

La Royal Enfield 350 cmc.

LE NUMÉRO

1^{fr.} - 25

MOTO REVUE

TOUS LES
SAMEDIS

MOTOS - SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

18^e ANNÉE — N° 367

22 Mars 1930

et
*Motocyclisme
Automobilisme*



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

MOTO-REVUE
BUREAUX :
51, rue Vivienne, PARIS
C/C. POSTAL 29.737

Félix DELAUNAY, dans les 6 Jours d'Hiver, a confirmé ses succès du Tour de France avec une moto sidecar 500 cmc. SAROLÉA dont il est l'agent parisien de la Marque.

Il vient de se classer premier ex æquo, médaille d'or, à Paris-Nice.

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 cmc.

Catégorie 250 cmc.

1 ER
ex æquo

GILLET

1 ERS
ex æquo

BAUDART

PORTRAIT

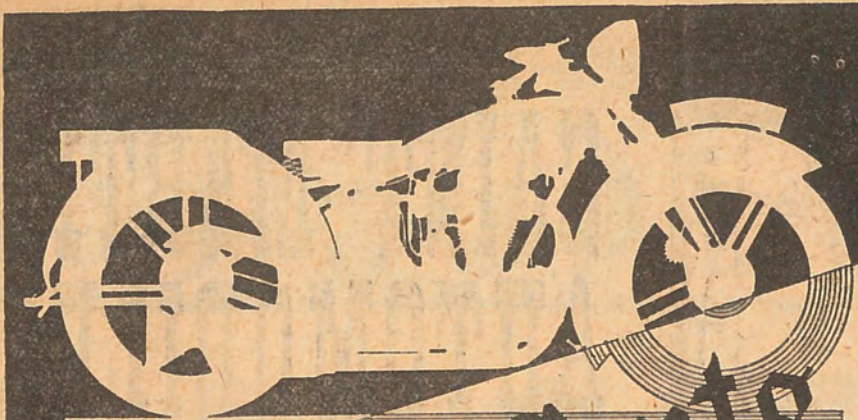
SPRUYTTE

4 Médailles d'Or



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

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



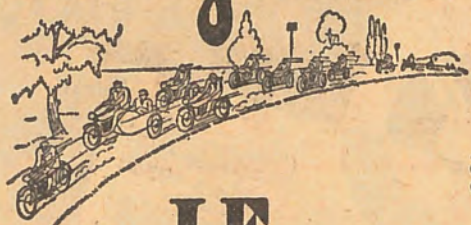
Terrot

Champion de France 6 fois
1924 - 1929

Se plaît à rappeler que ses machines s'inspirent des derniers enseignements des courses et comportent notamment une boîte séparée et une commande par chaînes, mode de transmission qui a triomphé dans toutes les compétitions internationales de 1929.

Etablissements TERROT, Dijon (Côte-d'Or)
Veuillez m'adresser franco votre Catalogue.
Nom :
Adresse :
Ville :

Motocyclistes!



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

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

**visitez
ses stands**

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

400 MOTOS en STOCK 400

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

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

SAINT-MARTIN AUTOMOBILES

27, rue du Château-d'Eau, PARIS

LIVRE
TOUTES LES MOTOS
EN **14 VERSEMENTS**
(Assurance gratuite, Permis de circuler gratuit,
Impôt payé pour un Trimestre.)

OU EN **20 VERSEMENTS**
NOTICE 1930 (Prix et Conditions) FRANCO

Les Machines à Coudre

RÉGOR

la Perfection mécanique

EN **14 VERSEMENTS**

50 fr. à la Commande et à la Livraison
le Solde en 12 MOIS.

(CATALOGUE EN COULEURS FRANCO SUR DEMANDE)

GAREZ...

votre Motocyclette, votre Sidecar au

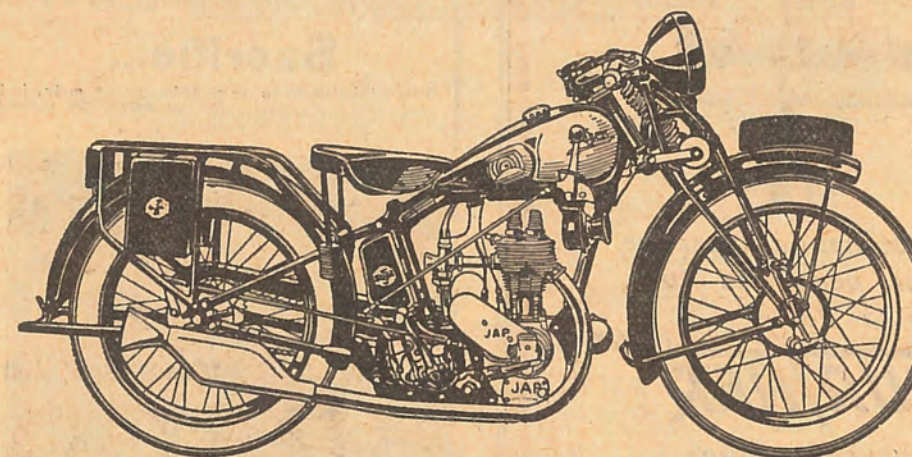
Garage RÉGOR

— où vous serez chez vous! —

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

MOTOCYCLETTE : 30 fr. ; SIDECAR : 70 fr. PAR MOIS

PRIX + QUALITE = SS SOYER



MOTEUR JAP 350 cmc D'ORIGINE
CADRE BRASÉ - FOURCHE ROBUSTE
DYNAMO - AMPÈREMÈTRE - KLAXON

4.870 frs

NUE
4.300 frs

AVEC ALTERNATEUR
4.615 frs

Motocyclettes SOYER

69, Route de la Révolte - LEVALLOIS (Seine)

à 100 mètres du MÉTRO CHAMPERRET

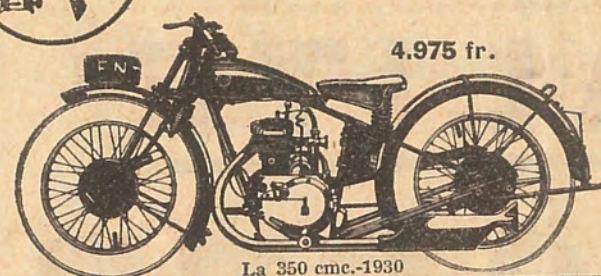
Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs



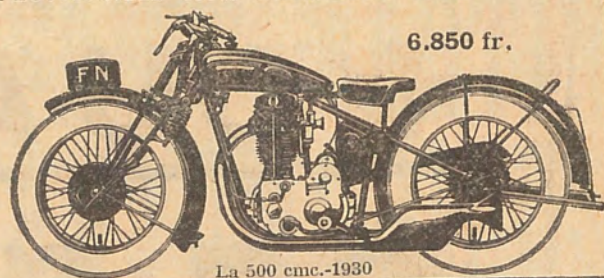
FABRIQUE NATIONALE D'ARMES d'Herstal-les-Liège (Belgique).

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



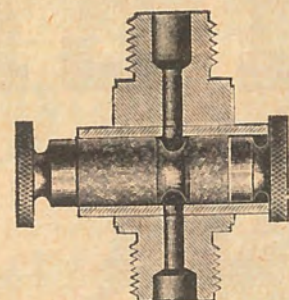
La 350 ccm.-1930

4.975 fr.



La 500 ccm.-1930

6.850 fr.



Le Robinet à essence
qui ne peut pas fuir,
le Robinet

GURNER

ne coûte que

20 francs

EXPÉDITION A LETTRE LUE

Étab^l **J. GURNER** - PONTARLIER (Doubs)

— DÉPOT à PARIS : 79, Avenue des Ternes —

“LE SOLIDE”

5 bis, rue Saint-Gilles - PARIS (3^e)

Sacrifie...

un certain nombre de manteaux de cuir, indispensables aux motocyclistes et vous offre au **PRIX DE GROS** des manteaux de cuir hommes et dames, de qualité irréprochable, de coupe soignée et élégante à partir de

350 francs

Vous trouverez aussi dans les mêmes conditions avantageuses, Gants et Serre-tête en cuir à

28 francs

LA VESTE CANADIENNE, que tout Motocycliste doit posséder, est la grande spécialité de la Maison qui vous en offre un choix incomparable.

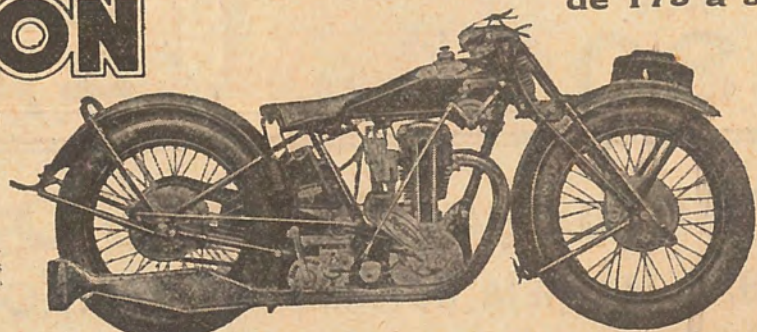


CONDITIONS RÉSERVÉES AUX
LECTEURS DE MOTO REVUE

STYL'SON

LA MOTO DE GRAND
STYLE

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



de 175 à 500 ccm.

Société Anonyme
DES
Motocyclistes
“Styl'son”

au Capital de
2.000.000 fr.
LE CHAMBON-
FEUGEROLLES

AGENT POUR PARIS : **BEALÉ**, 100, Avenue des Ternes

LES AVANTAGES DE TOUS LES MODÈLES

René GILLET

- MOYEURS A BROCHE
- ROUES INTERCHANGEABLES MOTO ET SIDE-CAR
- COMMANDE DYNAMO D'ÉCLAIRAGE PAR PIGNONS
- CHAÎNE PRIMAIRE SOUS CARTER ÉTANCHE
- GARDE-BOUE ARRIÈRE A CHARNIÈRE
- CULASSES DÉTACHABLES
- DOUBLE DÉBRAYAGE
- DOUBLE FOURCHE AVANT ASSURANT le MAXIMUM
- DE CONFORT ET DE ROBUSTESSE
- DEUX FREINS ARRIÈRE INDÉPENDANTS
- WISEUR DE GRAISSAGE VISIBLE SUR RÉSERVOIR
- POMPE MÉCANIQUE
- PÉDALE DE KICK ARTICULÉE
- SUR DEMANDE TAN-SAD SURBAISSÉ

ET

LES MEILLEURES RÉFÉRENCES DU MONDE

Catalogues Franco envoyés sur demande
aux Établissements René GILLET & C^{ie}
128, Route d'Orléans, MONTRouGE (Seine)

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

**IL FAUT AVANT TOUT
LA QUALITÉ !**



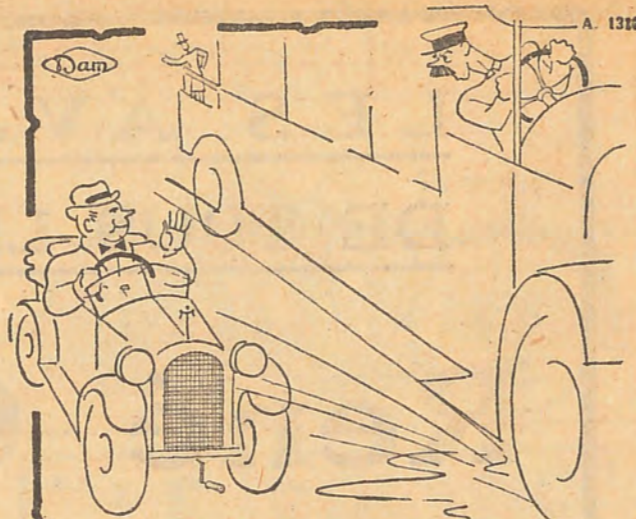
“Qualité d'abord !” Telle est la formule qui a toujours dominé à la Société des Huiles CASTROL. Ce souci et les heureux résultats obtenus par des études soutenues, en laboratoire et sur la route, n'a pas échappé aux usagers de CASTROL qui ont depuis longtemps apprécié sa qualité supérieure et en ont fait leur lubrifiant préféré.



Castrol

En Vente dans tous les bons Garages

SOCIÉTÉ DES HUILES CASTROL
19 Rue des Minimes - COURBEVOIE Seine



**ça
lui est
égal...**

Un camion l'éclabousse... qu'importe! Sa voiture est peinte au ROBBIALAC.

ROBBIALAC, l'émail le plus brillant, mais aussi le plus résistant, ne se tache ni à la boue, ni à l'huile, ni à l'essence.

Le plus brillant, le plus durable, ROBBIALAC est également le plus facile à employer. Il s'applique sur toutes surfaces, y compris les cellulosiques, et s'étale de lui-même sous la brosse, permettant ainsi au plus novice de faire du “beau travail”.

Demandez-nous l'envoi gracieux de notre notice “Vous le pouvez” accompagnée de notre choix de nuances.



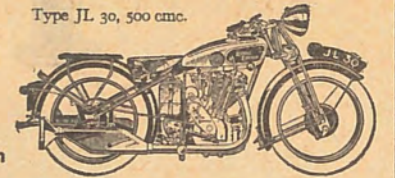
42, rue de Sèvres
BOULOGNE-s/-SEINE

LES PLUS JOLIES... LES MIEUX PERFECTIONNÉES... LES MOINS CHÈRES...

ROYAL ENFIELD
“Made like a Gun.”

NOUVEAU SUCCÈS:
COURSE “LONDRES-EXETER”
ROYAL-ENFIELD
gagne 2 Médailles d'Or.

Type JL 30, 500 cmc.



Les nouveaux types 1930 à circulation d'huile sont disponibles de suite.

Catalogue et renseignements franco sur demande

Très grosse remise aux Agents

(Téléphone : GALVANI 55-52)

AGENCE GÉNÉRALE
— FRANÇAISE —

ÉTABLISSEMENTS PIERRE PSALTY 271, Boulevard Péreire

— PARIS —

(Métro : MAILLOT)

**POUR LES
BOURSES MOYENNES**

Ravat

**LA MOTO
QUI TIENT LA ROUTE**

ATTIRE
VOTRE ATTENTION SUR SON MODÈLE **350^{CC} STANDARD**

Moteur 350 cc. 4 temps soupapes latérales - Magnéto avance variable - Carburateur 2 manettes - Boîte 3 vitesses chaîne-chaîne - 2 freins dans moyeux - cadre brasé - Fourche Ravat - Réservoir en selle - Pneus 26 x 3,5. Prix ...

4.575^{FRS.}

RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES ET CATALOGUE GÉNÉRAL SUR DEMANDE AUX
Établissements RAVAT-WONDER - St-Étienne

MOTOCUIR

HOMMES ET DAMES

vous offre ses...

MANTEAUX DE CUIR

Au Comptant

Une seule qualité, la meilleure de toutes

A Crédit

Manteaux de Luxe, de Tourisme, de Fatigue.

75 fr. par mois

Les clubs bénéficient pour leur caisse d'une ristourne progressive depuis 10 %. Les abonnés à Moto Revue ont droit sur commande isolée à une remise de 5 %.

On trouve aussi au MOTOCUIR : VESTES EN CUIR - CULOTTES EN CUIR - GANTS EN CUIR - SERRE-TÊTE, ETC...

On peut s'équiper en entier depuis le Casque AMO jusqu'aux gants au

MOTOCUIR, 3, Rue du Buisson-Saint-Louis - PARIS (X^e)

Fournisseur de tous les Aéro-clubs, Automobile-Clubs et Moto-Clubs de France

TRIUMPH

LA MOTO LA PLUS ÉCONOMIQUE
PARCE QUE
POSSÉDANT LE RECORD DE DURÉE
QUALIFIÉE

REINE DE LA ROUTE

DEPUIS

4.400 fr.

175 cmc.
Avec Éclairage Électrique.

6.975 fr.

550 cmc.

FACILITÉS DE PAIEMENT
— CATALOGUE FRANCO —



AGENCE de FRANCE : 212, Boulevard Péreire - PARIS-17°

Dans **PARIS-NICE**



les Coureurs :

SOURDOT - DELAUNAY
PRÉVOST - CARRÉ
GRUYÈRE - KARCH
LHUISSIER - RENAUD
POUPONNEAU - BILA
VERCHÈRE-MAINGUET
RICHARD
portent le

Super-Casque

AMO

BLINDÉ

conçu spécialement pour les Touristes ;
il est réclamé par les coureurs professionnels
car c'est la

le plus **LÉGER**
le plus **SOLIDE**
le plus **PRATIQUE**

ESSAI GRATUIT

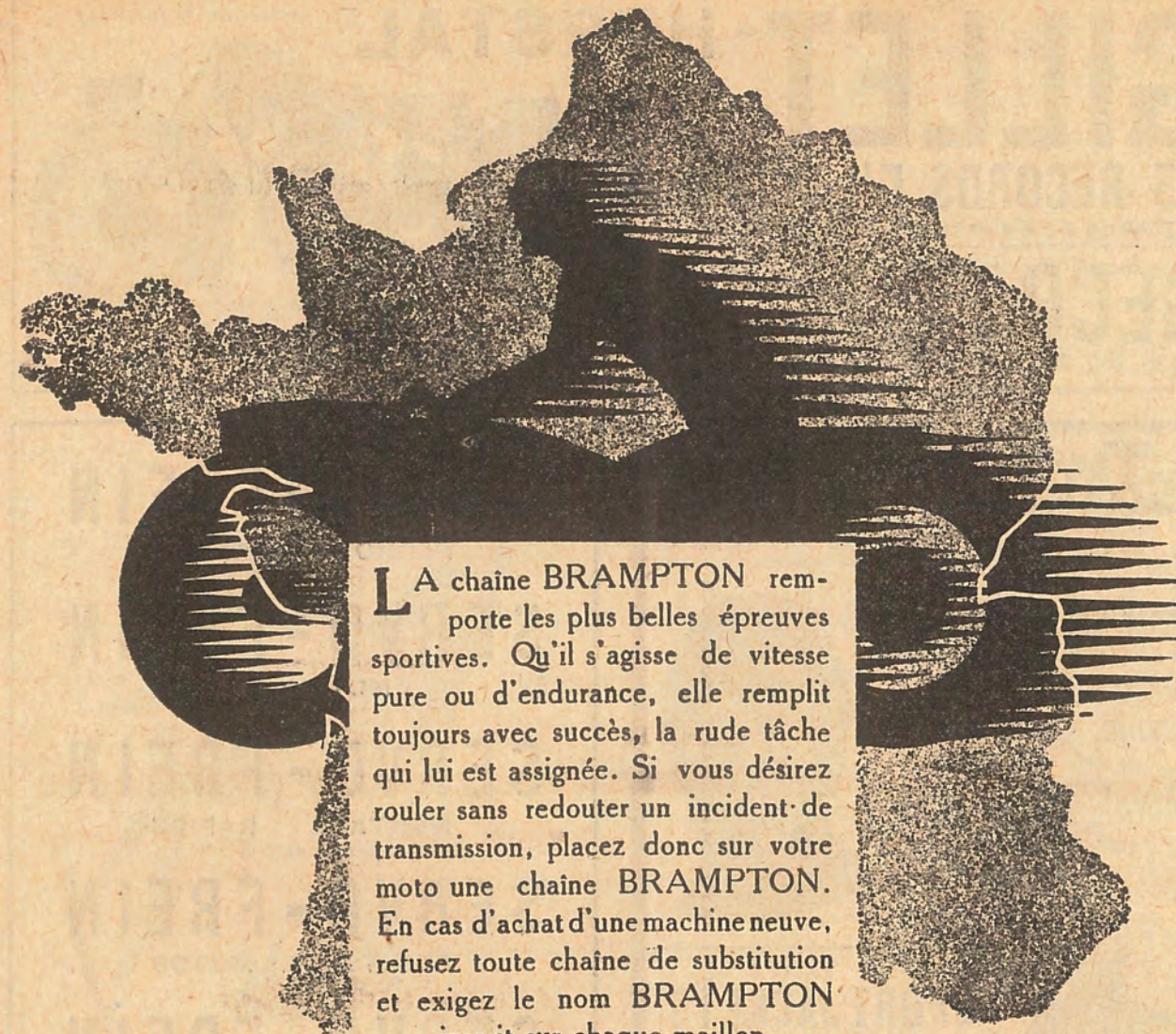
Étabts "AMO" 23, Rue Descombes, PARIS

A.S.A

LE SILENCIEUX
ASPIRATEUR DE
GAZ D'ÉCHAPPEMENT
est le **COMPLEMENT**
INDISPENSABLE
de toute
MOTOCYCLETTE
MODERNE



Silencieux pour toutes Motos de toutes
cylindrées. Notice et renseignements à
Sté A.S.A., 44, rue de Lisbonne - PARIS (8^e)
Tél. : Laborde 04-04, C4-05, 11-54, 11-55



LA chaîne BRAMPTON rem-
porte 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

GILLET-HERSTAL (marque française)

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



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

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

THE MOTORIST

41, av. des Ternes PARIS (17^e) Tél. Galvani 77-64
28, rue des Acacias - Wagram 12-20

LE Super Casque Motorist

est le plus efficace des Casques protecteur.

ASSURE VOTRE VIE!

Léger comme un Serre-tête.

TOUT EN CUIR
ÉLÉGANTE - SOUPLE
- SOLIDE
- IMPERMÉABLE

et ne coûte que **85 fr.**
LE CASQUE



LA VESTE "SPORT JACKETS"

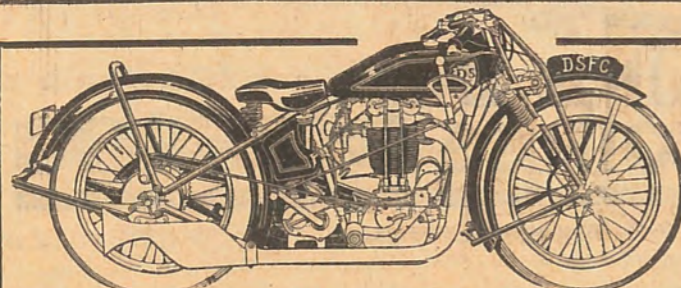
est l'Idéal, Légère, Solide et chaudement doublée. Elle est entièrement LA VESTE IMPERMÉABLE. **180 fr.**

CADEAU! Il est offert gracieusement aux lecteurs de Moto Revue un paquet de Lames de rasoir "FORAX" du meilleur acier suédois et le Catalogue Motorist 40 pages, 120 gravures, le tout expédié franco de port contre 5 fr. en timbres-poste ou mandat remboursables par un Bon inséré dans le Catalogue.

ECOLE DE MOTOS G. AUGOYAT

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

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



D.S. 350 cmc. 500 cmc. 500 cmc. culbut. 2 Echapp.
4.850 fr. 5.350 fr. 6.600 fr.

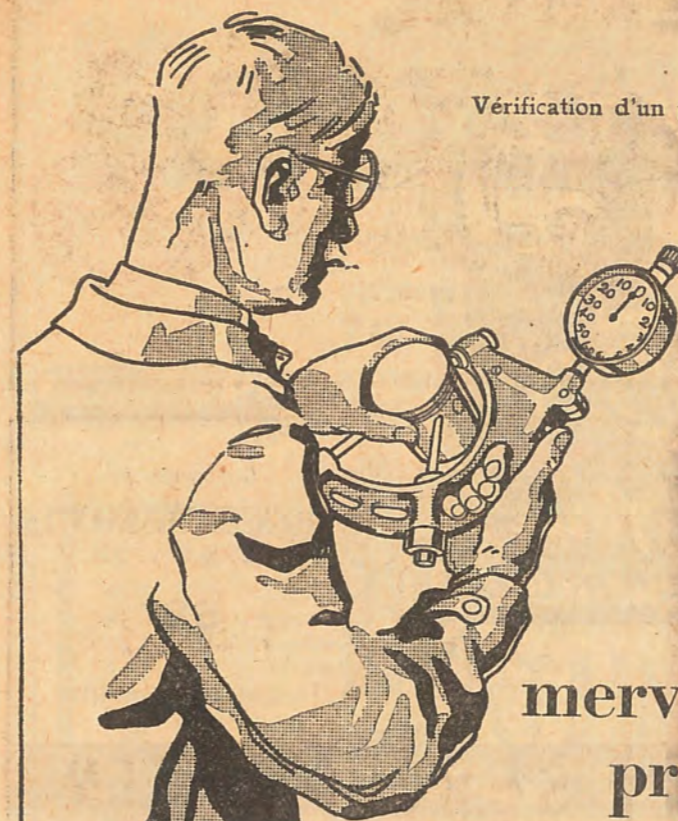
Recordman de CHATEAU-THIERRY, TOUL-NANCY (Sidercar)
ET GOMETZ-LE-CHATEL

Nombreuses Occasions garanties - Agence Officielle
PROVENANT D'ECHANGES HARLEY-DAVIDSON

Demandez le Catalogue spécial d'Accessoires et de Pièces détachées pour motos Harley et Indian

MALTERRE Frères, 13, Rue Bissonnet, PARIS (1^{er})

Vérification d'un piston



Quelle merveilleuse précision!

Vous avez certainement déjà admiré la précision minutieuse de l'ajustage des moteurs d'aujourd'hui.

Pour assurer d'une façon satisfaisante la protection et le fonctionnement de ce parfait ensemble mécanique, la qualité de l'huile a une importance décisive.

Jamais, comme dans les moteurs modernes, les Constructeurs n'avaient réservé un rôle aussi important au graissage.

Afin de permettre, en toutes circonstances, le fonctionnement le plus satisfaisant de tout moteur, Mobiloil a été constamment améliorée et perfectionnée. Sa haute qualité vous assure le graissage de précision qu'exige votre machine de précision.



Mobiloil

Recommandée en France par 174 constructeurs

Extrait du
Tableau de Graissage

1930 MARQUES	MOTEURS	
	Eté	Hiver
Alcyon, 2 t.....	TT	TT
» s. lat.....	B	TT
» s. têt.....	D	TT
Automoto, 2 t....	TT	TT
» s. lat.....	B	TT
» s. têt.....	D	TT
Dollar, 2 t.....	TT	TT
» s. lat.....	B	TT
» s. têt.....	D	TT
Dresh, t. mod....	TT	TT
F.N., Mod. 67...	D	TT
» autres mod...	B	TT
Gillet, 2 t.....	TT	TT
» s. têt.....	D	TT
Gnome et Rhône		
» s. lat.....	B	TT
» s. têt.....	D	TT
Magnat-Debon		
2 t.....	TT	TT
» s. lat.....	B	TT
» s. têt.....	D	TT
Monet et Goyon		
s. têt.....	D	TT
» aut. mod....	TT	TT
Motobécane, 2 t...	TT	TT
» s. lat.....	B	TT
» s. têt.....	D	TT
Motoconfort, 2 t...	TT	TT
» s. lat.....	B	TT
» s. têt.....	D	TT
Motosacoche, s. têt	D	TT
» aut. mod....	TT	TT
Peugeot, 2 t.....	TT	TT
» 105.350 cc.		
bl. mot.....	BB	BB
» aut. mod....	BB	A
Terrot, 2 t.....	TT	TT
» s. lat.....	B	TT
» s. têt.....	D	TT

Vacuum Oil Company S.A.F.
46, rue de Coucelles, Paris

Pour envoi gratuit de :
"L'Entretien de votre Moto"

Nom

Adresse

Coupon à retourner sous enveloppe fermée.

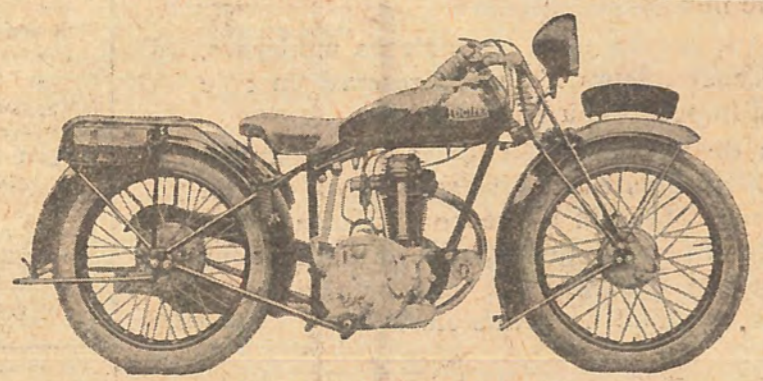
AMAC
1930
Force L'enthousiasme

ÉPURATEUR D'AIR
Course ou Tourisme
58 fr.
DOUBLE la DURÉE du MOTEUR

Commandes par
POIGNÉES TOURNANTES
58 fr.
DOUBLENT LE PLAISIR DE CONDUIRE

St Anon. AMAC - 75^{ème} Rue de Villiers - Neuilly Seine
Dépôt de Paris: E^{ts} MUNRO - 198 Boulevard Péreire

GÉNIAL LUCIFER



La 250 cmc., Bloc-Moteur 1930

VOYEZ nos nouveaux Modèles 1930 :

- 175 cmc. - 2 Temps, Réservoir en selle. — 250 cmc. - 4 Temps, Bloc-moteur à Culbuteurs.
- 250 cmc - 4 Temps, Boîte de vitesse séparée. — 350 cmc. - 4 Temps, Bloc-moteur à Culbuteurs.
- 350 cmc. - 4 Temps, Bloc-moteur, Arbre à cames en tête.

ÉTABL. MESTRE & BLATGÉ Constructeurs 46 et 43, Avenue de la Grande-Armée - PARIS (17^e)

RHONY'X

Ouvre de nouveaux Magasins de vente, les plus vastes de LYON
70, Avenue de Saxe, où seront exposées en permanence 50 Machines de 14 Modèles différents.

Ouverture!...

TYPE 350^{cmc.}
St - 35 **350**
100 km. à l'heure
3 litres d'essence aux 100 kilomètres.
1 litre 5 d'huile aux 1.000 kilomètres

4375
FRANCS

SEULES... les "RHONY'X" sont équipées avec les fameux Blocs-Moteurs à soupapes latérales...

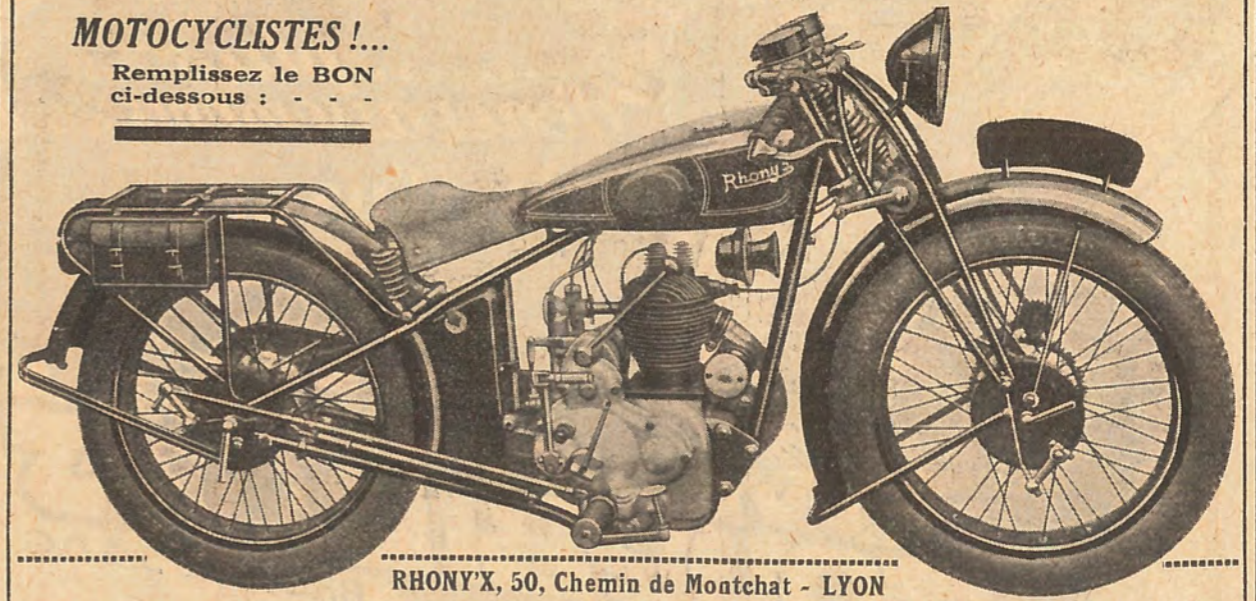
"STAINLESS"

Elles représentent ainsi le critérium de la fabrication Motocycliste.

TYPE 500^{cmc.}
St - 50 **500**
115 km. à l'heure
4 litres d'essence aux 100 kilomètres
2 litres d'huile aux 1.000 kilomètres.

4875
FRANCS

MOTOCYCLISTES !...
Remplissez le BON ci-dessous : - - -



RHONY'X, 50, Chemin de Montchat - LYON

Veillez m'adresser votre catalogue illustré *gratuit* ainsi que vos conditions de vente à crédit

M _____
Rue _____
Ville _____ Départ _____

PUBL. G. SWERGIS. 22-3-30

A'cyon

**UNE
REVOLUTION
DANS LE MOTEUR A
2 TEMPS**

...départs faciles
...consommation
*inférieure à
celle du 4 temps*
.....puissance
accrue
aux basses
allures
..... plus
d'encrassements
...plus d'usure.

**AVEC LE
NOUVEAU MOTEUR A
TOURBILLONS**
BREVETÉ S.G.D.G.

Demandez le catalogue M. R. à A'cyon, Courbevoie (Seine) ou aux Agents de la Marque

**LE TÉNOR Cicca
L'AVERTISSEUR A GRANDE PUISSANCE
POUR
MOTOCYCLETTES**

L'AVERTISSEUR ATTENDU
par tous les motocyclistes qui, parents pauvres de
l'automobile, n'avaient, jusqu'à ce jour aucun avertisseur
vraiment digne de ce nom.

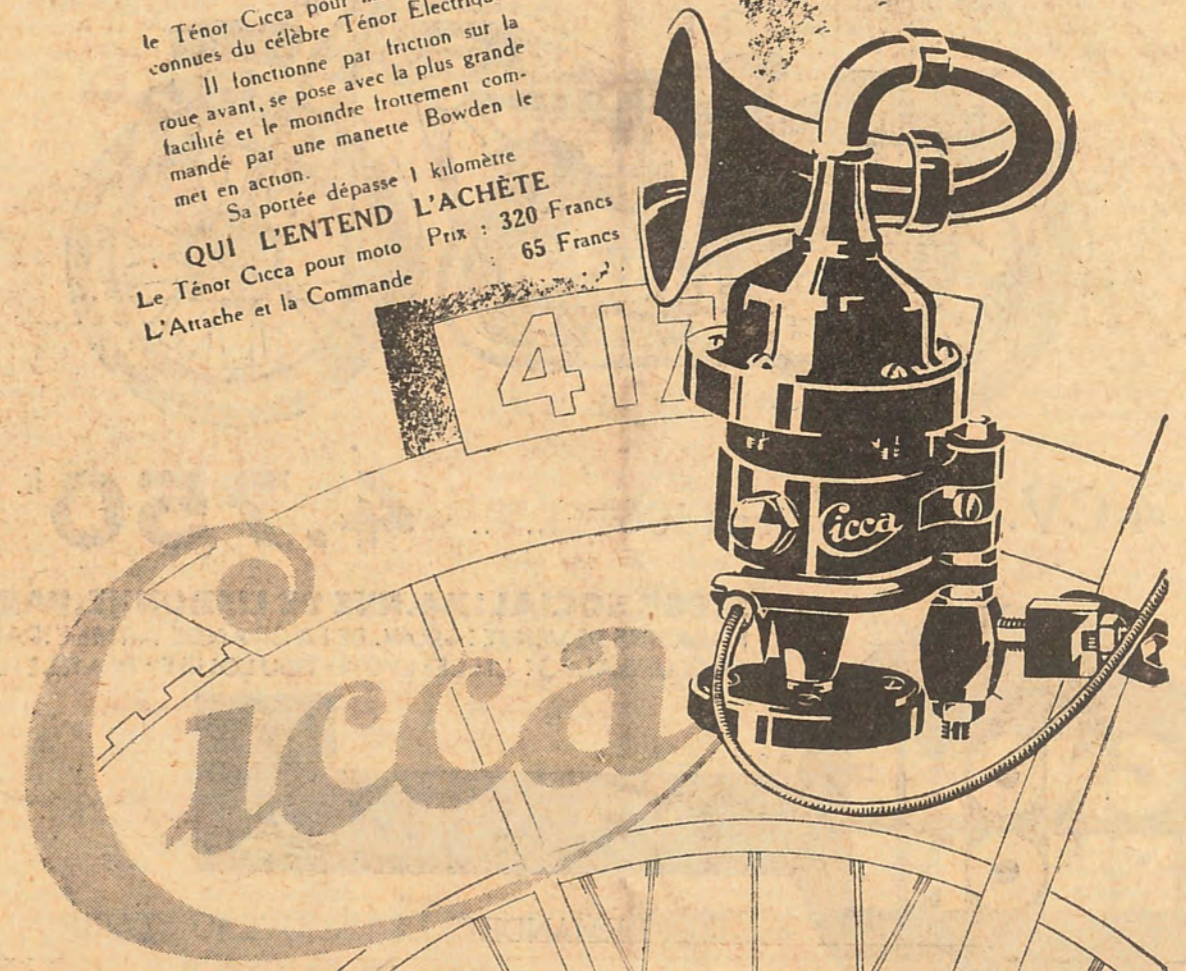
**HARMONIEUX,
VIBRANT,
CLAIR,**

le Ténor Cicca pour moto possède les qualités bien
connues du célèbre Ténor Electrique Cicca.

Il fonctionne par friction sur la
roue avant, se pose avec la plus grande
facilité et le moindre frotement com-
mandé par une manette Bowden le
met en action.

Sa portée dépasse 1 kilomètre
QUI L'ENTEND L'ACHÈTE

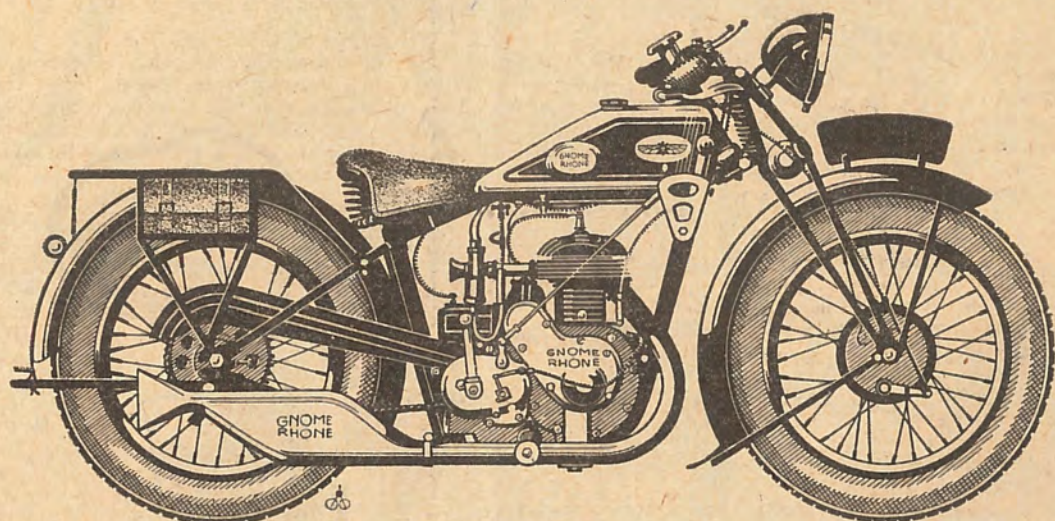
Le Ténor Cicca pour moto Prix : 320 Francs
L'Attache et la Commande 65 Francs



114 AVENUE DES CHAMPS - ÉLYSÉES - PARIS

GNOME RHONE

LA MOTOCYCLETTE M 1



4 CV. - Bloc-moteur (306^{cmc.}).. .. **4.750** 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

R. BORNIER

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
 PARAISSANT LE SAMEDI

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

ABONNEMENTS

	UN AN 52 N ^{os}	SIX MOIS 26 N ^{os}
France et Colonies.	45 fr.	23 fr.
Union postale	65 fr.	34 fr.
Autres Pays.	84 fr.	43 fr.
Militaires.	25 fr.	12 fr.

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

La Motocyclette et les Affaires

Au fur et à mesure que la moto devient plus sûre, plus confortable et plus aisée à entretenir, elle est plus employée par les personnes qui ont besoin d'un mode de transport économique et rapide. Mais on a tellement pris l'habitude de considérer la moto comme un instrument de promenade et non de travail, que beaucoup de commerçants, d'hommes d'affaires et d'ouvriers, auxquels la moto est nécessaire pour l'exercice de leur profession, hésitent, dans leurs déclarations fiscales, à déduire la somme représentée par l'entretien de leur machine. Et pourtant, ils y ont droit au même titre que s'ils se servaient pour leur transport d'une automobile, d'un cheval ou même du chemin de fer. Naturellement, cette déclaration doit être honnêtement faite et il faut pouvoir, le cas échéant, la justifier. On devra donc tenir une comptabilité spéciale dont on joindra un exemplaire aux déclarations fiscales. Il serait même utile d'y ajouter le relevé des trajets effectués pendant l'année, les quantités d'essence achetées avec la date et le lieu, les réparations, etc. Nous insistons sur ce caractère d'absolue sécurité que doivent présenter les déclarations fiscales, et sur la nécessité de pouvoir les justifier. Il ne suffira nullement d'indiquer un chiffre global et fantaisiste pour être dégrevé. N'acquitez jamais une réparation sans facture. Achetez de préférence huile et essence au même fournisseur et réglez-les chaque semaine ou chaque mois sur facture. Le fisc peut avoir des doutes et vérifier vos indications. Il faut que vous puissiez fournir les éléments justificatifs de vos dépenses. Un relevé détaillé, sincère sera accepté sans difficulté, si bien entendu vous appartenez à une catégorie de contribuables pour laquelle les frais de transport sont déduits.

à prévoir : réparations et pièces de rechange. Ayant en fin d'année fait le total de ces sommes, vous aurez, en divisant par le kilométrage, le prix de revient kilométrique.

Vous aurez alors à faire le départ entre les kilomètres parcourus pour votre plaisir, et que, bien entendu, vous ne pouvez faire figurer sur votre déclaration, et ceux qui représentent vos déplacements d'affaires. Joignez le double de cette comptabilité à votre déclaration, tenez votre documentation à la disposition du fisc, et bien que celui-ci n'ait pas toujours bonne presse, soyez certain que l'on tiendra compte de votre déclaration si elle est sincère et si vous exercez une profession qui ne peut être comprise sans l'usage d'un véhicule. Il se peut, bien entendu, que, sur certains points, il y ait contestations (en partie en ce qui concerne l'amortissement de la machine). Le fisc admettra, par exemple, difficilement que vous fassiez l'acquisition d'une moto de 20.000 francs et que vous en répartissiez l'amortissement sur cinq années, au même titre qu'il refusera de considérer une Rolls comme une voiture de travail. Il y aurait, à vrai dire, une solution très simple : c'est que le fisc admette un prix de revient fixe par kilomètre-moto, comme dans certains cas il le fait pour les voitures. Il n'y aurait alors qu'à multiplier ce chiffre par le nombre de kilomètres parcourus pour affaires.

SOMMAIRE

N^o 367

Samedi 22 Mars 1930

Sur les Cimes.....	330
Par-ci, par-là.....	331
Graissage, Borestroke	333
Royal Enfield 500 cmc., Max End	334
Grosses cylindrées, deux- temps, J. Mellier	336
Zig-Zag, R. Sexé	338
Paris-Nice	340
En Belgique, G. Detaille ..	341
Dans le Monde	343
Maroc.....	348
Nos Clubs	349

Comment établir cette comptabilité ?

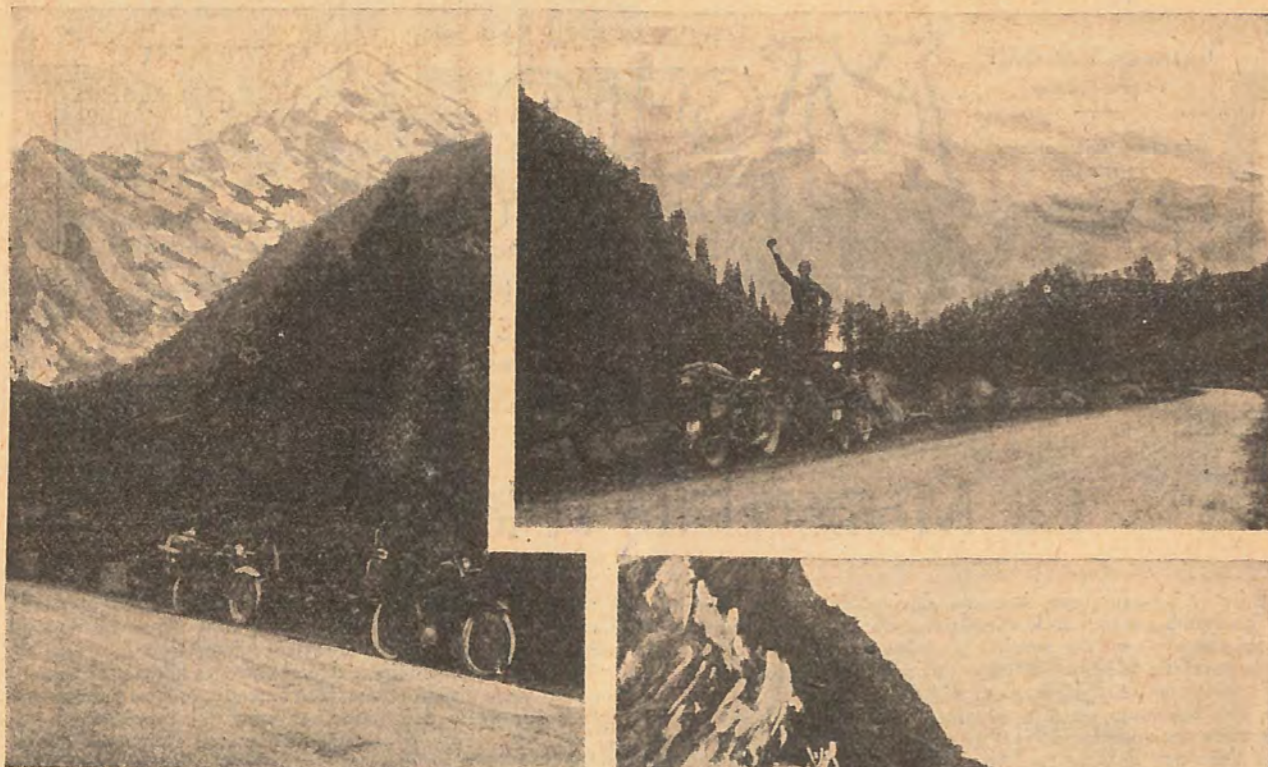
Vous avez tout d'abord à amortir le prix d'achat. Il est raisonnable d'échelonner cet amortissement sur cinq ou six années. Vous pouvez y ajouter l'intérêt du capital représenté par la machine à raison de 8 %.

Il y a ensuite un certain nombre de dépenses fixes : garage (si la moto n'est pas garée chez vous), impôts et assurance.

Puis viennent les dépenses variables selon le kilométrage : essence, huile, pneus. Et enfin les dépenses qui sont difficiles

d'un bureau ; mais vous aurez à indiquer les raisons pour lesquelles vous circulez, le périmètre dans lequel vous roulez les tournées que vous effectuez, etc. En somme, il vous faut tenir à jour votre comptabilité motocycliste et éviter les déclarations vagues.

Enfin, n'oubliez pas que les déclarations doivent être faites avant certaine date : cette date, ne l'avez-vous pas laissée passer ? Alors, commencez dès maintenant votre comptabilité pour l'an prochain.



UN de nos Abonnés de Mulhouse, M. Preiss, est un fervent du « moto-camping ».

Tous les ans, aux vacances, ce motocycliste enthousiaste de plein air, et de beaux paysages, entreprend un grand voyage à motocyclette.

Les photos que notre Abonné a bien voulu nous faire parvenir démontrent en lui, également, une connaissance photographique assez développée.

Il serait à souhaiter que tous nos motocyclistes prennent l'habitude d'emporter avec eux un appareil photographique — il y en a vraiment de si peu encombrants — qui permettra de conserver le souvenir des sites les plus pittoresques et de les avoir toujours présents à la mémoire.

Les photographies ci-contre représentent la descente du Col du Simplon sur Brigue ; ensuite à côté, représente celle du Saint-Gothard ; puis, la descente redoutable du Galibier ; enfin, la photographie du bas représente un des coins les plus pittoresques de France, les gorges du Verdon que nous recommandons tout spécialement.

Notre motocycliste « opère » avec une 5 CV Terrot et prend volontiers son frère en tansad, avec un équipement complet de camping.

Le poids de l'ensemble atteint 350 kilos et la tenue de route est excellente, ajoute M. Preiss, malgré le faible poids du conducteur : 60 kilos.

à
—
moto
—
à
—
travers
—
les
—
cîmes



Un pare-choc... véritable

IL passe en ce moment, sur l'écran de plusieurs cinémas, au Pathé, une vue suggestive d'une nouvelle pare-choc dont l'attrait principal est de pouvoir nettement emboutir la voiture ou l'arbre inopportun, à n'importe quelle allure et sans que le véhicule tamponneur soit détérioré ; mais l'on a oublié de nous présenter deux véhicules se heurtant et munis de l'appareil. Que serait le contact ?

Avant l'épreuve antique

TANDIS que nous nous escrimons à ressusciter nos vieux tacots dans l'épreuve antique, les Américains aidés par la Chambre de Commerce de New-York font une souscription pour trouver 15 millions de dollars pour permettre d'envoyer à la mort 400.000 automobiles usagées. Ironie des choses humaines !

Dans les Sciences

LE général Ferrié présente à l'Académie des Sciences une note de M. Pélabon sur les redresseurs à l'oxyde de cuivre, appareils de plus en plus employés pour la charge des accumulateurs et l'alimentation directe au secteur. Ces redresseurs sont formés de couples de disques cuivre et cuivre oxydé. Une des alternances du courant est absorbée dans la couche oxydante qui comprend quatre parties. Une de ces parties est constituée par un diélectrique très résistant qui joue le rôle d'un contact imparfait et d'un condensateur. On dit que certain fabricant d'éclairage de motos connu par sa sportivité et son à-propos aurait utilisé ce principe pour ses nouveaux appareils.

Les Parisiens sont des as

LECTEUR assidu, il y a une question dont on ne traite jamais, c'est de l'arrosage intempé, inutile souvent, toujours dangereux qu'on voit à Paris et comme un fait exprès sur les revêtements genre monolastic qui se transforment en patinoire ; les autos y décrivent d'élégants arabesques, mais les deux roues n'ont pas cette ressource : c'est le pied à terre en première et encore... La Fédération ne pourrait-elle pas intervenir auprès des services municipaux, un arrosage modéré, hygiénique, n'est pas une inondation qui demande la journée pour sécher.

MARVILLE, Paris.

N. D. L. R. — Eh ! là, vous n'êtes pas fonctionnaire, mon cher, et vous êtes un heureux homme : cette question a fait surgir bien des cheveux blancs à notre bureaucratie parisienne ; mais enfin, le mal est tempéré par ce plaisir de ne connaître à Paris ni poussière, ni mouches, ni trop fortes odeurs. Quant aux usagers de la moto, s'ils roussissent, c'est avec le secret espoir de ne pas voir d'amélioration ; n'est-ce pas un plaisir intensément sportif pour le Parisien que de rouler ainsi ! Enfin, nous vous donnerons satisfaction en déposant une demande à la Préfecture.

Le sens unique est possible

LE vicomte de Rohan préconise d'instituer le sens unique sur les grandes routes de la banlieue parisienne et, si la voirie veut suivre le mouvement, il sera très agréable d'aller de Paris à Versailles par Sèvres-Viroflay, ou par Suresnes-Garches, et d'en revenir par Ville-d'Avray-Saint-Cloud ou encore par Saint-Germain-Puteaux. Aller à Saint-Germain est également réalisable à sens unique. A Fontainebleau idem... Mais le principal argument est facile à découvrir : refaites les routes, car n'avez-vous pas remarqué combien, ô motocyclistes, nous sommes bien inspirés en ne prenant que les belles routes... Or ce sont celles-là qui sont encombrées !



Un deuil

Notre sympathique confrère Coquelle Robert vient de perdre sa mère. Nos sympathies.

Entre As

Ayant eu le plaisir de rencontrer Nebil-Dino à Marseille, nous avons passé deux agréables journées ensemble, nous remémorant Paris-Les-Pyrénées et faisant des projets d'avenir. Je viens de l'accompagner jusqu'à bord du Duc d'Anjou. J'ai pris des photos.

G. LEGAL.

Amoudruz est mort

M. A. Amoudruz, le sympathique industriel genevois qui administrait la Société Cicca-Brampton est décédé le 13 mars à Thonon-les-Bains. Chevalier de la Légion d'honneur, Amoudruz, né le 30 juin 1873, avait une influence prépondérante dans l'industrie automobile, motocycliste et cycliste. *Moto Revue* adresse ses sympathies émuës à sa famille et à ses amis.

A peine marin

A peine engagé, Tulaktine a voulu revoir Paris et... *Moto Revue* : il adresse du Condorcet vaisseau-amiral en rade de Salins d'Hyères, un amical souvenir à tous ses anciens camarades. Il a eu une « perm' » tout simplement parce qu'il s'est classé 2^e à l'examen maritime. La moto mène à tout.



Tête de Liste

IL faut avoir vu le navrant spectacle de maisons écroulées, de villages entiers emportés par les eaux, il faut avoir entendu l'angoissant appel des sinistrés perchés sur les toits depuis plusieurs jours et qu'aucun secours ne peut encore atteindre, celui qui a vu les eaux boueuses charriant en tourbillons des épaves les plus diverses, des récoltes entières,

Pour les sinistrés du Midi

La souscription de

MOTO REVUE

entraide nationale

est close le lundi matin 24 mars.

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

Le total de ces sommes de 5 francs sera transmis à la Banque de France, dès le lundi 24 courant.

Lecteurs, avant lundi, *Moto Revue* attend votre geste d'entraide nationale.

des animaux et quelquefois, hélas, des cadavres humains, ne peut oublier cette atroce vision... Que chacun économise quelques

francs et te les envoie, ce sera, en même temps qu'un geste bien français, une excellente note pour les motocyclistes. Je t'envoie par le même courrier 10 francs comme tête de liste — Pierre DARFEUILLE, abonné, Castillon-sur-Dordogne, Gironde (le 7 mars).

Une belle idée

UN groupement vient de proposer qu'échappant aux contributions indirectes, tout motocycliste se voie délivrer au début de son année fiscale une carte divisée en douze petites cases, où il collerait chaque mois des timbres hetés dans n'importe quel bureau de tabac.

Les contributions indirectes repoussent cette idée avec horreur, comme l'octroi a repoussé la suppression du bulletin vert ; c'est « régulier », car l'Etat croirait moins gagner.

Il semble cependant que l'idée est excellente : simplification non négligeable ; et puis, le paiement du quintuple des droits fraudés en cas d'« oubli » de coller son timbre, rendrait les gens raisonnables ; si les gendarmes et la police avaient à tout moment le droit de jeter un coup d'œil sur ces cartes, les contributions auraient des moyens de dépister la fraude qu'elles n'ont pas actuellement, et le Trésor y gagnerait certainement.

Les motocyclettes au monde

IL y a au 1^{er} janvier 1930, 2.565.889 motocyclettes dans l'univers. La France vient au troisième rang après l'Angleterre et l'Allemagne ; elle atteint à l'heure actuelle environ 400.000, mais nous prévoyons pour cette année une augmentation d'au moins 25 % ; c'est un beau chiffre quand même. Les Etats-Unis, par suite des 24.564.665 automobiles qu'ils possèdent, ne jugent plus à propos de pousser la production motocycliste.

C'est dommage

UN personnage historique disparaît : c'est le bec de gaz qu'on trouvait — généralement par terre d'ailleurs — sur le refuge du carrefour des routes Suresnes-Versailles-Saint-Cloud-Mantes, et qui était une cible pour les automobilistes et quelquefois pour nos motocyclistes.

Découragé, l'Administration après l'avoir relevé un millier de fois, a décidé le 12 mars de le supprimer purement et simplement. Toutefois le refuge subsiste et gare aux escalades désastreuses : on dit qu'une lampe aérienne serait bien placée à cet endroit.

Notre vie étrangère

NOUS avons exporté pendant le mois de janvier 427 motocyclettes françaises au lieu de 253 l'année dernière et 392 en 1928. Naturellement, c'est l'Algérie (110) qui vient en tête, puis l'Allemagne (65) et l'Espagne (60). Ce qui est le plus curieux, c'est que nous avons réussi à exporter deux motos en Angleterre, c'est un progrès. Par contre, l'Angleterre nous a octroyé 34 machines, c'est encore un progrès quoi qu'on en pense.

Décidément nous manquons de clarté

DES lecteurs nous posent continuellement des questions qui prouvent ou bien qu'ils ne lisent jamais *Moto Revue* ou alors qu'ils sont absolument réfractaires à toute compréhension. Plusieurs d'entre eux vont nous demander s'il n'y a pas de danger de grippe en employant des bulles raffinées telles que le Targol et le Mixtrol ou des produits tels que la Camphonine. Doutent-ils donc de nos conseils pour nous poser des questions si saugrenues ?

Proal est libre

Proal est libre à la fin de ce mois ; doué d'excellentes qualités commerciales, motocycliste de la catégorie des as, nous le verrons avec plaisir dans une de nos grosses firmes : compétence, goût et activité, on ne rencontre pas cela tous les jours.

Martineau n'est pas mort !

Souhaitons, disions-nous il y a 8 jours, que, au moment où nous publierions ces lignes, le mystère sera éclairci. Coïncidence heureuse, le dernier kilomètre de rotative s'arrêtait quand un télégramme par T. S. F. nous arrivait de Niamey sur le Niger :

« En parfaite condition : je continue, MARTINEAU ».

Parti du 13 mars à 9 h. 10. La Peugeot P. 107 a donc réussi. Bravo et attendons les nouvelles.

Goins pas fameux

Croix de Berny, ralentissez, automobilistes et motocyclistes, et d'autres sportifs, tels que Béguin, Waltispurger, Missonnier, etc. ne seront pas, comme dimanche passé, vos victimes !

La liaison manqué

Curieuse mésaventure que celle de Moreux. M. Moreux avait vendu sa voiture à un acheteur qu'il avait payée par chèque sans provision. L'acheteur malhonnête présente la carte grise volée avec la voiture, une fausse quittance de loyer et un permis de conduire inexactement l'heure au nom du véritable propriétaire réussit à engager pour 13.000 francs l'auto au Crédit Municipal à 4 heures de l'après-midi, alors que le matin le vol avait été déclaré à la préfecture.

Pour restituer sa voiture à M. Moreux, le Crédit Municipal demande d'attendre six mois et de payer 13.000 francs prêtés au voleur !

La justice a été saisie de ce cas intéressant.

Nous aurons encore des cendrées

On annonce pour avril la reprise des courses en cendrée et... sur la piste montrougeenne de Buffalo; rappelons qu'il ne s'agit pas, en l'espèce, de courses strictement sportives, mais de courses spectaculaires et acrobatiques ; la plus grande vitesse à Buffalo friserait le 100. On peut comparer ces courses aux courses célèbres de motos de Moreau, d'Herckuleys, de Lehmann sur vélodrome. Dans un autre sens, les « cendrées » se rapprochent du programme des courses de vélos derrière motos ; il y a un effort sportif, brutal, qui plaît à la grande foule et pour contentent nos purs, ces questions mises à part, les courses sur cendrées des Speedway sont à voir : elles excitent au plus haut point l'intérêt des spectateurs ; c'est presque « morbide ». Donc nous aimons les « cendrées », mais qu'on ne nous objecte pas que ce n'est pas du sport ; nous n'avons jamais dit que le cirque était sportif, mais que les acrobates au cirque étaient, au contraire, de remarquables sportifs, et c'est pourquoi nous irons voir les Speedway et les applaudir.



L'Anglais se fâche !

Comment ? Les Allemands ont enlevé le record de vitesse du monde avec Henné sur sa B. M. W. à compresseur : Milhoux l'a approché de justesse sur une Gillet-Herstal, à tel point qu'il est permis de dire que cette dernière a toutes chances maintenant, et... les Anglais sont restés insensibles à cet écorchement radical de leur plus beau trophée ? Non ! certes, mais il fallait cambler à nouveau le rein, car un record maintenant, ça s'arrache souvent au 1/10 de seconde. Alors, on nous certifie qu'A. J. S. ne veut pas plus qu'O. E. C. laisser planer un doute sur la valeur de l'industrie anglaise. Baldwin, l'homme qui dépassa le premier le 200 à l'heure en moto, a déjà en mains un A. J. S. à compresseur qui promet beaucoup, et Brough met à point une O. E. C. chargée du même labeur. De beaux spectacles se préparent à... Arpajon.

Et Mayer se bat lui-même

Les records tombent à Ostersund, sur le lac gelé si propice à ces tentatives : aux dernières nouvelles :

Le 8 mars, Magnier sur un sidecar Royal Enfield 1.000 cmc. a réussi le kilomètre lancé à 182 km. 833 en 19" 69/100, abaissant le record de près de 5 km. Et continuant sur sa lancée, il réussit le mille en 31" 37/100 à 184 km. 687, faisant un bond formidable de 17 kilomètres. Mais il fera encore mieux par...



Grâce à la moto, notre correspondant a pu en cet endroit, inaccessible aux autos, apporter son aide de première urgence. La pittoresque vallée de l'Arnette, en amont de Mazamet, fut coupée en plusieurs points : le flot s'est emporté la route en en faisant son lit sur 150 mètres et a causé un vrai désastre.

Milhoux remettra ça

Deux records ont été battus en Suède, sur le lac gelé d'Ostersund, par le coureur suédois Magnier sur sidecar New-Imperial 1.000 cmc. : moyennes 183 kilomètres à l'heure sur le kilomètre et 188 kilomètres sur le mille, départs lancés.

Milhoux pilotant un sidecar Gillet, approcha le record du monde de 15/100 de seconde : Henné est dur à digérer ; rendez-vous compte, d'un 15/100 de seconde !

Un temps fantastique

Un exploit peu banal, c'est celui de De La Tour qui, sur une Rovin 175 cmc., a battu son propre record des 5 kilomètres lancés, à l'allure de 142 kilomètres à l'heure. Voilà un 175 cmc. qui donne une puissance supérieure à 18 CV, c'est-à-dire un rendement de plus de 100 CV au litre de cylindrée. Nous ne croyons pas qu'il y ait jamais eu pour les moteurs de motocyclette un rendement plus élevé. D'ailleurs, soyons persuadés que cette année est appelée à voir une chute extraordinaire en ce qui concerne le record ci-dessus ; il a fait un bond de plus de 12 kilomètres.

La nouvelle Windhoff

La nouvelle 1.000 cmc. Windhoff rappelle un peu la B. M. W. Deux cylindres légèrement décalés l'un à l'autre. Les soupapes sont latérales. Le moteur (compression volumétrique de 1,5) donne 26 CV à 4.000 tours. Bielles sur rouleaux ; arbre à cames et vilebrequin sur roulements à billes. Deux carburateurs, bloc-moteur et cardan.

Le cadre est constitué par deux poutres embouties en bas au moteur et en haut au réservoir. Quatre tubes acier portent la roue arrière. La suspension avant est assurée par deux semi-cantilevers. La machine pèse 156 kilos.

La moto aviette

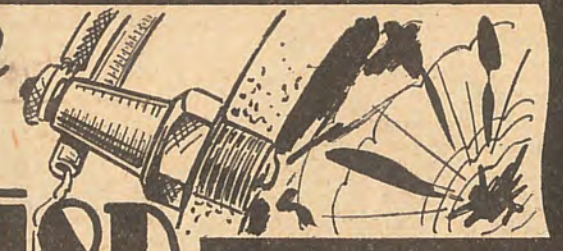
La moto aviette munie du moteur Chaise 500 cmc. qui a fait l'objet d'un entrefilet récent, nous a valu bien des demandes ; nous en profitons pour rappeler que l'initiative de cette adaptation revient au lieutenant Fabry qui, dès 1927, a tenté de remarquables essais avec succès avec une 500 cmc. Gillet-Herstal ; actuellement encore, il vole, ayant des milliers de kilomètres à son actif et, d'une seule traite, il fait couramment Wevelghem-Bierset en Belgique, c'est-à-dire 200 kilomètres. Ces démonstrations sont d'ailleurs exécutées à l'aérodrome de Bierset près de Liège devant un public technique et profane nombreux.

Bonnes idées

A la suite d'un article préconisant la nécessité qu'il y ait dans chaque commune une rue, la moins passante comme de juste, qui serait réservée à l'apprentissage de la conduite de la moto, étant membre du conseil municipal dans ma commune, ma première initiative fut de soumettre la chose au conseil.

J'ai obtenu la majorité. De ce fait, les futurs motocyclistes ont une bonne portion de route à leur disposition où ils ne craignent pas de se faire cueillir par les gendarmes. BENOIT, Valenton.

graissage allumage carburant



Il est apparu pendant longtemps que le meilleur graissage du deux-temps consistait à incorporer de l'huile à l'essence, et il faut convenir que ce graissage a l'avantage de proportionner la quantité d'huile de graissage à la quantité d'essence brûlée et ainsi au travail fourni par le moteur. Il a cependant contre lui d'être sale, car l'huile suinte aux raccords, au carburateur, etc. On emploie donc, de plus en plus, d'autres systèmes de graissage, qui amènent l'huile aux divers points à graisser. On utilise, pour cela, soit des pompes, mécaniques, soit la succion du carter. Ces systèmes ont l'avantage d'une plus grande propreté. On pourrait craindre que l'huile, diluée par l'essence, perde une bonne partie de ses qualités de lubrifiant, mais c'est un point sur lequel nous pouvons rassurer nos lecteurs : le deux-temps est un moteur très durable ; il ne semble donc pas que la présence simultanée d'huile et d'essence dans le carter présente un inconvénient réel. Autrefois, quand nos moteurs avaient besoin de grosses quantités d'huile, autant pour le refroidissement que pour le graissage, l'huile entraînée dans le cylindre encrassait la bougie et formait de la calamine. Aujourd'hui, la consommation d'huile des deux-temps est très faible, inférieure en fait à celle de beaucoup de quatre-temps, et le décalaminage est plus rarement nécessaire.

La carburation d'un deux-temps qui a atteint sa température normale de fonctionnement ne présente pas de difficultés particulières, mais, à froid, les condensations se produisent et il faut un fort excès d'essence. Un carburateur de deux-temps doit donc comporter une manette d'air ou, à défaut, un volet d'air pour le départ.

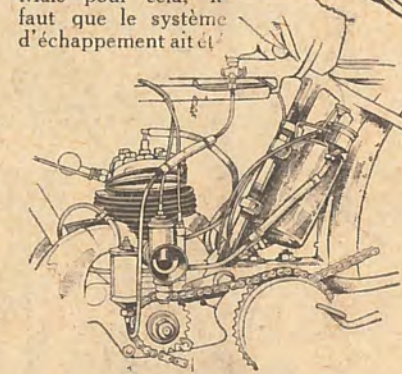
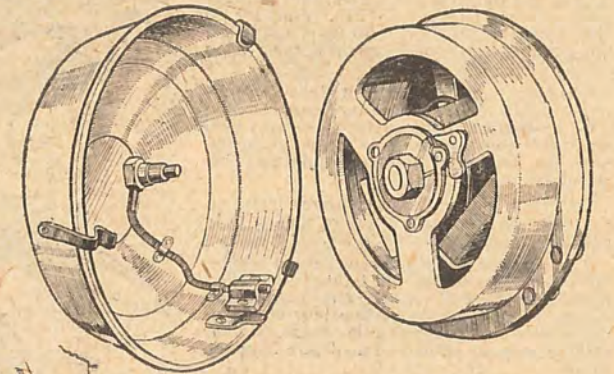
Surtout pour le départ à froid, le mélange peu homogène nécessite pour son allumage, une étincelle très vigoureuse. C'est une des raisons du succès du volant magnétique, qui supplante de plus en plus le dynamo sur les deux-temps. Nous ne serions d'ailleurs pas surpris que l'allumage par batterie et bobine, qui existe d'ailleurs sur un cyclecar deux-temps, ne fût, dans un avenir assez proche, un concurrent redoutable pour le deux-temps, à cause de l'étincelle très vigoureuse qu'il fournit.

Le volant magnétique, avec l'adjonction d'une bobine spéciale, permet de réaliser, avec le minimum de complications, l'éclairage de la moto en marche. A l'arrêt, naturellement, une pile est nécessaire. Mais, l'année dernière, a fait son apparition un nouveau système qui utilise le volant

magnétique pour alimenter une batterie d'accumulateur ; une seule phase du courant alternatif est utilisée grâce à un commutateur.

Le choix d'une bougie d'allumage est devenu plus facile, car, sur la plupart des deux-temps modernes, la bougie ne se trouve plus exposée aux projections d'huile et, d'autre part, la large surface des ailettes de la culasse permet un refroidissement efficace. Les bougies elles-mêmes ont fait de sérieux progrès. Le deux-temps est devenu beaucoup moins délicat sous ce rapport. Il faut, d'une manière générale, choisir une bougie résistante à la chaleur.

Un autre point est très important : c'est le système d'échappement. Au moment où l'orifice d'échappement se trouve démasqué, les gaz, à cause de leur pression, se précipitent dans la tubulure d'échappement et sont animés d'une grande vitesse. Puis l'écoulement se ralentit malgré la chasse des gaz frais. Fort heureusement, les premiers gaz ainsi lancés pompent ceux qui sont restés derrière eux et les entraînent au dehors. Mais pour cela, il faut que le système d'échappement ait été



soigneusement étudié. Une modification dans le diamètre ou dans la longueur du tube d'échappement, toute contrepression créée par un silencieux défectueux, bouleversent la marche d'un deux-temps.

On ne peut pas nier que le deux-temps primitif n'ait eu quelques défauts, que la marche au ralenti était défectueuse, la consommation exagérée, le rendement

inférieur à celui du quatre-temps (au moins comme vitesse), la mise en marche difficile, qu'il chauffait, etc. Mais que nos lecteurs soient convaincus que d'énormes progrès ont été accomplis et que le bon marché relatif du deux-temps n'a pas été obtenu en sacrifiant les qualités qu'on est en droit d'exiger d'un moteur moderne. Le deux-temps à trois lumières est un moteur économique, puissant, durable, extraordinairement facile à entretenir et dans lequel on peut avoir toute confiance.

Assurément, on peut encore songer à augmenter son rendement, à vouloir par exemple qu'à cylindrée égale, il développe une puissance deux fois plus élevée que le quatre-temps. Cela, le deux-temps classique ne peut pas le donner et il serait

ridicule de le lui demander. Mais si nous entrons dans le domaine des deux-temps établis en vue d'un rendement exceptionnel, nous trouvons qu'on a dû renoncer aux qualités mêmes qui ont imposé le deux-temps à trois lumières : le bon marché d'établissement, la simplicité, la facilité d'entretien. D'ailleurs, ces deux-temps à rendement formidable seront plutôt des adversaires pour le quatre-temps que pour le petit deux-temps à carter-pompe. Et nous sommes persuadés qu'il restera le moteur de la moto populaire de petite cylindrée pendant de longues années. Qu'on constate, par exemple, sur le marché anglais, sa véritable résurrection. Il n'y a presque pas de marque anglaise qui n'offre dans la série de ses modèles, un petit deux-temps. Il y a donc un clientèle qui deviendra de plus en plus nombreuse au fur et à mesure que la motocyclette se développera comme véhicule utilitaire.

H. P. BORESTROKE.

La 500 ccm Royal Enfield 1930

par Max End

D'une élégance correcte et sobre, la Royal-Enfield 1930 attire l'attention et s'impose aux regards non par une apparence tapageuse mais par l'harmonie de sa ligne et la discrétion de son fini. Elle est, certes, une des belles productions anglaises de 1930, résumant en elle-même, les progrès et les nouveautés qui ont caractérisé les machines du dernier Salon de Londres.

Dans son aspect général et dans sa technique cette 500 ccm. se présente comme une production entièrement nouvelle bien qu'elle ait conservé, tout de même, quelques-unes des formules heureuses qui caractérisaient ses aînées.

La grosse particularité consiste surtout en son nouveau moteur à cylindre incliné avec carter formant réservoir d'huile.

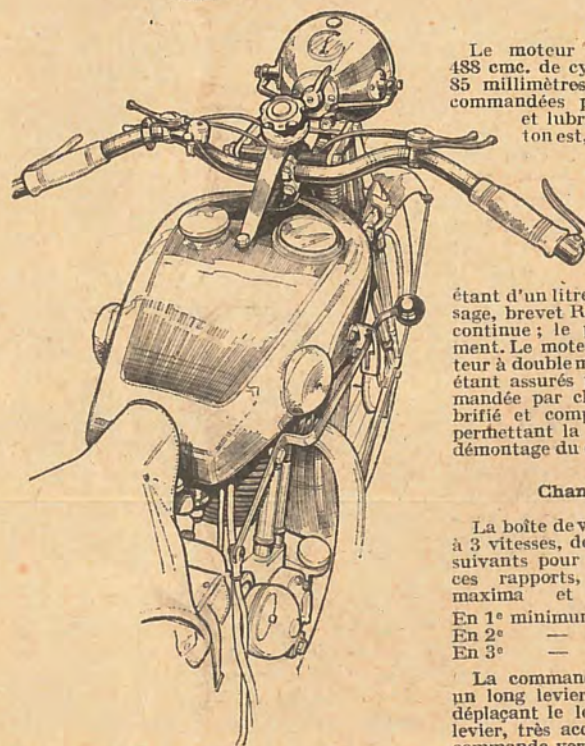
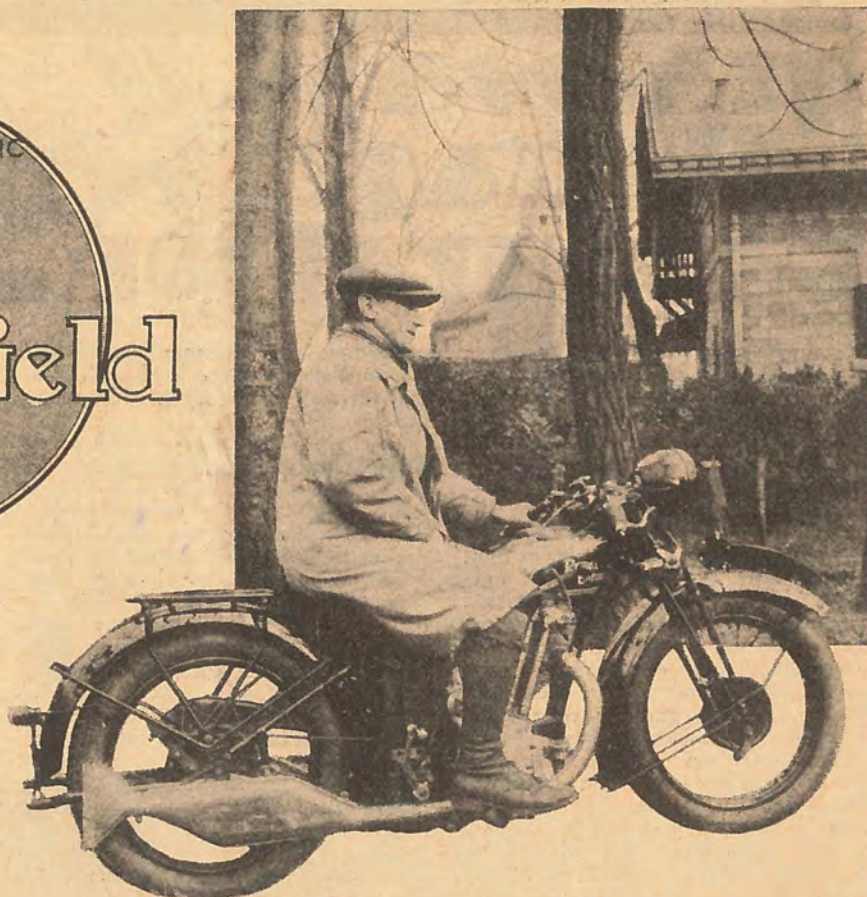
L'inclinaison du cylindre sur l'avant permet de réduire sensiblement la hauteur du cadre, donne un parfait accès aux culbuteurs, dégage la magnéto du carburateur et assure une excellente répartition des poids, facteur primordial pour obtenir la meilleure tenue de route.

Il est inutile de s'étendre.

Il est inutile de s'étendre sur les avantages du carter, réservoir d'huile : le premier, qui saute aux yeux, est la suppression de tout ce fouillis de tubulures suintantes, plus ou moins fragiles, plus ou moins souvent obstruées et qui tressait autour de la mécanique un inextricable réseau bien souvent maudit et compliquant à ravir la moindre opération. La moto y gagne donc en netteté d'aspect, en propreté et en facilité d'entretien. D'aucuns regretteront peut-être la pompe extérieure à débit soi-disant visible qui laissait croire qu'une moto était un engin mystérieux, d'une marche délicate et nécessitant une surveillance compétente de tous les instants. Il y a des lustres que le moteur de voiture fonctionne sans qu'il soit utile d'avoir constamment un œil sur un compte-gouttes. Pourquoi s'astreindre à le conserver sur un moteur pour la seule raison qu'il est dans un cadre au lieu d'être sur un châssis et qu'il a un cylindre unique au lieu de quatre ou six ?

Ses caractéristiques.

Voici les principales caractéristiques de cette 500 ccm. :



Le réservoir à cheval de large capacité de belle forme et de sobre couleur reçoit symétriquement au bouchon de réservoir le compteur, bien à portée de la vue.

Le Moteur

Le moteur est un monocylindrique de 488 ccm. de cylindrée : alésage, 85,5, course 85 millimètres. Les soupapes sont en tête, commandées par des culbuteurs enfoncés et lubrifiés automatiquement. Le piston est, naturellement, en aluminium ; le pied de bielle est monté sur des coussinets à galets ; le compartiment du carter-moteur, faisant réservoir d'huile, est d'une capacité de 2 l. 1/4, assurant le graissage total du moteur pour un parcours de 2.000 km. la consommation étant d'un litre aux mille kilomètres. Le graissage, brevet Royal-Enfield, est à circulation continue ; le pied de bielle est huilé directement. Le moteur est alimenté par un carburateur à double manette, l'allumage et l'éclairage étant assurés par une magdyno Lucas commandée par chaîne sous carter étanche, lubrifiée et comportant une plaque amovible permettant la vérification et le réglage sans démontage du carter.

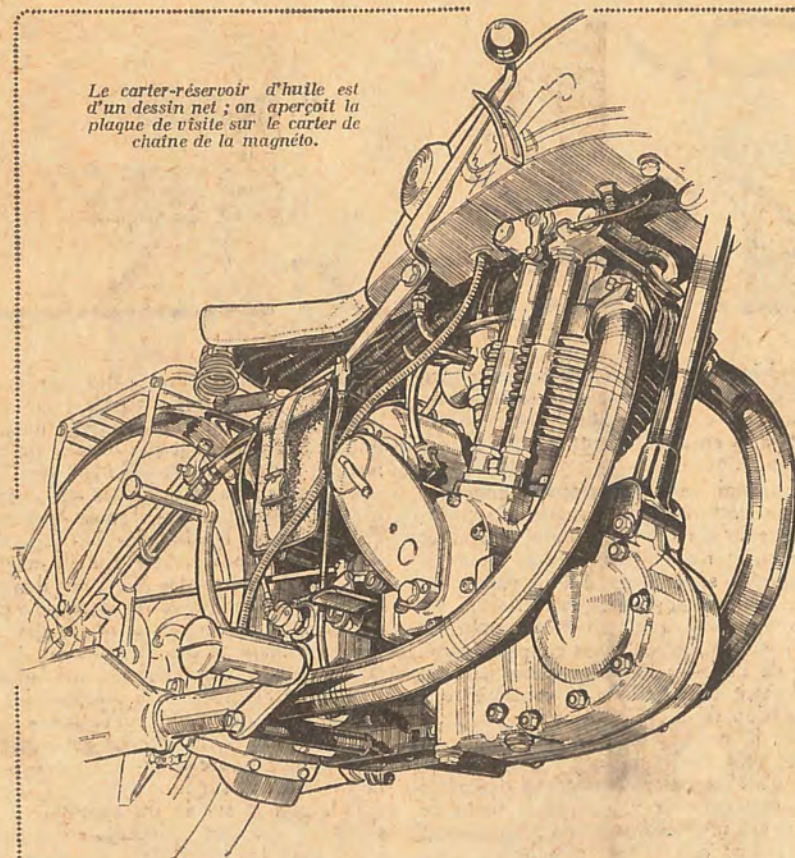
Changement de vitesses

La boîte de vitesses est une Sturmey-Archer à 3 vitesses, donnant les rapports rapprochés suivants pour solo : 4.8 6.4 et 11.5 à 1 ; à ces rapports, correspondent les vitesses maxima et minima suivantes :

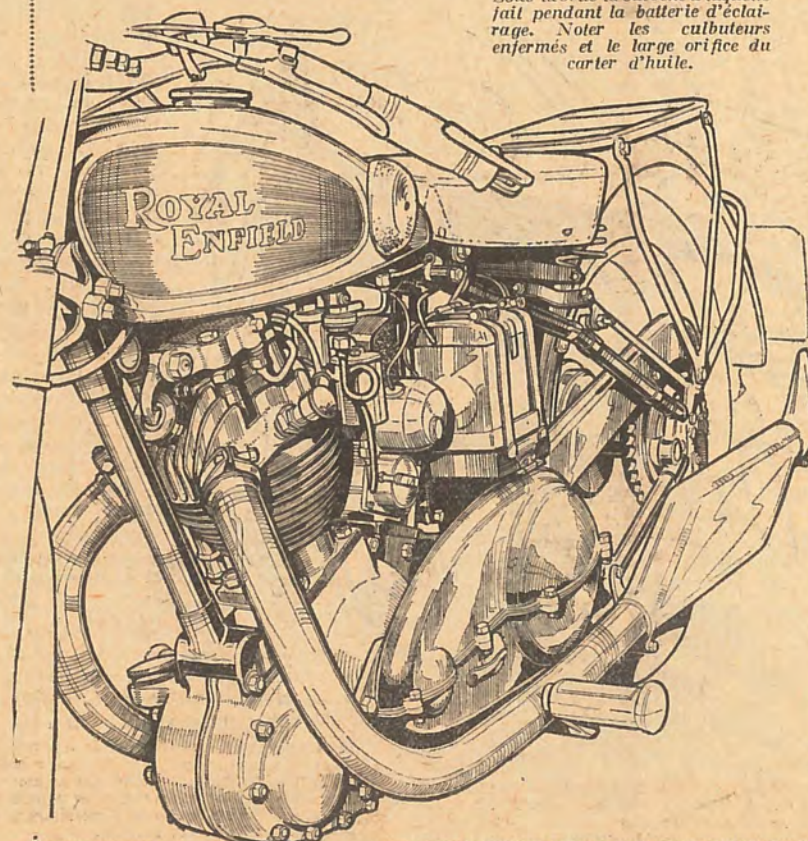
En 1° minimum	4 à l'heure ;	maximum 60.
En 2°	12	90
En 3°	20	125

La commande des vitesses s'effectue par un long levier, parallèle au réservoir et se déplaçant le long d'un secteur vertical ; ce levier, très accessible, agit sur la triangle qui commande verticalement le doigt de la boîte, d'où passage facile et pas de dérèglement par suite du cintrage possible d'une tringle de commande très longue et travaillant en oblique.

Le carter-réservoir d'huile est d'un dessin net ; on aperçoit la plaque de visite sur le carter de chaîne de la magnéto.



Sous la selle la sacoche à laquelle fait pendant la batterie d'éclairage. Noter les culbuteurs enfoncés et le large orifice du carter d'huile.



La transmission est assurée par une chaîne primaire et une secondaire aux pas de 15,9 ; la chaîne primaire est totalement enfermée dans un carter en aluminium étanche prolongé par un protège-chaîne pour la chaîne arrière.

Le Cadre

Le cadre est, comme tout cadre anglais, brasé ; le tube avant se rattache au moteur par une pièce matricée brasée au cadre et boulonnée en 2 points au carter-moteur. A l'arrière du moteur, 2 flasques le supportent, forment pont pour la boîte et fixent les fourches d'arrière. La fourche est à double ressort central et comporte ses amortisseurs réglables et son frein de direction. La selle (en contrebas du réservoir à cheval d'une capacité de 11 litres), est à 67 centimètres du sol. Dans le réservoir est encastré avec le bouchon de remplissage, est encastré l'indicateur de vitesses dont la prise se fait sur la boîte de vitesses. L'empattement de la machine est de 1 m. 38. Il y a des douilles pour attache du sidécar.

Divers détails

Les roues peuvent recevoir des pneus de 26 x 3,25, 26 x 3,50 ou 27 x 4 ; les moyeux montés sur roulements annulaires comportent des tambours de freins, à expansion internes, de 156 m/m à l'avant comme à l'arrière, ce dernier étant complété par un principe amortisseur propriété de Royal-Enfield. Le porte-bagages est mixte, une astucieuse combinaison permettant d'élever instantanément le porte-bagages, même surmonté d'un tansad et laissant sur le cadre la poignée arrière, caractéristique des motos « sport ». Le pied-support arrière est à ressort de rappel, automatique et ne nécessitant aucun verrouillage. Le fini est émail noir ; le réservoir est nickelé, mais de larges panneaux émaillés en noir, corrigent sur les côtés et le dessus ce qu'un nickelage total aurait de trop voyant.

La sacoche à outils se trouve sous le côté droit de la selle ; le côté gauche étant occupé par la batterie d'éclairage de même encombrement que la trousse.

Consommation

J'ai dit plus haut que la consommation d'huile était d'un litre aux 1.000 kilomètres ; le réservoir contenant 2 litres 1/4, il y a possibilité d'y vider en totalité le bidon courant.

La consommation d'essence est de 4 litres aux 100 kilomètres ; marchant jusqu'au dernier litre, on peut donc faire le plein de 10 litres.

Appréciations

J'ai commencé par des compliments, je finirai de même ; on ne peut m'accuser d'être particulièrement fanatique des motos anglaises ni de les déclarer parfaites par principe et en raison même de leur origine ; mais, il faut reconnaître que la Royal-Enfield 1930 est séduisante dans son harmonie générale, dans la correction et la sobriété de son fini, dans ses détails et dans la sûreté technique de sa réalisation. Elle est à classer dans la catégorie des motos sur lesquelles on est de suite à l'aise grâce à la souplesse de ses manœuvres, grâce à sa manabilité, grâce à son impeccable tenue de route à toutes allures, grâce à ses remarquables accélérations.

Elle est en mesure de donner de vraies joies aux amateurs de grand sport, de grandes satisfactions pour le tourisme à moyennes élevées, et, l'en suis convaincu, elle permettra à Pierre Psalty son agent, de s'assurer une clientèle qui lui renouvellera elle-même le « témoignage de satisfaction » que je décerne personnellement à la Royal-Enfield 1930.

Max End.

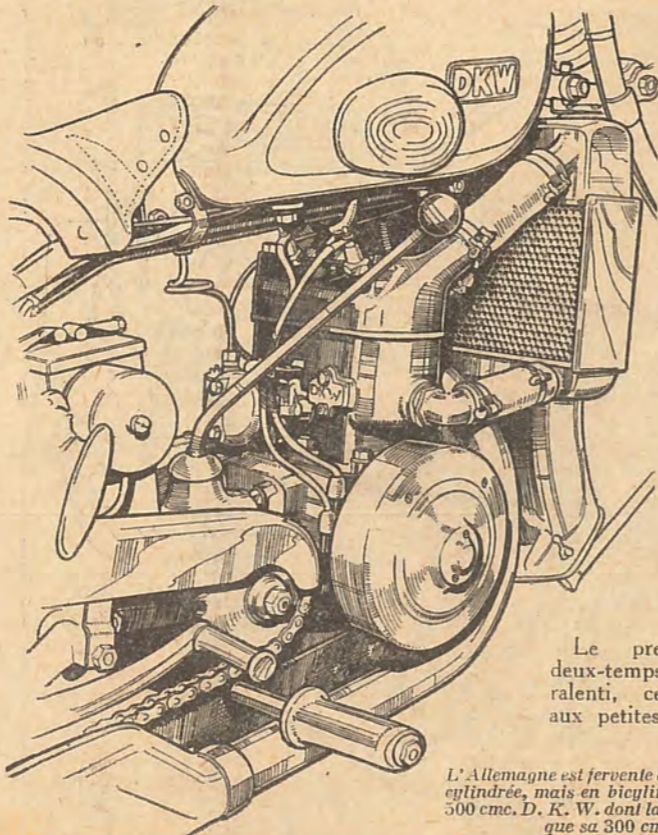
2-temps et grosses cylindrées

Il n'est pas niable que le deux-temps n'a pas réussi à s'imposer pour les fortes cylindrées, au moins sous sa forme classique à carter-pompe (nous voudrions que ce terme se substituât à celui de deux-temps à précompression dans le carter, puisque cette compression n'a aucune influence sur les phases essentielles du cycle et qu'elle n'est destinée qu'à refouler les gaz frais du carter dans le cylindre). Le deux-temps à carter-pompe est très attaqué et les techniciens du deux-temps ne sont pas tendres pour lui. Nous qui basons notre opinion uniquement sur des expériences pratiques, nous sommes plutôt enclins à ne pas nous arrêter aux défauts du deux-temps, s'ils ne l'empêchent pas d'être un moteur simple, pratique, bon marché à l'achat et économique à l'usage. Nous ne nous illusionnons pas sur les imperfections du deux-temps et, en particulier, sur son ralenti irrégulier et sur son bruit, difficile à éliminer sans une sérieuse perte de rendement. Mais, nous devons reconnaître sa simplicité, sa régularité de marche, son couple-moteur excellent aux basses allures. Nous comprenons donc parfaitement qu'il ait su gagner de chaudes sympathies dans le monde motocycliste. Mais néanmoins son usage est limité aux petites cylindrées. Nous insistons sur ce point qu'il est uniquement question ici du monocylindrique deux-temps, à trois orifices et à carter-pompe. Car le deux-temps, avec des modifications plus ou moins profondes, peut être débarrassé de tous ses défauts, et sera sans doute appelé à devenir pour les grosses cylindrées le rival du quatre-temps. Mais il est impossible de comparer un deux-temps de moto à des moteurs comme le Dewandre, le Causan, le Zoller ou le Cozette. Il est évident, d'autre part, qu'un polycylindrique deux-temps comme le Scott est différent d'un monocylindre de même cylindrée.

Il faut avouer que, jusqu'à présent, le monocylindre deux-temps de cylindrée supérieure à 350 cmc. n'a pas eu gros succès. Un modèle comme la Dunelt 500 cmc était fort bien établi et, avec son piston à double diamètre, éliminait certains défauts du carter-pompe (espace mort); mais, malgré tout, la construction de ce modèle n'a pas été poursuivie en particulier parce qu'il était assez gourmand d'essence. Chez nous, un deux-temps 500 monocylindrique n'a été livré qu'à de très rares amateurs. Un deux-temps de voiture de cette cylindrée, et mono-

cylindrique lui aussi, a figuré uniquement au Salon, mais n'a jamais été revu depuis. Pour ces cylindrées, des polycylindres sont seuls en usage (Scott, D. K. W. par exemple).

Pourquoi le deux-temps monocylindrique connaît-il une vogue si importante pour les petites cylindrées, surtout en 175, et n'est-il pas employé pour les cylindrées supérieures à 500 cmc? La 175, malgré l'opinion de certains, est plus populaire que jamais. La présence d'un seul concurrent dans cette catégorie, lors de Paris-les Pyrénées-Paris, ne veut nullement dire qu'il faille constater une régression de ce type de moto. Au contraire, il nous semble que cet unique concurrent arrivant au but, alors que tant d'autres étaient éliminés, a démontré très nettement la valeur de la moto de petite cylindrée. Nous sommes fermement convaincus que, l'année prochaine, cette catégorie sera beaucoup plus abondam-

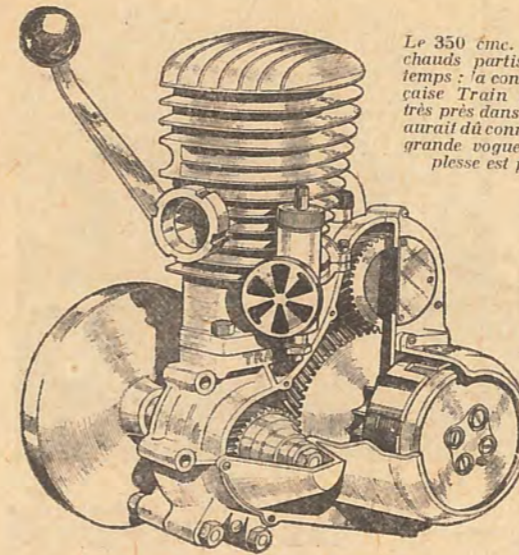


L'Allemagne est fervente du deux-temps en grosse cylindrée, mais en bicylindre : voici la jameuse 500 cmc. D. K. W. dont la vogue est aussi grande que sa 300 cmc. 2 temps.

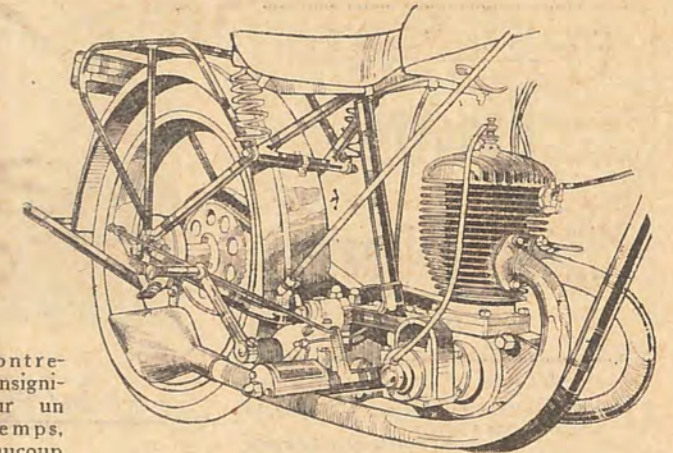
ment représentée que cette année. Il suffit de parcourir les routes pour voir que la moto de petite cylindrée domine toujours et il ne faut pas oublier qu'une marque spécialisée dans la moto très bon marché sort plus de machines que jamais. Dans les pays étrangers, il en est de même. En Angleterre, les 142, les 175 jouissent d'un succès considérable. En Allemagne, il en est de même des 200 cmc. Il n'y a guère qu'en Amérique où la petite moto ait disparu. Et les petites motos sont en immense majorité des deux-temps. C'est là un fait à constater impartialement. Il y a des considérations d'économie, de maniabilité, de facilité d'entretien qui sont prépondérantes et qui assurent au petit monocylindre deux-temps une position très solide sur le marché.

Pourquoi le succès du deux-temps ne s'étend-il pas aux cylindrées supérieures à 350 cmc. (et encore le 350 deux-temps est-il moins répandu, et de beaucoup, que le quatre-temps)? Pourquoi ce moteur, qui nécessite une mise au point extrêmement soignée, mais qui, par la simplicité et le petit nombre de ses organes, permet une production économique, ce moteur qui possède, à un rare degré, les qualités de robustesse et de régularité de marche, n'est-il pas adopté pour les 500 cmc.? C'est que les défauts du deux-temps sont de plus en plus sensibles au fur et à mesure que sa cylindrée augmente.

Le premier défaut du deux-temps, c'est son mauvais ralenti, ce rythme boiteux aux petites allures. On a beau



Le 350 cmc. a encore de chauds partisans en deux-temps : la construction française Train l'a étudiée de très près dans un modèle qui aurait dû connaître une plus grande vogue, car sa souplesse est proverbiale.



En 250 cmc. 2 temps, nous avons Aubier et Dunne dont le moteur chemisé est bien indiqué pour la motocyclette sujette aux efforts journaliers : voici ce moteur sur l'Utilia.

arguer que cela n'est pas grave mécaniquement parlant et qu'il n'en résulte aucun inconvénient pour les organes du moteur, il faut néanmoins reconnaître que ce bruit est cause, en grande partie, de la défaveur dont est l'objet le deux-temps auprès d'un bon nombre de motocyclistes. Il se produit quand le moteur travaille au ralenti ou sous une charge légère. Or, il est évident qu'un moteur travaille, à une allure donnée, sous une charge d'autant plus faible que sa cylindrée est plus grande. Un moteur de 500 cmc. par exemple, travaillera au ralenti, sous une charge beaucoup plus faible comparativement qu'un 175. La machine est plus lourde, sans doute, la multiplication plus forte, mais pas dans une proportion assez grande. Il y aura donc beaucoup plus de circonstances dans lesquelles le 500 travaillera sous une charge légère et dans lesquelles, par conséquent, il fonctionnera régulièrement à quatre ou à huit temps. Encore une fois, il n'en résulte aucun dommage et nous connaissons certains motocyclistes qui, systématiquement, font marcher leur moteur à quatre temps avant l'ascension d'une côte longue, uniquement pour permettre au moteur de se refroidir. Mais nous sommes tellement habitués à juger de la marche d'un moteur par l'oreille, que le bruit irrégulier de l'échappement nous semble insupportable. Ce bruit se produisant plus fréquemment avec le gros deux-temps qu'avec le petit, nous concevons fort bien qu'il constitue un obstacle à la diffusion du gros deux-temps.

Le bruit, d'une manière générale, est un autre obstacle. Un deux-temps du type classique est presque nécessairement bruyant. Une contrepression, si légère soit-elle, exerce une influence sensible et, en empêchant l'évacuation d'une quantité suffisante de gaz brûlés, elle affecte sérieusement la marche du moteur et son rendement. On sait combien une couche relativement faible de calamine dans la tubulure d'échappement « freine » pour ainsi dire le moteur et le fait chauffer. Or, la plupart des silencieux produisent une

légère contrepression, insignifiante pour un quatre-temps, mais beaucoup plus gênante pour un deux-temps. Le résultat, c'est qu'un deux-temps est un moteur bruyant, et d'un bruit crépitant peu agréable. Ce bruit sera naturellement plus accusé avec le gros deux-temps.

Un argument plus sérieux c'est la consommation. Quoi qu'on prétende, un deux-temps, par rapport à la puissance développée, dépense plus qu'un quatre-temps. Si étudiée que soit la forme de l'écran, il est impossible d'éviter des tourbillons. En particulier, le même écran ne peut convenir à tous les régimes et il faudrait, chose bien difficile à réaliser, sinon irréalisable, un écran de forme variable. Bref, la marche des gaz n'est pas aussi satisfaisante, ni aussi régulière qu'on le croirait à la vue des schémas de fonctionnement, il s'en faut de beaucoup. Les couches de gaz ne sont pas aussi nettement séparées, stratifiées pour ainsi dire. Une partie des gaz frais saute par-dessus l'écran et, happée par le courant des gaz brûlés, s'enfuit avec eux, d'où une perte très sensible de carburant. D'autre part, il reste dans le cylindre des gaz brûlés qui gênent la combustion de la charge explosive, par suite de leur richesse en gaz carbonique et en vapeur d'eau. Il est nécessaire de compenser cette influence par un enrichissement du mélange. Le deux-temps consomme donc plus d'essence que le quatre-temps, dans une proportion qui peut atteindre aisément 20 à 25 % en plus. Si un 175 quatre-temps dépense deux litres et demi et qu'un quatre-temps dépense trois litres, la différence est faible et on peut estimer qu'elle est largement compensée par le prix moindre du deux-temps. Par contre, si un 500 cmc. quatre-temps dépense quatre litres et un deux-temps cinq et demi ou six litres, la différence devient sensible. Pour des moteurs de voiture, on arriverait à des consommations vraiment excessives. Plus la cylindrée est forte, plus la différence de consommation croît proportionnellement. Il est beaucoup plus difficile d'assurer l'écoulement régulier de masses gazeuses assez grandes que de petites et les irrégularités vont en s'accroissant.

A cela viennent s'ajouter des difficultés

d'un autre ordre, tout d'abord le refroidissement. Un deux-temps doit être énergiquement refroidi et, à cet effet, être entouré d'ailettes de grandes dimensions. On est frappé de cela quand on examine un petit deux-temps de course. Si on veut refroidir de manière adéquate un gros deux-temps, les ailettes sont énormes, ce qui non seulement rend le moteur encombrant, mais augmente notablement les difficultés de fonderie, et le prix de revient. Autre difficulté : le deux-temps exige un piston parfaitement ajusté. Or, plus l'alésage est grand et plus le jeu doit être grand, lui aussi. Il en résulte du bruit et surtout des fuites très préjudiciables à la marche du moteur.

Et par-dessus tout, n'oublions pas que le deux-temps n'est pas un moteur de vitesse et qu'un quatre-temps à grand rendement a l'avantage sur le meilleur deux-temps. Nous ne méconnaissons pas la haute valeur de la Scott Flying Squirrel par exemple, mais elle est nettement moins vite qu'un quatre-temps du même prix et de la même classe. Or n'oublions pas que la plupart des acheteurs de 500 cmc. sont des amateurs de vitesse et qu'ainsi le 500 deux-temps n'a pas, à leurs yeux, le prestige du 500 cmc. quatre-temps. Dans les petites catégories, au contraire, on ne peut dire que, sous le rapport de la vitesse, le deux-temps soit inférieur au quatre-temps. Qu'on se rappelle du Mans. Un sportsman achètera sans hésiter une 175 deux-temps, mais, en admettant qu'elle existe sur notre marché, pas une 500 deux-temps de type classique. C'est là peut-être le plus gros écueil.

Ainsi donc nous ne pensons pas que le deux-temps à carter-pompe ait beaucoup de chances de s'imposer dans les grosses cylindrées. Le deux-temps bicylindrique à culasse commune et à alimentation par pompe pourra seul lutter à armes égales avec le quatre-temps et peut-être le supplanter.

L'EUROPE EN ZIG-ZAG

Hanovre
et
Silésie polonaise

III

DANS la capitale de roccoco, à Dresde, je continue ma visite. Nous dinons avec mon guide improvisé après visites d'affaires, à sa brasserie habituelle. J'ai une faiblesse pour ces trous enfumés, au style



par Robert SEXÉ

Les ordres militaires ont été en grande faveur sous le Saint-Empire romain ; le château des moines de l'Ordre Teutonique.

pour qu'en de futures occasions, les sportifs des deux pays arrivent, au moins, à se rencontrer !

Les footballeurs berlinois sont reçus à l'Hôtel de Ville de Paris. C'est très bien ! Et, pour les élégants « rallymen » et « women » : en chambre ! pardon ! en conduite intérieure ! s'ouvrent les salons tout dorés des Automobile-clubs... et les portes d'un buffet bien garni. Parfait. Mais alors, je ne vois pas pourquoi un rallye motocycliste, lui, doit s'arrêter à cinquante kilomètres de Paris...

Je pense à ce contraste avec un peu d'amertume ! Mais les demis de bière sont si onctueux !

Magnifiques, les routes saxonnes. Le lendemain, vers midi, je voyais, d'un viaduc enjambant une gorge où roule la Sprée, les tours de granit de Bautzen, avant d'aller y déjeuner « Au Cheval Blanc ».

(Avez-vous noté la popularité du cheval blanc auprès des aubergistes de tous pays ? Demain, ce sera peut-être celle, par exemple, du « Landauet Chocolat ».)

Contrastes sociaux... Maison moderne à Magdebourg où pénètre lumière et air à profusion et ci-dessous les ignobles « aumônières » polonaises !



de cloître. Avec leurs piliers épais et leurs voûtes peintes, on y mange pas trop mal et on y boit bien, dans le bruit et la musique, avec enthousiasme et comme en famille !

Hélas ! ces vraies caves à bière, antipathiques aux visiteurs anémiés et délicats, passent de mode.

Rallyes Internationaux

Nous évoquons ce passage en masse de quatre cents motocyclistes, à travers l'est de la France (qui n'en avait jamais tant vu !), et le souvenir qu'avait laissé, parmi ces participants, le « vrai visage de la France » (pour parler comme la grande presse) aperçu au passage.

A Wüztbourg, quelques semaines auparavant, j'avais rencontré, de la façon la plus fortuite, un étudiant qui fut également de ce rallye.

Et à Hanovre, quelques jours plus tard, je trouvais, posée sur le réservoir de ma Gillet, au garage, la carte de visite, avec quelques mots aimables, d'un autre participant.

De tous les coins de l'Allemagne, des motocyclistes étaient venus en moto à Paris ! Rentrés chez eux, ils ont fait part de leurs impressions à leur entourage, au club, un peu partout, car le motocycliste est nomade !

On voit donc toute l'importance qu'il y a, au point de vue français, à faire quelque effort

Vous pouvez prendre le thé de cinq heures, si vous avez cette mauvaise habitude ! dans une luxueuse pâtisserie, à Görlitz. Malgré votre équipement, vous ne choquerez personne. Il y a au moins trois « supersports » alignés le long du trottoir.

La circulation, dans cette ville, est si bien réglée et abonde en tant de sens uniques, qu'on en perd le goût de la visiter, et file au plus vite hors de ce labyrinthe réglementaire, poursuivi par les sifflets des shupos...

En Silésie Polonaise

Fatigué des grands itinéraires, j'ai employé cette journée de dimanche à me rendre à Cracovie, en Pologne, par toute une série de routes secondaires qui suivent longtemps les escarpements rocheux, les ballons dénudés des Monts des Géants. Des files d'excursionnistes s'en vont en chantant, en musique. Les longs rubans des mandolines flottent à la brise.

Les derniers 100 kilomètres, en territoire polonais, vous font glisser sensiblement vers une Europe encore fruste... et qui a bien du charme !

Ce soir-là, à Cracovie, pour quelque fête, les montagnards des Tatra sont descendus à la ville en grande toilette, dans de belles redingotes de feutre blanc toutes brodées, des gilets rouges et des bonnets de fourrure.

Hélas ! il me faut retourner dès demain en Allemagne. Je tiens, au moins, à emprunter la route que les ponts et chaussées polonaises viennent à peine de terminer vers Elkirch, et qui ouvre au tourisme toute une suite de gorges profondes, où le Touring-Club de Pologne aménage des chalets et des hôtels.

Cette région magnifique n'avait point été encore « exploitée », car elle formait juste l'ancienne frontière entre la Russie et l'Autriche. Alors !

Inutile de consulter la carte. On voit tout de suite, allez, quand on pénètre sur l'ancien territoire russe.

Les chaumières de boue et de branchage s'abritent dans les bois, derrière le rempart des clôtures, le chaume moussu est tout hérissé de piquets. Et cet extraordinaire hameau, empli de paysans pieds nus, s'aligne au long de la mauvaise route, pendant 50 kilomètres. La petite ville d'Elkirch est une vraie

cour des miracles, avec sa place du marché aux échoppes de briques lépreuses, sa crasse, ses commerçants juifs, spectres livides en lévites et longues papillotes... et son passé. J'y déjeune en hâte, chez le marchand de vodka, de saucisson poivré de Cracovie, et des obligatoires cornichons au sel.

L'affreux district minier autour de Bendzin, ce chaos sordide de puits de mines mal fichus, d'ateliers prêts à crouler, la désolation de ses baraques ouvrières plantées au milieu de cloaques : c'est l'héritage de l'empire russe.

Attention, le pavé défoncé des tsars cède la place au petit pavé en ogive bien lisse des maisons ouvrières s'alignant, d'une raideur administrative. Un plan, une volonté ont agencé ce puissant paysage industriel de mines, de hauts fourneaux, d'ateliers de toutes sortes, cette forêt de cheminées qui voilent l'horizon de leurs fumées...

Parbleu ! nous avons franchi l'ancienne frontière allemande et pénétrons à Kattowitz, grande ville d'aspect très germanique, capitale de la Silésie polonaise.

(A suivre).
Robert SEXÉ.

La liste des engagements est ouverte depuis le 1^{er} mars chez M. Chevalier, trésorier du M.C.A., 2, rue de la Nef-d'Or à Saint-Quentin. Tél. : 6-99.

Les engagements reçus avant le 20 mars 1930 bénéficieront d'une réduction de 25 %.

Les inscriptions à droits simples seront closes le 15 avril. Les membres du M.C.A. et de l'A.P.C.A. auront droit à une réduction de 25 % sur justification de leurs cotisations à jour.

Course de côte du Mont-Chaume

C'est le 30 mars prochain que se disputera la course du Mont-Chaume organisée par le Motocycle Club de Nice, avec le concours de notre confrère l'Éclair de Nice et du Sud-Ouest. Sur les 6 km. 500 de la réputée côte auront lieu de dures empoignades entre les virtuoses du guidon. A peine la grande épreuve de la Turbie sera-t-elle terminée que les concurrents s'aligneront pour la côte du Mont Chauve qui prend naissance à l'embranchement de la route de Falicon au lieu dit Aire-Saint-Michel. A noter que les règlements en vigueur à l'U. M. F. et F. I. C. M. seront appliqués. La route étant la propriété de l'autorité militaire, l'entraînement ne sera autorisé que les 23 et 29 mars.

Les engagements à droits simples 50 francs, moto-sidecars ou cyclecars, seront closés le 24 mars à 18 heures au siège du club, 18, rue Maréchal-Pétain, à Nice.

Moyennant une prime de 20 francs, le Motocycle Club pourra, mais sans engager sa responsabilité, assurer les concurrents qui seraient démunis d'assurance contre les accidents au tiers pour la somme de 200.000 fr.

NOEL.

Et à Château-Thierry

Le 6 avril, L'Echo des Sports organise sa classique épreuve de côte dans la ville même de Château-Thierry. On sait que cette épreuve est unique en son genre : un kilomètre départ et arrivée arrêtés en côte rude ; on la dénomme et à juste titre le Championnat du freinage : là, on voit les bonnes mécaniques.

DANS LES CLUBS.

Dimanche prochain

Dimanche prochain 23 mars, les membres de l'Hirondelle M. C. se rendront à Croth (Eure), où M. Kneits, leur a composé un menu de choix à 12 francs vin compris. Parcours : 80 km. Départ à 8 h. 30 du siège. Les motocyclistes isolés ou indécis, trouveront chez Kneits, Hôtel de la Gare, un déjeuner exquis, et la gaité ne chômera pas.

A travers les Sports



Le Tour de France

Des Concurrents

Et voici Peugeot qui complète son équipe motocycliste par l'engagement de six voitures 5 CV au volant d'une desquelles nous aurons, ni plus, ni moins André Boillot. Ces six voitures seront divisées en deux équipes dirigées par De Lavalette et Cézure. Voilà qui promet de la lutte.

Toujours des engagements

C'est maintenant (mais il n'y a pas surprise, on s'y attendait), Naas et Bernard, les deux rois du tourisme que Gnome et Rhône a engagés en 500 cmc. traditionnels. Puis Peugeot augmente son équipe : Hénon viendra renforcer le team Péan-Pahin.

Le Bol d'Or

Des engagements aussi

Le Bol d'Or aura son succès. Au moment où nous mettons sous presse, et à deux mois et demi de l'épreuve, nous enregistrons déjà plus de 30 engagements fermes.

Gillet Herstal met quatre machines en ligne : trois motos solos en 500 cmc. et un sidecar 600 cmc.

Saroléa engage Vroonen et Boutillier en 500 cmc.

Soyer engage aussi trois machines en 500 cmc.

Il est bon de rappeler que le Bol d'Or appartient à Gillet Herstal tant en sidecars qu'en motos, c'est-à-dire que la plus grande vitesse en 24 heures et en même temps le record du monde sur route lui appartient.

Roubaix-Paris-Roubaix

L'itinéraire officiel

La Grande Epreuve nordiste suivra un itinéraire où l'élément motocycliste est nombreux et sportif.

De Roubaix, elle se dirige vers Douai, Saint-Quentin, Guiseard, Compiègne, Senlis et Gonesse. Le retour se fait par la même route. Les difficultés seront assez nombreuses.

De Roubaix à Saint-Quentin, la route est presque entièrement pavée. D'autre part, les contrôles sont très rapprochés, les moyennes élevées. Evidemment, c'est une épreuve de grand ordre qui se prépare. Que les retardataires se pressent. Dans 15 jours, il sera trop tard pour les inscrire. Pour renseignements et engagements, s'adresser : 42, rue du Maréchal-Foch à Roubaix (téléphone : 476 et 2643).

Les engagements sont clos

La clôture des engagements a été irrévocablement fixée au jeudi 20 mars à minuit. Etant donné le très grand nombre d'engagements déjà reçus, il n'est fait aucune dérogation à cet article du règlement.

Les concurrents recevront, sitôt la clôture des engagements, leur numéro d'inscription et une convocation individuelle pour le pesage.

Le Circuit de l'Aisne

Les engagements arrivent

Le VII^e Circuit de l'Aisne organisé par le Motocycle-Club de l'Aisne et l'A.C. de Picardie et de l'Aisne est placé sous le patronage de notre confrère Le Matin.

Cette épreuve richement dotée de prix est ouverte à tous les véhicules à deux, trois et quatre roues. Ces derniers sont répartis en deux catégories, course et sport.

Les droits d'engagements fixés dans le règlement comprennent la prime d'assurance tiers jusqu'à concurrence de 500.000 francs par accidenté et de deux millions par sinistre.

On rouvre le dimanche

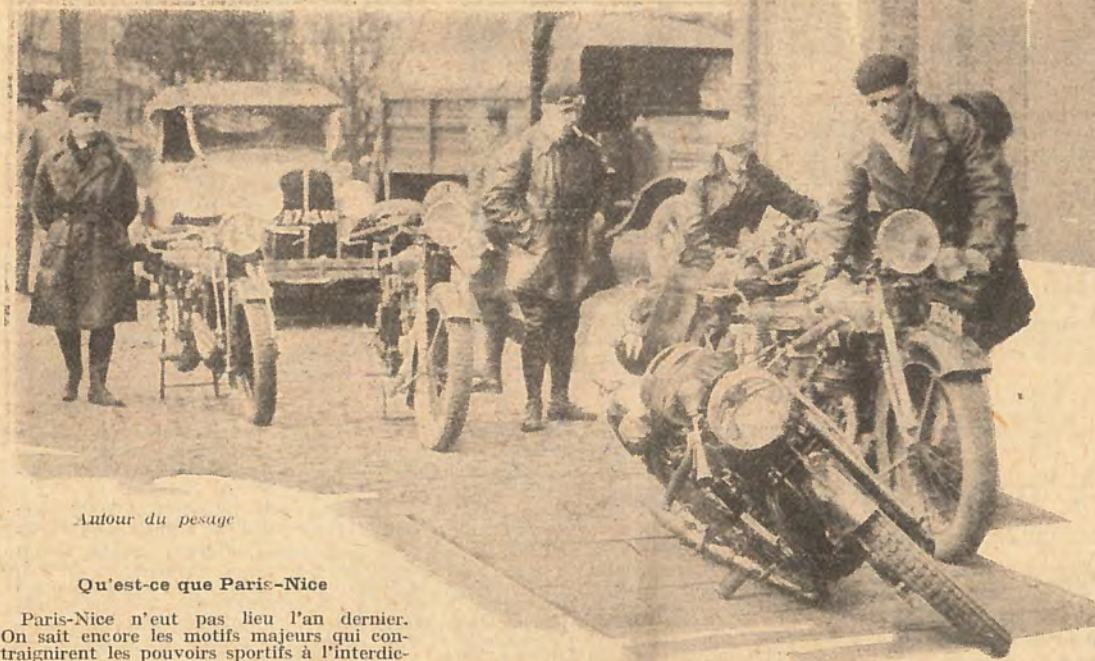
Le matin

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

La journée

Toutes les marques de motos et accessoires, du 70 avenue des Ternes à la barrière, Paris.
Béalé, 100, avenue des Ternes, Paris.
F. N., Latscha, 16, rue Auguste-Bailly, Gare d'Asnières.
Prunier (The Motorist), 41, Avenue des Ternes, Paris.

Paris-Nice 1930 est terminé



Autour du pesage

Qu'est-ce que Paris-Nice

Paris-Nice n'eut pas lieu l'an dernier. On sait encore les motifs majeurs qui contraignirent les pouvoirs sportifs à l'interdiction de cette épreuve qui est pourtant l'une des plus spectaculaires de la route. N'y revenons pas, puisque l'accord est réalisé et que tout le reste est du passé. Disons seulement que cette épreuve n'est pas aussi facile que certains le racontent volontiers et l'arrêt de la course à Belley, il y a 2 ans, à la suite du verglas, en est une preuve flagrante.

En octobre dernier, les organisateurs tentèrent une diversion en montant un Nice-Paris qui fut ternie pour l'excellente raison que le point sciatique existait toujours. Depuis le M. C. Nice s'est « purgé » et le sympathique nouveau président M. Establet a pu rapidement remonter le courant ptisique qui minait ce club.

Un autre cas de dépression rongait Paris-Nice : le règlement, pour peu que les circonstances atmosphériques fussent favorables, était trop doux au point qu'ici même nous disions lors du dernier Paris-Nice, avec une pointe d'ironie, que le total des vainqueurs surpassait le total des partants !

Les nouveaux organisateurs ont eu la franchise de débrider cette plaie et de crever l'abcès ; les quatre étapes des 1.500 kilomètres anciens, jolie balade pour troubadours en liesse, se sont transformés cette année en 2 étapes successives de 500 kilomètres avec des moyennes plus élevées de 38 à 60 à l'heure : cette fois, c'est très bien. Paris-Nice 1930 fut donc une vraie épreuve sportive, d'autant que le régime de la course fut celui des « pares fermés ». Tous les 150 km. les concurrents furent contrôlés après avoir abandonné leur moto et le nouveau départ imposé à une heure H ; les pénalisations ont donc été l'effroi des coureurs.

Les concurrents

Moins de concurrents qu'en 1928, c'est normal. Plus dure, l'épreuve n'a pas incité les 150 ardents d'il y a deux ans à faire preuve d'une bravoure quichottesque. Seuls des as ou des comingmen ont affronté ce galop de rude essai en vue du Tour de France. Certes, nous ne voyons pas des marques comme San Sou Pap, Rovin, Gillet Herstal, voire Gnome et Rhône en grandes équipes. Le temps seul a fait défaut ; il ne faut pas en conclure à l'indifférence de ces firmes, mais il y a le Tour de France et les Pyrénées qui réclament, cette année, un effort gigantesque et la fabrication et la mise au point des motos réclamées par la clientèle accaparent un peu l'attention ; c'est un détail. Toutes

les autres firmes ont fourni quand même le bel effort, surtout Monet et Terrot qui prouvent qu'ils sont passés maîtres en petites cylindrées 175, 250 et 350 cmc.

Ceux qu'on ne voit pas

Au pesage, Boulevard Bourdon, qui eut lieu vendredi et jeudi, la presque totalité des concurrents se présenta : on note cinq abandons avant le départ : appelons-les forfaits puisque le mot est reçu, mais nous insistons sur la fâcheuse impression que ces forfaits perpétuels s'ils ne sont pas décidés pour raison majeure entraîne dans l'esprit du public. Il serait utile que les organisateurs prévoient l'annonce officielle dans leur règlement des forfaits avec le vrai motif : il ne faut pas oublier qu'il y a, du fait de l'engagement d'un coureur, un contrat moral et matériel bilatéral que l'engagé, par habitude trop courante, résilie trop souvent et sans même avoir l'excuse d'en avoir prévenu les organisateurs, obligeant des contrôleurs bénévoles à un excès de bonne volonté ; et puis, l'organisateur a une responsabilité morale de ses poulains : il doit savoir, du moment de l'engagement à la fin de l'épreuve, où sont ceux qui ont donné leur acceptation. Certes, nous ne voulons pas dire que tous agissent ainsi, mais, il y a des jeunes qui ont trop longtemps profité de cette façon d'une publicité malsaine, leur nom répété dans les journaux entraînant la confusion désirée par eux. Et dorénavant, nous ne donnerons, les noms en pareil cas, que sur raison motivée.

Le Départ

Très curieux ce départ devant la maison de Dumoulin à Montgeron : il est 5 heures du matin et les phares de toute la bande joyeuse font un feu d'artifice. Malgré l'heure matinale, nombreux sont les supporters ; le temps est douteux. Au signal, 75 motocyclistes partent vers Lyon, terminus de la première étape.

La première étape

Les concurrents arrivèrent à Lyon sous les trombes d'eau. Seul Mainguet, sur sidecar 600 cmc., abandonna. Ce déchet peu important sur une telle étape et sous une température aussi désolante tient

beaucoup au fait que les routes sont excellentes sur ce trajet. Signalons que Dijon n'ayant pas été choisi comme ville d'étape cette année, M. Vurpillot qui a en course la plus belle équipe de Terrot et Magnat-Debon, avait tenu personnellement à Tonnerre, à voir ses participants.

Millot fut particulièrement malchanceux : sa chute lui valut d'une part 94 points, puis 15 points de pénalisation, soit 105 en tout pour retard à Beaune et à Lyon.

La deuxième étape

Le départ de la deuxième étape fut donné avec une heure de retard officiel, à 5 heures du matin, et l'on en profita pour examiner l'éclairage des concurrents.

Toutefois l'humidité avait rendu la route glissante ; néanmoins on assista à de remarquables performances de vitesse d'ailleurs peu recommandables : Naas lui-même est

repris dans son ancienne spécialité et s'échappa avec Boutillier ; sans doute, se prépare-t-il à de plus « officiels » records. C'est dans l'Estérel, sur d'affreuses routes, qu'a lieu, au milieu d'étroits lacets, le contrôle de départage sur une portion de 5 kilomètres, départage pour les coupes et challenges. Notons que 72 concurrents sur 75 sont restés en course, les deux absences proviennent de Bastide, souffrant à Lyon et de Nottamy qui avait oublié de rentrer sa moto au parc de Lyon et a été, de ce fait, mis hors course. A Nice, les machines sont « exposées » près du Négresco tandis que les concurrents vont se restaurer au vin d'honneur offert par le M. C. Nice. A noter que le premier arrivant à Nice fut Dallest, sur sa B. S. A. ; Dallest n'a qu'un bras mais a beaucoup de victoires : la moto est stable !

(La mise sous presse et le retard de la publication des résultats officiels nous contraignent à différer au prochain numéro nos impressions sur Paris-Nice 1930.)

CINÉMOTOREVUE

Qu'ont-ils eu ?

Merle : crevaison à Sens, crevaison à Tonnerre.

Millot : dérape, chute à Lieusaint, contusions genoux, visage... et continue : 94 points + 15 points = 105 points de pénalisation.

Dallest : qu'un bras qu'un bras : chute à Tonnerre et continue.

Mainguet : chute par dérapage à Beaune et abandonne.

Pittavino : embrasse une automobile et... continue.

Bastide : a une indisposition à Lyon et abandonne.

Nottamy : oublie de rentrer sa moto au parc et est mis hors course.

Dallest : n'a qu'un bras mais se permet d'arriver en tête à Nice.

Naas et Boutillier : exagèrent la vitesse.

Tous : Le beau temps à Montgeron. La pluie après Fontainebleau, et pendant 300 km. L'orage brutal à l'arrivée à Lyon.

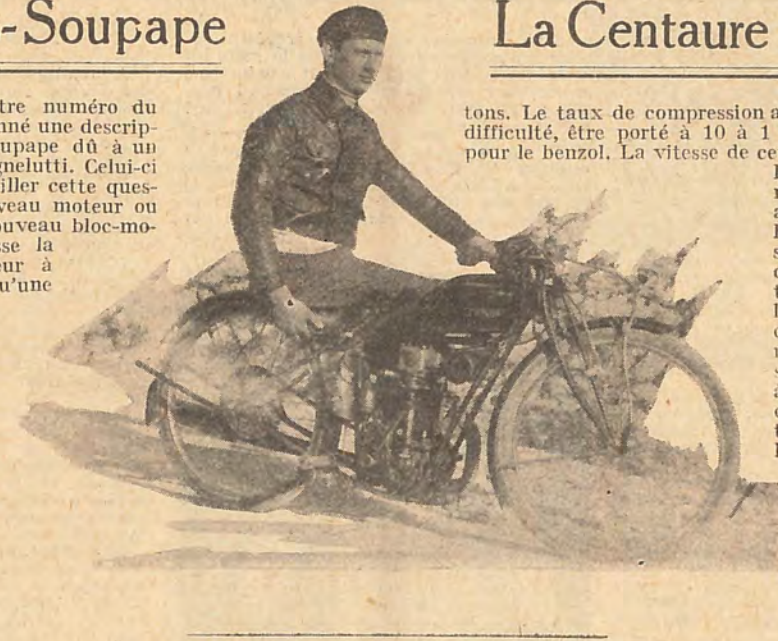
Le M. C. de Lyon : beaucoup d'ardeur, d'activité, grâce à MM. Bouvard, Fleury, Payon, Prylli.



Une sans-Soupape

Nous avons, dans notre numéro du 3 septembre 1927, donné une description d'un moteur sans soupape dû à un ingénieur italien, M. Cargnelutti. Celui-ci n'a cessé depuis de travailler cette question et a réalisé un nouveau moteur ou plus exactement un nouveau bloc-moteur, dont il nous adresse la photographie. Ce moteur à deux pistons opposés n'a qu'une cylindrée de 125 cmc. La boîte de vitesses donne deux vitesses. La puissance développée par ce petit moteur atteint la bagatelle de 8 CV et cela à un régime de 9.500 t.-m. Cela représente un rendement de l'ordre de 64 CV au litre de cylindrée. Le régime maximum est de 11.000 t.-m. Il est rendu possible par le bon équilibrage de ce moteur et la faible course des pis-

La Centaure 125 cmc.



tons. Le taux de compression a pu, sans aucune espèce de difficulté, être porté à 10 à 1 pour l'essence et à 12 à 1 pour le benzol. La vitesse de cette petite machine dépasse le 100 à l'heure. La consommation n'est que de 2 litres aux 100 kilomètres. Ce sont là des résultats qu'on peut sans exagération considérer comme merveilleux. Ce moteur pourrait, avec une cylindrée de 500 ou de 1.000 cmc., donner également des résultats des plus intéressants pour l'aviation légère, à condition, bien entendu qu'on lui adjoigne un réducteur. On pourrait également l'appliquer à l'automobile, hors-bord, etc. Nous nous ferons un plaisir de mettre les constructeurs que ce moteur intéresserait en rapport avec son inventeur, M. Cargnelutti Giovanni d'Ospeleto.

En Belgique

Potins et nouvelles

Les Grands Prix Gillet organisés par l'Union Motoriste de Bruxelles commenceront probablement le 2 mars ; voici les épreuves à disputer :

2 mars, Rallye Paper ; 9 mars, 1 km. estimation vitesse ; 16 mars, Régularité en circuit avec un maximum de 125 km.

Le Motoclub de la Flandre Orientale a du pain sur la planche : Voici, en effet, les dates de ses prochaines épreuves :

Coupe Sabbe (épreuve intime), 11 mai ; Coupe Ganda (épreuve nationale), 25 mai ; Coupe du Comité (épreuve intime), 22 juin ; Epreuve du Centenaire (course provinciale), 21 juillet ; Coupe des Fondateurs (épreuve intime), 7 septembre.

Les élections statutaires ont désigné les membres suivants pour siéger au comité sportif de ce groupement : Président, G. Ockerman ; vice-président, A. Leys ; secrétaire-trésorier, R. Tournay ; commissaires, A. Distave, A. Drieghe, E. Callaert, F. Daels, R. Van Callenberghe, Sorrensen et R. Derrero.

Nous sommes heureux d'annoncer que M. Prête du comité de l'Elan Motor Club bruxellois victime d'un grave accident survenu dernièrement à l'avenue Louise à Bruxelles vient de quitter l'hôpital Saint-Jean où il avait été hébergé. Un grande amélioration a été constatée dans son état. Il reprendra très prochainement sa place dans son club.

La commission de tourisme de la Fédération Motocycliste de Belgique organise une excursion collective à Binche le 4 mars prochain à l'occasion du Carnaval célèbre. Des dispositions seront prises pour le garage spécial des motos.

Le Moto Sport d'Anvers a fort disputé un amusant gymkhana ;

1° **Epreuves de souplesse.** — Motos solos. 1. Pierre Pauwels ; 2. Thielens ; 3. Ludo Pauwels ; 4. Cockx ; 5. Van Wayenberg ; Motos sidecars. 1. Stroobants ; 2. Laverne ; 3. Meinertzhaegen. Autos. 1. Sels ; 2. Daeninckx ; 3. Van de Castele.

2° **Epreuve sur piste sablonneuse.** — Motos solos. 1. Van Wayenberg ; 2. Thielens ; 3. Cockx ; 4. Pierre Pauwels ; Motos sidecars. 1. Stroobants ; 2. Laverne ; 3. Meinertz.

L'Union Motocycliste d'Amay et environs a procédé à l'élection de son nouveau comité pour 1930. Il se composera comme suit : Président : Docteur Davin ; Vice-président : Fernand Kinet ; Secrétaire : C. Chétien ; Trésorier : F. Vandermeeren ; Directeur des Fêtes : H. Chapelle ; Commissaires : A. Sartrau, J. Pirotte, C. Delvenne, F. Seret.

Comité touriste : Président : V. Docquier ; Membres : Wathieu, Moreau, Gurnade.

Comité sportif : Président : Delbrouck ; Membres : Chapelle, Vandermeeren, Chrétien.

caléchisme motocycliste

Un étranger veut-il passer le permis de conduire ?

Oui, mais il doit se présenter avec un interprète.



L'ÉPREUVE ANTIQUE

Engagés possibles

Voici les engagements possibles au fur et à mesure de leur signification : quand nous aurons la possibilité d'atteindre le nombre de 40, autos, motos ou tricars, nous lancerons le règlement :

Le numéro est dans l'ordre de réception des lettres ou des acceptations de principe, sans engagements aucun :

1. Terrot, à suspension arrière, 1907, Robert Saussay.
2. René Gillet. 3. René Gillet. 4. René Gillet.
5. René Gillet. 6. René Gillet, types variés.
7. X..., à allumage batterie, Paul Genoux.
8. X..., à allumage batterie, Félix Languedocq.
9. Werner, 263 cmc., 4 temps, fourche rigide, allumage accus dans réservoir, 1903, Reynes Geo.
10. — Vis à Vis 500 cmc. 1900. René Chincholle, Paris (avec son mécanicien).
11. — Peugeot 2 CV 3/4, 2 cylindres en V et pédales. 1912. Jenoseph, Paris.
12. — Gladiator 1912. Machine en parfait état que le propriétaire vendrait volontiers en vue de l'épreuve.
13. — Bedelia 1912. Breton Raymond, Massy.
14. — De Dion, tricycle à pétrole, 1901. Arnould, à Sommesous (ne pourra conduire lui-même, mais prètera sur références).
15. — Saroléa à accus, 1900. Arnould, à Sommesous (ne pourra conduire lui-même, mais prètera sur références).

Notre prime hebdomadaire

A VOIR vu les fleurs, le beau soleil, avoir roulé sur de belles routes parfumées et, tout à coup, l'accident bénin, idiot la chute, le hanneton, le gravier, bref, la lunette en verre dont vous étiez si fier en mille fragments : un seul peut-être a eu la malencontreuse idée de heurter votre pupille... et c'est dorénavant la nuit noire. Avez-vous songé à cette chose affreuse, la plus affreuse qu'un être vivant, plein de santé, puisse connaître : la nuit éternelle ! Y avez-vous songé ! Quelle horreur que cette perpétuelle souvenance du passé, des couleurs, du jour, de la nuit, et c'est abominablement fini pour vous. A 16 ans, à 20 ans, à 40 ans ! Et simplement, parce que vous aurez préféré boire 3 ou 4 apéritifs de plus et n'acquiescer qu'une vulgaire lunette à bon marché, en verre cassant ; allons ! nous vous offrons cette

Mon petit doigt m'a dit...

... qu'à Montlhéry nous avons aperçu une Panhard munie d'un silencieux-aspirateur de motos bien connu : serait-ce en vue d'une adoption ?
 ... que le « fric » du M. C. de la plus grande ville banlieue parisienne se trouvait pour un an à la Caisse des Dépôts et Consignations.
 ... qu'on prétend, en catimini, que le trésorier (un fils à papa), s'est amusé de la sorte

semaine l'occasion unique (se représentera-t-elle ?) d'acquiescer à bon compte la seule lunette vraie sauvegarde de tout conducteur, la lunette à verre Triplex... Saisissez l'occasion ; c'est votre bonheur peut-être en jeu !

N.D.L.R.— Nous informons nos lecteurs que le stock de lanternes J. L. au néon que nous avons constitué et offert en prime hebdomadaire est complètement épuisé et qu'aucune demande ne peut plus être satisfaite ; nous étudions la possibilité de plaire dans le même sens à nos lecteurs.



Edmond Gentil, rendant 17 minutes de handicap, a gagné, le 16 mars, le Critérium des Vieux ; du Stade Français, âgé de 56 ans, M. Gentil est l'une des figures marquantes du sport motocycliste. Chevalier de la Légion d'honneur, Président de notre Chambre syndicale, ancien juge au Tribunal de Commerce de Paris, il administre avec bonheur les Cycles et Motos Aleyon.

à prouver son honnêteté foncière mise maladroïtement en doute par certains.

... que certain roi du tourisme aurait été assez ennuyé d'un « mon petit doigt » récent où un indiscret parlait de certain moteur original.

... que, toutefois, il peut se tranquilliser, car il ne s'agit nullement d'un troisième remarquable et secret moteur dont il est l'inventeur.

... que se poursuit à Montlhéry l'essai d'un

Motocyclistes militaires

A la suite de notre dernier appel au sujet des jeunes gens susceptibles de faire leur service militaire dans les escadrons motocyclistes, nous avons été assaillis par une grande quantité de demandes de renseignements et de lettres de futurs soldats.

Nous regrettons de les informer qu'à l'heure actuelle, le nombre des demandes dépasse, de beaucoup, le nombre des places vacantes ; il est, par conséquent, inutile de nous adresser de nouvelles demandes.

D'autre part, nous prions instamment les jeunes gens qui doivent être incorporés au contingent suivant, ou qui doivent devancer l'appel pour cette époque, c'est-à-dire aux mois de mai et novembre, de vouloir bien nous envoyer sur une grande feuille, écrite d'un côté seulement et sans autres commentaires, les réponses aux questions suivantes :

Date de départ : Nom : Adresse : Classe, date de naissance : Date de départ, bureau de recrutement : Appelé ou devancement d'appel : Date du permis de conduire : motos, autos ou poids lourds : Références mécaniques et profession : Il est complètement inutile de nous fournir d'autres renseignements.

Et surtout, que ceux qui sont actuellement sous les drapeaux ne demandent pas de mutations : celles-ci sont formellement interdites par le Ministre de la Guerre.

Comment...

Vous ne connaissez pas encore les cours que donne Moto Revue en sa salle spéciale sise 5, rue Saint-Augustin, et par l'organe de l'un de ses Ingénieurs détaché à cet effet ?

Eh ! bien, vous y perdez... Et pour prouver que vous êtes aussi soucieux que d'autres de bien vous documenter, tout au moins pour prouver votre bonne volonté, vous n'hésitez certainement pas à demander à Moto Revue, une carte donnant droit gratuitement à assister à une séance d'essai... d'essai pour vous, s'entend, car pour nos habitués, ce ne sont plus des séances d'essai.

Maintenant, nous disposons de plusieurs moteurs coupés, qui permettent de voir ce qui se passe à l'intérieur, tout en conservant les mouvements, ce qui permet de se rendre compte du fonctionnement pratique, après avoir assisté aux explications techniques.

ERRATUM

Par suite d'une erreur de composition dans le numéro du 15 mars, le prix porté à la page XII, la motocyclette Gnome et Rhône, type D4, a été porté 6.950 francs au lieu de 6.750 qui est le nouveau prix à dater du 15 février.

deux cylindres en ligne transmission acatène que sortirait prochainement en série le constructeur d'une populaire 250 cmc. et d'une non moins populaire 350 cmc.

... que les constructeurs et indés. se rencontreront très probablement au Grand Prix de Monaco sur le même parcours que celui embrunté par les autos, et que les prix alloués seront d'un taux inconnu à ce jour.

... que l'année 1931 connaîtra un défilé peu banal des engins à 2 et 3 roues. KAMOTSU.

A TRAVERS LE MONDE

ALLEMAGNE

Cross-country allemand

La F. M. d'Allemagne organisait dimanche 16 un cross-country à Schildhorn-sur-Havel : le circuit était de 1 km. 500 à parcourir deux fois.

La coupe Dumonceau

Probablement le 24 mai aura lieu, en Allemagne cette fois, la Coupe Dumonceau et non dans les Ardennes. Le lieu choisi serait le Nürburg Ring.

Dirt tracks aux enchères

C'est celui de Hambourg : la saison 1929 a donné à l'organisation 300.000 marks de dettes ! C'est le constructeur même qui l'a racheté pour 265.000 marks en vue de nouveaux dirt.

A la Bayerische

Le nouveau dispositif d'entraînement du compresseur sur les machines de course et de records B. M. W. a donné d'excellents résultats et a permis d'obtenir ainsi des chevaux supplémentaires. Une machine a été essayée pendant 50 kilomètres sur le lac de Starnberg qui était gelé, car la piste de la B. M. W. et les routes de Bavière étaient recouvertes d'une épaisse couche de neige.

Henne est parti avec deux machines semblables à celles exposées au Salon pour participer à des épreuves sur le lac glacé de Ostersund en Suède. Les pneus ont été munis de clous en acier, très effilés et donnent l'apparence de certains colliers pour chiens dogs.

Les machines pour les courses sur route sont prêtes et les moteurs développeraient



Henné sur sa machine B. M. W. à pneus cloués retenue à Ostersund les records du monde qu'il détient toujours, mais que Milhoux cherche à lui ravir.

plus de chevaux que la machine des records. Le Grand Prix d'Allemagne avec son importante participation étrangère sera donc des plus intéressants cette année.

Les usines B. M. W. travaillent à plein rendement. Il y a 700 machines nouveau modèle en retard pour l'exportation et l'on demande maintenant un délai de 1 mois pour une livraison. Sur les instances de M. Bastide, la clientèle française sera particulièrement favorisée car elle n'aura pas à attendre.

...et s'affirme en France

L'heureux possesseur de la 100^e parmi les B. M. W. qui roulent en France est M. Maître, ingénieur, délégué du T. C. F. bien connu dans les milieux de randonneurs cyclistes. C'est sa seconde B. M. W. et auparavant un farouche détracteur de la motocyclette.

Plusieurs B. M. W. ont déjà dépassé le cap des 30.000 kilomètres sans révision et avec des frais d'entretien minimes.



L'Assemblée de l'U. M. Suisse fut orageuse.

Les délégués des clubs affiliés à l'Union Motocycliste Suisse s'étaient réunis à Zurich pour leur assemblée générale annuelle.

M. Harold Waetjen, président démissionnaire, dirigeait les débats, entouré du comité directeur. M. Jules Neher, président d'honneur, était présent.

La situation financière de l'U. M. S. est saine, au 31 décembre 1929 ; elle possède un avoir en caisse de 19.636 fr. 25.

L'article 10 de l'ordre du jour fut l'objet d'une discussion nourrie.

Cet article demande que le droit de vote de chaque club corresponde exactement à son effectif réel, sans que la limitation du nombre de voix fut formulée pour permettre à ses auteurs de mettre l'emprise sur les destinées de l'U. M. S. La discussion devint très orageuse et on passa au vote. La proposition fut repoussée et les délégués de la Suisse Centrale, du M. C. d'Argovie et de l'O. M. V., qui avaient un mandat impératif, quittèrent la salle des délibérations sans explications.

Furent votées : la suppression du comité central, l'augmentation du nombre des membres du conseil de direction, l'élection des nouveaux membres en remplacement des démissionnaires. Puis, pour la présidence centrale, M. Jules Neher, cédant aux sollicitations unanimes accepta de reprendre — provisoirement la direction du comité.

Une commission fut ensuite nommée pour l'étude des nouveaux statuts et c'est Fribourg qui a été désigné comme lieu de la prochaine assemblée.

Une édition Moto Revue Suisse

De même que nous le faisons pour la Belgique, la Tunisie, le Maroc, l'Algérie, nous sommes disposés à éditer un *Moto Revue Spécial* pour la Suisse encarté dans notre édition principale, que tous nos lecteurs et amis suisses nous apportent leur appui, leurs suggestions, leurs calendriers, etc., et nous leur donneront promptement satisfaction.

caléchi.me motocycliste

A quel âge peut-on conduire un sidecar ?

On ne peut pas conduire un sidecar avant dix-huit ans.



ANGLETERRE

La Coupe Cotswold

L'épreuve motocycliste de cross de la dénommée Coupe Cotswold a été courue le 2 mars avec grande affluence. Nous extrayons des résultats la victoire d'une B. S. A. pour le Trophée William Box attribué à la machine en solo, inférieure à 250 cmc., réalisant les meilleures performances. Cette firme remporte aussi la Coupe du Comté de Gloucester affectée aux sidecars de moins de 500 cmc. réalisant la meilleure performance. Cette firme a d'ailleurs remporté le prix d'équipe et 5 médailles d'or contre 23 autres teams. En l'espace d'un mois, nous notons trois épreuves dans lesquelles B. S. A. remporte six coupes. Excellent départ pour 1930.

PORTUGAL

Législation Portugaise

L'impôt municipal sur les taxes de tourisme connaissait jusqu'à ce jour, au Portugal, les mêmes paperasseries et la même inconscience administrative qui distingue si aristocratiquement nos bureaux français.

A partir du 1^{er} janvier 1930, un changement radical a été opéré. Un droit de 30 centavos, qui correspond à un droit de 34 centimes environ, est prévu dorénavant sur le litre d'essence et un droit de 30 centavos-or, soit environ 8 francs par kilogramme perçu sur les pneumatiques et sur les chambres à air.

Une police de la route a été créée, ensuite ; il y a au Portugal, 18 districts continuent, chacun est affecté d'une brigade composée d'un conducteur et d'un gradé. Chaque brigade est composée d'un sidecar Indian et d'un « Big chief ». Enfin, ce qui fera plaisir à beaucoup, le Portugal a annulé dorénavant le visa du passeport pour tous les Français venant au Portugal. Tout est pour le mieux.

GRECE

Au pays de Périclès

Au début de janvier s'est couru à Athènes, le kilomètre lancé grec. Le meilleur temps de la journée, qui constitue également le record grec absolu, a été établi par Aidonopoulos, sur une Motosacoche, en catégorie 350 cmc., à la vitesse de 156 kilomètres à l'heure.

Rappelons que le sport motocycliste prend à l'heure actuelle une rapide extension dans la péninsule. Des épreuves d'endurance ont eu lieu en automne.

Espérons que les constructeurs français ne négligeront pas ce nouveau et intéressant débouché où l'industrie anglaise a, jusqu'à ce jour, fait prime.

POLOGNE SUÈDE

En Pologne

À Varsovie lors du raid d'hiver du M. C. de Pologne (104 km.) M. A. Funkiewicz, sur F. N. 500 cmc. sidecar arrive premier en toutes catégories, surclassant des machines de plus fortes cylindrées et enlevant la Coupe.

En Suède

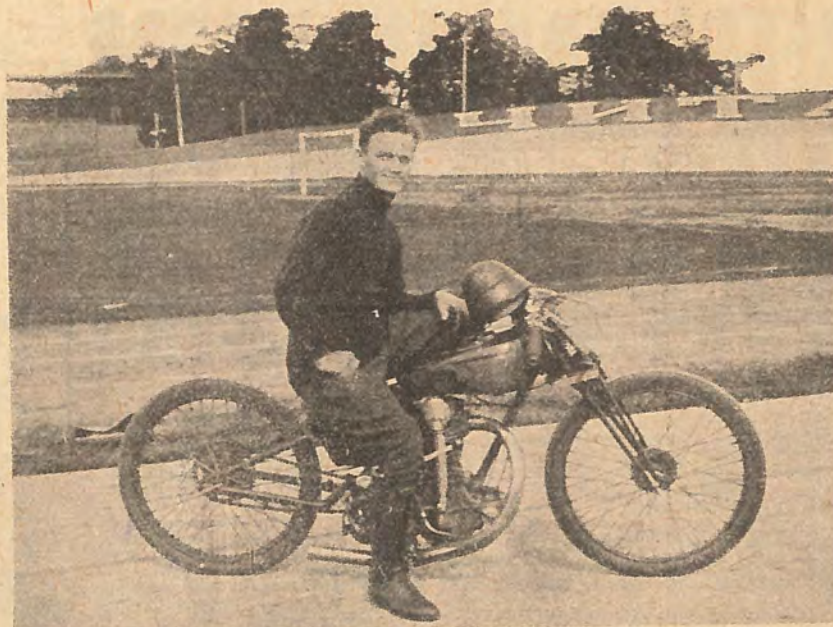
À Luléa, la course de Norrbottens Motor-Cykelsällskaps a eu lieu le 9 mars par un temps magnifique. Algot Nystrom, Norton et F. Mannerstedt, Husqvarna ont presque obtenu les temps records. Ivar Skeppstedt sur F. N. 600 cmc. réalisa le kilomètre lancé en 19'62", c'est-à-dire avec une vitesse de 183,8 km.-h. Il fit le retour en 21'21" bien que le start ne fût que de 600 mètres.

Skeppstedt a déclaré que la piste était assez bonne, sauf en deux ou trois endroits laissant à désirer. Skeppstedt réalisa en 5'23"4 et Kalén en 5'36"4. La vitesse de Skeppstedt est à 9 kilomètres près du record. 3.000 personnes au moins assistèrent aux courses.

Le kilomètre lancé : Catégorie I : Classe B. 350 cmc. — 1. K. Bylin (F. N.) 27'64" = 130 km.-h. 4 ; 2. Fegström (Calthorpe) 28'6" = 128 km.-h. 3.



Sur la glace en Suède, en vue des records : voici Kalén le grand champion suédois qui défend brillamment les couleurs belges là-bas. Puis tenant le bras de son passager Lonstrom l'actif importateur moto-cycliste de Malmoe et le jeune passager n'est autre que le célèbre Carlsson.



En Russie (U. R. S. S.) le sport motocycliste reprend son activité : voici Boikoff, l'as du pays, au vélodrome de Leningrad.

Sur piste

Classe C. — 1. Kalén (Saroléa), 5'36"6 ; 2. Wallsten (F. N.), 5'58"6.
Classe D. — 1. Ivar Skeppstedt (F. N.), 5'23"4 = 11 km.-h. 3.

Catégorie I a

Sidecars 350 cmc. (Classe B.). — 1. Vesterlund (F. N.) 37'55"
500 cmc. (Classe C.) — 1. Fordell Matchless) 27'13" ; 2. Larsson (Saroléa) 27'29" ; 3. Svedberg (Saroléa), 27'62".

Catégorie 2

Classe B (350 cmc.). — 1. Mannerstedt (Husqvarna), 23'51" ;
Classe D. — 1. Ivar Skeppstedt (F. N.), 19'62" = 183 km.-h. 8 ; 2. Eriksson (Husqvarna), 21'13" = 165 km.-h. 7.

Toujours Skeppstedt

À Alvsbyn, le 9 février 1930, pendant la course de motos sur glace, M. K. I. Skeppstedt (de Stockholm) a atteint la vitesse de 170 km. à l'heure sur piste droite et 104 km. sur piste circulaire, sur une F. N. 600 cmc. La piste était en assez mauvais état et pendant la course, les coureurs étaient gênés par la neige. La vitesse de Skeppstedt est remarquable, attendu que jusque maintenant, la vitesse maximum obtenue dans le Nord de la Suède était 120 km.-h.

UNE QUESTION TRÈS GRAVE

La sécurité en moto

Le plus grand argument des détracteurs du sport motocycliste est le danger causé par les chutes ou les accidents de motocyclette. Quoique cet argument soit des plus réfutables, il frappe l'imagination de beaucoup de gens, et nuit énormément au développement du motocyclisme en France. Il y a lieu, cependant, de remarquer qu'un accident de motocyclette est toujours moins grave qu'un accident d'auto. Le seul point vulnérable du motocycliste, c'est la tête. Pour cette raison, le port du casque protecteur se répand de plus en plus. Chez nous, on reproche au casque protecteur son poids, son inesthétique, et surtout — c'est une question d'amour-propre — on ne veut pas avoir l'air d'un coureur. Obligatoire en course, que ne l'est-il pas en promenade !... On fait fi de sécurité, chacun croit que l'accident est destiné au voisin, on porte un serre-tête, et voilà ! L'accident arrive, qui justifie de la manière la plus péremptoire, l'obligation de porter le casque protecteur.

On trouve aujourd'hui un casque extraléger, à peu près le poids d'une coiffure ordinaire (350 grammes). Le nouveau casque protecteur a la forme d'un serre-tête et ne pèse guère plus.

Le casque de cuir à double calotte de liège monté sur tampon métallique a fait ses preuves durant la grande guerre. Il était seul homologué par l'aviation française et fut toujours préféré à tous autres casques.

Amis motocyclistes, assurez votre vie, contre tous risques en faisant un essai gratuit du nouveau casque Motorist à 85 francs. Le plus solide, le moins cher de tous les casques, que la maison du motocycliste bien connue : The Motorist, vous offre pour votre sécurité dans vos futures randonnées. Les premiers lecteurs qui en feront la demande, munis de ce numéro de Moto-Revue auront droit à 10 % de remise.

Nos fabricants

L'éclairage officiel : le Standarco de Marchal

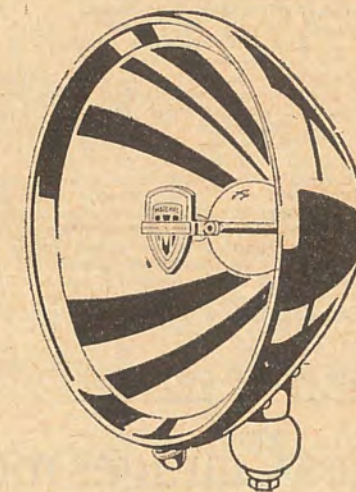
Le projecteur Standarcode n° 35 est le projecteur-type pour motocyclette : possédant à la fois un code puissant, largement diffusé et un éclairage de route à grande portée, de présentation luxueuse et d'un fini impeccable, il est le complément indispensable de toute motocyclette bien équipée.

Ce nouveau projecteur Marchal reçoit une lampe à deux filaments type « Bifil », d'un principe connu depuis déjà quelques années, surtout à l'étranger, mais dont la mise au point est toute récente. Cette lampe, à ballon satiné pour assurer une diffusion convenable des faisceaux, est munie d'une coupelle d'occultation supprimant l'émission de tous rayons qui seraient nuisibles en éclairage code et assurant ainsi la délimitation parfaite de la nappe lumineuse obtenue. Elle est fixée sur un support à emboîtement mécanique dans le fond du réflecteur.

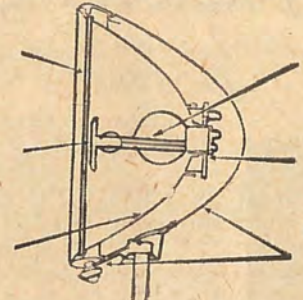
disposés différemment. Le réflecteur est constitué par une parabole profonde assurant une grande divergence des faisceaux sur laquelle la glace est scellée directement, dispositif qui assure une étanchéité absolue.

La lampe de ville est fixée sur un support spécial breveté, à l'avant du réflecteur et dissimulé par la marque portant en surcharge l'estampille officielle : agréé AB TP 64.

La mise en direction du projecteur s'effectue de la manière suivante : la machine étant normalement chargée et reposant à terre sur ses deux roues, la face avant du projecteur doit être verticale (vérifier à l'aide du fil à plomb : c'est une façon simple qui met à l'abri de toute surprise ultérieure.



1. — Glace scellée sur réflecteur : étanchéité absolue.
2. — Lampe de ville : estampille et numéro de réception.
3. — Réflecteur parabolique profond non percé pour douille lampe de ville.



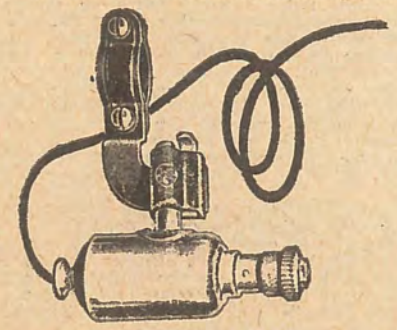
4. — Lampe 2 filaments satinée. Le filament code dans un cache empêche l'émission de rayons éblouissants.
- Porte-lampe à emboîtement mécanique au fond du réflecteur.
5. — Corps support fixe. Port amovible du réflecteur.

Dans cette position, le faisceau code doit être légèrement plongeant. Il n'y a aucun réglage de douille ni de lampe à effectuer. Serrer à fond l'écran de blocage en maintenant l'appareil immobile. Vérifier après blocage que le projecteur n'a pas été déplacé. Mis sur le marché depuis que les mois à peine, le Standarcode Marchal est déjà adopté par les plus grands constructeurs, notamment : Alcyon, Automoto, Dollar, La Française, Magnat-Debon, Majestic, Monet et Goyon, New-Map, Peugeot, René Gillet, Terrot, F. N.

Conformément aux obligations du décret sur l'immatriculation, le nouvel appareil comporte un progrès de premier ordre.

Encore l'Éclairage officiel Pensons aux petites motos

Voici un éclairage pour bicyclettes à moteur auxiliaire ou même moto légère : c'est une



lanterne-dynamo éclairant à l'arrêt dont voici les caractéristiques générales.

La dynamo est montée sur un double roulement à billes ; son fonctionnement est très doux et silencieux. Grâce à son aimant inusable à 6 pôles, brevetés, elle éclaire à l'allure



du pas, donne son plein rendement à 5 km. à l'heure et fonctionne, sans brûler les ampoules jusqu'à 70 à l'heure.

Cette dynamo est à courant alternatif à 2 pôles et fonctionne sans contact à la masse. Elle assure l'éclairage par un projecteur.

batterie donnant la possibilité d'éclairage à l'arrêt ; l'éclairage est prévu avec projecteur avant et feu rouge arrière. Enfin, son prix est en concordance avec celui des petites machines qu'il est destiné à équiper.

Chaque chose à sa place

Sur votre moto 1930, vous ne voudriez pas des freins sur poulie-jante : vous ne seriez pas venu au Bal de Moto Revue avec un smoking et des espadrilles ; vous ne graisseriez pas votre supersport avec de l'huile à salade ; il vous faut, pour piloter votre moto, un équipement ad hoc... Alors, pourquoi donc vous servez-vous de cette vieille montre à l'échappement rétrograde et aux aiguilles fantaisistes ? Équipez-vous, prenez un chronographe « Formel » ; il vous donnera l'heure rigoureuse, vous servira à calculer vos moyennes et vous rendra bien d'autres services.

Le Concours du Silencieux... Son règlement va paraître sous peu.

Utile et gratuit

Le spécialiste bien connu de la Harley, M. Pierre Psalty, vient d'éditer une brochure donnant, pour les Harléistes, tous les renseignements utiles concernant les réglages et calages de la Harley et principalement : réglage et calage du moteur, réglage de l'embrayage et du carburateur. Inutile d'insister sur l'intérêt que présente cette brochure pour les possesseurs de Harley, intérêt encore accru du fait que le même opuscule est un véritable et très complet catalogue de pièces détachées Harley, neuves, avec leur prix. Cette intéressante brochure est envoyée gratuitement à tout Harléiste s'adressant à M. Pierre Psalty, 271, boulevard Péreire, Paris, en se référant de *Moto Revue*.

Les Carburateurs Binks

Nous sommes heureux d'informer nos lecteurs que la représentation exclusive, pour la France, des carburateurs Binks ou Amal-Binks, de Birmingham (Angleterre), vient d'être confiée à la Société A. M. A. C., 75 ter, rue de Villiers, Neuilly.

Cette même Société, comme chacun sait, fabrique déjà en France, depuis plusieurs années, les fameux carburateurs Amal (licence Amal), ainsi que les épurateurs d'air et les poignées tournantes de la même marque. Elle représente également les instruments de laboratoire « B et B » pour la mesure des consommations et le calibrage des gicleurs. Nos félicitations à la Société A. M. A. C. ;

la fusion de tous ces intérêts entre les mêmes mains ne peut que profiter à tout le monde, constructeurs et usagers, attendu qu'elle doit permettre, d'abord, de réunir en un appareil commun les avantages des trois autres, et ensuite, de réduire les prix de vente en proportion des frais généraux.

L'anti-vol Appa

Il est évident que la fabrication en grande série des motos modernes a le gros inconvénient de faciliter le vol de ces machines ; la mise en route en est connue et ne souffre

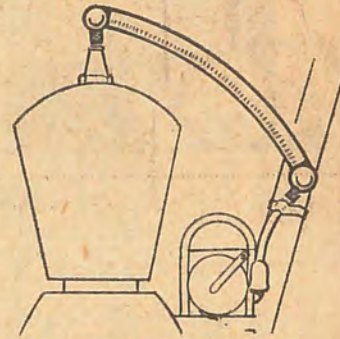


aucune difficulté et la ressemblance, existant entre toutes les machines de même marque, permet au voleur d'espérer l'impunité, voire une revente facile.

On a donc essayé, pour obvier à cet inconvénient, d'adapter aux motos des appareils déjà en usage sur les voitures, et les rendant plus ou moins inviolables.

Au nombre des anti-vols les plus faciles à placer et les moins onéreux d'achat, il faut placer le « Appa » dont le dessin ci-contre montrera le fonctionnement. La maison Appa,

fabriquant depuis longtemps des rotules amovibles, a songé à ces rotules pour permettre d'installer entre la bougie et la magnéto un fil immédiatement détachable ; il suffit donc, avec ce petit appareil, de retirer simplement le fil de bougie, pour, naturellement, empêcher



la mise en route de la moto. Le temps que passera le voleur à essayer d'abord de faire partir le moteur, ensuite à rechercher la panne lui fera renoncer à son criminel projet, sous peine d'être pris sur le fait ; le fil de bougie est une des dernières choses à incriminer en cas de panne et il est bien rare que l'on ait un fil de rechange sur soi.

« Saint-Martin Automobiles avait le devoir de s'attacher à fonder, à titre d'exemple, le premier garage de ce genre. Il n'y a pas failli.

« Vous pouvez constater combien a été grand le souci de créer dans une construction sobre, vaste et claire, une simple et grande maison, « La Maison des Motocyclistes ».

« Dans ce garage « Régor » et dans tous ceux qui seront créés sous ce nom, les motocyclistes seront chez eux, c'est-à-dire qu'il n'est aucunement question d'y faire une exploitation de la clientèle, mais au contraire de permettre à chacun, avec la moindre dépense, de pouvoir soigner et entretenir lui-même, sa fidèle motocyclette ou son sidecar, d'autant que tous les accessoires seront en stock à disposition de chaque garage.

« Je vous adresse mes plus vifs remerciements, vous avez répondu à notre appel et cela est un nouvel encouragement pour nous, à mener à bien notre tâche.

« Je remercie aussi les représentants de la Presse ; nous sommes honorés de leur présence ; parmi eux, vous avez très certainement remarqué notre sympathique essayeur « Maxend » et cela a conduit tout naturellement votre pensée vers hebdomadaire favori *Moto Revue*, à qui nous adressons tous un cordial salut. Nous sommes, comme vous le voyez, en famille, en famille motocycliste. »

Comme on le voit par cet exposé, c'est d'un esprit large et soucieux de progrès que les animateurs ont envisagé cette innovation.

Ford, notre Grand Maître en matière d'organisation commerciale a écrit, démontré et prouvé que la meilleure méthode pour attirer et conserver la faveur des clients était, avant tout, de s'efforcer à leur donner de jour en jour, plus de satisfactions ; cette méthode, les dirigeants de Saint-Martin Automobiles semblent s'en être étroitement inspirés et elle leur a réussi, si l'on en juge la place prépondérante qu'en peu de temps ils ont prise sur le marché motocycliste.

Avec les Garages « Régor », c'est une nouvelle satisfaction qu'ils donnent à leur clientèle sans cesse croissante et nous croyons pouvoir dès à présent, affirmer qu'ils n'en resteront pas là dans les initiatives qu'ils osent prendre pour favoriser toujours davantage ce qu'ils appellent à juste raison, « la grande famille motocycliste ».

UNE BELLE INITIATIVE

Les Garages motocyclistes Regor

Moto Revue a annoncé en son temps, l'ouverture du premier Garage Regor, dû à l'initiative de M. Loubières, directeur de Saint-Martin

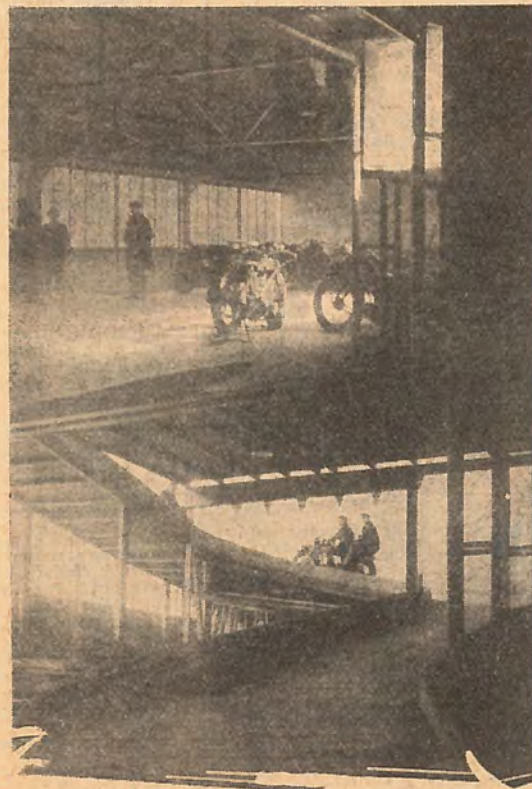
Automobiles, garage exclusivement réservé aux motocyclistes, sidecaristes et cyclecaristes et capable d'abriter plus de 600 machines.

L'inauguration de ce garage, premier du genre, a eu lieu le 9 mars au matin et M. Loubières a pu juger la fidélité et les bons sentiments de ses acheteurs à son égard, puis que ceux-ci, malgré l'invite d'un soleil radieux, ont délaissé la promenade pour venir rue Emile-Lepeu, apporter à celui qui a pour eux de si nombreuses et si généreuses initiatives, leurs remerciements, leurs félicitations et leurs vœux de succès.

Tout le programme des garages « Régor » tient dans la claire allocution qu'au moment du vin d'honneur, prononça M. Mousset, le collaborateur direct de M. Loubières. Il nous suffira donc d'en reproduire les passages essentiels pour faire comprendre ce que des hommes de grande bonne volonté ont entrepris pour la plus grande commodité et la plus grande satisfaction des motocyclistes. Voici donc, en substance, ce que nous dit M. Mousset et qui doit retenir l'attention des motocyclistes de Paris et de banlieue :

« Ce jour marque une date heureuse dans l'histoire motocycliste puisqu'il consacre l'ouverture en France du premier grand garage spécialisé pour motocyclettes, sidecars et cyclecars.

« La réalisation de cette conception à laquelle M. Loubières, fondateur de Saint Martin Automobiles s'est appliqué, sera appréciée très certainement par tous à son importance ; elle répond au desiderata de tous les usagers de la motocyclette et ceci n'est qu'une étape...



Le Grand Prix d'Algérie

Nous sommes à quelques jours du Grand Prix d'Algérie. Que sera-t-il ?

Nous n'en savons encore rien, si ce n'est quelques échos plus ou moins fondés. Il ne faut pas oublier que le Grand Prix d'Algérie est une épreuve internationale et qu'elle devrait grouper un nombre imposant de métropolitains. Hélas, aucune publicité n'a été faite dans cet ordre d'idée, et les subsides dont dispose le Motoclub d'Algérie ne sont pas lourds.

Le Comité des Fêtes du Centenaire n'a pas été bien généreux vis à vis des pauvres motocyclistes. Vingt mille francs et c'est tout, alors que certains sports, tels le jeu de boules ou le tennis, se voient attribuer des centaines de mille francs.

Motosacoche qui, l'année dernière, a enlevé le Grand Prix avec Handley, espère cette fois renouveler sa victoire avec Le Vack. Monet-Goyon nous promet à nouveau Gaussergues et peut-être Sourdot et Debaisieux. On a murmuré le nom de Francisquet, mais tout cela ne sont que des murmures.

N'oublions pas que le règlement de la F. I. C. M. est très dur en ce qui concerne les manifestations internationales, et que, d'autre part, le Grand Prix d'Algérie n'est pas un concours de régularité ou lorsque des fautes sont commises, on passe l'éponge.

Donc un peu de courage et à l'ouvrage, et peut-être verrons-nous enfin une épreuve motocycliste digne de ce nom.

Du danger des zones d'influence

Le grand jour c'était le 26 janvier

Un club s'est affilié à l'U. M. F. et détient les pouvoirs sportifs. De ce jour, il est le maître, le roi, et personne ne doit lever le petit doigt, alors même qu'il commettrait sous le couvert de l'U. M. F. les gaffes les plus énormes.

Et si, par malheur, un pauvre petit journaliste sportif brandit sa plume pour défendre le sport motocycliste (tout court), on le radie mpitoyablement, en le menaçant des foudres présidentielles...

Donc, ce jour-là, le 26 janvier de l'an de grâce 1930, le Moto Club d'Algérie, ou plutôt ses dirigeants (ce qui n'est pas du tout la même chose) prenait la grrrrande initiative d'organiser un... *Concours de régularité*, où il n'était question de régularité que pour les coureurs, bien entendu.

Le parcours, long de 356 kilomètres environ, avait été relevé conformément aux règlements de la F. I. C. M. (?) sur une carte Michelin au 1/50.000^e (tout à fait conforme aux règlements (Art. 133 ? Art. 134 ?).

Et, après avoir élaboré un projet de règlement (ne pas confondre avec règlement définitif) elle attendit... que l'U. M. F. veuille bien lui retourner ce projet *accepté* (ce qui n'était pas encore fait à la date du 15 février).

On commença les demandes de licences de conducteurs, et... on oublia celle de concurrents (art. 39). « Oh ! nous dit le président avec beaucoup d'humour, c'est une simple omission ».

La Commission sportive nomma des commissaires au petit bonheur qui, naturellement, n'étaient pas munis de l'autorisation nécessaire délivrée uniquement par l'U. M. F. (art. 204). « Nous ne le savions pas », nous répondit la Commission sportive qui est cependant la seule à avoir un exemplaire des *Règlements Internationaux*.

Enfin, le grand jour arriva, ou plutôt la grande nuit ; mais ce qui n'arrivait pas, c'était le permis d'organisation de l'U. M. F.

Après avoir vitupéré contre les lenteurs de l'U. M. F., il fallut prendre une décision ; alors les membres dirigeants du Club s'écrièrent :

« Du moment que l'U. M. F. ou nous c'est la même chose (ou à peu près), nous nous donnons l'autorisation ».

Et dans la nuit sombre, le départ fut donné sans licences de concurrents, sans commissaires officiels, sans permis d'organisation, sans... *autorisation prélectorale* (R. I., art. 101). Oui, si étrange que cela paraisse, le président nous affirma d'un air entendu qu'un sien ami lui avait donné l'autorisation... *verbale*.

Et c'est ainsi qu'on lance sur une route vingt et un coureurs licenciés par l'U. M. F., mais en contravention flagrante avec les règlements sous lesquels la manifestation est organisée, au risque de faire disqualifier ces vingt et un coureurs en vertu de l'article 178 des *Règlements Internationaux*, eux qui pourtant étaient partis en toute confiance avec une foi aveugle en les dirigeants de leur club.

Ce qui s'est passé là pour une épreuve de régularité peut se passer demain pour une épreuve internationale de vitesse.

Une bonne nouvelle

A partir de cette semaine

Moto Revue

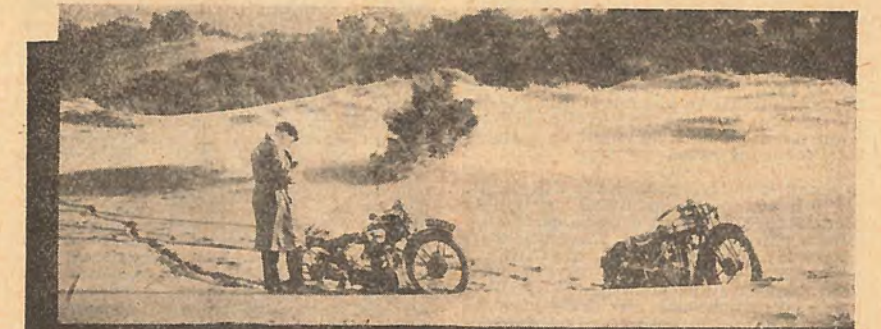
éditera un supplément spécial pour nos lecteurs d'Algérie, de Tunisie et du Maroc, encarté dans les numéros destinés à ces provinces.

Et voilà le danger des zones d'influence, des pouvoirs donnés à des dirigeants ne sachant même pas interpréter un règlement. Et le pauvre petit journaliste avait levé le doigt.

On l'a mis dehors (5 voix contre 4) en faisant voter des membres de la Commission sportive qui ne font pas partie du Conseil d'administration.

C'est assez honorable tout de même.

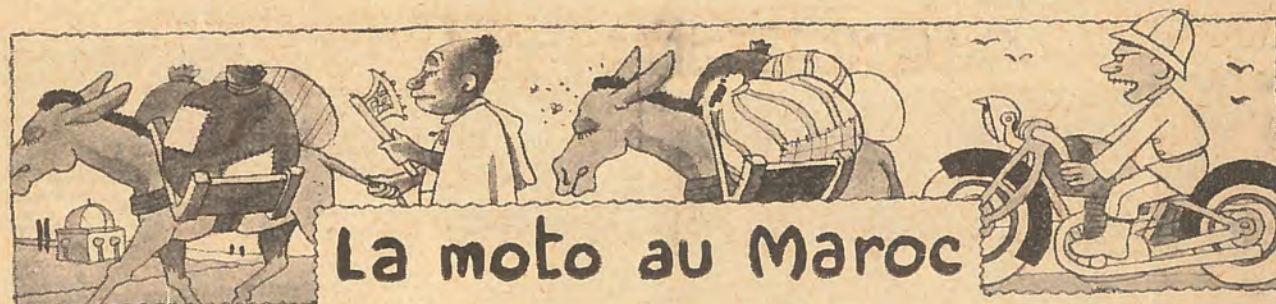
Et maintenant le pauvre petit journaliste lève la main. — Eugène ONA.



Cette fois, c'est la pause, la vraie... la mer de sable résiste à la progression des deux motocyclistes. Ensablé ! on n'a pas idée, dans la Métropole, du caractère sportif que réclame alors une telle situation.

La piste est loin de valoir la forêt de Sénart, mais il s'en dégage un charme enjôleur sous le soleil africain...





La moto au Maroc

Le Rallye Ballon de l'A. M. C.

C'est par une magnifique journée que s'est disputé le Rallye Ballon de l'Association Motocycliste Casablancaise. De nombreux curieux étaient postés sur la colline de Mers-Sultan, pendant que les préparatifs étaient faits par Coulou et Prunaretti.

Malheureusement, peu de motocyclistes avaient répondu à l'appel des organisateurs et c'est seulement une dizaine qui se lancèrent à la poursuite de ce nouveau gibier, qu'ils devaient atteindre après certaines péripéties et une course en terrains variés, et notamment à travers un champ fraîchement labouré.

Van der Molina, sur une F. N., avec la jeune Mme Van der Molina, en tansad, fut un instant sur le point de l'atteindre, mais Gros fut plus heureux et put saisir, sans descendre de sa F. N., le ballon, et le ramener au Café de la Comédie où se retrouvèrent les Commissaires.

De Rabat

L'Union Motocycliste de Rabat (U. M. R.) offre à tous ses membres une assurance à tarif réduit, chose qui n'est pas à dédaigner en dehors d'autres avantages. Pour 1930 un superbe programme qui sera communiqué en temps utile, sorties comme de juste, où, comme l'année dernière, un nombre imposant de motos se verra, d'autant plus que toutes les machines, même les 175 cmc. peuvent y prendre part. Moyenne raisonnable n'éliminant pas les possesseurs de petites machines qui n'auront pas à craindre d'être seuls sur la route. Tous les motocyclistes peuvent y prendre part, ils seront toujours accueillis en amis. Quand on a vu une fois la camaraderie qui règne aux Lériers, on y revient et c'est ce qui fait le nombre imposant de motocyclistes à chaque sortie.

Le cross-country organisé par l'U. M. R. aura lieu aux portes de Rabat; ce sera la première épreuve de ce genre organisée au Maroc à notre connaissance. La valeur n'attend pas le nombre des années... et l'U. M. R., quoique jeune club, le prouve. Cette manifestation permettra aux amateurs de spectacle de voir les motocyclistes aux prises avec des difficultés de terrain, passages ravins, ascension de raidillons, et le public pourra se poster aux passages les plus durs.

L'assemblée générale a eu lieu également au Motor-Club de Kénitra. Compte-rendu moral et financier.

Le cross-country de l'U. M. R. se déroulera vraisemblablement vers fin mars.

Les 3 Heures de Rabat (M. C. R.) courant avril.

La course de côte sera intercalée ensuite, soit en mai ou juin à une date à fixer par le Comité.

Quelques « on dit... »

... Que le vainqueur de Marrakech se devait d'aller vite, car lorsque l'on est président des Lériers... noblesse oblige.

... Que le président honoraire du plus vieux club de Rabat a réalisé la plus belle performance sportive de son existence en battant (en course à pied) le rapide de Marrakech, départ arrêté... mais qu'il était temps que celui-ci s'arrête.

Une bonne nouvelle !

A partir de la semaine prochaine

Moto Revue

éditera à part un encart spécial pour nos amis de

l'Algérie de la Tunisie et du Maroc

... On dit que certain défi paru le 1^{er} février dans un canard marocain a eu le lendemain à Marrakech, une réplique... contradictoire... mais qu'il ne faut pas taxer de vantardise celui qui l'a lancé, car il n'en était pas l'auteur.

... Que dans le car qui emmenait les coureurs R'batis vers la Ville Rouge, la gaité ne cessa de régner et que le jeune car... R y contribua pour une large part avec ses nostalgiques chansons et son... dialogue animé avec les Arabes de la route.

... Qu'à chaque cahot de la route, le Président des Lériers, blémissait et sentait son cœur s'arrêter, car là-haut sa 23-U, dansait un charleston endiablé.

... Le soir même de la course de Marrakech fait sans précédents dans les annales marocaines, les prix, fort coquets d'ailleurs, furent remis aux concurrents lors d'un apéritif amical.

L'Union Motocycliste de Rabat n'avait délégué à Marrakech que deux de ses membres, mais la qualité suppléa à la quantité, et ils revinrent tous les deux vainqueurs.

Une réception enthousiaste et originale leur fut réservée à la descente du train qui les ramenait à Rabat. Dès qu'ils eurent posé le pied sur le sol r'batil, un orchestre... symphonique, composé de trompettes, tambours et cors de chasse minuscules fit retentir le hall de la gare de sa cacophonie discordante. Puis le président des Lériers passa en revue cette phalange héroïque et donna à chacun une accolade émue, autant que le lui permettait le rire homérique qui le secouait, ainsi d'ailleurs que les assistants de la scène, motocyclistes ou non.

La famille motocycliste marocaine vient de s'augmenter d'un nouveau membre en la personne de M. Jacques Vauvrou, fils du sympathique sportsman. Nul doute qu'il ne suive les traces de son père et ne devienne un motocycliste émérite.

A Marrakech, Gillot remporta deux catégories, 175 et 250 sur Monet-Goyon et Terrot.

Le coureur Y..., qui prit part à l'avenue de la Victoire sur une « Vélocette » se retirerait, paraît-il, des compétitions, mais qui sait, on e reverra peut-être bien un jour.

Le lendemain de l'épreuve de Marrakech, une excursion en moto fut faite dans l'Atlas par un groupe de quatre touristes, parmi lesquels M. de Fontguyon qui guida... la caravane... vers l'ouest...

Lettre de Fez

Amicale Motocycliste Fassiè. — L'A. M. F. a fait courir le dimanche 2 mars 1930, un rallye-ballon. Ce rallye-ballon fut une innovation à Fez et remporta un franc succès. (Retardée.)

Sortie dominicale. — L'A. M. F. organisait, dimanche 16 février, sa première sortie de l'année, ayant pour but le village de Moulay-Yacoub. Temps superbe, aussi un grand nombre d'Amicalistes étaient au départ sous les ordres du capitaine de route. Promenade très agréable, et sans incidents de route. Retour à Fez à 18 heures, et dislocation avec l'espoir de se retrouver encore plus nombreux à la prochaine sortie.

FANTAISIE AUTHENTIQUE

Quelques précisions au sujet d'une démission

On a fait un certain bruit au sujet de la démission de M. Gillot, de l'Association Motocycliste Casablancaise.

Certains canards ont déployé leurs ailes, et nous croyons utile de les leur couper par les précisions suivantes qui nous sont données par l'intéressé lui-même.

Gillot a donné sa démission de Membre actif, parce qu'à l'issue de la course de côte d'Anfa, à la réunion où devait avoir lieu la distribution des prix, le Directeur Fondateur du journal, dont le titre de la Revue a été copié sur le titre de la Moto Revue, la vraie, qui était présent, a demandé les résultats officiels au Secrétaire, afin de les insérer dans sa Revue.

Au lieu d'en prendre note correctement, le directeur-fondateur (de la Revue, dont le titre a été copié sur « Moto Revue », la vraie) n'aurait trouvé rien de mieux que de changer le classement à sa manière en intervertissant des temps et en particulier les temps de Gillot.

Evidemment, ceci fit un certain bruit et à la suite d'une discussion assez vive entre coureurs et officiels, Gillot demanda l'exclusion de ce Directeur-fondateur (de la revue, dont le titre a été copié sur « Moto Revue », la vraie).

La nuit porte conseil et le mercredi suivant les membres du Bureau refusèrent de donner suite à cette proposition d'exclusion.

C'est alors que le directeur-fondateur (de la revue dont le titre a été copié sur « Moto Revue », la vraie), se sentant insupportable sans doute, démissionna, ainsi d'ailleurs que le secrétaire du Club.

Les nombreux camarades de Gillot demandèrent à ce dernier de rester au Club pour prendre la présidence de la Commission des courses. Gillot accepta. Quelques jours plus tard, le directeur-fondateur (etc., etc.), revint à l'assemblée du Club et se contenta d'écouter. Parfait.

Mais le mercredi suivant, il revint encore, et, alors prit part à la discussion. C'est là que doit se trouver précisément le coup de passe-passe, puisque le directeur-fondateur (etc., etc.) était démissionnaire. S'il lui était encore toléré d'assister au titre de journaliste aux réunions, il devait lui être interdit de prendre la parole.

Il fut répondu à ce brave Gillot que le directeur-fondateur (de la revue, dont le titre a été copié sur la « Moto Revue », la vraie), n'ayant pas remis sa démission écrite, il faisait toujours partie du Club et voilà pourquoi l'Association Motocycliste Casablancaise a perdu un membre très intéressant, qu'elle pourra retrouver le jour où elle aura compris... que Gillot, en sportif français, aime ce qui est loyal, ce qui est correct, ce qui est honnête.

Demandez le supplément de Moto Revue-Maroc à partir de la semaine prochaine.



Dans les clubs

Demain à Antony

Le 23 mars, sortie du M. C. d'Antony sur Moret-sur-Loing avec itinéraire suivant : Longjumeau, Courcouronnes, Corbell, Fontainebleau, Moret, retour par Melun, Ville-neuve-Saint-Georges. Le départ se fera, à 9 heures précises au siège social, 1, rue de la Mairie. Déjeuner à Moret, retour avant la nuit.

En cas de mauvais temps, la sortie serait reportée au dimanche suivant.



CALENDRIER OFFICIEL

MARS

- 22. — Vitesse à Nice (M. C. Nice).
- 23. — La Turbie (M. C. Nice).
- 30. — Côte d'Argenteuil (A. C. I. F. et M. C. F.).
- 30. — Vitesse à Cannes (M. C. Nice).
- 30. — Côte du Mont Chauve (U. M. Midl).

AVRIL

- 6. — Côte de Château-Thierry (Echo des Sports, M. C. Picardie).
- 6. — Roubaix - Paris - Roubaix (M. C. Nord France).
- 6. — Gymkhana et Challenge Moto Revue (A. S. P.).

Motoclub Lilasien

La réunion du 6 mars présidée par M. Baudry en remplacement de M. Legros actuellement en déplacement est ouverte devant 70 membres; après lecture des divers comptes rendus de réunion, courte lecture est faite du règlement du Cross qui doit avoir lieu le 6 avril sur les glaciés du fort de Romainville; sur une objection d'un membre du Comité ayant trait aux prix et récompenses attribués à ce cross, le bureau se trouve mis en minorité et il est procédé à un vote de confiance qui laisse le Comité actuel sur ses mêmes positions mais ce petit incident a le don de faire pleuvoir à qui mieux mieux des prix pour ce fameux cross tel que certain M. Lanois offre un bon de 600 francs de marchandises « Moto », certain M. Chapeau 12 bidons d'huile moto, certain M., etc., etc., et c'est sur une cordiale entente que se termine cette réunion houleuse.

Union Motocycliste de la Charente

La fusion de l'Union Motocycliste Charentaise étant en principe réalisée, le Comité de l'Automobile-Club de la Charente a décidé de réunir prochainement les membres de l'U. M. C. et d'une façon générale tous les motocyclistes pour procéder à l'élection de la Commission motocycliste.

Cette Commission sera chargée de mettre au point différentes questions, entre autres: programme des sorties à faire en commun le plus souvent possible, bulletins, défense, organisation de manifestations sportives, etc... Espérons que tous les sportifs tiendront à honneur de ne manquer sous aucun prétexte cette réunion. BOUCHEZ.

Et à Pantin

La première section du Motoclub Dyonisien, groupement de Pantin, connaît actuellement une ère de prospérité. A sa dernière réunion, les motocyclistes étaient venus nombreux et de nouvelles adhésions furent reçues.

Les motocyclistes de la région sont cordialement invités à ces réunions qui se tiennent tous les deuxièmes mardis de chaque mois, à 21 heures, sont également informés qu'une permanence est assurée tous les jeudis de 17 h. 30 à 19 heures au siège de la section 8, rue Edouard-Vaillant, à Pantin.



Au M. C. de Saverne nouvellement remanié: MM. Strauble secrétaire, et Karcher, du Comité, qui s'illustrèrent au dernier Circuit des Vosges.



MARS

- 23. — Sortie sur Montrieux (M. C. Aubagne). — Sortie sur Rambouillet (M. C. Seine). — Sortie 160 kilomètres (A. C. C. France).
- 28. — Conférence Juridique (M. C. Lyon).
- 30. — Piste de Vincennes (M. C. Seine). — Sortie sur Saint-Germain (M. C. Dyonisien).

AVRIL

- 6. — Sortie sur Roubaix (M. C. Artois). — Sortie sur Roche-Guyon (M. C. Sèvres). — Cross interclubs (M. C. Les Lilas). — Sortie sur les Lilas (M. C. Seine). — Le Cul du Cerf (M. C. Joinville). — Sortie sur Roubaix (M. C. Lens). — Coupe Intersections (M. C. Dyonisien).

La réunion générale du M. C. Courbevoie

Le 7 mars a eu lieu cette réunion, devant une assistance nombreuse. Des discussions intéressantes ont surgi de toutes parts; le concours de régularité (ouvert à tous les clubs) devant avoir lieu dans le courant d'avril, est irréalisable. Le calendrier de la Fédération Française étant clos pour 1930.

En outre, il a été arrêté qu'une sortie aurait lieu le dimanche 13 avril en direction des Andelys; cette promenade sera pour les participants une joyeuse journée, certains points au programme ne manquant pas d'humour.

Réunion extraordinaire le vendredi 21 mars à 21 heures. Pour l'organisation de la cavalcade de la Mi-Carême. Le M. C. C. adresse ses sincères condoléances à M. Bofraut, président de la Commission sportive, pour la perte cruelle qui le frappe en la personne de son père.

Sortie du M. C. Gisors

Le 2 mars le M. C. Gisors a fait en groupe une sortie touristique au dolmen à Trie-Château. Des membres du M. C. Dyonisien, section d'Aubervilliers, s'étaient joints aux locaux et, profitant d'un temps idéal pour faire de la moto, se firent une joie de visiter un site charmant et pas assez connu. Vu le temps superbe dix-sept répondirent à la sortie du 9 mars sur un réseau de mauvaises routes pour aller visiter La Roche-Guyon, Vétheuil, Limay et Mantes. Le retour s'effectua par Magny, Branchu et Gisors. Toutes les sorties du M. C. de Gisors sont attrayantes. Le 16 courant, un groupe important du M. C. Gisors participait au Rallye-Ballons organisé à l'occasion de la quinzaine Citroën.

Le 23, la Turbie

C'est en 1897, il y a trente-trois ans, que fut fondée la fameuse course de côte de la Turbie; c'était la dernière étape de Marseille-Fréjus-Nice-La Turbie. Le premier vainqueur de l'épreuve entière est le comte de Chasseloup-Laubat, aux côtés duquel nous voyons H. Peugeot, A. Michelin, Lemaitre, etc.; il était sur bandages pleins. Mais à la Turbie, ce fut Michelin sur pneus (!!) qui gagna à la moyenne de 31 km. 800! Quant au record, il appartient depuis 1929 à Stuck et Austro Daimler à 90 km. 700. Et les mots

où aller dimanche ?

Parisiens

Allez à Rambouillet avec le Moto-Club de la Seine. Débutez votre saison sur les 160 km. de l'Amicale Cyclecariste de France.

Et aussi à Fontainebleau avec le M. C. Antony.

Et à Croth avec l'Hirondelle M. C. (voir page 339).

Provinciaux

Allez jusqu'à Montrieux avec le M. C. d'Aubagne. Assistez à la Course de Côte de la Turbie de M. C. de Nice.

Les Lyonnais assisteront le 28 à la conférence juridique du M. C. de Lyon ou iront le 23 au Rallye Paper du Sp. A. M. de Lyon. Et enfin à l'essai du parcours du cross-country du M. C. des Lilas, à 10 heures, rendez-vous au siège du club.



Un club dans les chemins de fer
 Les Chemins de Fer de Paris à Orléans, ne comprennent pas encore de club motocycliste, mais M. Rivière, 23, rue de l'Abbé-Grégoire, à Paris, sera heureux de créer le « Motor Club P. O. » à condition qu'il reçoive aussi bien de Paris que de la Province, les encouragements de nouveaux motocyclistes de cette Compagnie.

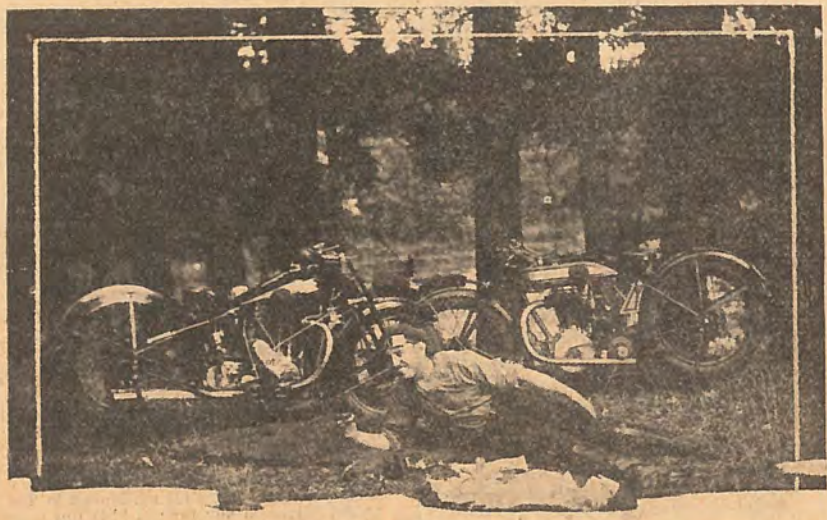
Une nouvelle section en Sarthe
 L'Union Auto-Cycliste de la Sarthe vient de créer une section motocycliste dans sa réunion du 7 mars, et a nommé M. Pierre Ollivier, délégué, qui a été accepté comme correspondant pour *Moto Revue*.

Nouveau Club breton
 M. Gosse, vérificateur des Contributions Indirectes, vient de prendre le secrétariat d'un nouveau groupement en Bretagne, à Fougères, où circulent plus de 220 motos. C'est un succès certain si les nouveaux dirigeants le veulent.

Club en formation en Brie
 En Seine-et-Marne, les clubs semblent devoir fleurir. Voici qu'à Donnemarie, on nous annonce la formation prochaine d'un groupement. C'est M. Fourtier qui en a été chargé.

Un nouveau Club en Beauce
 Le M.C. de Luceau-Beaumont est définitivement formé et semble devoir grossir avant peu. Pourquoi donc la ville de Château-du-Loir (5.000 habitants), si voisine, ne suit-elle pas le même mouvement ? Il y aurait de beaux interclubs à organiser entre les deux clubs. Binder est nommé président.

Mais nous faisons erreur...
 ... car le courrier suivant nous apporte l'annonce de la formation d'un club à Château-du-Loir. C'est un agent des Contributions indirectes qui s'est chargé de ce groupement : au moins, les adhérents seront bien renseignés sur leurs droits et devoirs fiscaux. Vingt adhérents ont répondu déjà à l'appel.



En U.R.S.S. le Secrétaire de l'Auto Moto Club de Moscou se repose au cours d'une promenade



Moto Club de Villeurbanne et région

Ce groupement qui compte quatre années d'existence donna le 2 mars, son banquet à Ecully où la restauration est renommée.
 M. Arbaud, président, entouré des membres de son Conseil d'administration : MM. Bonhomme, vice-président ; Dumont, secrétaire ; Rose, secrétaire-adjoint ; Colon, infatigable trésorier et la commission sportive avec son président Mestrallet assistaient à cette réunion. Fête gaie et bruyante au possible.
 Au dessert, M. Arbaud remercia ses amis et invités d'avoir répondu à l'invitation du M. C. V. R. Un concert des plus animés où se signalèrent Mmes Vallin, Dudule, Nagel, Ollier l'as acrob Ballarini... clôtura la soirée.
 A la table d'honneur : MM. Baratin, adjoint au maire de Villeurbanne, Fleury, représentant la M. C. L., Chavent-Grenier, du Journal En auto et moto ; Cordier et le représentant de M. le Préfet, etc...

A l'U. M. du Forez
 Le 2 février, assemblée générale. Cinquante membres présents. Le quorum n'étant pas atteint, l'assemblée générale ordinaire fut close. Une assemblée extraordinaire fut décidée et se réunit à 10 heures, dans la même salle ; 76 membres étaient présents. Sont élus membres du bureau : MM. Gordon, Vidal, Maillou, Paya, Chabanon, Legat, Michallet, Pirel, Abrial, Rivollier, Vallet. Le Conseil d'administration, dans sa séance du 21 février, a constitué son bureau comme suit : MM. Paya, président ; Gordon et Michallet, vice-président ; Chabot secrétaire général ; Chabanon, trésorier.

A l'U. M. Saumur
 Ayant remercié les membres de l'U. M. S. qui défendirent ses couleurs et ceux ayant participé à l'organisation de la gymkhana, le Président Amy annonça la démission du sympathique secrétaire actuel : M. Honorez, qui de sa propre initiative se démet de ses fonctions invoquant des raisons commerciales ; les membres présents acceptèrent ces raisons très justes et décidèrent, sur avis de leur Président que les marchands de motocyclettes formeraient une Commission sportive de l'U. M. S. chargée de l'organisation des épreuves inscrites au calendrier 1930. D'unanimes remerciements furent adressés à M. Honorez pour l'actif concours qu'il apporta depuis un an à l'U. M. S.



Le rallye de l'A. M. Lunévilloise

Trois mois de vie de ce club et déjà semblable manifestation ne s'était jamais vue ici.
 Le Rallye-Régularité fut brillant. Il comportait 62 concurrents. Dans Lunéville, à l'arrivée et au départ, à Baccarat, Badonviller et Cirey, une foule énorme s'intéressa à la compétition.
 A midi, déjeuner à l'Hostellerie du Cheval de Bronze autour de l'actif président de l'A. M. L., M. Gille et de son bureau.
 A 2 heures, sur la place Léopold, gymkhana comportant épreuves, démarrage à froid, passage d'obstacles, chaises en chicanes, acrobaties et une partie comique de deux Bibendum.

- Catégorie 175 cmc.** — 1. Cuny (Nancy), s. p. ; 2. Claudon (A. M. L.), s. p. ; 3. Labord (A. M. L.), 34 points.
 250. — 1. Varelle (Nancy), s. p. ; 2. Le-fèvre (Nancy), s. p. ; 3. Banzet (A. M. L.), s. p. ; 4. Mangeolle (Nancy), s. p. ; 5. Heitsy (A. M. L.), s. p. ; 6. Lamoise P. (Nancy), s. p.
 350. — 1. Itnom (Nancy), s. p. ; 2. Mich 1 (M. C. Vosgien), s. p. ; 3. Sittler (Nancy), s. p. ; 4. Semence (Nancy), s. p. ; 5. Wenger (M. C. Vosgien), s. p. ; 6. Schneck (A. M. L.), s. p. ;
 500. — 1. X... (A. M. L. sans pénalisation) s. p. ; 2. Louis (Nancy), s. p.
Sidecar. — 1. La France (Nancy), s. p. ; 2. Du Jacquière (Paris), s. p.
Voitures. — 1. Ballard (Nancy), s. p. ; 2. Samuel (A. M. L.), s. p.

On admira
 Le Moto Club Manceau effectuait, le 9 mars, sa première sortie touristique. Par un temps magnifique, le départ fut donné à 22 participants. L'invitation du M. C. M. avait intéressé également quelques automobilistes qui se joignirent à la caravane qui visita Saint-Marceau, son vieux pont du XIV^e siècle, Beaumont pittoresquement groupée sur une colline, puis se rendirent à Ballon et admirèrent son vieux château et la profondeur du vieux puits : 54 mètres. D'aucuns voulurent y puiser de l'eau, ce qui leur en coûta 215 tours de manivelle.

Au Moto-Club de la Seine

La sortie organisée par le M.-C. de la Seine sur Melun et visite de la station de Sainte-Assise a obtenu un gros succès : une cinquantaine de motocyclistes et automobilistes.
 Dans la parc même, une ample provision de coucous fut ramassée et, au retour, nous pouvions voir tous les motocyclistes avec des figures réjouies et des motos fleuries. La prochaine sortie aura lieu le dimanche 23 mars après-midi, dans la forêt de Rambouillet. Rendez-vous à 13 heures à la Porte Maillot, devant la gare de Ceinture.
 Le dimanche 27 avril aura lieu la première épreuve sportive sur le parcours Montgeron, Corbeil, Melun, Nangis, Lieusaint et Montgeron, parcours de 112 kilomètres à effectuer en régularité.
 2.000 francs de prix seront affectés à cette épreuve.
 Pour profiter des nombreux avantages offerts par le M.-C. S. et pour les motocyclistes désirant avoir le calendrier touristique et sportif, prière de s'adresser à l'une des réunions hebdomadaires, tous les vendredis à 21 heures, au siège social, 10, boulevard Beaumarchais, à Paris.

Nous rappelons aux Clubs que les communiqués, résultats doivent nous parvenir au plus tard le lundi à midi pour être insérés le Samedi suivant.



Le Gross des Lilas

Le Motoclub lilasien rappelle aux Clubs motocyclistes de la région parisienne, ainsi qu'aux amateurs indépendants et professionnels, que son cross motocycliste annuel sera disputé sur 5 tours de circuit, sur les forêts de Romainville, le dimanche 6 avril 1930, à partir de 13 heures. Une coupe challenge sera attribuée définitivement au club ayant deux coureurs les mieux classés, au moins dans deux catégories différentes, en outre, une plaquette sera offerte au coureur ayant mis le moins de temps à parcourir les 5 tours du circuit et de nombreux prix et médailles viendront récompenser les concurrents par classement individuel. Le prix d'engagement assurance comprise est fixé à 10 francs par coureur et 25 francs pour les clubs participant à la coupe.

RALLYE PASCAL

A l'Hirondelle Moto Club
 L'H. M. C. organise, avec le concours de *Moto Revue*, pour Pâques, les 20 et 21 avril 1930, une épreuve touristique sur Langrune-sur-Mer, dont le règlement a paru le 1^{er} mars. Son but : obtenir un prix de séjour facilitant à tous un voyage à la mer dans les conditions les plus économiques.

Le pourquoi de notre choix de Langrune-sur-Mer, comme terminus de ce rallye ? Cette charmante petite plage de la côte dite de « Wacré », entre l'Orne et Vire, fait le trait d'union entre Luc et Saint-Aubin-sur-Mer. La plage de sable fin offre un stand naturel d'accès facile, et la vieille bourgade normande, enjôlée de multiples villas, se trouve droit au nord de Caen, sur la belle route goudronnée de Caen à Bayeux, en passant par Courseulles-sur-Mer, aux excellentes huitres.
 L'accueil qui nous est promis, tant par la municipalité que par le Syndicat d'Initiative et l'Union Commerciale (on parle d'un grand bal en notre honneur) ne peut que sourire aux plus renfrognés. Tous les hôteliers de cette station balnéaire se sont entendus pour offrir des prix très intéressants.
Conditions de séjour : Grand Hôtel Sarazin et Casino du Petit Paradis, offrant une vue directe sur la plage, confort moderne, prix : 60 francs par célibataire et 110 francs pour un ménage. Hôtel de la Gare, très confortable, prix : 55 francs pour célibataire et 100 francs pour un ménage. Hôtel Touzeau et Hôtel Jouger avec vue sur la mer, prix : 50 francs pour célibataire et 90 francs pour un ménage. Le Clos Familial et l'Auberge Normande, mêmes prix. Tous hôtels de bonne tenue et de bonne cuisine. Les prix indiqués comprenant cidre, et pain à discrétion, ainsi que les pourboires pour : déjeuner, dîner et chambre pour le dimanche ; petit déjeuner et déjeuner pour le lundi. Les droits d'engagements et frais de séjour sont reçus à l'Hirondelle Moto Club, 107, route de Montrouge, à Malakoff (Seine), et par poste à M. G. Leblanc, même adresse, jusqu'au 7 avril 1930, dernier délai.

Au Moto Club Dyonisien

Le Moto-Club Dyonisien met en compétition, le dimanche 6 avril, pour la seconde fois sa coupe de régularité dite : « Intersections ». Cette épreuve, réservée aux membres du M. C. D., se disputera sur le parcours de Saint-Denis-Poix et retour, pour les catégories 175 et 250 cmc ; Saint-Denis-Abbeville et retour, pour les catégories 175 et au-dessus. Fonctionneront trois contrôles fixes, savoir : Poix, Abbeville, et Saint-Denis (arrivée). Le classement sera établi suivant les heures de passage des concurrents aux contrôles secrets (ceux-ci fonctionnant en nombre illimité). La Coupe reviendra au groupe dont les quatre concurrents totaliseront le plus grand nombre de points à l'arrivée. Chaque concurrent devra être coiffé du casque, et être possesseur d'une assurance au tiers d'au moins cent mille francs. Les engagements sont reçus par les Chefs de groupes, jusqu'au 28 mars.

Au Moto Club d'Avignon et du Vaucluse

Le 29 juin doit se courir, en Avignon, le Grand Prix de vitesse en circuit fermé organisé par l'important groupement le M. C. Avignon et Vaucluse.
 Ce circuit situé à 2 kilomètres environ d'Avignon se prête admirablement à ce genre d'épreuve inconnue dans cette région.
 La distance à parcourir est de 4 km. 200 sur routes goudronnées dans un site charmant, comprenant quatre virages à épingle à cheveux et deux lignes droites de plus d'un kilomètre.
 Cette belle épreuve de vitesse est ouverte à tous les motocyclistes, sidecaristes et cyclaristes possédant leur permis de conduire ; mais pour donner un attrait tout particulier à cette grandiose manifestation sportive, la commission sportive du M. C. d'Avignon a prévu dans son programme un match-poursuite par des Bugatti, ce qui sera certainement le clou de la journée.
 Tous les « as » motocyclistes régionaux appartenant à la F. M. du Vaucluse ont été enthousiasmés par cette initiative.

Dijon est de méchante humeur

Dijon passe pour le paradis de la moto, parle nombre qui y circulent ; mais elle ne l'est pas au sens propre du mot car elle compte à notre grand regret pas mal de détracteurs. L'A. M. Dijonnaise devant faire son cross le 9 mars, la Commission sportive avait tout préparé pour satisfaire tout le monde, le nombre des prix était imposant. Malgré cela elle a dû le reporter ; les trois terrains qu'elle avait choisis lui ayant été refusés et au dernier moment. Malgré cela elle ne désarme pas et ne doute pas de le faire prochainement.



PERMANENCES
Mardi. — M. G. Montrouge, au siège, à 21 heures, 1^{er}, 2^e, 3^e, et 4^e.
Mercredi. — M. C. Verdun, au siège, à 21 heures, le 3^e.
Judi. — M. C. Scolaires, au siège, à 21 heures, le 1^{er} et le 3^e.
 M. C. Antony, au siège, à 21 heures, le 1^{er}, 2^e, 3^e et 4^e.
 M. C. du 11^e, au siège, à 21 heures, le 1^{er}, 2^e, 3^e et 4^e.
Hirondelle M. C., au siège, 21 heures, 1^{er} et 3^e.
Vendredi. — A.M.A.T., au siège, à 21 heures, le 1^{er}, 2^e, 3^e et 4^e.
 M. C. Verdun, au siège, le 1^{er}.
Tous les jours
Hirondelle M. C., au siège de 14 à 21 heures.
Permanence le dimanche
 M. C. Courbevoie, au siège le 1^{er}, 2^e, 3^e et 4^e.
 M. C. Sèvres, au siège le 2^e et 4^e.

La côte de Doullens

Il a été publié dans différents calendriers que la course de côte de Doullens avait lieu le 20 juin ; la date officielle est le 27.

Une innovation

La Société Alsacienne-Lorraine de Paris est des plus éclectiques. Terrains de football, courts de tennis, piste de course à pied, gymnase, piscine, garage pour bateaux de course ou de plaisance s'offrent au choix des sportifs. Il y manquait une section de motocyclisme. Cette lacune est comblée. Un groupement motocycliste est en formation au sein de cette grande société.
 A peine formée, la section motocycliste de l'Alsacienne-Lorraine de Paris organise un grand gymkhana. Cette épreuve se disputera le 6 avril sur les terrains mêmes du club.
Moto Revue dote cette épreuve d'un challenge interclub « Coupe Moto Revue ». De nombreux prix récompenseront les efforts des concurrents. Le gymkhana comportera cinq épreuves. Les clubs auront la faculté d'engager jusqu'à trois équipes de deux au maximum. Ne compteront pour l'attribution du challenge que les équipes ayant participé au moins à trois épreuves. Le club vainqueur se verra attribuer la garde de la coupe pour un minimum de six mois et un maximum d'un an. La coupe sera acquise en toute propriété au club qui l'aura gagnée deux fois consécutives ou trois fois non consécutives. Il y aura deux classements, individuels et challenge.
 Les droits d'engagement sont de 2 francs pour les individuels et 3 francs par équipe. Ils sont reçus jusqu'au 31 mars, dernier délai, 38, rue du Château-d'Eau ou à *Moto Revue*.



MOTO CLUB D'ARTOIS

6 Avril. — 1^{re} Sortie mensuelle sur Roubaix-Paris-Roubaix, comptant pour la Tombola.
 11 mai. — Gymkhana, à 14 heures, au Jeu de Paume (750 francs de prix).
 18 mai. — 2^e Sortie mensuelle sur le Circuit de Péronne, comptant pour la Tombola.
 29 mai. — Championnat de France de Courses sur prairies (première réunion) au Vélodrome des Rosati.
 15 juin. — Circuit d'Artois (250 km.) 3.000 francs de prix, avec le concours du « Courrier du Pas-de-Calais ».
 29 juin. — Championnat de France de Courses sur prairies (2^e réunion) au Vélodrome des Rosati.
 20 juillet. — Championnat de France de Courses sur prairies (3^e réunion), au Vélodrome des Rosati.

M. C. de la Seine

6 avril. — Participation au Cross des Lilas.
 20-21 avril. — Sortie touristique : Blois et les bords de la Loire.
 27 avril. — Interclubs organisé par le Moto Club de la Seine, Montgeron, Corbeil, Melun, Nangis, Lieusaint et Montgeron, parcours de 112 kilomètres.
 4 mai. — Sortie muguet.



Une sortie récente de quelques membres du M. C. de Gisors.



Le Courrier de la Ligue

En réponse à notre appel

J'ai lu dernièrement dans la revue que vous manquez de renseignements au sujet de ma localité pour la L. N. M. Je me présente d'abord : L... P..., abonné B 3773/6. A ce titre, je me permets de vous envoyer deux adresses auxquelles tous mes camarades motocyclistes seront bien reçus.

Mécanicien : Labarre, 52, avenue Carnot, à Ussel, sportif enragé dont vous avez imprimé le nom dans vos colonnes, notamment cette année à l'occasion de la course du Mont-Dore, le meilleur mécano de la ville et qui n'apprécie pas son travail à sa valeur. Je l'ai vu prendre 1 franc (oui, 20 sous !) pour la réparation d'un frein et d'une crevaillon ! Donc, bon tuyau à communiquer.

Hôtel : Grand Hôtel de la Gare, avenue Wilson, maison Nouaille, où l'on mange très bien pour 15 francs et qui gare gratuitement. J'ajouterais, pour les touristes amateurs de ma région, le restaurant Cuculoux à Ligniac (Corrèze), lieu de passage des excursionnistes. De crainte que vous ne l'avez omis, je vous rappelle que de passage à Orléans, j'eus affaire à M. Alexis, 44, rue des Carmes pour une réparation importante. Vous pouvez le signaler comme étant modeste sur les prix de la main-d'œuvre, ce qui est pour beaucoup une occasion de forcer la note.

Enfin, je terminerai par mon adhésion à la L. N. M. Je m'estime criminel de ne l'avoir pas fait plus tôt pour grossir vos rangs et vous donner la force. J'aurais dû le faire plus tôt d'autant que mon titre d'abonné m'adhère gratuitement.

L... P..., à Ussel.



Nationale Motocycliste L.N.M.

Indiquez les prix

Je vous envoie quelques adresses des hôtels qui pourront intéresser nos collègues de la L. N. M. J'espère que la liste établie, par les soins de Moto Revue, qui servira comme guide dans le choix des hôtels portera autant que possible l'indication des prix ; cela évitera beaucoup de surprises.

Pendant mes voyages de l'année dernière (deux fois seulement il est vrai), certains des hôtels qui étaient cités sur les colonnes réservées à la L. N. M. m'ont donné des désillusions, soit par les prix (18 francs le repas sans vin ni cidre), soit par la cuisine.

Je ne mets nullement en doute la bonne volonté des personnes par lesquelles ces hôtels étaient indiqués : c'est tout simplement un manque d'expérience de leur part, ou la déveine pour moi.

Ceux qui sont habitués aux petits restaurants parisiens et qui sortent rarement, seront certainement contents de voir figurer un poulet sur le menu de 18 francs, qui revient, avec vin et café, à 25 francs ; mais ceux qui parcourent depuis des années toute la France et qui ont payé en 1929 22 francs pour des repas avec trois plats de viande et excellent vin du pays, seront plus difficiles.

En général, j'ai le regret de constater que plusieurs hôtels non mentionnés L. N. M., qui étaient sans reproche il y a deux ou trois ans, ont beaucoup évolué dans un sens indésirable, surtout dans les régions fréquentées par les touristes ; mais il en reste de bons, en général ceux qui sont un peu à l'écart.

Ci-joint liste d'adresses.

F. LUD abonné Paris.



SUD-EST

Juan-les-Pins. — Rest. av. ch. : Hôtel de la Régence. — Mécaniciens : Garage du Pont du Lys, Jean Marie. (M. Noël, à Juan-les-Pins.)

Saint-Julien en Genevois. — Rest. av. ch. : Hôtel du Cheva Blanc. (Remise à L. N. M.) (M. Picot, à Montluçon.)

Six-Fours (Var). — Rest. av. ch. : Restaurant hôtel du Rivage (M. Thony, à Six-Fours.)

Méounes (Var). — Restaurant : Lorin (M. Thony, à Six-Fours.)

Draguignan. — Mécanicien François, boulevard Georges-Clemenceau. (M. André Léon, à Flayose.)

Forcalquier. — Mécanicien Glacé, avenue de la Gare. (M. Blum, à Digne.)

OUEST



Rouen. — Rest. av. ch. : Hôtel du Commerce, 3, rue du Bec. Les Herbiers (Vendée). — Rest. av. ch. : Hôtel des Voyageurs. C'antonmay (Vendée). — Rest. av. ch. : Hôtel du Bon Raisin. M. Travert à Le Bonpère.)

MIDI



Hendaye. — Rest. av. ch. : Hôtel Choco Ana. (Motoclub de Toulouse.)

Montauban. — Rest. av. ch. : Hôtel de la Clé de France. (Motoclub de Toulouse.)

Mont-Louis (Pyr.-Or.). — Rest. av. ch. : Hôtel Jeambon. (Motoclub de Toulouse.)

Perpignan. — Rest. av. ch. : Hôtel Notre Dame. (Motoclub de Toulouse.)



CENTRE

Etampes. — Mécanicien Villette, sur route Nat., sortie Etampes direct, Orléans. Issoire. — Rest. av. ch. : Hôtel du Nord, 5, rue de Perrier.

Montluçon. — Rest. av. ch. : Hôtel de l'Univers, avenue Wilson + (M. Picot, à Montluçon.)

Pierre Ruffière (Haute-Vienne). — Rest. av. ch. : Hôtel de la Providence, pres la Poste.

Taninges (Haute-Savoie). — Rest. av. ch. : Hôtel du Chablais + Montargis. — Rest. av. ch. : Hôtel de la Tour d'Auvergne.

Vézelay. — Rest. av. ch. : Hôtel du Cheva Blanc. (M. Orhey, à Itry.)

Vert-le-Petit. — Rest. av. ch. : Hôtel de l'Espérance (M. Belgrand, à Maisons-Alfort.)

Vignes (Lozère). — Rest. av. ch. : Hôtel Solanel.

Vignes (Lozère). — Rest. av. ch. : Hôtel Parisien + (M. Ledi, à Paris.)



EST

Colombier-Fontaine (Doubs). — Rest. av. ch. : Hôtel de la Gare (M. Paluani, à Belfort.)



Tarif des insertions

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

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

TARIF

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

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

SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

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

MOTOCONFORT

NOUVELLE AGENCE SPECIALE Livraison rapide des modèles à blocs moteurs mis au point par BRIQUET, 1er spécialiste du bloc, 11, Quai d'Anjou, Paris. Danton 77-57

MOTOS A VENDRE

Le Roi de la Moto, Pierre, garage Renouvier, 4, rue Charles-Renouvier, tél. Roq. 07-67, à 200 mètres de la place Gambetta, accès par la rue Stendhal, est le seul à posséder une organisation permettant d'avoir en magasin 120 motos, cyclecars et voitures en neuf et occasion ; un atelier de réparations, un service de dépannage, une école de conduite, un stock de pièces détachées, de l'huile, des pneus, du Benzol. Aucune maison ne peut lui être comparée.

Automoto 2 CV 1/2, 2 vit., écl. élect., grais., mécan. ou par mélange, à volonté, excell. état. 1.300 fr. Bernard, 10, Cité Phalsbourg (XI^e).

B. S. A. 5 HP, très bon état, équip., compt., nombreux acces. Tolou, instit., Aurignac (H.-Gar.).

Dollar 2 CV 1/2, quatre-temps, culb. parf. état. 1.500 fr. Urgent, régiment. Hadot, 1, pas. Main-d'Or, Paris.

Dollar 500 cmc., a. c. t., double tube, éclairage Marchal, compt., tansad Brooks, selle Terry, parfait état, pare-jambes, pneus bon état. 4.500 fr. Passy 57-12.

Dresch ent. équip., Terrot 250 CH, cour., écl., Vélocoteur 100 cmc. avec débr. Vis. tous les jours, surtout sur rendez-vous à Nord 05-84. Marion, 5, av. Laumière, Paris.

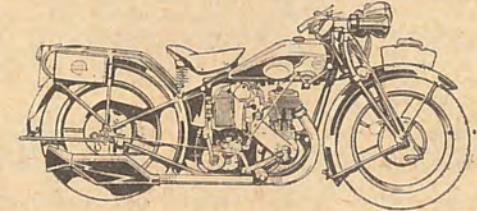
Moto D. S. 500 cmc. 1927. 2.000 fr. Laiglelet, 16, rue Alp.-Daudet. Vis. tous les jours à partir 19 h. 1/2, écl. élect.

UNE MOTO S'ACHÈTE chez les Spécialistes AVENUE DES TERNES HUIT MAGASINS Les plus importants du Paris OUVERTS LE DIMANCHE

COMPTEURS E. D. POUR MOTOS DEMANDEZ SON TYPE K A 175 fr. EN VENTE CHEZ TOUS LES AGENTS DE MOTOS

POUR LE GRAND TOURISME...

LES MOTOS AURÉOLE



Cadre double berceau entièrement brasé, Moteur JAP — Boîte BURMAN

Soupape latérale. 350 cmc.	5.150 fr.	Culbuteur. 350 cmc.	6.150 fr.
Soupape latérale. 500 cmc.	5.750 fr.	Culbuteur. 500 cmc.	6.550 fr.

Bicylindre JAP en V. 750 cmc. 7.000 fr.

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

F. N. 500 surb., 1/7/28, révis. usine, état neuf. Armand, 89, rue de Sèvres (VI^e).

Gérald 250 cmc., 3 vit., ecl. Magondeaux, tansad, compt.; rétro., parf. état, révis, cause dble emploi. 67, rue P.-Bert, Suresnes. 1.800 fr.

Gillet d'Herstal (Bol d'Or). 500 cmc., 2 tubes, état neuf, tansad spéc. 5.200 fr. comptant. Ecr. Girard, 46, rue Lafayette, Paris.

Gnome et Rhône 250 cmc., dble échap., chaîne-chaîne, grais. autom., pneus ballons, achat. juillet 29, prix à débattre, très urgent. Vis. tous les jours. Concierge, 45, rue Poliveau (V^e).

Griffon 4 CV deux-temps, mot. train, 3 vit., Burman carb., Amac. 1.000 fr. Vis. dim. matin. Dablaing, 35, av. Wagram, Paris.

Harley Davidson sup., acc., 1.000 cmc., av. sidécar, 2 pl. cap., ecl. élect. « Radios », 2 sac. cuir nves, parf. état de marche. 3.500 fr. Vis. tous les jours. Soliveau, 34, Quai d'Anjou, Joinville-le-Pont.

Harley solo 2.400 cmc. avec side. 3.000 fr. Etat neuf, ecl. mgno Bosch, sur rendez-vous. Petit, 56, Grande-Rue, Villemonble (Seine), ou éch. contre moto 5 H.

Mondiale 350 cmc., état neuf, cause départ. Giron, 11, rue Payenne (III^e).

Monet Goyon quatre-temps, 4 CV, tour 1929, état mécan. parf., ecl. Maglum Luxe, klaxon

LE LION

a traversé le Désert sur la P. 107

Crédit au même Prix qu'au Comptant

1^{er} VERSEMENT :

- 2 CV. 575 » - 3 CV. 600 »
- 4 CV. 975 » - 6d Lux culb. 1270 »

Demandez Catalogue et Conditions Reprise en compte toutes Machines

— AGENCE —

Geugeot 128, rue Jean-Jaurès - LEVALLOIS

Prime hebdo nadire du N° 36 du 22 mars

LUNETTES TRIPLEX

du Consortium général d'Optique

Valeur : 60 francs

La plus grande pitié humaine est celle de l'aveugle qui a vu le jour et est condamné à l'obscurité éternelle.

AYEZ DES VERRES INCASSABLES

Prix à nos Bureaux

Non abonnés	50 fr.
Abonnés	30 fr.

Franco à domicile, en sus, 2 fr.

PB

Les Meilleurs TAN-SADS

Notice à PB 9, Rue Faie-Félix VINCENNES

AURÉOLE

L. BOUCHEZ 7, Boulevard Victor-Hugo, 7 SAINT-OUEN (Seine)

AURÉOLE

GÉNIAL LUCIFER

MESTRE & BLATGÉ, CONSTRUCTEURS - 46 et 48, Avenue de la Grande-Armée, PARIS (17^e)

Allez voir les nouveaux
Éts 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

GARAGE GRATUIT

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

PARIS - MOTOS

ACHAT ÉCHANGE
Toutes Marques MOTOS
79, Avenue des Ternes, PARIS
OUVERT LE DIMANCHE

HALL

de la
VOITURETTE
Établ. fondé en 1919
99, Avenue d'Orléans
Tél. : Gob. 50-41

Le plus grand
choix de
Voitures et Cy-
clicars de toutes
Marques

Agences :
RENAULT,
DONNET, etc.

DRESCH

Meilleures Conditions de
COMPTANT & CRÉDIT
GARAGE
REPRISÉS
Agence FIAT & RENAULT

DAINELLI
91, Avenue Félix-Faure
PARIS

Forton, selle E. N., sac caval.
Prix à déb. Ecr. pour rendez-
vous, Lattaple, 11, pl. Thiers,
Saint-Denis (Seine).

Monet Goyon 2 CV Villiers,
3 vit., ch.-ch., tr. bon état, bons
pneus, écl. élect., compt. Jaeger,
accés. 1.500 fr. Vis. Rigaud,
33, boul. Murat, Paris.

Monet Goyon 4 CV Villiers,
grais. sép., réserv., selle comme
neuve. Affaire intér. Douane,
54, av. Michel-Bizot (XII^e).

A enlever Motobécane
175 cmc., neuve. 800 fr. Tassin,
67, rue d'Argout. Central 56-57.

Motobécane 175 cmc., monov.
bon état. 600 fr. Ecr. Chesnais,
6, rue Leriche (XV^e).

A céder Motobécane mono,
vit., 1927, excel. état. 700 fr.
Bœuf-Saint-Igny-de-Vers (Rhône)

Motobécane sidocar bis pl.,
5 CV, 1929, roulé 4.500 km. avec
tansad, écl., compt., tous les
accés., mod. 5.500 fr. Merveley,
6, pas. Ménilmontant, Paris (XII^e).

Motobécane 308 cmc., ch.-
ch., toute équip., un pneu rech.,
état neuf. 2.200 fr. Lardry, 15, rue
du Moulin-Berson, Créteil.

Motobécane 250 cmc., parf.
état, entre, tansad mal. neuf, guid.
sport, écl. élect. Nov. 2.500 fr.
S'adresser Blanchisserie, 22, rue
Rousselet (VII^e).

Motoconfort 350 cmc., 4 CV,
comme neuve, écl. élect., compl.,
com. sortie usine, tansad. 3.800 fr.
Tous les jours. Reeves, 104, route
Nationale, Paris.

Motoconfort 175 cmc., chaîne,
écl., siège bon état. Kilbourn,
4, av. Lucie, Sèvres (S.-et-O.).

Motoconfort 308 cmc., excel.
état mécan. 1.700 fr. Voncken,
7, av. Moser, Viroflay, soir, sam.
et dim.

Motosacoche 250 cmc. Vis.
dim. mat. ou écrire: Maitrejean,
28, av. des Gobelins (XIII^e).
Cause service militaire.

Soyer 350 cmc. lat., parf. état,
compt. T. S., écl. élect. 3.500 fr.
40, rue de Bagnolet, Les Lilas.

Panther 500 cmc., très vite,
culb., pompe autom. et barbot.,
toute équip., écl. élect., tansad
état neuf. 6.000 fr. Tous les jours
à partir 7 h., sam. après-midi et
dim. jusqu'à midi. Gardahaut,
37, rue Rouget-de-l'Isle, Sures-
nes.

Peugeot 350 cmc., P. 104,
bloc-moteur, quatre-temps, écl.,
tansad, accés., parf. état marche
et entre. 3.800 fr., à débattre.
Girard P., Haute-Maison par
Orphin (Seine-et-Oise).

René Gillet 1928, solo, 750 cmc.
6 CV, état neuf, révisée août 29,
complet. équip. pour Grand Tou-
risme. Dumont, 46, rue Van-
damme, Paris (XIV^e).

Saroléa 500 cmc., soupapes
latér., état neuf, out. compl.
Tous les jours après-midi. Cousty,
10, rue Saint-Germain-l'Auxer-
rois, Paris (I^{er}).

Moto P. 104, 350 cmc., 4 CV
écl. Mag., compt., vit. et km.,
tansad Terry, pneus ballon out.

3.000 fr. Collection complète
Moto Revue et Actualité 1927-
1928-1929. Dhiry, 41, rue des
Meuniers, Paris (XII^e).

Moto Sport Royal Enfield
350 cmc., culb. JAP. 2.600 fr.
Parf. état, bon. occas., casque
Duracuir. 30 fr. Vélo tour, Auto-
moto 3 vit., B. S. A. 200 fr.
Walsh, 18, rue Albéric-Magnard
(XVI^e).

Rochester d'exposition, 250
cmc., très bon état. Prix 2.300 fr.
Visible 23, boul. Edgar-Quinet,
Paris (XIV^e).

Soyer Gap 500 cmc., roulé
2.000 km. avec side, ensemble ou
sépar., départ, pressé. Leymarie,
163, av. d'Italie (XII^e).

Scott 350 cmc. à eau, parfait
état, pneus neufs, tansad, révisée,
dble commande, occas. unique.
1.800 fr. Cadre bec de cygne
pour dame ou ecclés. Louis,
8, rue du Regard (VI^e).

Moto Soyer, flèche bleue 1928,
peu roulé. 1.500 fr. Robertson,
91, rue Quincampoix (III^e).

Moto Terrot 350 cmc., mod. 28,
toute équip., essais toute dist.
Vis. tous les jours, 105, rue Béran-
ger, Colombes.

Terrot 350 cmc., lat. 3.800 fr.,
déc. 29, tansad, réserv. nick.,
comme neuf. 397 bis, rue de Vau-
girard (XV^e).

Occas. Terrot 350 cmc., 1928,
écl. élect., roulé 1.000 km., tout
confort. A vendre 4.000 fr. compt.
S'adres. Bournuzien, 10, rue
E.-Sue, Paris.

Terrot 350 cmc. lat., absol.
comme neuve, pneus ballon,
compl. équip. Roussel, 283, rue
Lecourbe, Paris (XV^e).

Terrot 350 cmc., lat., plombée
H. T. C. 4.400 fr. Cruicy, case 6,
Orléans.

Terrot 250 cmc., lat., plombe.
4.200 fr. Fais cadeau d'une
Aleyonnette parf. état, à tout
acheteur. Saillard, Vitry (Loiret).

Superbe Terrot, pn. 27 x 4,
écl. élect., toute équipée, bas
prix. Massenet, 23, Grande-Rue,
Sèvres.

Pierre, le Roi de la Moto,
vend et achète des motos, mais
1928 ou 1929 seulement, 4, rue
Charles-Renouvier, Paris (20^e).
Tél. Roq. 07-67.

Harley électrique, grand luxe,
side Bernardet bi-place, capote et
pare-brise, etc. 5.000 fr. Crédit
Collard, 3, rue Aumont (XIII^e).

Terrot 350 cmc., lat., équip.,
élec., accés., dynamo, pneus bal-
lon, roulé 2.000 km., dble emploi.
3.500 fr. Dubois, 54, rue de Paris,
Les Lilas, sam. après-midi, dim.
matin.

Ne cherchez plus, une moto
s'achète chez Pierre, 4, rue Charles-
Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq.
07-67. Lui seul a un stock complet
vous permettant un choix.

Thomann 1 CV 1/2, parf. état,
prix très intér. Braun, 121, av. de
la Duis, Bagnolet (Seine).

Triumph 500 cmc., lat., mot.
et voit. entières. révisés, garanti
par fact., pneu neuf vendu par

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

HARLEY-DAVIDSON
MODÈLES 1930 et d'OCCASIONS
350-500-750 et 1200 cc. Pièces origine
- Demandez Prix en Baisse -
Harley-Davidson 22, rue Picpus
PA 15 (12^e)

B.S.A. - GRAND CHOIX -
Motos en Solde et d'Occasions Révisées
- TOUTS LES ACCESSOIRES -
IMBERNOTTE, 4, rue des Acacias - PARIS

ACHAT - VENTE - ECHANGE
de toutes Motos ou Cyclecars,
150 Machines en magasin (liste:
1 fr.), un lot neuf : fourches,
cadres, moteurs, magnétos,
boîtes de vitesses.
Silencieux neufs pour Motos. 25 fr.
BEAUSOLEIL, 9, Saint-Sabin - PARIS

Grande Armée Motos

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

Stock complet de pièces détachées

MOTEUR JAP - BLACKBURNE
Pièces Boîtes ALBION - GM
PICARD - STAUD

Pièces Carburateurs
AMAC - GURTNER

Chaînes RENOLD - BRAMPTON
Huiles CASTROL - KERVOLINE
Éclairage Électrique NOVI

Tous les Montages
et Pièces en Magasin
SILENCIEUX J.M.J.

Toutes Formes et tous Diamètres
Pose immédiate

AGENCE EXCLUSIVE
Pneumatiques DUNLOP
HUTCHINSON - MICHELIN

STOCK
ACCUMULATEURS SLEM

A. PRÉVOST 26, Av. Grande
Armée, PARIS 17^e
Métro: OBLIGADO - Tél.: WAG. 54-81

**MAGNÉTOS
DYNAMOS
DÉMARREURS**

Toutes Marques

Pièces détachées
Pour tous Modèles

A. DE SARELLO

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

RÉPARATIONS
en 24 heures

avec
Garantie de 6 Mois

SPÉCIALITÉ
pour MOTOS

partic., bas prix. Cause achat
voit. Vis. 20 h. 1/2 à 22 h. Herbo,
256, rue Marcadet (18^e).

Petite Moto 2 CV deux-temps,
mot. révisé. Automoteur 1 CV
1/2 quatre-temps avec ou sans
moteur, très bas prix, cause dép.
Laforce, Corbie (Somme).

N'attendez pas Pâques, c'est
maintenant que vous devez com-
mander votre machine. Pierre,
le Roi de la Moto, livre à vue au
comptant et à crédit, toutes les
grandes marques. 4, rue Charles-
Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq.
07-67.

A liquider plusieurs motos
modernes, bas prix. Minot, 16, rue
Guillaume-Tell, Paris.

Motos toutes marques, crédit
sans supplément, facilité de re-
prises et d'échange. Palais de la
Moto, 225, boul. Pereire, Maison
de confiance ouverte le dimanche.
500 cmc. sport anglaise, 140 à
l'heure. 42, rue des Poissonniers
(18^e).

Gillet Herstal, Terrot, Styl'-
son, Motoconfort, Soyer, F. N.,
Gnome, Saroléa, Rémy, agent
direct, 21, rue de Tlemcen,
Paris (20^e). Tél. Ménil. 76-39.
Occas. Terrot 350 cmc. champ.
France, équip. nve. F. N. 500 cmc.
culb. 3.950 fr. Terrot 350 culb.,
conf., écl. 3.000 fr. F. N. 350 cmc.,
M. 70, équip. 3.000 fr. Motocon-
fort 500 cmc., Blacklat, écl.,
29. 4.250 fr. Soyer 350 cmc., jap.
conf., neuve. 3.500 fr. Motocon-
fort 308 cmc., écl. neuve. 3.000 fr.
Motoconfort 250 cmc., écl. Novi,
état neuf. 1.950 fr. Gillet 500 cmc.
29. 5.200 fr. Stock d'occas.
unique en march. moderne.

B. C. R. 350 cmc., 4 CV,
deux-tps, accés. 159, avenue de
Choisy (19^e).

Brough Superior Jap 2 cyl.
culb., exposée au Salon 28, payée
18.000, entier. nve. rlé 800 km.,
éclair., klaxon, tansad, réserv.,
garde-boue, jantes, chromés, prix
à débattre. Ecrire: Pellissier, 5, rue
du Cirque, Lille (Nord).

Brough Superior, mte 29,
éclair. électr. Luxas luxe, roulé
6.000 km. 140 heures, machine
tte bté ayant coûté 18.000; au
plus offrant. Urgent, cse réelle
prise commerce boulangerie,
25 ter, rue Jeanne-d'Arc, Saint-
Mandé (Seine).

B. S. A. 350 latér., état neuf,
écl., tansad, à vendre, selle géné-

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

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

MOTOCONFORT
Livraison immédiate
Réparations Garage
SENDEL
48, rue Anatole-France
Levallois Pétrole 13-28



FORMAT 18 x 12
725 Pages illustrées

Si vous désirez Acheter ou Echanger
n'importe quel véhicule.
Consultez... 1930 24^e ANNÉE

Le Catalogue des Catalogues

(GUIDE DE L'ACHETEUR)
PRIX ET CARACTÉRISTIQUES DE TOUTES MARQUES
Motos, Voitures Tourisme, Véhicules Industriels et tous Accessoires

Caractéristiques et N° des Châssis
Construction antérieure à 1930.
Code de la Route.
Renseignements utiles: Déclarations, Impôts, etc., etc...
Adresses des Principaux Fournisseurs de l'Automobile.

PRIX: 16 fr. 50. - Franco recommandé: 20 fr. - Étranger: 25 fr.

Éditeurs: Vve Victor LEFÈVRE et M. BARON
1, Avenue Félix-Faure - PARIS (15^e)
Téléphone: VAUGIRARD 43-24 - Compte Chèques postaux: PARIS 25.848

MOTOS

Saroléa

Magasins d'exposition et de vente

DELAUNAY, 62, Rue Rochechouart - PARIS

**SIDE-CARS
BELGIAN**

Exposition et vente
DELUNAY
62, r. Rochechouart, PARIS

Clichy-Moto-Garage

9, Rue Cousin - CLICHY (à 1 minute Métro Porte de Clichy)
SUIVS ACHETEUR toutes Motos modernes
Vente - Achat - Échange Comptant - Crédit
AGENCE - **O.S.A. LIBERTY**
Atelier Moderne
de Réparations, Personnel spécialiste
Ouvert le Dimanche

peuvent être achetées au crédit 6 à 12 mois. Barre, 123, av. Foch, Saint-Maur (Seine).
Motobécane 250 cmc., mod. 29, parf. état, vis. sam. apr.-midi, dim. matin, prix à débattre. Ayet, 8, r. Alphonse-Daudet, Paris (14°).
Motobécane 350 Black Burmann, écl. électr. Alternovi, compt. Jaeger, tansad, rep-pieds, état neuf, ess. vol., 3.700 fr., 700 fr. comptant, le solde en 10 ou 12 mois, au comptant à débattre. Barre, 123, av. Foch, Saint-Maur (Seine).
Motoconfort 308, fin 28, éclair. électr., tansad, rep-pieds, pare-jambes, 2.500 fr. Le Normand, 9, r. Aug.-Blanqui, Vitry-s.-Seine.
Motoconfort 4 CV, deux-tps, parf. état de marche, à enlever, 1.000 fr. S'adress. : A. Lazaille, 40, rue du Bois, Paris (19°), après-midi.
Motoconfort 3 CV 1928, peu roulé, tt équip., tansad, 2.000 fr. Ecrire pr. rend.-vs : Bequet, 11, rue Bleue.

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
COURBEVOIE (Seine)

SIDE-CAR
CARROSSERIES EN TOUS GENRES
CHASSIS. CAPOTES. PARE-BRISE
Fernand RICHARD
139, Av. d'Italie, Paris, 13° T. : Gob. 25-00
Envoi du Catalogue contre 0 fr. 50

LE LION
a traversé le Désert sur la P. 107
Crédit au même Prix qu'au Comptant
1° VERSEMENT :
2 CV. 575 » - 3 CV. 600 »
4 CV. 975 » - Gd Lux culb. 1270 »
Demandez Catalogue et Conditions
Reprise en compte des Machines
AGENCE
Peugeot 128, rue Jean-Jaurès
LEVALLOIS

Terrot 2 CV, rév., état neuf, éclair. Magon, 1.200 fr., t. l. j. Spencer 58, r. Domrémy, Paris.
Terrot 350 cmc., livrable fin mars Paris, comptant, à céder avec 7 % cse empêchement. Ecrire : Dayez, 3, Cour de Rohan, Paris (6°).
Terrot 350 cmc. lat., mod. 28, équip., peu roulé, pneu nifs, ess. à vol., 3.600 fr. Libat, 85, rue Saint-Martin, Paris (4°).
J. Thomann 175 cmc., rév., tr. b. état, tansad, pare-jambes, écl., 1.300 fr., cse dble emploi. Péarrd, 12, place Aligre. Dimanche matin.

Zurcher 350 cmc. culb., h. état mécan., compt., éclair., tansad, cse dble emploi, 2.800 fr. Prosper, 163, rue du Temple, Paris.
La 500 Ultima 1908 par sa longue expérience est parfaitement au point : pneu 27 x 4, roue à broche interchangeable, refroidissement, incomparable résistance extraordinaire à l'usure, elle est garantie 100 km. l'heure et elle ne coûte que 4.350 fr. On ne peut l'essayer, ainsi que tous les modèles Ultima, chez Barré, 123, av. Foch, Saint-Maur. Vente crédit 12 mois.
A solder 5 machines neuves ayant fait étalage en 250 et 350 cmc. des premières marques, 100, av. des Ternes.
Jean Thomann, 350 cmc., cadre berceau, surb., rés. ac. étamé, type anglais, 12 litres, selle Terry, deux-tps, dble échapp., 3 vit., chaîne s. carter, neuve, ét. garantie, cataloguée 5.700 fr., à céder 3.000 fr. M., à *Moto Revue*, 51, rue Vivienne.
350 moteur Zurcher Jap culb., écl. électr., nombr. access., vendue par client à partir de 3.400 fr. Ouvert t. l. j., sam. et dim. matin.

Doublé, 128. r. J.-Jaurès, Levallois.
Le Grimpeur neuve, garantie, défraîchie par l'étalage, 250 cmc., 2 vit., cataloguée 3.600 fr., à céder à 1.850 fr. Urgent. M., à *Moto Revue*, 51, rue Vivienne.
5 motos soldées 40 % rabais, 4 CV, 700 fr. comptant, le reste 12 mois, même prix qu'au comptant, 3, 4 CV neuves c. P. Peugeot, René Gillet, etc., reprise toutes motos occas., 178 rte Révolte, Levallois.
Unic 2, 3 CV, bloc, quatre-tps, 325 fr., reste 13 mois, prix global 3.125 fr. Ecole Moto, 163, rue de Rome, Paris.

2 tubes 1930 Saroléa 500, équipée, 4.800 fr. ; 2 tubes 1930, Terrot 4 CV, équipée, 4.700 fr. 178, route de la Révolte, Levallois (Seine).
Ternes Motos, agence de 14 marques de motocyclettes, ouvert le dimanche toute la journée, 100, avenue des Ternes.
Motosacoches 500 supers. culb., mte 29, compt., tansad, état neuf, 6.000 fr. env., prix intér. Georgeon, 88, r. Coudrais, Sceaux (Seine).
F. N. 350 cmc., avril 1928, état neuf, équip. luxe. Ecrire : Emy, 8, rue Verjus, Suresnes (S.).
Alcyon 350 cmc. supersp. à culb., mod. 1929, vend. 3.500 fr. ou éch. c. moto moins vite ou cond. int., 5 à 7 CV. Ecrire : Bralley, 41, bd de la Gare, Paris (13°).
Soyer 3 CV 1/2, bon état marche, siège AR, compt., b. occ. Goichon, 15, r. de la Station, Asnières (S.).
Triumph 500 cmc., 90 km. heure, gar., écl., compt., tansad, etc., essais à volonté, réelle occas. Manoury, 39, r. Aug.-Blanqui, Ivry (Seine).

ÉCOLE HENRI IV
PLACE de la BASTILLE
43 bis, Boulevard Henri-IV, PARIS - Tél. : Archives 74-17
ACHAT - VENTE - ÉCHANGE - CRÉDIT

LE SILENTÉCHAPPEMENT
- (BREVETÉ DÉPOSÉ) -
Le seul... donnant à volonté... l'échappement libre ou le silencieux... sans freiner le Moteur.
EN TOLE D'ACIER FINEMENT NICKELÉ
Monté avec chicanes à l'intérieur. Se fait tous diamètres. Stock 30, 35, 40, 45, 50, 55 %.
Indiquer à la commande, dia. ext. du tuyau d'échap. et le côté (sens de la marche).
L'Appareil complet : 80 fr.
Supplément pour manette, câble, et gaine de commande. 15 fr.
LES SACOCHES
Cuir gras demi-souple, première qualité. Dos et fond renforcés. Dimensions : 250 x 330 x 60. Fixation par courroies : la pièce. 100 fr. - par pontet. » 90 fr.
Tout pour Moto 9, Quai Jules-Courmont - LYON
Catalogue 1930 : 72 pages, encyclopédie des Accessoires Motos. - Envoi gratuitement son-

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

GRATUITEMENT..

A tout adepte, Leçons, Brevet sur Motos Peugeot.
Samedi, Dimanche, Lundi
Avec 500 fr. l'éève peut acquérir une Machine.
AMICAL ÉCOLE MOTO
17, Avenue Rachel, 17
PARIS

Disponibles de suite : Terrot, Monet, Gillet Herstal, Motobécane, New Map, Automoto, Gnome, Castrol X. L. 10 fr. le litre, stock Amac. William, 2, rue Desobry, Saint-Denis.
F. N. istes, veuillez bien ne pas confondre qu'à Asnières et Courbevoie, il n'y a qu'un seul spécialiste (agent exclusif de la Marque F. N.), qui vend les motos F.N. payables en 12 mois sans intérêt ni assurance au prix du comptant, 4.975 fr., la 350 et 6.850, la 500 cmc., n'ayant pas de frais généraux, conditions spéciales au comptant ; achère et reprend très cher toutes motos, réparations par spécialiste du bloc moteur, grand stock de pièces détachées et acces. F. N. avec 20 % de remise, 45 motos disponibles en neuf et occasion en magasin. Latscha, 16, rue Auguste-Bailly, gare Asnières. Tél. : Grésillons 17-93. Agence directe de Gillet-Herstal, Motobécane, Saroléa, aux mêmes conditions que les motos F. N.
Jack sport, deux-temps, 250 cmc., équip. compl., roulé 50 km., rais. santé. Dutheil, 16, rue Marie-Stuart, le soir 7 heures.
Monet-Goyon 500 cmc., type 27, équip., écl. électr., phares Marchal. 4.000 fr. Béchu, 35, av. Pont-Flandre, Paris (XIX°).
Douglas 4 CV side, parf. état méca., nombreux acces. Vis. 23, av. Trudaine, Paris.
Evans 1 1/2, état neuf. 550 fr. Lutetia 1 1/2, bicyclette neuve, débr. 550 fr. Bicyclette Junior, état neuf. 125 fr. Thivet, 80, rue Diderot, Vincennes.
Motobécane 3 CV, état neuf, à enl. cse dble emploi, 1.900 fr., avec side, 2.400 fr. C. Rigaud, 26, r. Pasteur, Bonneuil-sur-Marne (Seine).
Thomann 3 vit., 175, 850 fr. ; Motobécane 175, 2 vit., 1.200 fr. ; Terrot 250, 1.450 fr. Barre, 123, avenue Foch, Saint-Maur.
New Map 350 cmc., Jap, nve, écl., porte-bagages, tansad, support-bidon, klaxon, etc., a coûté 7.000 fr., pour 4.700 fr. Doublé, 128, r. J.-Jaurès, Levallois (Seine).
Saroléa 350 cmc. culb., 1928, rapide, c. neuve, tansad, éclair. électr., compt. Soret, 111, fbg Saint-Honoré (8°).

JEANJEAN MOTOS
133, Av. d'Argenteuil, ASNIÈRES
COMPTANT - CRÉDIT
Agence de Banlieue : TERROT
C.P. ROLÉO, MOTOCONFORT,
MONE - & GOYON, DRESCH, etc.
Reprises - Occasions - Réparations
ÉCOLE MOTO

MOTO-AGENCY 24, Bd de Charon
PARIS (20°)
ACHATS - VENTES
RÉPARATIONS - ÉCHANGES
F.N. Terrot, Peugeot, Motoconfort
- Soyer, etc. -
Stocks en neuf et occasion
École de Motos - Permis gratuit à tout acheteur

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

PIÈCES POUR MOTOS INDIAN
NOUVEAU STOCK TRÈS IMPORTANT
PAUL BÉALÉ
100, Av. des Ternes, PARIS
Catalogue sur photo s/demande

CLEVELAND

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

Amilcar type CC., bon état. 3.800 fr. Ecr. pour rendez-vous : Bianchi, 181, rue d'Herblay, Taverny (Seine-et-Oise).
Amilcar 6 HP, pn. ballon, capote neuve, parf. état. Merlin, 47, rue de Chaillot (16°).
Cyclecar B. N. C., J. M. K. mot. Scap 6 CV, état marche. 2.900 fr. Vaubailon, 47, rue de l'Ourg, Paris.
Citroën 5 CV, vendue par parti., torp. 2 pl., capote, peint. neuves, révision totale, écl. élect., compt., access., réelle occas., essais à volonté. 5.500 fr. Simo, 55, rue Gravel, Levallois.
5 HP Citroën, mot. rév., 715 x 115. 4.800 fr. T. S. F. 4 L. Alexonnette parf. état, les deux 1.000 fr. Germain, Vitry (Loiret).
Fiat cabriolet 6 CV, 509A, 28, excel. état, pneus neufs. Crestois, 70, rue Berzelius. 12.500 fr. Elysées 33-47.
Ford type taxi, pneu neuf, demi-taxe, écl., dyn. 2.500 fr. ou éch. 250 ou 350 cmc. moto. S'adresser Lakatos, 12, pl. Charas, Courbevoie, tous les soirs après 6 h. ou sam. après-midi et dim. toute la journée.
Vendez vite votre moto, votre cyclecar ou votre voiturette, à Pierre, Garage Renouvier, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20°), qui vous livrera à la place une 5 CV Peugeot, vous paierez le reste à 500 fr. par mois.
Renault 6 CV, cabriolet 4 pl., hors série, état neuf. 10.000 fr. Crédit ou reprise, moto. Collard, 3, rue Aumont (XIII°).
G. A. R. 6 HP révisé 1929, parf. état. 4.000 fr. Métairie, 14, rue Liège, Clamart.

JEANJEAN MOTOS
133, Av. d'Argenteuil, ASNIÈRES
COMPTANT - CRÉDIT
Agence de Banlieue : TERROT
C.P. ROLÉO, MOTOCONFORT,
MONE - & GOYON, DRESCH, etc.
Reprises - Occasions - Réparations
ÉCOLE MOTO

MOTO-AGENCY 24, Bd de Charon
PARIS (20°)
ACHATS - VENTES
RÉPARATIONS - ÉCHANGES
F.N. Terrot, Peugeot, Motoconfort
- Soyer, etc. -
Stocks en neuf et occasion
École de Motos - Permis gratuit à tout acheteur

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

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

MARC

PRÉSENTE SA 500 cmc.

BLOC-MOTEUR STAUB
SOUPAPES LATÉRALES

La Machine...
la plus luxueuse ;
la plus stable ;
la moins chère.

PRIX... 5.950

TOUTE ÉQUIPÉE
AVEC ÉCLAIRAGE

MOTOCYCLETES "MARC"
12, Rue du Plateau, VINCENNES
(Seine)

G. A. R. cabriolet 7 CV, entier, révisé, pneus neufs. 6.000 fr. 66, av. des Grésillons, Asnières.
Propriétaires de cyclecars et particulièrement de trois roues, il vous faut un anti-schimmy, il vous supprimera complètement le désagréable dandinement des roues de devant. L'appareil prêt à poser, 100 fr. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20°). Tél. Roq. 07-67.
Mathis 5 HP parf. état, écl., démar. 3.500 fr. Vis. tous les jours de 8 à 11 h et de 19 à 21 h. 13, rue de la Solidarité, Fontenay-sous-Bois.
Monotrace août 1929, roulé 3.000 km., état neuf. Ecrire Rabert R., 10, rue J.-Jaurès, Rive de Gier (Loire).
Ne cherchez plus, un trois roues s'achète chez Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20°). Tél. Roq. 07-67. Lui seul a un stock vous permettant un choix.
Darmont Morgan Touriste eau, 1.100 cmc., parf. état mécan., magne Bosch, phare Lucas, roue à broche, capote, access. 3.500 fr. Essais. Vis. le sam., dim., 7, boul. de la Mairie, Eaubonne (S.-et-O.).
Morgan sport air, janv. 1930, roulé 900 km., carros. bleue, écl. élect., batterie, tous les acces., tourisme, à enlever. 6.000 fr. compt., pour cause départ colonies. Ecr. Ferron, 6, rue Général-Mangin, Asnières.
Darmont Morgan mot. sport eau, écl. électr. parf. état. 4.200 fr. Coqblin, 25, rue du Chemin-de-Fer, Suresnes.
La 5 CV Peugeot ou la 201 sont livrables de suite par Pierre, 2-4, rue Charles-Renouvier, Paris (20°). Tél. Roq. 07-67, qui vous reprendra en compte votre moto.

Morgan, cause départ colonies, très bon état méca., out., compt. 3.800 fr. Roger, 13, rue Galleran (20°).
Morgan sport eau, révis. par usine, parf. état, pn. ballon, roue broche, équip. compl., écl. élect., accus. 5.000 fr. Vis. sam. après-midi ou dim. matin. Georges Maurice, 86, rue d'Angoulême, Paris (XI°).
Si vous avez roulé avec un cyclecar muni d'un Anti-schimmy, vous ne vous passerez jamais plus de cet indispensable appareil, modèle pour trois roues. 100 fr. Pierre, le Roi de la Moto, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20°). Tél. Roq. 07-67.
Mogang Touriste eau, entier, équip., pneus neufs, siège détachable pour petit transport, vend. cause dble emploi. Vis. dim. 82, rue Béranger, Colombes.
5 CV Peugeot 2/3 plans, 5 pneus, conf. écl., démar. élect., état mécan. entierem. révisé sur fact., access. 4.500 fr. Ecr. pour rendez-vous, Duclos, 17, rue de Strasbourg, Vincennes.
Conduite int. Peugeot 7 CV 177 M., très bon état, cause changement. situation, à enlever de suite. Soir 6 h 1/2 ou dim. matin. Aricot, 36, rue de la Jarry, Vincennes.
Conduite int. Peugeot 7-9, M. 1928, carros. souple, coûté 29.000 fr., état impeccable, tous acces., 6 roues, essais à volonté, 13.000 fr. Reprend en compte moto moderne, parf. état, 350 ou 500 cmc., avec ou sans side. S'adres. C. Neri, 18, av. Garlande, Bagnux (Seine).
Peugeot cabr. 5 HP, 172 R., part., 3 pl., confiance, parf. état, garanti tout essai, dim. Baudy,

NAVILLE & SES FILS

3, rue Sarrette - PARIS (14°)
Montage - Rayonnage - ROUES
Transformations de > Roues
Rayons et Jantes de tous profils
Pour Motocyclettes & Voitures
EXPÉDITIONS EN PROVINCE
25, rue Jeanne-d'Arc, La Garenne :
Peugeot 5 CV, type 172 R. torp., 4 pl., très bon état, écl. démar. élect., montre compteur. 7.500 fr. S'adres. Bruneaux, Santigny (Yonne).
Salmson G. N. sport, très bon état général. 3.000 fr. Maupu, 6, rue Liot, Billancourt (Seine).
Sandford alum. mod. 1929 surb. affa, de conf. R. Tuot, 38, r. de la Vèga, Paris (12°).
A vendre de suite Sima-Violet très bon état, écr. pour rend.-vous. Tilly, 66, rue de Javel, Paris (15°).
Sima-Violet sport, révisé pont AV neuf, au plus offrant. A. Rochas, 81, rue du Chevaleret, Paris.
Torpedo 6 CV zèbre 4 pl., écl., dom. 5 roues, b. état, 3.800 fr. Moretti, 110, r. Martre, Clichy (Seine).
Voitures Motos, Sidecars, neuf et occas., garant. échange grande facilité de crédit. Palais de la Moto, 225, boulevard. Péreire, maison de confiance, ouv. le dim.
2 Superbes cabriolets 5 CV à 5.500. Garage du Château-Rouge, 42, rue des Poissonniers (18°).

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

Agence Exclusive **F.N.**
MOTOCONFORT
Livraison immédiate, Pièces détachées, Réparations - VENTE à CRÉDIT, COMPTANT
Permis gratuit et le 1^{er} trimestre payé à tout Acheteur - Ouvert le Dimanche et Fêtes
Belleville-Moto 85, R. Julien-Lacroix
PARIS-20°
Téléphone : MÉNILMONTANT 77-03
F. N. MÉTRO : Belleville ou Couronne

L'Agent Spécialiste **F.N.**
Achète, Reprend très cher toutes MOTOS **F.N.**
au même Prix qu'au Comptant sans Intérêts, sans Assurance
PRIX CONSTRUCTEUR
60 Motos neuves et d'occasion
au Choix en Magasin
RÉPARATIONS par SPÉCIALISTES
Stock de Pièces avec 20% de remise
F.N. LATSCHA
16, Rue Auguste Bailly
ASNIÈRES
(Près gare d'Asnières)
(Ouvert Dimanches & Fêtes)
Agence Directe
GILLET-HERSTAL SAROLÉA MOTOBÉCANÉ
Tél. : Grésillon 17-93

6.000 fr. torpédo 7 CV, 4 pl., parf. état, frein AV équip. modern. Ecrite Landwerlin pour rend.-vous 12, rue Stéphenson (13^e).
Amilcar CGS 7 HP 29 surb., N° 19845, superbe Sandford 6 HP ruby culb. Marchabiel neuf 9.000 fr. Amilcar grand sport 7 HP peint, et pneus nfs, 9.500 fr. Rémy, 21, rue de Tlemcen, Paris. Tél. Ménil: 76-39.

Amilcar Sport 6 CV, parf. état mécan., peint. nve, amort., écl. électr., project., 5.500 fr. Ne pas se déranger, écrire: Minier, 90, rue Folie-Méricourt, Paris (11^e).

Benjamin 4 cyl. 5 CV, ent. rév., parf. état mécan., carross. bas prix, tél. Gutemb. 12-10 ou vis. 21, rue Lavoisier, Houilles (Seine-et-Oise).

Bugatti 1.500 torp. 4 pl., gr. sport, peint., pn., mot. remis neuf, 10.000 fr. Galarza, 7, rue Gide, Levallois.

Torp. B 14 1927, culasse Energic, 17.000 km., parf. état, access., 10.000 fr. Pain, 10, rue Vital (16^e).

Citroën 5 CV, C. I., sup. cul., fr. AV, ph. Marchal, parf. état mécan., nombr. access., pont Banjo, 6.000 fr. Pavy, 14, rue Monge, Paris.

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

Mathis 5 CV luxe, carross. sport, gr. coffre, écl., démarr. électr., 5.500 fr. Vis. le dimanche. Gervais, 13, rue Gallieni, Houilles (Seine-et-Oise).

Monotrace b. état, équip. March., capote. Guillam, 33, route de Villejuif, Arcueil (Seine).

Morgan Sport eau, freins AV, écl. électr., monotr. compt., comme neuf, 6.800 fr. Guttin, 4, rue Daligre, Paris (12^e).

Peugeot 5 CV, type 172, bon état de marche, carross. camionn. bois, Jobard, 14, rue Moreau, Paris (12^e).

Châssis Peugeot 5 CV, tout neuf, garantie usine valeur cataloguée 10.800 fr., à enlever pour 8.500 fr. Lacombe, à Moto Revue, 51, rue Vivienne, Paris.

Ctte Peugeot 5 CV 1928, 6.800 fr. 5, rue du Foin, Paris (3^e).

Salmson Sport 7 CV, 3 pl., graiss. sous pression, pneus confort, bel équip., électr., phare cote mixte, capote, roue rech., etc. Vimont, 23, rue des Frères Bonnet, Bezons (Seine-et-Oise).

Villard livrais., 3.800, peu roulé, 2 pl., conf., roue rech., repr. moto. Bard, 33, r. Defforge, Choisy-le-Roi.

Sénéchal cabr. décap., frein AV, mod. 28, état impecc., 6 roues, 115 km.-h., reprend. belle 500 tt équip. Doublet, 128, r. J.-Jaurès, Levallois.

SIDECARS

Pierre le Roi de la Moto, 2-4, rue Charles-Renouvier, à 200 mètres de la place Gambetta, accès par la rue Stendhal, est ag. gén. des sidecars P. and P. caisse aérodynamique et de la torpille faurine, ces deux modèles ultrasurbaisés sont spéciaux pour 350 et 500 cmc.

Aff. except. DS 500 cmc. équip. touris, pn. bal., roulé 7.000 km. éclair. et klax. électr., montre compt. retro avec side bipl. pare-br., 5.500 fr. Billat, rue de Joinville, Montgeron (Seine-et-Oise).

Harley side 2 pl., écl. Mag., comp. metro klaxon tansad, nomb. access. Roger, 24, r. J.-J. Rousseau, Juvisy (S.-et-O.).

B. S. A., 500 cmc., ch.-ch. side et pn. neufs parf. ét., tansad, pare-jambes, email nickel nfs,

SI VOUS DÉSIREZ UNE RENÉ GILLET

Neuve ou d'occasion, en solo ou en side-car

Rendez-vous à **A MOREAU**, 1, rue Malakoff, ASNIÈRES (84, Avenue d'Argenteuil) vous ne regretterez pas votre déplacement

OCCASIONS RÉVISÉES PAR USINE

Ouvert tous les matins de 8 h. 1/2 à 12 h. même le Dimanche
Autobus BD, Tramway 45

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 MOTOCYCLETTES

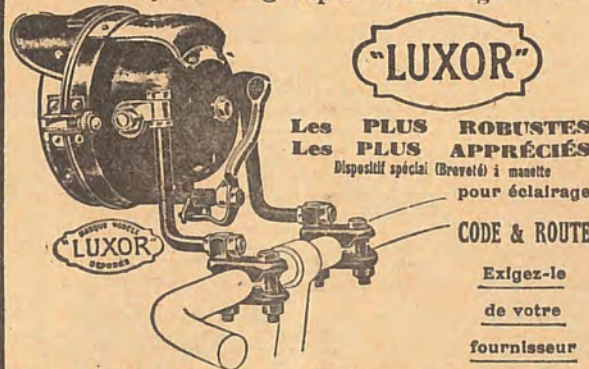
Terrot, Dédé, Saroléa, Motoconfort, Rovin, Triumph, Deprez moteur Jap et Bloc-moteur Chaise.

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

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



Les PLUS ROBUSTES
Les PLUS APPRÉCIÉS

Dispositif spécial (Breveté) à manette pour éclairage

CODE & ROUTE

Exigez-le

de votre

fournisseur

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

CAMPHONINE

Décalaminant et puissant
préventif contre l'encrassement.

OPÈRE EN SERVICE NORMAL

En vente partout. 20 fr. (Franco)

PRIX... 39, rue de Canteaudun

Agents demandés - Chèques postaux: Paris 1338-47 - Agents demandés

2.300 fr. ou éch. contre 250 cmc., 2 tps. Giraud, 69, rue Gramme, Bois-Colombes (Seine).

Sidecar Indian parf. état avec sidecar biplace 2.200 fr. Poinard, 3, rue La Rochelle, (14^e).

Indian parf. état sidecars bipl., 2.000 fr. G. Kann, 10, imp. de la Gaîté (14^e).

Le Roi du Sidecar, Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq. 07-67, a en magasin 30 modèles des plus grandes marques livrables de suite; voyez ses sport faurine P and P pour 350 et 500 cmc.

René Gillet 6 CV juin 1927 armée, side bipl. 14.000 km., parf. état équip. compl. cause achat voit. Poissenot, 20, rue de l'Égalité (19^e).

B. S. A. 500 cmc. révisée comp., équip. pare-br., ch.-ch. débr. main, 2.500 fr. Concierge, 47, rue Romainville, Paris (19^e).

Hâtez-vous de faire monter votre sidecar chez Pierre le Roi du Sidecar, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél.: Roq. 07-67.

Si vous n'êtes pas abonnés!

Moto Revue

peut vous manquer!

ABONNEZ-VOUS

FRANCE & COLONIES

26 Numéros.. 23 fr.
52 Numéros.. 45 fr.

Indian 1.000 cmc. parf. état méc. mag., Bosch, side, éclair. Magond. compt. OS très bon état, 2.500 fr. vis, tous les soirs ou écrir. Boutemann, 14, rue du Mont-Valérien, Suresnes (Seine).

Harley-Davidson 1.000 cmc. allum. par génératrice avec sidecar. Bernadette biplace, mallette, cap. outil. Sione, Poissonnerie, 154, faub. St-Antoine, Paris.

Sidecars, Motos, neuf et occas. garantis vendus, facilité d'échang. Palais de la Moto, 225, boul. Pereire, Paris. Maison de confiance ouvert le dimanche.

Le Roi du Sidecar c'est Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq. 07-67. Lui seul a un choix complet de side sport et touriste, dépôt exclusif des sides P. and P. et Faurine.

Side Gnome et Rhône 500 cmc., latér. excel. état méc., très belle aff. Ecr. Dudouit, 2, rue du Buis, Paris.

Sidecar Triumph 5 pl., très bon état, sid. alumin. Weiermuller, 128, rue Gravel, Levallois-Perret.

Indian side, état parf., pneus neufs, chaînes Renold, 1.900 fr. Valois, 34, rue Louis-Blanc, Courbevoie (Seine).

Occ. Sidecar Oriol, moteur

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



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

Les seuls assurant le Confort et la Sécurité du Passager arrière

P. REVELLE & Cie, Fabr.
36, rue Emile-Desvieux - PARIS-19^e
Téléphone: NORD 29-76

DOLLAR - RHONY'X - F. N. TERROT - HARLEY - INDIAN

ETC., ETC.

TOUTES MOTOS NEUVES ET OCCASION, GARANTIE 6 MOIS

Crédit: 12 et 18 Mois sans Intérêts

ACHAT ET REPRISE DE TOUTES MOTOS

PIÈCES HARLEY, INDIAN SOLDÉES AVEC 50% DE REMISE
OUVERT MÊME DIMANCHE MATIN - PERMIS GRATUIT

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

Tri-Moteur **GALLAND** Charge utile 400

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



Frein sur les 3 roues.
Moyen AR amovible. Pneus Michelin 700 100
LE MEILLEUR CONÇU

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

L'Agence **DRESCH** offre

Gratuitement une PRIME ou ASSURANCE

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

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

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

Mag. roues amovibles, plus roues de secours. Prix à débat. Rousseau, 4, all. des Maisonnettes, Gagny (S.-et-O.).

Un ensemble harmonieux de moto sidecar s'achète chez Pierre, le Roi de la Moto, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq. : 07-67.

Indian très bon état av. side 2 pl. vis. tous les jours apr. 18 h. S'adr. 5, boul. Pereire, Demas.

Ha ley side L. V. bipl. très bon état méc., chaînes neuves 3.200 fr. capote joutes écl. Mag. tous les jours et dim. Guerrier, garage, 10, rue du Maroc, Paris.

Sidecar F. N. bipl. roulé 100 km. gar. com. neuf, 2.000 fr. Boireau, 8, rue Feltre, Nantes.

Side Léger pneu ballon pare-brise, coffre arr. état neuf, Beaugrand, 14, rue de Laghouat, Paris (18^e).

Harley side parf. état, 2.000 fr. M. Voury, 150, rue de Noisy, Rosny-sous-Bois. Vis. le sam. apr.-midi et dim.

Side R. Gillet 750, bipl., sortie 28, bel équip., ayant coûté 13.900, essais à volonté, 6.300 fr. avec facil. et gar. Cordonnerie, 12, rue Boucry, Paris (18^e).

Sidecar Indian bipl. pare-brise, capote, parf. état, essais à vol., prix 2.000 fr. S'adress. : Joineau, 93, r. Nollet, Paris.

B. S. A. avec side 5 CV, fiscal, tr. b. état, série S., sortie en 1927. S'adress. : M. Laval, concierge, 131, r. Cambronne, Paris (15^e).

Side sport en pointe Koehler Escoffier bon état, pneus neufs, sans surp., 500 fr., pressé. Cosson, 4, av. Ferdinand, Le Perreux (S.).

Moto Koehler-Escoffier 4 CV, à culb., 2 tubes, tout équip., 2.700 fr. Pressé. Cosson, 4, avenue Ferdinand, Le Perreux (Seine).

Side F. N. état neuf, pneus 715 x 115, capote, avec pièces et pignon pour montage sur M. 60 droite ou gauche. M. Ruott., Butte de la Poste, Jouy-en-Josas (Seine-et-Oise).

Reading standatd 1.000 km., side bipl., pare-brise et capote en bon état, mais moto état médiocre. Bougon, Fleure, par Écouché (Orne).

Harley avec side parf. état, avec batterie, 6 volts de voiture, dynamo, klaxon et phare Chromé E. R. C., pneus neufs, 4.000 fr. M. Louis Gouallain, 160, av. du Maine, Paris (14^e).

ECHANGES

Ech. camion. Gegoire 10 CV Dtax contre moto sidecar, écr. pr rendez-vous Cicchini, 78, rue de Tolbiac, Paris (13^e).

Echange contre vélo et 450 fr. D. F. R. 4 CV, graiss. s. pression, 3 vit. Goiffon, 163, rue de Rome, Paris.

ON DESIRE ACHETER

Achat comptant au plus haut prix motos et voiturettes sport Amilcar, Rally B. N. C., Verchère, 21, rue de Tlemcen, Paris (20^e). Tél.: Ménil. 76-39.

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

J'achète toutes petites motos. Leclercq, 47, avenue République, Paris.

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

Cherche moteur et pièces A B C Authé L. 28, aven. Parmentier, Paris (11^e).

Suis acheteur torpédo Villard, bon état. Chéron, 10, rue de Paris, Houilles (S.-et-O.).

Achète side et châssis léger 1 pl. et dem. pour moto 4 HP. Concierge, 47, rue Olivier-Métra, Paris.

Achat Dresch 29 à 2.000 fr. four. 4 CV neuves scoute crédit, etc. 178, route de la Révolte, Levallois.

DIVERS

Compt. montre 8 jours Jaegers, nves jamais servie roue 27 x 4, 275 fr. Selle Terry grand mod., nve 120 fr. Extincteur moto Stop Fire mod. luxe chromé nve, 100 fr. F. Fattori, 47, rue Paris, Pré-St-Gervais.

Moteurs 500 cmc. Harissard, 500 cmc. Gnome, 800 fr. 175 cmc. culb. 600 fr. B. S. A., Triumph mag., Jap, Voisin, etc... tous prix. Boite 3 vit., ch.-ch., 300 fr. carburateurs depuis 50 fr. Longuemare, A. M. A. C. Solex, Zénith, Cozette, etc... Silencieux 30 fr. Frein dire 40 fr. Fourches parallèles, 80 fr. Selles Terry nves 60 % et 120 fr. Cadres nfs av. réserv. en selle, 350 fr. pièces pour Harley, Indian, B. S. A., Triumph et tout ce qui concerne la moto, prix les plus bas. A. Geoffroy, 155, boul. Victor-Hugo, Saint-Ouen (Seine).

Piano 1/2 queue Erard et Pleyel droit à vendre ou à échang. contre automobile 5-6 ou 7 CV. Decroix, 128, rue Lamarck, Paris.

Récompense à qui indiquera travaux supplémentaires écritures, comptabilité. Petit, 82, rue F. Miron.

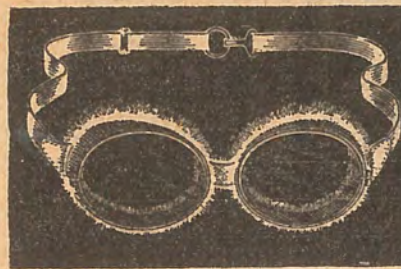
Monsieur 40 ans, ancien établi, bien connu dans le monde motos, cyclistes méc. élec., B. T. E., connais. toute la partie commerc. achat, vente, réparat. de tte marque motos et autos 2 et 4 tps. Soudure Autogène tour et forge, pouvant remplace. patron cherc. place France ou Etranger. Chate lain, 96, rue Legendre, Paris (17^e).

Motocyclistes attention, chez Bernardin, 13, faub. du Temple, serre-tête, vêtements cuir, poches éclair. depuis 345 fr.

175 motos neuf fr., tamb., 2 vit., 1.500 fr. Pellat, 3 bis, rte Stratégique, Nogent-sur-Marne.

Les huiles augmentent de prix. Pierre le Roi de la Moto, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél.: Roq. 06-67 vend toujours le Ricin 10 fr. le litre, le Castrol X L, 10 fr. le litre, le Benzol Course, 15 fr. le bidon.

A vendre joli phono 40 disques s'adresser Petit, 82, r. F. Miron,



SI VOUS TENEZ A VOS YEUX...!

PORTEZ LES VERRES

TRIPLEX

Consortium Général d'Optique, 58, Rue Meslay, PARIS - Tél. : Archives 55-77

Fabrique de cycles et motos Radior, Bourg (Ain) demande pr tournée du centre voyageur bien introduit écr. avec références.

1 moteur de Dion 2 CV, tr. bon ét. arbre 0.45, 2 bons violons av. boîte, prix à déb. Mouze, 150, av. Champs-Élysées, Le Perreux-sur-Marne (Seine).

Les pneus 27x4 1^{er} choix garanti sur facture à 130 fr. voilà une bonne surprise qui vous est réservée par Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. : Roq. 07-67.

Terrain à Sartrouville, 3 min. de l'Eglise 458 m. à 18 fr. jolie vue; 1 vélo homme 200 fr.; 1 vélo dame, 300 fr. état neuf, écrire ou s'adr. Delalay, 8, rue des Acacias, Paris.

1 tansad Terry ét. neuf, 80fr. 1 pn 700x80 av. ch. air, 125 fr. Divers pièces pour B. S. A. Donon, 9, aven. Quilhou, Saint-Mandé.

300 moyeux, freins, tambours, moyeux Ayay, axes de 12 mm., écartement de fourche 120 à 150 la paire 150 fr., moyeux ordinaires mêmes dimensions, la paire, 25 fr. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. : Roq. 07-67.

Ica 9 x 12 rectiligne av. gaine et châssis parf. état, valeur 400 fr., cédé à 300 fr. Blouin, s.-offic. 65^e R. I. Nantes (Loire-Inférieure). Vélos occas. depuis 100 fr. Motos depuis 500 fr. 1 moteur monobloc, 4 cyl., 12 CV gris. s. pression mag. carb. comp. 2.500, side moto BSA 4 CV 2.000. Quadril. 4 CV, parf. état, 4.000. Achète, vend, échange, cycles, motos. Bonnetouche, Demange (Meuse).

A titre de publicité un splendide porte-mine contrôleur de bougie sera envoyé contre mandat de 7 fr. 50 (valeur 15 fr.) par Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (10^e). Tél. : Roq. 07-67.

Fusil Brownig cal. 16, répétit. automat. mod. luxe, parf. état, 760 fr. Side biplace sans pneu, 130 fr. Henriot, Le Coteau (Loire).

GILLET-HERSTAL

AGENCE : 21, r. de Tlemcen PARIS (20^e) MÉNILM. 76-39

COMPTANT -- CRÉDIT ÉCHANGE

aux meilleures Conditions

RÉMY

TERROT - GNOME

MOTOCONFORT

STYL'SON

SOYER - F.N.

SAROLÉA

Cyclecars - Voiturettes

PIÈCES DÉTACHÉES POUR TOUS MODÈLES **HARLEY-DAVIDSON**

NOMBREUSES OCCASIONS EN STOCK

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

D'YRSAN

TOUS LES ANS D'YRSAN FAIT UN CADEAU AUX SPORTIFS, BIEN AU-DESSOUS DE SON PRIX DE CATALOGUE.

EN 1950 IL LEUR OFFRE :

20 Châssis nus ou carrossés, 3 Roues Modèle 1930, (RUBY, 4 cylindres, 3 Vitesses, Marche AR, Roues et Pneus 700x100 Dunlop interchangeables. LE CHASSIS... NET 8.500 fr. LA CARROSSERIE... NET 3.000 fr.

SOCIÉTÉ D'YRSAN 111, Quai d'Asnières :: ASNIÈRES (Seine) ::



ORNEZ VOS MOTOS!... LES FÉTICHES LES FANIONS **RZ** PORTENT ! BONHEUR !

Nombreux Sujets de 14 à 30 fr. Les réclamer aux Marchands de Motos et d'Accessoires FABRICANT ROSAZ 57, Boulevard de la Villette - PARIS

POUR **NEW-MAP**

E. FROTEY - Agent Gén. STOCK NEW-MAP & L.M.P.

Atelier de Réparations 12, Rue Jean-Nicot - PARIS Tél. : Ségur 20-00

Moteur 6 CV Darmont-Morgan révisé à neuf, avec embrayage complet, sa magnéto, son carburateur, à enlever 1.500 fr. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris. (20^e). Tél. : Roq. 07-67.

Moteur Mag fabriqué par Moto-Sacoche Acacias Genève, Milland autorisé par Motosacoche pour la révision complète de tous les types de moteur Mag. Four-nitures de pièces d'origine dans toute la France sur simple demande. Banc de rodage et d'essai, toute réparation gratuite. Milland A., 61, rue de Villiers, Neuilly (Seine).

Pour 200 francs seulement j'échange les roues Rudge D. F. ou autres, contre deux roues neuves avec pneus et chambres neuves, ballon 27x4. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. : Roq. 07-67.

Compteur Jaeger moto pneu 700x100, jamais monté, neuf avec tous access., 200 fr. Ecrire : Mathey Roger, Laneuville, par Coiffy-le-Bas (Hte-Marne).

Selle Terry tandem, neuve au catal. 253, à enlever 180 fr.; boîte 3 vit. Staub pour 350 cmc., valeur 740 fr., à céder neuve pour 450 fr. M., à Moto Reue, 51, rue Vivienne, Paris (2^e).

Réparations motos, mise au point, paiement crédit, etc., 178, route de la Révolte, Levallois.

Housses de sièges et de côté-pour cabriolet 6 CV Renaults abs. nves, prix 50 fr. 51, rue Saint-Louis-en-l'Isle, Paris (4^e). Concierge.

Cherche garage p. quadrillette Peugeot, bas prix. A. Pollet, 4, rue Berite, Paris (6^e).



Puissant!

Votre moto est vite : montez un RM (4 (Radios Moto à accus) c'est plus sûr! Cet éclairage exceptionnel permet de réaliser, de nuit, des moyennes remarquables.

La gamme des Radios vous offre un choix complet d'éclairages électriques "au point" pour petites et grosses machines. Prix à portée de tous.

ÉCLAIRAGES ÉLECTRIQUES

RADIOS POUR CYCLES et MOTOS
Siège social, usines et bureaux : BELLEGARDE (Ain)

BULLETIN D'ABONNEMENT - CATEGORIE A - B - C (BIFFER LES LETTRES) - INUTILES -

Veillez m'abonner à(1) numéros de Moto Revue à partir du Numéro en date du _____

Ci-joint la somme de(2) _____

Nom _____

Prénoms _____

Profession _____

Adresse _____

Signature _____

TARIF DES ABONNEMENTS (FRANCE & COLONIES)								
A			B			C		
Abonnement complet* MOTO REVUE hebdomadaire et son supplément mensuel L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE			Abonnement simple MOTO REVUE Hebdomadaire			Abonnement simple L'ACTUALITÉ AUTO-MOBILE Mensuel		
UN AN	SIX MOIS	TROIS MOIS	UN AN	SIX MOIS	TROIS MOIS	UN AN	SIX MOIS	TROIS MOIS
64 Numéros	32 Numéros	16 Numéros	62 Numéros	26 Numéros	13 Numéros	12 Numéros	6 Numéros	6 Numéros
55 »	30 »	18 »	45 »	23 »	14 »	20 »	11 »	11 »

(1) Indiquer le nombre des Numéros souscrits.
(2) Pour l'envoi des fonds un simple mandat-poste ne vous coûtera que 0 fr. 40 si vous faites porter sur ce mandat par l'employé des postes mention CHÈQUES POSTAUX 29-737 PARIS (2^e)

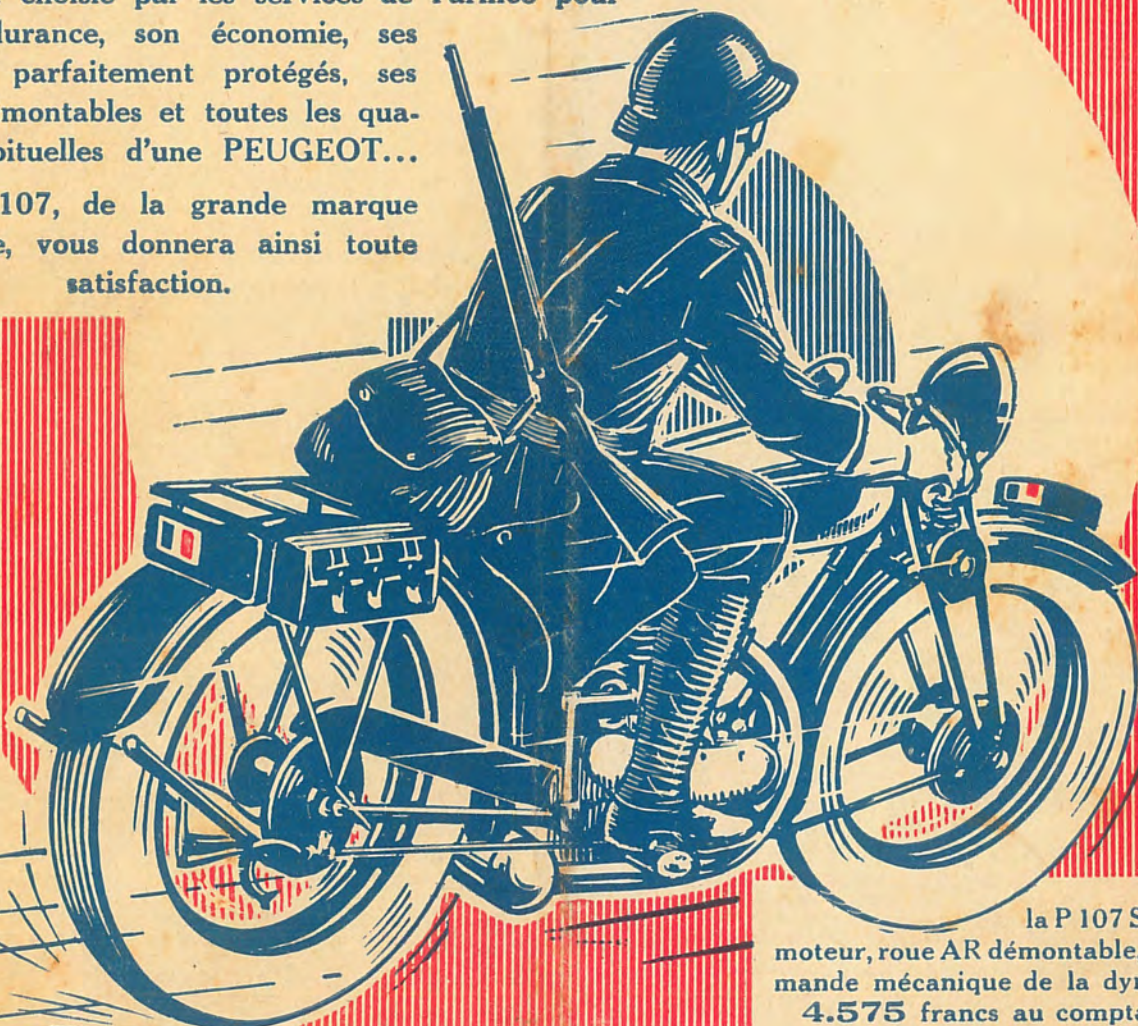
L'armée française a fixé son choix...

Dam

L'Armée Française a fixé son choix sur la P 107 PEUGEOT, après des essais très durs et de longue durée, hérissés de difficultés !...

La 350 cm³ PEUGEOT a tout surmonté bravement battant les nombreuses marques engagées en catégorie 350 cm³. C'est la P 107 qui a été définitivement choisie par les services de l'armée pour son endurance, son économie, ses organes parfaitement protégés, ses roues démontables et toutes les qualités habituelles d'une PEUGEOT...

Une P 107, de la grande marque nationale, vous donnera ainsi toute satisfaction.



la P 107 S, bloc
moteur, roue AR démontable, com-
mande mécanique de la dynamo.
4.575 francs au comptant.
300 francs par mois.

A 1307 bis

Peugeot