préférence à une marque est absolu. D'ailleurs toutes les marques que vous indiquez sont sérieuses et vous pouvez vous adresser à elles en toute confiance. Dans votre cas, une assez forte cylindrée est à conseiller. Les possibilités de la machine sont plus grandes et la réserve de puissance garantie, à qualité égale, la régularité de marche en service, même dur. Dans un cas comme le vôtre, il ne faut pas hésiter à payer plus cher une machine de premier ordre qui 1° Aura un budget d'entretien plus réduit; 2° Subira une moindre dépréciation à la vente. Une 500 cmc., et à plus forte raison une moto de cylindrée plus forte, 750 ou 1.000 cmc. sont préférables, en ce qui vous concerne, à une 350 cmc.

Ennuis de début

Je suis possesseur depuis deux mois d'une Z... Série... Ty... 350 cmc. quatre-temps, Soupapes latérales, qui m'a donné satisfaction pendant 800 kilomètres; puis au retour d'une promenade de 80 kilomètres, je me suis aperçu que la graisse s'était mise à sortir de la boîte de vitesse côté chat es. La graisse tombait sur la chaîne AR qui l'entraînait et venait ainsi asperger la route, le pneu et les jambes de ma passagère, qui heureusement était équiée pour faire de la moto par mauvais temps.

La boîte de vitesse n'était pas chaude. Et la graisse était celle qui s'y trouvait lors de la livraison. Ma machine étant sans garantie, je vous serais reconnaissant de vouloir bien me dire si vous croyez que cet accident peut être grave et si je dois en avertir la maison Z... si toutes fins utiles.

Croyez-vous qu'il soit nécessaire de graisser cette machine avec de l'huile ricinée qui vaut 15 fr. 75 le litre et qui gomme et empotonne, ou avec de la bonne huile comme Castrol XL ou 1/2 fluide Mobiloil ou Kervoline. Nous sommes constamment deux sur la machine, mais pas très lourds 50 et 65 kilos. De plus, je ne dépasse jamais le 60 au compteur, car je tiens à être maître de ma machine à tout moment.

Lors d'un démontage du pneu AR j'ai constaté: La chambre (27x4) sur tout son pourtour côté jante, qu'il existait deux petites gorges produites par frottement; ces gorges peuvent avoir environ cinq dixièmes de profondeur et son' écrites d'environ 35 à 40 millimètres mais parallèles. Rien d'anormal, bande de caoutchouc pour fond de jante bien en place. Pneus et chambres neufs. Pourrait-il y avoir danger d'éclatement. GUY.

Nous ne pensons pas que cela soit grave; êtes-vous sûr de n'avoir pas, en remplissant la boîte, dépassé le niveau? Ou de ne pas avoir employé de l'huile trop fluide (huile à moteur par exem-

Réponse sera faite en temps voulu aux no abuseurs etres re-u s à la suite de notre appel de: Motorisation de l'Armée.

ple). Sinon, il faudrait démonter la boîte pour voir s'il n'y aurait pas un joint en mauvais état ou une fêlure. Il vaut mieux, si un démontage est nécessaire, vous adresser à la maison.

Mais non, l'huile ricinée n'est à aucun degré nécessaire pour un usage normal. Nous ne nous servons personnellement en service courant que d'huile minérale. Les trois marques que vous indiquez conviennent parfaitement.

Gonflez-vous a6sez? N'oubliez pas que le poids de votre passagère porte tout entier sur la roue AR. La cause vraisemblable et qui résulterait d'un gonflage insuffisant, ce serait le glissement de l'enveloppe sur la jante. Les bourrelets de celle-ci porteraient des traces de frottement. Bien entendu si l'usure continue, vous risquez un éclatement, le glissement se produit à l'arrière par suite de l'effort de traction exercé sur la jante. Il ne se produit pas, si le pneu est normalement gonflé.

Abusez, mon cher

Je vous accuse réception de votre lettre MA/PP du 3 décembre 1929, et je vous remercie de votre amabilité et de votre compétence. Je crains toutefois qu'elles ne vous portent pas bonheur, car je me sens porté à en abuser, et je brûle d'envie de vous poser les deux questions suivantes:

1° Villiers ayant adopté une soupape (au cuproxyde?) pour le chargement d'accus par le volant magnétique, où serait pour moi la difficulté de monter ce dispositif sur mon vénérable Villiers 1926-350 cmc.;

2° Pour monter une « planche de bord » sur un réservoir en selle qu'on me fabrique, comportant compteur et montre, « O. S. » me refuse ses accessoires en alléguant qu'ils ne sont pas faits pour cela.

Est-ce que un compteur et une montre d'auto ne pourraient pas se visser aisément, au besoin sur une planche rapportée, sur un réservoir truqué.

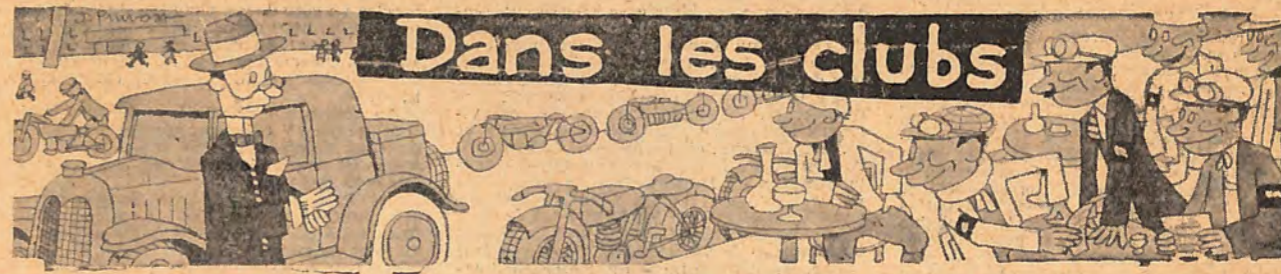
Ceci me fait penser qu'un de vos abonnés réclamait un fabricant de réservoir, il y a 15 jours.

La réponse est très simple: Consultez le Bolin Paris-Profession et vous en trouverez au moins quatre ou cinq. Comme petit couplet à la louange du deux-temps de grosse cylindrée, je vous signalerai que tout cet hiver, à Coblenze — et vous savez qu'il y a fait frais — j'ai roulé en moto — oh! pas longtemps! — tous les jours par —27 (en dix temps) ou l'officier du revêtement se mettait au chaud dans le frigorigène à —5°) et que, pour comparaison, je connais ici une 350 M. D. qui ne roule déjà plus parce que son propriétaire la trouve trop difficile à démarrer.

M. MUFFANG, Médecin Capitaine.

Nous ne pensons pas qu'il soit impossible de monter la soupape cuproxyde sur votre installation, mais il serait peut-être prudent de demander conseil à Villiers, Sunbeam Street Wolverhampton.

Les appareils type voiture sont montés avec un étrier et le montage ne serait pas très facile dans votre cas, à moins que vous ne montiez une tige filetée très longue et que vous prévoyez deux points dans le réservoir de manière à pouvoir fixer l'étrier sous le réservoir.



Circuit de l'Aisne

Le Circuit de l'Aisne, qu'organise pour la septième fois le Moto-cycle Club de l'Aisne, aura lieu cette année le 27 avril sur le circuit habituel aux portes mêmes de la ville. Cette course de vitesse, ouverte à toutes les catégories motocyclettes, sidécars, voitures à trois roues, voitures de sport et de course quatre roues, est dotée de 25.000 francs de prix dont 5.000 francs en espèces. En plus de ces prix il est distribué à tous les concurrents les primes espèces offertes par les spectateurs pendant la course. En 1929, il a été distribué environ 3.000 francs de primes. Le règlement approuvé par l'U. M. F. et l'A. C. F. est actuellement sous presse et sera envoyé dans quelques jours.

Le circuit, d'un périmètre de 21 km. 134 sera refait entièrement, sauf la partie empruntant la route nationale n° 44 qui est en parfait état.

Officiels désignés: Directeur de la Course: M. Beaurain. Secrétaires du meeting: MM. Chevalier, Boegli.

Commissaires sportifs: MM. Bertholet, Braibant, Lesur, Tardan pour le Moto-cycle Club de l'Aisne et MM. Bouvard, Yvert et Wattier pour l'Automobile Club de Picardie et de l'Aisne.

Chronométrateurs: MM. Fourreau et Carpe.

Vers la paix

Le M. C. de Nice nous communique:

M. André Verdy, membre radié du Moto-Club de Nice, a créé une Union des Sports Mécaniques voulant tenter d'englober l'automobile, l'aviation et le yachting. Le Président de Nice, chef de zone, informe tous les sportsmen dont la bonne foi aurait été surprise que le fait d'appartenir à ce groupement les expose à être radiés par toutes les grandes fédérations, régissant ces sports, toutes soumises au contrôle du Comité National de Sports. Pour le Président: L. OREIGA.

Moto Club des Vosges

Le 11 février a eu lieu à Mirecourt une réunion de propagande du M. C. V. Une joyeuse caravane était partie de nuit d'Épinal pour Mirecourt. L'accueil fut charmant. De nombreux bulletins d'adhésion qui ont été signés prouvent que chacun a fait confiance au M. C. V. Le lendemain, à Epinal, au siège social, a eu lieu la réunion mensuelle du M. C. V. Elle fut également des plus gaies.

Une sortie privée de propagande fut décidée pour le dimanche 16, en direction de Remiremont. Nombreux sont les motocyclistes qui y prirent part. Le comité du M. C. V. remercie bien sincèrement ses infatigables pionniers qui lui font une propagande endiablée. Que cet entraînement continue et le M. C. V. connaîtra un succès que ses membres auront bien mérité.

Les hirondelles en hiver

Le 16 février, malgré la température peu élémentaire, une vingtaine d'enthousiastes motocyclistes des « Hirondelles », ne pouvant se résigner à attendre l'été officiel, ont pris leur monture et dans l'après-midi, ont totalisé environ 200 km. Temps superbe, quoique froid, et campagne délicieusement accueillante. Voilà de quoi prouver à nos motards casaniers que l'hiver a tout de même ses charmes, à condition toutefois d'aimer sa moto avant tout.

En Sarthe

Dix-huit membres répartis dans deux petites communes de 800 habitants ont décidé, dans une réunion récente, la création d'un groupement. C'est à Luceau et Beaumont que s'est créé ce nouveau club. Il existe à Luceau une Union Cycliste très vivace à laquelle ce club a l'intention de se rattacher. Nos souhaits de succès.

Aux Scolaires

La réunion du M.-C. Scolaires du 20 février, a, selon l'excellente habitude, réuni un grand nombre d'adhérents. A l'ordre du jour, furent exposés les motifs qui ont décidé notre confrère l'Echo des Sports à ne pas organiser son classique « Rallye des Etudiants ». L'assemblée a toutefois tenu compte de l'intérêt de cette épreuve et émis le vœu qu'elle ait cette année un corollaire vivant et a donné l'ordre au bureau d'organiser pour les beaux jours un « rallye des Scolaires » avec large conception d'exécution: admission de tous ceux qui appartiennent ou ont appartenu à l'élément universitaire, et à en faire surtout une réunion sportive de tout l'élément motocycliste, cyclocariste et automobile « scholastique ». Itinéraire projeté 150 km. avec aboutissant à l'Autodrome de Monthéry. Un insigne de machine a été adopté. Le samedi, 1er mars, vin d'honneur du Club au vainqueur des Six-Jours d'Hiver Hervé de Berk. Le 2 mars, sortie sur Lisieux. Réunion bi-mensuelle, le 6 mars.

Un Club Motocycliste à Champigny

La réunion préparatoire pour la formation d'un club motocycliste à Champigny a eu lieu samedi dernier. Elle a obtenu un vif succès. Une soixantaine d'adhésions ont été recueillies. L'actif maire de Champigny, qui avait tenu à y assister, a promis son appui personnel et celui de la municipalité. Un programme de sorties touristiques et de réunions amicales a été élaboré. Comme de nombreux propriétaires de voitures ont exprimé le désir de joindre

Table with 2 columns: Day and Location/Time. Includes PERMANENCES, Mardi, Mercredi, Jeudi, Vendredi, and Dimanche.

le nouveau club, l'assemblée a décidé de modifier le titre: en celui d'Auto-Moto Club de Champigny.

La plus franche camaraderie a régné. La réunion s'est même terminée par un concert improvisé à la dernière minute.

Tout fait prévoir que le nouveau groupement est appelé à la plus brillante carrière et que les motoristes de la région viendront nombreux à l'Auto Moto Club de Champigny.

Le président, M. Fourmy, et le vice-président, M. Roger, seront heureux de recevoir les adhésions au siège social, 43, avenue Jean Jaurès, à Champigny.

A Lunéville

Un club nouveau vient de se former à Lunéville et qui a pris pour titre l'Amicale Motocycliste Lunévilloise. La présidence en est assurée par M. Georges Gillet qui a son actif un beau palmarès motocycliste.

La commission sportive a pour président M. Réda et la Commission de tourisme M. Simonin, tous deux agents de marques très cotées en motocyclettes.

Ce club, formé au mois de décembre, comptait à sa première réunion une dizaine de membres et à sa réunion du 13 février on y comptait 71 membres inscrits, ces chiffres fort rassurants se passent de commentaires, la Lunévilloise est un club qui est bel et bien parti.

Le 2 mars aura lieu un circuit de régularité qui passionne en ce moment tous les motards de la région.

Aux beaux jours, des promenades seront organisées; de par sa situation géographique Lunéville étant placée aux portes des Vosges et de l'Alsace, la Commission de tourisme saura ravir les yeux de ses membres en leur faisant découvrir des sites remarquables dont les environs regorgent.

Une fête motocycliste

Le 21 mars, un vendredi, donc un jour facile, le Moto Tourist Club de la banlieue ouest organisera, d'accord et avec le concours des Etablissements René Gillet une soirée populaire de cinéma, à la salle du Foyer Civil, Cité-Jardin, à Gennevilliers. M. Peyrus, directeur aux établissements René Gillet, présentera les films nouveaux et captivants motocyclistes. Nous en reparlerons.

Au Moto-cycle Club de Nice

Les dirigeants du Moto-cycle Club de Nice s'occupent fiévreusement de l'organisation de la Course de côte du Mont Chauve, qu'ils comptent faire disputer pour la quatrième fois.

La date, 30 mars, en est encore éloignée, quoiqu'une bonne préparation et mise au point nécessite bien avant l'heure l'étude complète du programme épinglé. A vrai dire, les organisateurs se dévouent tant et plus afin d'obtenir un succès plus retentissant que celui des années précédentes. Espérons que la neige ne vienne pas contrecarrer les résultats; nous croyons d'ailleurs que l'époque choisie est suffisamment éloignée pour obtenir le succès escompté. D'ores et déjà, nous pouvons assurer les concurrents que la liste des prix offerts par de généreux donateurs sera complétée par de nombreux prix en espèces. Au meilleur temps de la journée, 500 francs seront alloués, ce qui veut dire que les autres classements seront bien proportionnés. Nous y reviendrons d'ailleurs en temps utile. NOEL.

Encore Champigny

En réunion de bureau du 11 février, quelques propositions ont été formulées concernant le concours de régularité que la M. C. C. se propose d'organiser dans le courant d'avril. Toutes ces propositions seront mises à l'étude, et lue à l'assemblée générale, qui aura lieu le vendredi 7 mars. Il a été également question qu'une soirée de gala serait donnée à la salle des fêtes de la mairie, le 2 avril. Au programme, figureront quelques artistes choisis parmi nos meilleures vedettes parisiennes. Il est rappelé que la prochaine réunion de bureau aura lieu le mardi 18 courant. Les permanences des dimanches 16 et 23 février seront tenues par MM. Agdrés et Pilly.

Dans les T. C. R. P.

Le banquet annuel de l'Amicale Motocycliste et automobiliste des Transports, qui aura lieu le 8 mars pour célébrer son anniversaire, est appelé à obtenir un gros succès. En effet, toutes les places pour cette épreuve gastronomique ont été retenues et, depuis le 15 février, le comité de l'A. M. A. T. e voit dans l'obligation de refuser les engagements. De nombreuses cartes de bal ont été également retenues, et nous prévenons nos membres que cela intéresserait, de se hâter de retenir les leurs, s'ils ne l'ont déjà fait. On ne s'ennuiera pas à la fête de l'A. M. A. T. On s'en dit la fête ! On trouvera les cartes de bal au siège social café des Sports, 132, avenue de la République, tous les vendredis de 21 à 23 heures.

Moto-Touriste-Parisien

Tous les membres du Club sont convoqués pour la réunion du samedi 1^{er} mars. Présence indispensable. Adhésion pour la sortie sur Blois et les châteaux de la Loire, les 5 et 6 avril.

Motoclub du 11^e

Le 15 février a eu lieu le banquet du Motoclub du 11^e. Dans les salons « Aux Trois

Pigeons » à Saint-Mandé se trouvèrent réunis cinquante convives de bonne humeur. Au cours d'un repas excellent arrosé de crus fameux, les dames reçurent un joli souvenir, don de M. Georges Berlan. A 22 h.30, l'assistance fut charmée par Miss Riquette, fine diseuse, M. Albertini, illusionniste, M. Vignon's and partner, fantaisistes musicaux et M. Louis Mercier, chansonnier montmartrois. A minuit, des flots d'harmonie diffusés sous la direction de M. Maloubier, et, coupés ds temps en temps par les solos du virtuose accordéoniste Robert, menèrent les couples auxquels s'étaient joints la gracieuse mascotte du Motoclub de Vincennes suivie de son état major, les représentants du Motoclub d'Argenteuil, des Lilas etc... dans une danse effrénée jusqu'à l'aurore :

Au tableau deux points noirs : 1^o se séparer à 6 heures du matin quoique certains... 2^o l'exiguité de la salle, mais le M. C. du 11^e ne comptait pas sur autant de sympathie et les organisateurs se promirent de voir beaucoup plus grand pour l'avenir.

A Toulon

Le M. C. de Toulon invite tous les clubs et amateurs à participer au ginkhana qu'il organise le 9 mars prochain.

Cette fête en faveur du guidon « à explosion » est appelée à un succès formidable d'autant que plus de 30 clubs ont répondu à l'appel des organisateurs. En un mot, une agréable journée à passer et qui ne manquera pas de diffuser le sport motocycliste.

Les premiers engagements de Paris-Nice

De toutes parts les engagements affluent, tant des constructeurs que des clubs. A côté des « as » du guidon, de nombreux indépendants viennent tenter leur chance et n'hésitent pas à se porter sur les rangs et gagner leur galon de « grand tourisme ».

En tête de liste, le M. C. N. enregistre la firme Terrot, suivie de la brillante firme belge

Saroléa ; à côté de ces pionniers de l'industrie mécanique, nous notons les firmes : Styl'son, Lucifer, Ravat, Magnat-Debon, D. S. Aleyon, Marvell, Automoto B. S. A. Royal Enfield, Motosacoche et la fameuse construction B. M. W.

Au demeurant une soixantaine d'engagés sont d'ores et déjà fermement inscrits et dans un prochain numéro nous ferons connaître les listes détaillées des engagés ainsi que celle des prix.

Les engagements à droits simples motos 500 francs, cyclecars 550 fr. seront reçus jusqu'au 5 mars et à droits doubles jusqu'au 10 mars au siège du club 11, place Wilson à Nice.

Le Circuit de l'Estérel à Saint-Raphaël

A l'approche du 2 mars, les engagements affluent au siège de l'A. M. C. de Saint-Raphaël.

Certes, le déplacement en vaut la peine. Ayant vu la piste, il m'a été agréable de constater, que de nombreux aménagements avaient été effectués, virages relevés ; lignes élargies, parfaitement goudronnées offrant aux concurrents l'occasion d'une démonstration de résistance mécanique à toutes épreuves. Le pilote aura également sa part dans le résultat acquis, mais n'empêche qu'avec un circuit si bien abrité dans le magnifique cadre de l'Estérel-Plage, et roulant à souhait, les « moulins » seront soumis à un banc d'épreuves peu ordinaire.

La liste des prix à peine établie nous permet de dire que les vainqueurs seront largement récompensés. 2.000 francs aux deux premiers dans chaque catégorie. La répartition des suivants sera prélevée sur le montant des engagements et distribué au prorata des classements. D'ores et déjà, l'équipe Monet-Goyon sera représentée dans toutes les catégories, ainsi que Terrot, Magnat-Debon. La firme Motosacoche y délègue ses fins cavaliers également. NOEL.

Les réclamations

Les réclamations ne seront acceptées que dans la 1/2 heure qui suivra l'arrivée du dernier concurrent, autrement dit, 1/2 heure après l'heure théorique de fermeture du contrôle d'arrivée. Ces réclamations devront être accompagnées d'une somme de 20 francs, qui sera restituée à l'auteur de la réclamation, si la plainte est justifiée ; dans le cas contraire, elle sera acquise à la caisse de l'H. M. C. Les droits d'engagement sont de 5 fr. par machine, et les inscriptions seront closes le lundi 7 avril au siège social.

Les commissaires de route auront seuls autorité pour trancher les cas non prévus du dit règlement.

Organisation générale

L'Hirondelle Motoclub, après avoir consulté le Président de l'Union Commerciale de Langrune-sur-Mer, ainsi que la Municipalité du Syndicat d'Initiative, a reçu de cette personnalité une lettre expliquant qu'à la suite d'une réunion de tous les hôteliers de la Station Balnéaire, il a été décidé entre tous les hôteliers sympathisants, que ceux-ci accorderont une pension par journée entière et par personne, à raison de 30 à 40 francs au maximum.

Le Président de l'Union Commerciale ajoute que ce Rallye fera à l'arrivée l'objet d'une manifestation ayant un cachet de fête locale et avec le concours de toute la Municipalité et du Syndicat d'Initiative.

Les divers points de détail seront examinés en temps voulu.

Sortie-promenade

Les motocyclistes ne désirant pas concourir pourront néanmoins se joindre à l'organisation et bénéficier des conditions spéciales avantageuses dont bénéficieront les concurrents.



Une charge à fond

Que font les constructeurs de magnétos et de motos pour pallier aux ennuis que cause la pluie sur les motos en route ?

Possesseur d'une 175 cmc, je n'ai rien à lui reprocher, mais, pris deux fois sous un orage, j'ai été empoisonné deux fois et très sérieusement.

La pluie tombe sur le réservoir incliné vers l'arrière, suit le câble d'allumage et va faire des courts-circuits dans le porte-charbon et noyer la magnéto. Ouvrez le Livret qui accompagne la moto pour chercher le remède à cette panne ; vous lirez : « démontez la magnéto et nettoyez-la », c'est facile à écrire, mais le malheureux motocycliste qui est sur la route, à plusieurs kilomètres de partout, qui, la plupart du temps, ignore tout de sa magnéto, ne sait trop par quel bout la démonter, en supposant qu'il le puisse.

Voulant y remédier, pendant que la force centrifuge chasserait l'eau qui pouvait se trouver dans la magnéto, j'ai essayé de me lancer sur la descente de plusieurs kilomètres vers Monaco, pour remettre le moteur en marche ; qu'ai-je fait ? j'ai aggravé mon cas ; marchant au mélange d'huile et d'essence, j'avais noyé le moteur d'huile... vous voyez cela : démontez le pot d'échappement, les repose-pieds toujours un peu faussés, enlevez l'huile dans le fond du carter-pompe, au dessus du piston, nettoyez la bougie... cela demande pas loin de 2 heures, la première fois, et quand cela est à 8 ou 9 heures du soir... !

Je regarde les dernières motos et je vois que les constructeurs se soucient de ce détail comme d'une pomme... les metteurs au point des maisons essayent les modèles quand il fait beau ! probablement. Le constructeur a logé la magnéto, dans un coin où il n'y a pas moyen d'aller dévisser le porte-charbon, maintenu par une vis microscopique que l'on doit régulièrement perdre chaque fois sous le socle de la magnéto, même dans le cambouis.

Que vos collaborateurs insistent près des constructeurs... les combines avec de la paraffine coulée dans le porte-bougie, les enduits de mastic, de caoutchouc et autres se décolent au bout d'un certain temps, l'eau et l'huile peuvent passer par le trou du porte-charbon.

R. SEVESTRE, abonné.

Défenseur du deux-temps !

J'ai reçu ton superbe album du Salon, mes compliments il est merveilleux, très intéressants... aussi les numéros qui suivent depuis le Salon. Pourtant, sur le n° 348 j'ai remarqué dans l'article de M. Chauvière une chose qui m'a surpris : il annonce le recul du deux-temps trois lumières ; dans le numéro du Salon de l'année dernière, il prédisait encore la même chose. Et pourtant, l'essor de la moto depuis la guerre est venu du succès de ce même deux-temps trois lumières. Rappelez-vous les Steam, Evans, Cyclette, vélomoto Peugeot, etc., tous les deux temps trois lumières qui sont, en quelque sorte, les aînés de nos 175 cmc. actuels dont les 4/5 sont eux aussi des deux temps trois lumières ! Je connais une vieille Terrot 270 cmc., de 6 ans au moins, qui marche encore comme une horloge : encore une deux-temps trois lumières. On dit que le deux-temps n'est pas rapide ; ma 175 Terrot sport-confort atteint le 80 ; et les 125 kilomètres de Sourdou ? On dit qu'il chauffe si on lui demande un effort exagéré ; et le tour du monde de Sexé ? elle en a vu de rudes pourtant sa deux-temps. Les deux légers défauts que je lui trouve sont : son manque de ralenti à vide et son manque

de silence, bien qu'un quatre-temps de course, avec une avance à l'échappement accentué ne soit pas beaucoup plus facile à rendre silencieux, et, quant à la souplesse en côte par exemple, elle est tout à l'avantage du deux-temps.

La consommation d'un deux-temps bien réglé n'est pas sensiblement supérieure à celle d'un quatre-temps de cylindrée égale, et quelle simplicité d'entretien et de graissage surtout ! Je suis situé près d'une route où il passe pas mal de motos : eh ! bien, je puis affirmer que le deux-temps ne recule pas, au contraire : c'est vrai qu'il n'y a, dans la région, guère de grosses ni même de moyennes motos. La machine populaire y domine. C'est justement la place du deux-temps trois lumières sur la machine qui doit partir tous les matins et... surtout rentrer tous les soirs ! Avec ma 175 deux-temps, j'ai fait 230 kilomètres environ le même jour avec un passager et 6 litres de mélange ; je monte toutes les côtes même avec tansad en troisième et ne chauffe jamais. Que demander de mieux ? J'aime mon deux-temps quand, sur une belle route, il fait entendre son vrombissement continu comme un huit cylindres sans jamais un seul raté ni un seul bafouillage à quatre-temps. Evidemment, à partir de 250 cmc. le quatre-temps règne en maître, mais comme il y a encore plus d'acheteurs de 175 et 250 que de propriétaires de B. M. W. ou de Henderson, le deux-temps a, à mon avis, encore de beaux jours devant lui — Un fanatique. VERRINES.

Pèlerinage à Lourdes

J'achetais, en avril dernier, cette fameuse P. 107 dont on disait grand bien, et, en effet, je n'ai qu'à me féliciter jusqu'à présent, de mon heureux choix.

Notre départ d'Epinal fut fixé au 16 juillet. La veille, la machine, qui a déjà 2.920 kilomètres, subit un décalaminage et un léger rodage de soupapes. Nous emportons près de 50 kilogrammes de bagages contenus dans une valise fixée à l'arrière sur porte-bagages, et dans deux larges sacoches placées à cheval sous le tansad. Or, la machine pesant 140 kilogrammes, moi 87, ma femme 48, c'est donc avec les bagages le poids respectable d'environ 325 kilogrammes, qui roule vers Lourdes par cette fraîche matinée de juillet.

Je m'étais muni, à tout hasard, de quelques pièces de rechange.

Un premier arrêt à Gray pour un petit casse-croûte, puis nous filons par Dijon, Beaune, Chalon-sur-Saône. Près de Tournus une malencontreuse crevaison m'oblige, après réparation, à avancer quelque peu la manette des gaz. Déjeuner à Saint-Albin. Nous repartons ensuite sur Mâcon, Villefranche, Lyon pour arriver à Saint-Etienne, notre première étape, vers 19 heures (451 km.).

Départ le lendemain, à 7h. 30, par Firminy. Routes abominables, complètement défoncées par endroit, profonds nids de poules, rude montée vers Yssingeaux. Il fait une chaleur accablante. Par contre, panorama superbe qui nous vaut de nombreux arrêts en cours de route. Passons Le Puy vers 11 heures, ville très pittoresque. Sauf quelques rares et courts endroits rapiécés, la route demeure lamentable. Longues montées, descentes sinieuses et virages en épingle se succèdent, mais sont largement compensés, par un paysage magnifique que nous ne pouvons, hélas ! qu'admirer rapidement. La marche en 2^e domine et, étant donné l'état des routes, notre vitesse ne dépasse guère le 40. Mende est traversée et c'est Rodez où la menace d'un orage nous oblige à faire étape. Ouf ! ma moto vient d'être soumise à une bien dure épreuve.

H. FÉNARD, Epinal.

Le 18, départ de Rodez de bon matin. Une courte halte en vue du viaduc de Vieur, un bijou et une merveille d'art. Passage à Albi et à Toulouse, déjeuner à Saint-Gaudens, 5 minutes d'arrêt à Tarbes et enfin à 17 h. 30 nous atteignons Lourdes principal but de notre voyage.

Le 20, excursion au cirque de Gavarnie comportant une quarantaine de kilomètres en 2^e, déjeuner, puis je retends ma chaîne avant notre retour de Lourdes.

Le 21 vers 6 heures départ de Lourdes pour Bordeaux, par Pau, Orthez, Dax, Castets. (J'ouvre ici une parenthèse, car je tiens à signaler, lors de mon passage à Dax, l'amabilité de l'agent des cycles Peugeot qui, bien que n'ayant pas la vente d'huiles de graissage, s'est offert néanmoins à me ravitailler en huile à l'aide de son approvisionnement personnel, et ce, au prix coûtant.)

Et voici les Landes, paysage monotone avec ses immenses forêts de pins. Déjeuner à Belin ; ensuite nous roulons sur une mauvaise route pavée jusqu'à Bordeaux où nous arrivons vers 17 heures.

Le 22 à 18 h. 30, Bordeaux-Royan par Saint-André-de-Cubzac, Pons, avec oblique à gauche sur Gémocac et Coze que nous atteignons assez tard (21 h.) par suite du mauvais état de la route. Le lendemain 23, nous sommes à Royan de bonne heure. Vue de la mer. Quelques heures d'arrêt, et au premier coup de kick, ma P. 107, toujours prête et obéissante, nous emmène en direction de Paris. Bientôt nous entrons à Rochefort par le pont transbordeur, puis c'est Fontenay-le-Comte, Bressuire ; la route est redevenue exécrable, de sorte que nous nous arrêtons et couchons à Loudun.

Le 24, nous poursuivons notre route qui s'améliore à partir de Chinon et devient parfaite vers Tours. Jolies vues sur la vallée et les Châteaux de la Loire. Notre moulin tourne et ronfle avec une régularité parfaite. Plus loin Blois, Orléans, villes qui mériteraient d'être visitées, mais pas le temps de nous arrêter car nous sommes attendus à Paris dans la soirée. Nous y entrons vers 17 heures.

Départ le 27 dans la matinée. Nous traversons Paris, de Neuilly à Pantin. Quelques émotions aux carrefours, mais je m'en tire fort bien. En route pour Reims par Meaux, Château-Thierry, Epernay. Tout va bien à bord, nous arrivons à Reims à 17 heures. Une petite surprise en vérifiant mon niveau d'huile, je m'aperçois avec stupefaction que la jauge l'effleure à peine d'un millimètre. Mon carnet de route me rappelle en effet que le plein d'huile n'a pas été fait depuis Fontenay-le-Comte (Le carter en contient environ un litre 300). Il était temps d'y songer.

Le 28, visite de Reims.

Le 29, retour sur Epernay, visite des caves à champagne, déjeuner, puis départ sur Ligny-en-Barrois par Châlons-sur-Marne, Vitry-le-François, Saint-Dizier. Nous couchons à Ligny.

Le 30, départ pour Nancy et enfin retour à Epinal le 1^{er} août, où notre première visite fut naturellement pour MM. Bidaux-Bouquet les sympathiques et consciencieux agents de la marque Peugeot à Epinal.

A notre arrivée le compteur marquait 5.580 kilomètres, nous avions donc parcouru exactement 2.660 kilomètres sans le moindre ennui mécanique, je ne me suis, en quelque sorte, occupé de la machine que pour réparer la crevaison et retendre la chaîne.

Comme consommation totale : 110 litres d'essence et 3 litres et demi d'huile, le tout représentant la somme de 295 francs.



A Bressuire

Je vois sur le dernier numéro que personne ici ne t'a donné d'adresse concernant notre petite ville, aussi je m'empresse de compléter le carnet.

D'abord, mécanicien : Saint-Christophe Moto, Robert Giroire spécialiste, agent de Gnome, Terrot, Monet, Motobécane, Dresch, reçoit les motocyclistes comme des frères, réparations consciencieuses, pas de coup de fusil. Est installé auprès de la Place Saint-Jacques. Tout le monde connaît Giroire. Se recommander de Moto Revue ou de la L. N. M. Ensuite, restaurant Hôtel Revault, près des Halles, très bonne cuisine de famille, repas très copieux à 10 francs, 1 bouteille de bon vin, pain à volonté. Chez Revault le sourire des patrons et de la bonne sont légendaires et font la réputation de la maison. Chambre 10 francs, garage moto gratuit, propreté absolue. Ceux qui veulent tout le confort moderne, à un prix abordable cependant, le trouveront à l'Hôtel de France, Pouet propriétaire. Mme Pouet soigne les voyageurs comme ses enfants, pas de coup de fusil et encore une fois tout le confort. Mon cher Moto Revue, je te donne ces deux adresses d'hôtel parce que j'estime qu'il en faut pour toutes les bourses, mais les deux sont données en confiance, et à tout point de vue irréprochables. Les employés et ceux qui comme moi sont obligés de se contenter d'une 250 cmc.

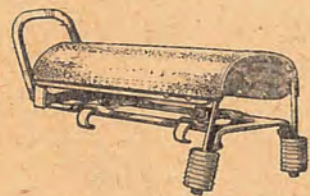
SUD-EST

Amnecy. — Rest. av. ch. : Hôtel de l'Europe + Annonay. — Mécanicien : Cluzel, route de Lamastre, Monet, Motobécane, F. N. (M. Callon, à Saint-Romain). Avignon. — Rest. av. ch. : Hôtel du Cours, Cours de la République, — Garage auto : Grenet, près la gare. Barcelonnette. — Rest. av. ch. : Doux frères, Hôtel du Nord — Mécaniciens : Morard et Barachin, Meyran, M. Barnavol, à Avignon). Bourg d'Oisans. — Rest. av. ch. : Hôtel de Milan. Castellane. — Rest. av. ch. : Hôtel Martiny. Mécanicien : Jullien. Chambéry. — Rest. av. ch. : Hôtel de la Poste + Digne. — Rest. av. ch. : Hôtel Boyer-Mistre. (M. Manny, à Paris). Forcalquier. — Mécanicien : Gai. (M. Mollet, à Romans). Genlis (Côte-d'Or). — Mécanicien : Mathieu Peugeot. (M. Delizy, à Alger). Juan-les-Pins. — Mécanicien : d'Harlingue, avenue Louis-Gallet, spécialiste voitures sport et motos. Nice. — Rest. av. ch. : Hôtel Rambaldi, Boulevard Rambaldi — Restaurant : Restaurant Lamartine, rue Lamartine — Garage auto : Garage du Grand Palais, Boulevard de Cimiez. Nyons. — Rest. av. ch. : Mounier — Mécanicien : Naudin. Pertuis. — Restaurant : Restaurant du 4-Septembre, Place du 4 Septembre. (M. Meynard — à Pertuis). Sisteron. — Rest. av. ch. : Hôtel de la Poste — Mécaniciens : Raméro, Féraud. (M. Barnavol à Avignon).

NOTRE PRIME HEBDOMADAIRE

PRIME N° 76 DU SAMEDI 1er MARS 1930

Siège arrière Faurné Valeur 120 francs



Prix en nos bureaux : Abonnés 65 fr. Par poste franco En gare 9 fr. Non abonnés 110 fr. en sus : A domicile 11 fr.

Gnome deux-temps, leur budget n'étant pas indéfiniment élastique ont le vrai type d'hôtel-restaurant leur convenant chez Revault. Inutile de perdre de temps à me répondre ou remercier. J. C... à Bressuire.

Chez un ex-champion

J'attire tout spécialement l'attention des usagers de la route se rendant vers la Côte d'Azur, que l'Hôtel de la Régence, situé sur la route nationale n° 7, à Juan-les-Pins, accueillera en tous temps les membres de L. N. M. Ils seront d'ailleurs assurés d'un repas copieux à 12 francs et d'une chambre du même prix, sauf en saison estivale, pendant laquelle le prix sera majoré de 3 francs. Le propriétaire, M. Mathieu, est d'ailleurs un charmant sportif et ex-champion. Noël.

Précisons

Nous avons indiqué à Corbeny dans l'Aisne, l'Hôtel du Commerce, restaurant avec chambres, chauffage central, ainsi qu'un garage, comme maison recommandée à nos motocyclistes, mais ce n'est pas M. Jean Echehut qui en est le propriétaire comme nous l'avons dit. C'est cet abonné qui nous a transmis cette adresse de bonne maison. Nous le remercions vivement.

Adresses classées

Satisfaisant au désir que vous avez bien voulu m'exprimer dans votre N° 357 du 11

janvier 1930, je vous remets ci-joint une liste d'hôtels. Comme vous le constaterez, ils se répartissent dans toute la France. Les quelques restaurants et garages figurent dans une liste à part.

Tous les hôtels (restaurant avec chambres) possèdent garage, presque tous à l'intérieur, quelques-uns seulement (je les ai indiqués) ont arrangement avec un gareur ; il est rare que le garage ne soit pas gratuit. Ces hôtels ne sont, ni des palaces, ni des gargotes, mais des maisons recommandables. Il va de soi que chacun doit choisir l'hôtel d'après sa bourse ; c'est pourquoi je les ai classés sommairement dans deux catégories par les mots « simple » et « moyen », c'est à dire : simples, où le logement avec les diners et petits déjeuners pour deux personnes, boissons et pourboires compris, reste entre 40 et 50 francs, prix actuels et moyens, où ces mêmes prestations vont de 50 à 70 francs environ.

PRAETOR, à Liège.

Un bon Hôtel

Voici une très bonne adresse pour ton carnet L. N. M., Hôtel de la Promenade, M. Giraud, propriétaire, à Châtillon-sur-Indre. Voici le menu des repas pour 12 francs, vin compris : Une entrée, un plat de viande, 1 légume, un rôti, fromage, dessert, le tout très bien cuisiné et abondant. Chambres et grand garage.

FANTOU, à Châtillon-sur-Indre.

Toulon. — Restaurants : Restaurant Glacier, rue Jean-Jaurès — Restaurant de l'Abeille, Place Puget. (M. Thany, à Six Fours). Tournon. — Rest. av. ch. : Bertrand — Restaurant : Restaurant de la Jeannette — Mécanicien : Bourdeaux, quai Farconnet, Ultima, Magnat, Aiglon. (M. Callon, à Saint-Romain). Valence. — Restaurant : Restaurant de la Poule au Pot, près de la Citadelle. (M. Callon, à Saint-Romain).

EST

Brienne-le-Château. — Rest. av. ch. : Hôtel restaurant du Soleil Luisant, rue de l'Ecole Militaire. (M. Robin, à Paris). Châlons-sur-Marne. — Rest. av. ch. : Hôtel restaurant du Pot d'Etain. Plombières-les-Bains. — Rest. av. ch. : Hôtel Curin. (M. Rebouillot, à Luxeuil). Troyes. — Mécanicien : Egret dit «Lago», 8, rue Kléber. (M. Pahepp à Luyères).

CENTRE

Limoges. — Rest. av. ch. : Sampleaud, 5, Place de l'Hôtel de Ville (M. Charles, à Orly). Romorantin. — Rest. av. ch. : Hôtel de France, Place de la Mairie. (M. Gérin, à Suresnes). Souillac (Lot). — Rest. av. ch. : Hôtel du Nord).



MOTOCONFORT

NOUVELLE AGENCE SPÉCIALE Livraison rapide des modèles à blocs moteurs mis au point par BRIQUET, 1er spécialiste du bloc, 11, Quai d'Anjou, Paris. Danton 71-57

MOTOS A VENDRE

Alcyon 350 cmc., dble tube Zurich vendue par reste crédit de 1.500 francs, roulé 1.500 kms. Doublet, 128, rue J.-Jaurès, Levallois.

B. S. A. 3 CV 250 cmc., état neuf, éclair. t.-sad compt., roulé 3.000 m., 3.800 francs. Blondeau, 22, r. des Paillettes, Ermont (S.-et-O.).

B. S. A. 350 cmc. lat. nve, éclair. Lucas, s'adress. Bry, 26, r. Henri Martin, après 18 heures ou écrire, joindre timbre pour réponse.

Cleveland 600 cmc. 4 cyl. 1928, peu roulé, 4.900 francs, écl. élect., t.-sad, état impeccable, ferai 12 mois de crédit. Barre, 123, bd. National, St-Maur (Seine).

F. N. 350 cmc. grand prix surb., a couru l'armistice état neuf, écl. élect., compt. pignon et 2 pneus rechange, vit. essence, 135. Lhuissier, 16, rue du Réservoir, Clichy.

F. N. M. 60, 350 cmc., culb., 100 m., heure, sacoche, 4.200 fr. L. Frontier, 11, rue J. Siegfried, Paris (20e).

Le guide de l'Acheteur, tous les dimanches matin, de 8 à 12 heures, leçon gratuite, à tout acheteur d'une moto neuve ou d'occasion. Jeanjean Motos, 133, avenue d'Argenteuil, Asnières (S.).

F. N. 350 m. 70 équip. peu r., voir ap. 18 h. sem., sam. et dim. Terradellas, 9, rue Rieux, Billancourt (Seine).

F. N. 500 cmc. M. 28, écl., t.-sad, sacoche caval., compt. montre état parf., 4.500 francs. Ducrot, 16, rue du Barrage, Créteil (Seine).

Gillet Herstal 500 cmc., roulé 6.000 km. cause voiture, 4.500 fr., voir 203, r. Crimée, Paris.

Gnome Rhône 500 cmc., gd. sport avec ou sans side, au plus offrant. Bourdin, 26, rue Fremicourt, Paris (15e).

Gnome-Rhône 500 cmc. G. Sport 1928, malle arr., très bon état,

tarif des insertions

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

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

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

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

SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

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

PIÈCES pour MOTOS INDIAN — TARIF ILLUSTRÉ — INDIAMOT O 1, Rue Faraday, PARIS-17e Reste ouvert le Dimanche matin

Maison F. TOUTIN Téléphone Péreire 10-41 171, Bd Jean-Jaurès, CLICHY (Seine) PIÈCES POUR TRIUMPH, B.S.A. DOUGLAS, P. M. Expéditions en Province — Demandez le tarif 1930 La Maison se charge des réparations. — Travail soigné

SIDECAR BUFFLIER 2, Rue Claude-Rampon, 2 LYON 15 MODÈLES — Catalogue contre 1 fr. 50 gratuit aux Agents

HARLEY-DAVIDSON complète la série de ses Modèles La Merveilleuse 750 cc. Idéale pour le Soie comme pour le Sidecar. Nombreuses Occasions en stock. — Réparations par Spécialistes réputés. — TOUTES PIÈCES D'ORIGINE A LETTRE LUE — HARLEY-DAVIDSON, 32-34, r. Pierret-Neuilly-s-Seine (Tél. Maillot 05-21 et 14-31)

POUR ÉVITER LA PANNE D'ALLUMAGE NETTOYEZ périodiquement vos BOUGIES UN INSTRUMENT PRATIQUE : La Clé-Nettoyeur APAX Contient : 1 clé à tube à 2 ouvertures - 1 nettoyeur de bougies à fils métalliques - 1 jauge pour vérifier l'écartement des pointes. Le tout nickelé, livré en deux bois 24. » Le Nettoyeur de bougies seul. 9.75 GEORGES COCORDAN, Spéc. pour Auto - 22, Rue des Apennins, PARIS

FIREZ ONE OIL Augmente le rendement du Moteur et en diminue ainsi la consommation d'essence Concessionnaire pour toute la France : TH. LEQUIME 7, Rue Labrousse, 7 PARIS (15e) Téléphone : VAUGIRARD 20-07

3.500 francs, essais. Costes, 8, rue Louis Braille (12e). Jeanjean Motos 133, avenue d'Argenteuil, Asnières, le plus grand choix des motos Terrot Styl'son Motoconfort New Map Monet Goyon Dresch etc., crédit reprise.

Gnome-Rhône 175 cmc., pneu Ballon, état neuf garanti 1.975 fr. Carburateur Cozette moto, neuf, catalogué 200 francs, à vendre, 100 francs. S'adress. : Maignaud, 112, r. Lemerrier, Amiens (Somme).

Monet Goyon 4 CV, ballon, mod. 28-29, écl. etc., 2.000 francs. Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois (Seine).

Affaire inter. Monet G. 350 cmc Villiers Novi, 100 bg., t.-sad, nomb. acces., peu roulé, Douanne, 54, av. Michel Bizot (12e), écrire ou sam. apr. midi, dim. matin.

Motobécane 250 cmc., jap., écl., t.-sad, 2.300 francs, neuve, garantie. Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois (Seine).

Motoconfort neuve, 250 cmc., écl. élect., occ., 3.000 francs. Calmus, 110, Grande Rue, Bry-sur-Marne.

Motoconfort 308 cmc., eh.-ch., éclair. Novi, 100 bougies, feu à l'arrêt, sac., t.-sad, rep.-pieds, rétrov., très bon état ou échange c. moto, 4 tps, 350 ou 500 cmc. Noël, 24, rue J. Guesde (14e).

Peugeot 3 CV, bloc-moteur, 1.500 francs. Ag. Peugeot, 128, r. J.-Jaurès, Levallois (Seine).

Soyer 1929, moteur Jap, 250 cmc., parf. état, ecl. élect., tte équip., 3.200 francs. Paquer, 20 bis, av. Sébastopol, La Varenne (Seine).

Terrot 28, 250 cmc., 2 tps, dble tube, ch.-ch. ballons équip., 2.900 francs, b. état, 1 vélo B. S. A., 3 vit., 1 vélo intégral M. Surre, 6, imp. St-François, Paris (18e).

J'achète ou j'échange toute moto moderne accidentée. Jeanjean, 133, avenue d'Argenteuil, Asnières.

PARMENTIER 119 Avenue des Batignolles - St-Ouen livre toutes Marques de Motos à CRÉDIT au même Prix qu'au COMPTANT

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

MAGNÉTOS DYNAMOS DÉMARREURS
Toutes Marques
Pièces détachées Pour tous Modèles

A. DE SARELLO
90, AVENUE DES TERNES, PARIS (17^e) Téléph. Carnot 32-20 3 Lignes

RÉPARATIONS en 24 heures
avec Garantie de 6 Mois

SPECIALITÉ pour MOTOS

HARLEY-DAVIDSON
MODÈLES 1930 et d'OCCASIONS
350-500-750 et 1200 cc. Pièces origine - Demandez Prix en Baisse -
Harley-Davidson 22, rue Picpus PARIS (12^e)

Tri-Moteur **GALLAND** Charge utile 400l

Moteur JAP 500 cmc.
Boîte vitesses BURMAN 3 Vitesses LE PLUS ÉCONOMIQUE



Frein sur les 3 roues, Moyeu AR amovible. Pneus Michelin 700 100 LE MIEUX CONÇU

16, rue Chauvelot, PARIS (15^e) AGENTS DEMANDÉS

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

MOTO-AGENCY 24, Bd de Charonne PARIS (20^e)
ACHATS - VENTES
RÉPARATIONS - ÉCHANGES
FN. Terrot, Peugeot, Motoconfort - Soyer, etc.
Stocks en neufs et occasions
École de Motos - Permis gratuit à l'achat-vente

Le GANT CHAUFFANT
S. A. G.
LA Sté Ane DE CHAU FAGE ÉLECTRIQUE G. GOISOT
est spécialisée dans la fabrication des COUVERTURES et GANTS CHAUFFANTS ÉLECTRIQUES
103, Av. des Ternes PARIS - Wagr. 85-69 Galv. 67,83



Terrot 350 cmc., culb., 4 tps. écl. élect., vendu par part, urgent. Mignot, 221, fg. St-Antoine, Paris, Tél. Diderot 05-72.

Terrot dble tube 29, parf. état, pr. p. roulé, prix intér. Coletti, 29, rue la Condamine, Paris (17^e).

Terrot type H. S. 350 cmc. en parf. état, prix intér. s'adress. : Carb. Zénith, 32, r. Villiers, Levallois.

Dollar 500 cmc. 1929, culb., dble échap., bloc chaise, équip. électrique, compl. très b. état. Jeannet, 9, rue Blanche, Montrouge (Seine). Soir à partir 6 h. 1/2.

F. N. mod. 29, 350 cmc., surb., nve. tte équip., roulé 1.000 km., 4.500 fr. Quantin, 10 bis, rue Emile Conroy, Saint-Denis (Seine).

F. N. 350 cmc., M. 70, écl. élect., tansad, compt., très bon état, peu roulé, 4.000 fr. S'adres. concierge, 116, rue Angoulême, sauf samedi et dimanche.

Gillet Herstal 350 et 500 cmc., neuf et occasion. Remy, 21, rue de Tiemeen, Paris (20^e). Tél. : Ménéil 76-39, agence directe, achat, repr. au maximum.

Gillet Herstal, 350 cmc., mod. 28, com. nve, avec Radios, 3.500 fr. Ecirre t. l. j. ou soir, dim. matin Lombardin, 14, rue Panama, Paris (18^e).

G. M. C. 4 HP, 29, équip., 3.500 fr. Echange side bopl. R. Gillet, 750 ou 500 cmc., soult. Marchand, 57, rue Choisy, Villeneuve-le-Roi (Seine).

Gnome-Rhône 250 cmc., 2 tps, chaîne, courroie, tansad, compt. O. S., pare-boue, 1.800 fr. Crochet, 19 bis, rue Saint-Denis Prolongée. Visible après-midi et dimanche. Colombes (Seine).

Gnome-Rhône D. 4., éclair. élect., Marelli, peu roulé, à saisir. Ecirre M. Marquis, Marché des Logis, 1^{er} R. A. C. Libourne (Gironde).

Gnome-Rhône 500 cmc., 28 type D., grd sport, écl. élect., état neuf, 4.500 fr., avec sidecar 3.400.

Gatheron, 51, rue de Belgique, Meudon (S.-et-Oise).

Koehler Escoffier, 500 cmc., 2 cyl., culb., très rap., parf. état, pn. nfs, 1.950 fr. Vignal, 18, rue Rouvet, Paris (19^e).

Marc 350 cmc., 1928, culb., L. M. P., roulé 2.500 km., état neuf ballons 27 x 4, silenc. Ceretti comp. 3.500 fr. Ecirre pour prendre rend.-vous. Michel, 38, rue Meslay, Paris.

Monet-Goyon 350 cmc., culb., parf. état, cause départ, 2.600 fr. Alfred, 177, avenue Gambetta, Paris (20^e).

Monet-Goyon 175 cmc., conf., 3 vitesses, ch.-ch., parf. état, écl. av., ar., ess. à volonté, 1.800 fr. Maudet, 4, rue Sainte-Hyacinthe, Paris (1^{er}).

Monet-Goyon 4 CV., 350 cmc., mot. Mag., très bon état, 2.800 fr. ou échang. contre voit. 5 à 6 CV. ou Morgan, arrang. Cardin, 14 ter, rue du Moulin, Puteaux (Seine).

Motobécane 250 cmc., équip. parf., tansad, mallette, écl. Novi, 2.500 fr. F. Ménétrier, 22, rue Rousselet, Paris (7^e).

B.S.A. GRAND CHOIX
MOTOS EN SOLDE ET d'OCCASIONS REVISÉES
— TOUS LES ACCESSOIRES —
IMBERNOTTE, 4, rue des Acacias - PARIS

Motobécane 2 CV, monovit., excel. état, équip. compt., etc. A vendre 750 fr. Debonneville, 44, r. Blanche.

René Gillet, 6 CV., éclair. Marchal, frein avant, tansad, pn. confort, vend. par partie, 6 h. 1/2. Ghelatel, 16, rue Vieux-Colombier, Paris.

René Gillet 6 CV, type Ar., écl. élec. Marchal, klaxon, stop, selle Terry, marche parf. presque neuve, de confiance, 4.950 fr. Chocolaterie, 9, rue N.-D. de Lorette, Paris (9^e).

Royal Motobloc 3 CV, état neuf, tansad, écl., t. l. soirs à partir de 7 heures. S'adresser : 79, rue la Colonie, Paris (13^e).

Indian 3 boules, état parfait, 1.400 fr. Crédit. Collard, 3, rue Aumont.

San Sou Pap 350 cmc., mot. Jap., 1929, état neuf, écl. élect., compt., mont., tansad, sac., 3.800 fr. Concierge, 5, rue Vernier, Paris.

Saroléa 500 cmc., culb., parf. état, compt., éclair. élect., Lelong

68, rue Carnot, Saint-Cloud (S.-et-Oise).

Terrot 500 cmc., sport, confort, 1928, 2.700 fr. Huberson, Institut Agricole, Beauvais (Oise).

Saroléa 500 cmc., latér., 2.700 fr. Crédit. Collard, 3, rue Aumont, Paris (13^e).

Terrot 350 cmc., latér., absol. comme nve, pn. ball., compl. équip. Coiffeur, 321, rue Lecourbe, Paris.

Terrot 500 cmc., Jap., culb., mod. 28, écl. élect., pneu ball., tansad, machine excel. état, 4.500 fr. Negre, 14, rue Savies, Paris (20^e).

Terrot 2 CV, ch.-ch., tansad, éclair., pare-jambes, bon état, 1.450 fr. V. Cozian, 188, rue Tolbiac, Paris.

Terrot 350 cmc., culb., 28, écl. élect., acc., pn. nf, t. b. état, 4.000 fr., c. ach. voiture. Molot, rue Mairie, Villebon par Palaiseau (Seine-et-Oise).

Motobécane Soyer Rhony's exposent leurs nouveaux modèles bloc moteur, chez le Roi de la Moto : Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. : Roq. 07-67.

Terrot 500 cmc., culb. Jap. 1929, acces. 159, avenue de Choisy, Paris (13^e).

Moto Train 350 cmc., pour c. maladie grave, à deux temps, tansad, état neuf, prix à débattre. Renault, 6, rue Le Regrattier, Paris (4^e).

Sup. occas. moto 3 HP, 2 vit., marche garantie, à vendre 600 fr. cause achat voiture. Marin Albert, 22, allée de la Madeleine, Bobigny (Seine).

Établissements E. CERRETI et P. VALEN
204, bd Saint-Denis, à COURBEVOIE
Tél. Defense 14-17

Le Supersilencieux CERRETI, breveté et déposé est le seul qui assure un silence parfait sans freiner le moteur. Tandis que le siège et les repose-pieds élastique pour conducteur et passager assurent le plus grand confort.

Se méfier des contrefaçons : Exiger le marque CERRETI portant une toile à cinq pointes



Super-silencieux
Repose-pieds élastique pour le passager
Repose-pieds élastique pour le conducteur
Siège élastique double suspension

N'oubliez pas que :
Les Motocyclettes "MARC"
sont les machines de luxe
les mieux étudiées
les mieux équipées
les plus stables
et les moins chères du marché

N'achetez pas une moto sans consulter "MARC" les Motocyclettes

Vous le regretteriez

Exigez partout les motocyclettes "MARC"

Ou écrivez en demandant le catalogue franco contre UN franc en timbres-postes

Motocyclettes "MARC"
12, rue du Plateau, à VINCENNES (Seine)
(Près de la Mairie)

L'INDISPENSABLE Arrachs-Pignons - UNIVERSEL



Modèle B, ouverture 200. Prix... 90 fr.
Modèle C — 450. " — 265 fr.

En Vente chez les Marchands d'Accessoires et Quincailliers.

GROS DÉTAIL
SOMIA 46, Rue Amelot - PARIS
Tél. : Roquette 50-87
Spécialités trousseaux p^r Motos, Autos, outillage, crics, etc.
Catalogue contre 0 fr. 75 en Timbres

Par suite d'une NOUVELLE ORGANISATION Le

DUR à CUIRE

sera vendu directement par le fabricant aux prix les plus réduits

Soit le

N° 1 - Modèle Touriste :
à 75 fr. en grain cuir ;
à 95 fr. en cuir chromé ;

N° 2 - Modèle Sport avec frontal en caoutchouc Mousse :
à 85 fr. en grain cuir ;
à 105 fr. en bloc cuir chromé.

NOTICE FRANCO :
CHAILLOU 34, Place du Marché-St-Honoré - PARIS-1^{er}




du marché. Barre a vendu 286. Motos en 1929.

50 0/0 remise sur 4 CV, 4 tps, modèle 1930, neuve, plombée, garantie, 3.500 francs, avec crédit. 178, rte de la Révolte, Levallois.

Gratuitement votre permis, vos leçons sur la plus maniable, la meilleur marché des 4 tps du monde, la P. 109 Peugeot dont vous serez propriétaire avec 725 fr. aucun engagement de votre part. Agence René Gillet, etc., 178, rte de la Révolte, Levallois.

Changez votre 175 ou 250 cmc. contre 4 CV dern. mod., soulté, crédit, remise 40 %. Goiffon, 163, rue de Rome, Paris.

CYCLECARS ET VOITURETTES

Amilcar grd sport, surb., carr., Duval Bordino, état mécan. parf., à culasse spéciale. S'adress. : Pagare et la Paix, 35, boul. Victor-Hugo, Cléchy (Seine).

N'avez plus les bras cassés par les réactions désagréables de votre direction, monter un Anti-Shimy, modèle spécial pour trois roues, 100 fr. Chez Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. : Roq. 07-67.

Amilcar grand sport, freins av., pneus ball., jantes creuses, cond. int., malle, 9.500 fr. Baldy, 3, rue la Paix, Bois-Colombes (Seine).

Bugatti état génér. neuf, occas. aff. conf., 8.000 fr. Roques, 18, Passage Jemmapes, Levallois-Perret.

Citroën s. 2, type dateur remis, à neuf, échang. c. 5 CV, bon état, 3 pl. de préf. Citroën, faire offre 31, rue Sourdière, Paris (1^{er}). Semaine 8 à 18 heures.

Jolie torp. 5 CV, Citroën T. C. 3, mot. ent. révisé, très bien équipée, 3 conf., garn. peint., état impeccable, 7.000 fr., cause plus forte. Ducrey, 7, villa Ermitage (20^e). Sam. apr.-midi, dim. matin.

Citroën 5 HP, n° 64656, cabr., 2 pl., pont banjo, ailes rondes, excel. état, peint. nve, capote toile housses, télejaugé, essence, pare-chocs, amort., rétro, montre, ampèremètre, etc. Ecirre - Tuot, 4, rue Corbeau, Paris (10^e).

E. H. P. 5 CV, mot. Ruby, bon état, 4.500 fr. Bazille, 10, rue Courat, Paris (20^e). Après-midi.

Mathis 6 HP, torp., 4 Pl., détaxé, prix int. Ecirre : Mouret, 2, rue de l'Ourcq, Bécon (Seine).

Morgan Monotrace 2/3 P., parf. état, à vendre, prix avant., ese dble emploi, Noiret, 5 bis, Chaussée-du-Pont, Boulogne-sur-Seine (Seine).

Morgan à air, à vendre, ese départ, rég., très bon état, équip., comp. prix int., ou échange contre moto. Ecirre : Jouanmet, Saint-Arnoult (Seine-et-Oise).

Panhard S. S., 9 CV, 1927, cond. int., souple, 4 portes, 4 pl. dém. ecm, code ville et route, 2 klax., malle arr., pare-chocs, ess., glace, etc., 5 pns nfs. ét. de neuf, 15.000 fr. J. Gabriel, Pont-Chartrain (Seine-et-Oise).

Sandford, 1.100 surb. 1920, neuf, roulé 500 km., sort. en janvier, 20.000. Prévost, 61, av. de la Motte-Picquet, Paris.

Scap 7 CV, mot. Cime, culb., tr. belle carross. sport, 3 pl., parf. état, 4.200 fr., ou échange contre belle moto. Lacheze, 4, r. Rabelais, St-Ouen, Mare, 35-57.

Sima Violet sport, révisé, pont av. neuf (Faectre) 3.300 fr. A. Rochas, 81, rue Chevaleret, Paris.

Villard, 2 HP, fourgon, comme neuf, 4.300 fr. Villard normande, sans capote, 2 HP sous garantie, 5.500 fr. Visib. Ecirre : H. Malhot, 35, rue Doudeauville, Paris (18^e).

ACHÈTEZ VOTRE
à l'agent spécialiste
qui vous offre
le **Crédit** au
même prix qu'au comptant,
sans assurance, sans intérêt,
prix constructeur.

Comptant : conditions spéciales
GRAND CHOIX D'OCCASIONS
Réparations par spécialistes
Stock complet en pièces
avec 20 % de remise.
ACHÈTEZ et REPRENDREZ
très cher toutes motos.

F.N. LATSCHA
16, rue Auguste
Baillv.
ASNIÈRES
(Près gare Asnières)
Tél. Grésillon 17-93
(Ouvert Dimanches et Fêtes)

Transformez...

vos Motos à prise di-
recte en y adaptant
une Boîte
DEUX OU TROIS VITESSES
"STAUB"
Une pose est prévue pour
chaque type de Machine.

DEMANDEZ LES NOTICES :
STAUB
20, Rue Jules-Ferry, 20
COURBEVOIE (Seine)

Pièces Détachées pour
INDIAN & HARLEY
Catalogues gratuits
FILLIAT et SUREAU
22, rue Victor-Hugo, Levallois (Seine)
Téléphone : Percire 06-27

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

MANTEAUX EN CUIR
1^{re} qualité garantie
(six et
doux mois)
690 FRANCS
Au comptant 10 % de remise
Abonnés Moto-Revue 5 % en sus

HOMMES, FEMMES
Catalogue sans demande
contre timbre 0 fr. 50
LE MOTO CUIR
3, Rue du Buisson-St-Louis
PARIS-X^e

Amilcar C. G. S. 7 CV, Subr.,
29, super-culasse, éch. Marchal,
dém. peint., pneus nrs. Sandford,
6 CV, Ruby culb., écl. élect. Mar-
chal, superbe, 9.000 fr. B. N. C.
7 CV, turbo type Course fin 28,
bas prix. Verchère, 21, rue de
Tlemcen, Paris (20^e). Reprendrais
moto 350 cmc. ou 500 cmc. en
compte.

Cond. int. B. 2, ent. révisée,
peinture neuve. S.adres. : 3, rue
Viollet-le-Duc, M. Pierre, Bernard,
prix 6.000 francs.

Amilcar 6 HP, Sport Bordino
CV, démar. éclair., équip. complet,
à vendre ou à échanger contre
moto, 350 cmc., culb. modèle
récent. Bourdin, 26, rue Frémi-
court, Paris (15^e).

Amilcar Sport 6 CV, parf.
état mécan., peinture neuve, 2
roues, secours, écl. élect., projec-
teur, 6.000 francs, ne pas se
déranger. Ecrire : Minier, 90, rue
de la Folie-Méricourt, Paris (11^e).

Citroën cabriolet, parf. état,
vend. ou prend. moto en compte.
Doublet, 128, r. J.-Jaurès, Leval-
lois.

Darmont Morgan échange
contre rapide 350 cmc. Pofique,
178, rue de la Révolte, Levallois,
Patron du Café.

D. F. P. 7 CV torp., 3 pl., éclair.
démar. élect., bon état, 3.800 fr.
Garage, 175, rue de Bercy, Paris.
Diderot 17-82.

Cabriolet Donnet Zedel 7 CV,
parf. état mécan., peint. et capote
neuve, nombr. access., 7.500 fr.
Morain, 45, r. Amiral Roussin,
Paris (15^e).

Peugeot 5 CV, état neuf, carr.
gd. sport luxe, occas. rare, 5.200
francs. Servetti, 26, r. Villiers,
Levallois.

Rosengart t. mod., demand.
catal. et cond., reprend moto en
compte et voiture, permis de
conduire, essais sur toutes dist.
Agence Rosengart, 128, rue J.-
Jaurès, Levallois.

Salmson 7 CV, cabr. mot. b.
état, écl., dém. élect., pn. conf.,
4.300 francs, vis. dim. 1 av. de
la Source St-Leu-La-Forêt (S-et-
O.) ou écrire à M. Méry, 12, rue
St-Pierre, Beauvais (Oise).

Cabriolet Sénéchal 7 CV,
culb., état abs. neuf, reprend
350 ou 500. Doublet, 128, rue
J.-Jaurès, Levallois.

Torp. Sénéchal 7 CV, t. b.
état, 5 roues, 2.800 francs. Voir
Nonnen, 12, rue de Prairies,
Paris (20^e).

Voitures motos sidecars neuf
et d'occasion, garanties, échange
grande facilité de crédit. Palais
de la Moto, 225, boulevard
Pereire. Maison de confiance,
ouvert le dimanche.

Vendez vite votre moto chez
Pierre, 4, rue Charles-Renouvier,
Paris (20^e). Tél. Roq. 07-67, qui
vous donnera à la place une 5 CV.
Peugeot ou une 201, le solde
payable à 500 francs par mois.

800 francs comptant plus dix
mensualités de 200 francs, bonne
voiturette 6 CV, deux trois places,
carros, acajou bateau, 5 roues,
Chri, 143, av. Emile Zola, Paris.

SIDECARS

Indian 9 HP, en très bon état,
bipl. Vennot, 1 moteur et 1 boîte,
vitesse rechange, très bon état,
3.000 fr. C. Buequebec, 5 bis, rue
la Miette, Maisons-Laffitte (Seine-
et-Oise).

Harley side 9 CH, mot. rév.,
bon état de marche, pneus neufs,
1.800 fr. René Picard, 76, rue
Vaneau, Paris (7^e).

Je vends à part, ma sup. Harley
Davidson, mod. T. 18, construite
fin 27, roulé 800 km., avec side,
bipl., capote, pare-brise, glace

mont., outil. compl., etc., a coûté
9.000 fr. Cse dble emploi, 5.800 fr.
Tous les jours sur rendez-vous.
Dieuzy, 13, boul. Ménilmontant.
Roquette 39-40.

Harley side, écl. Mag., comp.
pn. conf. t. équip., t. touri., aff.
rare, ess. t. dist. Alech, 19, rue
Oudry. Vis. t. mat.

Indian 9 HP, parf. état mécan.,
magnéto Bosch, side, bateau, 3 pl.,
cap., pare-brise, écl., klaxon, nomb.
acc., 3.000 fr. Wauquier, 43, rue
Gauthier, Paris (17^e), tous les soirs
7 hres, sam. apr.-midi et dimanche
matin.

Side Richard bon état, prix
900 francs ou prendrais T. S. F.
en compte. S'adr. : Ré, 15, rue
Steinkerque, le soir de 7 à 9 hres.

Sidecar Dresch 4 CV, Janvier
30, roulé 200 kms, éclair. élect.,
montre compt., 4.800 francs,
visible sur rendez-vous, à Paris.
Ecrire Clairdain, 38, rue de
Laines, Sannois (S.-et-O.).

Sidecars D. S. Malterre, 500
cmc., pneus 700 x 100 avec carr.
Vannod porte bagages, pare-brise
robuste, machine, état parfait
et renseignements. Ecrire à A.
Stierle, 11, rue de Paris, Charen-
ton (Seine).

Sidecars motos neuf et occa-
sion garantis, vendus à crédit,
facilités d'échange. Palais de la
Moto, 225, boulevard Pereire.
Maison de confiance, ouvert le
dimanche.

Sidecar Harley Davidson à
vendre 2.500 fr., très bon état méc.
Vis. dimanche matin de 9 à 11 h.
Sabatier, 44, avenue Parmentier,
Paris.

Sidecar sport Monet-Goyon
4 HP, bon état, éclair. élect.,
compt., à vendre 3.500 fr., cse
achat voiture, tous essais possibles
samedi apr.-midi et dimanche.
Marin René, 22, Allée de la Made-
leine, Bobigny (Seine).

ON DESIRE ACHETER

Suis acheteur torpédo Villard,
bon état. Chéron, 10, rue Paris,
Houilles (Seine-et-Oise).

Part. ach. comptant Amilcar
C. G. S. Bord. pas. ant. 27 ou simi-
laire. Ecrire : Ferry, 6, rue Exel-
mans, Paris.

Achat comptant au plus haut
prix, motos, cyclecars et voiture-
ttes. Rémy, 21, rue Tlemcen,
Paris (20^e). Tél. Ménil. 76-39.

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

Cherche moto René Gillet
sport, 6 CV. Matter, 55, rue Olivier-
de-Serres, Paris (15^e).

Acheterai dynam. altern. par
volant, d'entr. occasion, bon état,
faire offre. Rouffay Maderles
Benzeze (Aude).

ECHANGES

Radio sfer 20 1929, meuble
état neuf, 7 lampes, Haut-parleur,
accus cadre compl., tous postes
étrangers, coûté 7.500 fr. Echan-
gerai contre moto récente 350 ou
500 cmc. Terrot Monet ou bonne
marque Taesch, 95, rue Gay-Lus-
sac, Paris (5^e).

DIVERS

Ne dérapez plus quand pour
100 francs, vous pouvez mettre
un pneu neuf 26 x 3,50 sur votre
moto, autres sections, tarif com-
parable chez Pierre, 4, rue Ch-
Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq.
07-67.

Garage gratuit pour motos,
à vendre. Goiffon, 163, rue de
Rome, Paris.

PIECES D'ORIGINE
POUR MOTEURS

JAP
BOITES
DE VITESSES

BURMAN

POMPES DE GRAISSAGE
BOUCHONS DE RESER
VOIRS. ROBINETS

BEST

CASQUES RÉGLEMEN-
TAIRES ANGLAIS

CROMWELL

BOUGIES

K.L.G.

SILENCIEUX

GHOST

VENTE A L'ESSAI
DE CARBURATEURS

BINKS

POIGNES TOURNANTES
GRIPS-GENOUX PROTE
GE-BOUGIES, GAINES
POUR MANETTES, CHAI-
NES, FOURCHES, ETC..

FOURNITURES POUR
MOTOS AUX MEILLEURES
CONDITIONS

ACCESSOIRES ET PIÈCES
DÉTACHÉES DE
TOUTES MARQUES

NOUS ACCEPTONS
LE RETOUR DES
MARCHANDISES NE
CONVENANT PAS

CONSULTEZ-NOUS
AVANT TOUT ACHAT

L. DEKTEREFF & C^{ie}
88 AV. DES TERNES PARIS

G. SWEERTS JAVAZEUR

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



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

PALAIS de la MOTO
Neuf - Occasions - Échange - Crédit
Maison de Confiance
82, Av. des Ternes - 225, Bd Péreire
OUVERT LE DIMANCHE

SIDE-CAR
CARROSSERIES EN TOUTS GENRES
CHASSIS-CAPOTES-PARE-BRISE
Fernand RICHARD
139, Av. d'Italie, Paris, 13^e, T. : Gab. 25-00
Envo. du Catalogue contre 0 fr. 50

DRESCH
Meilleures Conditions de
COMPTANT & CRÉDIT
GARAGE
REPRISES
Agence FIAT & RENAULT
DAINELLI
81, Avenue Félix-Faure
PARIS

Agence Exclusive → **F.N.**
MOTOCONFORT
Livraison immédiate, Pièces détachées,
Réparations - VENTE à CRÉDIT, COMPTANT
Permis gratuit et le 1^{er} trimestre payé à
tout acheteur - Ouvert le Dimanche et Fêtes
Belleville-Moto 85, R. Julien-Lacroix
PARIS-20^e
Téléphone : MÉNILMONTANT 77-08
F.N. MÉTRO : Belleville ou Couronne

GARAGE GRATUIT
PENDANT **1 AN**
A TOUT ACHETEUR DE
TERROT, SOYER, DOLLAR
STYL'SON
- COMPTANT -
CRÉDIT UNIQUE
HENRY 14, Rue des
5 Diamants
PARIS (13^e)

Les sidecars P. and P. et
Bernardet ont confié leur agence
générale au Roi du Sidecar, Pierre,
4, rue Charles-Renouvier, Paris
(20^e). Tél. Roq. 07-67.

L'huile Castrol X.L. et le
ricin, course malgré les cours en
hausse ne se vendent que 10 fr.
le litre, le benzol spécial-cours
15 francs le bidon. Ceci chez
Pierre, 4, rue Charles-Renouvier,
Paris (20^e). Tél. Roq. 07-67.

Le Roi de la Moto Pierre,
4, rue Ch.-Renouvier, Paris (20^e).
Tél. Roq. 07-67, c'est aussi le roi
du sidecar, voyez son stock
formidable en modèles spéciaux
pour motos 350 et 500 cmc.

Torpilles tôle et aluminium, ses
caisses aérodynamiques, ses mo-
dèles spéciaux, genre Weymann,
montage en 24 heures sur tous
modèles motos.

Moteur Ruby 4 cyl., 5 CV, refr.
à eau avec magnéto et carbur.,
très bon état, 1.200 francs. Marco,
9, rue Saint-Sabin (11^e).

Le Garage Renouvier 4, rue
Ch. Renouvier, Paris (20^e). Tél.
Roq. 07-67, solde un lot de véhi-
cules anciens en motos et voiture-
ttes Triumph Soyer. Motobé-
cane Sima Violet Rally, etc.,
depuis 500 francs.

Freins tambour, première mar-
que, adaptables de suite sur F. N.
type Sahara. Gillet Herstal. Gno-
me-Rhône, 70 et 80 francs pièce.
Pierre, 4, rue Charles Renouvier,
Paris (20^e). Tél. Roq. 07-67.

Vélo Radior roulé environ 800
km., complet, porte-bagages, pom-
pe, garde-boue neuf, 1 pneu neuf,
roue libre et fixe à papillons, vite
cause achat sidecar, occasion uniq.
250 fr. Darnis, 43, Cours de Vin-
cennes. Samedi de 1 à 6 heures.

Pour Amilcar 4 pistons 55 nrs
et 16 seg. neufs, 100 fr. Bono, So-
ciété générale, Saintes.

Carros. Peuple en rotin, re-
couverte moleskine, forme sabat,
à vendre 50 fr. Debonneville, 44,
rue Blanche.

Poste T. S. F. Philips, secteur
sous garantie, coûté 2.300 fr., à
vendre 2.200 fr. Radiomuse 6 lpes
complet, cadre, accus Dinin neufs.
Hi-parleur, coûté 2.250 fr., à vend.
1.500 fr., les deux postes, 3.600 fr.
Colinet, rue Rosamel, Etapes
(Pas-de-Calais).

T. S. F. 41. 1/2 Autom. Redres.
C. diff. Le Las ordre marche, pièces
rech., 800 fr. Lot 416 m2 p. com.
Bén. Loi Loucheur 1/4 H. Paris L.
Orléans. Fac. Pay. Rigal, 49, rue
fg La Grappe, Chartres (Eure-et-
Loir).

T. S. F. pièces détachées, 6
lampes Sitra, rechargeur accus,
diffuseur. Sentenac, 39, rue Franc'
Toulouse (H.-Garonne).

Moteurs pour motos et canots
2 CV, 2 temps, avec magnétos et
carburateurs, état neuf, garanti,
550 fr. (Expédition en province.)
Beausoleil, 9, rue Saint-Sabin,
Paris.

AUX DOCKS DU PNEU
ACTUELLEMENT :
Enveloppes 26 x 2 1/2 x 2 1/4 neut solde 45 fr. | Enveloppes 26 x 2 1/2, neut solde... 60 fr.
26 x 2 3/8..... 40 fr. | 27 x 4,00, cord solde... 95 fr.

TRES GROS STOCK TOUTES DIMENSIONS, TOUTES MARQUES - DEMANDEZ TARIF

VAYSSE. 387, Rue de Vaugirard, PARIS (15^e)

A profiter 2 places motos dans,
garage particulier. S'adres. : Nielly
27, avenue Trudaine, Paris.

Cherche occas. carros. side
alum. forme torp., préf. 1 pl. 1/2
ou side compl., faire offres
Henocq, 21, rue de Bienne,
Aire-sur-la-Lys (P.-de-G.).

France motos achète aux meil-
leurs conditions motos de toutes
marques, les présenter 202, avenue
Galliéni, Saint-Mandé, Paris (50
mètres Porte Vincennes).

Achat comptant au plus
haut prix, motos, cyclecars et
voiturettes. Remy, 21, rue de
Tlemcen, Paris (20^e). Tél. : Ménil-
76-39.

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

Phare génér. Magondeaux 115
L. Violon 3/4. Thoma, 56, rue
Daguerre, Paris (14^e).

Tous les sidecars de grandes
marques sont montables en 24
heures chez Pierre, 2 et 4, rue
Ch.-Renouvier, Paris (20^e). Tél. :
Roq. 07-67.

Bloc-moteur E. T. M. E.,
type A. 2. S. 1.100 cmc., 4 cyl.,
boîte 3 vit., marche arrière Zénith,
parf. état. 2.000 fr. ; beau radia-
teur état neuf, 500 fr. J. Sirdey,
à Darcey (Côte-d'Or).

Eclair. Radior, moto neuve,
feu rouge, éclair. à l'arrêt. 210 fr.
Ecrire pour rendez-vous : 21, rue
Armand-Carrel, Aulnay-sous-Bois
(Seine).

Projecteur Mag. 200 mm. à
chaleur au complet, état neuf,
75 fr., détendeur Mag, 25 gr.: 30 fr.;
Monocle code Marchal neuf 75 fr.,
chambre arr., 700 x 80, 10 fr.,
boîte, chambre à air 10 fr.
R. Pelle, 10, rue Saint-Placide,
Paris (6^e).

Maglucé Marelli compl.,
magn. dynamo, acc., ph., lant.
arr., klaxon, 300 fr., pare-brise,
mot. V. W. écl. Bonnet, 47, rue du
Commerce, Paris (15^e).

Pierre, le roi de la moto
2 et 4, rue Charles-Renouvier
Paris (20^e), à 200 mètres de la
place Gambetta, accès par la rue
Stendhal, est agent général des
sidecars P. and P., caisse aérody-
namique et de la torpille Faurne,
ces deux modèles ultra surbaissés
sont spéciaux pour 350 et 500 cmc.

Kodak 8 x 14 anastigmat, F. 7. 7
état neuf, à vendre 600 fr. R. Le-
gros, 54, rue Carnot, Levallois
(Seine).

Moteurs pour motos et canots
2 CV, 2 temps, avec magnétos et
carburateurs, état neuf, garanti,
550 fr. (Expédition en province.)
Beausoleil, 9, rue Saint-Sabin,
Paris.

Moteurs pour motos et canots
2 CV, 2 temps, avec magnétos et
carburateurs, état neuf, garanti,
550 fr. (Expédition en province.)
Beausoleil, 9, rue Saint-Sabin,
Paris.

Moteurs pour motos et canots
2 CV, 2 temps, avec magnétos et
carburateurs, état neuf, garanti,
550 fr. (Expédition en province.)
Beausoleil, 9, rue Saint-Sabin,
Paris.

Moteurs pour motos et canots
2 CV, 2 temps, avec magnétos et
carburateurs, état neuf, garanti,
550 fr. (Expédition en province.)
Beausoleil, 9, rue Saint-Sabin,
Paris.

Moteurs pour motos et canots
2 CV, 2 temps, avec magnétos et
carburateurs, état neuf, garanti,
550 fr. (Expédition en province.)
Beausoleil, 9, rue Saint-Sabin,
Paris.

Moteurs pour motos et canots
2 CV, 2 temps, avec magnétos et
carburateurs, état neuf, garanti,
550 fr. (Expédition en province.)
Beausoleil, 9, rue Saint-Sabin,
Paris.

"SIGMUND-RECORD"
BOITES SILENCIEUSES
pour Motos
11, Quai de l'Ourcq, 11
PANTIN

SPÉCIALITÉ DE
SERRE-TÊTE - VÊTEMENTS DE CUIR
en para-cuir toute longueur
pour Moto & Automobile
Prix défiant toute concurrence
13, Fg du Temple - Métro : République

AGENCE DES MARQUES
CLÉMENT - DOLLAR
F.-N. - GILLET-HERSTAL
MONET-GOYON
MOTOB CANE
MOTOCONFORT

Stock complet de pièces détachées
MOTEUR JAP - BLACK BURNE
Pièces boîtes ALBION - GM
PICARD - STAUB

Pièces carburateurs
AMAC - GURTNER

Châssis **RENOLD - BRAMPTON**
Huiles **CASTROL - KERVOLINE**
Éclairage électrique "NOVI"

Tous les montages et pièces en magasin
Silencieux M
Toutes formes et tous diamètres
Pose immédiate

AGENCE EXCLUSIVE
Pneumatiques DUNLOP
HUTCHINSON - MICHELIN

GRANDE ARMÉE MOTOS
A. Prévost
26, Avenue de la Grande Armée
PARIS (17^e)
Tél : WAGRAM 54-81
(Métro Obligado)

Capitaux disponibles
Offerts aux Acheurs
Moto neuf et occasion
de 12 à 13 et 18 à 19 h. Intér. 6%
CHENEL, 17, Av. Rachel, PARIS-17^e

LE LION
vous présente ses
Modèles 1930
Crédit au même Prix
qu'au Comptant
1^{er} VERSEMENT :
2 CV... 575 » - 3 CV... 600 »
4 CV... 975 » Gd Lux. culb. 1270 »
Demandez Catalogue et Conditions
Reprise en compte toutes Machines
- AGENCE -
Peugeot 128, rue Jean-Jaurès
LEVALLOIS

L'ECOLE DE MOTOS **G. AUGOYAT**
AGENCE DES GRANDES MARQUES
 Maison fondée en 1884
 8, Avenue Dorian - PARIS (12^e)
 (FACE MÉTRO : NATION)
OUVERT LE DIMANCHE
FERMÉ LE MARDI
AU COMPTANT ET A CRÉDIT (RÉPARATION)
 Les Occasions sont Garanties comme les Nouvelles
 (REMISE SUR PERMIS A TOUT ACHÉTEUR)



LANterne J.L.
 arrière pour Motos
 Sans Dynamo ;
 Sans Batterie ;
 Sans Pile ;
 SANS INSTALLATION SPÉCIALE
 en mettant le contact
 de la Lanterne - J.L.
 sur la bougie du Moteur
 elle éclaire instantanément
PRIX : 38 fr.
 Société des Anciens
 Etablissements J. LUZENA
 139, Quai d'Asnières, 139
 ASNIÈRES (Seine)

Clichy - Moto - Garage
 9, Rue Cousin - CLICHY
 (à 1 mètre Métro Porte de Clichy)
 SUIS ACHÉTEUR
 toutes Motos Modernes
 Vente - Achat - Échange
 Comptant - Crédit
 AGENCE
 directe : - O.S.A. LIBERTY
 Atelier Moderne
 de Réparations, Personnel spécialiste

TERNES-MOTOS
100
 AVENUE des TERNES, PARIS-17
 AGENCE des GRANDES MARQUES
 DURANDAL-NEW-MAP
 MOTOBÉCANE-DRESCH-RHONY-X
 O.S.A.-TRAIN-MOTOSACOCHÉ
 TERROT-STYLSON-PEUGEOT
 ROYAL-EMFIELD
 FAVOR
COMPTANT-CRÉDIT
NOMBREUSES OCCASIONS
100, Av. des Ternes, PARIS-17

Terrot 250 cmc, 2 tps, sport, 2 tubes, éclair. élect., tansad, sacoc. caval., 2.500 fr., ese dble emploi. Ecrire : Duterne, 32, bd Ornano, Paris (18^e).
 Terrot 350 cmc., soup. latér., pu. conf., ecl. Mag., tansad, etc., essais à vol., évent., éch. avec soulte contre 500 récente. A. Arend, 6, rue du Bloc, Arras (P. de-C.).
 Disponibles de suite Terrot Monet-Goyon, Gillet-Herstal, Motobécane, New-Map, Automoto, Gnome : Castrol, 10 fr. le litre, stock Amac-William, 2, rue Desobry, Saint-Denis (Seine).
 Magnat-Debon, 350 cmc., Black, culb., état garanti, 3.600 fr.; Monet-Goyon 350 Mag. later., roulé 3.000 km., état neuf, prix intér., voir ou écrire : L. Boiste, rue Braunstein, Mantes-Gassicourt (S.-et-O.).
 250 cmc. 2 tps, courroie 3 vit., Grimpeur, 1.950 fr.; 175 cmc., 2 tps, chaîne 2 vit., Mirabyli, 1.700 fr.; 175 cmc., 2 tps, courroie 2 vit., Favor, 1.650 fr.; 125 cmc., 2 tps, monovit, et bloc, Automoto, 650 fr.; vélo Rochet, pneu ball, neuf, 500 fr. Champexroux, Saint-Hilaire-la-Croix par, Saint-Pardoux (P.-de-D.).
 Harley bipl., L. V., pare-brise, tansad, pare-jambes, éclair. élect., compl., klaxon ; René Gillet, bipl., roue secours, éclair. Péhu, access., machines en parfait état, essais à volonté, vis. à toute heure, cause dble emploi. Stahl, 16, rue de la Libre-Pensée, Romainville (Seine). Tél. 55.
 Si vous désirez acheter ou échanger votre moto, venez à France-Motos où vous trouverez toutes les marques aux meilleures conditions, avec 12 mois de crédit et permis de conduire gratuit à tout acheteur. France-Motos, 202, avenue Gallieni, Saint-Mandé-Paris (50 m. de la Porte de Vincennes).
 Cse départ colonies, vend superbe 250 cmc., mod. sport, état neuf, tous access., ch. ch. pn. anglais d'origine, chambre et chaîne rechange, tansad. Prix 3.000 fr. et Indian, side bipl., b. état, 1.500 fr., chaînes, envelop.

et chambre rechange. M. Duverdier à Passy-sur-Marne (Aisne).
 A. J. S., à saisir, dernier mod. 29, équip., dim. matin, vente force départ, plus offrant. Fabre, 163, rue de Rome, Paris.
 Alcyon 2 CV 1/2 4 tps, très bon état, à vendre 1.500 fr. S'adr. : M. Faverjon, 387 ter, Avenue de la République, Nanterre (près maison de Retraite).
 Alcyon, dble tube, 350 cmc. Zurich, ecl. élect., sortie décembre 29, roulé 1.500 km., reprendrais moto plus faible, en compte Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.
 Automoto 500 bloc, chaise A. C. T. 1929, état neuf, équip. compl., 5.500. H. Verne, 9, rue Auguste-Blanqui, Vitry-sur-Seine.
 Motobécane 3 CV, 2 tps, 3 vit., état neuf, compl. équip., 2.000 fr. à débat. Tallard, 6, rue Carrier-Belleuse, Paris (15^e).
 Motobécane Blackburne, later. 500 cmc., b. Burmann, éclair., compt Jaeger, roulé 2.800 km., état neuf absolu, 4.000 fr. Visible, 26, rue Dombasle, Noisy-le-Sec (Seine).
 Motobécane 250 cmc. Jap. 4 tps, année 29, éclair. élect., tans., 2 sacs cuir, état neuf, 3.000 fr. Vis. le dimanche matin, ou écrire, M. Leclerc, 8, rue Paris, Paris (13^e). Porte d'Ivry.
 Motobécane Black., lat., 350 cmc., ecl. élect., 3.400 fr., Etasse, chez Mme Jacob, 2, rue Guittard, Champigny (Seine).
 Motoconfort 4 CV, 2 tps, année 28, compl. équipée, impecc., 2.600 fr. Vis. t. l. j., R. Hery, 13, rue Grange-aux-Belles, Paris (10^e).
 Terrot Jap. later., 4 cv., tansad, ent. révisée, 2.900 comptant, après 20 h. ou dim. matin. R. Ravier, 25, avenue Niel, Paris, 17^e.

AGENCE DIRECTE
F.N. GILLET-D'HERSTAL
 MOTOBÉCANE
 tout bloc-moteur.
SAROLÉA
 vendues à Crédit au même prix qu'au comptant, sans assurance, sans intérêt.
 Comptant : conditions spéciales.
 40 MOTOS EN MAGASINS
 Réparations par spécialistes du bloc-moteur.
ACHÈTE et PREND très cher toutes Motos
LASTCHA
 16, Rue Auguste Bailly, ASNIÈRES
 (Ouvert Dimanches et Fêtes)
 (Près gare d'Asnières)
 Tél. : Grésillons 17-93

POUR B.S.A TRIUMPH
 DALBIAC, 1, Rue des JARDINS, S. PAUL PARIS.
ACHAT - VENTE - ECHANGE
 de toutes Motos ou Cyclecars, 150 Machines en magasin (liste 1 fr.), un lot neuf : fourches, cadres, moteurs, magnétos, boîtes de vitesses.
 Silencieux neufs pour Motos. 25 fr.
 BEAU-OLEIL, 9, Saint-Sabin - PARIS

CAMPHONINE
 39, Rue de Châteaudun, 39
 PARIS (9^e)

B.C.R.
LA REINE DU CONFORT
 POINARD - CONSTRUCTEUR -
 2 bis, r. Étienne-Dolet
 KREMLIN-BICÈTRE-Seine
 Tél. : Kremlin 62

LES MOTOS
ROUSSEY
 Catalogue franco
 8, Rue de l'Électricité, 8
 DIJON (Côte-d'Or)

PB
 Les Meilleurs
TAN-SADS
 Notice à
PB 9, Rue Faix Félix VINCENNES

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



Quelques Tarifs aux Tiers

H.P.	Cyclecars et Voiturettes				H.P.	Motos			
	100.000	150.000	200.000	300.000		100.000	150.000	200.000	300.000
5	192 50	215 »	237 50	255 »	2 1/2	113 75	130 »	145 »	163 75
7	222 50	252 50	275 »	307 50	4	162 50	181 25	202 50	223 75
9	237 50	267 50	297 50	322 50	5	192 50	215 »	237 50	255 »

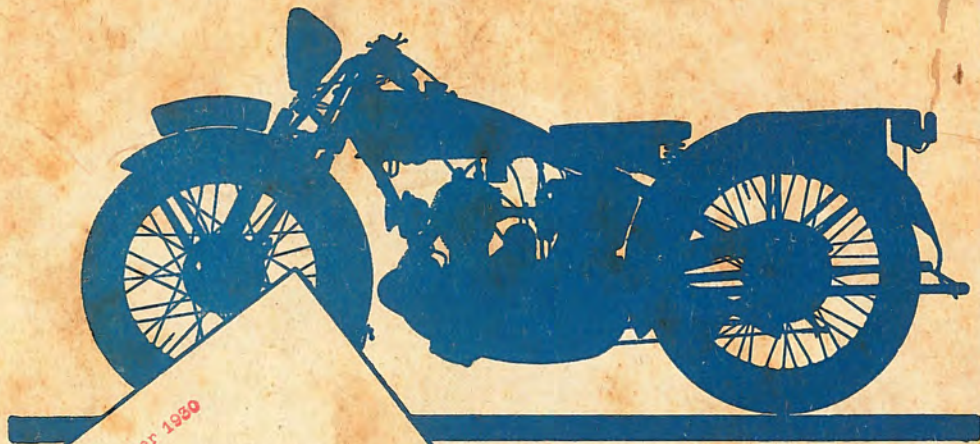
Ne mettez pas un sac sur la tête !
 L'accident arrive quand on ne l'attend pas !
 Pour vous prémunir contre les suites de l'accident possible
ASSUREZ-VOUS
 Notre service des Assurances vous couvre effectivement et à moindre frais.
 Demandez les Notices au
51, Rue Vivienne - PARIS

Contre-Assurance, la D. I. A. pour toutes démarches judiciaires.
 Motos 35 francs ; Voitures, 50 francs ; Cyclecars, 40 francs.

Nous assurons aussi contre l'Incendie,
contre le Vol,
et en Individuelle
 Tous les tarifs sont moins élevés qu'ailleurs...
 car nos contrats le permettent.

1930 sera l'année
de la 350cc.
STANDARD . IHST.

Terrot



PARIS, le 6 Février 1930

Monsieur,

J'ai le plaisir de vous informer que depuis le 22 Janvier j'ai pris livraison de la 350 Standard équipée en tourisme. Je suis stupéfait de la tenue de route et surtout du fonctionnement du moteur. Et pourtant soyez persuadé, qu'il m'est passé un nombre respectable de machines entre les mains depuis que j'ai débuté en 1910, justement sur une TERROT avec moteur Zedel, et que je ne suis pas prompt à l'enthousiasme (surtout pour les machines françaises) Mais vraiment j'ai l'impression que vous avez réalisé la véritable formule, la seule qui réponde exactement aux desideratas de la grosse clientèle.

J'ai tenu à vous faire connaître toute ma satisfaction et tout le plaisir que j'éprouve à utiliser en ce moment une machine aussi parfaitement au point que tous les points de vue, chose rare à notre époque où l'industrie motocycliste semble être hypnotisée par la devise « qu'on vende »

« Extrait d'une lettre du technicien bien connu Julien COUTELIN »

Une opinion autorisée



UNE RÉFÉRENCE :

Parmi les cent et quelques mille motos TERROT en circulation figurent déjà plusieurs milliers de 350 cc Standard.

Interrogez leurs possesseurs !

Un prix



4375 frs

avec éclairage
Soubitez et Klaxon : 4905 frs.

Catalogue franco Etablissements TERROT, Dijon

Magasin de vente à Paris : 30, Avenue de la Grande Armée, 30