

La 350 cmc. Standard Terrot

LE NUMÉRO

1^{fr.} 25

MOTO REVUE

TOUS LES
SAMEDIS

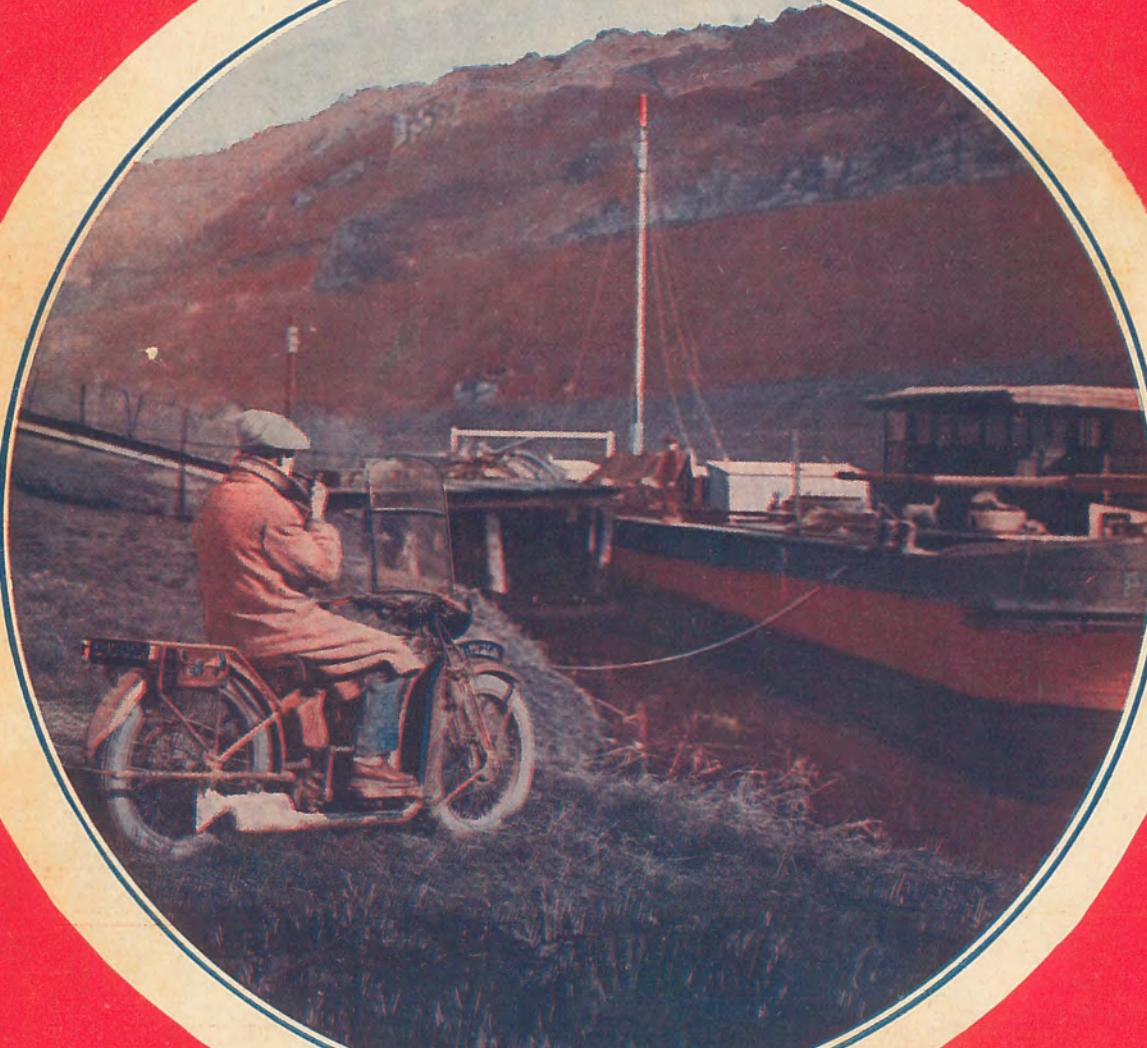
18^e ANNÉE — N° 366

15 Mars 1930

MOTOS - SIDE CARS
CYCLE CARS
ET VOITURETTES

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

La 350 cmc. Standard **TERROT**, dont on lira la description dans ce numéro :
Depuis longtemps réclamée par l'opinion, la Motocyclette utilitaire et tout équipée de construction
entre dans la réalisation.

LE 8 MARS 1930, UNE MOTOCYCLETTE

175 cmc.

2 CV.

ROVIN

Sans Compresseur, pilotée par Jean de LATOUR

Bat le RECORD DU MONDE des 5 Km.

à la vitesse

fantastique de

142 Km.

045 à l'Heure

Elle bat aussi son RECORD DU MONDE de 10 Km.
départ arrêté, en le portant à 130 Km. 529 à l'Heure.

MOTOS ROVIN, 169, Boul. Péreire - PARIS (17^e)

LA MOTO QUI DURE

SAN SOU PAP SIX JOURS D'HIVER 1930

Catégorie 175 cme.

1^{ER}
ex æquo

GILLET

4 Médailles d'Or



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

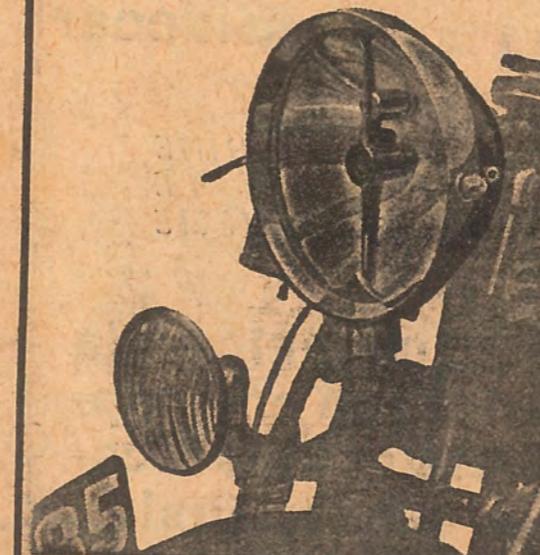
Catégorie 250 cme.

1^{ERS}
ex æquo BAUDART
PORTRAIT
SPRUYTTE

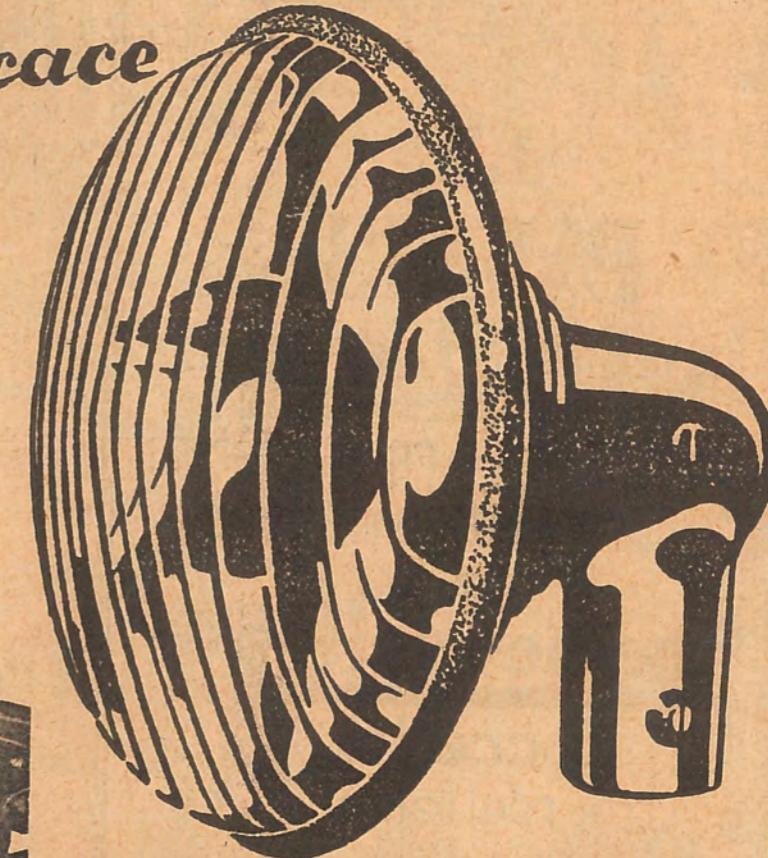
*La loi et votre sécurité
vous obligent à avoir
un code efficace*

LE "CYCLOP" CODE

Agréé et estampillé BTP 41



Le "CYCLOP" s'adapte sur toutes
motos à l'aide de supports appropriés. Une
mise en direction rigoureuse (condition essen-
tielle d'efficacité) s'effectue au moyen d'un fil
à plomb coincant avec des repères prévus.



Le "CYCLOP" se monte facilement en supplément du
projecteur normal de route et fournit un faisceau rabattu de
forte intensité et largement diffusé.

Pour que l'éclairage obtenu soit parfaitement réglementaire,
le "CYCLOP" doit comporter obligatoirement :

La lampe ogive type O N° 655 (bande de garancie bleue);
Le cache chromé;

Le verre bombé et strié verticalement, diamètre 125 m/m.

PRIX, N° 626 100 fr.

Ce projecteur est indispensable aux motocyclistes qui possè-
dent déjà le projecteur MARCHAL n° 22 (voir ci-contre).

PROJECTEURS
ÉLECTRIQUES

MARCHAL

Motos SAN SOU PAP
114, Boul. de Valmy
COLOMBES (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 sociale
de CRÉDIT permettent des
livraisons extrêmement rapides.

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

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

UNE...

René GILLET

4 ou 6 CV.
en Solo -

6 ou 9 CV.
en Sidecar

EST LA MACHINE
REVÉE POUR LE
LONG TOURISME

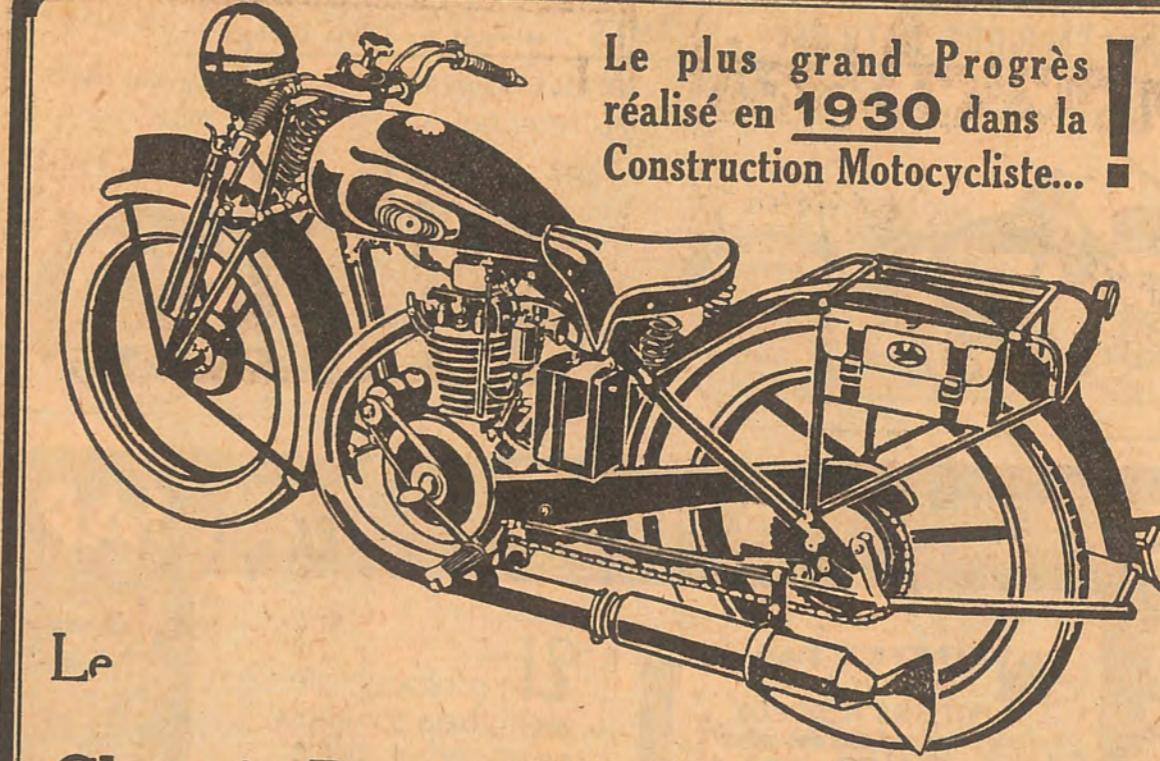
Vous connaîtrez la
perfection en adop-
tant le nouveau ca-
dre à suspension
arrière élastique.

Catalogue envoyé franco sur demande à :

RENÉ GILLET

126 bis, Route d'Orléans - MONTROUGE (Seine)

Le plus grand Progrès
réalisé en 1930 dans la
Construction Motocycliste... !



Le

Châssis-Poutre "DOLLAR" en acier
forgé et traité EST INDÉFORMABLE

La Qualité comme le Prix de la 350 cmc. R 2

DOLLAR

SONT SANS CONCURRENCE

4800 fr.

12 Mois de Crédit sans majoration

Livrée complète avec :

Bloc-Moteur culbuteurs,
Accus, Phare, - -
Dynamo, Avertisseur
Électrique. - -

ÉTABLISSEMENTS DOLLAR
19P. Quai de la Marne. JOINVILLE-le-PONT (Seine)
Tous nos Conditions de Vente à Crédit.
M. Rue 15-3-30.

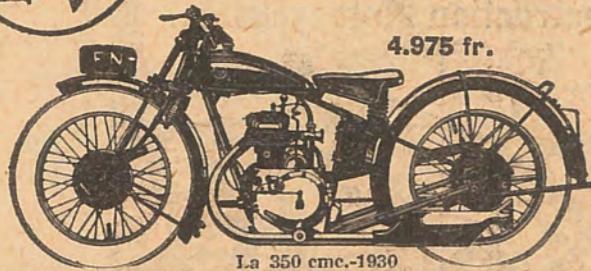
Publicité G. SWEERTS.

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

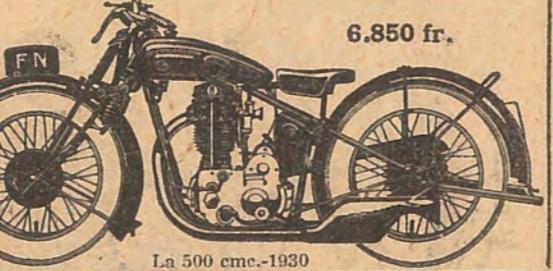


FABRIQUE NATIONALE D'ARMES d'Herstal-lez-Liège (Belgique).

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



4.975 fr.



6.850 fr.

La 350 ccm-1930

La 500 ccm-1930

"BEST" POMPES ROBINETS

BURMAN
BOITES DE VITESSES

PIÈCES DÉTACHÉES "JAP"

Bougies
K.L.G
&
LODGE
Lunettes
Casques
Sacoches
Chaînes
Selles
&
sièges arrières



CASQUE RÉGLEMENTAIRE

"CROMWELL"

N'ACHETEZ PAS de motos avec MOTEURS NERVEUX si elles ne sont pas équipées de boîtes BURMAN



Un motocycliste averti fixera son choix sur une machine munie d'une boîte ...

BURMAN



Carburant
Discol
filtres à air
Cables &
Gaines
Manettes
Silencieux
Poignées
tournantes
Gripes
Genoux



CARBURATEUR BOWDEN

Pub. G.S.

ACCESSOIRES TOUTES MARQUES
Catalogue illustré franco sur demande

LIONEL DEKTEREFF ET C° 88, AV des Ternes, PARIS

MOTOCYCLES
DE PRÉCISION

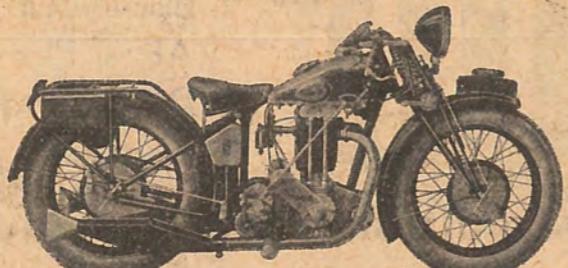
TYPES

Radior. Jap

BOITE "BURMAN"
CHAINES "RENOLD"

Pneus Hutchinson

RADIOR



J. CHAPOLARD
BOURG (Ain)

TYPES

Radior. Chaise

CADRE ACIER
MATRICE
CHAINES "RENOLD"

CATALOGUE FRANCO



La chaîne BRAMPTON remporte les plus belles épreuves sportives. Qu'il s'agisse de vitesse pure ou d'endurance, elle remplit toujours avec succès, la rude tâche qui lui est assignée. Si vous désirez rouler sans redouter un incident de transmission, placez donc sur votre moto une chaîne BRAMPTON. En cas d'achat d'une machine neuve, refusez toute chaîne de substitution et exigez le nom BRAMPTON inscrit sur chaque maillon.

Brampton

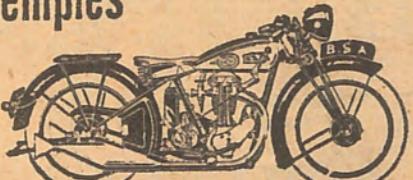
LA CHAÎNE DES
VICTOIRES



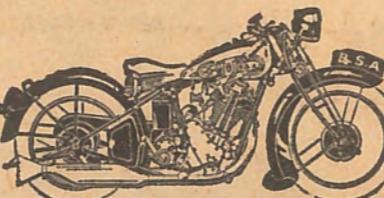
Publicité Mallerich et Vitry

La Motocyclette **B.S.A.** n'est pas si chère...
..que vous le pensiez!

Deux Exemples



B 30-4. - 3 CV., Supersport :
6.350 fr.



S 20-12. - 5 CV., Supersport :
8.750 fr.

Vous voyez que, malgré tous les avantages qu'elle vous offre, la B.S.A. vous coûtera à peine mille francs de plus que la Machine que vous alliez acheter.

HALTE-LA !...

Demandez d'abord notre Collection de Catalogue d'art qui vous sera envoyé gratis : **B.S.A., 10, r. des Acacias, PARIS-17^e**

35 ans d'expérience,
500.000 moteurs construits
et en circulation

VOILA CE QUI GARANTI
TOUT ACHETEUR
D'UNE

Motosacoche

CONTRE :

les pannes coûteuses
les réparations fréquentes
l'immobilisation gênante

ET LUI ASSURE :

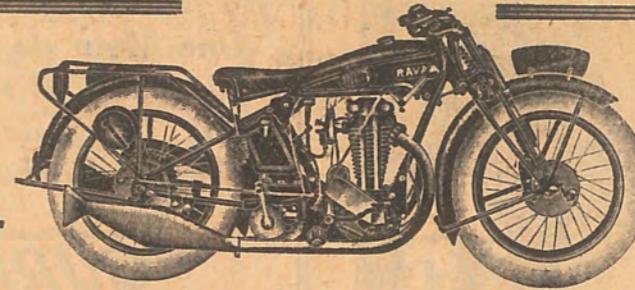
une tenue de route impeccable
une sécurité insoupçonnée
un confort absolu et
le plaisir de rouler sans ennuis

EN OUTRE, LA VIEILLE ET SOLIDE RÉPUTATION DE
LA MARQUE MOTOSACOCHE JUSTIFIE SON PRIX ET GARANTIT
UNE REVENTE AVEC LE MINIMUM DE PERTE

Catalogues et Prix courants sur demande à :

MOTOSACOCHE-FRANCE, S.A., 63, rue Trarieux, 63 - LYON

A la veille
du Printemps...



...vous cherchez
la Moto idéale !

Ravat

la Moto
qui tient
la route

ATTIRE VOTRE ATTENTION SUR SES MODÈLES 175 cmc. ET 250 cmc.

Type E.R. 1 - 2 CV., Moteur 175 cmc. 2 temps, Boîte 2 vitesses, Chaîne-chaine. PRIX... 2.975 fr.	Type E.R. 2 - 2 CV., Moteur 175 cmc. 2 temps, Boîte 3 vitesses, Chaîne-chaine. PRIX... 3.300 fr.
---	---

Type E.R. 10 - 3 CV., Moteur 250 cmc. 4 temps, Boîte
3 vitesses, Chaîne-chaine, **4.475 fr.**

NOUVEAU CATALOGUE FRANCO CONTENANT MODÈLES 175 cmc.,
250 cmc., 350 cmc. ET 500 cmc. SUR SIMPLE DEMANDE AUX

Établissements RAVAT - SAINT-ÉTIENNE

MOTOCYCLISTES...

..SI LA MOTOCYCLETTE QUE
VOUS VOUS PROPOSEZ
D'ACQUÉRIR, EST ÉQUIPÉE
AVEC UNE CHAÎNE...

...RENOLD "MARK IO"

C'EST LA MEILLEURE INDICA-
TION DE LA HAUTE VALEUR
GÉNÉRALE DE LA MACHINE.

RENOLD CHAINS LTD.

14, rue DANION-LÉ VALLOIS-PERRÉT (Seine)
Téléphone : WAGRAM 75-97

Pub. G.S.

Une Révolution!!

Le Nouveau Casque protecteur MOTORIST est le plus solide de tous les CASQUES cuir et liège. Poids : 380 gr. VOTRE VIE VAUT BIEN UN CASQUE

La Veste "SPORT JACKET" est chaude, solide et imperméable à ventilation américaine pour tous les temps. Garantie Waterproof.

L'équipement idéal "SPORT JACKET" 180 fr.

Cadeau Nos marchandises sont garanties et échangées ou remboursées au gré du client. Il est à vendre avec le catalogue MOTOIST un lot de lames de rasoir 10 AX contre 5 fr. remboursables par un débit dans le catalogue.

OUVERT LE DIMANCHE BON POUR UN SUROIT expédié franco contre 3 fr. en timbres-poste avec le catalogue 1930. 120 gravures, 40 pages.

85 Fr.

THE MOTORIST

41. Avenue des Ternes
28, Rue des Acacias PARIS
GALVANI 77-64 — WAGRAM 12-12-12

**Une Moto de 4 CV.
dépense 2 litres 1/4
aux 100 Kilomètres
avec un Carburateur**

GURTNER

tout en donnant son maximum de rendement.

Si vous n'avez pas vraiment un très bon Carburateur, vous aurez vite regagné le Carburateur **GURTNER** que vous allez acheter.

Étab^{ts} **J.GURTNER** - PONTARLIER (Doubs)
— DÉPÔT à PARIS : 79, Avenue des Ternes —

POUR VOTRE **SÉCURITÉ** ADOPTEZ LE
SERVO-FREIN
PERROT-PIGANEAU
POUR MOTO
PUISSENT - PROGRESSIF

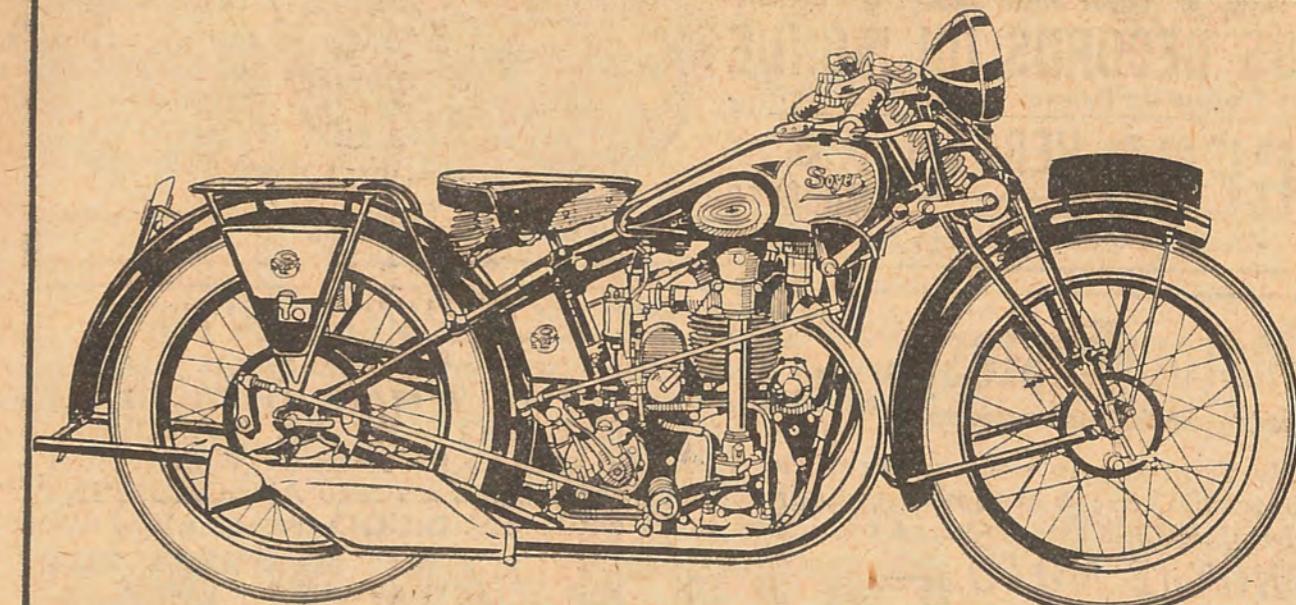
Celui d'ALCYON - DOLLAR - LA FRANÇAISE
LA MONDIALE - OLYMPIQUE - RAVAT
ROVIN - RUSCH - SAN-SOU-PAP, etc.

POSE RAPIDE A L'AVANT DE TOUTES MOTOS

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

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

UNE MACHINE DE RACE



**la O!! - 500^{cmc}. Arbre à Cames en tête
Moteur SOYER - Double échappement
Boîte séparée**

Prix : 6.000^{frs}

**SES PRIX 1930
LES PLUS BAS DU MARCHÉ**

SOYER

69, Route de la Révolte - LEVALLOIS
100 mètres du MÉTRO CHAMPERRET

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

GILLET-HERSTAL (marque française)

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

GÉCO-HERSTAL 3 MODELES
175, 250, 350, cmc., 4 Temps à culbuteurs 38, rue des Bas-Rogers - PUTEAUX

La 500 cmc. COUPE de FRANCE
Demandez Palmarès 1929 — Catalogue 1930
et Conditions de Vente à Crédit

Motocyclistes,

SOYEZ CLAIRVOYANTS

Si vous désirez une 350 cmc. à soupapes latérales traitée en machine **BON MARCHÉ**, ACHETEZ UNE MOTOCYCLETTE DE LA MARQUE X, Y ou Z que vous paierez de 4.200 à 4.600 frs mais si vous voulez une 350 cmc. 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

NE VOUS COUTERA QUE 4.500 fr.

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

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

NE ROULEZ QUE SUR CHAINES

MOTOCYCLISTES SOUCIEUX DE VOTRE SÉCURITÉ

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

SOUPLESSÉ RÉSISTANCE ÉCONOMIE

Velocette

Dans la plupart des *Grandes Épreuves Sportives* de 1929 où la **VÉLOCETTE** s'est alignée, les succès qu'elle a remportés ont été significatifs et ont retenu l'attention des Connaisseurs de la Motocyclette. Tous ces succès retentissants ne sont pas dûs uniquement à la chance dans les courses, mais sont les résultats d'une fabrication impeccable et d'une attention continue de la part des Constructeurs.

Tous les perfectionnements, acquis par l'expérience de la course, qui ont été apportés au Modèle de compétition **KTT**, ont été, à leur tour, appliqués au Modèle de Touriste **KTP**. Vous en avez la preuve par les succès qu'ont remportés les Amateurs qui se sont présentés dans les épreuves où ils ont monté leur propre machine. Malheureusement, les règlements de notre Fédération motocycliste nous empêchent de dévoiler au grand public la Marque de la Moto ; sinon, vous seriez surpris de constater que de simples amateurs sont arrivés à battre sur le terrain sportif des Professionnels de Classe. En Angleterre, les résultats des courses d'Amateurs ne sont pas régis de la même façon ; dans ce pays, les Constructeurs sont autorisés à publier le nom des Marques qui participent à

ces Épreuves ; un exemple vous prouvera la véracité de ces dires. Vous savez tous que le *Tourist Trophy* Anglais qui est, de toutes les Épreuves, la plus importante et la plus dure, a un grand retentissement ; cette année 1929, la Marque **VÉLOCETTE** avait engagé huit coureurs dans la Catégorie 350 cmc. professionnelle. **VÉLOCETTE** remporte les places de 1^{er}, 3^e, 5^e, 6^e, 7^e, 10^e, 11^e ; un seul abandon par suite de chute. Dans la même épreuve

Amateurs, **VÉLOCETTE** se classe 1^{er}, 3^e, 5^e, 6^e, 8^e, 10^e. Ces résultats, rarement obtenus par d'autres concurrents, sont une preuve caractéristique de la régularité, de la souplesse et de la vitesse des Motos **VÉLOCETTE**, ils doivent attirer votre attention. Vous trouverez encore **VÉLOCETTE** vainqueur dans les grandes Épreuves courues en Afrique, en Australie, au Maroc, en Hollande, au Mans, en Espagne, en Italie, etc. Si les performances ont une influence sur les Acheteurs, vous devez sans aucun doute, avant de fixer définitivement votre choix pour la saison prochaine, examiner attentivement les avantages de la **VÉLOCETTE** ; son Prix, cette année, est à la hauteur des Marques françaises concurrentes et n'a rien d'exagéré en raison de sa grande qualité.

LE CATALOGUE 1930, EN FRANÇAIS, VOUS SERA ADRESSÉ FRANCO SUR DEMANDE

Velocette

Pour ses Débuts de 1930, Vainqueur des Épreuves ci-dessous :
T.T. SUD-AFRICAIN, Janvier 1930. — DON HALL sur
VELOCETTE, 350 cmc., 1^{er} moyenne 112 kilom. (Record du Tour à 114 kil. 500). — J. M. CLARK sur
VELOCETTE, 350 cmc., 3^e, moyenne 105 kil. 570.
En Catég. 500 cmc. : J. M. CLARK sur **VELOCETTE**

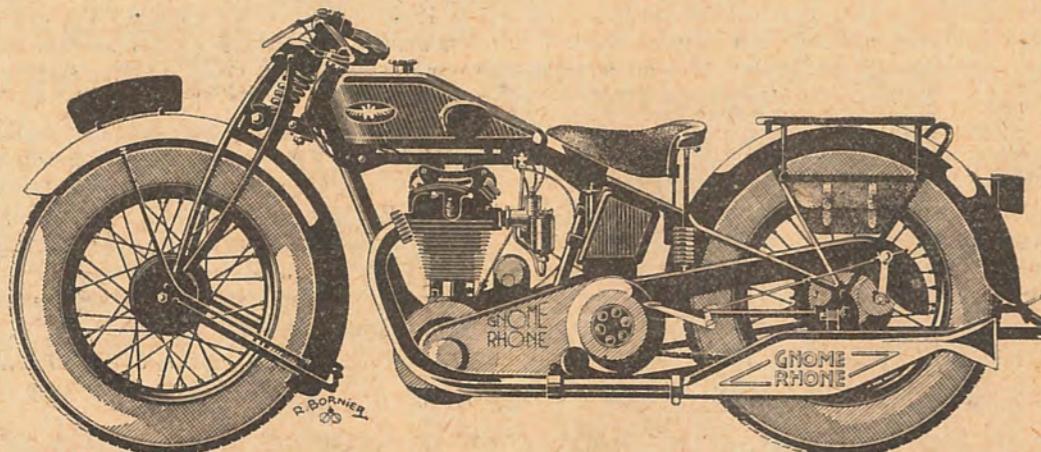
350 cmc., 3^e, moyenne 111 kil. 500.
COURSE du Bd. MICHELET, 26 Janv. 1930. — DURAND sur **VELOCETTE**, 350 cmc., 1^{er} en 33' 1 5, moy. 108 k. 434
COURSE de COTE MORLAAS, 16 Janv. 1930. — NAUDON sur **VELOCETTE**, 350 cmc., 1^{er} en 1' 15" 3/5 moy. Pneus Dunlop - Huile Castrol.

Velocette

MAGASIN D'EXPOSITION & DE VENTE : 169, BOULEVARD PÉFIRE - PARIS
AGENTS : GASCOGNE Automobile, 152, Rue Fondaudège, BORDEAUX. —
H. PISCAGLIA, 90, Rue d'Italie, MARSEILLE. — CHALLES, 12, Rue Gonod, CLERMONT-FERRAND
AGENT GÉNÉRAL pour la France et les Colonies : H. BOUDÈNE, 22, Rue du Colonel-Gillon,
MONTROUGE (Seine) - Téléphone : Alésia 02-45.

GNOME RHONE

LES MOTOCYCLES 500 cmc.



5 CV., SUPERSPORT (D⁴) 6.950 fr.
5 CV., TOURISME (D³) 5.750 fr.

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

**GNOME
RHONE**

Demandez le nouveau
Tarif "EN BAISSE"

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

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
PARAÎSSANT LE SAMEDI

Salle de Cours et de Réunions : 5, Rue Saint-Augustin, 5 PARIS (1^e)

ABONNEMENTS

	UN AN	SIX MOIS
France et	52 N°	26 N°
Colonies	45 fr.	23 fr.
Union postale	55 fr.	34 fr.
Autres Pays	54 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)

Examen médical et permis de conduire

Nous n'entendons nullement méconnaître l'autorité des médecins, et reprendre à notre compte des plaisanteries classiques qui pouvaient s'appliquer aux mères du moyen âge, aux bonnets pointus du XVII^e siècle, mais qui ne sont pas de mise actuellement. Nous comprenons également le rôle social du médecin. Par contre, nous sommes parfaitement sceptiques sur la valeur d'un examen médical en ce qui concerne le permis de conduire. L'examen médical est actuellement le gros obstacle qui s'oppose au développement de l'aviation privée et cela sans aucune raison. Il y a eu, avant l'institution de l'examen médical, de merveilleux pilotes qui seraient improprietary refusés à l'heure actuelle. Que de myopes, d'astigmates, de gens de faible constitution ont volé au moment où le pilotage d'un avion était beaucoup plus délicat qu'il ne l'est aujourd'hui. En ce qui nous concerne également, l'examen médical ne serait justifié que s'il devait avoir pour effet de restreindre les accidents. Nous serions curieux de savoir combien d'accidents d'automobile ou de motocyclette sont dus à une incapacité physique. Lisons les journaux, voyons les statistiques ; elles nous indiqueront que la plupart des accidents sont provoqués par des imprudences aux doublements, aux virages, aux croisements. Ces imprudences ne sont, dans l'immense majorité des cas, pas dues à l'état physique des conducteurs, mais à des défauts d'ordre moral, manque d'attention, de sang-froid, de volonté, à une certaine vanité mal placée. Il se peut aussi que certains conducteurs soient ivres et pleins de cette confiance en soi qui marque le début de l'intoxication. Les tares physiques sont vraiment graves : elles apparaissent à l'inspecteur qui fait passer l'examen, et il refuse le candidat. En somme, l'examen médical ne rimerait à rien, surtout s'il était passé d'une manière superficielle et s'il était passé d'une manière vraiment sérieuse avec analyses d'urines, du sang, etc., il faudrait grever le prix de l'examen d'une somme s'élevant à plusieurs entrées de francs. Si nous allions même jusqu'à admettre que l'examen médical donnât une indication quelconque sur les capacités des candidats, ce que nous nions, il n'aurait qu'une valeur momentanée, car le candidat peut fort bien par la suite contracter des maladies, se livrer à la boisson ou

aux stupéfiants, perdre un œil, devenir sourd, etc... Et alors, il faudrait que tous les six mois ou tous les ans, le million et demi de conducteurs français aillent faire examiner leur anatomie et repassent un examen médical de A jusqu'à Z. Cela est évidemment impossible. Et nous ne parlons pas des médecins marrons : le malade qui voudra conduire saura trouver un médecin complaisant, quelque métèque venu d'on ne sait où, pour lui délivrer un certificat. Le permis de conduire actuel n'a pas grande signification et on voit le candidat qui vient de subir son permis commettre aussitôt après les plus lourdes fautes. L'examen médical aurait moins de sens encore. Il y a des pays où il existe, mais le nombre des accidents n'y est pas moindre qu'ailleurs. Prudence, sang-froid, sens de la route n'ont rien à voir avec la santé, et un robuste gaillard peut être au volant ou au guidon beaucoup plus dangereux qu'un avorton.

Voitures d'enfants

Il n'est presque pas de jour où nous ne lisions dans les journaux qu'une voiture d'enfant a été renversée par une automobile. Cela est lamentable et émeut douloureusement notre pitié. Le public, sans réfléchir, donne libre cours à son indignation et à ses sentiments autophobes sans chercher si l'automobiliste est véritablement responsable de l'accident.

Et pourtant l'imprudence des mères de famille est souvent la cause de l'accident. Elles savent le légitime respect auquel elles ont droit et que, d'ailleurs, tout conducteur leur rend. Mais elles ont trop tendance à en inférer que tout doit leur faire place. Certes, nous considérons pour notre part comme un devoir de

nous arrêter pour laisser traverser une mère qui pousse la voiture de son enfant. C'est une forme de politesse aussi naturelle que celle qui consiste à céder sa place dans un tramway à une femme enceinte. Personne ne protestera parce qu'un agent arrête le trafic pour permettre le passage d'une voiture d'enfant. Mais trop de mères de famille ne se représentent pas qu'un conducteur ne fait toujours pas tout ce qu'il veut. C'est une question sur laquelle nous reviendrons.

SOMMAIRE

N° 366

Samedi 15 Mars 1930

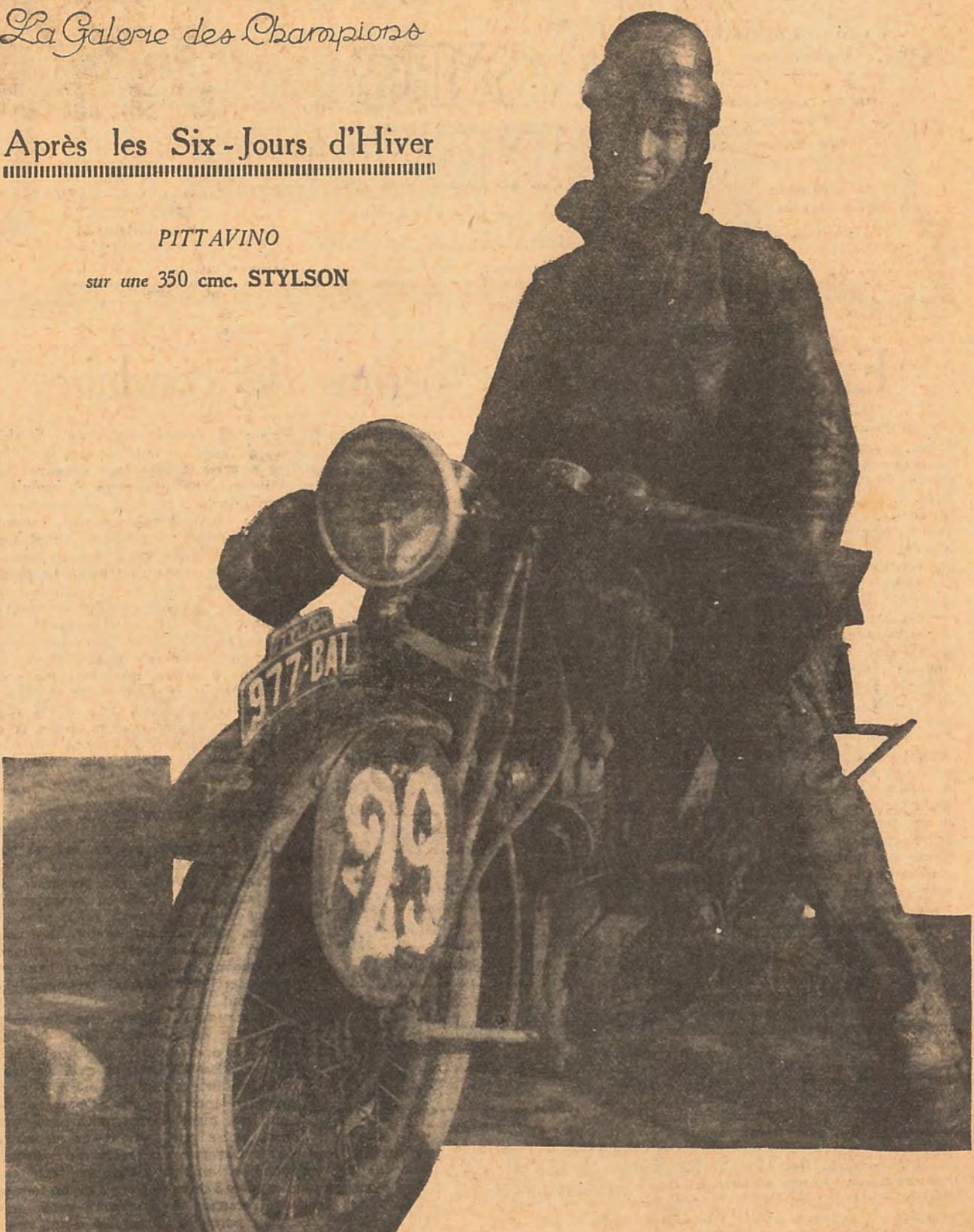
Galerie sportive : Pittavino	302
Démultiplication, par Melier	305
J'accuse, par R. Sexé	306
Album et croquis	307
Une 350 cmc. Standard Terrot, par Fred S. Lipman	308
A travers le Sahara, de Martineau	310
Refroidissement par air, par H.-P. Borestroke	311
Zig-Zag... II, par Robert Sexé	313
En Belgique, par G. Detaille	316
L'interdit de Soubitez	318
Le sidecar Olivie	321
Nos Clubs	323

La Galerie des Champions

Après les Six-Jours d'Hiver

PITTAVINO

sur une 350 ccm. STYLSON



PAR-CI PAR-LA

J. Puyron

On annonce toujours

On annonce que le problème de l'adhérence même sur sol glissant est sur le point d'être résolu : c'est notre frère, le « Commerce Automobile » qui nous repartie des expériences sur bitume huilé, très encourageantes. Nous ne demandons qu'à être convaincus et sommes prêts à faire connaître à tous nos lecteurs comment, avec des débris de carborundum tamisés mélangés à la gomme du pneu, on rend impossible sur monoblastic humide le dérapage consécutif à un coup de frein. Mais voilà un air que les expériences se continuent sans cesse et c'est cette énorme discréption qui nous chagrine.

Et pourquoi pas ?

Nous immissons dans la vie intérieure de nos constructeurs ? Non, mais... mais !... pourquoi pas faire, chers constructeurs, comme cette maison parisienne qui, lorsqu'ils atteignent l'âge irrémédiable de la retraite, casse ses vieux as à la tête d'agences avantageuses : Avantageuses pour le vieil as qui rumine ses lauriers, avantageuses aussi pour le constructeur qui est sûr ainsi d'avoir, à son service, ce vieux et fidèle serviteur de la marque, cette espèce déjà paléontologique qui vaut bien, croyons-nous, 50.000 francs de prime annuelle... Et l'on s'étonne et l'on jalousse les succès de cette firme reconnaissante pour ses ouvriers de la première heure.

Nos correspondants

Nous attirons l'attention de nos amis et lecteurs de la Côte d'Azur, en leur signalant que M. Noël de Juan-les-Pins est notre correspondant pour les Alpes-Maritimes et le Var. Toutes communications devront lui être adressées.

La priorité

Le nouveau règlement ordonne :
... que, en dehors d'une agglomération, sur route nationale, le motocycliste a la priorité de passage sur tout conducteur venant à sa droite d'une route d'une autre catégorie.
... que toutefois, le motocycliste qui a la priorité n'est pas dispensé d'annoncer son arrivée, de ralentir, de marcher à allure modérée, de serrer sur la droite, de vérifier si la route est libre, car il s'agit en pareil cas d'une facilité tolérée de circulation et non d'un droit strict légalement opposable. Attention !

Tâtons à la nitruration

Non, n'essayez pas de nitrurer vous-même, c'est trop compliqué. D'abord vous ne pourrez nitrurer que les pièces en acier au chrome, à l'aluminium ou au molybdène. Il faut d'abord recuire la pièce qui sera mise dans une chambre étanche où l'air sera remplacé par de l'ammoniaque. Vous porterez la température à 535° exactement, et c'est ainsi qu'au bout d'une vingtaine d'heures vous aurez une couche nitrurée excessivement résistante d'environ un demi-millimètre d'épaisseur. Tout cela est bien compliqué pour un motocycliste profane.

Vers la sécurité

Bellivier, que tous nos cyclecars moto-cyclistes ont bien connu sur les vélodromes, vient de mettre au point un appareil qui lui vaudra la reconnaissance de tous : un poteau lumineux : le nom des patelins visible à 100 mètres la nuit : et comme Courbevoie, le petit Paris industriel, est toujours la première municipalité du progrès, voici qu'elle a décidé l'adoption du poteau lumineux : Nanterre, Cligny, Puteaux, Neuilly, etc., bref, toute la banlieue parisienne suit le mouvement et l'on étudie déjà, le jalonnement de Paris à Vichy : bravo !

Le Monde Motocycliste

Une distinction

M. René Chevrot Directeur commercial des Etablissements Dunlop vient d'être promu Officier d'Académie : nos vives félicitations.

Une naissance

M. Loubignac, le très sportif directeur des actualités parlantes et sonores de la société Pathé est l'heureux papa d'un garçon prénommé Jean. Nos vœux de bonheur au père et au bébé.

Milhoux veut des records

Milhoux est jaloux de Henne. Gillet-Herstal est contrarié que la petite Belgique n'ait pas les records de vitesse qu'accapare actuellement B. M. W. et la guerre en dentelles vient d'être déclarée. Milhoux va essayer de battre les records du monde : bonne chance !

C'est à Östersund, en Suède, sur ces étenues glacées si propices aux records, que Milhoux va s'approprier (nous en avons l'espérance !) le trophée mondial. Mais... (voir plus loin).

Pour les sinistrés du Midi

MOTO REVUE entr'aide nationale ouvre une souscription qui sera close, lundi matin 24 mars.

Les noms des généreux donateurs seront publiés (ne pas faire d'envoi inférieur à 5 francs).

Le son côté **Moto Revue** prélevera 5 francs, sur chacun des abonnements qui nous parviendront à nos bureaux pendant les journées des 18, 19 et 20 mars.

Le nom de ces abonnés sera publié comme d'usage, le total de ces sommes de 5 francs sera transmis à la Banque de France, dès le lundi 24 courant.

Leurs, **Moto Revue** attend votre geste d'entr'aide nationale,

Diosi se rétablit

Ernest Diosi vient de subir une opération chirurgicale à l'hôpital Saint-Joseph à Paris. Son état est des meilleurs, mais tout sportif s'ennuie à ne rien faire et c'est ainsi que le vice-président du M. C. F. et membre de la C. S. de l'U. M. F., recevra avec plaisir ses amis, au pavillon Viat, de 13 à 15 heures. Nos vœux de rétablissement.

Après les Six Jours d'Hiver

Un craquement sinistre dans l'orteil, un pied endolori, et voilà comment Aufrère, le dévénard de la célèbre épreuve, se promène momentanément sur un bolide 5 CV à 4 roues en attendant de grimper sur sa moto.

La presse moto et automobile

L'Association de la presse régionale automobile et motocycliste vient de se former à Lyon. Dans l'élément moto nous voyons : Vice-président : M. Roy, du M. C. Lyon. Trésorier : M. Chavent.

Paris-Nice

Gruyère, participant à Paris-Nice, est donc remis de son accident : nos félicitations.

Pruvost se marie

Jacques Pruvost, le fin humoriste qui a

fait nos délices et dont les dessins délicats semblent manquer actuellement à **Moto Revue**, a subi la comune loi d'amour. Pruvost a convolé en justes noces le 11 mars avec Mlle Jacquème ; souhaitons nos meilleurs vœux de bonheur, de joie telle que **Moto Revue** ne tarde pas à se ressentir vivement de cette union en de charmantes productions comme il sait en faire.

Un deuil

Le baron Nothomb dont il est fait souvent mention chez nos amis belges, président de la F. M. Belgique, vient de perdre son père. Nos condoléances.

Jamais deux sans trois

Deux fois, il a eu l'insuccès dans Paris-Les Pyrénées-Paris, par suite d'un ennui stupide. Mais, cette année, Flachat est bien décidé à faire mentir le proverbe d'autant qu'il est complètement rétabli de l'opération deux fois exécutée et deux fois nécessaire de sa mâchoire ! Vœux de parfait rétablissement.

Une promotion

A la Chambre Syndicale des fabricants d'accessoires pour autos et motos, la présidence est tenue depuis longtemps par M. Seignol. Or, dans la dernière promotion du Commerce nous lisons la nomination au grade de Chevalier de la Légion d'honneur de M. Seignol qui n'est autre que le fabricant des compteurs, montres, jauge O. S. : nos félicitations.

La vie d'une moto

Quelle est la moto qui a le plus roulé ? Nous savons que le Tour du Monde de Sexé a quelque 175.000 km. : Sexé, il est vrai, roule aussi et autant sur sa 500 ccm. Or, Pingouin (Andrieux, pour les ignorants !) n'a jamais quitté la sienne, sa Tour du Monde qui a fait le Tour avec Sexé : elle chiffre 200.000 km. : la dernière chaîne actuelle a 44.000 km. au 8 mars ! Done, le conducteur est pour beaucoup dans la vie d'une moto. Et pourtant, nous verrons avec encore plus de plaisir Pingouin sur une ultra-moderne 500 ccm. supersport.

Des types comme ça, mais ça fait beaucoup pour une firme... il n'y a qu'à compter le nombre des admirateurs de son... vieux tacot.

L'HEBDOMADAIRE ANONYME

Après le défi

L'article « Le Bolide Meurtrier » paru dans le « Libéral de l'Eure » nous a valu un nombre respectable de protestations contre le journaliste audacieux qui a émis des faits non prouvés. M. Lerefaït, le coureur de Gnome-Rhône, momentanément indisponible dans les épreuves nous fait remarquer que le même article a paru dans le journal du « Neubourg », le 12 février, et il ajoute : « Cet article vous fera certainement plaisir ! Je vous fais remarquer que l'Eure est un département agricole très riche (le second de France, je crois, pour la densité automobile par rapport au nombre d'habitants) où tous, même petits fermiers, ont leur auto et souvent deux et trois voitures ; dans ce département le plateau du Neubourg est une des plus riches régions ; il faut croire que les rédacteurs sont plus en retard que leurs lecteurs ? »

Lâche anonyme

M. Labourié, au Havre, nous écrit au sujet de sa Monet-Goyon et se plaint que sa première lettre soit restée sans réponse. A nouveau nous lui faisons savoir que s'il veut bien lire **Moto Revue**, il verra que nous ne pouvons lui répondre, vu qu'il n'a pas donné son adresse.

LES RECORDS

Voilà Sandford

Au cours d'une tentative qui a eu lieu à l'autodrome de Monthéry, le 5 mars, Sandford, sur Sandford 1.100 cmc, a battu le record des 200 milles, dans la classe K, en courant cette distance en 2 h. 20' 37" 20/100. Moy. hor. : 137 kil. 334.

...et Rovin

Le 7 mars Latour, pilote de Rovin, à Monthéry avec une 175 cmc. Rovin a essayé de battre des records. La tentative réussit pleinement : de Latour s'adjugea les records de 5 kilomètres départ lancé, réalisant le temps fantastique de 2 m. 6 s. 72/100, à la moyenne de 142 kil. 045. Celui des 10 kil. départ arrêté : il réalisa le temps de 4 m. 35 s. 80/100, moyenne 130 kil. 529. Ces records avaient été battus à la journée des records de Monthéry, en octobre ; ils appartenait à de Latour et Rovin déjà.

Ils étaient de 130 kil 170 pour les 5 kil. et de 125 kil. 326 pour celui des 10 kil.

Encore Henné...

On dit, mais attendons confirmation, que Henné ne veut pas se laisser faire par Milhoux : Henné est parti aussi à Östersund en Suède, et sans attendre les exploits de la Gillet-Herstal, il a commencé par établir sept nouveaux records pour B. M. W. : la mise sous pression ne nous permet aucune précision.

Hé ! là, vieux ! il paraît que ça devient intéressant entre la franco-belge et la germanique ?

Le Concours de Silencieux

Dans le silence qui s'impose en une telle occurrence, le comité organisateur du II^e Concours du Silencieux a mis sur pied un règlement sévère technique et pratique qui donnera satisfaction à tous, usagers, cons-

CARNAVAL ET MOTOS

Un appel aux motocyclistes et sidecaristes parisiens, libres le jour de

LA MI-CAREME
et pouvant venir avec leur machine, déguisées, au cortège,

Rassemblement : 11 heures
Place Denfert-Rochereau

UNE PRIME INTERESSANTE
par 4 machines sera tirée au sort pour le plus beau costumé.

tracteurs, pouvoirs, population. Ajoutons que ce deuxième concours pourrait bien être le dernier aussi, car si les silencieux présentés répondent aux exigences des règlements, une base sérieuse d'accord serait peut-être obtenue en vue d'une immatriculation des appareils donnant enfin, à tous, les satisfactions réclamées.

Détaché à Puteaux

Br...n, pour ne pas le nommer est détaché d'Herstal chez Gillet à Puteaux. Br... est le meilleur metteur au point de la firme Gillet : c'est dire quelle chance ont les possesseurs parisiens de cette marque avec Andrieu le fin touriste, et Br... le très fin « vitesse et précision ». Vous voulez connaître le nom de Br... : allez à Puteaux.

L'éclairage et la nouvelle loi

Le nouveau règlement ordonne que les motocyclettes sont obligées à avoir, à l'arrêt ou en marche, au moins un feu blanc à l'avant et toujours un feu rouge à l'arrière.

... que le cabochon rouge est désormais sans valeur pour les motocyclettes. Vlan'...

Une belle place...

Nous avons, en ce moment, une place de représentant technique-metteur au point-voyageur, après stage quelques mois en Angleterre, de 25 à 35.000 francs. Indispensable d'être de bonne éducation, langue anglaise, motocycliste pratiquant, permis auto, goût pour mécanique pratique et technique. Ecrire à : M. A. C. Moto Revue.

Sous sa propre responsabilité

On nous écrit : Je viens de recevoir à l'instant un P. V. dans les circonstances suivantes : Je sortais de Montbéliard en suivant une auto à 50 mètres environ, je roulaient à 40 kilomètres à l'heure, tout à coup, on me siffla et un agent me dressa contravention pour excès de vitesse. Je lui fis remarquer que je n'allais pas plus vite que l'auto et il me répond : « On se fait eng... pour ne pas donner de P. V. : alors, on en donne... »

A. GLASTRE, Sochaux.

Modestie et bon travail

Nous avons rencontré A. Dupont, un des champions incontestés des motos de petite cylindrée, que l'on vit si souvent à la victoire en 175 sur D. F. R. et Harlette Géco, au Bol d'Or, aux Pyrénées, etc. ; il est resté fidèle à la motocyclette.

Spécialisé maintenant dans l'entretien des triporteurs à moteur, il s'occupe également, à Morsang-sur-Orge, 7, avenue des Bruyères, de vente et de réparations de motos.

Dupont, toujours modeste, ne fait point état de son glorieux palmarès, et les motocyclistes des environs ignorent peut-être que ce bon praticien fut également un grand coureur.



VOTRE nom, enfin ! dans les colonnes du journal. Bien agréable !!! n'est-ce pas... Mais pas à la rubrique : *La route rouge*.



Il faut bien que jeunesse se passe ! Oui. Mais pas à travers le pare-brise d'une bagnole...



EBOUR le public ! Par votre esprit ? Très bien... Mais pa vos phares, ce n'est guère... brillant !



L'EVANGILE a dit : « Aimez-vous les uns les autres ». Et non pas : Emboutez-vous les uns les autres ».

Eh ! oui, je sais bien, un motard se réjouit de tout, même des « terribles accidents » qu'il a eus et des blessures reçues. Et plus c'était grave, plus il en est fier.

IL vaut mieux arriver en retard au rendez-vous qu'en avance... dans l'autre monde.

LE temps, c'est de l'argent... Quelquefois !! quelques minutes de plus, sur un parcours, c'est de l'or!!! Souvent.

Nous demandions à ce collaborateur à lunettes : Que pensez-vous du remarquable article sur le « Discol » ?

Le « Discol », a-t-il déclaré : Peuh ! Peu intéressant. Ça vous a une bonne odeur, mais un bien mauvais goût quand on la boit, cette drogue ».



VOTRE nom, enfin ! dans les colonnes du journal. Bien agréable !!! n'est-ce pas... Mais pas à la rubrique : *La route rouge*.



Il faut bien que jeunesse se passe ! Oui. Mais pas à travers le pare-brise d'une bagnole...



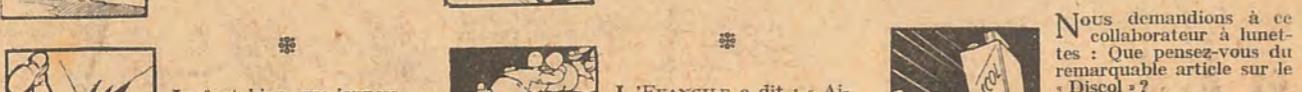
EBOUR le public ! Par votre esprit ? Très bien... Mais pa vos phares, ce n'est guère... brillant !



L'EVANGILE a dit : « Aimez-vous les uns les autres ». Et non pas : Emboutez-vous les uns les autres ».

Nous demandions à ce collaborateur à lunettes : Que pensez-vous du remarquable article sur le « Discol » ?

Le « Discol », a-t-il déclaré : Peuh ! Peu intéressant. Ça vous a une bonne odeur, mais un bien mauvais goût quand on la boit, cette drogue ».



J'accuse...

par

Robert SEXÉ



Je sentis ma roue avant heurter un obstacle infranchissable, tomber dans un trou long et profond qui semblait n'en plus finir. Ma moto se couche à droite, puis à gauche. Mais, en brave camarade, elle fit tout de même l'impossible pour ne pas me projeter à terre... sous les roues du tracteur... et de la remorque, (un drôle de trou d'air, par ici pour que ma vieille deux-temps se livre à ces excentricités, pensais-je).

Pas plus tard qu'hier soir, je passais encore au même endroit, en me disant : « Attention à l'ornière au long du rail, quoi qu'il arrive, ne l'attaques pas sur ta gauche, cette fois-ci. »

Mais il me fallut quitter le milieu de la voie du tram pour me rabattre sur ma droite.

Tout d'un coup, il y eut un choc brutal, un dérapage, inoubliable ! Je restai quand même en selle (ne me demandez pas comment, par exemple)

Et, tout en continuant, je notai l'endroit précis. « Demain, je ferai une enquête : un drôle de coin, par ici ! »

Le chausse-trappe du T. C. R. P.

Voici ce que j'ai vu, ce matin, à la lumière du soleil. Sur le quai de Bercy, à Charenton, devant l'immeuble portant le numéro 14.

Les lourds charrois des négociants en vins (Nicolas, Nicolas, Nicolas...) ont creusé de profondes ornières à gauche et à droite du même rail, celui du côté Seine...

En un point, le rail se trouve mis à nu sur toute sa hauteur, plus de 10 centimètres ! des deux côtés et pendant plus de deux mètres.

Il forme, le soir, sur ce quai obscur et fréquenté, pour les vélos si nombreux et les motocyclettes, un véritable piège qui fait immanquablement bûcher ceux qui s'y engagent.

Renseignement pris du reste, les chutes sont nombreuses, depuis quelque temps, en ce point précis, et pour cette raison.

Etant donné la circulation intense et particulièrement affolée (semble-t-il), une bûche peut être mortelle.

J'accuse !

J'accuse le service « compétent », en l'espèce la T. C. R. P., de tendre un piège mortel aux cyclistes et aux motocyclistes qui passent de ce côté-là le soir.

Je l'accuse de faire preuve, en laissant subsister ce chausse-trappe, de négligence homicide.

Ces lignes parviendront à ceux à qui elles sont destinées.

Où'ils fassent, de toute urgence, le nécessaire. S'il arrive un accident avant que les mesures soient prises, ils en sont responsables.

Et vraiment, parlant d'homme à homme, car qui dit service compétent, dit au fond personnelité, donc homme compétent, il n'est vraiment pas drôle d'avoir du sang sur les mains.

Robert SEXÉ

J'accuse aussi !!!

C'est en désespoir de cause que je m'adresse à vous pour un conseil. Je rentrais à mon domicile le 30 décembre 29 et montais vers minuit



JE suis, que voulez-vous, banlieusard (les temps sont durs !) Et « mon petit appartement parisien » est à quinze kilomètres... de la rue Vivienne (à Champigny).

Mon tramway, mon métro, mon taxi, c'est ma moto.

Tous les matins, l'un juché sur l'autre, on file vers la ville.

Et tous les soirs, grâce à Dieu ! on rentre au berçail, sains et saufs ! Jusqu'ici, malgré la petite guerre nocturne des sorties de Paris et les matches à mort livrés (involontairement) avec camions et voitures déchaînées... et en dépit de certaines tentatives d'assassinat bien qualifié (quelles brutes il y a parmi les manieurs de macaron !)

Mais 20 ans au guidon, ça donne une certaine habitude !

Et puis, le rôle de bête traquée (par les gros fauves à roulettes) c'est assez intéressant (plus que le cinéma parlant !). Un bon tonique pour les nerfs... d'un « scribouillard », malgré lui... croyez-moi !

Les mystères du quai de Bercy

Pour sentir ce petit frisson du risque, et corser un peu un « plaisir » par trop banal, il m'arrive souvent de rentrer chez moi par le quai de Bercy.

Concert infernal que font sur le pavé camions, remorques et autres ferrailles lancées à tombeau ouvert (Le tombeau des autres, hélas !); rugissements de klaxons, râles métalliques de tramways à l'agonie, c'est une puissante symphonie qui a dû inspirer à M. Leon Auscher sa belle campagne contre le bruit... des motocyclettes !

Donc ! ma « Gillet » et moi filions, un de ces soirs, entre les pare-chocs arrière d'une conduite intérieure et les mains avant d'un tracteur remorquant des fusillées, sur le quai de Bercy, à Charenton.

Il faisait sombre et mon éclairage, naturellement, était « en veilleuse ».

Doublant des camions arrêtés devant un entrepôt de vins, je voulus couper le rail, qui se trouvait à ma gauche.

l'avenue Friedland, pilotant ma voiturette Amilcar. Brusquement, environ 500 mètres avant l'Etoile, ma voiture fait un bond formidable. En m'arrêtant quelques mètres plus loin, je constate que je venais de passer sur un refuge où des travaux étaient entrepris pour la pose d'un candélabre. Ni le refuge qui se trouvait dans l'ombre, ni les travaux n'étaient signalés par aucune lumière. Dégâts : pneus éclatés, direction faussée, portes ne ferment plus, etc. Ces dégâts, ainsi que les travaux non éclairés, ont été constatés par un agent dont j'ai le rapport. Maintenant à qui m'adresser pour le remboursement ? Je me suis adressé au commissariat de l'arrondissement, pas d'autre réponse que la copie du rapport. J'ai passé une après-midi de bureau en bureau à la Préfecture pour échouer finalement devant le chef de service accidents voie publique qui n'a pu me conseiller que de m'adresser par lettre au Préfet lui-même. J'ai envoyé cette lettre, il y a un mois et demi et depuis aucune réponse !

G. WANNEVEICHE, Puteaux.

N. D. L. R. Mais pourquoi, dans des cas semblables, nos lecteurs s'obstinent-ils à aller à la Préfecture qui n'en peut mais. C'est l'entrepreneur lui-même des travaux qui est responsable des accidents causés par son insouciance, et c'est à lui-même que l'on doit s'adresser, soit par une assignation, soit à l'amiable.

A noter que la jurisprudence a plusieurs fois donné entièrement raison aux victimes.

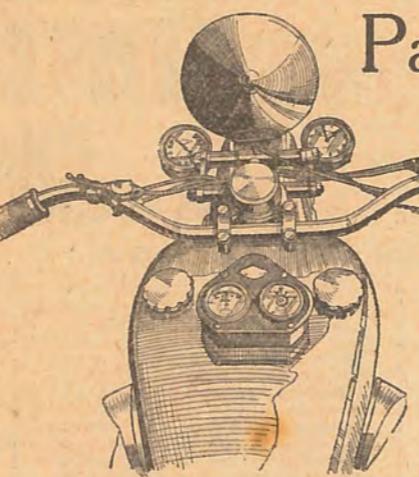


Les accidents à Paris et en banlieue

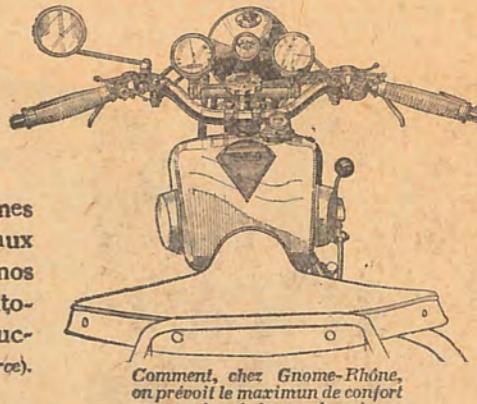
De la statistique de 1929 publiée par la Préfecture de Police, il ressort qu'en général, les accidents sont dûs, 48 % à la faute des conducteurs, 46 % à celle des victimes, et les 6 % restant aux responsabilités n'ayant pu être établies, et, en conséquence, nous pouvons affirmer qu'involontairement cette statistique officielle est un palmarès pour nos constructeurs, puisque, en toute largeur d'esprit, en supposant que sur les 6 % restant, il y en ait au moins la moitié imputable tant aux victimes qu'aux conducteurs, il restera 3 % imputables soit à la route, soit à la mécanique. Peut-on trouver meilleure preuve de la perfection industrielle automobile et motocycliste. Dans les accidents mortels, les taxis s'alignent pour 43 sur 85, les voitures particulières pour 116 sur 204, les poids lourds 95 sur 195, les bicyclettes 6 sur 12, les tramways 10 sur 59, les autobus 8 sur 20, et les voitures hippomobiles 6 sur 25. Nous constatons avec surprise que sur les 650 personnes accidentées, il y a eu 284 morts répartis comme nous le disons plus haut sur tous les autres véhicules, mais que pour la moto, malgré 39 accidents, il n'y a eu que deux morts. Il semble qu'en toute franchise, il ressort de ces chiffres que c'est le véhicule le moins dangereux venant bien avant les voitures hippomobiles qui chiffrent 6 morts pour 25 accidents. Encore un argument à jeter pour calmer la fureur des motophobes. Tous les autres véhicules chiffrent exactement 50 % de morts, ce qui n'est guère flatteur, à l'exception toutefois des autobus qui viennent en bonne ligne avec 30 % seulement et les tramways 20 %.

... tandis que Clément-Gladiator, en dessous, a recherché une grande simplicité du guidon.

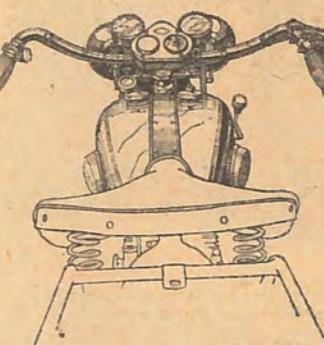
Pages d'album



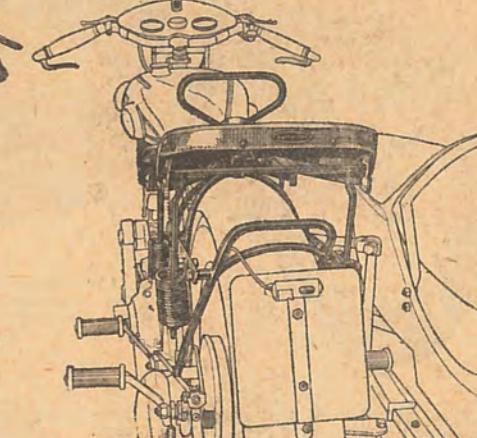
Voici quelques formes de guidons et tableaux « croqués » par nos dessinateurs, dont nous autorisons volontiers la reproduction. (Mention obligatoire de la source).



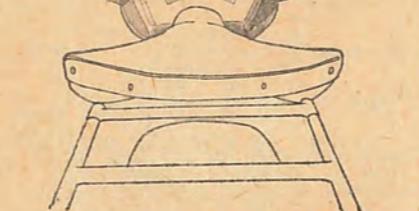
Comment, chez Gnome-Rhône, on prévoit le maximum de confort pour le minimum de prix.



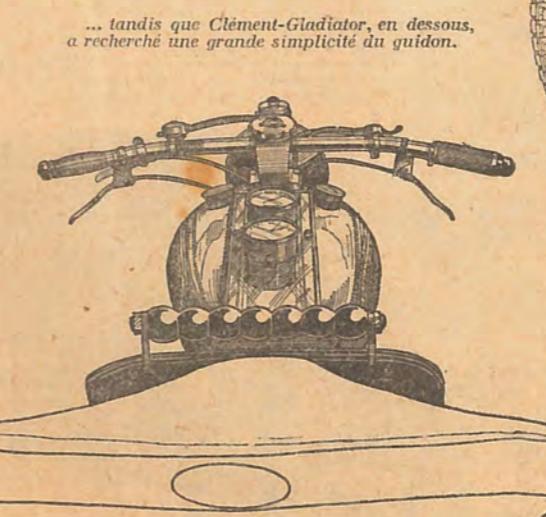
Un bloc... simplicité robuste et militaire chez René Gillet. N'est-ce pas ainsi que doit évoluer la moto d'usage courant ?



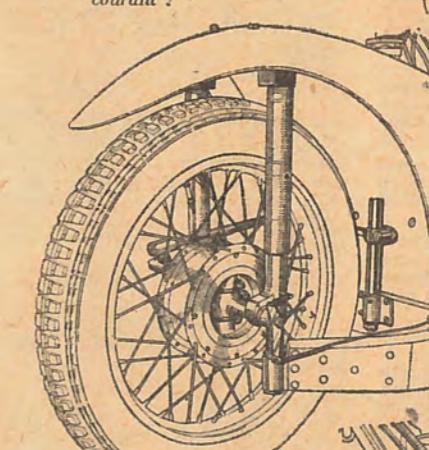
Au dessus : Spécimen de l'excellente industrie belge : La selle Bonhomme est fort goûtee chez nos amis belges possesseurs de F. N., pour son confort :



Au-dessus, Rhony'x a tenu à ce que le conducteur n'ait aucun effort pour regarder un tableau de bord...

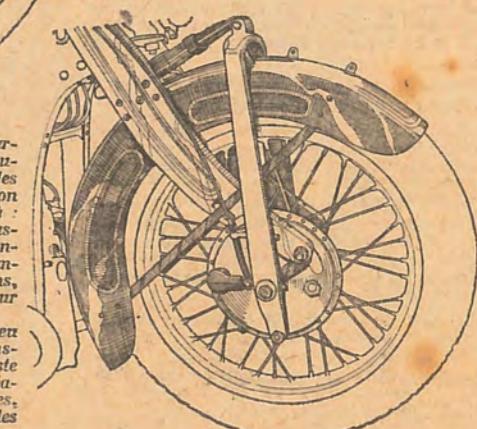


... tandis que Clément-Gladiator, en dessous, a recherché une grande simplicité du guidon.



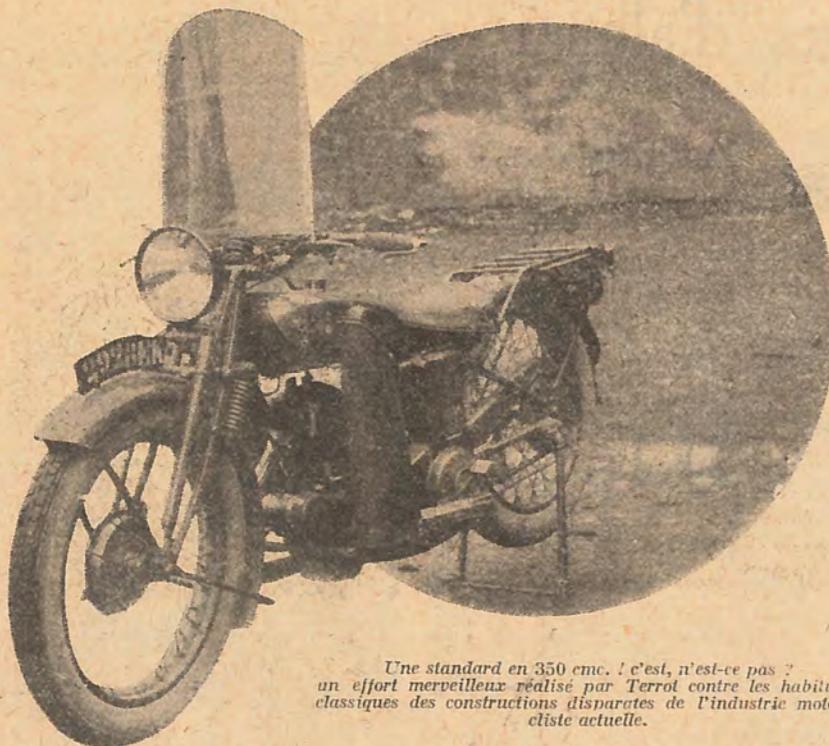
B. M. W., loin de chercher des solutions nouvelles, a modernisé les solutions classiques : son succès provient de là : sa fourche avant à suspension par semi-can tilever était déjà employée, il y a 10 ans, sur P.A. B. C. et sur l'Indian.

Il faut souhaiter que, peu à peu, toute la construction motocycliste s'orientera vers ces réalisations confortables, bien souhaitées par les usagers.



La 350 standard TERROT sur la route

par Fred S. Lipman



Une standard en 350 ccm. ! c'est, n'est-ce pas ?
un effort merveilleux réalisé par Terrot contre les habitudes classiques des constructions disparates de l'industrie motocycliste actuelle.

Il m'est particulièrement agréable et désagréable de procéder à l'essai d'une Terrot.
Les raisons ?

Il m'est agréable d'essayer une Terrot, parce qu'il est plaisant de conduire une machine bien équilibrée, bien construite et soigneusement finie. Les Anglais eux-mêmes n'ont-ils pas dit, dans *Motor Cycle*, que chez les Terrot, l'on retrouve le fini des machines anglaises ?

La courtoisie des dirigeants, la largesse de leurs vues, la compréhension, l'esprit ouvert des directeurs de cette marque rendent agréable l'essai d'une Terrot.

Il m'est désagréable d'essayer une Terrot parce que, comme pour d'autres machines du même rang, je suis obligé à des compliments et compliments suffisamment pressants pour prêter à l'aimable critique de l'essai.

En effet, si je débute consciencieusement une marque, l'on ne m'accable pas de reproches en me disant que je fais partie de la cohorte publicitaire de cette maison. Dans le cas contraire, il faut plutôt du courage pour dire du bien d'une marque, puisque c'est à ce moment-là qu'il y aura des critiques.

J'aime donc la nouvelle standard Terrot.
J'aime le dessin de la machine.

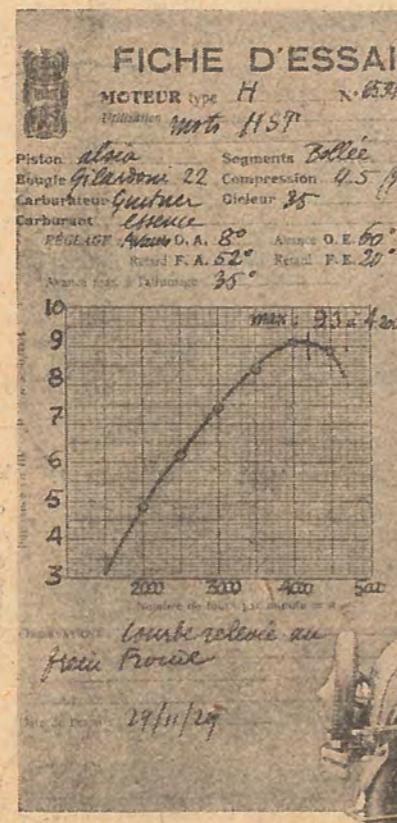
J'aime aussi les solutions préconisées, comme le chromage ; je crois en avoir été un des apôtres en France. La parkerisation des organes soumis aux intempéries me plaît aussi. N'en suis-je pas un chaud partisan ?

La position est basse. Relisez mes articles de 1927. Et puis, ce mot « standard » m'enchante, n'est-ce pas la clé de l'organisation industrielle, de l'efficience et de la normalisation ?

Un peu de description technique et utile si vous le voulez bien :

Comment elle est constituée

Puissance du moteur : 9 CV vers 4.200 t.m.
Pignon moteur : 18 dents ; pignon de renvoi de chaîne : 20 dents ; pignon sur débrayage : 40 dents ; pignon sur moyeu arrière : 50 dents.



Allons-nous vers une standardisation rapide, assimilable à celle des voitures ?
quel beau rêve à réaliser promptement !

Le moteur pourrait supporter avec aisance une dent de plus au pignon, ce qui porterait la vitesse de 90 à 95 km.h. Mais la machine perdrait un peu de sa remarquable souplesse.

Carburateur : Gurtner à deux manettes.

Consommation : 3 litres 300 à 60 km.h.

Il est intéressant de s'étendre sur la Pompe à huile : Mikro - fabriquée par Gurtner.

Elle est constituée par un corps muni d'un viseur et d'un bouton moleté et d'un raccord d'arrivée du réservoir. A l'intérieur, un piston cylindrique est commandé par une vis sans fin qui imprime au piston un mouvement circulaire. Un ressort antagoniste maintient, appuyée, l'extrémité de ce piston qui porte une taille en biseau contre une rondelle butée inclinée suivant un angle que peut faire varier le bouton moleté à pointeau.

Lorsque la rondelle est verticale, le piston qui, lui, est horizontal, n'appuie sur elle que par un point qui est toujours le même. Il n'y a pas de mouvement de va-et-vient, donc pas de débit d'huile.

Il est donc recommandé aux clients de ne pas perdre leur bouton pointeau de réglage.

Ce serait le grippage fatal.

La consommation en Kervoline est d'environ 250 à 300 grammes aux 100 kilomètres.

Elle pourrait être moindre le moteur bien rodé.

Le débit peut être réglé en marche.

Si vous voulez faire un parallèle entre le prix et la qualité de la machine, vous constatez qu'il faudra bien la standardisation pour arriver à ce que ce prix puisse être maintenu sans que la qualité soit baissée.

J'ai fait subir trois mois de mauvaise conduite à cette Terrot. A vrai dire, pas terriblement de route : j'ai plutôt fait avec elle un rapide service de ville et quelques courtes promenades en campagne malaisée, accidentée.

Huile ? Essence ? Kick. Départ. Première. Deuxième. Troisième. Le tout en 10 secondes et en 50 mètres. Voilà la machine.

Le reste est bien, c'est de la bonne accélération en seconde, le passage aisément des vitesses,

à la Terrot. Un pare-jambes comme chez soi et un repose-pieds wagon de première.

Et la tenue de route ? Les pneus normaux

le permettent et la position ramassée de la

standard Terrot y encourage largement. L'on

est assis sur la machine et ce n'est pas la

machine qui est maintenue sous vous.

A ma demande, on a fixé un guidon tou

riste Toreador, ce guidon retourné rappelle

la forme des cornes de taureau.

Les pneus ? Ce sont des Dunlop.

N'en déplaît à M. Jean Vurpillot, un des premiers constructeurs qui comprit l'impor

tance du silence en France, la machine

en question est, d'après moi, encore trop

bruyante au point de vue échappement.

En effet, est-ce la résonance du pot en

aluminium, est-ce l'ouverture ultime de la

queue de poisson qui est trop grande ? Mais

je constate qu'en prise, à 40 à l'heure, les gaz

en grand, elle devient légèrement bruyante.

Elle est équipée d'un pare-brise signé V.W.

Je juge qu'il est indispensable d'avoir

cette protection : on n'est pas meilleur

motocycliste en recevant en pleine figure les

cinglées d'une giboulée, ou en se désarticulant

la mâchoire refroidie par le vent glacial.

MOTO REVUE



La machine à tout le monde : bon marché, élégante, avec tous accessoires utiles et de goût, facile à l'entretien.

Parlons vitesses

La première, normale ; la deuxième côte à 60 à l'heure ; la troisième réalise 85 à 88.

Le 10 % est monté nettement en prise. Entre 45 et 50 à l'heure et une côte de 5 % des environs de Dijon, assez longue et avec virages, s'effectue facilement à 70 environ.

Le ralenti : en prise, le moteur permet 20 à

1 heure, et descendre sera le martyriser.

En seconde, le 10 évidemment.

Pour la 1^e, il vaut mieux marcher à pied..

Le passage des vitesses s'effectue sans aucun bruit, j'insiste sur les mots « aucun bruit » car, l'opération bien faite, une personne en tansad ne peut pas entendre le passage des vitesses. Avec un bon conducteur, on ne doit rien entendre à la façon des terribles casseurs de dents qui vous passent leurs vitesses en crétinement de mitrailleuse.

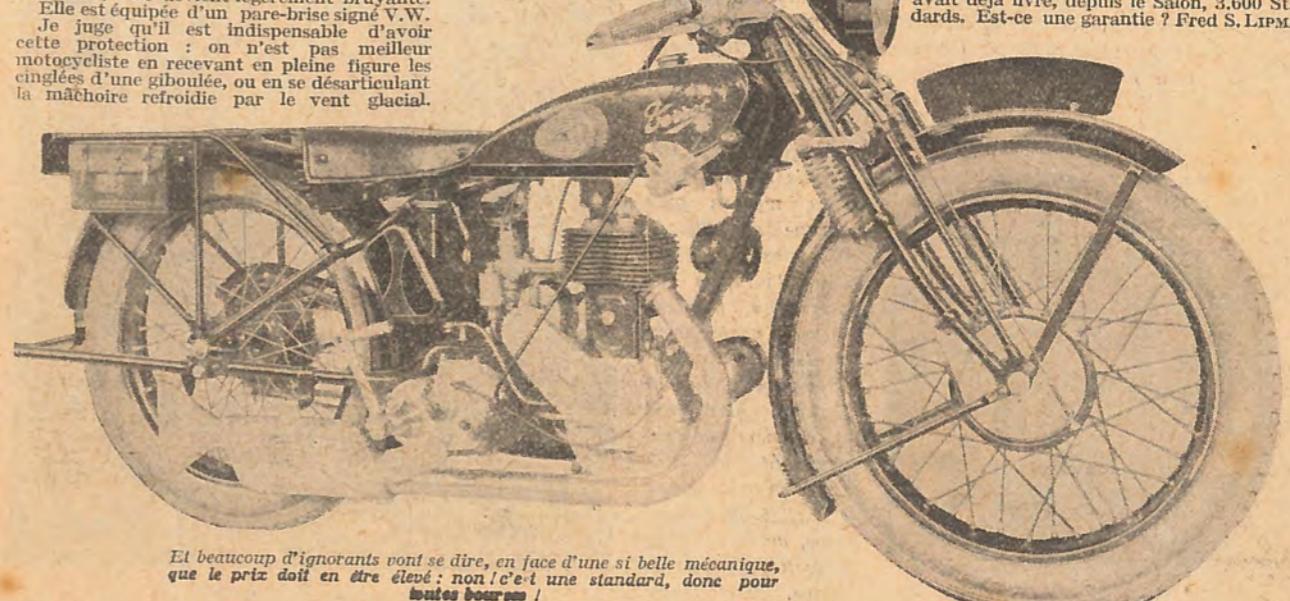
Pour ceux qui montent une machine 350 standard, le tansad a des avantages assez grands : la vitesse diminue d'environ 8 %, l'accélération n'est que les 80/100 de la

du solo.

Ayant eu entre les mains pendant quelques mois cette machine (le numéro 25) voici les petites modifications à préconiser : Eloigner légèrement le silencieux de la roue arrière, car lorsque la machine est neuve et le graissage abondant, les gaz d'échappement maculent le côté droit du pneu ! Les garde-boue suffisamment efficaces, avec une largeur un peu plus forte à l'arrière donneraient un aspect plus flatteur encore à la machine ? Affaire de goût ! Pourtant, l'on oublie pas qu'un garde-boue large a autant de défauts que de qualités.

Je n'ai jamais vu une seule machine sans défaut et j'en ai eu plus de 200 entre les mains. Pourquoi ne pas dire franchement la vérité, surtout quand une maison comme Terrot a totalisé plus de 50.000 kilomètres de route sur ce modèle pour parachever les détails les plus infimes.

L'acquéreur d'une Terrot peut être tranquille. En effet, au 10 février, la Maison Terrot avait déjà livré, depuis le Salon, 3.600 Standards. Est-ce une garantie ? Fred S. LIPMAN.



Et beaucoup d'ignorants vont se dire, en face d'une si belle mécanique, que le prix doit en être élevé : non l'est-il une standard, donc pour toutes bourses !



Une vue d'ensemble d'une ville saharienne traversée par Martineau : Gardala



Le Sahara est-il vaincu en solo?

Au moment où nous écrivons ces lignes, les amis de Martineau sont plongés dans l'incertitude. Le Sahara a-t-il été traversé définitivement par une motocyclette solo sans aide, et par les propres moyens de bord ? Grosse question qui surgit au moment où l'on croyait à la réussite inespérée. Nous-mêmes avons, il y a quinze jours, écrit des doules, et, il y a quelques jours, dans un dernier numéro, lorsque nous avons annoncé que la traversée de la plus grosse partie de l'immense territoire, et la plus difficile, théoriquement et pratiquement était réalisée, beaucoup ont pensé que la dernière partie, au milieu de tribus connues, n'était plus qu'un jeu d'enfant. Or, depuis le 24 février, nous n'avons plus aucune nouvelle de Martineau. La maison Peugeot vit dans une期待 inquiète. On verra, par les documents qui illustrent cette page que la confiance régnait et après la dernière dépêche signalant la traversée en 68 heures de la partie la plus désertique, aucun doute ne pouvait subsister sur l'issue. Martineau



Dans les Souks



Dans les rues de Gardala

refroidissement par air

Allons-nous au triomphe du refroidissement par air



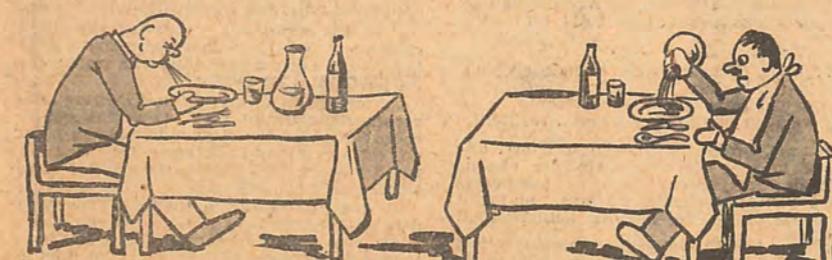
N'a trop souvent l'habitude de considérer le moteur de moto comme un parent pauvre, comme une sorte de caricature du moteur de voiture.

Qu'on pense, par exemple, que telle grosse voiture de 9 litres de cylindrée, devrait donner, pour que son rendement rivalise avec celui d'un type moyen de moto, la bagatelle de 270 CV.

Que de gens s'imaginent encore qu'un moteur ne peut être efficacement refroidi par l'air, qu'il est tenu de chauffer, de décomposer l'huile de graissage et, à cause de cela, d'être rapidement hors d'usage. La superstition du moteur à eau existe toujours, et il faut beaucoup de courage et de confiance pour soumettre sur le marché une voiture à refroidissement par air. Tout le monde conviendra que de telles voitures marchent de façon parfaite, mais trop de gens auront peur d'en acheter une, férus qu'ils sont du refroidissement par eau.

On constate pourtant, pour les moteurs d'aviation, une très nette tendance à l'emploi de l'air pour le refroidissement, et cela non pas seulement pour de petits moteurs d'avionnette, mais pour de grosses unités de 400 et 500 CV. Dans les milieux de l'aéronautique, on s'est longtemps refusé à croire au moteur à air. Et pourtant, c'est au moteur à air que nous dûmes nos premiers succès. C'est avec un tricylindre à air que Blériot a traversé la Manche. Faut-il retracer la carrière triomphale des rotatifs avant la guerre ? Faut-il signaler aussi que les Allemands qui, au début de la guerre, employaient des six cylindres dérivés directement des moteurs d'automobile, en venaient à la fin de la guerre à équiper le petit triplan de chasse Fokker d'un Ursula rotatif, copié sur le Gnome et qu'ils étudiaient de gros moteurs à double rotation. Il y eut d'ailleurs des moteurs fixes à air, dont le Renault, par exemple, et un de ces moteurs était encore employé à Buc sur un avion-école, après la guerre et donnait toute satisfaction. Mais au cours de la guerre, nous en vîmes presque exclusivement au moteur à eau, car nous redoutions que le refroidissement par

Quels avantages présentent ces moteurs en étoile ? C'est d'abord un sérieux gain de poids à puissance égale. Qu'on songe que les appareils de refroidissement et l'eau nécessaire pèsent déjà environ 150 kilos. Le moteur est, lui aussi, plus léger, le bâti support, lui aussi. Sur un moteur de 400 CV, on arrive à un gain de 225 à 250 kilos, c'est-à-dire plus d'un tiers du poids. Il en résulte une vitesse plus grande, une ascension plus rapide, un plafond plus haut, ou bien, s'il s'agit d'un appareil de transport, une augmentation de la charge utile. Les consommations des deux moteurs à eau et à air étant identiques, on peut aussi pour les



L'avantage du refroidissement par air est bien évident...

longs raids augmenter la quantité d'essence transportée et le rayon d'action.

Voilà ce qui a décidé les Anglais, et après eux les Américains, à orienter tous leurs efforts vers le moteur à air.

C'est dire qu'en conservant le moteur à air, pour les motos, nos constructeurs ont absolument raison. Il n'y a aucune raison valable pour encombrer et alourdir les motos d'un refroidissement à eau. On nous objectera la Scott, mais nous sommes persuadés que la Scott équipée d'un moteur à air parfaitement étudié, marcherait tout aussi bien qu'avec son moteur à eau. Nous croyons d'ailleurs, que Levis va sortir un bicylindre deux-temps à air. Pour le quatre-temps, la question ne se pose pas.

Pour les voitures, la difficulté vient : 1^o de ce que le moteur est enfermé sous un capot ; 2^o de ce que les cylindres en ligne se marquent les uns les autres. Mais, ce ne sont pas des obstacles insurmontables. Nous regrettons vivement que le moteur en étoile pour auto ne soit pas sérieusement étudié. L'essai le plus sérieux a été fait, il y a quelques années, par Enfield, sur un châssis très original et excellamment conçu : cette voiture était parfaitement au point. Mais, hélas ! la clientèle préférait les solutions classiques et cette marque supprima ce modèle. Nous trouvons actuellement un tricylindre en étoile sur le cyclecar Lafitte. Nous sommes persuadés qu'un moteur en étoile à refroidissement par air donnerait de très bons résultats et qu'il aurait, indépendamment de sa légèreté, l'avantage de laisser une plus grande place pour la carrosserie. Quant au refroidissement, une hélice à faible pas l'assurerait sans difficulté.

Même, si on veut conserver le moteur en ligne, il est un moyen bien simple de s'en tirer : c'est de faire comme Sara, chez nous, ou Franklin en Amérique et d'employer l'air canalisé.

Espérons donc qu'une fois de plus, l'exemple de l'aviation réagira sur l'automobile, et soyons en tous cas satisfaits, nous, motocyclistes, d'avoir des moteurs à air ; ils ne représentent pas, en effet, une solution économique, mais la solution logique et parfaite du refroidissement. Et puis les essais du lieutenant Fabry et plus récemment du moteur Chaise de Mignet ne sont-ils pas concluants ?

H.-P. BORESTROKE

■ LE TOUR DE FRANCE ■

C'est le 19 Avril

Concours sportif, démonstration pratique, manifestation industrielle, le Tour de France sera tout cela, par la sévérité de son parcours, les tendances de règlement, l'organisation d'expositions dans les villes d'étapes.

Le règlement vient d'être arrêté et les engagements ouverts.

Le Tour de France a pour base principale l'observation de certaines moyennes de marche dont le taux est calculé en tenant compte de la catégorie à laquelle appartient le véhicule. Afin que seules les pannes sérieuses de mécaniques entraînent des pénalités, on a prévu que les pénalités ayant pour origine des avatars de minime importance pourraient être rachetées ultérieurement par une élévation de la moyenne obligatoire.

Les véhicules seront mis en parc fermé à l'arrivée de chaque étape.

Des épreuves dites auxiliaires émailleront le Tour :

1^e Régularité contrôlée pour des portions courtes par l'adjonction de contrôles supplémentaires ;

2^e Mise en marche à froid ;

3^e Freinage ;

4^e Roulement ;

5^e Moyenne imposée sur une heure ;

6^e Silence ;

De nombreuses coupes seront mises en compétition.

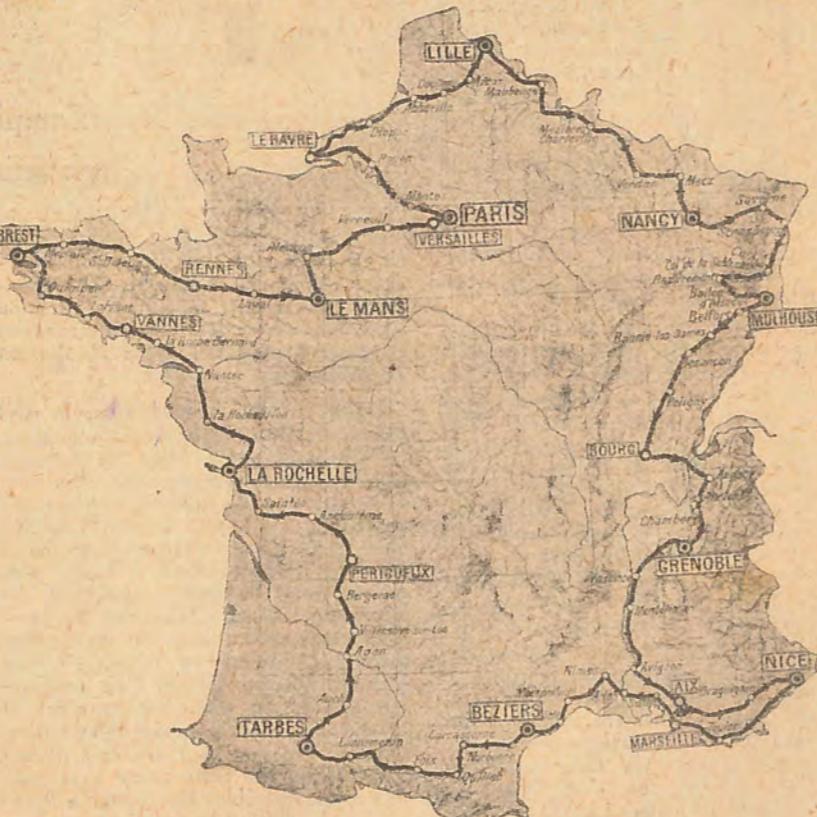
Epreuve pas chère

Les inscriptions de principe, avant l'ouverture officielle des engagements, pour la grande épreuve de tourisme du Motocycle Club de France et du Journal, atteignent plus de la centaine. Nous voyons déjà 150 partants assurés.

Précisons quelques points de la formule sous laquelle a lieu cette belle épreuve.

Le parcours, totalisant environ 5.000 kilomètres, est divisé en onze étapes, séparées par des jours d'arrêt-exposition ou des demi-journées.

Les engagements sont entièrement gratuits : toutefois, pour être considérés comme valables par l'organisation, ils devront être obligatoirement accompagnés du montant des assurances prévues.



Tour de France
Derniers engagements

San Sou Pap aux épreuves

Tout d'abord, Terrot s'aligne et c'est le moins que l'on puisse en dire, avec Coulon et F. Frachard en 250 cmc. En 350 cmc nous aurons Quenette et Perrotin.

Ensuite, San Sou Pap aura une grosse équipe : déjà, c'est en 250 cmc. et en 350 cmc.

que l'on peut assurer la représentation de la marque. Puis De Rovin, alliant toujours sa destinée triomphale avec le précédent aura aussi des équipes en 250 et 350 cmc.

... que la moto quatre cylindres acatène Windhoff antérieurement signalée, serait, en ce moment, chez les spécialistes du sidecar à châssis articulé en tôle emboutie, aux fins d'équipement.

... que la même maison équipe également une moto à suspension arrière, fabriquée au Kremlin et à la marque en trois initiales.

... que les amateurs d'huile graphitée auraient prochainement une bonne surprise dans Moto Revue.

... que l'article passé sur une avionnette munie d'un 500 cmc. Chaise aurait au plus haut point, intéressé nombre de motocyclistes.

... qu'une certaine camionnette transportait récemment vers Montlhéry une moto dont la forme peu usitée était destinée à augmenter les possibilités de vitesse.

... que cette « spéciale » serait l'œuvre d'un constructeur connu pour sa petite quatre roues à moteur Jap et pour la mise au point de certaines motos à réservoir bleu de roya qui firent des étincelles en maintes occasions.

... que l'on verrait à Château-Thierry la côte grimpée par trois A.G.S. (ne confondez pas !) mais qui ont l'intention d'être à la hauteur et de leurs cousins et de celles dont le nom vient à l'esprit. — KAMOTU.

... que le « Pierre » bien connu mettrait prochainement sur le marché, un sidecar de sa fabrication.

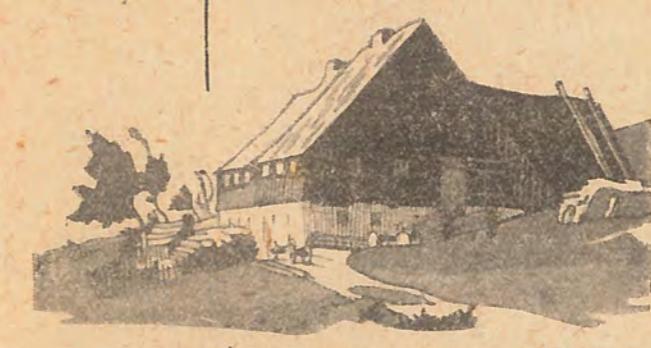
Mon petit doigt m'a dit....

... que l'arbre a cannes à profil variable, dont la marque déposée sera « Arcam », sera bientôt des essais officiels et contrôlés sur un « culbuteur » qui, récemment eut les honneurs d'un « petit doigt » pour son bloc acatène sur cadre en tôle.

... que le même ingénieur, connu déjà par ailleurs, malgré le « silence » que procure le résultat de ses recherches, nous parlerait bientôt également d'un piston en nouvel alliage léger, mais permettant un montage dans le cylindre, aussi juste que le piston fonte avec lequel il rivalise pour le coefficient de dilatation.

... qu'un confrère n'a pas craint de « rouvrir », un peu plus — de joie sans doute — en dévoilant le montant des prix de la Coupe Soubitz.

SAXE



Chaumière et église polonaises.

BAVIÈRE ET SAXE (II)

Le nid de cigognes

Ce matin, entre Bibevach, en Souabe, et Ulm, j'ai aperçu, coiffant une cheminée, la couronne d'un nid de cigognes.

Ça vaut une photo ! Le propriétaire de la maison, un vieux paysan rasé, est très fier de ses locataires aériens, qui vont et viennent en haut avec de vastes battements d'ailes, ou se promènent gravement, dans leur bel habit blanc frangé de noir.

Il me raconte les soucis qu'ils lui donnent, car c'est un honneur coûteux que de loger ces braves oiseaux. « Ils viennent de loin chez moi ! du centre de l'Afrique, ici, à Baetringen ! Alors ! vous pensez bien !!! »

Décidément, mon vieux Souabe aime les grands voyageurs, même terrestres : il m'invite à casser la croûte : son pain noir, son lard fumé (fameux !) et son cidre (Hum !!!). Cette nourriture héroïque : ça tient au corps ? Je pense bien !!! jusqu'à Munich.

Munich... et Pilsen

Ulm, et la flèche de sa cathédrale, « la plus haute du monde ! », la noble ville d'Augsbourg, ses palais, ses fontaines Renaissance, sont, au long du monolastic Paris-Vienne des curiosités classées...

Dès que l'on a franchi la limite de la Haute-Bavière, les maisons prennent des airs de chalets montagnards.

Avec tous ces balcons fleuris de géraniums, les fresques religieuses ornant les murs, les municipalités, par ici, doivent sûrement concourir pour le prix du « village coquet ».

Il y a, maintenant, des chapelles à tous les carrefours, des crucifix sur des autvents triangulaires ornés de guirlandes de feuillages.

Et les indigènes vous ont des allures de sportmen avec leurs genous nus, leurs feutres verts à blaïreau... et des chaussures à clous... Bientôt, j'en trouve (des clous), dans le pneu arrière...

A Munich, il fait chaud ! Heureusement, que, par l'Isar, les grands parcs, la nature pénètre de tous côtés dans la ville.

Le montagne est proche. On ne voit, dans les rues, que des teints bronzés, de grands cols ouverts sur des gorges hâlées.

Brave capitale qui ne sent guère le renfermé, et où le boutiquier ou le journaliste portent allègrement des costumes de chasseurs de chamois. Bonne ville, va ! où la motocyclette est la reine d'une circulation presque familiale, que des agents à casque à pointe se donnaient pourtant beaucoup de mal à contrôler à l'aide de tout un arsenal compliqué de sémaphores, de disques, de flèches, de sonneries, de signaux lumineux sonores, etc., etc...

Et soir-là, avec des amis comme les bons coureurs Fischer et Paster, je passe la soirée dans une Bierkeller, une cave à bière. Cette J'arrive à Pilsen avec une soif magnifique. Le croirez-vous ? Je tourne autour de la grande place, retourne au long des rues principales de cette ville en négligé, sans parvenir à découvrir ... la meilleure brasserie. À Pilsen !

Il faut demander au policeman casqué comme à Londres, de m'en indiquer une.

Car elles se trouvent à l'intérieur de cours ou de jardins, sans façades.

Un garçon sert un excellent déjeuner sur une nappe sale. (En Allemagne, c'aurait été le contraire !) La bière blonde, amère, n'a pas le moelleux de la « Hofbrau », mais vous monte encore plus rapidement à la tête.



A Komoto, en Tchécoslovaquie, la place du marché.

par
Robert SEXÉ

Prague

Prague, décidément, c'est une dame un peu âgée qui a encore beaucoup de charme, certes.

Des ruelles aux façades rococo, à voûtes à arcades, le pont, comme une nef de cathédrale traversant la Morava, et là-haut, la masse du château des rois de Bohême.

Malgré ses percées de capitale moderne, les édifices neufs, d'un style prétentieux, elle manque, que voulez-vous ! de jeunesse... Mais peut-on reprocher ça à une aïeule !

On étouffe en ce mois de juillet, dans le creux des collines où la poussière stagné depuis trop de siècles.

Pour respirer, il faut monter à cette tour Eiffel économique qui commande ce pano-



La tour du moulin municipal d'Elseburg.

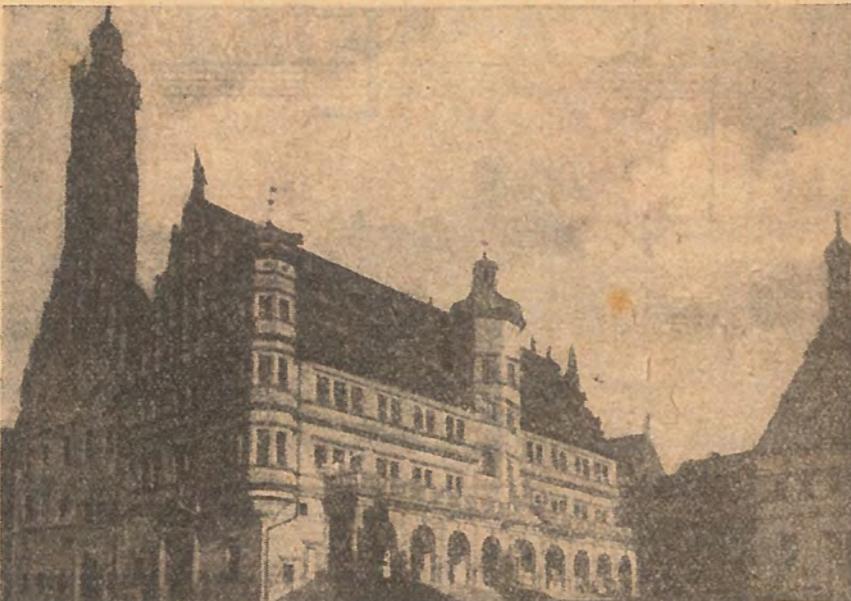
rama magnifique de la ville entassée dans la vallée.

Excellent, vraiment ! la nourriture tchèque. Un peu lourde peut-être ! Déjeuner de rôti de porc (avec des boulettes de seigle), dîner de porc (aux choux), par cette chaleur !

Notre agent général m'a conduit dans cette originale voiturette à flat-twin, refroidie à l'air, en « Tatra », aux bains publics où patauge une athlétique jeunesse. Et pas seulement masculine, Dieu merci !

Je retrouve ma « Gillet », très fière d'être chaussée d'un pneu neuf (un 27 x 4, cette fois !).

Voilà tout un jour qu'elle se repose. On est tout heureux de se retrouver, de filer, l'un portant l'autre, vers le nord, chercher un peu de fraîcheur dans la montagne pour dormir,



Hôtel de ville de Rothenbourg.

dans quelque « gasthof », les fenêtres ouvertes, sur la cime des pins.

Saxe industrielle

Il y a, du côté allemand, cachée dans les plis des vallées, des monts métalliques (l'Erzgebirge), une pittoresque région industrielle.

Dans tous les villages, les petits métiers, les humbles ateliers d'autrefois se sont transformés, peu à peu, en fabriques cossues, d'une architecture de villa.

Elles s'essaient, au long des ruisseaux rapides, poussent de toutes parts, s'agrandissent. Celle-ci, dans ce vallon, fabrique des carburateurs, l'autre, si coquette, des volants magnétiques.

Voici, en contrebas de la route, cachés dans les pins, les cubes de béton et de verre de la « centrale » de D. K. W. et le palais de la direction, coordonnant l'effort d'une dizaine d'usines éparses aux environs.

L'ensemble fournit, maintenant, la plus grosse production de motocyclettes du monde.

A « D. K. W. » cet hôtel luxueux où je griffonne des cartes postales, avant de les porter au bureau de poste « D. K. W. » A « D. K. W. » les cités-jardins fleuries. A « D. W. K. » tout Zschopau.

Au père Rasmussen, l'avisé directeur, cette vaste propriété vraiment seigneuriale, digne d'un lord anglais...

L'industrie motocycliste a transformé tout le pays. En moins de 10 ans...

Les motos des essayeurs et des ouvriers rentrant chez eux, des autobus d'un bleu céleste font un va-et-vient incessant entre ces centres d'industrie sans nulle cheminée



A travers Rothenbourg.

qui ont le charme de villégiatures de montagne.

Plaisante formule, vraiment cette décentralisation.

A travers le textile... et l'histoire napoléonienne

Chemnitz : la grande cité textile, a été baptisée le Manchester saxon : mais combien plus gaie et plus belle que la cité enfumée du Lancashire.

Les nouvelles fabriques sont des palais de briques, de lignes très pures.

Pensez, en admirant ces façades souriantes, aux usines style prison d'autrefois...

Toute cette région de la Saxe n'est qu'une immense ville industrielle, emplie d'une population prospère, et je ne m'en dégagerai que vers le soir.

Dans la vallée boisée de la Saale, il est une ville vieillotte, à ruelles à pignons, et université : donc avec étudiants aux casquettes multicolores.

C'est Iéna, que vous connaissez ! par Napoléon ! et les instruments optiques de Zeiss.

Allons coucher plus loin, à Weimar, cette capitale grand-ducale, que Goethe et Schiller en y résidant anoblirent ! Ce qui ne l'empêche point d'être un petit trou bien ennuyeux.

Où j'ai été très... ennuyé !

Une vilaine histoire

En visitant la sacoche aux paperasses, la plus lourde (et plus importante ! que celle des pièces détachées !!), voilà que je ne trouve plus le fameux carnet de passage en douane.

La perte du carnet, mais c'est terrible, (parfait-il) d'après les autorités qui le délivrent. Vous ne pouvez plus ni rester dans, ni sortir du pays où vous vous trouvez ; vous n'avez même plus le droit de rester chez vous ! en motocyclette tout au moins. Alors, que faire, n'est-ce pas ! La douane vous réclame des sommes folles, l'assurance également. Enfin, votre cas est pendable. Vous êtes ruiné, certainement ; déshonoré, peut-être ! Fichu carnet, va !

Le portrait du prince de Bismarck, pendu au-dessus de mon

lit, me contemple sans bienveillance. Le mieux, dans ces cas-là, c'est d'aller dîner, et de commander une bouteille de vin de Moselle...

L'optimisme qu'il répand m'a bientôt persuadé que le carnet doit se trouver au bureau de douane, à la frontière tchécoslovaque.

Alors, comme je retourne à 200 kilomètres de ce coin-là, vous pensez bien qu'il vaut un détour !

Pendant ces deux jours, entre Erfurt et Leipzig, fidèle à la méthode du professeur Coué, je me répète : « Allons, ne t'en fais pas ! les douaniers te le gardent ! »

Leipzig est une grande ville assez sévère que, seule, la foire, véritable bilan annuel de l'activité industrielle, et, de plus en plus, le véritable torrent de livres qui sort de ses véritables usines de librairie, font un des grands centres européens.

Les collègues Gilletistes qui m'ont accompagné jusqu'à la sortie de leur ville, me montrent, sur le champ de bataille qui vit, cette fois-ci, une défaite de Napoléon, une tour rouge, en forme d'urne gigantesque.

Notez (si ces choses-là vous intéressent !) que c'est encore le plus haut monument aux morts du monde...

Sur ce, j'ai filé, tel un zèbre, vers Chemnitz et la frontière. Tout juste, le carnet est là ! Ouf ! C'est bien la première fois de ma vie qu'un bureau de douane m'est si sympathique...

La capitale du rococo

Deux heures après, du vieux pont sur l'Elbe, vous contemplez les coupoles de cuivre verdi, les colonnades compliquées, d'églises baroques ou de palais rococo qui font à la grande ville manufacturière de Dresde une harmonieuse façade sur le fleuve.

Ce passant qui accourt, dès l'arrêt, devant l'hôtel, participe au rallye motocycliste vers Paris, à Pâques. Heureux de cette rencontre imprévue, il se constitue mon guide.

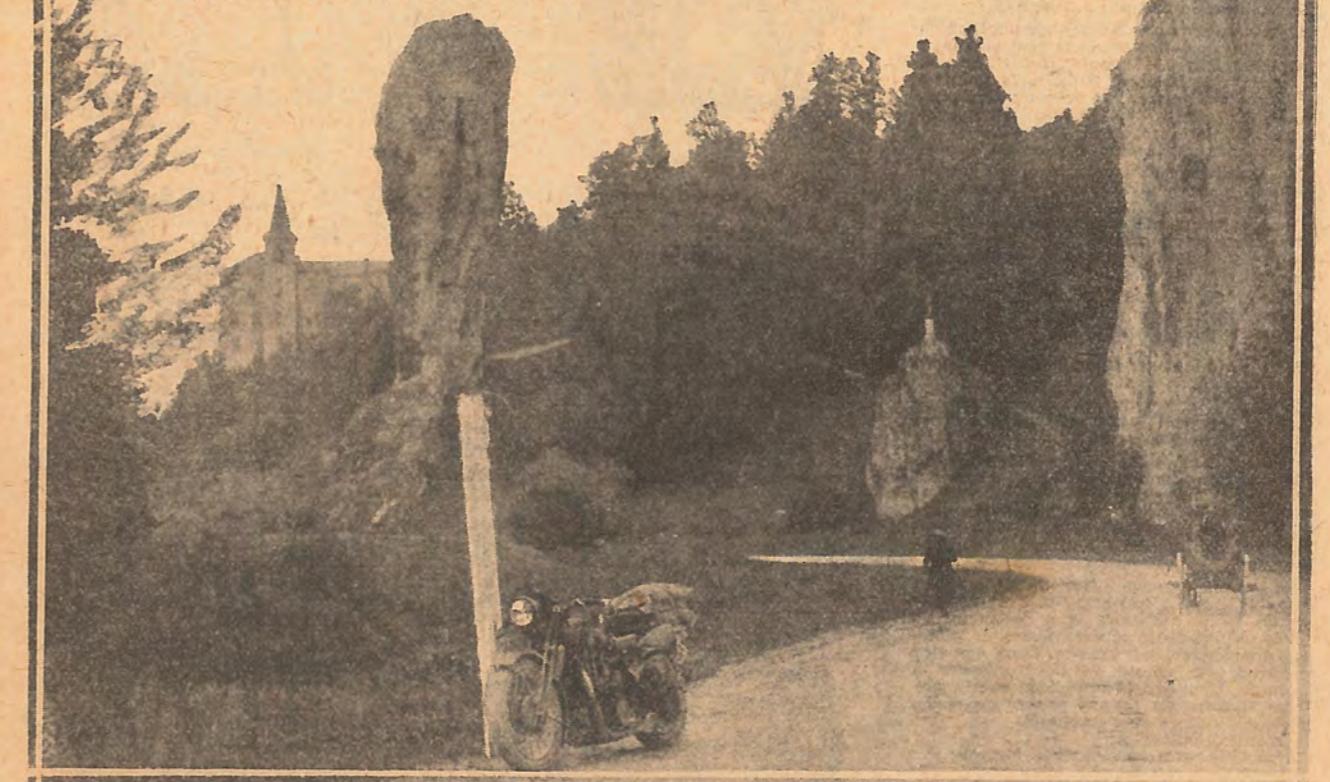
(Ce n'est point, hélas, pour visiter la galerie de peinture, une des plus belles d'Europe. On aimera bien, pourtant, revoir la madone Sixtine, de Raphaël, et cette Vénus blonde, du vieux Palma, qui, en carte postale, a fait rêver tous les collégiens du monde !).

Robert SEXÉ.

(A suivre).



A travers les défilés vers Cracovie,



La route est sinuosa près de Cracovie.



Potins et Nouvelles

La reine Belge

Le 2 mars, à l'U. M. de Bruxelles, fut élue la reine du motocyclisme belge : 24 candidates se présentèrent. C'est Mlle Claessens du M. S. Anvers qui fut élue. Les demoiselles d'honneur furent : Mmes Debois, Rumers, Mlle Demon, de Bruxelles, Mlle Schaeffer d'Anvers et Mlle Goder de Namur.

C'est Jacques Paulus, le pilier de l'U. M. L. qui remplira les fonctions de commissaire général aux prochaines 24 heures de Hervé-Visé-Geer.

L'Auto-Moto Club de Genappe, a procédé à la désignation de son Conseil d'administration. Président : Bontemps C. ; Vice-présidents : Durens L., Clignez F. ; Secrétaire adjoint : Glibert E. ; Trésorier : Gossiaux J. ; Commissaires : Lepage L. ; Guyette G. ; Dufauquier G. ; et Zohner.

Le kilomètre, départ arrêté, comptant pour l'attribution des titres de champions de l'U. M. B., s'est disputé le 9 mars prochain sur la route de Hamme Mille.

Voici la formation du Comité Sportif de la Ligue Motoriste de l'Ourthe-Amblève : Thomas, Rixon, Discry, Vercheval, Grégoire Robert. Suppléant : J. Roland.

L'épreuve provinciale organisée par l'Union Motor Club Gilly a donné le classement suivant : 1. Guynet, Désiré, 46 points; Hublet, Arsène, 66 points ; 3. Delgorte Robert, 71 points ; 4. Brachotte, Nestor, 81 points ; Grégoire, Emile, 89 points ; 6. Gibon, Maurice, 92 points ; 7. Merienne, Abel, 109 points.

Ce concours avait réuni 13 partants,

Le Comité de l'Auto-Moto Club de la Hesbaye vient d'avoir l'idée générale de mettre à l'étude la constitution d'une caisse de secours aux membres victimes d'accidents. Cette caisse serait alimentée par une cotisation, un subside du club, bénéfices des fêtes et ressources diverses.

Gérôme A., Verbraeken, Bossy, Lamisse, Lizen et Van Rymanen, forment le fond de l'état-major de l'Auto-Moto Club de la Hesbaye.

Mais qu'est donc devenu ce vieux chat de Léonard ?

Fernand Renier, qui mit à son actif de nombreux exploits sur Saroléea, se propose de piloter une Vélocette T. T.

Voici la composition du comité de l'Auto-Moto Club Comines-Wervicq. Président d'honneur : Dumortier ; Président : Tryphon ; Vice-président : Boom ; Secrétaire-trésorier : S. Notre Dame ; Membres : Debacker, Denorme, Derumaux, Derruder, Duthoit, Vandaele, Vanacker.

La seconde épreuve intime du Moto Sports d'Anvers, à courir en régularité, s'est disputée par un temps splendide et a connu un vif succès. Vingt-deux automobilistes et motocyclistes s'étaient fait inscrire. Deux non-stop à courir en vitesse devaient clôturer le concours. L'on assista à du beau sport; plusieurs concurrents faisant preuve de réelles qualités d'audace et d'acrobatie.

Voici les résultats :
Motos solos : 1. Janssens ; 2. Pauwels P. ; 3. Pauwels L. ; 4. Cockx ; 5. Wynants.
Sidecars : 1. Stroobants ; 2. Meynert-Zhaeghen ; 3. Hendrikx ; 4. Cayam.

Voitures : 1. Nord ; 2. Muller.

Prix spéciaux pour les non-stop :
Motos solos : 1. Janssens ; 2. Pauwels.
Motos sidecars : 1. Stroobants.

Après plus d'un an de léthargie voulue et nécessaire, paraît-il, par des questions d'ordre intérieur, voici que l'ancien Auto-Moto Club de Schaerbeek vient de se reformer sous le titre d'Auto-Moto Aéro Club de Schaerbeek.

Les dirigeants de ce groupement espèrent pouvoir montrer bientôt qu'ils sont à la page et qu'ils sont désireux de faire les plus louables efforts pour doter la région bruxelloise d'un nouveau club motoriste actif et puissant. Ils ont à ce sujet décidé l'achat d'un avion destiné aux membres et à l'apprentissage du pilotage aérien. C'est une initiative unique jusqu'à présent.

Le même Auto Moto Aéro Club de Schaerbeek s'est fait un devoir de tenir tous les engage-

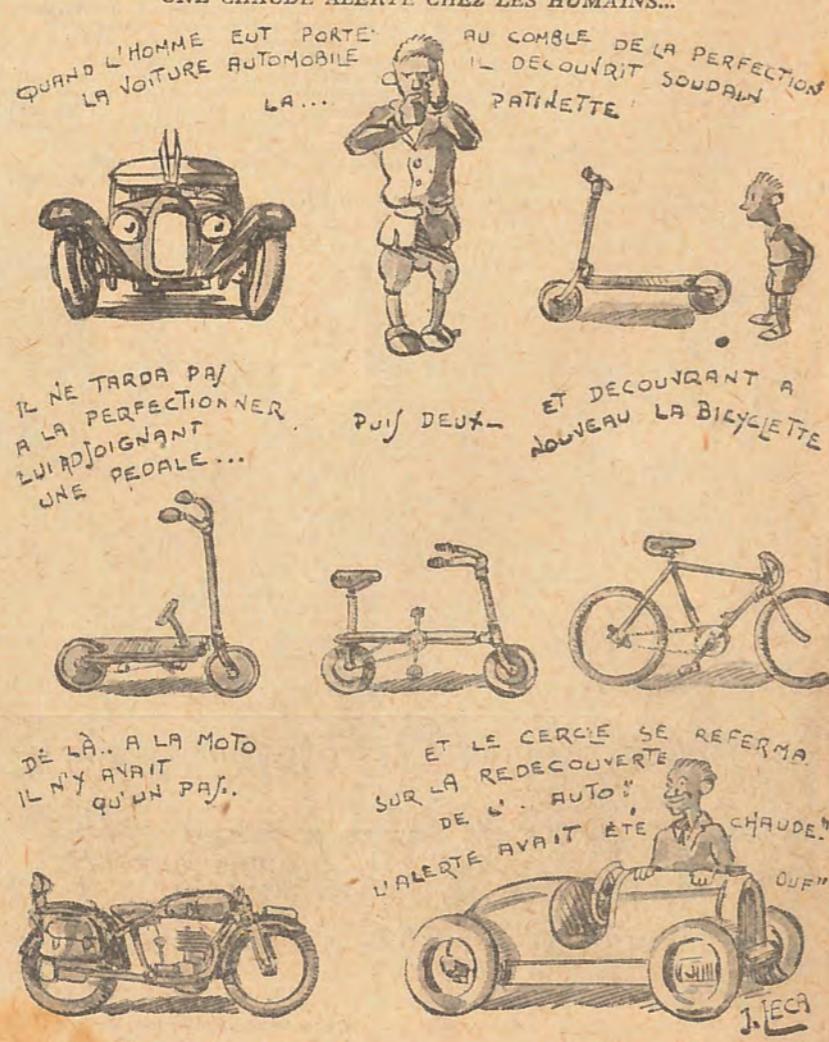
ments souscrits par le groupement précédent. Les prix de la course organisée boulevard Lambiermont, en 1928, seront, par conséquent, remis très prochainement.

Le Motor Union de Liège, que d'aucuns considèrent comme un groupement uniquement réservé aux motocyclistes, compte plus de 2.000 membres automobilistes.

L'Auto-Moto Club de Limbourg a désigné ses comitards. **Président** : Commandant Leclaire ; **Président sportif** : T. Georges. **Vice-président adm.** : Jules Rahier. **Vice-président sportif** : Capitaine Smets. **Trésorier** : Simays. **Trésorier adjoint** : Paul Putmann. **Secrétaire** : P. Ingenvleek.

Commissaires : François, Monens, Thenissen, Demol, Wille Jacobs de Hasselt; Geerts pour Winterlag (Section) ; M. Libens, Vital pour Saint-Trond, Unproj et de Fédération.

UNE CHAUDE ALERTE CHEZ LES HUMAINS...



L'Estérel-Plage

prudence. En 1000 cmc., Armor, sur un magnifique Sty'l'son, dut abandonner à la suite d'ennuis mécaniques établissant le meilleur tour en 2,46 soit à 72,216 de moyenne.

NOËL.

175 cmc. : 1. Hommaire (Monet-Goyon), en 43 m. 45 s. 4/5, moy. 68 kilom. 251 ;

2. Bergalo (X.), en 44 m. 35 s. 1/5 ; 3. Oliva (Styl'son) en 43 m. 24 s. 3/5.

250 cmc. : 1. Boetsch (Magnat-Debon) en 43 m. 35 s. 2/5, moyenne 68 kilom. 272 ; 2. Sartorio (Motosacoche) en 46 m. 13 sec. ; 3. Bullio (X.), en 49 m. 23 s. 3/5.

350 cmc. : 1. Boetsch (Magnat-Debon) en 39 m. 29 s. 4/5, moyenne 75 kilom. 884 ; 2. Hommaire (Monet-Goyon) en 40 m. 18 s. 3/5 ; 3. Montagnani (B. S. A.)

Toujours les records

Mme Stewart continue son habituelle hécatombe de records à Monthéry : le 3 mars, c'est en 750 cmc. cyclecar Morgan avec moteur J. A. P. :

Les 50 kilomètres à 144,866 de moyenne (20'42"52).

Les 50 miles à 147,705 de moy. (32'41") ;

Les 100 kilomètres à 148,312 de moyenne (40'27"30) ;

Les 100 miles à 148,501 de moyenne (1 h. 5'1"34).

L'heure a été établie à 148 km. 730.

Les deux heures à la moyenne de 137 km 604 (275 km. 209).

Le 7^e Circuit de l'Aisne

C'est le 27 avril prochain qu'a lieu le 7^e Circuit de l'Aisne organisé par le M.-C. de l'Aisne avec le concours de notre confrère *Le Matin*. C'est sur le parcours dénommé « le Cornet d'or » qu'a lieu l'épreuve classique. Nous rappelons que cette épreuve est dotée de 25.000 francs de prix, dont 5.000 en espèces. Au cours de cette épreuve, seront mis en compétition deux superbes challenges offerts, l'un par le Syndicat d'Initiative de Saint-Quentin, et l'autre par le journal *Le Matin*. Ces challenges, d'une valeur de 5.000 francs chacun, seront attribués à une équipe de 3 concurrents pilotant des véhicules de même marque, mais ne courant pas obligatoirement dans la même catégorie. Le règlement est envoyé à toute personne qui en fait la demande, 2, rue de la Nef d'Or à Saint-Quentin. Tél. 6-99.



Monet Goyon semble en cette année 1930, avec Hommaire, être imbattable en catégorie sidecar 350 cmc.



En 250 cmc. Sartorio sur Motosacoche s'entretient avec Rolly le représentant connu de cette firme



A gauche : Un départ des 500 cmc. : c'est le n° 50 Boetsch, sur Magnat Debon qui sera vainqueur. — En 1^{er} plan, Boetsch, à droite, écoute avec une sympathique indifférence son collègue : Boetsch gagne la catégorie 350 cmc. avec Magnat Debon, faisant le meilleur temps des motos.

La coupe Soubitez et le concours du silencieux

Après l'interdit

On sait que la Coupe Soubitez, qui devait se disputer pour la troisième fois, à Lyon, demain 15 mars, a été subitement interdite par le Préfet du Rhône : motifs invoqués : 1^e itinéraire choisi restant secret et étant par conséquent contraire aux indications classiques ; 2^e l'insomnie possible des habitants des régions traversées pendant cette nuit.

La presse quotidienne sportive a manifesté un souci d'égards très favorable à MM. Soubitez frères qui, d'abord, ont accepté, en beaux joueurs, l'interdit préfectoral et ensuite ont reporté généreusement, sur les grandes épreuves de la saison 1930 les 15.000 francs de prix affectés à cette Coupe, assurant ainsi la lourde charge d'une parfaite organisation longuement préparée et récusée ensuite.

Mais, il ne suffit pas d'encenser : il faut analyser. MM. Soubitez savent combien nous portons d'intérêt à leur épreuve puisque, depuis sa fondation, avec *l'Auto* nous en acceptions le concours. Sa reprise, l'an prochain, est un fait certain : mais la leçon, un peu dure, du Préfet du Rhône, comporte une étude plus objective.

Le premier motif : l'itinéraire secret ?

La raison est franchement mauvaise, car si l'itinéraire était théoriquement secret pour les concurrents, les maires des pays à traverser étaient non seulement avertis, mais avaient donné leur acceptation et les commerçants flairaient, comme il est très naturel, un coup de collier non dédaignable pour leurs affaires bien stagnantes à cette époque de crise. Nous ne voyons guère comment on a pu craindre que la non spécification de l'itinéraire aux concurrents avant le départ fût une amorce possible d'accidents ou d'inconvénients, car, quelque épreuve sportive que ce soit, 90 % des concurrents ignorent, partiellement ou tout, des conditions de route de l'épreuve qu'ils vont courir. Il y a donc un précédent dangereux dans cette interdiction : que nos grandes associations ne restent pas inactives, des surprises ultérieures, sur ce thème glissant, pourraient être réservées. Enfouir sa tête dans le sable pour ne rien voir, est une mauvaise manœuvre : la lutte franche est plus acceptable, d'autant qu'à notre avis, le motif en question ne tient

pas « actuellement » devant le raisonnement. Et cela est si vrai que nous ne croyons pas qu'il eût suffi à l'interdiction pure et simple de l'épreuve : c'est le *secundo* de l'arrêté qui mérite de retenir gravement notre attention.

Le second motif : le bruit nocturne

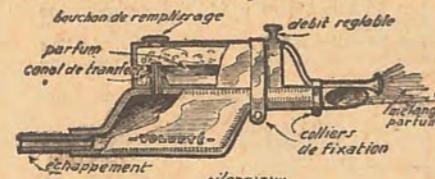
Nous avons, l'an dernier, à Orsay, en pleine banlieue parisienne, suivi personnellement l'épreuve du début à la fin, de 5 heures du soir à 5 heures du matin, et sommes rentrés au petit jour dans la capitale, dans la voiture même de MM. Soubitez, après avoir cueilli, tant au Q. G. que sur les quatre itinéraires, les commentaires les plus divers. Depuis longtemps, nous apportons une aide personnelle aussi complète à la question du « silence » motocycliste et plus particulièrement la nuit. Deux impressions nettes nous sont restées de notre enquête : il ne semble pas d'abord que les échappements plus ou moins silencieux (à noter que cette année un silencieux efficace était de rigueur absolue) aient contrarié les habitants des nombreuses communes traversées : sans doute, il y a des gens que leurs occupations, la maladie, l'âge contraignent à un sommeil réparateur. Il nous a paru que MM. Soubitez avaient étudié cette question plus à fond qu'aucune autre : en effet, ce fut l'occasion, pour les populations des régions intéressées, de soirées et bals en ce samedi, et déjà minuit sonnait que beaucoup de concurrents avaient terminé leur épreuve ; d'autre part, les marchands nombreux, et le passage matinal de

les concurrents, n'avaient pas empêché les habitants de dormir.

Il y a longtemps que nous avons prévenu nos motocyclistes sur ces sujets délicats : notre courrier quotidien foisonne de lettres de « verbaux » pour bruit intempestif. Le silencieux d'origine, avons-nous répété, ne suffit pas : le bruit seul doit disparaître : on le peut. Une verte leçon vient de nous être donnée : elle atteint l'une des plus sympathiques figures de la construction motocycliste. Le coupable ? Mais, on serait presque tenté de féliciter le préfet du Rhône d'avoir touché du doigt la plaie et d'accuser un individu qui s'appelle, tout court, le « Motocycliste ». Prenons garde, le danger est signalé par un sportif, car le préfet en question est sportif. Entrons dans une phase active.

Moto Revue a fait un bel effort dans ce sens. Il le continue en préparant un remarquable Concours du Silencieux, technique et pratique, qui nous dotera, espérons-le, d'une réglementation définitive mettant au point cette lancinante obsession. A tous, citadins ou provinciaux, de nous aider : nous sentons une certaine apathie de nos lecteurs, une certaine animosité même contre ce Concours qui vient, comme Gribouille, détruire un des « charmes » actuels de la moto ! Allons ! de la franchise, le moment est assez grave. Les délices de Capoue ont tué la Rome antique inébranlable ; les délices de l'échappement libre sont un poison pour notre sport. Comprenez notre campagne toute de discréption d'une part (le silence !) et d'ardeur de l'autre. N'éveillez pas davantage les animosités de la population et laissez-nous vous préparer, ayant peu, un code de la moto silencieuse qui fera plus que toutes vos « exaspérations » pour sa diffusion.

Et *Moto Revue* terminera en remerciant sincèrement MM. Soubitez de leur geste généreux et aussi de leurs initiatives qui, certainement, n'auront pas été à l'encontre de la propagande motocycliste, malgré ce contretemps imprévu.



Ayant le concours du Silencieux, les fantaisies se donnent libre cours : « ...et nous serons, avant peu, les rois de la route », déclare M. Bastard, l'auteur de cette pochade : « en résumé la moto partout... Malheur aux fabricants d'huile de ricin ! »



Est-ce qu'on ne pourrait pas lui mettre un silencieux ?

multiple autos de touristes parisiens n'ont guère changé l'animation nocturne de ces routes. Donc, nous n'avons noté aucune plainte et c'est à épingle.

Cependant, faisons notre *mea culpa*. Même dans les concurrents, il y a trop de « m'as-tu vu ! » qui mesurent la vitesse de leur machine, leur propre virtuosité surtout aux pétarades qu'ils peuvent engendrer. Et c'est cette furieuse passion, trop généralisée, qui est à la base de l'interdit préfectoral.

Il y a longtemps que nous avons prévenu nos motocyclistes sur ces sujets délicats : notre courrier quotidien foisonne de lettres de « verbaux » pour bruit intempestif. Le silencieux d'origine, avons-nous répété, ne suffit pas : le bruit seul doit disparaître : on le peut. Une verte leçon vient de nous être donnée : elle atteint l'une des plus sympathiques figures de la construction motocycliste. Le coupable ? Mais, on serait presque tenté de féliciter le préfet du Rhône d'avoir touché du doigt la plaie et d'accuser un individu qui s'appelle, tout court, le « Motocycliste ». Prenons garde, le danger est signalé par un sportif, car le préfet en question est sportif. Entrons dans une phase active.

Moto Revue a fait un bel effort dans ce sens. Il le continue en préparant un remarquable Concours du Silencieux, technique et pratique, qui nous dotera, espérons-le, d'une réglementation définitive mettant au point cette lancinante obsession. A tous, citadins ou provinciaux, de nous aider : nous sentons une certaine apathie de nos lecteurs, une certaine animosité même contre ce Concours qui vient, comme Gribouille, détruire un des « charmes » actuels de la moto ! Allons ! de la franchise, le moment est assez grave. Les délices de Capoue ont tué la Rome antique inébranlable ; les délices de l'échappement libre sont un poison pour notre sport. Comprenez notre campagne toute de discréption d'une part (le silence !) et d'ardeur de l'autre. N'éveillez pas davantage les animosités de la population et laissez-nous vous préparer, ayant peu, un code de la moto silencieuse qui fera plus que toutes vos « exaspérations » pour sa diffusion.

Et *Moto Revue* terminera en remerciant sincèrement MM. Soubitez de leur geste généreux et aussi de leurs initiatives qui, certainement, n'auront pas été à l'encontre de la propagande motocycliste, malgré ce contretemps imprévu.

Un cyclecar en 350cc.: Annino

Voici une vue de face du tricylecar monoplace Annino sur lequel nous avions antérieurement attiré l'attention de nos lecteurs. Le type représenté ci-dessus est un 350 cmc. à moteur Jap à culbuteurs. M. Annino fabrique sur les mêmes principes un 500 cmc. biplace qui fera l'objet d'une description plus détaillée. Disons de suite que ce biplace avec le 500 cmc. à culbuteurs garantit 100 à l'heure est vendu 8.500 francs avec éclairage électrique.

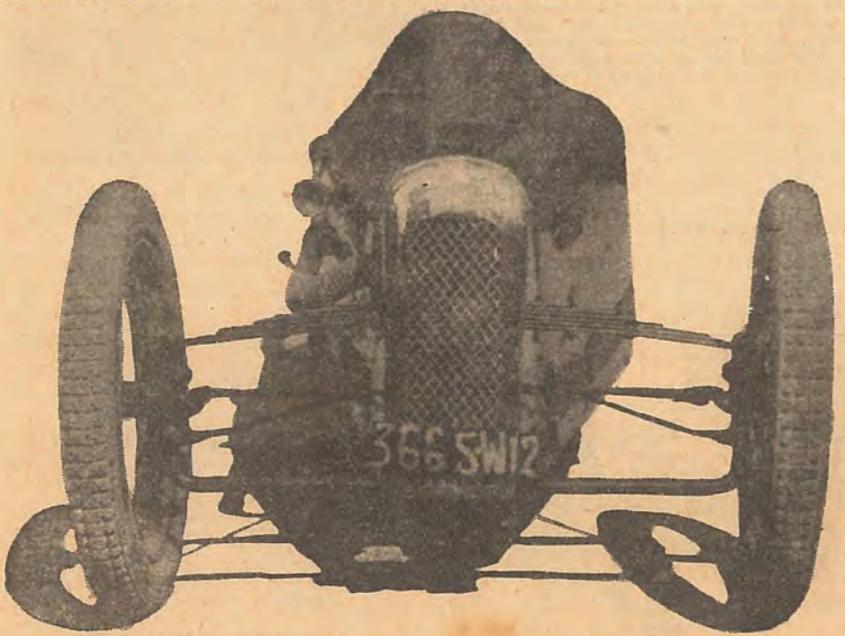
Une Bugatti

Pour la documentation de votre enquête sur les désiderata des acheteurs de cyclecars, je désire vous faire savoir que je suis l'heureux et unique possesseur d'un minuscule cyclecar entièrement traité en moto sauf la carrosserie qui, très bien dessinée, a positivement l'allure Bugatti. Je l'ai acheté neuf pour une somme qui m'a semblé peu élevée.

Le constructeur : M. D. Annino, 12, rue Albert-Joly, Le Vesinet, ne peut malheureusement en sortir que très rarement, car il lui manque surtout une organisation lui permettant de s'y mettre.

Je vous signale cette machine pour sa conception et son prix et aussi son fini.

BURGKREVE.



N'a-t-il pas l'allure d'une Bugatti, en effet, ce 350 tricylecar ?



La Construction Radior

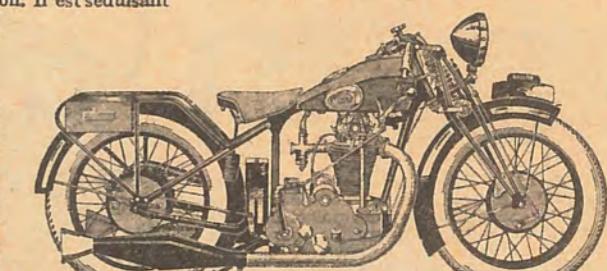
Le châssis acier matricé d'une seule pièce

Les culbuteurs qui se réclament de la robustesse et de la légèreté, ont vu leurs besoins comblés à souhait.

« Radior » a là, en effet, réalisé un véritable tour de force en dotant ses rapides racers, d'un châssis d'une production unique, puisque celui-ci sort tout simplement d'une seule pièce d'un seul coup de pilon. Il est séduisant par son dessin, tentant par sa robustesse et sa simplicité sanségales.

Avantages

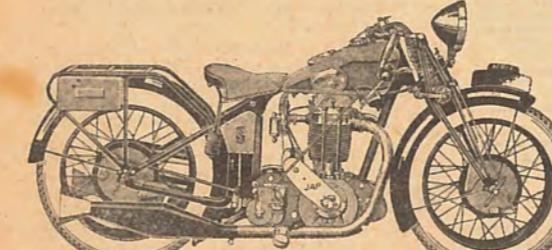
Qu'il s'agisse de l'équipement du bloc seul, ou du moteur et de la boîte séparés, en toutes cylindrées, le châssis reste unique (voir à gauche le 500 bloc-Chaise et le 500 Jap et boîte Burman). Dans ce dernier cas, le groupage se réalise très ingénierement par le montage de la boîte Burman à pivot. Cette con-



Radior BSSC, bloc-moteur Chaise 500 cmc

ception unique dans ces deux combinaisons, permet un ensemble harmonieux et homogène qui a le grand mérite d'éviter toute tendance au déséquilibre que l'on rencontre souvent, surtout aux reprises et dans les mauvaises routes, lorsqu'il s'agit de machines dont l'organe de changement de vitesse se trouve placé sur un pont arrière. Elle rend le doubleberceau inutile, place les organes très bas, et donne un équilibre idéal.

Dans tous les cas, l'arrière reste extrêmement court, ce qui, on le sait (ou on regrette de ne pas l'avoir su), donne une incomparable tenue de route et bride tout shimmy aux plus vives allures, ce shimmy, à qui nombre de motocyclistes



Radior ASSC, moteur J. A. P. 500 cmc, culbuteurs, boîte Burman, fixation par pivot. (À remarquer le montage de ces deux organes séparés).

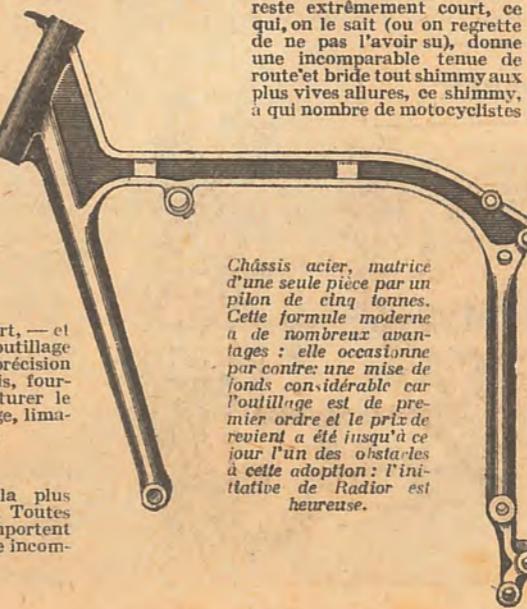
d'une impatiente et fidèle clientèle, on ne s'est pas embarrassé de la partie motrice (moteur, boîte, pompe à huile, carburateur, etc...); celle-ci a été rigoureusement laissée à J. A. P., Chaise, Burman, Amac, Best and Lloyd, Renold, France, etc... tous spécialistes incontestés dans leur branche respective. Qui s'en plaindrait ?

Partie cycle

On s'est contenté de porter son effort, — et quel effort ! — sur la partie cycle. L'outil hors pair permet d'usiner avec une précision parfaite toutes pièces (cadres, châssis, fourches, moyeux, etc...) d'en manufacturer le montage ultra-soigné (sablage, brasage, limage, émaillage, nickelage, chromage).

Le châssis-poutre

Dès l'origine, la réalisation la plus attrayante a été l'emploi du châssis. Toutes les cylindrées à soupapes latérales comportent une poutre supérieure d'une résistance incomparable.



Châssis acier, matricé d'une seule pièce par un pilon de cinq tonnes. Cette formule moderne a de nombreux avantages : elle occasionne par contre une mise de fonds considérable car l'outilage est de premier ordre et le prix de revient a été jusqu'à ce jour l'un des obstacles à cette adoption : l'initiative de Radior est heureuse.

D'une largeur de 140 sur les cylindrées jusqu'à 250 et d'une largeur de 165 à partir de 350 jusqu'à 500, les garde-boue sont articulés à l'arrière, sur un large rayon, limitant ainsi au minimum les ennuis rencontrés au démontage en cas de crevaison.

Notons la généralisation de la béquille centrale, si commode, nécessitant un effort bien moindre pour la mise sur pied à l'arrêt.

Ajoutons qu'avant de prendre leur essor, les jolies bressanes reçoivent le baptême de la route, un vrai baptême ne ressemblant à rien aux mises au point hâtives qui laissent à l'acheteur la « douce » joie de s'écorcher les mains et d'appeler les foudres célestes sur la tête du constructeur.

C'est dans ces détails que « Radior » affirme sa maîtrise, dans le souci méticuleux de procurer à sa clientèle tout le confort possible, le confort sobre, discret, presque intime et à quoi on reconnaît la « race » d'une construction qui s'impose de jour en jour.

Nul doute que la fabrication « Radior » qui représente le « summum » de l'élegance et du bien fini n'obtiennent auprès des fervents de la motocyclette, le succès le plus grand.



Les poignées tournantes

La poignée tournante s'impose de plus en plus sur la moto. C'est le système au pas hélicoïdal qui semble retenir la faveur par la logique même de sa conception. En effet, le câble n'étant plus, comme dans l'ancien système, avec maillon sollicité dans un mouvement de rotation ne risque plus l'usure brutale et la casse ; il tire droit. Ensuite, en maintes occasions, la poignée tournante



pour le câble des gaz s'impose, par exemple lorsqu'il fait froid, lorsque vous désirez une accélération régulière ou des points de repère précis tant pour les départs que pour la marche. On emploie aussi la poignée tournante pour le magnéto, plus vulgairement parlant pour l'avance à l'allumage. En d'autres termes, toute la carburation se trouve, grâce à l'adoption des poignées tournantes, bien en main, et il n'est pas surprenant que tous les coureurs y viennent donnant ainsi l'exemple pour les usagers.

Une trousse pour votre trousse

Les clefs à molette arrondissent les écrous, les clefs à tubes ordinaires sont volumineuses, encombrantes, difficiles à loger et souvent, dans les recoins, difficiles à utiliser.

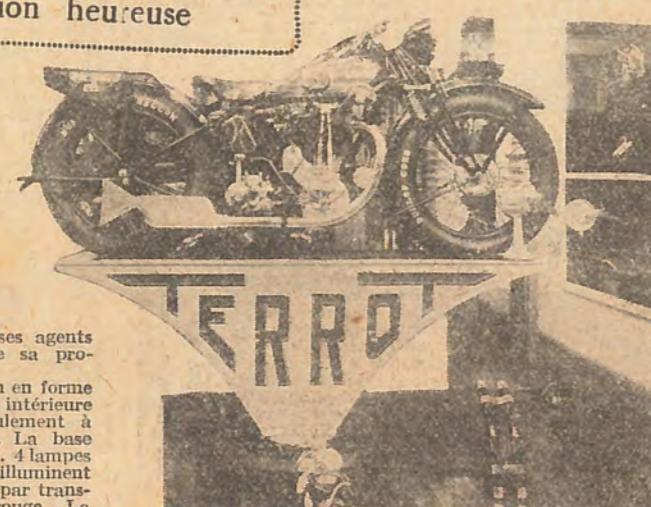
De plus, tous ces outils nécessitent 3 ou 4 fois leur volume de chiffons et de ficelle si on veut les rendre silencieux dans la sacoche, si l'on veut les retrouver intactes.

Si bien que, lorsqu'on en a besoin, on passe plus de temps à les sortir de leurs « langues »,

Une réalisation heureuse

Présenter une motocyclette déjà élégante d'une façon encore plus élégante, telle est la réalisation de la maison Terrot elle-même, que le hasard nous a permis de rencontrer chez un agent de Châlons-sur-Marne, M. Irrman. Comment peut-on que le jeune homme ne soit pas captivé par cette 350 cmc., si facile à démonter ? Il est vrai que le constructeur, sûr de sa fabrication et de la qualité de sa présentation, n'a pas hésité pour faciliter à la clientèle de ses agents l'examen attentif et complet de sa production.

La table est un coffre en carton en forme d'enclume. La structure métallique intérieure est montée sur une fusée à roulement à billes avec un tambour de frein. La base est sur roue Michelin avec son pneu. 4 lampes électriques à l'intérieur du coffre, illuminent le nom Terrot, de chaque côté, par transparence au travers d'un verre rouge. La



Le 250 en moto sera-t-il atteint ?

Peut-être bientôt, quoi qu'en disent de nombreux augures. Toutefois, on peut assurer que les 250 vêtements en cuir du Motocuir ont été atteints en moins d'un trimestre. Voilà, pour le client, la meilleure référence sur la qualité irréprochable des mannequins de cuir vendus à température, au mois.

La prochaine prime

Elle intéressera tout le monde : les lunettes Triplex.

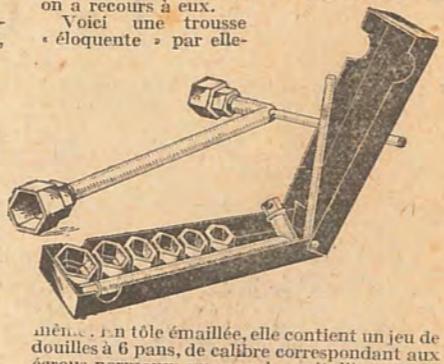
ou l'alternateur et le remplacer en cas de manquement de ce dernier.

C'est donc un appareil de sécurité qui toujours permettra d'éviter un accrochage,

qu'à effectuer l'opération même pour laquelle on a recours à eux.

Voici une trousse

éloquente » par elle-



même. En tôle émaillée, elle contient un jeu de douilles à 6 pans, de calibre correspondant aux écrous normaux ; un manche métallique, dont un côté est coudé, reçoit ces douilles et permet d'opérer soit en bout, soit à l'équerre : on peut donc aller avec ces deux possibilités, chercher les écrous, loin ou dans des coins à faible hauteur. Une broche, s'insérant dans la partie coudée du manche, augmente le bras de levier. L'on a ainsi, dans l'un et l'autre sens d'utilisation, la possibilité d'action, serrage ou desserrage énergique et sans effort ; les 6 pans de la douille ménagent ceux de l'écrou qui sont toujours ainsi à l'abri des « arrondis » voire des coups de burin.

Refermée, la trousse enserre et bloque les pièces qu'elle contient, les empêche de ferriller et les préserve de tout frottement, de tout choc et de toute usure qui rendent si rapidement inutilisables les outils disposés en vrac dans la sacoche.

A l'atelier, comme sur la route, voilà donc une trousse d'une durée indéfinie et appelée à donner aux moto-cyclistes une constante satisfaction.

Remercions les Etablissements Somia, qui nous ont antérieurement fait connaître leur arrache-pignons, de nous avoir présenté cette trousse dont l'utilité dans notre domaine est incontestable.

propulsion de l'appareil est donnée par un petit ventilateur placé à l'extrémité de la table et visible sur la photographie. La prise de courant est établie par un collecteur. Cette présentation originale a son succès et intéressera fort la clientèle.

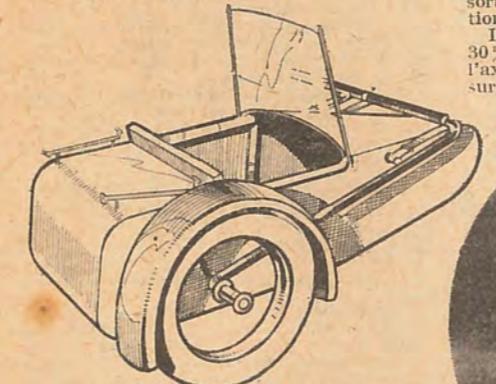
Toujours droite et gauche

Ce châssis est conçu par un de nos lecteurs et non un constructeur comme on pourrait le croire ; aussi cette idée d'ailleurs réalisée depuis un certain temps, n'en sera que plus appréciée.

On a prolongé les tubes au-dessus de la carrosserie pour obtenir, d'un seul jet, les montants du pare-brise et ceux de la capote.

Quant à la suspension, elle est assurée par des ressorts à lames à l'avant et par des ressorts à boudins à l'arrière travaillant à la traction.

Le châssis lui-même est en tube de 25% × 30% ; une partie est démontable : c'est sur l'axe arrière que se présente la carrosserie et sur lequel viennent se poser les attaches.



Vue de profil du side Olivie.

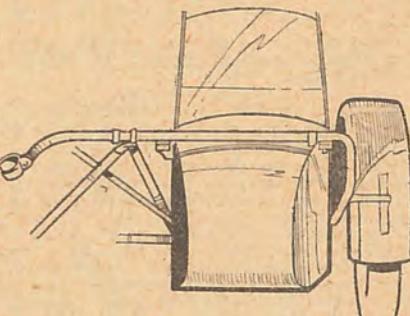


Sur la route, la position est des plus basses.

On peut considérer, sur sol uni, un tel châssis comme pratiquement inversable : nous

l'avons vu virer avec une remarquable aisance dans les deux sens.

La tenue de route tient ainsi de la perfection. Même sur route bombée, on peut lâcher les mains, sans que la direction ait été munie d'un frein de direction.



Vue de face du même side.

Le réalisateur s'est orienté vers le side à gauche, bien que, longtemps, il ait roulé avec side à droite ; il était intéressant de connaître son opinion : pour lui, à gauche, le tirage produit par le side lui-même a tendance à faire remonter l'ensemble vers le milieu de la route : or, comme la route est bombée, les deux forces contraires arrivent à s'équilibrer, donnant au conducteur une aisance très grande... — Oui ! mais... le nombre de routes plates en ciment et en monobloc n'est-il pas à l'encontre de cette théorie ?

la tête la première ; et là, la mort est presque inévitable.

On me dira peut-être qu'ayant le side à droite, il y a difficulté à devancer un véhicule ; pour un débutant oui, mais le peu que l'on aura sa machine en main, cette manœuvre se fera automatiquement et sans danger. Avec le side à droite, la visibilité est plus grande qu'à gauche, et, pour la sécurité, il y a urgence que ce soit le pilote qui voie le premier et non le passager pour éviter l'accident toujours possible en courbe masquée à droite et aux routes débouchant de ce côté.

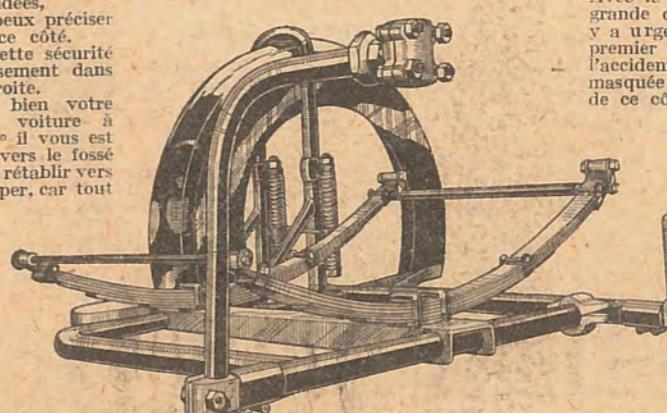
LAILLÉ Pierre.

Nabil Dino, en sidecar, proteste.

Une maison anciennement très réputée engage par de nombreuses circulaires une polémique acharnée contre toutes les motos « deux-temps ». La seule raison serait-elle de ne pas avoir pu réussir dans cette construction ?

Toujours est-il que les innombrables incrédules et justement convaincus du « deux-temps » se sentent heureux de voir dans l'avenir ces polémiques remplacées par des « deux-temps ».

Nabil Dino.



Un châssis moderne présenté au dernier Salon : la suspension de Vannod.



LA PAGE DU SIDE-CAR.

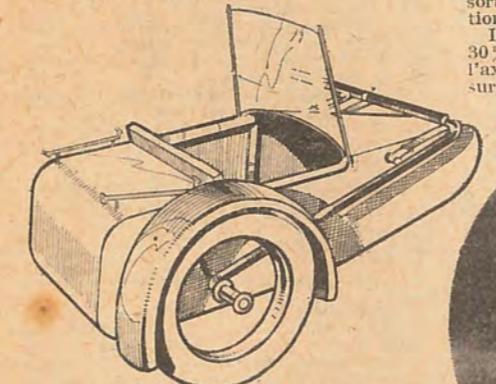
Une conception originale : le sidecar Olivie

Ce châssis est conçu par un de nos lecteurs et non un constructeur comme on pourrait le croire ; aussi cette idée d'ailleurs réalisée depuis un certain temps, n'en sera que plus appréciée.

On a prolongé les tubes au-dessus de la carrosserie pour obtenir, d'un seul jet, les montants du pare-brise et ceux de la capote.

Quant à la suspension, elle est assurée par des ressorts à lames à l'avant et par des ressorts à boudins à l'arrière travaillant à la traction.

Le châssis lui-même est en tube de 25% × 30% ; une partie est démontable : c'est sur l'axe arrière que se présente la carrosserie et sur lequel viennent se poser les attaches.



Vue de profil du side Olivie.



Sur la route, la position est des plus basses.

On peut considérer, sur sol uni, un tel châssis comme pratiquement inversable : nous



La moto au Maroc

Ce que beaucoup de Français de la métropole devraient faire !

POURQUOI PAS ?

Une croisière au pays de l'Islam ?

Nombreux sont les sportifs motocyclistes de France qui rêvent de longues randonnées et que le manque de documentation arrête bien souvent. Eh ! bien, je vais essayer dans cette petite chronique de les édifier et de les convaincre à venir jusqu'au Maroc. Ce n'est pas bien loin et comme tous les touristes qui ont visité le Maroc ils en reviendront émerveillés.

Je diviserai mon étude en : 1^e Voyage et facilités de communication ; 2^e Séjour ; 3^e Excursions.

Voyages et facilités de communications

Tout d'abord le Maroc est à 24 heures de la France par avion de la Compagnie Aérienne Latécoère Toulouse-Rabat, mais je suppose bien que des camarades touristes veulent venir en moto, il leur suffit donc au moment du départ de choisir entre les trois voies suivantes : paquebot de Bordeaux à Casablanca, de Marseille à Casablanca ou Marseille (ou Port-Vendres) à Alger ou Oran.

a) De Bordeaux à Casablanca, les paquebots confortables de la Compagnie Générale Transatlantique mettent trois jours et ma foi, après avoir passé le golfe de Gascogne, les personnes susceptibles d'avoir le mal de mer sont à peu près tranquilles.

b) De Marseille à Casablanca par la Compagnie Paquet (4 jours également) avec passage devant Gibraltar et Tanger. Là aussi, rien de terrible comme traversée sauf au passage du détroit de Gibraltar.

c) Par l'Algérie : de Marseille ou Port-Vendres partent très fréquemment des paquebots à destination de l'Algérie (Oran ou Alger). De là, après avoir bien admiré notre belle colonie, les touristes motocyclistes peuvent prendre la route pour atteindre le Maroc. Ils arriveront à la frontière chérifienne à Oujda. Là examen du permis de conduire, carte grise, triptyque

pour la machine, et puis en selle et nous voilà donc au Maroc.

Itinéraire

Que l'on prenne la voie Marseille-Casablanca, Bordeaux-Casa ou l'Algérie, le principal itinéraire pour visiter le Maroc passe par Fès, Meknès, Rabat, Casablanca, Mazagran, Marrakech.

caléchisme motocycliste

Quand on a perdu sa carte rose, va-t-on au bureau des objets trouvés ?

Il vaut mieux, en pareil cas, refaire une demande au Préfet sur papier timbré, en joignant une quittance de 20 francs, délivrée par le percepteur un mandat de 3 fr. 60 et un timbre de réponse à 0 fr. 50. Coût total 27 fr. 70 et la tranquillité

Meknès

Ville très personnelle dans sa ville indigène. La partie européenne comprend de belles avenues où les principaux services publics ont été établis de magnifiques immeubles toujours dans le style local que l'on tient avec raison à sauvegarder. Une visite aux quartiers arabes dominés par les minarets nombreux à Meknès et l'on a déjà eu l'occasion de rester coi devant les bizarres porteurs d'eau avec leurs outres de cuir et leur cloche de cuivre doré.

Si le repos a été suffisant, une route magnifique et goudronnée (oh ! forêt de Sénart ! ! !) nous permet sur notre bolide d'atteindre Rabat, la Ville cervéau, capitale à tous les points de vue du Maroc.

(A suivre). M. G. GAUTHIER.

NOUVELLES

Radios au Maroc

Possesseur d'un phare « Radios » R.M.C. 4 acheté au Maroc, j'ai eu un jour le désagrément de m'apercevoir que la bride support s'était rompu. Ne pouvant trouver sur la place un ouvrier capable d'exécuter proprement la réparation, je me suis adressé à la maison pour m'en faire expédier un de rechange contre remboursement. Cette dernière s'est empressée de me le faire parvenir, mais gratuitement. C'est un geste peu usité au Maroc (!) et je me fais un plaisir de le signaler à tous mes camarades possesseurs de cet excellent éclairage, qui rend des services appréciables surtout dans nos bleds.

E. VI ET,
Trésorier de l'Amicale Motocycliste, Fasi

On dit que...

...D'ailleurs au sujet de résultats, et ceux de l'avenue de la Victoire ? A la suite de quels incidents le Vice-Président aurait-il donc démissionné ? On sait que dans l'intérêt du sport, on a tenu à faire le silence autour de ces fameux résultats...

...Et encore au sujet de résultats, rappelons-nous ceux passés dans l'*'Echo du Maroc'*, sur le circuit du Gharb. Pourquoi une rectification passait-elle trois jours après un nouveau classement ?

...Le M. C. de Rabat vient d'être modifié dans la composition de son Comité. M. Vergnolle qui avait spontanément donné sa démission après quelques incidents de chronométrage, a été réélu Président.

Félicitations à cet ardent sportif.

Une Démission

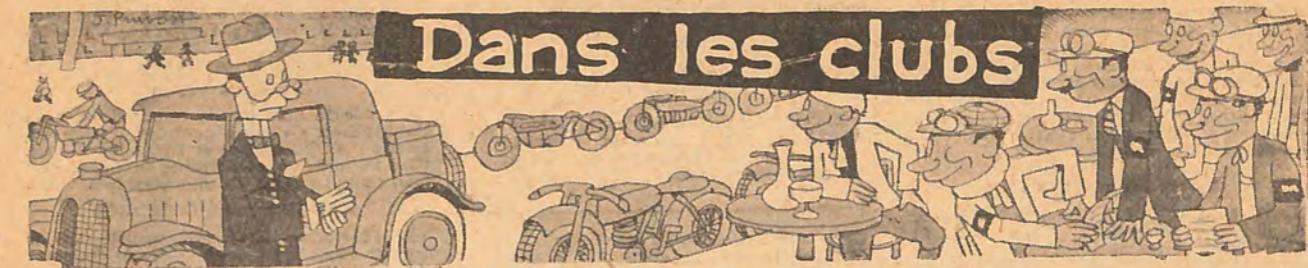
Nous apprenons d'autre part que le coureur bien connu, Gillot, a démissionné à Casa. Dans la course de Marrakech il s'est inscrit au M. C. de Marrakech.

U. M. Casablanca : sa régularité

Le 9 mars, l'U. M. C. n'eut pas de chance car son circuit de régularité fut contrarié par la pluie. Ce fut aussi une occasion pour les as de se montrer : on ne voit que des firmes de qualité au palmarès réduit par la difficulté : 1. Gillet (Terrot); 2. Planon (Royal Enfield); 3. Guenser (Gillet-Herstal); 4. Gros (F. N.); 5. Marches (Gnome-Rhône).



Au pays des Scuterelles : En forêt de N'reuza, à 12 kilomètres de Rabat.



Dans les clubs

Où aller dimanche prochain, 16 mars ?



CALENDRIER OFFICIEL Mars

- 15. Paris-Nice (M. C. Nice).
- 22. Vitesse (M. C. Nice).
- 23. Côte de la Turbie (M. C. Nice).
- 27. Mi-Carême (*Moto Revue*).
- 30. Côte d'Argenteuil (M.C.F.).
- Vitesse à Cannes (M. C. Nice).
- Côte du Mont Chauve (M. C. Nice).
- 31. Circuit du Printemps U. M. Midi.

Paris-Nice

Le départ sera donné le 15 mars à minuit. Nous ne sommes plus qu'à deux jours de l'épreuve de régularité Paris-Nice. Nous organisons le M. C. de Nice, avec le concours de notre confrère *Le Journal*.

Il n'est pas superflu de revenir sur les grandes lignes du règlement qui présidera au déroulement de cette importante manifestation du sport motocycliste. Nous avons déjà indiqué comment se feront les formalités du pesage, de la vérification des machines et quelles seront les moyennes horaires que devront soutenir les concurrents. Ajoutons que les contrôles horaires seront établis au départ, en cours de route et à l'arrivée.

Le règlement stipule, en effet, qu'en cours de route, il pourra y avoir des contrôles de signatures où les concurrents seront naturellement tenus de faire viser leur fiche de route par les contrôleurs. À l'arrivée à l'étape et aux contrôles horaires, le concurrent sera tenu de remettre sa fiche au chronométrage, qui y mentionnera l'heure d'arrivée. Ce n'est qu'au départ que le pilote sera à nouveau en possession de sa pièce justificative.

Les Prix

Indépendamment des prix consistant en diplômes de médailles de vermeil qui seront attribuées à tout concurrent ayant moins de cinquante points de pénalisation, des diplômes de médailles d'argent qui récompenseront ceux ayant moins de cent points, et de bronze à tous ceux qui termineront l'épreuve, des coupes, des challenges et des prix spéciaux sont prévus à l'usage des constructeurs et des concurrents eux-mêmes.

Citons entre toutes, celle du Président de la République, le challenge de nos confrères *Le Journal*, la coupe du Sporting, le challenge Batino, la coupe du quotidien niçois *La France de Nice*, la coupe challenge de Kola Sport, celle de la Principauté de Monaco, de R. Establet et le challenge du M. C. N., etc.

Les engagements atteignent 67. La clôture des engagements à droits simples a eu lieu le 5 mars et à droits doubles le 10 mars.

Noël.
ple : parce qu'on est débordé à Herstal : la moto 190 est un succès si l'on se reporte aux grosses constructions françaises, or, Herstal est débordé de commandes et s'engager, en ce moment, au petit bonheur dans une épreuve est risqué, surtout pour une firme telle que Gillet qui ne connaît que des victoires.

Les engagés

- Motos 175 cmc. — Sourdot (Monet et Goyon I); Hommaire (Monet et Goyon II); Richard (Terrot II).
- 250 cmc. — Argellier (Styl'son I); Bila (Styl'son II); Midroit (Styl'son III); Levy Henry (Prestre I); Druz Edmond (Genial Lucifer I); Pointel Roger (Genial Lucifer II); X... (Automoto I); X... (Automoto II); X... (Rousset); Jokin (Poinard I).
- 350 cmc. — Perron (Terrot I); Quenette (Terrot II); Coulou (Terrot II); Fraichard Fernand (Terrot IV); Durrand Henry (Terrot V); Braccini Robert (Terrot VI); Braccini Jean (Terrot VII); Betemps Charles (Terrot VIII); Longean (Terrot IX); Notarni (Motoconfort I); Boetsch Plat (Magnat-Debon I); Rodet (Magnat-Debon II); Chemu (Magnat-Debon III); Onda (Magnat-Debon IV); Aumaire Ravat I; Millot Georges (X...); Péan Paul (Peugeot I); Pahin (Peugeot II); Renaud Fernand (The Marvel I); Loret (Alyçon I); Meunier (Alyçon II); Jolly (Armor I); Petitpierre (Thomann I); Ducluzeau (Moto-sacoche I); Gaussorgues (Monet et Goyon I); Debaisieux (Monet et Goyon II); X... (F. N. I); X... (F. N. II).
- 500 cmc. — Gachet (Royal-Enfield I); Dallest (B. S. A. I); Lunes (B. S. A. II); Berenger (B. S. A. III); Picagli (B. S. A. IV); Naas (Gnome et Rhône); Rodari; Henry (Condor); Boutillier (Saroléa I); Leclerc (Saroléa II); Simon (Saroléa III); X... (F. N. I); X... (F. N. II).

- 750 cmc. — Merle (B. M. W. I); Collignon (B. M. W. II); Bastide (B. M. W. III).
- Sidecars 350 cmc. — Pouponneau (Magnat-Debon I).
- 600 cmc. — Soraci (New-Map I); Delanay (Saroléa I).



OU ALLER DIMANCHE ? 16 Mars

PARISIENS : allez avec le Manola Club à Vernon et La Roche-Guyon.
Allez essayer de gagner une **MOTO DRESCH** au Grand Prix Dresch Thirion à Clamart.

PROVINCIAUX allez à A. M. Dijonnaise au cross-country motocycliste.

Alez aussi à la Haute-Borne avec le M. C. de Joinville (Haute-Marne). Allez enfin à Chatellerault, avec le M. C. de Pressigny.

La veille, allez donc au départ de Paris-Nice. .

CALENDRIER NON OFFICIEL MARS

- 16. Sortie à Haute-Borne (M. C. Joinville).
- Sortie sur Vernon (Manola).
- Sortie sur Chatellerault (M. C. Pressigny).
- Cross-country (A. M. Dijon).
- 23. Sortie sur Montreux (M. C. Aubagne).
- Sortie sur Rambouillet (M. C. Seine).
- 28. Conférence Juridique (M. C. Lyon).
- Sortie d'essai : 160 km. (A.M.C.C.F.)
- 30. Essai sur vélodrome (M. C. Seine).
- Sortie sur Saint-Germain (M. C. Dyonisien).

Le Moto Club Manola ne chôme pas

Après Ernemonville le 16 février, Provins le 2 mars, il organise, le 16 mars, une sortie sur Vernon par Saint-Germain, Mantes, Bonnières retour par la Roche-Guyon et Mantes, Déjeuner à Vernon : 12 francs. Rendez-vous 7 h. 30 au Siège. Départ : 8 heures précises. Tous les motocyclistes sont cordialement invités. M. C. Manola 63, rue Oberkampf. Réunion tous les vendredis. Adhésions : 10 francs. Cotisation mensuelle : 3 francs. Caisse de secours : 2 fr.

Grand Prix Dresch Thirion

Nous rappelons que le 16 mars a lieu le Grand Prix Dresch Thirion. C'est une épreuve de tourisme organisée par le C. S. Clamart et qui est dotée de 50 beaux prix dont une motocyclette Dresch et une bicyclette Thirion. Tout le monde est admis : cyclistes, motocyclistes avec passager en tansou ou non. Le droit d'engagement est de 3 francs jusqu'au 15 mars 14 heures chez l'agent Dresch, avenue Ernest Renan à la Porte de Versailles, ou à Clamart chez M. Thirion, 171 bis, avenue Victor-Hugo. Le départ aura lieu à 7 heures du matin, et la distance à parcourir est de 90 à 100 kilomètres sur un itinéraire inconnu pour les concurrents motocyclistes, mais les concurrents cyclistes n'auront que 50 à 55 kilomètres à parcourir.

Belleval Motoclub

Le 5 mars, réunion générale, le président M. Guillerm ouvre la séance devant bon nombre de membres. Ceux qui, n'étant pas présents désireraient avoir des renseignements les trouveront chaque mercredi au siège.

Le vice-président, M. Cabrespines, annonce l'organisation d'une collecte au profit de Colombat, ex-secréttaire du club, actuellement militaire.

La sortie du 16 mars aura lieu sur le parcours suivant : Paris-Pontoise-Saint-Germain-Versailles-Paris. Le déjeuner à Saint-Ouen l'Aumone. Rendez-vous au siège le 16 mars à 8 h. 30 précises. Une amende de deux francs serait infligée à tout membre ayant retenu sa place pour la sortie et qui ne serait pas présent sans excuse valable.

MOTO REVUE

Le 2^e Circuit du Perche

Le Circuit du Perche, organisé par l'A. M. C. Perche, a lieu cette année le 25 mai et le succès de l'an dernier a incité son fondateur, le mousquetaire Aufrère, à maintenir le même circuit et le même règlement que l'an dernier : aussi, voyons-nous encore un lot de Parisiens, gros et maigres, arracher aux idoines les premiers prix ; c'est si près et si bien conçu, cette épreuve !

Soirée bien réussie

La M. C. d'Antony a donné le 26 février, sa soirée de propagande motocycliste et remercie bien sincèrement les clubs et toutes les personnes qui ont assisté en aussi grand nombre à cette soirée. Il remercie aussi tous les Etabl. René Gillet qui ont bien voulu prêter leur appui et gracieux concours. Grâce à une organisation parfaite, un très grand succès fut remporté, et c'est devant une salle comble que furent projetés les films, qui ont vivement intéressé l'assistance.

M. Peyrus directeur aux Etabl. René Gillet fit un petit laïus qui fut très applaudi, puis le secrétaire en remplacement de son actif président malade, adressa des remerciements du club. Cette soirée s'est terminée dans un ordre parfait et dans une atmosphère de franche Amitié, aussi espérons-nous que le jeudi, 6 mars, au siège social, 1, rue de la Mairie, nombreux seront les nouveaux adhérents qui viendront renforcer notre effectif et élargir notre lien d'amitié, nos réunions reprennent normalement tous les jeudis, le 1^{er} avril ; une sortie sera envisagée vers le 23 mars.

caléchisme motocycliste

A-t-on le droit de démarrer pleins gaz ?

Non, c'est strictement interdit par un règlement public sur la protection du sol routier contre les dégradations.

Amical Cyclecar Club de France

L'Amical Cyclecar Club de France (A. C. C. F.) reprend ses sorties touristiques qui ont obtenu un si franc succès en 1929. La première sortie de ce Club aura lieu le 23 courant, sur un parcours d'environ 160 kilomètres d'excellentes routes. Tous détails nécessaires sur cette sortie seront fournis aux réunions amicales du Club, qui ont lieu tous les mercredis, à 21 heures, au siège social : Taverne Pousset, 35, boulevard Bonne-Nouvelle à Paris. Tous les isolés et débutants motocyclistes et automobilistes y sont particulièrement invités. D'autre part, les membres du Club composant la Section Nogentaise (Nogent-Le Perreux, Bry, Champigny, Saint Mandé, Montreuil, Neuilly-Plaisance, etc...), ainsi que tous les motocyclistes et automobilistes de cette région sont priés de prendre note que les réunions hebdomadaires de la Section reprennent à partir du vendredi 14 courant, à 21 heures, au Perreux - Café « A la Chope de l'Est », 3, place de la République (Pont de Mulhouse). Tous renseignements sur la première sortie seront également donnés à cette réunion.

Ouvertures partout

Le Moto Club Dyonisien ouvre sa saison touristique le 30 mars 1930, par une sortie sur Saint-Germain-en-Laye (visite du Château). Rendez-vous au siège social : 31, rue du Chemin-de-Fer à Saint-Denis, à 7 heures précises. Appel à tous les motocyclistes amateurs de merveilles, ainsi que des charmes que procure la forêt de Saint-Germain.



En sortie hivernale, au M. C. Manola de Paris.

MOTO REVUE

Le 2^e Circuit du Perche

travaillé puisqu'ils se sont placés d'une façon magnifique sur 84 concurrents : Bernard Michel, 2^e ; Wenger, 5^e ; Humbert, 9^e ; Grosjean, 20^e. Le tout sur 84 concurrents.

Le Mont Faron

C'est le 15 qu'a lieu la course de côte du Mont Faron de notre confrère *L'Echo des Sports* : six kilomètres et trois mille francs, voilà l'effort et la récompense au vainqueur ; quant aux suivants, ils sont aussi bien dotés.

Auto-Motoclub Orléanais

Le Motoclub Orléanais, société formée il y eut un an le 1^{er} octobre dernier, prenant une extension de plus en plus grande (et cela malgré la naissance en cette ville d'un club dissident) et devant le nombre élevé d'automobilistes, a dû changer sa raison sociale, il s'appelle maintenant Auto-Motoclub Orléanais ; le siège social est toujours 20, place du Martroi, Café de la Petite Rotonde. Le bureau pour l'année 1930 est le suivant : président : André Preslier ; vice-président : Georges Basté ; secrétaire : Marcel Siméon ; trésorier : Roger Boulas ; secrétaire-adjoint : Georges Metz ; administrateurs : Georges Gérardin, André Machicoane, Jean Sassin, Louis Di-Michèle. Cette société qui comptait soixante membres, tant actifs qu'honoraires, au 1^{er} octobre dernier, en compte aujourd'hui cent cinquante. Ce club était affilié à la Fédération Française Motocycliste, mais vient de donner sa démission du sein de cette fédération et le voilà maintenant club indépendant. Le Comité a établi pour 1930 un

caléchisme motocycliste

Quand on a trop bu peut-on conduire ?

Il vaut mieux s'abstenir car la moindre contravention en état d'ébriété peut entraîner pour la vie le retrait de la carte rose.

Manifestation travestie

Le Comité de la Sarthe de l'U. V. F. organise le 30 mars une manifestation travestie, ouverte aux motocyclistes, qui comportera un défilé sur 10 km. dans les rues du Mans, 1.200 francs de prix seront attribués. Eng. : M. Saillant, 60, rue Gambetta, Le Mans.

Changement d'adresse

L'A. M. C. de la Cité de Lyon est dorénavant Café de l'Helvétique, 4, bd. des Brotteaux, L'Assemblée générale eut lieu le 28 février, où fut prise cette décision.

Au Motoclub d'Auvergne

Voici le calendrier mis sur pied pour 1930 : 27 avril. — Clermont, kilomètre lancé ; 4 mai. — Brassac, course de côte de Charbonnier ; 25 mai. — Ardes-sur-Gouze, course de côte du Colombier ; 29 mai. — Clermont, rallye-ballon ; 8 juin. — Brassac, circuit (officiel) ; 15 juin. — Riom, rallye Riom ; 22 juin. — Clermont, grimpée du Puy-de-Dôme ; 29 juin. — Chabrelanche, course de côte de Saint-Thomas ; 13 juillet. — Riom, gymkhana ; 14 juillet. — Brasse, circuit ; 20 juillet. — Clermont, course de côte de La Baraque (officielle) ; 3 août. — Courpière, rallye et course de côte de Courtessesse ; 10 août. — Châteauneuf, course de côte ; 15 août. — Le Mont-Dore, course de côte (officielle) ; 17 août. — Vichy, course de côte des Justices (officielle) ; 24 août. — Brioude, course de côte ; 7 septembre. — Clermont, grand circuit d'Auvergne (officiel) ; 21 septembre. — Courpière, circuit de régularité. Dates à fixer : Clermont, journée d'hiver et grimpée de la Place Sugny.

Le banquet de l'A. M. A. T.

Le premier banquet de l'Amicale des Transports eut lieu le 8 mars chez Bonnaud. M. Baillé présidait ayant à ses côtés M. Bolot, président de l'AMAT, Pépin, Dugué, Muhlemann, Villardery, Larché, Kervarec. La presse était représentée par *Moto Revue*, *L'Echo des Sports*, *L'Echo des Transports*.

Un bal animé clôture, selon les traditions, cette amicale et grande soirée.

Moto Club des Vosges

Les quatre membres du M. C. V. qui défendaient les couleurs de leur club au Rallye Régularité de Lunéville, ont bien

calendrier sportif assez important et plusieurs grandes sorties sont prévues pour la saison prochaine. Le 30 mars : Gymkhana organisé à Châteauneuf-sur-Loire ; le 27 avril : Course à la valise et épreuves comiques à Pont-aux-Moines ; le 4 mai : Circuit de régularité à Orléans, 210 km. (4 tours de circuit) ; le 31 mai : Sortie sur Vichy et le lendemain Vichy-Orléans, épreuve de régularité ; le 29 juin : Course de côte, départ et arrivée arrêtés ; le 20 juillet : Rallye-fumée (genre de rallye cocarde). En aout, un gymkhana sera organisé à Orléans, soit au vélodrome ou sur un terrain de football. De plus, lorsque la date de Liège-Bordeaux-Liège sera connue, l'A. M. C. O. organisera le même jour Orléans-Bordeaux-Orléans, épreuve de fond qui fut déjà organisée l'année dernière.



En sortie hivernale, au M. C. Manola de Paris.



Scolaires M. C.

Un peu de flotteur à la réunion du 6 mars : Pascal, le secrétaire impitoyable pour la première fois, n'était pas là ! ni d'autres : 20 présents seulement. Mais le cas était majeur : une épidémie « opportune », ont

caléchisme motocycliste

Un militaire t'ula re du permis réglementaire peut-il obtenir un permis de conduire civil ?

Très facilement, aussitôt la classe, en constituant un dossier comme pour un civil à cette seule différence qu'il ne repasse pas d'examen.

déclaré certains ironistes, a provoqué le licenciement de plusieurs écoles parisiennes et les intéressés ont filé vers le Midi pour d'ailleurs se heurter aux inondations !... Les bases du *Rallye des Scolaires*, après accord avec les organisateurs de l'ex-rallye des Étudiants, furent acceptées : la date fixée au début de mai. L'épreuve sera très variée, incitant les concurrents à faire preuve d'initiative. La caisse du Club s'enrichit en l'notification intéressante que *Moto Revue* octroie à l'occasion des contrats d'assurances des membres du groupement. L'insigne de machine est adopté. Le Club enverra quelques membres au Grand Prix Thirion du 15 mars à Clamart pour essayer de gagner la moto Dresch.

Les Silencieux le 24 Mars

Le comité du Moto-Tourist-Club de la

Epreuve antique

Un prix de valeur

Le Motocuir

3, rue du Buisson-Saint-Louis offre un manteau de cuir souple (*Valeur garantie 1.000 fr.*) et sur mesure avec fermeture éclair à attribuer par le jury au concurrent ayant respecté le mieux l'histoire et l'époque (moto, costume, tenue, manières, etc...)

Programme

1^{re} Partie

1^{re} Les grands événements de l'aviation française ;

2^{re} Motorisation dans l'armée, emploi de la moto et du sidecar dans l'armée : la démonstration de Satory et l'utilisation de la moto et du sidecar dans les services publics ;

3^{re} La fabrication du pneu ballon Dunlop ;

4^{re} Les Six Jours d'Hiver de *Moto Revue* de 1930 et grandes épreuves motocyclistes. On trouve des cartes d'invitation au siège social, 150, avenue de Paris, à Gennevilliers.

Sortie amicale

Une sortie amicale et touristique aura lieu le 16 courant sur Gisors, avec retour par le même itinéraire. Rassemblement au siège, à 9 heures et départ à 9 h. 30 précises.

Regroupement : Pontoise après le pont : Marine à la sortie ; arrivée à Gisors vers 11 h. 30.

Retour : départ de Gisors à 15 heures.

Regroupement : Marine : Pontoise : Epinay, carrefour route de Gennevilliers. S'adresser au siège, 150, avenue de Paris à Gennevilliers.

Cet ouvrage est indispensable à toute personne conduisant un cycle-car ou une voiture.

Le prix de l'ouvrage est de 10 fr. Exceptionnellement et jusqu'au 15 avril, prix de faveur, 6 francs...

On rouvre le dimanche

Le matin

Motocuir, 3, rue Buisson-Saint-Louis, Paris. Ancelin, 23, boulevard Edgar-Quinet, Paris.

La journée

Bégué, 100, avenue des Ternes, Paris.

F.N., Latscha, 16, rue Auguste-Bailly, Gare d'Asnières.

Toutes les marques de motos et accessoires : avenue des Ternes, du n° 70 à la barrière ; 8 magasins.

On a trouvé...

On a trouvé une excellente façon d'intéresser tous les motocyclistes. Lorsque nous imprimons *on*, nous voulons dire *nous*. Il est donc bien entendu que c'est *Moto Revue* qui a trouvé cette excellente méthode. De quoi s'agit-il ? Eh ! bien mais, il s'agit tout simplement de faire faire deux fois, par semaine, les mardis et vendredis de 8 h. 1/2 à 10 heures, en sa salle spéciale située 5, rue Saint-Augustin, des conférences. Celles-ci sont données par un des ingénieurs spécialistes attaché à la Maison et chargé de ce rôle.

Nous voici au moment où les beaux jours reviennent où vous sentez en vous des désirs d'Espace et, évidemment pour cela, vous comptez sur votre excellente amie... à deux roues.

Etes-vous certains qu'elle vous sera fidèle... Pour nous, nous sommes persuadés qu'elle exigera de votre part, une certaine quantité de petits soins, mais ces petits soins, êtes-vous capable de les lui donner ? Croyez-vous que votre éducation soit suffisamment faite pour vous permettre de lui donner satisfaction ? Nous pensons qu'il est plus sage que vous veniez vous instruire ou compléter votre instruction.

Pour ceux qui ne sont pas encore venus, demandez donc à *Moto Revue* une carte qui vous donnera droit à assister à une séance de cours et qui démontrera l'utilité de les suivre assidûment.

Notre programme

Mardi 18 courant : La Carburation, Fonctionnement général des carburateurs.

Vendredi 21 courant : Les principaux carburateurs, Etude des pannes.

Invitation

Le Président et les membres du Conseil d'administration du « Motocycle-Club de Lyon » vous prient de leur faire l'honneur

Prime

A titre de publicité nous vous offrons un ouvrage :

Le Cyclecar et la voiture légère

3 grandes divisions :

Théorie - Entretien - Conduite

L'auteur examine pour le lecteur comment sont construits le moteur, la magneuf et tous les organes des châssis.

Dans la dernière partie « entretien », une grande part est réservée aux soins à donner, réglages, rodages, révisions, pannes diverses et comment y remédier, pour l'allumage, la carburation.

Dans la partie « Sur la Route », étude pratique de la mise en marche, la conduite.

Cet ouvrage est indispensable à toute personne conduisant un cycle-car ou une voiture.

Le prix de l'ouvrage est de 10 fr. Exceptionnellement et jusqu'au 15 avril, prix de faveur, 6 francs...

Puis, c'est M. Peyrus, directeur chez M. René Gillet qui envisage une formidable équipe de cinq respectables « tactos » dont l'allure, dit-on, ferait rougir bien des motos.

Et puis Saussay ajoute : Avez-vous prévu neutralisation pour mise en route ou mieux concours de départ à froid ?

Et M. Genoux et Languedoc s'inscrivent à leur tour, en principe, au guidon de motos à l'allumage par batterie dont la marque est sur toutes les lèvres.

d'assister à leur Bal, qui aura lieu le jeudi 13 mars 1930, à 21 heures, dans les Salons du Palais d'Hiver. — Le President : J. Bouvard.</p



L'impôt du vélo-moteur

Les faibles sont toujours opprimés et le vélo-moteur est du nombre. Autrefois, on fut saisi d'un engouement exagéré pour ces petits engins alors que la technique ne permettait pas de tirer de ces petits moteurs les rendements actuels et que, d'autre part, les procédés d'usinage étaient loin d'avoir atteint la précision actuelle. De plus, on oubliait trop que ces engins ne devaient être utilisés qu'avec une certaine discréption. On leur demanda plus qu'il n'était raisonnable d'en attendre, et on alla jusqu'à leur accoupler des sidecars. Bref, nous avons alors revécu une de ces périodes où apparaissait encore une fois, comme tout au début, ou plus tard vers 1904 ou 1905, le rêve de la bicyclette à moteur. Le vélo-moteur ne peut remplacer complètement la moto. Par contre pour des trajets assez courts, pour la circulation en ville, il est idéal par sa mania-

bilité et son extraordinaire économie. Il ne peut représenter un type unique de moto adapté à toutes les utilisations, mais il correspond néanmoins à une nécessité. Et il ne faut pas oublier l'importance du prix si réduit, de la facilité de transport en chemin de fer. Celle-ci permet de combiner l'usage du train et du vélo-moteur. Le vélo-moteur remplace en quelque sorte la bicyclette, avec un peu plus de vitesse (30 km. de vitesse maximum, 18 à 20 de moyenne, et plus de confort, et bien entendu sans fatigue.

Si on tient compte du faible prix d'achat et d'entretien, de la consommation infime, de l'absence d'usure de la route, enfin, il est absolument anormal de lui faire payer un impôt spécial qui soit supérieur à celui d'une moto de cylindrée double. On peut, il est vrai, demander à payer à la cylindrée, mais alors il faut, pour un véhicule qui roule à une allure inférieure à trente à l'heure, passer l'examen pour le permis de conduire qui, avec les taxes, les feuilles de papier et les timbres coûte plus de quarante-cinq francs, sans compter les dérange-

ments, la possibilité d'être refusé. Si vous payez 72 francs on estime que vous n'avez pas besoin de permis de conduire; si vous payez 30 francs, il vous devient indispensable: chinoiseries administratives!

La solution serait pourtant bien simple: nous n'osons parler de suppression de l'impôt, malgré l'exemple de l'Allemagne où l'exemption d'impôt des petites motos a déclenché un tel développement de l'industrie. Pourquoi d'autre part créer une catégorie spéciale pour les vélo-moteurs? Ils ne peuvent être assimilés aux motos car ils sont si légers, et si lents que leur conducteur n'a certainement nul besoin de subir un examen. Pourquoi donc ne pas les traiter de la même manière que les bicyclettes? Qu'on conserve les limites de 30 kilos de poids, de 30 km. de vitesse maximum. Peut-être n'est-il même pas nécessaire de déterminer une cylindrée? Nous préféreraisons peut-être une limitation de prix, 1.500 francs par exemple, et encore n'est-ce guère nécessaire. Mais en tous cas, le mode d'imposition est anormal.

La Police Motorisée



Notre photo représente un agent français et un américain. Ne trouvez-vous pas très bien cet insigne porté sur la poitrine de l'américain.



Le Courier de la Ligue

Est en impression!

Il y a quelque deux mois je t'ai communiqué des adresses en vue de satisfaire les adhérents de la L. N. M.

N'ayant pas vu leur insertion dans la Revue, j'ignore si tu as reçu ma lettre.

Je te signale, à toutes fins utiles, les adresses suivantes (les deux premières déjà signalées).

Vouziers. — Rest. av. chambres : Hôtel de France, prix réduit et bon accueil, garage gratuit. — Mécanicien : Grimaud, conscientieux, ouvert le dimanche matin.

Chamont (Haute-Marne). — Restaurant hôtel de la Cloche.

Strasbourg. — Rest. av. ch. : Hôtel de



la Couronne, faubourg de Saverne, garage. Givet. — Rest. av. ch. : Hôtel du Mont d'Or, 14, rue Thiers, garage gratuit.

Verdun-sur-Meuse. — Rest. av. ch. : Hôtel de la Meuse, garage gratuit.

Je te donne mon adhésion à cette importante ligue qui est appelée à rendre de grands services aux touristes. Il serait d'ailleurs très utile de créer un opuscule donnant par régions les adresses des restaurants et mécaniciens souscrivant à la L. N. M.

Cet opuscule serait mis à un prix modique à la disposition des touristes. Les restaurateurs et mécaniciens qui ne se conformeraient pas aux prix fixés par l'opuscule seraient signalés et après enquête conformative rayés de la Ligue. — ... Abonne B 1628.

Nous l'inscrivons

J'ai l'avantage de vous envoyer l'adresse d'un brave mécanicien à qui j'ai été obligé de m'adresser dans la nuit du 12 courant et qui a été d'une obligeance extrême. Il s'agit de M. Blaise, réparations accessoires de motos et vélos sur la route de Paris à Meaux à Vaujours.

... Abonné B. 3782.



Le Carnet de la L. N. M. est à l'impression

Paris et Banlieue



Montreuil-aux-Lions (Aisne). — Rest. av. ch. : Hôtel de la Croix d'Or + (M. Belgrand, à Maisons-Alfort). Sarcelles (S.-et-O.). — Mécanicien, Daran (M. Henriod, à Paris).

Luzarches. — Rest. av. ch. : Hôtel Saint-Damien +. (M. Babin, à Levallois.)

Ouest



Ingrande. — Rest. av. ch. : Hôtel Gillot (M. Marais, à Challans). Vendôme. — Mécanicien : Yvannau, 58, faubourg Saint-Lubin, Gnome, Motoconfort. (M. Girard, à Suresnes.)



Castets (Landes). — Rest. av. ch. : Hôtel Jonaret +. Magalas. — Restaurant : Veuve Paulin (Abonné 4.003). Saint-Ferréol. — Rest. av. ch. : Hôtel Riquet + (M. Nhung, à Toulouse). Soorts-Hossegor. — Rest. av. ch. : Restaurant Colis, au bord du Lac (M. Berge, à Larbeyne). Saint-Jean Pied-de-Port. — Rest. av. ch. : Hôtel Marie Astéguy, place de la République. Cap Breton. — Rest. (Moto-Club de Toulouse.) av. ch. : Hôtel du Commerce

Midi



Manosque (Basses-Alpes). — Rest. av. ch. : Hôtel Gillet + (M. Belgrand, à Maisons-Alfort). Epoisses (Côtes-d'Or). — Rest. av. ch. : Hôtel de la Pomme d'Or (M. Belgrand, à Maisons-Alfort). Mécanicien : Gignier. La Condamine (Basses-Alpes). — Rest. av. ch. : Hôtel Bonnet. Mécanicien : Guien. (M. Barnavol, à Avignon). Seyssel (Ain). — Rest. av. ch. : Hôtel du Rhône, quai du Rhône (M. Ledi, à Paris). Serrières (Ardèche). — Rest. av. ch. : Hôtel Ravou +.

Sud-Est

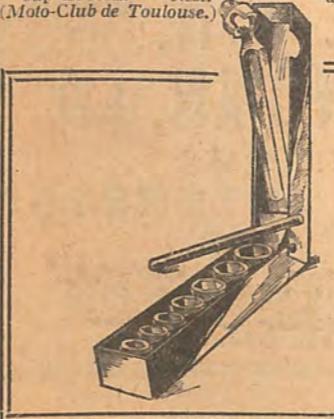


Dordives (Loiret). — Rest. av. ch. : Hôtel Gillet + (M. Belgrand, à Maisons-Alfort). Epoisses (Côtes-d'Or). — Rest. av. ch. : Hôtel de la Pomme d'Or (M. Belgrand, à Maisons-Alfort). Manosque (Basses-Alpes). — Rest. av. ch. : Hôtel Sauvecafe. — Mécanicien : Gignier. La Condamine (Basses-Alpes). — Rest. av. ch. : Hôtel Bonnet. — Mécanicien : Guien. (M. Barnavol, à Avignon). Seyssel (Ain). — Rest. av. ch. : Hôtel du Rhône, quai du Rhône (M. Ledi, à Paris). Serrières (Ardèche). — Rest. av. ch. : Hôtel Ravou +.

PRIME HEBOOMADAIRE NUMÉRO 79 DU 15 MARS

La Trousse Clés-Douille avec broche

VALEUR : 38 fr.



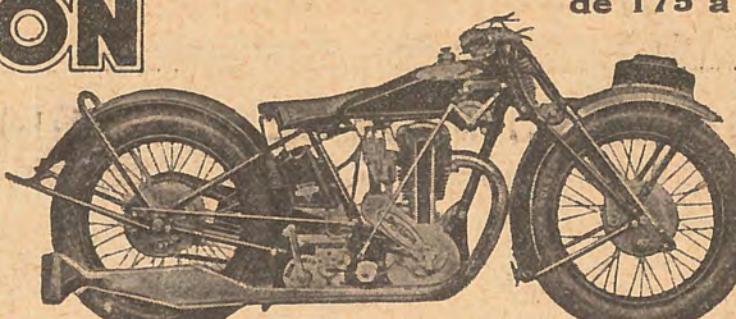
Non abonnés.	30 fr.
Abonnés.	20 fr.
Port en sus.	5 fr.

{ Pris à nos bureaux

(Voir article à la page 320)

STYL'SON

LA MOTO DE GRAND
STYLE



de 175 à 500 c.m.c.

Société Anonyme
DES
Motocyclettes
"Styl'son"
au Capital de
2,000,000 fr
LE CHAMON-
FEUGEROLLES

Ses Modèles 1929 en tout comparables aux grandes marques Anglaises, pour le prix d'une bonne marque Française

AGENT POUR PARIS : BEALÉ, 100, Avenue des Ternes

Grâce à ses nouvelles installations

Sarolea

FOURNIT ACTUELLEMENT
N'IMPORTE QUEL TYPE DE SES MOTOCYCLES

dans un délai de

8 A 15 JOURS

Avec les garanties habituelles d'une Fabrication soignée.

Profitez-en avant l'affluence du début de Saison !

AGENTS PARTOUT EN FRANCE

Maison SAROLEA

SOCIÉTÉ ANONYME
HERSTAL-LES-LIÈGE
(Belgique)

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)

nos petites annonces



tarif des insertions

AVIS IMPORTANT: — Les annonceurs sont informés que dorénavant, aucune réclamation ne sera acceptée pour erreur si elle ne se conforme pas aux indications suivantes :

1^o Utiliser une feuille de papier de format commercial de 21 % sur 13 %.

2^o Écrire sur la largeur en haut : la rubrique et le numéro dans lequel elle doit passer.

3^o 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 feuillets séparés.

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.

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

2^o Non abonnés, la ligne : 10 francs.

3^o 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. Ne manquez pas de nous informer de la réalisation de la vente, afin que votre fiche soit retirée.

PIÈCES POUR MOTOS

INDIAN

TARIF INDUSP -

INDIAMOTO

1, Rue Faraday, PARIS-17^e

Reste ouvert à Dimanche matin

MOTOS Et les meilleures
"PRIMO" Spécialités
MOTEURS Motocyclistes
CHAISSÉ PARIS-5^e

MOTOS A VENDRE

Alcyon 175 c.m.c., garant. d'usine, 1.500 fr. A. Lemoine, 153, rue de Crêteil, Maisons-Alfort.

Alcyon 3 CV sport, moteur Zurcher, sort. fin 29, à vendre 3.800 fr. Henry, 36, rue d'Amiens, Breteuil (Oise).

Benjamin Soyer 2 CV 1/2, 3 vit., grais., sépar., écl., tansad, 1.500 fr. Perinot, 3, rue Victor-Hugo, Houilles (Seine-et-Oise).

B. S. A. 5 CV, 3 vit., chaîne s. carter très bon état, pièces origin., rech. en dble, 3.000 fr. à déb. Pain, 22, rue Charlot (13^e).

B. S. A. 5 HP, t. b. ét., équip. compl., nombr. access. Tolou, Instit. Aurignac (Haute-Garonne). Cause maladie vend moto Record neuve, bloc chaise, 350 c.m.c., culb., écl., roulé 300 km. P. Venet, 4, rue Lahiré, Paris.

Moto Dollar 500 c.m.c., bloc-moteur, chaise, éclair. électr., tansad, tous access. R. Soubie, 25, rue P.-Nicole (5^e).

Dollar 250 c.m.c., ét. parf., prix : 2.800 fr. Dumont, 98, rue de Charnie (11^e).

Le Roi de la Moto, Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. : Roq. 07-67. Achète ou reprend toutes les motos, mais de modèle récent seulement.

Douglas 4 CV, 1928, ent. révisée, pn. neufs, compt., éclair., tansad, 80 km.-h., 3.000 fr. ou éch., plus rap. Théobalt, 60, rue Ph. de Girard, tous les jours, 7 à 9 et 13 à 15 heures. Nord 7316.

Gillet Herstal 500 c.m.c., roulée 6.000 km., cause voit., 4.500 fr. Voir 203, rue de Crimée, Paris.

René Gillet 6 CV, 1927, magondoux, frein av., compt., tansad, pn., confort., compl., révisée, 4.500 fr. Vis. 2, rue Raspail, Malakoff.

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

René Gillet 6 CV, type AR, éclair. électr. Marchal, klaxon, stop, selle, terry, marche parf.,

SAROLEA
SIMON 170 bts
VINCENTINES Tél. Dist. 24-47
Av. de Paris

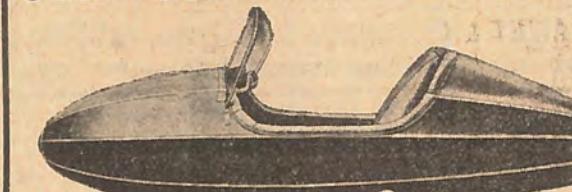
Maison F. TOUTIN Télephone
171, Bd Jean-Jaurès, CLICHY (Seine)

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

PIÈCES DÉTACHEES POUR TOUS MODÈLES
HARLEY-DAVIDSON

NOMBREUSES OCCASIONS EN STOCK

HARLEY-DAVIDSON Repairs - Tél. : M^a H^o 05-91 et 4-31

"SIGMUND-RECORD"

BOITES SILENCIEUSES
pour Motos
11, Quai de l'Ourcq, 11
PANTIN

CAMPIONNE

39, Rue de Chateaudun, 39
PARIS (9^e)

UNE MOTO S'ACHÈTE
chez les Spécialistes

AVENUE DES TERNES

HUIT MAGASINS
Les plus importants du Paris

OUVERTS LE DIMANCHE

PARMENTIER

119 Avenue des Batignolles - ST-OUEN
livre toutes Marques de Motos
à CRÉDIT au mêm.
Prix qu'a COMPTANT

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

Cochelin, 25, rue du Chemin-de-Fer, Suresnes.

Monet-Goyon 4 CV, 350 ccm., mot., mag., phare, tansad, pare-jambes, 2.900 fr. Kec, 11, rue César Franck, Paris (15^e).

A vendre Monet Goyon pour cause départ, 350 ccm., 4 CV, complet équip., état neuf, 3.500 fr., 112, rue de Javel, Paris.

Monet-Goyon 175 ccm., 2 CV, 2 vit., bon état, 1.000 fr. M. Pain, 14, rue de Plaisance (14^e).

Monet-Goyon 4 HP Villiers, boîte Burmann, carb. Amac, hon état, 1.800 fr. Sam, apr. midi. Treignier, 26, rue d'Avron, Paris (20^e).

Moto 250 ccm. neuve, blos-chaise, 6 mois gar., 2.800 fr. Fourel, 3, rue Saint-Jérôme (18^e).

Motobécane 250 ccm. Jap, 4 temps, juillet 29, éclair. électr., tansad, état neuf, 3.000 fr. Vis. dim. mat. Aupart, 76, rue Pasteur, Fontenay-sous-Bois.

Motobécane 3 CV, 3 vit., 250 ccm., éclair. électr., état neuf, 2.000 fr. 51, route de la Révolte, Levallois.

Motobécane 175 ccm. neuve, 2 vit., 1.800 fr. et 250 ccm., 2 tps, 3 vit., roulé 500 km., tansad, 2.300 fr. Marras, 5, imp. Compoint, Paris.

Motobécane 175 ccm. sport, 2 vit., mod. fin 28, éclair. électr., ouill., vit. 70 à 75 km.-h., parf. état, de marche gar., vendu de conf., cause dble emp., prix à déb., 1.500 fr. Passerat, 32, rue Charonne (11^e).

Motobécane 175 ccm. prise directe, parf. état, 600 fr. Henry, 14, rue des Cinq-Diamants, Paris.

Motoconfort 350 ccm., 4 CV, com. neuve, éclair. électr. compl., com., sortie usine, 3.800 fr. Tous les jours. Reeves, 104, rue Nationale, Paris.

Motoconfort aout 29, 250 ccm., 2 temps, éclair. électr., à déb., 2.850 fr. A. Lecourt, 97, avenue Victor-Hugo, Clamart.

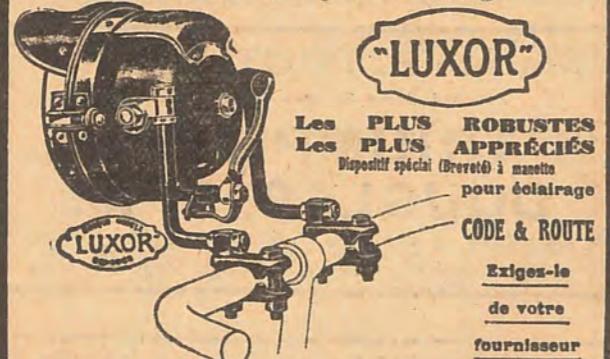
New Map supersport, état neuf, 350 ccm., culb., 2 tubes, roues interchangeables, 4.500 fr. Soutou, 26, rue de l'Entrepôt, Paris.

P. 107 ccm., neuve, très peu roulé, compl. équip., éclair. Marchal, compt. total journ., tansad, cornet avert., urgent, 4.500 fr. Voir dim. et lundi mat., ou écrire Archambault, 4, rue Bertin-Poirée (1^e).

P. 107 ccm. toute équipée, impôt payé an, av. sidecar, prix à déb. T. I. J. Monchâtre, 38, boul. des Batignolles (17^e).

San Sou Pap 250 ccm., 4 temps Jap, mod. fin 29, enc. gar., roulé 900 km., tansad, éclair., access., 3.500 fr. Vis. t. le J. à 17 heures, 6, rue Chauveau, Lagarde-S^e, pour cause Régiment.

MOTOCYCLISTES, pour votre sécurité, adoptez les groupes d'éclairage



N.B. - Les phares Luxor munis du double robinet peuvent être transformés avec le dispositif à manette, éclairage Code et Route.

TRAIZET & C^{ie}, fabricants, 3, rue Tesson, PARIS-10^e

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

L'Agence DRESCH offre
Gratuitement une PRIME ou ASSURANCE

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

MÊME PRIX à CRÉDIT qu'au COMPTANT, depuis 150 fr. par Mois

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

ACHAT PONT DE CHARENTON ECHANGE
TERROT - SOYER - DOLLAR
D. S. - MOTO-CONFORT, etc.

AGENCE DIRECTE : R. LARGEOT
4, Grande-Rue - SAINT-MAURICE (Seine) - Tel. : 59

Toutes Marques
OCCASIONS 6 et 12 Mois.
Tous Prix - de Crédit -

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

Monet-Goyon 500 ccm., mod. 28, culb., dble échapp., écl. électr., parf. état, à vendre ou échang. c. petite moto. Peraldi, 10, r. St-Ferdinand, Paris (17^e).

Monet-Goyon 350 ccm., modèle 28, 770 × 100, confort, fr. tamb. AV, AR, écl. électr., tansad, état neuf, peu roulé, avec t. l. access., prix int. ese voiture. Doumerc, 34, rue de l'Orne, Paris (15^e).

New Map 250 ccm., culb. enferm., écl. Maglum, beaux access., peu roulé, 3.500 fr. Henrotin, 6, bd National, Ivry-Port, t. l. J. après 6 heures, samedi après-midi et dimanche.

New Map 350 ccm., culb., ét. mécan., tansad, out., access., 2.700 fr. Mire, 31 rue de la Chalpelle, Paris.

Saroléa 350 cm. lat., très bon ét. mécan., tansad, out., access., 2.700 fr. Soubitez, klaxon, compt., tansad, supp.-bidon, sacoches, etc., a coté 8.000 fr. Doublet, 128, r. J.-Jaurès, Levallois (Seine).

Norton, arbre à came en tête course 150 ou Benzol, état neuf, 8.000. Golaz, 8, r. Galvani, Paris.

Peugeot bloc-mot. 3 CV, 1.350 fr., écl. Maglum. Ag. Peugeot, 128, r. J.-Jaurès, Levallois.

P. 105, écl. électr. Marchal Cob., klaxon, tansad, rétrov., état neuf, 4.200 fr. G. Neuber, 15, r. Pétrarque (16^e).

P. 105 compl. équip., prix à déb. Prieux, 58, r. Racine, Mont-rouge.

P. 105 Peugeot ese voiture, état neuf, compt. Jauge, montre, éclair. électr., stop, tansad, etc... De 8 à 12 heures et de 2 à 6 h. ½. J. Delaire, 5, r. Charonne, Paris.

René Gillet 6 CV, 750 ccm., état neuf, éclair. Marchal, code stop, pneus 715 × 115, tansad, outill., 5.500 fr. R. Dehainault, 33, av. Paris, Antony (Seine).

René Gillet 27, 6 CV, pn. ball., écl. Maglum, tansad, pare-jambes, 4.500 fr. Maitre, 33, r. St-Blaise, Paris (20^e). Affaire exceptionnelle.

Royal Enfield 1929, très rapide, à ½ valeur ese départ. Concierge, 89, r. Tocqueville, Paris (17^e).

San Sou Pap Sport 85 km., éclair. Novi 100 b., Jaeger, etc., cédée à moitié prix, 2.400 fr. Concierge, 4, r. Mignard, Paris (16^e).

Saroléa 500 sup. sport, culb., fin 28, très belle, 4.500 fr. Vatier, 14, r. Palikao, Paris (20^e).

Saroléa 500 ccm. surb. 1928, roulé 7.000 km., 4.200 fr. Girault, 103, av. Parmentier, Paris (11^e).

Soyer 500, 29, act. électr., montre, compt., 5.300 fr. Reprend p. moto. Trenz, 9, r. Cour-des-Noues, Paris (20^e).

Soyer Jap, 350 ccm., état neuf, 3.400 fr. Marcel, 11, r. Landy, Aubervilliers (Seine).

Soyer 500 Jap, latér., fin 29, tté nve, roulé 3.000 km., écl. dyn., accu., klax., sellerie Arr. Terry, malle, etc., 4.500 fr. Paschal, 71, r. Tombe-Issoule, ou 9 à 18 heures Turbigo 86-04.

Terrot 350 ccm. nve 1930, rés. nickel, comp. équip., 4.300 fr. casse mal. S'adr. 54, r. Rouget-de-l'Isle, Suresnes (Seine).

Terrot 3 CV, état neuf, moteur quatre-ips, roulé 1.000 km., mod. 1930, tt équipée, éclair. électr., à vendre 3.800 fr. Visible le dimanche matin. Forot, 24, r. Beau-repaire, Paris (10^e).

Terrot 250 ccm., état abs. neuf, 1.800 fr. Le Grimppeur, 250 ccm., nve. b. pris. 119, rue de Flandre (19^e).

Terrot 250 ccm. sport deux-ips, ballon, parf. état, 2.300 fr., toujours visible. Teurand, 4, r. E. Varlin, Villejuif (Seine).

Terrot 350 ccm., tr. b. état, 2.800 fr. Gouverne, 14, rue du Champ-de-Mars, Paris.

Terrot 350 ccm. latér., mod. 28, éclair. électr., compt., tansad, 3.600 fr. Gratoulet, 66, r. St-Denis, Gennevilliers (Seine).

Terrot 350 ccm. Jap, bon état de marche avec tansad, 47, rue Romainville, Paris (19^e).

Terrot 28, 175 ccm. sport, conf., peu roulé, pneus ball., écl. Luxor, tansad, access. 2.300 fr. Sam, apr.-midi ou dim. Manière, 35, rue Jean-Marie-Naudin, Bagneux (Seine).

Terrot 29 H. S. O., 350 ccm., cult., 2 tubes, pn. ball., équip., électr. Soubitez, Trilix compt., tansad, 3.000 km., abn. neuve, ese achat voit. Ecr. : Veys, Beaumont-sur-Oise (S.-et-O.) pour rendez-vous.

Triumph 500 Amic. pneus neufs, état génér. abn. neuve, 2.200 fr. Vattier, 14, rue Palikao, Paris.

Disponibles de suite en magasin, motos neuves, toutes forces : Magnat-Debon, Motoconfort, Soyer, etc., agence directe des plus grandes marques. Constructeur des Motos Auréole. Louis Bonchez, 7, bd Victor-Hugo, Saint-Ouen (Seine).

Moto Unio pour son prix, sa conception quatre-ips bloc-mot., son crédit, 2, 3 CV, 725 fr. et 12 mois à 200 fr. ; en 4 CV, 1.205 fr. Golffon, 163, rue de Rome, Paris. Reprise motos occasion, ouvert le dimanche.

C. P. New, etc., avec 25 % remise, prix en 4 CV, 3.500 fr., reprise moto légère. Golffon, 163, rue de Rome, Paris.

Cause maladie moto état neuf, 250, deux-ips, 2 CV, 3 vit., dble échapp., éclair. électr., tansad, 2.700 fr. 7 F. Fermat, tous les jours.

Amilcar 6 CV C 4, torp. sport, 2 pl., écl. électr., moteur rév., 6.000 fr. Ecrire ou après 19 heures, Fluchaire, 15, r. Blondel, Paris.

Amilcar C. G. S., 7 CV, 27, 3 pl., état neuft, nombr. access., 9.000 fr. S'adress. : Dumont, 67, rue Servan, Paris (11^e).

Unique 7 CV Amilcar gr. sport, sous pression, cond. int., luxe profilée, état parf., à enlever, 11.500 fr. Reprend belle moto ou bordino. Leguay, 8, r. Gustave-Courteline (17^e).

Amilcar Sport 6 CV, Paris-Nice, 2 pl., écl. électr., tr. b.p. neufs, 4.800 fr. Repr. moto en compte. Vattier, 14, r. Palikao, Paris (20^e).

Torp. L. Chenard 6 HP, mécanisme en parf. état, 3.000 fr. S'adress. : Le Paulmier, 40, rue de Paris, Clichy (Seine).

Obligé vendre camionnette Citroën B 12 d'origine, 2.000 fr. comptant, solde en un an, garantie comme nve. CHRL, 143, av. Emile-Zola, Paris.

Darmont Spécial, état neuf, très vite, Harley 1924, 1.000, side, électr., état parf., détails. Chalon, Baches, Carpentras (Vaucluse).

Gabriolot Donnet Zedel 7 CV, parf. état mécan., peinture et capote nve, nombr. access., 7.500 fr. Morain, 45, rue de l'Amiral-Roussin, Paris (15^e).

G. A. R., course parf. état, 12.000 fr. Parizet, 160, rue de Courcelles, Paris (17^e).

Laffitte 5 CV, 3 pl., écl. électr., confort, 2.700 fr. Lemire, 4, r. Fournier, Clichy (Seine).

Morgan à air vendu par partie, essais à volonté. Léquipe, 14, rue Coutures-St-Gervais, Paris.

F. N. 500 ccm., surb., pneus 715 × 115, tansad, écl. électr., compt., dyn., acc., etc..., klaxon, prix : 5.500 francs. Vis. soir 6 h. 30, sam. apr.-midi, dim. Bonin, 11, passage Montgallet, Paris (12^e).

MARC

présente sa 500 cmc.

Bloc-Moteur STAUB
- Soupapes latérales -

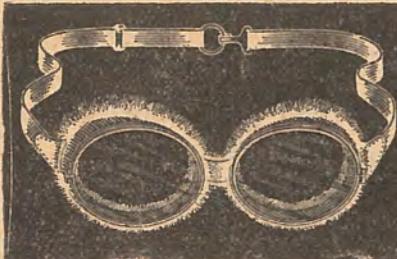
5.950 fr.

TOUT ÉQUIPÉE
AVEC ÉCLAIRAGE

Motocyclettes "MARC"

12, Rue du Plateau - VINCENNES

(SEINE)



SI VOUS TENEZ A VOS YEUX...! PORTEZ LES VERRES **TRIPLEX**

Consortium Général d'Optique, — DEMANDEZ LE TARIF AU —
58, Rue Meslay, PARIS - Tél.: Archives 55-77

Transformez...

vos Motos à prise directe 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
COUFB VIE (Seine)

DRESCH BASTILLE

6, Boulevard Richard-Lenoir
VENTE
Réparations - Pièces détachées
CRÉDIT même Prix qu'au COMPTANT

MOTOCONFORT

NOUVELLE AGENCE SP' CIALE
Livraison rapide des modèles à bloc m'ours mis au point par BRIGUET, f'z spécialiste du bloc.
II, Quai d'Anjou, Paris. Danton 77-57

TRENCH-COAT 3/4

Forme nouv. prot'geant la selle der.
avec doubl. mob'e caout. 160 fr. tco
Cuir acajou. 400f. C't sup. gar. 500f.
Ech. et feron pr. m'auree f'co e. dem.
LAPORTE - PARIS-1er

A cyon 350 cme., réserv. en
selle, sortie décembre 29, écl.
élect., klax., vend ou reprend en
compte moto plus faible. Doublet,
r. J. Jaurès, Levallois.

F. N. 350 cme., peu roulé,
éclair. électr., tansad, compt.
S'adress. t. l. j. à la Concierge,
116, rue d'Angoulême, Paris.

Gnome et Rhône 2 CV $\frac{1}{2}$
1926, bon état marche, 800 fr.

B. S. A. 500 cme., ch-ch.,
pn. 700 x 90, graiss. aut., débr.
main, magn. Bosch, ent. révis.,
1.800 fr. 47, rue Romainville, Paris (19e).

Grimpseur 2 HP, 2 vit., selle
Terry, état de neuf, bas prix,
79 bis, sentier Groseilliers, Mon-
treuil (Seine).

B. S. A. 5 CV, ch-ch., éclair.
électr., parf. état, 1.300 fr. Bories,
10, rue du Bois-d'Enfer, Yerres (Seine-et-Oise).

Clément 5 CV, 4 vit. Picard,
gr. pneus, b' état marche, 1.500 fr.
Cse dép. régiment. Godilbert,
23 bis, Grand'Rue, Croissy-sur-
Seine (Seine-et-Oise).

Harley 9 CV sur confort, très
bien équip., side L. V. bipl., état
neuf. Ménard, 114, r. Montreuil,
Paris (11e) (marchands s'absten-
nir).

Indian transf. fourche paral.
amort., roues 710 x 90, débr. au
guidon, réserv. en selle Terry,
tansad, rep.-pieds sport, éclair.
électr., batterie, klax., phare
220 mm., carb. Solex 5 l. $\frac{1}{2}$
100 km., à vendre esse majeure.

Dresch, 1.400 fr., moitié comp-
tant, reste crédit. D. F. R.,
800 fr., 4 CV, 3 vit. Monet-Goyon
1930, 4 CV, 3.200 fr. 178, route de
la Révolte, Levallois.

Dresch 250 cme. état neuf,
peu roulé, tansad, éclair. Soubise,
assur. payée, 2.800 fr. Cse achat
voiture. Imbert, 17, rue Pierre-
Honfroy, Ivry-sur-Seine.

Monet-Goyon 1929, 500 cme.,
dble tube, écl. électr., montre,
compt., état neuf, 6.000 fr.
Golaz, 8, rue Galvani, Paris.

Monet-Goyon 175 cme., sup-
sport, tte équip., comme neve,
1.500 fr. Gratoulet, 66, r. St-
Denis, Gennevilliers (Seine).

F. N. M. 60 715 x 115 révisée,

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.
0 MOTOS EN MAGASIN

Réparations par spécialistes
du bloc-moteur.

ACHÈTE et **REPREND**
très cher toutes Motos.

LASTCHA
6, Rue Auguste-Bailly, ASNIÈRE
Ouvert. Finances et Fêtes
(Près gare d'Asnières)

Tél. - Grésillons 17-93

L'INDISPENSABLE

Arrache-pignons
UNIVERSEL

Modèle B 90°
Ouverte e 2 0 90°

Modèle C 265fr
Ouverture 450°

Chez tous les marchands
d'accès et quicall 11

Gros - Détail
SOMIA 46, rue Amel t, P. RIS

Requête 50-87
Trousse pour m'os, ailes, Oullage, cr.cs. etc.
Cet logement e 0.75 en limb e

SILENCIEUX, Breveté S. G. D. G.

— Licence Cerreti
Classé aux places d'honneur au concours de Moto-Expo en 1928.
Seuls concessionnaires de la licence Cerreti :

P. REVELLE & Cie, Fahr., 36, rue Emile-Desvaux, PARIS-19^e — Tél. Nord 29-76

Les contrefaçons ont été saisies au Salon de 1929

LE SPÉCIALISTE de la - MOTO - **LIAUDOIS**

VEND COMME LES GRANDS MAGASINS
A CRÉDIT AU MÊME PRIX QU'AU COMPTANT

RÉPARATIONS

STOCK PIÈCES DÉTACHÉES

9, Av. Félix-Faure - PARIS (15^e)
Tél. : Vaugirard 39-51

DOLLAR

ECOLE DE MOTOS

— AGENCE DES GRANDES MARQUES —

(OUVERT LE DIMANCHE, FERMÉ LE MARDI)

G. AUGOYAT

8, Avenue Dorian - PARIS (12^e)

(Face métro Nation)

GARAGE GRATUIT

MAGNÉTOS DYNAMOS DÉMARREURS

Toutes Marques

Pièces détachées

Pour tous Modèles

A. DE SARELLO

90, AVENUE DES TERNES, PARIS (17^e) Téleph. Carnot 32-20
3 Lignes

1.500 francs. Sandford 6 HP Ruby,
culb. superbe, 9.500 fr. B. N. C.
7 HP, turbo rapide, à débatteur,
Amilcar G. G. S., 29, surb. super.,
cul. Remy, 21, rue de Tlemcen,
Paris, Tél. : Ménil, 76-39.

Cabriolet Sénechal, 110 à
l'heure, mod. 28, démarrage, écl.
état absol. neuf, reprendrais
500 en compte. Doublet, 128, rue
Jean-Jaurès, Levallois.

Très originale, cond. int.
2/3 PL, 6 HP sport Sénechal,
tout alumin., équip. Marchal,
code, compt., montre, 5 pns,
presque neufs, état de marque
parf., essaye tte dist., à vendre
ou échanger contre 4 places.

Citroën 5 CV, cond. int., 3 pl.,
conf., parf. état, carr., cuir.,
6.500 fr. Repr. moto en compte A.
Nivelon, 38, rue Auguste-Comte,
Fontenay-sous-Bois.

Citroën, 5 HP vendu par part,
cond. int., 3 pl., ts access., mode,
t. b. état, essaye à volonté, se près.
le soir ap. 7 h. ou dim. mat., prix:
8.500 fr. S'adr. : 16, rue Martival,
Levallois (Seine).

5 CV Citroën, 3 pl., révis.,
s'ad. : Bon, 23, bis, rue Popincourt,
Paris (10^e).

Obligé vendre voiturette, 6 CV,
2 pl., carross., bateau dix men-
sualités, 200 plus comptant 800,
accepte moto en compte Chri.,
143, av. Emile Zola, Paris.

500 cme. Blackburne, latér.
Motobécane, av. side Richard,
écl. Novi, état impeccable, tous
essais, à vendre de conf., 5.400 fr.

71, quai d'Anjou, Paris (4^e).
(Métro : Pont-Marie). Tél. : Dant.
77-57.

Side Gloria, type armée-Terrot,
3 CV, 2 pts, b. état, 1.200 fr. S'ad.
Pellat, 3, rue Stratégique, Nogent.
Gnome 500, sidecar bi-pl. 2 pt.,
4.500 fr. 49, rue Nino, Balagny.

6 CV Renault, cond. int. N. N.
écl., dém. élect., 4 portes, 7.500 fr.
Reprendrais moto récente en
compte, Cordier, 23, rue Poulet.
Tél. : Nord 92-88.

Renault cond. int., 4 pl., 6 CV
1927, état neuf, 20.000 km., av.
access., moder., phare, code sup.
occ., 15.000 fr. Fer. : Grisel, 40,
rue du Pré-Saint-Gervais, Paris.

Sandford 6 HP, moteur Ruby,
très rap., freins AV, écl. élect et
acéo, ess. à vol., pièces rech.,
6.000 fr. Miot, 43, rue Pasteur,
Suresnes (Seine).

Harley side parf. état, 1.800 fr.
Lemoine, 153, rue de Crétel,
Maisons-Alfort.

Side Indian, état neuf méc., à
enl. de suite, 1.800 fr. Rue, 42, rue
du Square, Gennevilliers.

4 CV Sidecar Peugeot,
1.000 cme., av. sidecar, 2 pl., cap.,
écl. élect. Radios, 2 sac. cuir.
écl., élect., compt., tous access., 3.200 fr.
Vitry, 29, rue E-Labiche, Rueil.

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 side-
cars P. and P., caisse aérodynamique
et de la torpille Faurie, ces
deux modèles ultra surbaissés sont
spéciaux pour 350 et 500 cme.

Sidecar, moto, neuf et occ.,
garant., vendus à crédit, facilités
d'échange. Palais de la Moto, 225,
boulevard Périére, Maison de con-
fiance, ouvert le dimanche.

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

Side Peuple, état neuf, 600 fr.
Beauchêne, 16, passage du Théâtre,
Malakoff (Seine). T. L. soirs,
de 18 à 20 heures.

Les sidecars P. and P. et
Sidecar P. 107 4 HP, écl. Mar-
chal, 2 phares, télescope, compteur,
tableau de bord, pare-jambes, stop,
side Peuple 2 pl., roues interch.,
5.500 fr. vendu par partie, était
comme neuf. Gouri, 125, rue de
Tolbiac (13^e).

Amilcar G. G. S. 7 HP, 5 roues,
pneus, 9.500 francs. Rally 6 HP 29
Huard, 30 ter, rue d'Iéna, Le
Mans (Sarthe).

RÉPARATIONS en 24 heures

avec
Garantie de 9 Mois

MOTO-AGENCY 24, Bd de Charonne
ACHATS - VENTES
RÉPARATIONS - ÉCHANGES
FN, Terrot, Peugeot, Motoconfort
— oyer, etc. —
Stocks en neufs et occasions
école de Motos - permis gratuit à l'acheteur

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

SIDE-CAR
CARROSSERIES EN TOUS GENRES
CHASSIS - CAPOTES - PARE-BRISE

Fernand RICHARD
128, Av. d'Iéna, Paris, 13^e. T. Gob. 23-00
L'ivo du Catalogue contre 0 fr. 50

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

Stock complet de pièces détachées
MOTEUR JAP - BLACKBURNE

Pièces boîtes ALBION - GM
PICARD - STAUB

Pièces carburateurs
AMAC - GURTNER

Chaines RENOOLD - BRAMPTON
Huiles CASTROL - KERVOLINE

Éclairage électrique "NOVI"

Tous les montages et pièces en magasin

AVIS AUX HARLEÏSTES!

N'oubliez pas que votre Intérêt et votre Sécurité dépendent de la Qualité des Pièces pour HARLEY-DAVIDSON que vous employez.

ATTENTION! Demandez franco de tous frais le nouveau Catalogue 1930 contenant les Prix sans concurrence des Pièces détachées, le Réglage et calage du Moteur, le Réglage du Carburateur et l'Embrayage.

AGENCE GÉNÉRALE FRANÇAISE PIERRE PSALTY 271, Boulevard Péreire — PARIS
— ETABLISSEMENTS — Tél. : GALVANT 55-52 ➔ Métro : MAILLOT

Allez voir les nouveaux
J. DETRUCHE
119, Fg Saint-Martin - PARIS
AGENT VOITURES PEUGEOT - MONET-GOYON -
ET NOMBREUSES AUTRES MARQUES
VENTE A CRÉDIT
RÉPARATIONS DE MOTOS
de toutes Marques
- par Spécialistes -
Téléphone: NORD 81-07



SACOCHES PERRIN
EXPOSITION & DÉMONSTRATION
1, rue de Tamboultou, PARIS
STOCK DE SACOCHES D'OCCASION

MOTOS A VENDRE
(Suite)

René Gillet 6 CV, 1928, side bipl., 9.000 km., équip. complet, cause reprise commerce. Picot, 22, rue Brochant (17^e).

Harley Davidson, side bipl., pneu ballon, électr., très bon état, 3.200 fr. S'adres. t. l. j. 96, rue Fauguet (15^e).

Sidecar F. N., 4 cyl., tr. b. état. Févr., 79, avenue des Ternes, Paris (17^e).

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

Harley Davidson avec sidecar 9 CV, total 5 places, bon état de marche, 3.500 fr. Malgrat, 45, rue Ernest-Renan, Issy-les-Moulineaux (Seine).

Sidecar acajou 4 CV Griffon, occas., 2.000 fr. Supersport Terret, neuve, 175 cmc., 2 ch., dble échap., valeur 3.350 fr. Lucas, access., 2.500 fr., 2 CV 1/2 Griffon, occasion 700 fr. à vendre ou échanger contre petite voiture ou cyclecar. Durbecq, 6, chemin de Grosly Bobigny (Seine).

Terrot 350 cmc., supers. 1929, équip., élect. Marchal, roulé 400 km., coûté 7.100, prix 4.500 fr., ese ach. voit. Pandin, 116, rue Gambetta, Thouars (Dordogne).

Norton 500 cmc. 1929, culb., réserv. en selle, cadre berceau, élect. élect. par accus et dynamo Lucas, pn. 26 x 3 x 25, jante base creuse, outil. et access. comme

CYCLES & MOTOS "DEPREZ"

Maison fondée en 1893

Vente à Crédit, même prix qu'au comptant
ACHAT - ÉCHANGE - VENTE D'OCCASION

Réparation de toutes marques

GRAND CHOIX DE MOTOCYCLES

Terrot, Dédé, Saroléa, Motoconfort, Rovin, Triumph, Deprez moteur Jap et Bloc-moteur Chaise.

Voir notre Cycle "Confort" à 495 fr.

Magasins : 24, rue Meslay, PARIS-3^e (près de la Place de la République) Téléph. : Archives 04-28 ou à notre Usine : 187 bis, rue Armand-Silvestre (près de la gare d'Asnières) Téléph. : Défense 07-02. sauf pour Terrot, visible à Paris

OUVERT DIMANCHES ET FÊTES

Les 6 Jours d'Hiver



un nouveau

TRIOMPHE du

Super-Casque

AMO

50% des coureurs
ont adopté le nouveau

Super-Casque **AMO** blindé

Citons : Lovainesse - Curdot - Debaisieux - Roveda - Portrait - Bila - Gruyère - Loos - Plittavino - Hache - Aufrère - Pouponneau - Piegu - Mainguet et son passager

Reisser - Henger - Lombardin - Hérault,

Tous portent avec plaisir et confiance le

Super-Casque "AMO" blindé
23, Rue Descombes, PARIS

ACHETEZ VOTRE
à l'agent spécialisé
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.

ACHÈTE et REPREND
très cher toutes motos.

F.N. LATSCHA
16, rue Auguste
Bailly,
ASNIÈRES
(Près gare Asnières)
Tél. Grésillon 17-93
OUVERT DIMANCHES ET FÊTES

neuve, état méc. garanti. Garreau, 289, rue Vaugirard, Paris (15^e).

La 500 Ultima 2 cyl., roues à broches, pneus 27 x 4 est la plus parfaite des 500 pour sidecars à 5.150 fr., payables en 12 mois, elle est sans concurrence sur le marché. Ultima fabrique entièrement ses motos et ses moteurs à 4 tps, dep. 1908. 123, avenue Foch, Saint-Maur (Seine).

Terrot 250 sport, 2 tps, ballon, part. état, 2.300 fr. Visible, Teurand, 2, rue Eugène-Varlin, Villejuif (Seine).

Soyer 350 cmc., arbre à cannes 1929, tansad, access., 3.600 fr. Rovin 350 Jap., culb. supers. 1929, boîte Sturmey, compt., tansad Garreau, 289, rue Vaugirard, Paris.

250 Terrot Jap. Burmann, 3 vit., état génér. impecc., 3.100 fr., 700 fr. comptant, le solde en 12 mois. Barre, 123, avenue Foch, Saint-Maur. N. p. écrire.

Triumph 500 cmc. later., pneu de 700 x 80, très bon état, 1.600 fr. Urgent. Graveline (2^e étage), 18, rue des Châteaux, Saint-Ouen (Seine).

1.700 net, moto neuve, valeur 4.000 fr. avec feuille des mines, crédit, etc. ; samedi ou dimanche, 178, Route de la Révolte, Levallois.

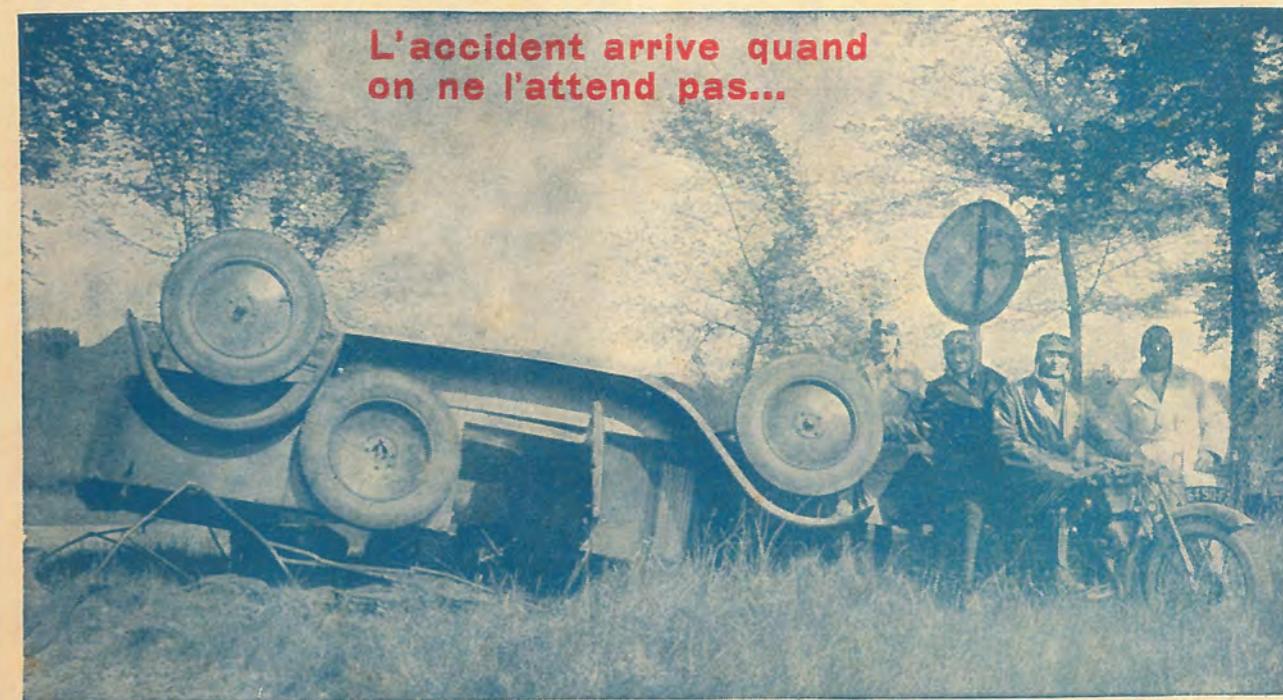
Occasions neuves 4 CV 4 tps later., valeur 5.350 fr., vendue 3.600 fr. net : 1^{er} versement : 725 fr. Mar. 6 mois, reprise toutes petites cylindrées motos Terrot, Magnat, Royal Enfield, D. S. culbut. occas. mod 29-30, prix exceptionnels. Le samedi, dimanche et lundi seulement, 178, Route de la Révolte, Levallois.

Service des Assurances

Quelques Tarifs (Accidents corporels et Dégâts matériels aux Tiers) que nous avons pu obtenir d'une Cie et qui comprennent : tous Impôts, toutes Taxes et Services gratuits du contentieux pour l'Abonné-assuré, pendant toute la durée de son abonnement.

CYCLOCARS et VOITURETTES

	H.P.	100.000	150.000	200.000	300.000	H.P.	100.000	150.000	MOTOS	200.000	300.000
5		192.50	215. »	237.50	255. »	2 1/2	113.75	130. »	145. »	163.75	223.75
7		222.50	252.50	275. »	307.50	4	162.50	181.25	202.50	223.75	255. »
9		237.50	267.50	297.50	322.50	5	192.50	215. »	237.50	255. »	255. »



L'accident arrive quand
on ne l'attend pas...

(Photo Volpeillière.)

Nous pouvons faire assurer aussi contre l'**Incendie**,
contre le **Vol**,
et en **Individuelle**

Tous les tarifs sont moins élevés qu'ailleurs...
car nos contrats le permettent.

Contre-Assurance, la D. I. A. pour toutes démarches judiciaires,
Motos : 35 fr. Voitures : 50 fr. Cyclocars : 40 fr.

Bureaux : 51, Rue Vivienne - PARIS (2^e)

Seul en Moto à travers le Sahara

Le Sahara vient d'être traversé par un motocycliste isolé. M. Martineau, un jeune sportif de Lyon, sans préparation, sans l'aide d'aucune organisation, a réussi cette performance sensationnelle sur sa P. 107 S. personnellement, strictement de série.

L'étape Réggane-Gao de 1.350 kilomètres, sans aucun ravitaillement possible, ni pour la machine, ni pour le conducteur, a été accomplie en 68 heures. Depuis le départ d'Alger, Monsieur Martineau a déjà totalisé 3.750 kms.

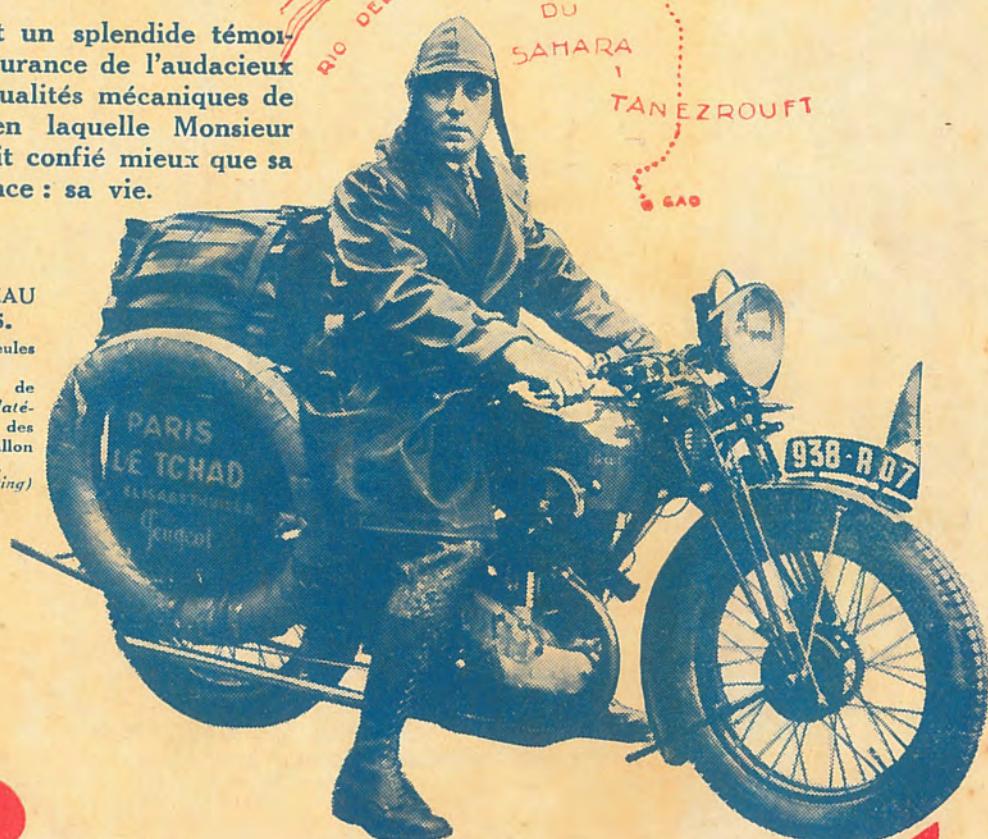
Cet exploit est un splendide témoignage de l'endurance de l'audacieux pilote et des qualités mécaniques de la P. 107 S. en laquelle Monsieur Martineau avait confié mieux que sa chance : sa vie.



Monsieur MARTINEAU
et sa P. 107 S.

comportant comme seules modifications :

1 réservoir principal de 30 litres et 2 réservoirs latéraux de 15 litres ; et des pneus Dunlop Cord Ballon profil "voiturette".
(Photo Sporting)



Peugeot

BEAULIEU

(Doubs)



B.1408