

MOTO REVUE

TOUS LES SAMEDIS

18^e ANNÉE — N° 368

29 Mars 1930

La normalisation en motocyclette

LE NUMÉRO

1 fr. 25

MOTOS - SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

et Motocyclisme
Automobilisme



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

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

Ce n'est pas le Sahara... mais un effet de sable sur une dune, près de Rabat, à Oued Ykem.

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

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.

1^{ER}
ex æquo

GILLET

4 Médailles d'Or

Catégorie 250 cmc.

1^{ERS}
ex æquo

BAUDART
PORTRAIT
SPRUYTTE

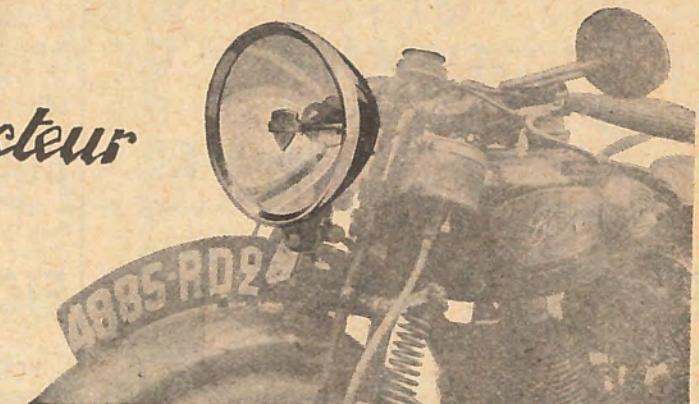


Demandez nos nouveaux prix 1930
Catalogue illustré gratuit
Vente en 12 mois de crédit

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

L'ÉCLAIRAGE-CODE

ayez
un bon projecteur
et un code
réglementaire



standardcode

agréé et estampillé ab.t.p. 64

Le projecteur "Standardcode" MARCHAL fournit à la fois un éclairage de route puissant et un éclairage Code parfaitement rabattu et éclairant largement les côtés de la route.

Ce projecteur répond strictement aux exigences du Code; il comporte une lampe MARCHAL à 2 filaments type "Bifil" à culot normalisé (norme B.N.A. 60) N° 653 (bande de garantie blanche rayée vert). Seule cette lampe "normalisée" convient pour le "Standard code" MARCHAL — D'une présentation luxueuse et d'un fini irréprochable, ce projecteur est cependant d'un prix accessible à tous. Il se monte sur toutes motos au moyen de supports appropriés. Mise en direction aisée grâce à un montage sur rotule.

Diamètre 215 mm. - Poids 1 kg. 400.

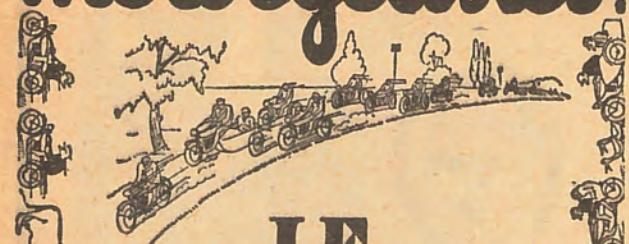
Prix émaillé noir 160 »
» chromé 195 »

Le "Standardcode" MARCHAL est adopté par les plus grands constructeurs et notamment par : Alcyon Automoto, Dollar, F. N., Magnat-Debon, Majestic, M. G. C., Monet-et-Goyon, New-Map, Peugeot, René Gillet, Terrot, etc...

PROJECTEURS ÉLECTRIQUES
MARCHAL

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

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 importantes 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

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

VAINQUEUR aux 6 Jours d'Hiver

PRESTER

se classe

avec DOUET 1^{er} ex-aequo PARIS-NICE catégorie 250 cmc.
et DELAVAIN 2^{me} ex-aequo Médailles d'Or à et remporte la plus belle récompense, la

COUPE DES CONSTRUCTEURS

consacrant ainsi sa merveilleuse fabrication
Pneus Dunlop. — Bougie Champion. — Huile Mobiloil. — Chaines Brampton.

EICHEL FRÈRES 20, Aven. Pasteur COURBEVOIE (Seine)

Constructeurs Tél. : Déf 02-19

VENTE A CRÉDIT SANS AUGMENTATION DE PRIX

THE MOTORIST

41, Av. des Ternes PARIS (17^e) Tél. : GALVANI 77-64
28, Rue des Acacias WAGRAM 12-20

CONSEILS !...

PORTEZ TOUS LE CASQUE

"MOTORIST"

LÉGER, ÉLÉGANT,
TOUT CUIR

QUI ASSURE VOTRE
VIE POUR...

Faites du MOTO-CAMPING!

à bon marché.

VISITEZ NOTRE RAYON "CAMPING" 1930

Poids : 3 kilos; long. : 1^m 90 x 1^m 50. Livrées avec mât et haubans.

Une TENTE complète... 175 fr.

BON pour un SUROIT expédié franco contre 3 fr. en timbres-poste avec le Catalog. 1930, 120 gr., 40 pag.



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)

L'ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE

Cicca

POUR MOTOCYCLES

Une étude approfondie et une mise au point minutieuse nous ont permis d'établir un éclairage électrique répondant exactement aux besoins de tout motocycliste soucieux de sa sécurité.

Produisant un courant alternatif, l'éclairage Cicca ne nécessite pas l'emploi d'accumulateurs coûteux et souvent malmenés par les trépidations énormes de la motocyclette.

C'est la solution idéale et parfaite qui était attendue par tous ceux qui désiraient un éclairage de qualité à un prix abordable.

Prix : avec projecteur 200 m/m Frs 490[—]
160 m/m — 460[—]



114 AVENUE DES CHAMPS-ÉLYSÉES PARIS



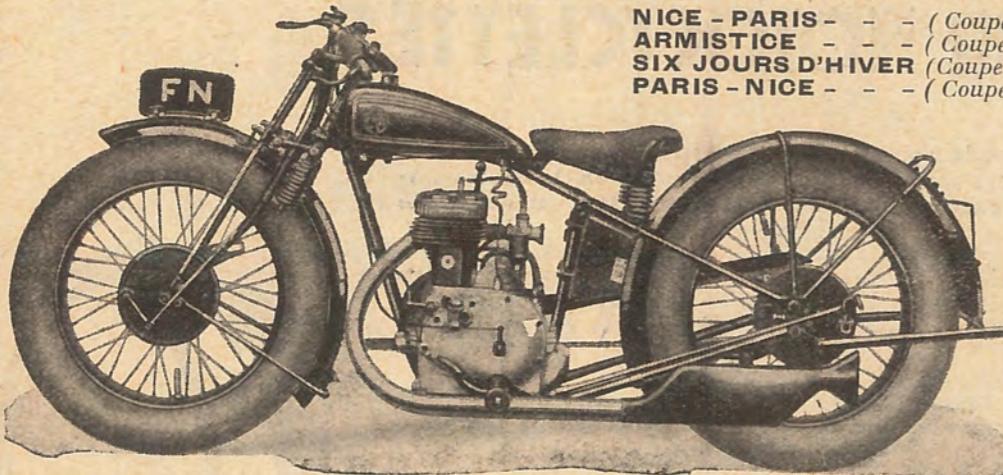
FABRIQUE NATIONALE D'ARMES HERSTAL-LEZ-LIEGE BELGIQUE

QUE FAUT-IL AU MOTOCYCLISTE ?

Une excellente motocyclette de série à un prix minimum, qui puisse assurer le service le plus dur, avec les plus fortes vitesses et avec les frais minimum.

LES MOTOS F.N. DE SÉRIE engagées dans les quatre premières grandes épreuves de l'année y ont toujours triomphé, en remportant les Coupes attribuées aux machines les plus RAPIDES et les plus RÉGULIÈRES :

NICE - PARIS - - - (Coupe des 350 cc.)
ARMISTICE - - - (Coupe Rousselet)
SIX JOURS D'HIVER (Coupe du Groupe Rouge)
PARIS - NICE - - - (Coupe de Régularité)



LA 350 cmc. 1930

4, rue Pierret - NEUILLY-sur-SEINE Tél. Wagram 94-27

L'EXPÉRIENCE A DÉMONTRÉ :

Qu'une Machine trop bon marché,
est parfois très chère !...

Motosacoché

DONT LA RÉPUTATION S'APPUIE SUR 35 ANNÉES DE FABRICATION...

**Justifie ses Prix par
sa haute Qualité !...**

...ET CELA

Tous les Possesseurs d'une MOTOSACOCHE vous le confirmeront.

CATALOGUES & RENSEIGNEMENTS FRANCO SUR DEMANDE A

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

PARIS-NICE

2 Etapes
980 kilomètres
15-17 Mars

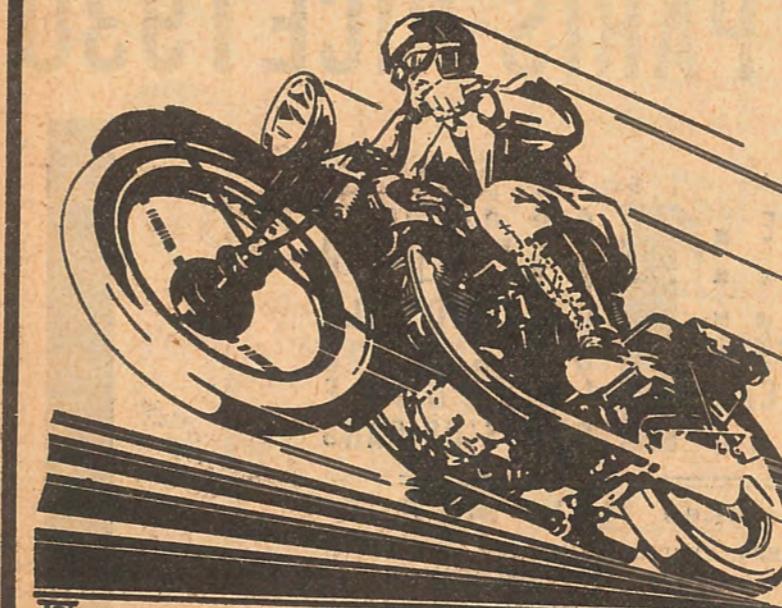
Terrot



remporte un triomphe complet dans cette grande épreuve

10 Terrot au départ. 10 Terrot à l'arrivée. 10 Terrot sans pénalisation

1ers 250 cc. COULON, FRAICHARD, RICHARD.
-- 350 cc. PERROTIN, DURRAND, BETEMPS,
JAGET, LONGEAU, R. BRACCINI,
J. BRACCINI.



L'Equipe Terrot s'adjuge outre
10 médailles d'Or :

La Coupe Challenge du Journal.

La Coupe Establet.

Le diplôme d'honneur du concours
d'Eclairage

500 m. à Nice

175 cc. 1er R. BRACCINI

tous sur moto TERROT,
Pneus DUNLOP

Les coureurs officiels utilisent les
Huiles Terrot

SERVO-FREIN

Un freinage puissant obtenu sans effort, un freinage graduel et progressif proportionné au déplacement de la commande, un freinage dont on reste maître sans effort physique anormal, un freinage qui ne retient pas l'attention au moment où celle-ci doit se porter sur la route, un freinage qui assure la plus grande stabilité dans l'arrêt, parce que s'il est puissant, il est progressif et n'exige pas l'effort du conducteur... un tel freinage augmente votre sécurité, il vous assure au même titre, que de bonnes reprises, de moyennes améliorées, avec plus de tranquillité et par là même, avec plus d'agrément.



Montage rapide sur
toutes Motos

**NOTICE ENVOYÉE
FRANCO SUR DEMANDE**

PARIS-NICE 1930

UNE SEULE MACHINE ENGAGÉE EN CATÉGORIE 600 cc. SIDECAR SE CLASSE 1 ère ex-équale ET S'ATTRIBUE UNE MÉDAILLI D'OR ET LA CÔUP DES SIDE-CARS

Motocyclettes NEW-MAIL

USINES ET ADMINISTRATION:
122-124, Av. Lacassagne, LYON-MONCHA

PIÈCES DE RECHANGE ET ATELIERS
M. FROTEY, 12, Rue Jean-Nicot — PARIS
Tél. : SÉGUR 20-09 — Catalogue franc

MONET GOYON

1

Cat. 350 cmc.

GAUSSORGUES & DEBAISIEUX

Cat. 250 cmc

BARTHELEMY

Cat. 175 cmc

SOURDOT & HOMMAIRE

5 machines au départ
5 à l'arrivée sans pénalisation
5 médailles d'Or

LA COUPE DE CATÉGORIE 175 cmc. LA COUPE DE FRANCE et du SUD-EST La Coupe de Propreté des Machines

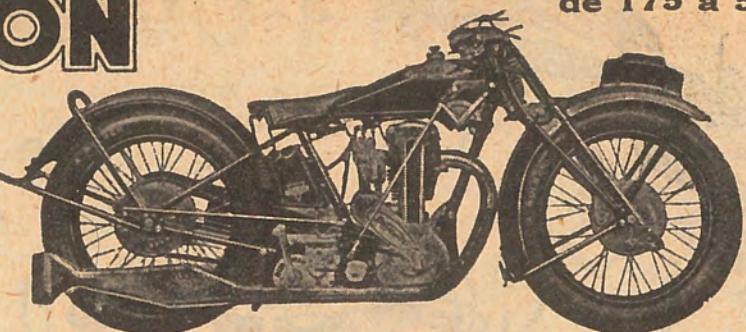
Moteur VILLIERS, 2 Temps - M.A.G. d'origine 4 Temps
Huile KERVOLINE

NOTICE FRANCO SUR DEMANDE

MUNET-&-GOYON 57, Rue du Pavillon
MACON (S.-e.-L.)

STYL'SON

LA MOTO DE GRAND
STYLE



de 175 à 500 cmc.

Société Anonyme
DES
Motocyclettes
"Styl'son"
au capital de
2.000.000 fr
LE CHAMBON-
FEUGEROLLES

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

AGENT POUR PARIS : BEALÉ, 100, Avenue des Ternes

La Transmission par Chaîne donne satisfaction à tous points de vue....

....Pourvu que...

LA CHAINE SOIT UNE
RENOLD "MARK 10"

RENOLD CHAINS LTD.

14, Rue Danton - LEVALLOIS-PERRET (Seine)
Téléphone : WAGRAM 75-97 -

Pub. G.S.

MOTOCYCLISTES !

Les beaux jours sont proches. Vous en profiterez pleinement si vous possédez une machine de Grande Classe, Rapide, Sûre et d'un prix abordable

CETTE MACHINE VOUS LA TROUVEREZ CHEZ :

Lucien PSALTY,

Agent et représentant des plus célèbres marques de motocyclettes du monde.

50, Rue Brunel - PARIS (17^e)

NORTON, A. J. S. PANTHER, BROUH-SUPERIOR, TERROT, M.-G.-C., Etc.
STOCK COMPLET POUR BOITE DE VITESSE STURMEY-ARCHER

COMPTANT

Catalogue franco sur demande

CRÉDIT



C'EST GRACE . . .

à son outillage perfectionné,
ses ingénieurs à la page,
son organisation technique,
et . . . sa puissance financière

QUE LA

B. M. W.

a pu réaliser une moto à CARDAN qui lui est PERSONNELLE
et qui a 10 ANS d'expérience.



Le laboratoire des essais chimiques à la B.M.W.



Le laboratoire des essais physiques à la B.M.W.



La piste d'essais et de rodage de la B.M.W.

C'est aussi une solution COUTEUSE qui ne SOUFFRE PAS LA MÉDIOCRITÉ

Agent Général : BASTIDE. 56, B^d de Clichy - PARIS



dans PARIS-NICE Motos
avec 17 premières places sans pénalisation

MOTOS 250 cm³ : Bila, Steiner (*Styl'son*) et Jokin (*B.C.R.*).

MOTOS 350 cm³ : Jacob (*Motobécane*), Bétemps, Durand, R. Braccini, J. Braccini (*Terrot*), Pittavino, de Castello (*Styl'son*) et Thollon (*Roussey*).

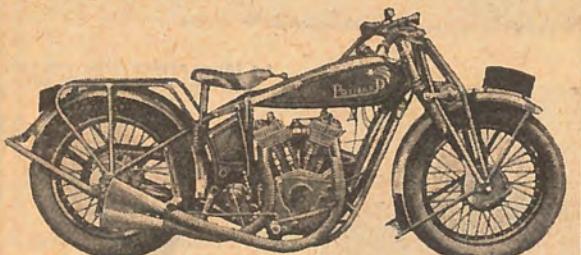
MOTOS 500 cm³ : Proal, Maury, Lardenois (*Soyer*), Gachot (*Royal Enfield*) et Dall'est (*B.S.A.*).

SIDECAIRS 350 cm³ : Pouponneau (*Magna'-Debon*).

Une fois de plus ces résultats démontrent que pour toutes les motos, quels qu'en soient la marque et le régime, c'est l'huile CASTROL qui convient le mieux et donne les meilleurs rendements.

Société des Huiles CASTROL, 19, rue des Minimes, à Courbevoie

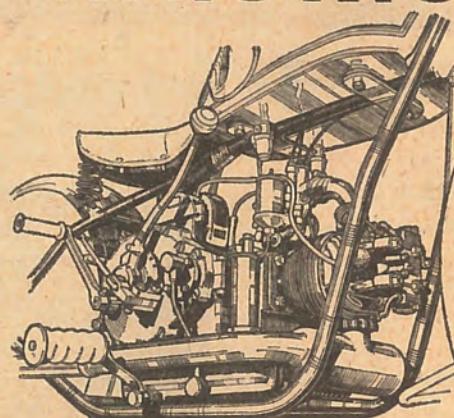
A QUALITÉ ÉGALE
les
Motocyclettes "POINARD"
SONT LES MOINS
CHÈRES DU MONDE



250 cm³ Bloc-moteur chaise à culbuteurs, un échappement, cadre double berceau, éclairage par alternateur "France" 100 bougies, phare code
350 cm³ Bloc-moteur chaise à culbuteurs, double échappement, cadre double berceau, éclairage par magnéto, dynamo "France", phare code
500 cm³ 5 CV. 1 bloc-moteur Chaise à culbuteurs, double échappement, cadre double berceau, éclairage par magnéto, dynamo "France", accus, phare code, klaxon, lanterne arrière.....
1000 cm³ 2 cylindres. 9 CV., cadre triple berceau, consommation maximum 5 litres, vitesse 130 km.

POINARD, Constructeur
3, Rue Larochelle, PARIS - 14^e
Téléphone : DANTON 66-82
Usine : 2 bis, rue Étienne-Dolet,
au KREMLIN (Seine) (à côté Mairie)

THE MARVEL TRIOMPHE DANS PARIS-NICE



1 MACHINE AU DÉPART - 1 MACHINE À L'ARRIVÉE

1^{er} ex æquo - SANS PÉNALISATION
RENAUD sur 350 cm³.

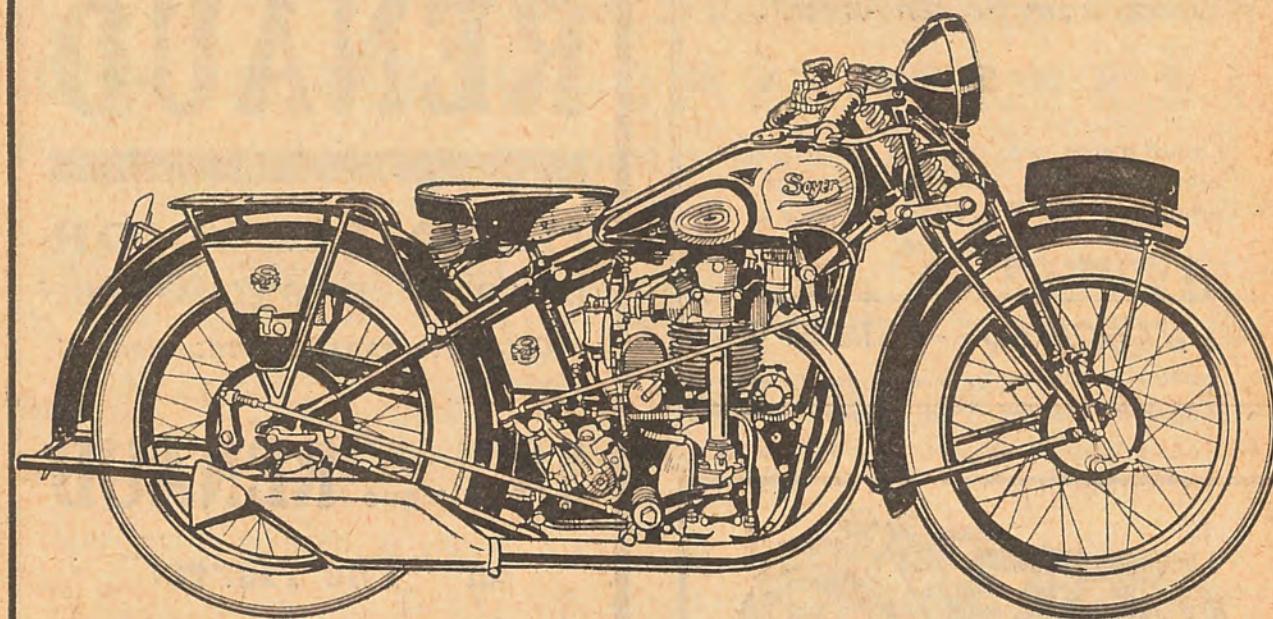
THE MARVEL
DAILLOUX FRÈRES - CONSTRUCTEURS
47, Rue des Bas - ASNIÈRES-SUR-SEINE

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

TOUJOURS EN TÊTE

L'ARBRE A CAMES

SOYER



PARIS-NICE 1930

1^{ers}
ex-
æquo PROAL
LARDENOIS
MAURY

sur 011 500 cm³.

ARBRE à CAMES
en Tête

COUPE de la CATÉGORIE

Motocyclettes SOYER

69, Route de la Révolte - LEVALLOIS (Seine)

à 100 mètres du MÉTRO CHAMPERRET

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

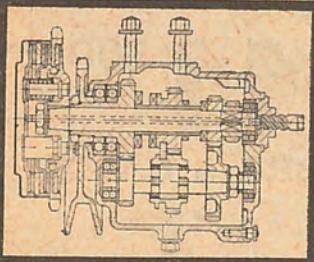
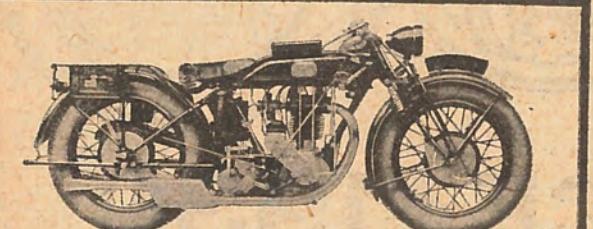
Une Moto de 4 CV.
dépense 2 litres 1/4
aux 100 Kilomètres
avec un Carburateur

GURTNER

tout en donnant son
maximum de rendement.

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

Éabts **J.GURTNER** - PONTARLIER (Doubs)
DÉPOT à PARIS : 79, Avenue des Ternes



LES
ROULEMENTS
SKF
ET
RBF

Grâce à leurs qualités
exceptionnelles
équipent
toutes les motocyclettes
de marque

COMPAGNIE D'APPLICATIONS MÉCANIQUES
15, Avenue de la G^{de} Armée, PARIS (16^e)

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

DEMANDEZ NOTICES DÉTAILLÉES
A TOUS LES AGENTS

RENAUD et C^{ie}, 151, Rue de Bagnolet
PARIS

PARIS-NICE MOTOCYCLISTE

CONSACRE LE SUCCÈS
DES
ÉQUIPEMENTS ÉLECTRIQUES

RENAUD

MÉDAILLE D'OR
DU CONCOURS D'ÉCLAIRAGE

(Catégorie sans Accumulateurs)

1^{er}
ex-æquo **RENAUD**

sur "The Marvel"

Prouvant une fois de plus

LA SECURITÉ
LA SOLIDITÉ
LA PUISSANCE
de ces appareils

PRÉSENTATION NON ÉGALÉE

PARIS-NICE 1930

4 HOMMES

SUR 4

B.S.A.

GAGNENT 4 MÉDAILLES D'OR ET LA COUPE B. S. A.
MAIS!! (PLUS HAUTE RECOMPENSE)

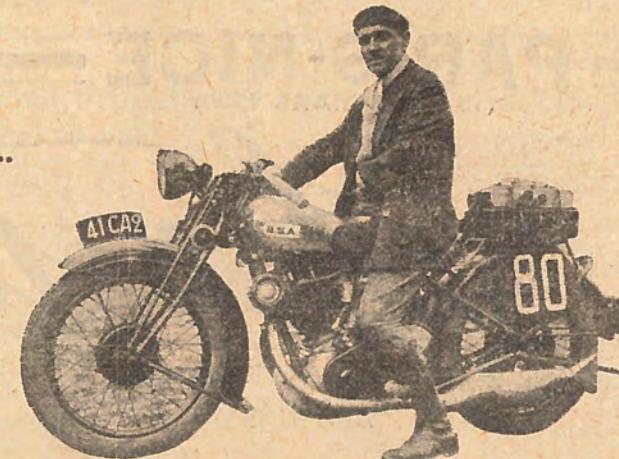
ils n'avaient que 7 bras

B.S.A a voulu prouver définitivement et sans discussion possible que sa motocyclette 500 à culbuteurs ne demande aucun entretien, même au cours des promenades les plus longues et les plus dures et que sa 500 cmc. culbuteurs est la motocyclette qui tient le mieux la route.

Comment le prouver ?

En engageant dans PARIS-NICE...

UN MANCHOT!



La B.S.A. est la motocyclette qui coûte 1000 francs de plus
mais qui ne reste JAMAIS en PANNE.

Découpez et
envoyez-nous ce
Bon dès

AUJOURD'HUI ➤

B.S.A., 10, RUE DES ACACIAS - PARIS (17^e)
Veuillez m'adresser gratis à collection des Cala-
logues à Ar^{re} des Motos B.S.A. 1930.
M Rue Ville Dépt

N'ATTENDEZ PAS LA PLEINE SAISON
pour commander votre

MOTO DRESCH

175 cmc. 2 temps 1.800 fr.

250 cmc. - 4 temps 3.500 fr.

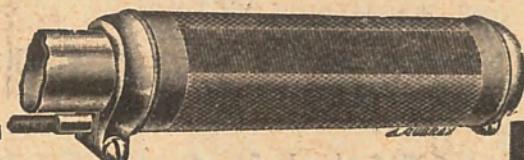
350 cmc. - 4 t. Série 3.790 fr.

350 cmc. - Toute équipée
4.500 fr.

350 cmc. - Luxe toute
équipée 4.850 fr.

Éclairage - Compteur
Montre - Tan Sad

DRESCH-BASTILLE
AGENCE OFFICIELLE
6, Boulevard Richard-Lenoir - Métro BASTILLE - ROQUETTE 29-28
Vente à CRÉDIT
Au même Prix
qu'au COMPTANT
Premier versement 100 fr.
ESSAIS - DÉMONSTRATION
Stock de Pièces détachées
RÉPARATIONS -- ACCESSOIRES



AVEC DES COMMANDES PAR
POIGNÉES TOURNANTES
VOUS CONDUIREZ
Sans fatigue
Sans danger

La traction rectiligne du câble procure une douceur
de manœuvre insoupçonnée et élimine tout risque
de rupture

Adaptation instantanée sur toutes
Motos et pour tous Carburateurs.

PRIX : 58 fr.

AMAC
SOCIÉTÉ ANONYME FRANÇAISE
75 ter, Rue de Villiers, 75 ter
NEUILLY-SUR-SEINE
Dépôt PARIS ET R. MUNRO, 198, Bd Péreire



Rappellez-vous que....

Les plus beaux records appartiennent
aux *Bloc-Moteurs*

Le Bloc-moteur STAUB

Breveté S. G. D. G.
est de ceux-là

Les principaux avantages sont :
l'accessibilité de tous les organes
La solidité

La propreté

Notices et renseignements sur demande :

G. STAUB, boîtes de vitesses - moteur et blocs-moteurs
20, rue Jules-Ferry à Courbevoie (Seine)

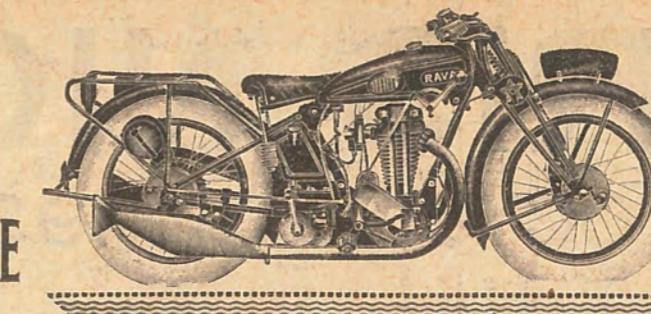
Pour les pièces détachées adressez-vous :

23, Rue des Accacias à Paris

RAPIDE

ET

CONFORTABLE



ROBUSTE

ET

ÉLÉGANTE

1^{ère}
TOUJOURS

Ravat

LA MOTO QUI TIENT LA ROUTE

permet au Coureur **AUMAITRE** de
Triompher

Dans PARIS-NICE 1930

renouvelant

Son **SUCCES DES SIX JOURS D'HIVER**

et enlevant les **2 PLUS BELLES ÉPREUVES**
D'ENDURANCE courues cette Saison. --

Pneus "DUNLOP" — Boîte à Vitesses silencieuse "SIGMUND-RECORD"

CATALOGUES FRANCO
SUR DEMANDE AUX

Établissements RAVAT :: St-ÉTIENNE

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

PARIS-NICE

MOTOCYCLISTE 1930

CATÉGORIE 350 cmc.

CARRÉ, sur F. N.

RICHARD, sur F. N.

LHUISSIER, sur F. N.

CATÉGORIE 500 cmc.

WUILLEMIN, sur Condor

DIVORNE, sur Condor

NAAS, sur Gnôme et Rhône

LUNES, sur B.S.A.

BOUTILLIER, sur Saroléa

LECLERC sur Saroléa

SIMON, sur Saroléa

CATÉGORIE 750 cmc.

COLLIGNON, sur B.M.W.

SIDECAIRS 600 cmc.

DELAUNAY, sur Saroléa

SIDECAIRS 1000 cmc.

MERLE, sur B.M.W.

TOUS PREMIERS EX-ÆQUO SANS PENALISATION
AVEC L'HUILE ET L'ESSENCE

SHELL

Mars

1930

N° 25

MOTO-TRAIN

Et^{ts} E. TRAIN
9, Rue
Rouget-de-l'Isle
COURBEVOIE
(Seine)

CAUSERIE

Nos références

Tout acheteur de motocyclettes doit considérer avant tout :

1^o LA QUALITÉ ET LE PRIX DE LA MACHINE QU'ON LUI OFFRE.

2^o LA GARANTIE ET LA REPUTATION OFFERTE PAR LE CONSTRUCTEUR.

En ce qui concerne la première condition nous avons démontré dans nos précédentes causeries, en donnant des descriptions complètes de nos motocyclettes, combien celles-ci étaient perfectionnées et de qualité supérieure, et aussi pour quelles raisons, par suite de notre organisation exceptionnelle, notre machine M7 particulièrement, était la machine de qualité la meilleure marché dans le monde.

Aujourd'hui, nous nous permettrons d'exposer les garanties que nous offrons à tout acheteur éventuel d'une motocyclette, car il faut bien le dire, trop de marques ont été lancées sur le marché et n'y sont restées que le temps que durent les roses, laissant alors les acheteurs obligés de rechercher de tous côtés la pièce de rechange qui leur fait défaut et qu'ils n'arrivent jamais à trouver.

Les ÉTABLISSEMENTS E. TRAIN ont succédé en 1913 à la maison LURQUIN COUDERT qui fut elle-même créée en 1889. C'est en 1901 qu'elle créa ses premiers moteurs et motocyclettes type 1 CV 1/2 avec lesquels elle gagna les premières courses de Gaillon et de Château-Thierry ; en 1903 elle remporta avec son premier moteur à soupapes commandées, le Concours d'Endurance de Paris-Bordeaux et retour (1.200 kms) et

dès lors, toujours sur la brèche, toujours à la tête du progrès, elle a sans cesse amélioré ses produits.

On peut dire que notre firme est certainement la Maison la plus ancienne en France dans la Construction du moteur de motocyclettes et de sa motocyclette.

La construction de la motocyclette fut suspendue après la guerre afin de permettre à nos Établissements d'intensifier la fabrication du moteur de motocyclette dont la demande alors était considérable et dont nous étions les fournisseurs de nombreuses marques françaises et étrangères.

Rappelons en passant que plus de 60.000 MOTEURS « TRAIN » fonctionnent dans le monde entier à l'entière satisfaction de leurs possesseurs et que montés sur différentes marques ils ont consacré partout notre réputation universelle.

Constructeurs également de nombreux types de moteurs pour toutes applications, motoculture, agriculture, industrie, etc., ainsi que de groupes électrogènes et pompes universellement réputés, nous avons aussi été appelés par la suite à construire les organes mécaniques principaux de la motocyclette tels que : Moyeux, freins, fourche élastique, etc..

C'est pourquoi, concurremment à l'agrandissement de nos Usines, nous avons repris il y a deux ans la construction complète de la motocyclette car nul n'était plus qualifié que nous pour construire la moto de façon rationnelle et économique.

Ayant en magasin, finies et prêtes à livrer, toutes les pièces de rechange nécessaires à tous nos modèles, nous croyons offrir à l'acheteur le maximum de garantie ; et si notre vente est en augmentation constante, cela tient

d'une part à la qualité exceptionnelle de nos fabrications, et d'autre part à la rapidité avec laquelle nous exécutons toutes les commandes reçues.

Nous recevons quotidiennement de nombreuses lettres de notre Clientèle nous exprimant leur satisfaction, de fournitures que nous leur avons faites, il y a quelquefois plus de dix ans. Reproduire ici même partiellement ces témoignages serait impossible, étant donné le peu de place dont nous disposons, mais tous s'accordent à reconnaître, la haute qualité mécanique de nos fabrications, la robustesse et le rendement de nos moteurs, le perfectionnement et le fini de nos motocyclettes, la loyauté de nos rapports commerciaux.

D'ailleurs quelle meilleure référence pourrions-nous donner que de mettre sous les yeux de nos lecteurs les résultats des six dernières années d'exercice de notre Firmé, car une entreprise qui est capable de réaliser des bénéfices, aussi réguliers et constants, est une maison sérieuse et saine, et dont la Clientèle est forcément satisfaite puisqu'elle lui continue sa confiance.

Les résultats indiqués ci-dessous sont des bénéfices nets, tous frais généraux et larges amortissements déduits.

Pénéfice

Année	r ^c
1924	Fr. 175.302 64
1925	289.442 08
1926	220.296 25
1927	102.884 48
1928	218.854 68
1929	208.147 29

Sans commentaire n'est-ce pas ?

Motocyclistes,

Si vous désirez une 350 cmc. à soupapes latérales traitée en machine BON MARCHÉ, ACHETEZ UNE MOTOCYCLETTE DE LA MARQUE X, Y ou Z que vous paierez de 4.200 à 4.600 frs, mais si vous voulez une 350 cmc. à culasse hémisphérique et soupapes en tête ABSOLUMENT MODERNE ces mêmes marques vous coutent 5.500 francs alors que NOTRE MOTO

M 7, 4 CV.

avec

Bloc-Moteur

4 TEMPS, 350 cmc.

Soupapes en tête

■ ■

Fourche élastique

avec Amortisseurs
sur chaque
Articulation

TRAIN

avec

MOYEUX

à roulements annulaires

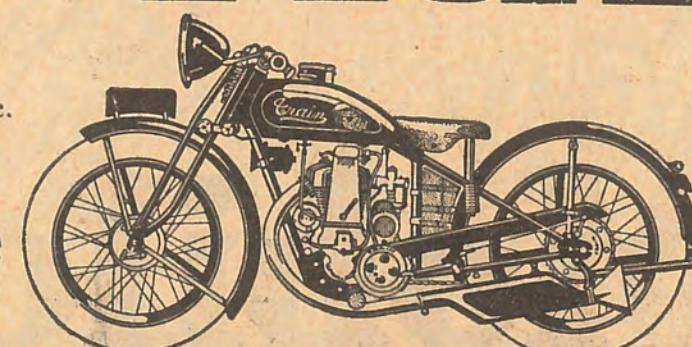
4 FREINS

■ ■

PNEUS BALLON

■ ■

100 Kilomètres
à l'heure



NE VOUS COUTERA QUE 4.500 FR.

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

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

Le ricin a fait son temps

Il y a peu de temps encore, l'huile de ricin était considérée, malgré ses inconvénients, comme la seule huile susceptible d'assurer le graissage satisfaisant d'une moto sport ou super-sport.

Les producteurs de Mobiloil, spécialistes incontestés en matière de graissage, ont réalisé et mis au point une huile hors de pair : Mobiloil "Aéro D".

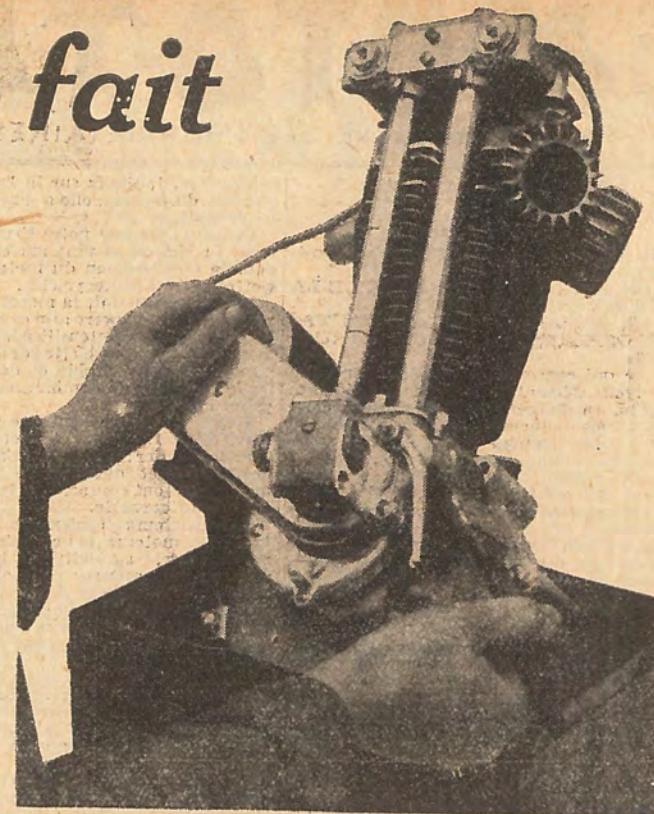
Elle a les avantages du ricin sans en avoir aucun des inconvénients. Les meilleurs spécialistes, les coureurs les plus en vue qui en ont fait la preuve, tels que Bernard, concluent comme suit :

Avec une huile ordinaire, le moteur est "dur".

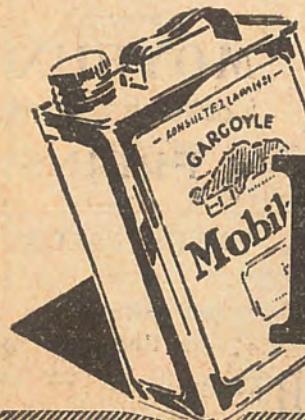
Avec l'huile de ricin, le moteur est "sec".

Avec Mobiloil "Aéro D", le moteur est "gras".

C'est-à-dire que, lubrifié impeccablement, il donne toute sa force avec toute sa souplesse.



Avec Mobiloil "Aéro D", suppression absolue du gommage, réduction au minimum de la calamine, réduction de la consommation, accroissement notable du rendement du moteur.
Pour votre moto sport ou super-sport, vous ne pouvez rien employer de plus parfait que Mobiloil "Aéro D".
Consultez notre Tableau de Graissage pour connaître le type de Mobiloil recommandé pour votre moteur.



Mobiloil

LA GRANDE MARQUE DE RÉPUTATION MONDIALE



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

Brampton

LA CHAÎNE DES VICTOIRES

Propul-Cycle

250 cmc.

Moteur
"Aubier & Dunne"
2 échappements
3 vitesses
embrayage à disques multiples.
Réservoir nickelé après cuivrage.
Carter chaîne en aluminium coulé.
Pneus ballons.
Freins tambours.

3.575 fr.

Bloc-moteur
"Staub"
Sans chaîne intérieure.
Soupapes latérales.
Culasse détachable.
Cadre renforcé.
Réservoir nickelé après cuivrage.

350 cmc.

4.800 fr

500 cmc.

4.975 fr.

Bloc-moteur
"Jap-Staub"
exclusivité absolue
réservée à
Propul-Cycle.

350 cmc.

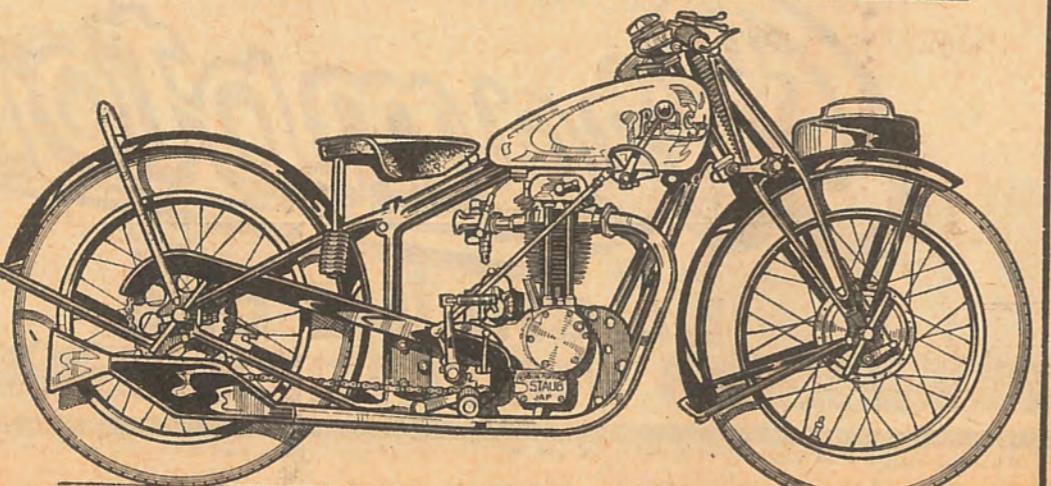
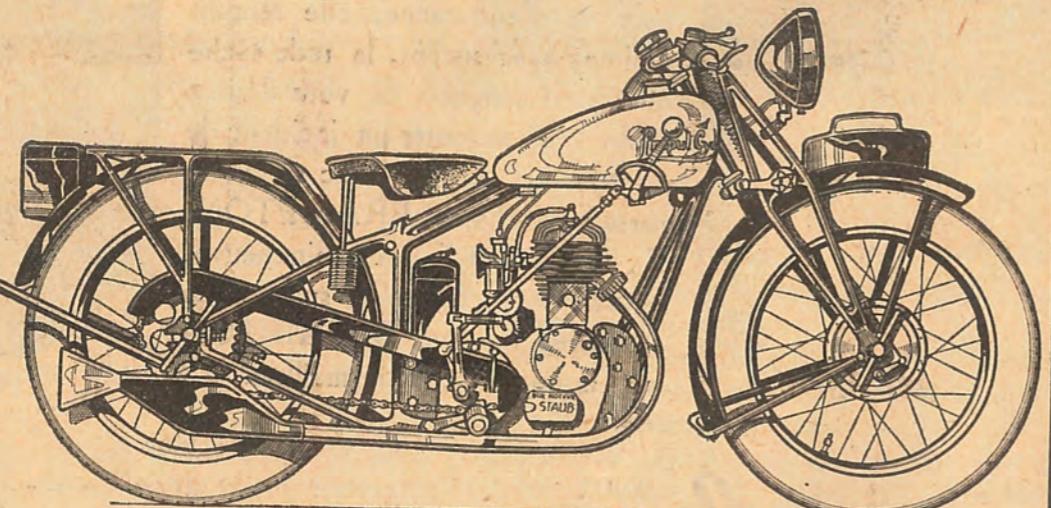
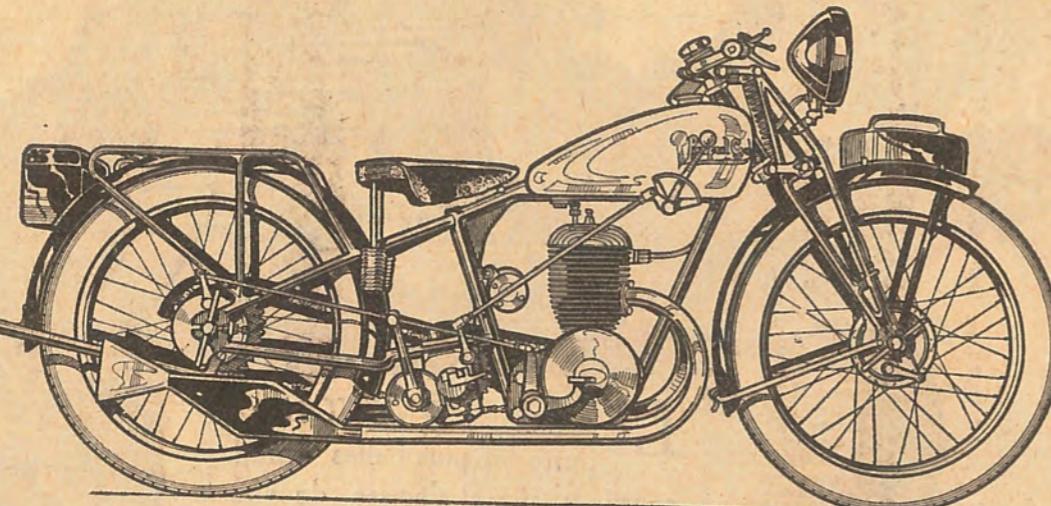
Soupapes latérales

5.200 fr.

350 cmc.
Culbuteurs. Double échappement.

5.950 fr.

7, Rue Gravel
LEVALLOIS (Seine)
Catalogue franco



Il suffit de régler :

quelques concurrents pour gagner une épreuve. Seule, une marque de tout premier ordre peut comme le fit la GILLET-HERSTAL, en 1928 et en 1929, enlever chaque saison 100 et quelques victoires dans les grandes épreuves des genres les plus divers. Mais, pour battre un Record du Monde, il faut faire mieux que toutes les marques du monde entier réunies.

GILLET-HERSTAL

détient

33 RECORDS du MONDE

et **12 Records de Belgique**

DONT LE KILOMÈTRE LANCÉ EN CATÉGORIE 750 CMC. A

195 KM. 800

GECO-HERSTAL

3 modèles : 175 - 250 - 350
A temps, à culbuteurs

DEMANDER CATALOGUE 1930 ET NOS NOUVELLES CONDITIONS DE PAIEMENT EN 8 MOIS

38, Rue des Bas-Rogers, PUTEAUX — Téléphone : 743 Puteaux

GNOME RHONE

A la suite de différentes erreurs qui se sont produites dans les derniers numéros

GNOME & RHONE

rappelle à sa clientèle son nouveau tarif en baisse, en vigueur depuis le 15 Février

5 CV. Super-Sport (500 cmc.) **6.750 fr.**

5 CV. Tourisme (500 cmc.) **5.750 fr.**

4 CV. Bloc-moteur (306 cmc.) **4.750 fr.**

3 CV. Bloc-moteur (250 cmc.) **4.500 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. BORNÉER

Fondée en 1913



MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE
PARAISSANT LE SAMEDI

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

ABONNEMENTS

	UN AN	SIX MOIS	26 N°
France et	—	—	—
Colonies	45 c.	23 c.	—
Union postale	69 fr.	34 fr.	—
Autres Pays	34 c.	43 c.	—
Militaires	25 c.	12 c.	—
Toutes communications chèques et mandats doivent être libellés "MOTO REVUE"			
51, Rue Vivienne, 51 PARIS (2 ^e)			

Le Problème des Réparations

NOUS ne voulons pas mettre notre grain de sel dans le pot au feu des nations, mais seulement jeter un coup d'œil sur une question très importante pour le propriétaire d'autos et de motos: celle des réparations. Combien de néophytes ne considèrent que le prix d'achat et la dépense d'essence, d'huile et parfois de pneus. Cela va bien pendant quelques mois ; puis, un beau jour, des réparations deviennent nécessaires. On confie sa machine au premier mécanicien venu ; on lui demande de faire le nécessaire ; on s'informe peut-être du prix approximatif de la réparation et du temps qui sera nécessaire. A la date indiquée, la machine n'est pas prête, mais, lorsqu'enfin elle est remise en état, on a une douloureuse surprise en voyant la note à payer. On a beau épucher cette note, on ne trouve rien à dire puisqu'il est impossible de vérifier le nombre d'heures passées, les fournitures, etc. On est alors inquiet, et on décide que, désormais, on fera tout soi-même, mais quand une nouvelle réparation sera devenue nécessaire, on hésitera, soit faute de connaissances, soit manque d'outillage : et on recommencera la même expérience. Sous ce rapport, la motocyclette est infiniment plus avantageuse que la voiture, car il y a, en somme, une quantité de petites réparations qu'on peut faire soi-même, alors que les possibilités de réparer une automobile sont des plus limitées.

On devrait se faire une règle de ne faire entreprendre une réparation que sur devis préalable. Un motoriste doit connaître son métier et être capable de dresser un devis, et sa science ne doit pas se borner à établir, après coup, une note au petit bonheur. L'établissement du devis peut prendre un certain temps et le client est, en général, très pressé. D'autre part, un motoriste entreprend les réparations de toutes sortes de véhicules, et, dans bien des cas, il n'a qu'une très vague connaissance de la voiture ou de la moto qui lui est confiée. C'est cette dispersion des efforts qui est surtout regrettable. Il y a trop de marques, il y a trop de motoristes. Le résultat est que, faute d'outillage spécial, faute d'ouvriers spécialisés à une marque, les réparations prennent beaucoup plus de temps qu'il ne devrait être nécessaire. A Paris, on trouve assez aisément des spécialistes des diverses marques et, malgré le prix de cette main-d'œuvre, les réparations sont mieux faites et

coûtent meilleur marché. Il nous est arrivé, il y a quelques ans, de casser une bielle d'une machine des stocks ; cela nous était survenu près de Chartres. La machine fut mise dans le train et, dans la matinée, elle était entre les mains d'un spécialiste de cette marque. Nous n'avons jamais vu un mécanicien aussi adroit. Le moteur se trouva enlevé du cadre et démonté complètement comme par enchantement. Les outils qu'il fallait exactement, pas un geste inutile, chaque pièce classée au fur et à mesure du démontage. Un mécanicien moins habile, moins habitué à cette machine et moins bien outillé, aurait mis dix fois plus de temps, et eût été à cinq francs de l'heure aussi cher que cet as à quinze francs. La spécialisation est donc indispensable à la réparation économique et bien faite. Alors que, dans les usines, on a réalisé des organisations rationnelles, et qu'on est ainsi arrivé à réduire considérablement le prix de revient, on n'a pas, à de rares exceptions près, fait le même effort pour la réparation et l'entretien des voitures ou des motos. Les marques, trop souvent, se désintéressent de leurs clients et se contentent de leur fournir, après avoir longuement exercé leur patience, des pièces de rechange à un prix exorbitant. Elles devraient avoir des agents qui feront un stage dans de véritables ateliers-écoles, créer un outillage spécial de réparation, établir des devis de réparation, comme l'a fait une grande marque d'automobiles. Le prix exagéré des réparations est un gros obstacle à la diffusion de l'automobile et, à moindre degré, de la motocyclette. Il ne suffit pas de faire de la publicité pour vendre des machines neuves, il faut encore que leur usage ne donne pas lieu à des mécomptes et à des déceptions. Et nous ne savons pas, après tout, si une machine médiocre, mais avec derrière elle un service commercial impeccable et de grandes facilités de réparation, ne vaut pas mieux qu'une très bonne machine, mais dont le constructeur se désintéresse de ses clients.

Pourquoi, donc, ne pas adresser à tout acheteur en même temps que la notice d'entretien de sa machine, le catalogue des pièces détachées (ce que plusieurs firmes font déjà) auquel sera adjoint un aperçu de chacune des opérations de montage, démontage ou entretien avec prix maximum ?

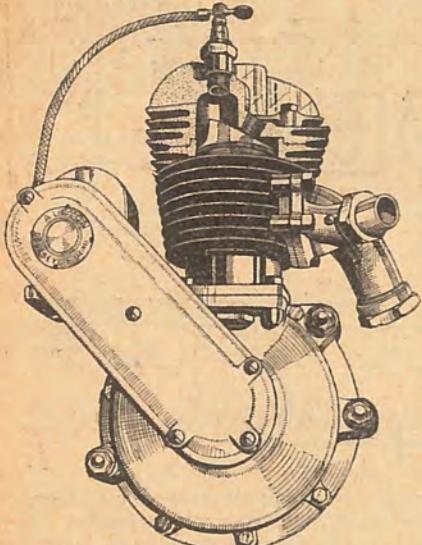
SOMMAIRE

N° 368

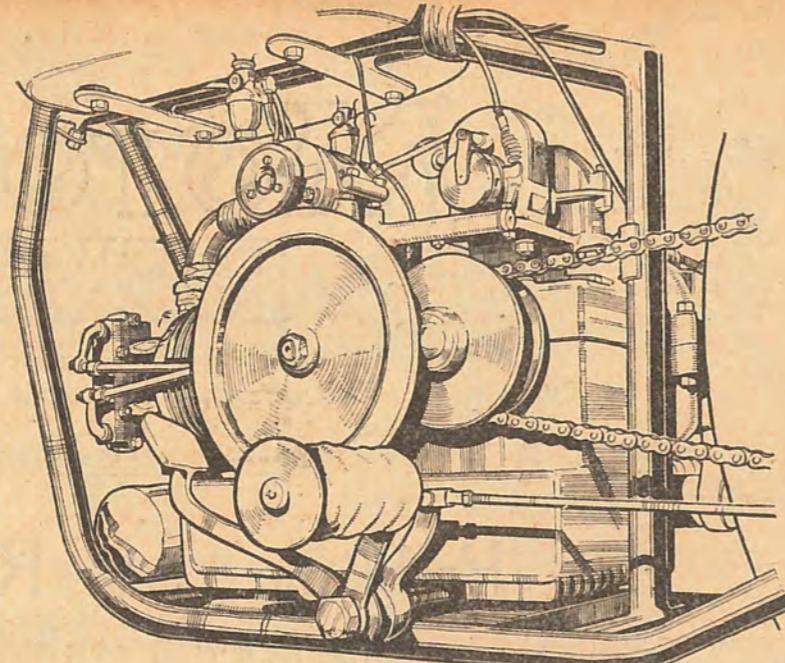
Samedi 29 Mars 1930

Album Moto Revue	354
Par-ci, par-là	355
Revision printanière, par H.-P. Boerstroke	357
Modèle 1930 : Motoconfort 350 cmc., par Max End..	359
A travers le Sahara.....	360
Normalisation, par Fred S. Lipman.....	361
Le Concours du Silencieux.....	364
Les Records.....	364
Paris-Nice	366
Nos Constructeurs	368
Les bagages et le Morgan	370
A travers le Monde.....	372
Dans nos clubs	373

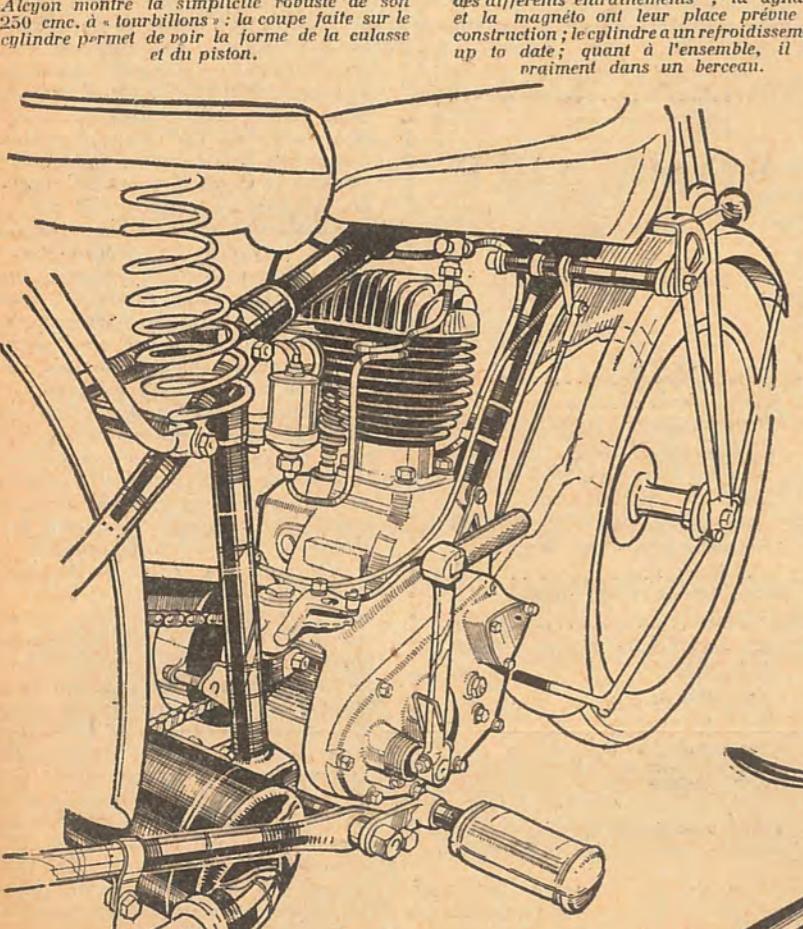
Page d'album



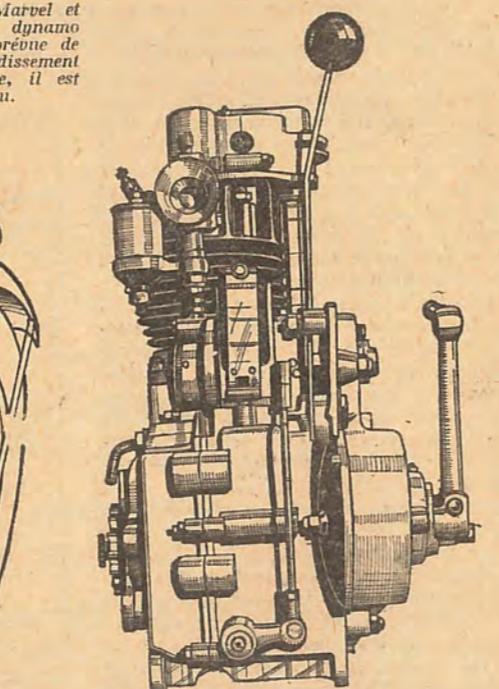
Aleyon montre la simplicité robuste de son 250 cmc, à tourbillons : la coupe faite sur le cylindre permet de voir la forme de la culasse et du piston.



Curieuse disposition du bloc Marvel et des différents entraînements ; la dynamo et la magnéto ont leur place prévue de construction ; le cylindre a un refroidissement up to date ; quant à l'ensemble, il est vraiment dans un berceau.



La Peugeot P. 109 et son bloc massif ; le kick est repliable ; voyez la manœuvre des « têtes » ; dans l'ensemble remarquer la netteté du groupe.



Chaise est cette année en grande faveur dans la construction française ; à l'étranger, on se préoccupe déjà de cette sérieuse industrie. Voici son bloc 175 cmc.

Le nouveau guidon de Triumph : Quelle ligne n'est-ce pas !



PAR-CI PAR-LA

Z. P. M. D. A. S.

Dactylos... sportives... et le concours du Silencieux !

Voyons Mady. Tu devrais bien graisser ta machine, elle fait un potin infernal.

Mais ainsi, vois-tu, ma petite Clo, il me semble toujours être comme dimanche dernier sur le porte-bagage de Charlie !

Rosserie

DANS ton numéro 366 et sous le titre : *L'Éclairage et la nouvelle loi*, es-tu bien certain que dans la loi, il soit spécifié que le cabochon rouge est sans valeur pour les motocyclettes ?

Ne crois-tu pas qu'en cas de panne d'éclairage (ça arrive), il ne peut être d'aucune utilité ?

Page 324. Catéchisme motocycliste : Qu'est-ce qu'un cabochon rouge ?

Ne penses-tu pas que ta réponse aurait été plus juste ainsi conçue :

R. — Le cabochon rouge est un verre rouge à facettes, qu'on met à l'arrière des motos par mesure de sécurité, mais qui ne peut remplacer la lanterne arrière obligatoire.

Histoire de casque

ME voilà à Sousse après une lutte avec le vent. Je m'arrête pour griller une cigarette et m'aperçois que mon casque avait glissé du côté sur la mauvaise route. Je reviens sur mes pas et fais 16 kilomètres pour rejoindre la gendarmerie de Enfrevaille où j'ai fait une déposition. C'est pour vous dire qu'il m'est bien cher mon casque. J'étais reparti pour Sousse, quand, sur la route, une vieille indigène avec ses deux enfants me barrent le chemin tout en gesticulant. Je m'arrête et pour une fois la surprise était agréable : Voilà mon casque. La vieille indigène me le présente en me disant bien des choses que je veux bien prendre pour des compliments. Nous étions tous très contents. Moi j'avais retrouvé mon casque et elle avait gagné 10 francs.

Arrivé à Sousse, je me dirigeais vers la poste, quand, pour la toute première fois depuis que je fais de la moto, un brigadier m'arrête et me dresse une contravention pour excès de vitesse. Il était entièrement dans son droit car je marchais à 30 à l'heure, ce qui est le double de la vitesse autorisée, il y a un commencement à tout, n'est-ce pas ?

Demain, je pars pour Sfax. De là j'espère vous envoyer quelques chameaux en... photos.

LES RECORDS

Le 200 en side va-t-il être atteint ? Plusieurs records ont été encore battus à Östersund (Suède).

Douard Magnier sur sidecar Royal-Enfield, 1.000 cmc., le kilomètre lancé en 19" 4/100, moyenne 189 km. 075 et le mile lancé en 30" 57/100, moyenne 189 km. 520. Le même jour, Henné, sur B. M. W. 750 cmc., battait le record du kilomètre lancé en 18" 18/100, moyenne 198 km. 019, et, deux jours après, le même pilote, sur la même machine, battait son propre record et le portait à 18" 7/100, moyenne 199 km. 170.

Toujours les records

C'est le 21 mars, ouverture du printemps que Miss Stewart sur son cyclecar Morsan Jap s'attaque à nouveau à Monthléry avec succès aux records : les records des 3 heures et 5 heures ont été ramenés à plus de 133 de moyenne, puis les 4 heures et les 500 km. à plus de 135 : les chiffres officiels sont publiés à la page suivante.

Les horreurs

La Celle-Saint-Avant. — Pour avoir traversé le bourg à une vitesse de 90 kilomètres à l'heure, alors qu'un arrêté municipal la fixe à quinze, la gendarmerie a verbalisé contre le conducteur de l'auto n° 2791 H. D. qui, en outre, ne s'est pas arrêté à l'appel des gendarmes dont il s'est, cependant, rendu compte.

C'est ce que nous lissons dans un régional de Loches. Délicieux le motif : lire le numéro à 90 à l'heure, se rendre compte de la vitesse exacte, deviner que l'appel des gendarmes a été entendu... Oh ! la ! la ! c'est un record mondial.

Vive la jeunesse

BRAVO ! pour la Police motocycliste. L'Amérique est un pays dont les habitants doivent avoir les idées terriblement jeunes et pratiques. M. BARBIER, abonnez.

Stop !

SAIT-ON, qu'afin de veiller à la sécurité générale, la police américaine possède le droit de faire stopper tout auto ou moto pour vérifier le fonctionnement des freins.

En cas de freinage insuffisant, le numéro est noté et son propriétaire invité à se présenter dans les trois jours à la police des routes avec un véhicule muni de parfaits organes de sécurité.

A la longue, les agents chargés de cette surveillance ont appris à connaître les voitures dont la puissance se double d'une sécurité absolue et ce n'est que fort rarement que les propriétaires de certaines marques entendent l'injonction « Stop » suivie, en cas de non exécution, d'un coup de sifflet dont la signification est identique dans tous les pays du monde.

Un record non homologué

CARMANTE coquille dans le n° 365 : j'ai lu que des coureurs avaient monté une côte de 2.700 km. à 8 % dans le Do maine de Rothschild (tu te rends compte du record de hauteur ?), farceuse, va ! TABEAU OZOIR. (au lieu de 2.700 mètres, évidemment).

Moto volée

On a volé dans le garage du personnel des établissements Radiotechnique, rue Carnot à Suresnes, une New Map, 350 cmc., moteur C 21.135, immatriculé 5599 R. B. 7. magnéto France 99.700. Tout acheteur, garagiste ou particulier, de cette moto est tenu légalement à la rendre directement à son propriétaire légal et sans que ce dernier ait à verser un centime au nouvel acquéreur.

De plus, tout acquéreur éventuel d'une moto d'occasion, pour ne pas être emprisonné, doit vérifier le numéro frappé sur le carter et contrôler son rapport avec la carte grise sans aucune surcharge ou aucun martèlement. Les plus gros ennuis risquent de tomber sur tout jeune homme maladroit en telle occasion et sans aucune excuse.

Une prime de 10 % (soit 600 francs) a été promise par M. Delporte Joseph, 8, rue Gravel, Levalllois, propriétaire de la New Map, à celui qui trouvera la moto.

Moto retrouvée

J'ai le plaisir de vous informer que j'ai retrouvé à Dijon la motocyclette quin'ayait été volée et je tiens à vous remercier tout particulièrement de la bonne élégance que vous avez mise à insérer la petite recte que je vous avais envoyée.

J. LION,
Directeur des Etablissements Terro.



Un deuil

La mère de notre confrère Henri Collet, directeur de Mécano, est décédée le 20 mars. Nos condoléances.

Dino est un ardent propagandiste

D'un régional tunisien, nous extrayons un article élogieux sur le passage de Nebil Dino et sur le sérieux de son voyage d'études pour Monet-et-Goyon et puis, Dino pousse à la création de nombreux groupements motocyclistes en Tunisie : c'est bien.

Non, Proal n'est pas libre

On a annoncé récemment que Proal, de Soyer, était libre sous peu : c'est une erreur il fait toujours partie, plus que jamais, de l'équipe-course de Soyer, et n'a jamais eu l'intention de quitter cette firme. Il s'agit de M. Crosnier du service commercial dont les capacités sont bien connues de tous.

Un merci

Nos remerciements à M. Chiapello, secrétaire du M. C. d'Antibes, d'avoir facilité la tâche de notre correspondant lors de Paris-Nice, M. Noël, en lui permettant un retour aisément après l'épreuve.



Notre scuscription

Nous avions annoncé que nous prélevions 5 francs par abonnement reçu pendant les journées des 18, 19 et 20 mars et que cette somme totale serait versée à la Banque de France. Le produit a donné la somme de 1.505 francs représentant 301 abonnements.

A ces dons offerts par Moto Revue il n'a lieu d'ajouter les dons que nous recevons tous les jours et dont nous publierons la liste.

Notre souscription étant arrêtée nous prions nos amis et lecteurs de faire directement leur versement, soit à la Banque de France, soit encore à l'un des nombreux quotidiens qui ont ouvert des listes de souscription.

Pour les sinistres du Sud-Ouest
Somme prélevée sur les abonnements des 18, 19 et 20 mars. Les donateurs suivants ont donné cinq francs.

Borion J., Paris 16^e ; Carnat Jean, Neuilly-Grand-Champ ; Guittot L., Billancourt ; Kemer, Paris 20^e ; Beauvais-Armentières ; Belien J., Drancy ; Herbert A., Argenteuil.

(A suivre.)

Toujours les records

C'est le 21 mars, ouverture du printemps que Miss Stewart sur son cyclecar Morsan Jap s'attaque à nouveau à Monthléry avec succès aux records : les records des 3 heures et 5 heures ont été ramenés à plus de 133 de moyenne, puis les 4 heures et les 500 km. à plus de 135 : les chiffres officiels sont publiés à la page suivante.



Les records Stewart
3 heures, 410 km. 410 ; moyenne : 133 km. 803.
4 heures, 541 km. 316 ; moyenne : 135 km. 320.
5 heures, 665 km. 792 ; moyenne : 133 km. 168.
500 kilomètres, 3 h. 42' 12" ; moyenne : 135 km. 004.

Qui sera imbattable ?

La lutte se précise : la semaine passée, nous signons ces prouesses de Magnier sur sidecar 1.000 cmc. Royal Enfield, battant un premier record mondial au kilomètre lancé à 182 k. 836. Puis ce même Edouard Magnier rebattait le record sur sidecar 1.000 cmc. New Imperial à 183. Non satisfait, il se remet en piste et un télégramme nous apprend qu'Ostersund vient de voir un nouvel abaissement au km. lancé en sidecar 1.000 cmc. par l'éternel Magnier à 189 kilomètres juste. A quand et à qui le 200 kilomètres ?

L'Anonyme hebdomadaire

Notre correspondant, qui signe H., à Einvile, sera cette semaine le lâche anonyme. D'ailleurs le renseignement qu'il nous demande comporte une réponse négative.

Chez eux, c'est bien

Eux, c'est l'agence Gnome-Rhône de Paris ; quand on acquiert une machine à M. Bives, le directeur, et lorsque toutes les formalités sont accomplies, très discrètement M. Abranski le second toujours aimable vous glisse un petit papier rougeâtre que vous rangez soigneusement avec les autres pièces d'achat. Et arrivé chez vous, vous découvrez que ce papier mystérieux est un cadeau d'ici, un bon avec lequel, pendant la durée de garantie de votre machine, vous avez droit à une vérification complète de votre machine avec décalaminage gratuit du moteur. Chez eux... c'est très bien.

Notre prime hebdomadaire

Avoir de la graisse dans son réservoir, alors qu'on a passé un temps précieux à nettoyer, lors de la réception de sa machine, n'est pas plaisant. Beaucoup de pannes de moto proviennent de ce que l'essence qui nous est servie actuellement en France, est peut-être de l'essence de crackling ainsi que le veut la mode, mais essence qui n'a aucun point de comparaison avec celle dont nous abreuvaient avant la guerre. Le carburant actuel, si l'on peut dire, est celui des poids lourds de la période préhistorique. La densité de notre essence-tourisme laisse toujours à désirer et des corps étrangers provenant également des tuyauteries ou de fonds de bidons, pénètrent dans le réservoir, et de là, dans notre moteur.

Aussi, il fallait avoir un petit appareil commode et tout à la fois bien étudié. C'est ce que vient de réaliser notre prime l'Entomos : non seulement l'Entomos comprend le filtre classique, mais on y trouve un deuxième filtre en peau de chamois à l'intérieur, puis un filtre genre mace de café. Les rebords de cet entonnoir sont rabattus, permettant de vider, sans projection aucune, le bidon dans le réservoir. On a été jusqu'à prévoir la gorge qui évite le jaillissement de l'essence par suite de l'air propulsé à l'intérieur. Pas lourd, pas encombrant et pas cher, l'Entomos rencontrera le même succès que les primes précédentes.

Nous informons toutefois nos lecteurs et abonnés que chaque semaine nous sommes au regret de retourner l'argent à beaucoup d'entre eux. Ce n'est pas au bout de huit jours qu'ils doivent nous envoyer leur commande, mais aussitôt l'arrivée de leurs numéros.

De nouvelles fourches

La nouvelle D-4 1930 a comme particularité, en plus de son beau réservoir, une fourche qui est un modèle du genre : la tenue de route ne peut, nous semble-t-il, être supérieure. Avez-vous vu la nouvelle fourche D-4 ?



Le cap des deux douzaines

Il est atteint cette semaine ? Nous l'avons enfin ! quel beau stock de vénérables machines, plus colorées les unes que les autres, nous aurons, si l'Epreuve Antique est mise sur pied. Rappelons que les tricars et voitures sont admis. Donnez en même temps que vos adhésions de principe, vos suggestions sur le règlement.

Voici les adhésions de principe reçues en vue de mettre sur pied cette curieuse épreuve, quand nous aurons la possibilité d'atteindre le nombre de 40, autos, motos ou tricars.

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 Langue-docq.

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).

Excès de courtoisie !

La politesse est la plus belle qualité des as motocyclistes

Voilà pourquoi toutes les lettres qu'ils nous adressent ont leur réponse : elles ont toujours un timbre ou une enveloppe timbrée pour la réponse.

Faites comme eux

0 fr. 50 pour la réponse... et vous l'aurez.

Sinon vous connaîtrez la fameuse corbeille...

11. Peugeot 2 CV 3/4, 2 cylindres en V et pédales 1912. Jonoseph, Paris.

12. Gladiator 1912. Machine en parfait état que le propriétaire vendrait volontiers en vue de l'épreuve.

13. Bedelia 1912. Breton Raymond, Massy.

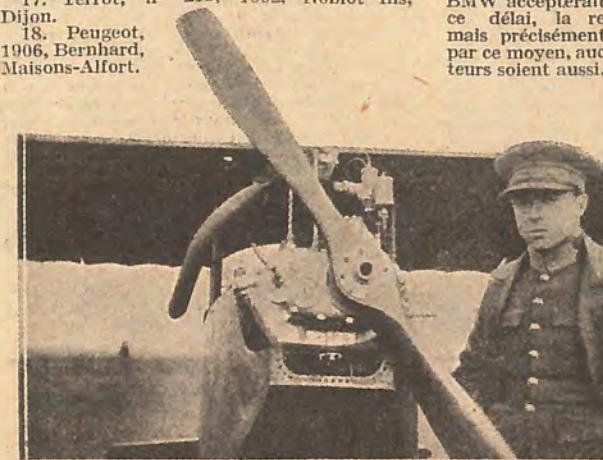
14. De Dion, tricycle à pétrole, 1901. Arnould, à Sommesous (ne pourra conduire lui-même, mais prêtera sur références).

15. Saroléa à accus, 1900. Arnould, à Sommesous (ne pourra conduire lui-même, mais prêtera sur références).

16. Decauville, n° 319, 18.., L. Roblot, Dijon.

17. Terrot, n° 215, 1902. Roblot fils, Dijon.

18. Peugeot, 1906, Bernhard, Maisons-Alfort.



Le moteur-moto 500 cmc. de l'avionnette du lieutenant Fabry.

19. Peugeot, 2 cylindres M. C. 26702. 1914, 2 vitesses, courroie, Zeh, Marcel, Zimmerbach.

20. Peugeot, 2 cylindres, 500 cmc., 1908, Soupape automatique, Compère, Léon, Argenteuil.

21. Minerva 1 CV 1/4, 18.. (?), moteur Zedel, Bruy, abonné.

22. Terrot 2 CV 3/4, 1914, mono à pédales. Socard, Asnières.

23. Sans marque (?) 1895, moteur horizontal, culasse 4 colonnettes all. par accus, fourche rigide, courroie, poids 130 kg. et tansad (!!) avec serre-frein par le passager (?) Gilbert Champs.

24. Peugeot torpédo 1909, 4 places, 2 cyl. Lebeau, Courneuve.

Revision de printemps

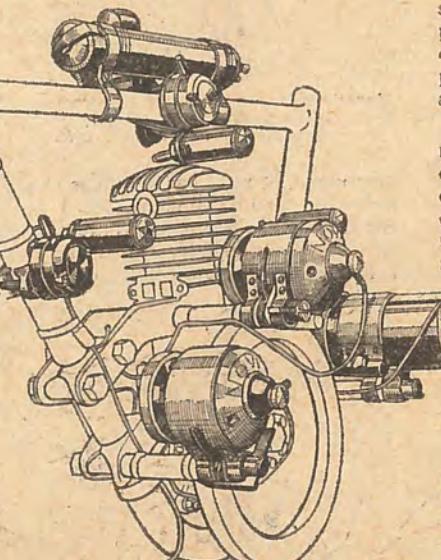
Février ! Les beaux jours vont arriver et la fidèle moto va sortir de l'ombre du garage. Encore faudra-t-il être prêt. Les motocyclistes avisés ou bien ont confié, pendant les mois pluvieux, leur machine à l'usine ou au motocycliste, ou bien ont procédé eux-mêmes à la fermeture éclair. Ajoutons que le geste sera élargi et que le Motocuir a décidé d'offrir à tous les arrivants sans distinction de classement un bon spécial avec remise exceptionnelle de 15 % sur tout achat de manteau cuir, gants, serre-tête, culotte, veste, etc., sur mesure et couleur au choix.

Le Nettoyage

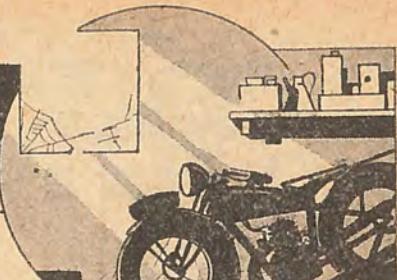
Nous supposons que la machine n'a pas été abandonnée au garage, couverte de poussière et de boue, mais qu'elle a été préalablement nettoyée à fond, vaseline etc., que les pneus ont été démontés, enveloppés de journaux et mis dans un endroit frais, mais pas trop humide, que les accumulateurs ont subi un des trois traitements recommandés (ou bien une légère charge à faible ampérage tous les 15 jours, ou bien vidange de l'électrolyte après charge à fond et bouchage étanche, ou bien par des charges et décharges successives en remplaçant à chaque fois le liquide par de l'eau distillée). On arrive, dans ce dernier cas, à avoir des plaques neutres. Pour la remise en service, on procède par charges et décharges en augmentant chaque fois l'acidité de l'électrolyte. Mais, même si la machine a été nettoyée et graissée, il faut la nettoyer à fond, démonter les organes rouillés etc., tout cela à grand renfort de pétrole et de chiffons. On ne fait de bonne mécanique que dans une propreté absolue. Nous ne vous conseillons pas de commencer par le moteur, car, par la suite, le reste de la machine aurait les plus grandes chances d'être négligé. Ne vous dites pas non plus, en voyant une défectuosité quelconque : « Cela tiendra bien encore, quelque temps ». Soyez sûr que cela vous lâchera au moment où vous vous y attendez le moins et dans les circonstances les plus désagréables. Nous commençons toujours le nettoyage et l'examen par les garde-boue et les roues. Pour les premiers, on constate fréquemment des criques aux environs des endroits de fixation. Les boulons sont complètement rouillés, etc. Il faudra réparer tout cela. On soudera les criques à l'autogène (mais attention de ne pas brûler la tôle), puis on riviera aux points faibles des plaquettes. L'intérieur du garde-boue aura été complètement

Ne démontez pas la magnéto ; vérifiez les bornes et les vis et la propreté de l'ensemble ; si vous avez une dynamo, bien rare qu'elle ait besoin d'être examinée.

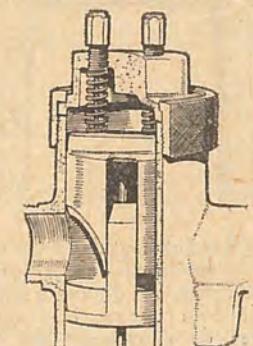
que elles n'ont aucun voile. Le rayonnage d'une roue est délicat et il est préférable de s'adresser à un spécialiste. Si le voile que soit le voile, il affectera la tenue de route de la machine. Nous nous faisons également une règle d'équilibrer nos roues



La place de pot alterno est bien choisie ; peut-être, la saison dernière, n'avez-vous pas eu entier satisfaction à ce point de vue parce que vous n'avez monté au petit bonheur ; voici différents montages chez Novi.



aussi exactement que possible. Cela est rigoureusement indispensable sur les machines rapides. On démontera les moyeux, les freins. On vérifiera l'état des câbles de commande et des garnitures. Celles-ci devront être changées si les



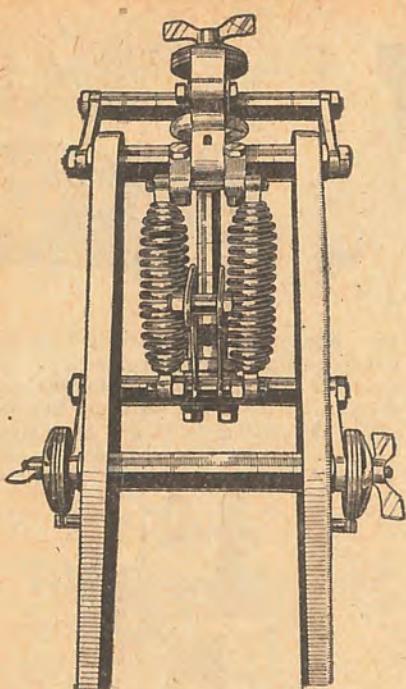
Les ressorts, le pointeau et même les boisseaux de votre carburetor peuvent être usés ; les câbles eux-mêmes devront être renoués.

rivets portent contre les tambours. Après vérification des roulements, nettoyage au pétrole, puis essuyage, ils seront remontés dans les moyeux garnis d'une huile à consistance de gelée, mais pas avec de la graisse consistante qui souvent se dessèche. Généralement cela suffit pour la saison, mais, par mesure de précaution, on peut monter un graisseur pour pompe à pression (Técalémít Lub ou autres).

La direction sera ensuite examinée et réglée. Si on n'arrive pas à la régler, cela indiquerait une usure des cuvettes et des billes qu'il faudrait remplacer : une direction ne doit avoir aucun jeu. On monte souvent les directions avec des roulements à galets coniques. Ces roulements sont beaucoup plus durables.

Nous n'hésiterons pas ensuite à enlever le réservoir. On ne saurait croire combien de saletés peuvent s'accumuler dans un réservoir. Rincez-le à l'eau bouillante, et laissez bien égoutter. Vous pouvez d'ailleurs éliminer toute humidité avec un peu de chaux vive que vous mettrez dans un tube. Vous introduirez ce tube dans le réservoir par le bouchon de remplissage. Vous vous assurez ensuite que les canalisations d'essence ne sont pas obstruées : changez au moins une fois par an les tuyaux de durite. Vérifiez enfin le cadre surtout aux raccords et soyez bien sûr qu'il n'y a pas de criques.

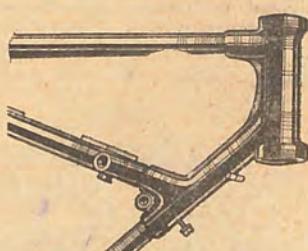
Vous graisserez tous les câbles flexi-



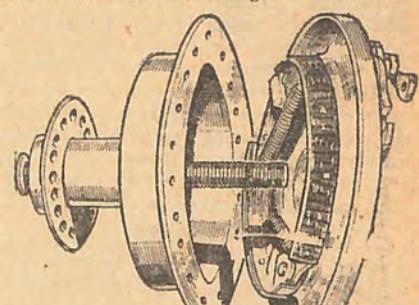
magnéto établie pour employer des vis platinées donnera mal avec des vis au tungstène.

Moteur et transmission

Nous commencerons par la transmission. En quel état sont nos chaînes. Il est probable que, si nous avons fait, la saison précédente une quinzaine de milliers de kilomètres nos chaînes seront mortes. Sur des machines de sport, sur celles attelées à des sidecars, elles font un moins



La direction doit toujours être l'objet de soins attentifs : bielettes, ressorts, bagues, amortisseurs devront être nettoyés, vérifiés et serrés. La graisse des cuvettes de direction, si l'on peut, sera renouvelée, car de la grenaille peut s'y être logée.



Si l'huile a atteint le ferodo, n'hésitez pas à imbibir ce dernier d'essence ou mieux de benzine pour le dégraisser ; la valeur de freinage y est pour beaucoup.

Quand vous changerez les chaînes, il y a lieu également de changer le petit pignon, si celui-ci a les dents crochues. Dans ces conditions, la chaîne porte mal sur les dents et elle tend à s'user rapidement. Les autres pignons peuvent user en moyenne 3 chaînes.

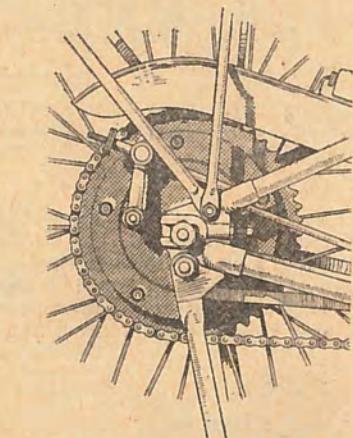
Pendant que les chaînes sont enlevées, voyez le jeu latéral du pignon moteur. S'il n'a que deux ou trois millimètres de jeu, cela est normal. Il ne doit y avoir aucun jeu vertical. S'il y en avait, vous auriez à démonter complètement le moteur pour changer le roulement. Quant au jeu de la tête et du pied de bielle, nous nous en occuperons tout à l'heure.

Prenez à deux mains le pignon de débrayage. Il ne doit y avoir aucun jeu. S'il y en avait, il faudrait démonter la boîte de vitesses. Nous avons dans d'autres articles indiqué comment il fallait procéder. Rappelons que, pour enlever aisément le roulement usé, il suffit de chauffer l'aluminium rapidement, mais sans excès, et que, par suite de la dilatation du logement du roulement, celui-ci vient aisément.

Pour voir si l'embrayage ne glisse pas, il faut que les chaînes soient remontées. Vous pourrez alors peser sur le kick-starter et percevoir aisément le glissement.

Vous vidangerez la boîte de vitesses, la nettoierez au pétrole, et ensuite referrez le niveau d'huile. Sur certaines machines, il y a, dans le pignon de la roue arrière, des tampons en caoutchouc. Voyez s'ils ne sont pas secs.

(A suivre). H. P. BORENSTROK.



bles. Il y a maintenant des petits appareils qui permettent de le faire sans rien démonter. Ils se composent d'un coin dans lequel est pratiqué un petit canal. Le coin écarte les spires de l'enveloppe du câble et l'huile peut ainsi être injectée. Il y a un câble qui fatigue beaucoup et qu'il faut surveiller de près, c'est celui de l'embrayage. Si un ou deux fils sont rompus, les autres suivront bientôt. N'hésitez donc pas à le changer dans ce cas.

Le carburateur sera complètement démonté et brossé. Après deux ou trois saisons, il est généralement utile de remplacer le pointeau de la cuve à niveau constant, ainsi que les pistons de gaz et d'air. Sinon, la mise en marche pourrait être rendue plus difficile et le ralenti serait défectueux.

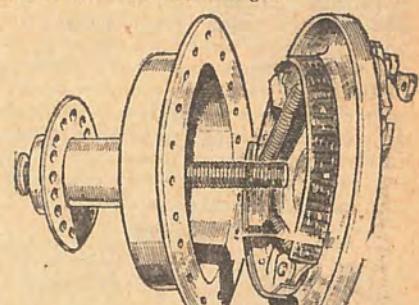
Nous ne recommandons pas de démonter la magnéto, mais seulement de nettoyer le collecteur avec un chiffon non pelucheux, imprégné d'essence et enroulé sur une allumette. On verra si le fil de bougie n'est pas fendillé et s'il est bien fixé dans la borne du collecteur. Il est en général utile de le remplacer tous les ans. Laissez-lui toujours une longueur suffisante. Il vous arrivera en cours de saison de couper le bout qui est fixé sur la bougie (il est d'ailleurs plus propre d'employer des attaches). Le mécanisme de rupture sera démonté. Vous vous assurerez que la fibre n'a pas gonflé, que le charbon de contact est propre. Les vis de tungstène sont plus résistantes que les vis de platine et nous en avons depuis trois ans sur une machine de service, qui n'ont jamais nécessité aucun réglage. Par contre les vis platinées donnent un départ plus facile. On peut sans inconvénient remplacer les vis de tungstène par des vis platinées, mais la réciproque n'est pas vraie. Une

L'axe du frein avec jeu diminue la force de freinage ; les tendeurs seront contrôlés, le pignon passé au pétrole et le frein réglé.

long usage, et nous avons vu des chaînes lâcher en 5 ou 6.000 kilomètres. L'allongement des chaînes ne vient pas de l'étiage des flasques, mais du jeu que prennent les articulations. Vous constaterez



ce jeu en prenant la chaîne à deux mains et en essayant de rapprocher et d'écartier deux maillons voisins, ou bien en essayant de tordre la chaîne ou de la faire flétrir latéralement. Il est malheureusement impossible d'indiquer, d'une manière précise, comment ce jeu peut être apprécié et à quel moment il faut changer la chaîne. On en est le plus souvent averti par des ruptures de rouleaux ou de la chaîne elle-même. Les rouleaux se brisent parce que la chaîne a tendance à monter sur les dents. Quant la chaîne rompt au maillon d'attache il n'y a pas lieu de s'en préoccuper, car c'est là un point faible, et le maillon d'attache doit être par prudence remplacé tous les quatre ou cinq mille kilomètres; mais si les ruptures se produisent ailleurs la chaîne doit être changée.



Si l'huile a atteint le ferodo, n'hésitez pas à imbibir ce dernier d'essence ou mieux de benzine pour le dégraisser ; la valeur de freinage y est pour beaucoup.

Quand vous changerez les chaînes, il y a lieu également de changer le petit pignon, si celui-ci a les dents crochues. Dans ces conditions, la chaîne porte mal sur les dents et elle tend à s'user rapidement. Les autres pignons peuvent user en moyenne 3 chaînes.

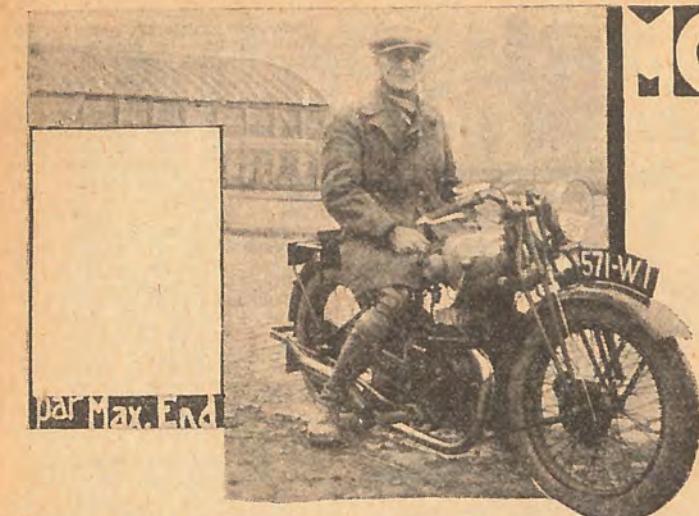
Pendant que les chaînes sont enlevées, voyez le jeu latéral du pignon moteur. S'il n'a que deux ou trois millimètres de jeu, cela est normal. Il ne doit y avoir aucun jeu vertical. S'il y en avait, vous auriez à démonter complètement le moteur pour changer le roulement. Quant au jeu de la tête et du pied de bielle, nous nous en occuperons tout à l'heure.

Prenez à deux mains le pignon de débrayage. Il ne doit y avoir aucun jeu. S'il y en avait, il faudrait démonter la boîte de vitesses. Nous avons dans d'autres articles indiqué comment il fallait procéder. Rappelons que, pour enlever aisément le roulement usé, il suffit de chauffer l'aluminium rapidement, mais sans excès, et que, par suite de la dilatation du logement du roulement, celui-ci vient aisément.

Pour voir si l'embrayage ne glisse pas, il faut que les chaînes soient remontées. Vous pourrez alors peser sur le kick-starter et percevoir aisément le glissement.

Vous vidangerez la boîte de vitesses, la nettoierez au pétrole, et ensuite referrez le niveau d'huile. Sur certaines machines, il y a, dans le pignon de la roue arrière, des tampons en caoutchouc. Voyez s'ils ne sont pas secs.

(A suivre). H. P. BORENSTROK.



LA 350 cmc. Motoconfort a fait ses débuts officiels à nos derniers « Six Jours d'Hiver ». Pilotée par le jeune Notamy, dont c'était la première participation en épreuve de tourisme, elle s'est révélée comme une machine remarquablement apte au grand tourisme rapide.

Voici les caractéristiques générales de la 350 cmc. Motoconfort.

Partie mécanique

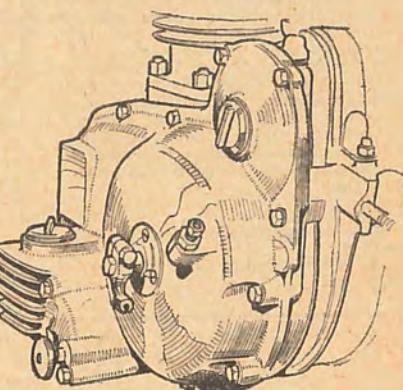
L'ensemble moteur est composé d'un bloc très sobre de lignes, très compact et donnant une belle impression de robustesse et de simplicité. Le moteur en lui-même est du type 4 temps à soupapes en chapelle avec culasse rapportée en aluminium, dessinée en vue du meilleur rendement thermique par turbulence. L'alésage est de 70, la course de 90, ce qui classe ce moteur dans la cylindrée 350 cmc. avec une puissance de 4 CV d'après la formule administrative.

Les soupapes, de grand diamètre, sont cachées sous un carter et à l'abri des projections extérieures toujours si néfastes à leur durée.

Le moteur et la boîte formant bloc, la transmission est réalisée par un pignon de 30 dents porté par l'arbre du moteur qui engrenne directement avec une roue droite de 84 dents calée sur l'embrayage de la boîte de vitesses. Cette boîte est à 3 vitesses par engrenages dont deux toujours en prise ; le verrouillage se fait à l'intérieur ; il est commandé par levier à main se déplaçant le long d'un secteur fixé au réservoir. Les rapports

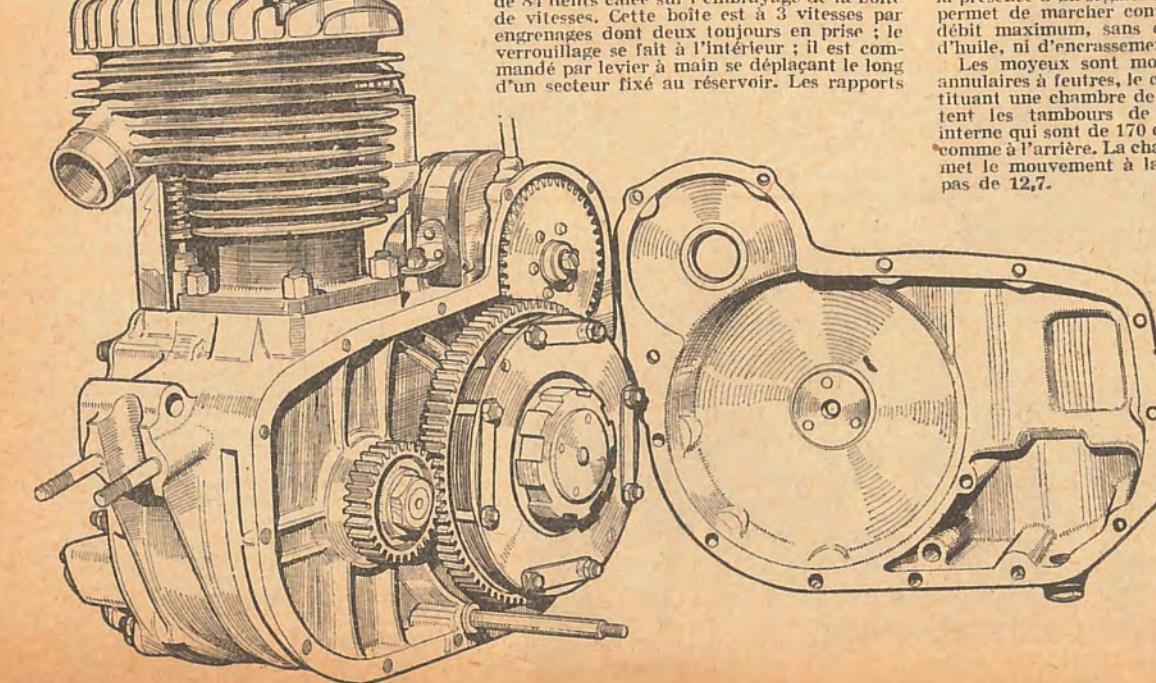
de multiplications sont les suivants : en 1^e vitesse, 14,2 à 1 ; en 2^e vitesse, 9,2 à 1 ; en 3^e vitesse, 5,9 à 1.

L'embrayage à disques multiples, du type voiture, est également logé à l'intérieur du bloc ; il fonctionne dans l'huile ; on peut dire que le graissage de ce bloc-moteur est intégral ; en effet la partie inférieure du carter sert de réservoir d'huile ; elle est munie d'ailettes latérales assurant le refroidissement ; un large orifice est prévu pour le remplissage de ce réservoir qui assure la lubrification totale du bloc, soit : moteur, boîte, embrayage, queues de soupapes et commandes.



C'est là une simplification appréciable ; ce graissage comporte un réglage gradué, mais la présence d'un segment râleur sur le piston permet de marcher continuellement avec le débit maximum, sans crainte de remontée d'huile, ni d'encreusement de bougie.

Les moyeux sont montés sur roulements annulaires à feutres, le corps du moyeu constituant une chambre de graisse ; ils comportent les tambours de freins à expansion interne qui sont de 170 de diamètre à l'avant comme à l'arrière. La chaîne unique qui transmet le mouvement à la roue arrière est au pas de 12,7.



Sur le bloc Motoconfort, la transmission du moteur à la boîte est directe. La magnéto a un entraînement mécanique. On aperçoit dans le carter l'emplacement réservé au tube du cadre en berceau.

Le cadre

Le cadre est en tubes d'acier étiré sans soudure assemblés à l'autogène ; il est en forme de berceau et s'encastre dans le carter moteur qui repose ainsi sur le cadre et y est fixé directement par emboîtement et colliers sans flasques rapportés. Il est surmonté d'un réservoir à cheval d'une capacité de 13 litres, permettant ainsi le ravitaillement de 10 litres d'un coup.

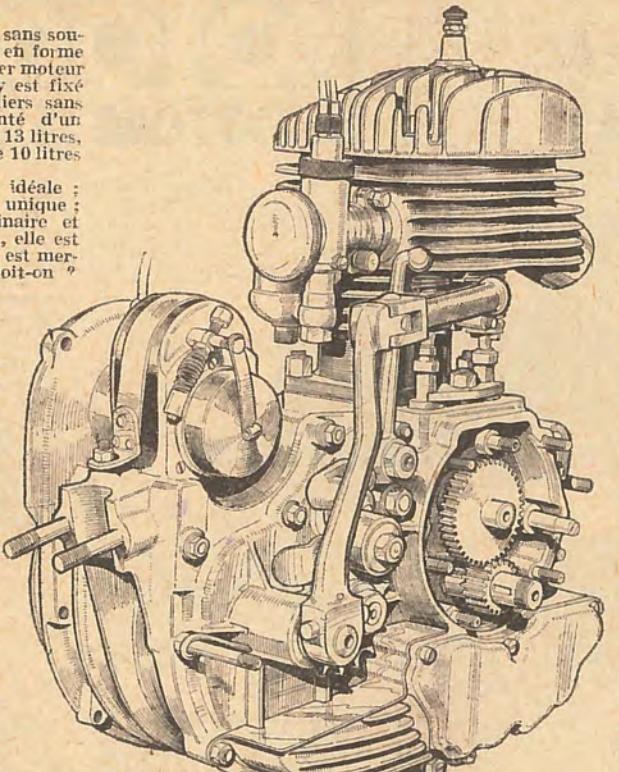
La fourche est tout simplement idéale ; elle est à ressort central conique et unique ; elle est d'une souplesse extraordinaire et cependant ne talonne pas ; au reste, elle est munie d'amortisseurs réglables ; elle est merveilleusement réussie ; à quoi le doit-on ? à sa chasse bien calculée ? à ce que ses axes en acier spécial tourillonnent sur bagues bronze, l'écart entre les bagues servant de réserve d'huile ? à la tare de son ressort ? sans doute à tout cela.

Détails

La Motoconfort qui m'était confiée était le type luxe à réservoir nickelé avec éclairage Dynovit par dynamo et accu, avec klaxon ; je me dois de faire une mention spéciale à Novi pour le bel éclairage qu'il procure avec son phare au code réglementaire et la sûreté de fonctionnement de tout son appareillage. L'incorporation du réservoir d'huile dans le bloc-moteur a permis à Motoconfort de placer les accus sous la selle, donc à la meilleure place pour leur préservation et leur durée ; pendant les trois mois que j'eus cette machine, l'appareillage électrique ne faiblit pas un seul instant et j'eus plusieurs fois, au cours de sorties nocturnes, à constater son efficace puissance sur route.

Étalonnages

Voici les possibilités de la 350 cmc. Motoconfort :
Vitesse maximum : en 1^e, 45 ; en 2^e, 70 ; en 3^e, 95.



Vitesse minimum : en 1^e, 5 ; en 2^e, 10 ; en 3^e, 18.

A ces vitesses correspondent les consommations suivantes :

Pour une vitesse de route de 60 à 70 à l'heure, la consommation d'essence oscille entre 2 litres 1/2 et 3 litres aux 100 kilomètres et la consommation d'huile est inférieure à 100 grammes. En utilisant à fond les possibilités de la machine, ces consommations augmentent d'environ 20 %. Le réservoir d'essence permet donc par sa capacité un parcours de 400 km, sans ravitaillement et celui d'huile : 1.000 km., la consommation globale moteur, boîte, embrayage étant d'environ 1 litre aux 1.000 km. pour une capacité de 1 litre 1/2 du réservoir.

Le freinage, de son côté, est très puissant et très sûr, sans dureté ; il rappelle la main de fer dans le gant de velours ; le frein avant n'est pas un vain ornement, il fonctionne au même titre que son jumeau de la roue arrière.

Appréciations

J'ai été sincèrement enchanté d'avoir pu conserver trois mois une moto qui ne me donna que des satisfactions : position, maniabilité, agrément de conduite, absence de vibration à tous les régimes, tenue de route à toutes les allures grâce à cette fourche qui fait couler littéralement la roue avant au sol ; j'étais heureux également de posséder un « latéral » propre, ne suintant pas l'huile, aux accélérations nerveuses, bon cramponnage en côte et capable de se défendre victorieusement contre pas mal de culbuteurs. Durant ces trois mois, aucun nettoyage et aucun réglage ne furent faits ; néanmoins le bloc conserva une propreté qui fait honneur à son usinage, et une constance de rendement qui prouve sa robustesse, la qualité des matières composantes et l'usinage rigoureux de ses pièces.

Max END.

Le Raid Transsaharien

Grosse cocotte est arrivée sur le Niger, à Gao. Le négrier fait connaissance avec la Cocotte de Martineau.

Martineau... continue

Une lettre arrivée ces jours-ci et datée du 25 février de Gao nous fixe enfin sur la randonnée transsaharienne de Martineau en moto solo et seul. Voici les principaux extraits :

Parti le 9 février d'Alger, je suis arrivé à couvrir 3.500 kilomètres de piste en 14 jours, ce qui constitue au point de vue résistance mécanique un record incontestable.

Parti de Reggan le 19 à 14 heures, j'ai roulé — emportant 70 litres d'essence, 7 litres d'huile, 5 litres d'eau, 2 jours de vivres — 68 heures consécutives, bien obligé d'ailleurs de le faire puisque le Tanezrouft est un espèce de cœur grand comme la France où l'on ne trouve rien, rien, même pas un brin d'herbe. En 68 heures, j'ai dormi 4 heures.

Pendant cette étape, j'ai changé 4 bougies, 1 ressort de soupe et un câble de commande. En un mot, je suis surpris de la résistance de ma Peugeot.

J'attends ici des renseignements sur le Tchad : la contrée est, paraît-il, inondée.

Martineau ajoute d'ailleurs qu'il a l'impression qu'il doit être verni et qu'une nouvelle réussite de cette traversée, avec une moto comme la sienne, de série, semble hasardeuse et pas conseillable : lui-même ne recommanderait pas en pareille condition. En dernière minute, nous recevons ce radio :

Tente Tchad stop si absolument impossible passer. Inondation gagnerai Kotonou.

Au moment de mettre sous presse, nous recevons ce télégramme :

Dogondoudchi : (dsc Tchad), 22 mars, 17 heures, suis route Tchad. Pense passer.



Le Passé : au fond, le tombeau des Askia, anciens rois de Gao, ville au passé remarquable. Le Présent : un Songhai sur son cheval. L'Avenir : ma grosse cocotte ! la Peugeot.

**la normalisation vous paraît-elle digne d'intérêt ?**

OUI : on connaît sans qu'il soit besoin d'insister, le gros effort qui est fait en France, après avoir existé il y a quelques années en Allemagne, sur la normalisation.

L'on sait aussi que la normalisation, seul terme propre pour désigner le travail fait en vue de réduire le nombre de types, a été déclenchée aux Etats-Unis, au moment où M. Hoover, Président, était Ministre du Commerce.

Il y a un autre mot qui désigne la réduction du nombre de types, c'est « typisation » ; mais je préfère — et je pense que vous serez de mon avis — « normalisation ».

Il est facile de comprendre que, dans n'importe quelle industrie, il est plus intéressant d'avoir des pièces d'un nombre défini, d'une forme définie, d'un poids défini et d'un encombrement défini, puisque l'on pourra, de cette façon, fabriquer un plus grand nombre d'articles qui pourront être utilisés pour des mêmes machines ou appareils.

L'on se rendra compte facilement que l'accroissement du nombre de pièces, en diminuant les genres, deviendra un accroissement de production dans une série ce qui, automatiquement, donnera une production plus grande, c'est-à-dire un prix de revient plus bas.

Le prix de revient diminué arrivera fatallement à provoquer une baisse dans les prix de vente, puisque la concurrence est la seule cause qui pousse les industriels à modifier leurs procédés d'utilisation, afin d'arriver à obtenir des prix de revient inférieurs.

On a cherché à normaliser aussi bien les boîtes de conserves, que les bouteilles, etc... On a réussi, grâce à la « SIN », à effectuer la normalisation des formats de papier, sous la rubrique : « format international ». Il existe, à l'heure actuelle, des formats A1 jusqu'à A7, qui s'étendent depuis la carte de visite jusqu'à l'affiche.

Pour prendre un exemple familier, le format commercial est devenu le « format international A4 ». Il est évident que, si l'on arrive à normaliser les formats commerciaux de papier, au lieu d'avoir différents formats, on aura toujours le même, ce qui donnera une économie dans la coupe de ce papier, d'où : diminution du déchet, diminution du prix de revient de ces déchets, diminution du prix de revient brut du papier, etc...

Puisque nous sommes dans la papeterie, nous pouvons signaler qu'aux Etats-Unis,

on a restreint les formes de catalogues et brochures publicitaires à un nombre inférieur à une dizaine. Or, avant, il y en avait 2.000 ! Pensez à l'économie de temps et d'argent ! C'est exactement comme si vous vouliez comparer le prix d'achat d'un vêtement effectué en forme standard et d'un vêtement de même étoffe exécuté chez un tailleur d'après votre corps.

Vous me direz que la normalisation n'a pas un effet direct sur l'industrie de la motocyclette. Or, si l'on considère la motocyclette comme un organe de mécanique ou comme un assemblage de pièces mécaniques, l'on pourra facilement en déduire que les pièces qui constituent une 350 avec équipement normal, peuvent elles-mêmes être séries et étudiées suffisamment, simplement pour arriver à être employées dans diverses capacités de moteurs et par n'importe quel industriel.

tites beaucoup plus importantes, toujours à des prix plus bas.

Les écrous eux-mêmes, qui ne sont généralement pas fabriqués à l'usine mais achetés, seraient basés sur le système international et seraient choisis parmi les grandeurs de boulons normalisés, pour obtenir définitivement une grandeur.

Il est évident que la grandeur choisie devra convenir aux moteurs de capacité plus importante, comme celui d'une 500 cmc. par exemple, dont le poids est supérieur à une 350 cmc.

Qu'en résultera-t-il ? Simplement que la 350 cmc possédera des goujons plus forts ; l'augmentation de poids n'en serait nullement préjudiciable, puisque ce poids par rapport à celui de la machine, accuserait une différence qui peut se chiffrer par un ou deux pour mille, seulement.

Pour les réparations, l'on comprendra facilement que le détenteur de pièces de rechange stockerait une quantité bien plus faible d'articles, obtiendrait des fournitures plus rapidement, n'immobilisera pas d'importants capitaux dans le stockage de pièces multiples et, ainsi, réduirait ses prix de vente en conservant quand même un bénéfice intéressant.

Le problème des commandes

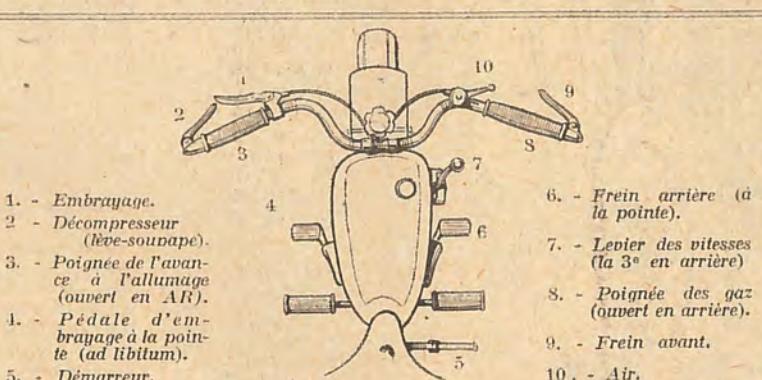
La standardisation, ou plutôt la normalisation, a un gros intérêt aussi pour tous les organes de commande (je parle des manettes de commande) qui devraient être standardisés pour de multiples raisons : d'abord parce que l'usage qui

changerait de motocyclette conserverait toujours l'habitude à se servir des manettes et surtout son coup d'œil au point de vue accroissement ou diminution de gaz.

D'un autre côté, ces manettes seraient construites avec un acier, un laiton ou un cuivre qui auraient donné les meilleurs résultats : elles seraient nickelées ou brutes pour les motos bon marché, et chromées pour les motocyclettes de luxe.

L'on devrait standardiser aussi la position des manettes. Pour ma part, je préconise « gaz et air » à droite, par poignée tournante ou par manette. Frein à main à droite ; à gauche, manette d'avance, décompresseur.

Pour compenser l'effort de la main droite qui freine, le frein à pied sera à gauche, sous le talon et non pas sous la pointe du pied, ce qui occasionne une mauvaise position pour maintenir la machine en équilibre.



Voici un schéma des positions normalisées adoptées par le Comité de Standardisation de la motocyclette. C'est la standardisation en cas de système de commande par poignées tournantes. Dans le cas de manettes, le Comité a adopté la modification : Frein arrière, par pédale, à gauche et à la pointe et non à droite ; gaz et air, sur le même collier de commande que l'air seul ; le reste est identique ; à remarquer que l'autour de l'article diffère sensiblement de ces suggestions en ce qui concerne les freins, et nous-mêmes sommes partisans du décompresseur à droite. On voit combien la question est complexe malgré sa simplicité première !

Concrétisons cet exemple, en prenant comme sujet les écrous de moteurs.

Sur le moteur

Ces écrous de fixation qui sont, soit au nombre de 8, soit au nombre de 12, soit au nombre de 18, ou plus ou moins nombreux quand il s'agit d'un bloc-moteur, pourraient parfaitement se ressembler et être exactement de la même dimension, ainsi que leurs goujons.

Qu'en résultera-t-il ?

1^o Perçage et découpage des plaques de soutien du moteur aux mêmes dimensions : donc utilisation d'outils à découper, de forets ou de mèches standardisés à un seul diamètre.

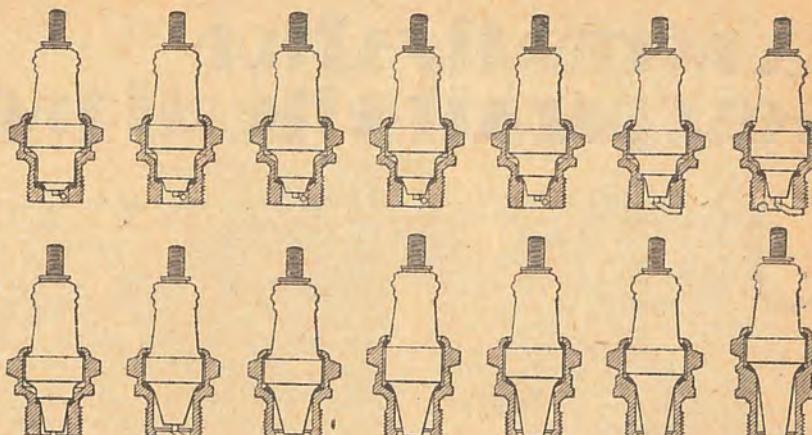
2^o Accroissement des demandes de ces mèches, consommation en plus grande quantité : prix d'achat plus bas.

Les goujons pourraient être fabriqués en plus grandes séries et livrés en quan-

Pour en revenir à la normalisation des pièces de moto, l'on devrait également normaliser le diamètre des roues, évidemment par rapport au poids de la machine ou à ses vitesses. Les rayons qui ont subi un semblant de normalisation, devraient se remplacer sans aucune difficulté et sans qu'on soit obligé de chercher les quelques dizaines de longueurs, diamètres et ancrages de la tête.

Pour vous donner un exemple des bénéfices apportés par la normalisation, il suffit de se reporter au temps où les filetages des bougies n'étaient pas tous semblables.

Pensez au garagiste qui devrait avoir une cinquantaine de genres de bougies,

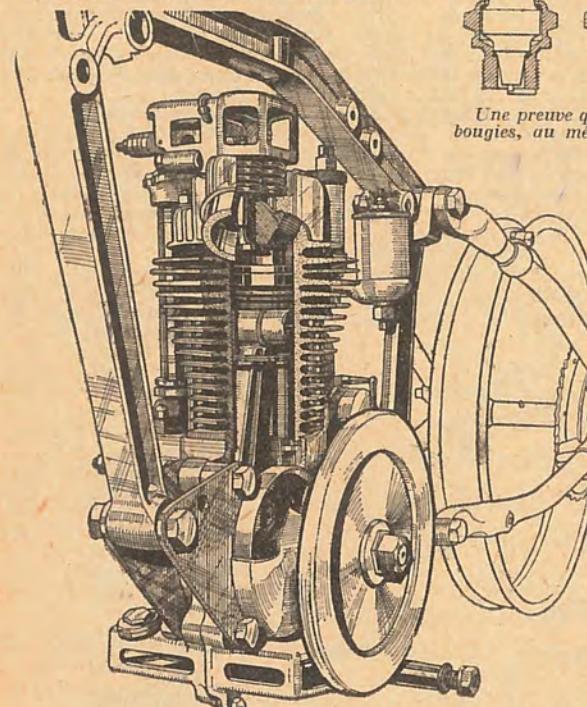


Une preuve que la normalisation est possible sans difficultés pour le constructeur : voici 14 bougies, au même pas, fabriquées par la même firme et répondant à tous les besoins ou désirs des usagers.

Voici une Dollar : belle construction qui peut tenir bien des amateurs la normalisation des positions et des attaches du moteur permettrait bien des réalisations de désirs.

semblable (évidemment de bonne construction, mais assez simple pour obtenir un bon prix de revient), c'est-à-dire que leurs trois commandes de 50 cha-

Supposez que les différents écrous de toutes nos motos soient standardisés sur les 3 types utilisés pour cette Terro : quelle facilité pour celui qui, en cours de route, se trouverait à court de l'un ou l'autre écrou ou bouton !



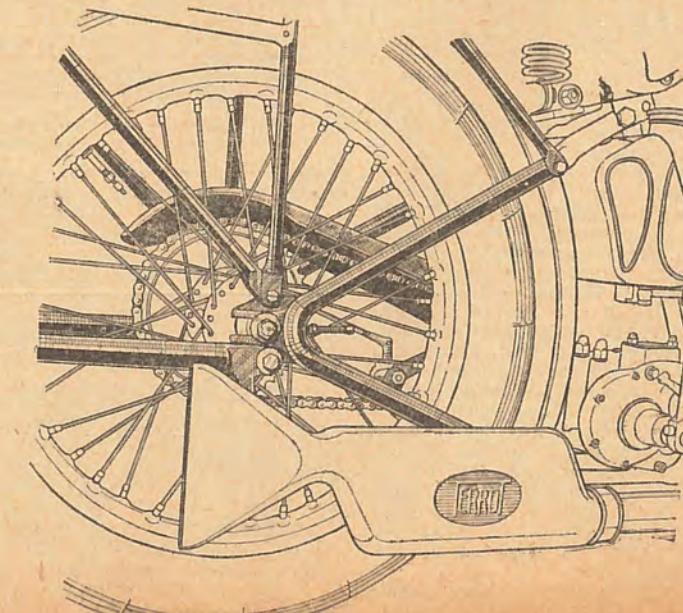
suivant le modèle, suivant le filetage ? On comprendra facilement que cela amènerait des complications et des augmentations considérables de prix dans les pièces détachées.

Pour pousser plus avant l'idée d'une normalisation, il serait intéressant que les Consortiums de marques s'entendent pour que certains modèles, par exemple un modèle standard ou populaire, dans une cylindrée de 350 cmc, comportent quelques organes achetés en commun, construits en commun et montés individuellement sur chaque machine.

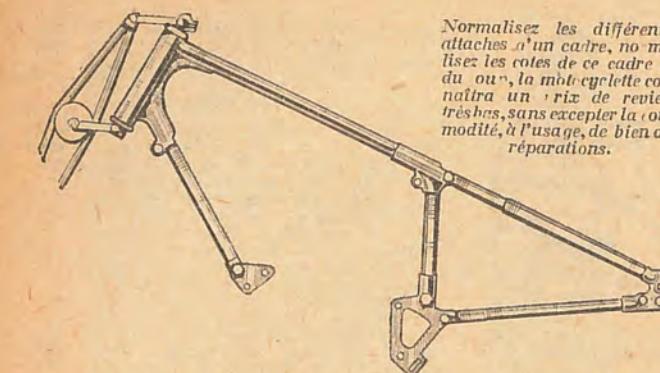
Ne parlons pas du réservoir qui est le capot de la motocyclette et son organe distinctif.

Mais imaginons, si vous le voulez bien, que trois grosses maisons comme Monet, Peugeot, et Terrot (par ordre alphabétique) qui construisent chacune un modèle 350 cmc, standard, populaire ou courant, s'entendent pour acheter, construire et monter ensemble, par exemple, une pièce courante comme le carburateur qui, en principe, serait le même pour les trois marques, si la compression est à peu près semblable et la chambre de combustion de ces soupapes latérales de même forme et de même capacité.

Il serait, en effet, plus intéressant que ces trois maisons utilisent un carburateur



Normalisez les différentes attaches d'un cadre, no malissez les cotés de ce cadre et, du our, la motocyclette connaîtra un virage de revient très bas, sans excepter la commodité, à l'usage, de bien des réparations.



compte qu'à l'heure actuelle, à part quelques maisons — bien rares d'ailleurs — qui fabriquent et qui ont leurs pièces autonomes, une grosse partie des constructeurs achètent à des maisons spécialisées différentes fournitures qui leur permettent de constituer une machine en assemblant ces fournitures dans un cadre

rarement fabriqué mais bien souvent acheté.

Le tout serait équipé d'un moteur acheté, car, si vous voulez bien vous en rendre compte vous-même, je suis certain que, sur 100 motocyclettes qui sortent, si l'on veut exclure celles des cinq principaux fabricants français, il y en a bien plus de 90 qui sont équipées avec des moteurs achetés chez les différents spécialistes français ou étrangers.

Puisque nous parlons de moteurs, il serait encore à souhaiter que les fabricants de ces engins normalisent la position du goujon de support, pour qu'au moment d'une réparation importante, on puisse

choisir, dans les différentes gammes et dans les différentes fabriques, un moteur répondant aux exigences voulues, sans que l'acheteur soit obligé de se préoccuper des changements inévitables que sa machine nécessite.

Pour terminer, l'on doit se rendre compte que la normalisation n'est pas seulement créée dans le but de favoriser les fabricants : Elle favorise l'industriel d'abord, car elle diminue les genres de pièces à fabriquer et lui permet de trouver plus rapidement les fournitures nécessaires :

Elle favorise ensuite l'intermédiaire, qui stockera moins de pièces détachées et pourra réparer beaucoup plus rapidement les motos qui lui seront confiées.

Et ce sont ces mêmes raisons qui pousseront l'acheteur vers les premières machines normalisées car, en plus des avantages dont il jouira, il bénéficiera d'un prix d'achat plus bas, et ça c'est très intéressant !

fred s. lipman

... qu'à Argenteuil le sidecar qui équipera la Prester sera de fabrication du conducteur lui-même constructeur.

... qu'un merle blanc était apparu dans le bureau du secrétaire de Moto Revue.

... qu'en effet, on nous a présenté un vêtement absolument imperméable, non seulement théoriquement, mais aussi pratiquement... mais il augmente le prix de 100 francs en plus.

... que le meilleur fabricant de casques est, de l'avis de Kamotsu, celui qui les fait en toutes couleurs de l'arc-en-ciel et sur goût du client.

... que Monneret, Georges, aurait commandé 5 fracs pour un mariage, qui est le sien, le 28 avril prochain.

... qu'une moto construite toutes les 45 secondes, ça faisait plus de 75 à l'heure et plus de 1.800 par jour.

... qu'à cette cadence, cette maison française connue en ferait plus d'un demi-million par an, ce qui nous semble « kolossal » !
KAMOTSU.

Choisissez une compagnie sportive...

On se demande pourquoi ces compagnies d'assurances « syndiquées » prennent un tarif d'assurance aussi élevé la correspondance sur le sujet est typique et voici même une lettre que nous recevons ce jour

Chère Moto Revue

Voici trois ans que je roule en moto et à voir les tarifs exposés à votre avis dernière page voici également trois ans que je me suis « empêtré » par une autre compagnie d'assurances sorte et solide, mais vraiment ignorante des choses de la moto !

C'est ainsi que l'an dernier, ayant changé une D 3 Gnome 5 CV l'année dernière pour une D 4 5 CV soupape en tête (de série) j'ai vu à la faveur d'un avenir, mon montant de prime annuelle porté à un chiffre astronomique (à plus de 500 francs pour une simple directe à 100.000 e avec l'assuré) sous prétexte que ma nouvelle machine était du type sport.

Vendredi 4 avril, des accessoires de la moto pompe à huile, bougies.

Vous serez tous les bienvenus, ne craignez donc pas de venir en nombre imposant, vous nous ferez un grand plaisir, c'est en tout cas la meilleure façon de nous prouver que notre initiative vous est agréable.

Pour assister à une séance gratuite, qui vous servira de démonstration, venez tous samedi tantôt, assiéger les bureaux de Moto Revue, pour demander une carte qui vous donnera droit à une séance de démonstration.

Quand donc arrivera-t-on à convaincre l'opinion qu'une moto moderne n'est pas plus dangereuse qu'une verrière intérieure 4 roues 8 glaces ?

P. V. rue Léon-VAUDOUYER.

LE CONCOURS DU SILENCIEUX

Le projet de règlement est prêt
Le règlement de ce concours si attendu est prêt enfin. Il a été adressé à tous les fabricants de silencieux, aux constructeurs et à ceux qui nous en manifestent le désir. Nous ne pourrons le publier *in extenso* dans Moto Revue, car il est très important.

Quel est le but du 2^e concours du silencieux ?

Le but que nous avons poursuivi est clair, mais de grosses difficultés de réalisation nous ont obligés à rechercher partout les éléments susceptibles d'aboutir tout en donnant satisfaction à tous. Nous y sommes arrivés. Notre but ? Donner des éléments matériels, mathématiques, techniques et pratiques, aux fabricants et aux constructeurs permettant de réaliser des silencieux répondant à toutes les conditions réclamées par les usagers, les Pouvoirs et la population. Bien mieux, nous avons tendu notre effort vers une organisation telle que l'on puisse, sans crainte, proposer aux Pouvoirs l'immatri-

culation officielle des appareils dits silencieux répondant à un minimum de données et de silence.

Comment sera-t-il organisé ?

Il ne s'agit pas, comme bien le pense, d'un concours comparable au précédent d'il y a deux ans, au Parc des Princes, concours évidemment très spectaculaire et très original, mais qui n'a abouti qu'à constater que les silencieux de motos ne répondent pas aux désiderias des Pouvoirs. Le meilleur alors n'était pas encore excellent. De remarquables progrès ont été faits dans ce sens et, comme le nom l'indique, il ne s'agit pas, cette fois, d'une épreuve à caractère sportif mais d'un véritable concours où les concurrents seront admis ou non à la classification de « silencieux effectif ». n'entrant de ce fait aucune compromission pour l'usager.

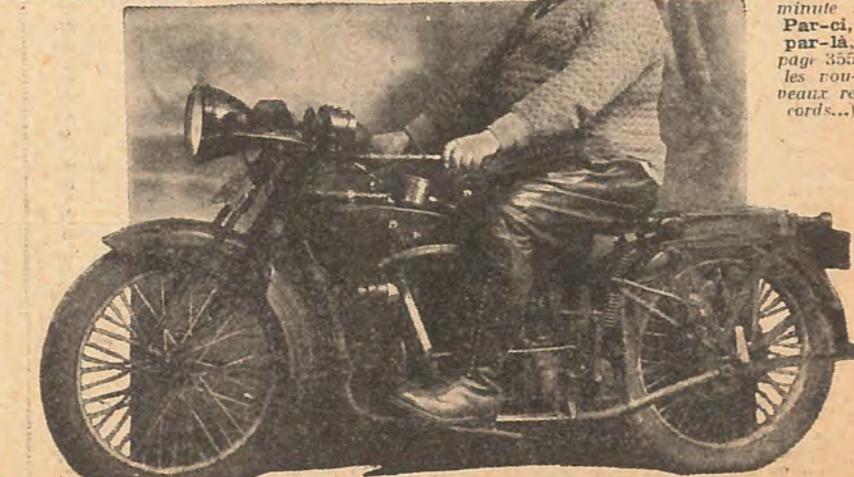
Où sera-t-il organisé ?

Probablement dans un centre aérodynamique, grâce à l'extrême obligeance du Ministère de l'Instruction publique et

s'attaquer aux records mondiaux. Il fallait attendre un changement de temps. Dimanche, les essais de record furent repris. Malheureusement, ils ne purent être commencés qu'à 8 heures, les chronométristes n'arrivant qu'à ce moment. Un vent fort s'était élevé. Henné réussit à améliorer ses records de la veille et il établit un nouveau record du monde. Dans la catégorie 750 cmc., il atteignait un temps de 18'175,00, temps qui correspond à une vitesse moyenne de 198,7 km-h. Ce temps marque un nouveau record mondial du kilomètre lancé en 750 cmc. Record qui n'avait pas été homologué à Barcelone. Le record précédent, on le sait, fut établi par Henné lors de ses essais à Munich en automne 1929. Avec ce dernier record, Henné améliora en même temps tous les records suédois en 750 cmc. et 1.000 cmc. pour le kilomètre et le mille lancé. Henné fut donc le coureur le plus rapide sur la glace. En 500 cmc. également, Henné établit un nouveau record suédois avec 180 km-h. Les tentatives des autres coureurs ne furent



(Voir en dernière minute : Par-ci, par-là, page 355, les nouveaux records...)



Qui dit mieux que ce recordman aussi ?
Un de nos abonnés Charles Cochet de Lille, comprenant 59 printemps et pesant plus de 128 kgs ; il roule journalièrement sur A. C. E. 4 cylindres. Il fit l'occasion du Salon, Lille-Paris soit 260 kms sans arrêt et sans descendre : abonné gonflé à bloc ! Qui dit mieux ?
(Photographie transmise par Marc Decarpentries)

au concours effectif du monde administratif, technique et dirigeant du pays dont nous donnerons sous peu les qualités.

Que comprendra-t-il ?

Tous les silencieux seront examinés, soit sur un moteur 175 cmc, deux-temps, soit sur un moteur 350 cmc, quatre-temps. Il y aura trois examens principaux :

- a) Étalonnage des moteurs 175 et 350 cmc ;
- b) Examen strictement technique de freinage, de puissance, de température et de bruit, au ban de la dynamo trein.
- c) Examen strictement pratique sur le terrain du centre aérodynamique.

Notons que l'examen technique se fera, tant pour les moteurs que pour les silencieux, à échappement libre et avec l'appareil aux quatre conditions ci-après : à 0 mètre à l'heure, 36, 50, 100 km. à l'heure. Bien certainement, nous entendons beaucoup nous dire que, dans ce cas, nous revenons aux errements du premier concours : non ! car si, sur route, il est quasi impossible à l'homme et à la machine de se maintenir à une vitesse fixée convenablement, nous procéderons à l'examen technique au moyen du tunnel aérodynamique prévu : ce ne sera pas le moteur qui roulera, mais le courant d'air du tunnel. La proposition est renversée, le résultat restera le même. Peut-on souhaiter mieux ?

Et maintenant...

Faites-nous confiance : nous vous détaillerons la prochaine fois le règlement. Etes-vous satisfait ? Nous le pensons. Aidez-nous à mener à bonne voie cette réalisation ardue du « silencieux » avec lequel on... n'attrapera plus de contraventions.



Gaussorgues, sur Monet-Goyon, remporte 3 victoires aux 500 mètres de Nice le 22 mars.

Le Sport

TOUR de FRANCE

Des primes de 100 francs par étapes sont accordées aux non pénalisés.

Le rachat des pénalités fonctionne sur des bases comparables à celles de l'an dernier, c'est-à-dire qu'il est possible à un pénalisé d'annuler des points de pénalité antérieurs en accomplissant des étapes postérieures à une moyenne supérieure.

Des épreuves auxiliaires : démarrage à froid, roulement, freinage, épreuve à moyenne imposée d'une heure en circuit gardé, silence, interviennent uniquement pour le départage dans l'attribution des nombreux trophées et challenges en compétition.

Pour les médailles d'or — la plus haute récompense destinée à désigner l'élite parmi les ex aequo non pénalisés — l'attribution se fera à ceux des concurrents ayant satisfait, non seulement à la régularité contrôlée sur tout le parcours, mais encore à certaines épreuves auxiliaires ainsi définies : régularité dans les contrôles supplémentaires, démarrage à froid, épreuve d'une heure à moyenne imposée.

Les engagements sont ouverts depuis quelques jours.

La liste devient imposante : c'est maintenant Monet et Goyon qui envoient son équipage et de taille : on sait, en effet, que la firme macénoise entretient avec succès la formule tourisme et à la même hauteur que la vitesse. Sourdôt, c'est attendu, et Hommaire seront au guidon d'une équipe 175 cmc., tandis que Gaussorgues, c'est normal, et Debaisieux tiendront tête en 350 cmc. à... Gillet-Herstal dont trois machines sont déjà sur les rangs.

Un engagé qui fera son apparition dans la célèbre épreuve sera le nouveau-car Ceretti que tout le monde examina avec curiosité au Salon : c'est Ceretti lui-même qui conduira, faisant ainsi une rentrée sportive impatiemment attendue depuis qu'il y a trois ans, un accident stupide vint interrompre les victoires successives de ce pilote-construc-teur tout à la fois.

Les dames aussi s'engagent : la 1^{re} est Mme Leblanc, vainqueur l'an dernier à ce même Tour et au Championnat féminin à Montlhéry ; elle sera au volant de la 7^e Peugeot 5 CV.

La 4^e épreuve de la Coupe de tourisme

La 1^{re} : Roubaix-Paris-Roubaix, se court au début d'avril et compte pour 1 point. La 2^{re}, c'est, comme on s'en doute, le Tour de France qui se dispute sur 15 jours et compte 4 points. Puis nous aurons Paris-Les Pyrénées-Paris, sur 8 jours, et qui comptera 2 points. La 4^{re} épreuve sera le Circuit de l'Ain, le 6 juillet, et qui compte 1 point. C'est l'U. M. Ain qui est chargé de l'organiser. L'itinéraire sera complètement modifié cette année et... plus dur. Le Berthiaz et la Faucille seront des côtes à départage pour les coupes ; le parcours 403 km. 500.

La 1^{re} : ez-aquo : Boetsch (Magnat-Debon), Gaussorgues (Monet-Goyon), 21' 2/5 (moy. : 84 km. 112) ; 3. Sartorio (Motosacoche), 21' 4/5 ; 4. Perrotin (Terrot), 23' 1/5. 350 cmc. : 1. Gaussorgues (Monet-Goyon), 18' 4/5 (moy. : 95 km. 745) ; 2. Boetsch (Magnat-Debon), 19' 2/5 ; 3. Oilter (Moto-

sacoche), 20' ; 4. R. Braccini (Terrot), 20' 3/5 ; 5. Meyer (Magnat-Debon), 22'.

500 cmc. : 1. Gaussorgues (Monet-Goyon), 17' 3/5 (moy. : 102 km. 857, meilleur temps) ; 2. Oilter (Motosacoche), 17' 4/5 ; 3. Perrotin (Terrot), 18' 3/5 ; 4. Debaisieux (Monet-Goyon), 19' 1/5 ; 5. Boetsch (Magnat-Debon), 19' 2/5.

Sidecars 350 cmc. : 1. Croppo (Magnat-Debon), 24' (moy. : 75 km.).

600 cmc. : 1. Rolly (Motosacoche), 23' (moy. : 78 km. 261) ; 2. Berthe (Gnome et Rhône), 24'.

1.000 cmc. : 1. Amort (Styl'son), 20' (moy. : 90 km.)

BOL D'OR

C'est le 7, 8 et 9 juin, c'est-à-dire pendant les fêtes de la Pentecôte que se dérouleront pour la neuvième année les deux épreuves du Bol d'Or Moto et Autos. Le Bol d'Or Motocycliste est certainement l'épreuve la plus spectaculaire du calendrier français ; mieux, elle est réputée comme l'une des plus belles épreuves mondiales et, à ce titre, elle amène au départ des machines de toutes les nationalités.

Le Bol d'Or, c'est d'une part pour les motocyclettes et sidecars, d'autre part pour les cyclo-cars et voitures, une épreuve où, pendant 24 heures sans arrêt, une machine avec le même conducteur tente d'abattre le plus grand kilométrage possible. En voiturette, on frise à l'heure actuelle les 2.000 kilomètres pendant les 24 heures, mais Séchéhal, qui est le détenteur de la plus longue distance n'a pu encore, malgré tous ses efforts, atteindre ce chiffre fatidique de 2.000 kilomètres. En motocyclette, les concurrents restent un peu en-dessous du chiffre automobile ; cela se comprend lorsque l'on songe aux virages à angles aigus et aux épingle à cheveux qui jalonnent quatre fois le circuit, contraignant les motocyclistes à des ralentissements excessifs, alors que souvent une voiture bien gonflée prend ses virages au frein. Ensuite le conducteur d'auto a beaucoup plus d'aisance, même pendant la nuit, à l'approche de l'aurore, où le motocycliste a tendance à gondoler sur la route étant dans un état de veille. Le Bol d'Or, fondé en 1921, a connu toujours le plus grand succès malgré certaines difficultés d'ordre particulier. Il eut lieu d'abord à Vaujours, puis à Saint-Germain dans la forêt célèbre ; en 1927, il fut exilé à Fontainebleau, conséquence d'une imprudence de spectateur, et revint à Saint-Germain, ces deux dernières années. C'est pendant ce circuit que s'accomplissent les établissements de records du monde des 24 heures, 3, 6 et 12 heures, car l'itinéraire de 4 km. 180 est reconnu officiellement des pouvoirs. C'est l'Association Motocyclecariste de France à la tête de laquelle préside l'organisateur bien connu Mauve, qui met sur pied chaque année cette belle épreuve à laquelle l'A.C. de l'Ile de France apporte son concours. Les engagements sont ouverts depuis le 1^{er} janvier à droits simples jusqu'au 21 mai, et à droits doubles jusqu'au 27 mai. Le règlement est actuellement à la disposition de tous ceux que cette course intéresse.

Les 500 mètres de Nice

Le 22 mars les 500 mètres départ arrêté, arrivée lancée du M. C. Nice obtiennent un gros succès :

Journée glorieuse pour Monet et Goyon et pour Gaussorgues trois fois vainqueur et en outre avec le meilleur temps des motos. Il ne faut pas oublier toutefois que Boetsch sur Magnat-Debon fait *ex-aequo*, en 250 cmc. avec Gaussorgues. Terrot s'octroie avec Braccini les 175 cmc. En sidecars, Magnat-Debon en 350 cmc., Motosacoche en 600 cmc. et Styl'son en 1.000 cmc., sont respectivement les vainqueurs.

175 cmc. : 1. R. Braccini (Terrot), 25' (moy. : 72 km.) ; 2. De Castello (Styl'son), 27' 4/5.

250 cmc. : 1. ez-aquo : Boetsch (Magnat-Debon), 21' 2/5 (moy. : 84 km. 112) ; 3. Sartorio (Motosacoche), 21' 4/5 ; 4. Perrotin (Terrot), 23' 1/5.

350 cmc. : 1. Gaussorgues (Monet-Goyon), 18' 4/5 (moy. : 95 km. 745) ; 2. Boetsch (Magnat-Debon), 19' 2/5 ; 3. Oilter (Moto-

Paris-Nice 1930

RÉSULTAT brutal satisfaisant : pourtant la course est sans histoire ; les pilotes ont eu à souffrir des intempéries. Un peu de flottement pour l'autorisation du départ, mais tout rentra dans l'ordre sous la pression de quelques influences (?)

La première étape

Quelques chutes sans grande importance ; la caravane atteignait le parc fermé établi au garage Fulchiron. Un orage formidable éclata à l'arrivée qui vint détruire toute l'installation magnifique due au dévouement du M. C. de Lyon et qu'il convient de féliciter en la circonstance, représenté par MM. Bouvard, Fleury, Prilly et R. Payen.

La deuxième étape

De Lyon à Vienne les concurrents furent encadrés par les voitures officielles ; à 3 heures du matin s'effectua le concours d'éclairage. A nouveau la pluie contraria l'humeur des pilotes qui arrivaient à Valence, trempés. De cette dernière ville, jusqu'à l'arrivée, le beau temps se mit de la partie.

Les lacets de l'Estérel nécessitèrent de la part des concurrents une attention soutenue.

L'arrivée

Le contrôle d'arrivée établi au pont Maugan sur la promenade des Anglais tenu par MM. Gaston Vidal, de Janey, R. Miquel et Andrieu recevait les machines. Au grand Garage Negrèsco, inspection des poingons.

Une foule énorme assista à l'arrivée.

Une révision s'impose

La distance et les difficultés du parcours emprunté n'ont pas été suffisantes. A peine 1.000 kilomètres à parcourir.

La route n° 7 est très praticable et la fin de l'étape par l'Estérel n'a pu vaincre même les moins qualifiés.

Il s'agit donc d'appliquer un itinéraire plus complexe.

De gauche à droite : Durand et les frères Baccini sur 350 ccm. Standard Terrot.



Aumafre, sur Raval 350 ccm.



Onda sur Magnat-Debon 350 ccm.



A gauche : Proal, sur Soyer 500 ccm.



Les accessoires

L'huile Castrol fut employée par 17 des vainqueurs dans Paris-Nice et cela dans toutes les cylindrées : en 250 ccm., Bila et Steiner sur Styl'son, Jokin sur B. C. R. ; en 350 ccm. : Jacob sur Motobécane, Durand Bétemps, les frères Braccini, sur Terrot ; Pittavino et Castello sur Styl'son ; Thollon sur Rousseau ; en 500 ccm. Proal, Maury, Lardenois, sur Soyer ; Gachot sur Royal Enfield. Dallest sur B. S. A. ; en sidecar 350 ccm. : Pouponneau sur Magnat-Debon.

Comme au départ des Six Jours Amo était présent. Il avait tenu à apporter lui-même le casque à Carré qui, lui aussi, s'est décidé à échanger son fameux casque argent contre un Amo argenté aussi. Il est curieux de remarquer que le casque concu et adopté par les touristes a conquis nos sympathiques coureurs. C'est ainsi qu'en plus de ceux qui l'avaient adopté pour les Six jours d'hiver, nous l'avons remarqué sur : Prevost, Delaunay, Karch, Carré, Richard, Lhuissier, et Renaud, et ça c'est un succès.

Il nous paraît intéressant de signaler que la plupart des concurrents de Paris-Nice avaient équipé leur manettes et leviers « Handy » ou autres, de gaines et boules en caoutchouc afin d'augmenter leur confort et leur sécurité de manœuvre. Ces gaines « Handy », pour toutes manettes et leviers, sont en effet des plus pratiques et sont déjà adoptées par la majorité des motocyclistes.

Legal, sur L. L.



Peugeot et deux de ses vainqueurs ; à gauche Pahn, à droite Provost.

La B. S. A. vainqueur, mais Dallest n'est pas là...



Les sidecars dans l'épreuve

Parmi les machines victorieuses dans Paris-Nice, il ne faut pas oublier de signaler les sidecars qui, par leur bonne tenue, ont contribué au succès des motos auxquelles ils étaient accouplés. Il est donc juste de mentionner que le vainqueur ex æquo de la catégorie 600 ccm., Soraci, avait adapté un sidecar Faurné sur sa New-Map.

La place remportée par Soraci dans cette épreuve est la meilleure référence en faveur de cet équipage.

Le Classement officiel de Paris-Nice

175 ccm. Premiers ex æquo. —	350 ccm. Premiers ex æquo. —	350 ccm. Premiers ex æquo. —	350 ccm. Premiers ex æquo. —
Sourdot (Monet-Goyon) ; Hommaire (Monet-Goyon), les deux bâsieux (Monet-Goyon) ; Champy (X.) ; Pittavino (Styl'son) ; de Casclerc (Saroléa) ; Simon (Saroléa), sans pénalisation.	(Peugeot) ; Jaget (Terrot) ; Jacob tello (Styl'son) ; Durand (Terrot) ; tous sans pénalisation.	(Peugeot) ; Boetsch (Terrot) ; Von Krohn (Zundapp) ; Orroga sans pénalisation.	(Peugeot) ; Berrenger (B. S. A.) ; Boutillier (Saroléa) ; Leclerc (Saroléa), sans pénalisation.
250 ccm. Premiers ex æquo. —	36. Millet (Gillet), 109 points.	500 ccm. Premiers ex æquo. —	600 ccm. Premiers ex æquo. —
F. Fraichard (Terrot) ; Coulon Chenu (Magnat-Debon) ; Boetsch (Terrot) ; Von Krohn (Zundapp) ; Carré (F. N.) ; Richard (F. N.)	Steiner (Styl'son) ; Gruyère (A. G. S.) ; Marcel Jolly (Ar-Proal (Soyer) ; Maury (Soyer) ; Anexip (Piscaglia (B. S. A.) ; Barthélemy (Monet-Goyon) ; Petitpierre (Thomann) ; Lardenois (Soyer) ; Wuillemin Delaunay (Saroléa) ; Soraci (New-Map) ; Lavoine (Prester) ; Jovelin) ; Pean (Peugeot) ; Pahn Gachet (Royal-Enfield) ; Dallest (1.000 cme. 1. Merle (B. M. W.) ; Carré (F. N.) ; Richard (F. N.)	500 ccm. Premiers ex æquo. —	750 ccm. 1. Collignon (B. M. W.) ;

Concours d'éclairage de Paris-Nice

Les concurrents suivants ont satisfait aux conditions du concours d'éclairage, sont classés premiers ex æquo :

Soraci (New-Map), éclairage Boch ; Collignon (B.M.W.), Boch ; Merle Lucien (B.M. W.), Boch ; Simon (Saroléa), Cicca ; Nass (Gnome et Rhône), Soubitez ; Gachet (Royal-Enfield), Lucas ; Maury (Soyer), Renaud ; Ortega (Automoto), Marchal ; Verchère (Automoto), Marchal ; Von Krohn (Zundapp), Fenag ; Brassini, Jean (Terrot), Soubitez ; Brassini, Robert (Terrot), Soubitez ; Durand (Terrot), Soubitez ; Legal (L.L.), Radios ; Lhuissier (F.N.), Novi ; Richard (F.N.), Alter-Novis ; Carré (F.N.), Soubitez ; Pahn (Peugeot), Marchal ; Renaud (The Marvel), Renaud ; Petitpierre (Thomann), Marchal ; Jolly, Marcel

(Armor), Marchal ; Meunier (Alcyon), Marchal ; Loret (Alcyon), Marchal ; Longeau

PARIS-NICE

Les Coupes

Coupe du Président de la République : Magnat-Debon.

Challenge Patino : Saroléa.

Challenge du « Journal » : Terrot.

Coupe de la « France de Nice et du Sud Est » : Monet-Goyon.

Coupe B.S.A. (avec attribution de 100 francs à chacun des trois coureurs de l'équipe victorieuse) B. S. A.

Coupe « Sportino » : Génial-Lucifer.

Coupe de régularité : F. N.

Coupe populaire : Styl'son.

Coupe Raoul Establet : Terrot.

Coupe du Sidecar-Peuple : New-Map.

Coupe de Monaco : Peugeot.

Coupe de la présentation des machines : Monet-Goyon.

Challenge de Kola-Sport : M. C. de Nice.

Coupe des 500 ccm. : Soyer.

Coupe des 750 ccm. : B.M.W.

Coupe de la Côte d'Azur : Alcyon.

Coupe des Constructeurs : 250 cme. : Prester. — 350 cme. : Automoto. — 500 cme. : Soyer. — 750 cme. : B.M.W.

(Terrot), Soubitez ; Prévost (Motocovert), Novi ; Rodet (Magnat-Debon), Marchal ; Boetsch (Magnat-Debon), Marchal ; Perrotin (Terrot), Marchal ; Jacob (Motobécane), Novi ; Jaget (Terrot), Anexip ; Champy (Peugeot), Marchal ; Jokin (Poinard), Cicca ; Debaisieux (Monet-Goyon), Soubitez ; Gruyère (A.G.S.), Rosenhart ; Pointel (Génial Lucifer), France ; Druz (Génial Lucifer), France ; Richard (Terrot), Soubitez ; Coulon (Terrot), Soubitez ; Fraichard Fernand (Terro), Marchal.

Le but de ce concours d'éclairage n'était pas de permettre un classement par le maximum de lumière, mais de mettre en valeur les équipements donnant des résultats pratiques, conformément à la destination de ces appareils et au code de la route ; sont donc classés les équipements qui ont satisfait aux épreuves pratiques et qui ont terminé le parcours sans avarie.

Indépendants. — 62. L. Deflandre ; 63. Monnoyer ; 64. Lambot ; 65. Barthélémy ; 66. Ch. Huet ; 67. Buignet ; 68. Dekeyser ; 69. Dessenval ; 70. Devilder ; 71. Baelen ; 72. Leleux ; 73. Bettbeder ; 74. Weestel ; 75. Dhennin ; 76. Demerval ; 78. Hillewig ; 79. Clément ; 80. Beaudoire ; 81. Burgos Labalme ; 82. J. Baratte ; 83. M. Leroy ; 84. Aug. Ledin.

4^e groupe (Professionnels). — 85. Naas (Gno le-Rhône) ; 86. Bernard (Gnome et Rhône) ; 87. S. Capliez (Saroléa) ; 88. Collignon (B. M. W.) ; 89. Strasser (B. M. W.) ; 90. Merle (B. M. W.) ; 91. Bastide (B. M. W.) ; 92. Molar (Saroléa) ; 93. Seigneure (Koehler) ; 94. (Gillet) ; 95. (Gillet) ; 96. Lenfranc (X.) ; 97. R. Jacob (Norton).

Indépendants. — 99. Machtelinck ; 100. Kerhof ; 101. Delebecque ; 102. Descatoires, Charles ; 103. Dassonville ; 104. Verhelle ; 105. Legley ; 106. Vandennebre ; 107. Vanbelleghem ; 108. Chandelier ; 109. Berjonbal ; 110. Bollinger ; 111. Rochet ; 112. Van Iecke ; 113. Vermersch ; 114. Pascaud ; 115. Odin ; 116. Bardet ; 117. Laffont ; 118. Lepage ; 119. Duriez ; 120. Dupont ; 121. L. Albert ; 122. Prévost ; 123. Fogea ; 124. H. Raymond ; 125. Tomio ; 126. Prandin ; 127. Dupont ; 128. Janinszenzowski ; 129. Secq ; 130. Pear.

Le Circuit du Cap d'Antibes

Nous avons annoncé dans un numéro précédent que le Circuit du cap d'Antibes était, à la suite d'ordre matériel, reporté à la Pentecôte.

Nous profitons de l'occasion pour rappeler à nos lecteurs que le camping y sera autorisé gratuitement.

Que d'autre part les concurrents trouveront le garage gratuit et qu'il suffira simplement d'en aviser en temps voulu. M. D. Chiapello, secrétaire général du M. C. d'Antibes, 1, boulevard d'Aiguillon.

Les Clubs sont priés d'établir la liste des membres qui se rendraient au Circuit afin d'obtenir la gratuité d'entrée.

Magnat-Debon



L'équipe Magnat et Debon dans Paris-Nice 1930



LES NOUVEAUTÉS

La C. P. Roléo acatène

Voici un aspect de la nouvelle C. P. équipée d'un bloc-moteur L. M. P. avec transmission finale par vis sans fin.

Moto Revue donnera prochainement une étude plus détaillée de cette intéressante nouveauté.

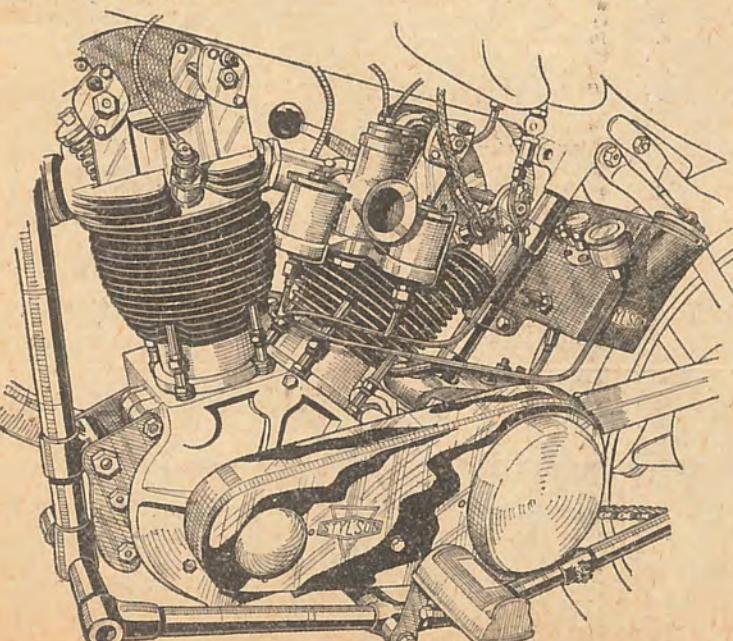
Signalons, dès à présent, que la machine ici photographiée cube déjà un certain kilométrage et que sa commercialisation prochaine pourra être envisagée sans aléas.

La C. P. Roléo, qui a servi à illustrer ces quelques lignes est le type 500 ccm. Le cadre a été modifié pour s'adapter au bloc-moteur et ce bloc y trouve une assise remarquable tout en conservant une accessibilité parfaite de tous les organes pouvant, par-ci, par-là, nécessiter quelque visite ou quelque réglage.

Ce que la photo ne donne pas, c'est le fini de cette machine, en émail demi-nat gris bleuté et craquelé qui lui donne véritablement une belle présentation, agréable à l'œil, et montrant que les constructeurs se sont efforcés de présenter un modèle sans reproches. Nous donnerons, par la suite, les détails techniques relatifs à ce nouveau type.

Moteurs Carlot

Nos lecteurs se rappellent la description du deux-temps Carlot à distribution par fourreau. Nous pouvons annoncer que du domaine expérimental, ce moteur passe dans la réalisation. D'ici deux mois, nous assisterons à la mise au point du deux-cylindres, 525 ccm. Carlot.



La firme Styl'son qui vient de s'illustrer dans les récentes épreuves de la Côte d'Azur et à Paris-Nice, où elle mit en ligne une formidable équipe, fait aussi un remarquable bicylindre 1.000 ccm. pour le tourisme en sidecar.

A l'attention du Syndicat

Nous sommes ici très nombreux à approuver votre récent article de M. A., concernant la modalité de paiement des impôts sur moto au mois, de préférence au trimestre, et nous vous demandons même de vouloir bien mener une campagne pour l'aboutissement de cette revendication si

attendue. Ce serait du reste une source de revenus pour l'Etat, car nous n'hésiterions pas à prendre notre permis de circuler dès le 1^{er} mars, alors qu'avec le régime actuel, nous attendions le 1^{er} avril.

VANDERBECKEN. Montataire.

Monotrace et Viratelle, répondez donc...

J suis surpris de lire, n° 355, la lettre du M. Viratelle au sujet de ma Motocar. Il est fort regrettable qu'à la fin de 1929 un inventeur ne sache pas faire de recherche d'antériorité : le seul inventeur du véhicule à deux roues carrossé, ayant, pour la stabilité à l'arrêt, un train de deux petites roues articulées, jusqu'à preuve du contraire, est bien le soussigné.

Ci-joint une documentation complète de l'origine de la Motoac Cerretti qui, comme étude, remonte en 1916 et brevet 1921.

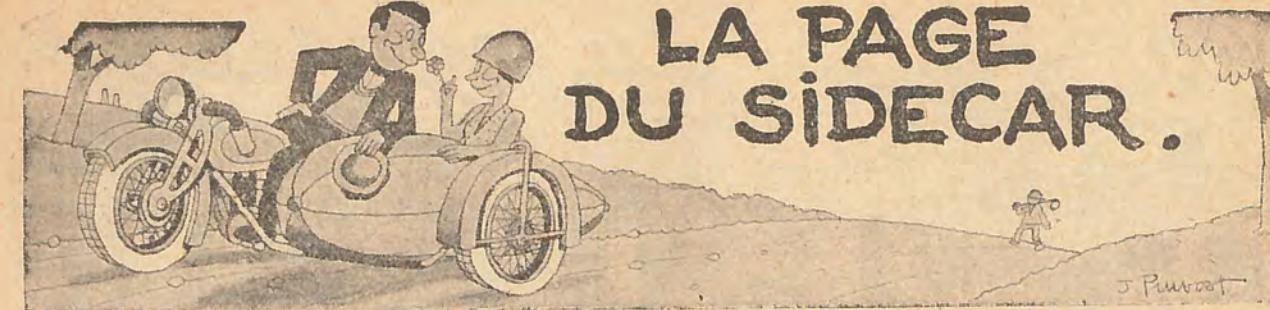
1^o Voir brevet N° 540489 et 1921.

2^o Voir lettres des Maisons Peugeot, Terrot, Magnat-Debon, Alcyon, Benjamin, auxquelles j'ai offert l'exploitation de ma Motocar en 1921. Depuis cette date, bien d'autres que Viratelle ont essayé de modifier mon invention ; cela ne leur donne pas la priorité de l'invention et surtout de s'opposer publiquement à celui qui seul a le droit incontestable de se dire l'inventeur. — CERRETTI.

N.-D.-L.-R. — Nous avons sous les yeux les brevets et correspondances depuis 1921, avril et août, concernant l'invention non seulement du Cerretti actuel, mais de ses caractéristiques avec deux petites roues latérales. Point d'histoire éclairci : y a-t-il des contradicteurs ?

On trouve un Villiers

DERNIÈREMENT, nous avons dit dans le n° 363, que la firme Villiers ne livrait plus actuellement ce moteur, et quelques lecteurs l'ont bien regretté. Complétons donc notre information en signalant que, d'une part, Monet et Goyon a bien exposé un moteur deux-cylindres au Salon 1928, mais il ne l'a pas lycré : on trouve le deux-cylindres Villiers aux Etablissements « La Mondiale », 21, rue Victor-Hugo à Puteaux (Seine). Nous avons même vu une exposition de ce beau moteur chez M. Meullemestre, à Paris,

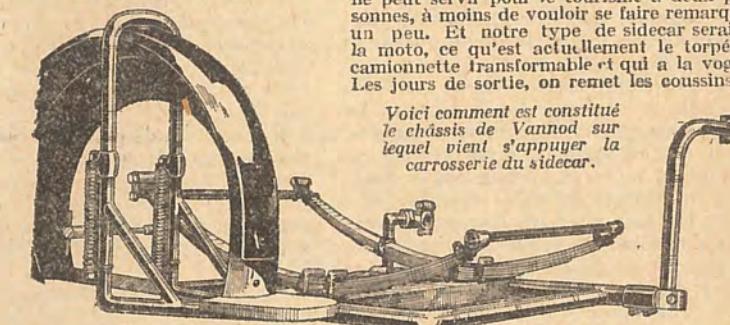


Carrosseries de Sidecar

est de 12.000 francs — vente à crédit — je parle naturellement d'une production de bonne marque offrant toutes les garanties de bon fonctionnement.

Ce sidecar, tel que nous le voyons, offre également un grand intérêt pour les transports jusqu'à 100 kilogrammes maximum de marchandise, pour le modèle « transport » livré avec un panier d'osier découvert assez haut. A cela, on me dira qu'il existe des triporteurs imbattables pour le poids transporté et cela à une belle vitesse. Oui ; mais un triporteur ne peut servir pour le tourisme à deux personnes, à moins de vouloir se faire remarquer un peu. Et notre type de sidecar serait à la moto, ce qu'est actuellement le torpédo-camionnette transformable et qui a la vogue. Les jours de sortie, on remet les coussins et

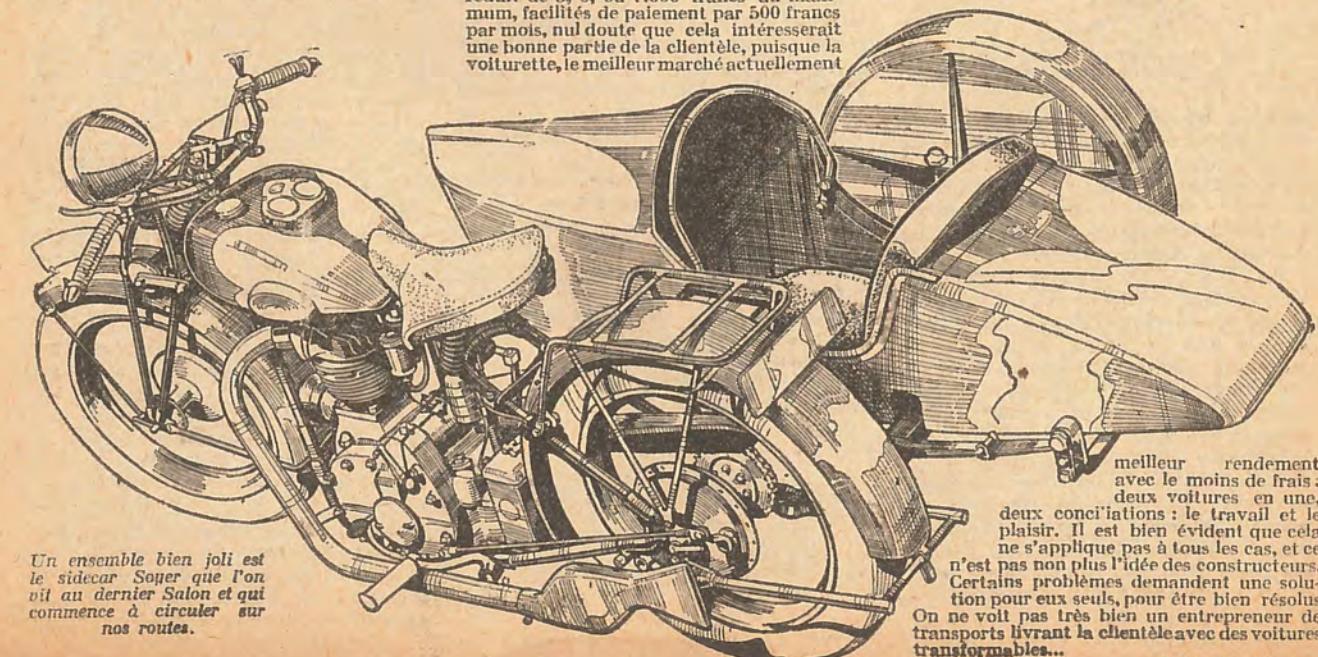
Voici comment est constitué le châssis de Vannod sur lequel vient s'appuyer la carrosserie du sidecar.



séduisant, ce magnifique sidecar, les avantages de la voiturette étaient trop évidents, et la commande changeait de maison...

Certes, le sidecar peut, doit garder sa place, pour la moto moyenne ; léger et pouvant se fixer aux flancs de la moto en peu de temps, il offre, dans ce cas, bien des avantages. Très maniable, rapide, et sport, il fait la joie de la jeune et sportive clientèle éprouve de grand air et de mécanique. Si une maison connue parmi les grosses firmes offrait à son catalogue, un sidecar ainsi — simple, économique, avec un minimum de confort — et ce, à un prix réduit de 5, 6, ou 7.000 francs au maximum, facilités de paiement par 500 francs par mois, nul doute que cela intéresserait une bonne partie de la clientèle, puisque la voiturette, le meilleur marché actuellement garnitures, et le torpédo est très correct. De même, on a été jusqu'à faire des conduites intérieures transformables en voitures de livraison. Votre Peugeot et Renault pour ce dernier genre. En torpédo-transformable, les mêmes, la petite Peugeot : à l'arrière, il suffit de mettre une banquette et un troisième passager est à l'aise.

Le type mixte a toujours plu et plaira toujours, c'est l'application de la formule du

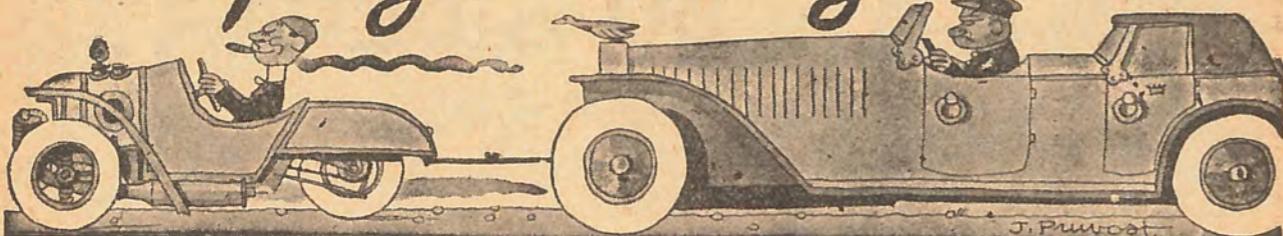


Un ensemble bien joli est le sidecar Soper que l'on vit au dernier Salon et qui commence à circuler sur nos routes.

meilleur rendement avec le moins de frais : deux conciliations : le travail et le plaisir. Il est bien évident que cela ne s'applique pas à tous les cas, et ce n'est pas non plus l'idée des constructeurs. Certains problèmes demandent une solution pour eux seuls, pour être bien résolus. On ne voit pas très bien un entrepreneur de transports livrant la clientèle avec des voitures transformables...

J.-M. LEGOUX.

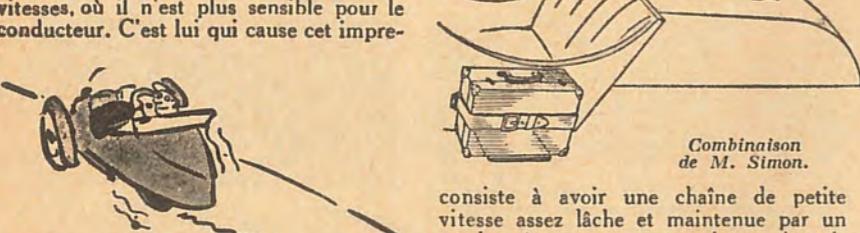
La page du cyclecar



Les bagages sur le Morgan

On reproche fréquemment au Morgan de n'offrir qu'une place restreinte pour les bagages. Un de nos abonnés, entre autres points intéressants, nous donne quelques indications à ce sujet.

Il commence par quelques railleries amicales et classiques sur le Morgan. La direction exige, dit-il, une bonne poigne. Cela, répondrons-nous, n'est vrai que sur mauvaises routes et, en tout cas, la direction du Morgan est d'une précision parfaite. On peut d'ailleurs aisément monter une direction démultipliée qui supprime totalement ce désavantage. Le dandinement des roues n'est vraiment sensible qu'à petite allure et s'atténue aux grandes vitesses, où il n'est plus sensible pour le conducteur. C'est lui qui cause cet impre-



Combinaison de M. Simon.

...Et puis quoi, ce frétinement de la queue, c'est que je suis content !

ceptible frétinement, si je puis ainsi exprimer, de la queue de Morgan. Ce dandinement qui n'a pratiquement pas d'inconvénient sérieux ne doit nullement être confondu avec le redoutable shimmy, que le Morgan ignore complètement. Le Morgan est remarquablement sûr.

La difficulté de mise en marche est un autre reproche qui ne doit pas s'étendre à tous les Morgan. Elle n'a rien à voir avec le principe même du Morgan, ni même avec son ou ses moteurs, car il y a des Morgan qui partent avec une ridicule facilité. Assurément, les moteurs en V assez ouvert rendent assez difficile l'obtention d'un allumage parfait pour les deux cylindres et certaines magnétos, suffisantes quand le moteur était en marche, rendaient le départ difficile. Il arrive aussi que l'huile s'infiltre dans la magnéto, ce qu'une simple rondelle de cuir permet d'éviter. Mais, encore une fois, il y a des Morgan qui partent très aisément.

consiste à avoir une chaîne de petite vitesse assez lâche et maintenue par un tendeur à ressort : on peut alors maintenir la chaîne de grande vitesse bien tendue. Notre lecteur critique le démontage de la roue arrière. Mais rappelons qu'il y a un système à trois broches qui supprime cette difficulté.

Pour ce qui est du dandinement auquel nous faisions allusion plus haut, il peut être corrigé par un frein de direction qui peut prendre la forme d'un amortisseur à friction dont une extrémité est montée sur le châssis et l'autre sur un levier de la direction. Des rondelles de friction pourraient d'ailleurs être prévues par le constructeur. Nous avons remarqué que la tige de direction étant rouillée et frottant dans son tube, la conduite du Morgan



Voilà comment je charge mon Morgan

Avec l'équipement électrique complet il serait d'ailleurs possible d'étudier un allumage accus-bobine, comme c'est le cas du cyclecar B. S. A. récemment décrit dans *Moto Revue*. Avec un allumage de ce type, on a une étincelle vigoureuse égale pour les deux-cylindres, quel que soit leur angle.

Il serait vain de prétendre que les deux chaînes constituent une solution idéale, mais du moins est-ce un système très rustique. L'ennui est que la chaîne de grande vitesse s'allonge plus rapidement que celle de petite vitesse. Le remède

était plus agréable, et que le dandinement disparaissait.

Nous ne parlons pas du charme du Morgan, dû à son énorme réserve de puissance. Grimper une côte avec un



Mettez-vous devant, détracteur-s, vous verrez si ça ne marche pas !!

Morgan, accélérer après un arrêt sont des sensations qu'il faut connaître. La protection contre les intempéries est, elle aussi, loin d'être négligeable.

Nous en venons au transport des bagages et voici comment opère notre abonné. Il arrive à emporter 100 kilos de bagages répartis en trois points différents. Citons textuellement sa lettre :

« Dans le commerce il existe des petites poignées en métal nickelé. Placez-en deux espacées de la largeur de votre valise et fixées sur la carrosserie. La valise repose sur le marchepied, une courroie maintient la valise; faites de même de l'autre côté. »

Sur la queue du Morgan, même si elle est ronde, deux fers plats et, aux extrémités, une ouverture permettant le passage d'une courroie, deux vis, deux petites cales et vous avez un porte-bagage solide. »

Cette disposition des bagages est celle adoptée par pas mal de morganistes. Il est, bien entendu, à conseiller de vérifier la solide fixation de la pointe arrière qui, sur les Morgan antérieurs à 1924, était assez fragile. La présence de bagages sur le Morgan n'influe guère sur sa vitesse, mais elle lui donne pour ainsi dire une meilleure assise en chargeant l'arrière et en augmentant l'adhérence. La disposition proposée par notre abonné M. Pierre Simon, 16, rue Delizy, à Pantin, est très nette et très propre. Ajoutons qu'il est à conseiller d'envelopper les bagages dans des toiles imperméables.

Le « Collographol », (graphite colloidal dans l'huile), est un graphite colloidal livré à l'état moléculaire dans un support d'huile et qui peut être mélangé aux huiles habituellement employées. Il donne des résultats absolument remarquables.

Véhiculé par l'huile, le graphite remplit les pores du métal et finit par recouvrir peu à peu d'une véritable neau de graphite les organes soumis au frottement, aussi bien dans le moteur que dans la boîte de vitesse, le pont arrière, les axes, les lames de ressorts.

La graphitation n'est opérée qu'au bout de 200 heures de fonctionnement ou 1.500 kilomètres de marche. C'est à ce moment-là que

Les fabricants

Comment éviter la crevaison

L'Increvable « Dexpert »

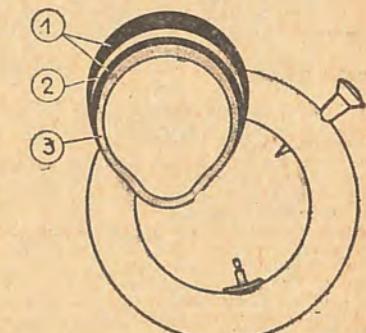
EMPÉCHER les crevaisons des chambres à air par le « Dexpert », solution curieuse à ce problème ardu, qui mérite une mention.

Le procédé « Dexpert » ne comporte ni liquide, ni substance semi-liquide, à introduire dans les chambres à air. Il repose sur l'obturation automatique des trous de moyenne dimension, dans le renforcement des chambres ordinaires neuves ou en service sur leur circonference extérieure (bande de roulement) par plusieurs couches de gomme de qualités différentes : 1^e Une couche de gomme vulcanisée fixée à la chambre ; 2^e deux couches de gomme plastique collante et non vulcanisée fixées sur la couche précédente. Chacune séparée en deux parties longitudinales par une gomme vulcanisante qui en

assure le cloisonnement. Elle est poisseuse, très adhérente et a la propriété de ne pas se vulcaniser. Elle reste toujours dans son état de viscosité ; 3^e une couche de gomme vulcanisée et très nerveuse recouvrant l'ensemble des autres couches.

La coupe de ce renforcement est, en somme, un croissant à l'intérieur duquel est noyée la gomme plastique et couvrant environ 50 % de la section de la chambre ordinaire.

Le « Dexpert » agit par son épaisseur en empêchant les corps perforants de faible dimension d'atteindre les chambres à air et par l'action de la matière plastique qui entoure les corps perforants et y adhère, empêchant la déperdition d'air, même lorsqu'on laisse ces corps perforants fixés aux pneus. Lorsqu'on enlève ces corps perforants, la matière plastique très poisseuse, étant comprimée



entre l'air de la chambre et le pneu, se soude à elle-même et, par suite, obture le trou. Cette obturation est facilitée par la malaxation produite en faisant rouler le pneu sur le sol ; il faut donc « rouler pour obliterer ». Cet increvable ne modifie en rien la tenue de route, mais assure à l'ensemble un équilibrage parfait.

les effets de la graphitation se font sentir. Ils consistent en une réduction très sensible du coefficient de frottement qui procure une économie minimum de 50 % d'huile et une économie de 10 à 25 % de carburant, qui compensent déjà largement la dépense occasionnée par l'achat du « Collographol ». Mais, en dehors de ces résultats matériels, les différents organes traités avec le « Collographol » acquièrent une grande souplesse, une grande douceur : les organes bruyants deviennent silencieux, et tous les organes sont à l'abri de l'usure et des conséquences habituelles de l'échauffement ou du grippage.

Des organes traités au « Collographol » peuvent, après graphitation, fonctionner pendant plusieurs heures sans huile, sans dommage.

Le « Collographol » peut donc être considéré comme d'un usage universel sur nos motos, puisqu'en dehors de la lubrification du moteur et de la boîte, il assure le graissage durable, la souplesse constante, le fonctionnement silencieux de vos fourches, moyeux, commandes diverses, si facilement atteintes par la pluie, la boue et les poussières.

A. S. A. for ever

Comment est installé le tenor Cicca sur une moto.

Du Graphite

Le graphite à la portée des motocyclistes

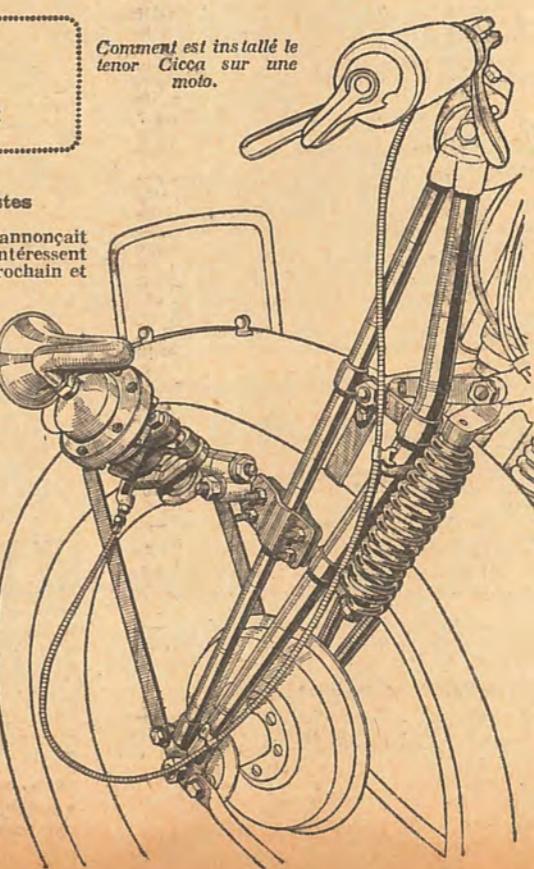
Un récent « Mon Petit Doigt » annonçait à ceux qui, à très juste titre, s'intéressent au graissage graphité, qu'un prochain et bon tuyau leur seraït, par *Moto Revue*, donné à ce sujet.

En attendant l'étude détaillée que mérite le « Collographol » et qui paraîtra prochainement, voici, pour les plus pressés, quelques détails essentiels :

Le graphite est le meilleur des lubrifiants, mais il ne peut pas être employé à l'état naturel, en mélange avec l'huile, en raison de sa densité et des impuretés qu'il contient.

Le « Collographol », (graphite colloidal dans l'huile), est un graphite colloidal livré à l'état moléculaire dans un support d'huile et qui peut être mélangé aux huiles habituellement employées. Il donne des résultats absolument remarquables.

Véhiculé par l'huile, le graphite remplit les pores du métal et finit par recouvrir peu à peu d'une véritable neau de graphite les organes soumis au frottement, aussi bien dans le moteur que dans la boîte de vitesse, le pont arrière, les axes, les lames de ressorts.



A TRAVERS LE MONDE

ANGLETERRE

La Dunelt dans l'île de Man

Au moment où nous imprimons, la Dunelt tourne dans l'île de Man. Jusqu'à présent le temps est mauvais, mais aucun incident ne s'est produit. Il y a sept conducteurs qui se relaient.

Tourist Trophy

Le Tourist Trophy International de 1930 aura lieu, pour la catégorie des seniors, le 20 juin, pour les juniors le 16 juin et pour la catégorie des poids légers le 18 juin. Comme toujours, c'est sur le circuit de l'île de Man que se disputera la fameuse course que l'on peut considérer comme la première des épreuves mondiales. Le départ a lieu près de Douglas on revient à ce point après être passé par Ballacraie, Kirkmichael, Ballaugh, Sulby et Ramsey. La distance officielle est de 37 miles 1.300 yards. Chaque épreuve comprend 7 tours du circuit, ce qui représente 264 miles 300 yards, ou, en mesures françaises, 425 kilomètres. Comme on le pense pour une pareille course, le circuit est complètement gardé d'un bout à l'autre.

Brooklands contre Monthléry

MONTLÉRY vient de rapiécer sa piste avant les beaux jours. Brooklands a fait de même pour lutter un jour contre le célèbre autodrome français : le 5 avril, réouverture.

Brooklands va briller

A la suite de plaintes nombreuses au sujet du manque d'intérêt spectaculaire des courses sur la piste de Brooklands, le nouveau directeur de l'autodrome, Mr. Percy Bradley, vient de créer certaines modifications en vue d'y attirer un plus grand nombre de motocyclistes qu'autrefois.

En effet, certains jours, le grand ovale de ciment paraît désert, n'ayant d'intérêt que pour les connaisseurs qui s'y rendaient, surtout pour y admirer les merveilleux engins qui s'y donnaient rendez-vous. Cette saison tout cela sera changé : des courses moto contre auto, des départs où tous les véhicules seront de la même marque, des duels où seuls deux coureurs tels que Lacey et Denly se rangeront à la ligne blanche, et puis des courses pour la vieille ferraille auxquelles ne sont admises que des machines âgées d'au moins quinze ans, par exemple, et n'ayant subi aucune modification importante. Enfin un nouveau restaurant, et des tribunes à l'endroit le plus rapide de la piste, le "Railways straight" décideront certainement beaucoup plus de personnes à se rendre au célèbre autodrome, pour y trouver plus d'intérêt qu'autrefois... tout en payant moins cher le prix d'entrée.

Bernard COULTER.



La Rose d'Hiver

La "Rose d'Hiver", a réuni presque 800 participants. On se rend compte de l'importance de cette manifestation.

Il ne faut cependant croire que cela a pu diminuer l'importance des courses de vitesse : il y a plusieurs au calendrier et la première d'une certaine importance sera le Grand Prix du Moto-Club d'Italie, à Rome.

La XI^e Targa Florio motos
L'A.C. de Sicile vient de recevoir, approuvé, le règlement de la XI^e Targa Florio moto qui se courra le 20 avril.

La Targa réserve aux motos, une nouveauté qui ne manquera pas de soulever un vif intérêt.

Cette manifestation sera transférée du circuit des Madonies au parc del Real Favorita : à travers la vallée d'Ercole et Diane. Le nouveau circuit développe 5 km. 600 au tour et devra être couvert 35 fois, soit un total de 196 kilomètres. Les prix s'élèvent à 25.000 lire se répartissant comme suit : 4.500 lire à la catégorie 175 cmc., 6.000 lire aux 250 cmc., 7.000 lire aux 350 cmc. et 7.000 lire aux 500 cmc.

A tous les coureurs participants, il sera fourni une tessera leur permettant d'obtenir une réduction de 50 % sur les billets de chemins de fer italiens et 25 % sur les lignes de navigation Florio. En outre, le remboursement du transport de la machine sur le parcours Naples-Palermo et retour et Messine-Palermo et retour.

ALLEMAGNE

Six jours et six nuits motocyclistes

On connaît le circuit de la Nurburg-Ring dans l'Eifel. C'est du 7 au 12 avril que le groupement motocycliste de l'Adac a décidé de faire courir une épreuve de 144 heures réservée aux motocyclettes et aux sidecars. Le banc d'essai est rude. Les machines tiendront-elles mieux que les hommes ?

Pour occuper les chômeurs

Tout pays industriel a son chômage chronique : mais certaines nations l'ont prévu dans leurs organisations sociales : c'est le cas du Reich allemand qui vient d'employer la main-d'œuvre nombreuse inactive en mettant « en route » la construction d'un autoroute de Cologne à Bonn sur 20 kilomètres : les bas-côtés auront 4 mètres et la route elle-même 12 mètres de largeur, sans aucun croisement, ni côte supérieure à 2 % : peut-être prolongera-t-on cette voie jusqu'à Dusseldorf.

Dirt-tracks

L'OUVERTURE 1930 des courses de dirt-track au Stade d'Oberhausen a attiré 20.000 spectateurs.

Record (sur 4 tours). — 1. Butler (Rudge), 1 m. 39 s. 4/5 ; 2. Roth (D. K. W.), 1 m. 40 s. 1/5.

Course du Bas-Rhin (sur 5 tours). — 1. Butler (Rudge), 2 m. 8 s. ; 2. Fennigkeit (Rudge), 2 m. 9 s.

Vitesse (sur 5 tours). — 1. Butler (Rudge), 2 m. 4 s. 2/10 ; 2. Roth (D. K. W.), 2 m. 4 s. 9/10.

Coupe du Printemps (sur 5 tours). — 1. Zopp (D. K. W.), 2 m. 52 s. 4/10 ; 2. Arzt, 2 m. 58 s. 5/10.

Côte de Zbraslav-Jiloviste

Le dimanche 11 mai 1930 a lieu cette épreuve ouverte aux motos, sidecars et autos. Cette épreuve compte pour le classement du Championnat d'Europe de la Montagne.

Le parcours a une longueur de 5 km. 6 et est depuis la reconstruction en 1928, dans un état excellent. C'est une manifestation sportive est la plus rapide course de côte en Europe. Le record de parcours actuel, obtenu



L'aviette du Lieutenant Fabry en plein vol.

en 1929 par Stuck, sur Austro-Daimler est d'environ 124 km. à l'heure. Stegmann détient le record des motos sur B. M. W., à 114 km. à l'heure.

Les prix en espèces s'élèvent à 10.000.— et de 10.000.— respectivement. Pour le cas où les records ne seraient pas arrachés un prix pour le meilleur temps de 10.000.— et en moto de 5.000.—, ainsi qu'un prix de 5.000.— auto et 3 prix de 2.000.— chacun aux motos et sidecars sont prévus.

Les engagements seront clos les 14 avril et 2 mai respectivement.

En 1929, 100.000 spectateurs environ y assistèrent ; on peut compter cette année avec une concurrence internationale de premier ordre.



Le Salon de Genève

C'est actuellement, du 21 au 30 mars, que se tient à Genève le Salon Suisse : le succès est vif, d'autant que de grosses facilités de voyage ont été, à cette occasion, accordées par les Chemins de fer Fédéraux et les entreprises privées.

Un kilomètre lancé.

C'est le 23 qu'à lieu le kilomètre lancé de Genève, organisé par l'U. M. S. et le Moto Sportif Club de Genève : cette journée est aussi appelée la journée des records : elle coïncide avec le Salon Suisse où notre collaborateur Sexé représente Moto Revue. La route des Eaux-Mortes se prête admirablement à de telles tentatives.



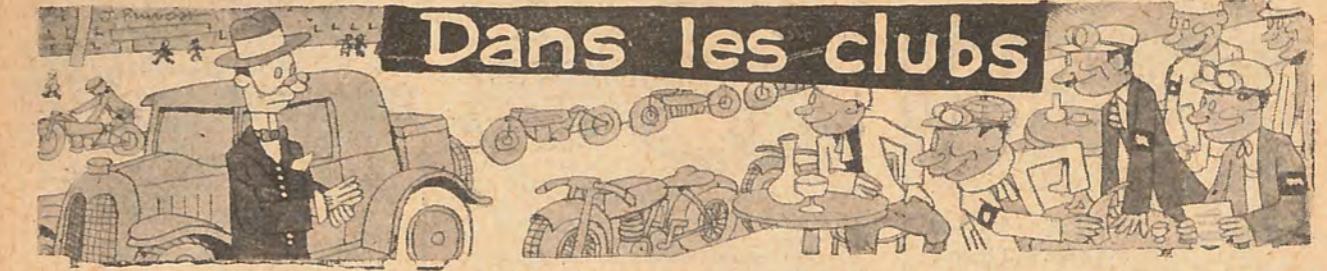
En Danemark

25 concurrents acceptèrent le départ le 9 mars de la rude régularité de Seeland, près de Copenhague. 13 seulement réussirent :

Motos Seniors. — 1. Sondering (A.J.S.), sans pén. ; 2. Mortensen (Harley Davidson), 5 pts ; 3. Mortensen (A. J. S.), 4 pts ; 4. Christensen (British X), 43 points.

Sidecars seniors. — 1. Gorgensen (Harley Davidson), 10 pts ; 2. Andersen (Harley Davidson), 20 pts ; 3. Jensen (Gillet Herstal), 22 pts ; 4. Axelsson (Harley Davidson), 55 pts. Juniors. — 1. Petersen (Ariel), 70 pts.

Dans les clubs



CALENDRIER OFFICIEL

Mars

- 30. Côte d'Argenteuil (A. C. I. F. et M. C. F.).
- Vitesse à Cannes (M. C. Nice).
- Côte du Mont Chauve (M. C. Nice).
- 31. Circuit du Printemps (U. M. Midi), annulé.

Avril

- 6. Côte de Château-Thierry (Echo des Sports et A. C. Picardie). Roubaix-Paris-Roubaix (M. C. Nord-France).
- 13. Côte Chanteloup (A. C. I. F. et M. C. F.). Côte Massillan (A. C. et M. C. Gard).
- 19 mars au 4 avril : Le Tour de France (A. C. I. F. et M. C. F.).
- 19-20-21 : Circuit du Sud-Ouest M. C. Bordeaux.
- 20-21 : Circuit d'Antibes (M. C. Nice).
- 20-21 : Côte de Saint-Lô (A. C. Ouest).

Epreuves remises

Du nouveau à vous annoncer. J'ai quitté la Succursale de la Société des Moteurs Gnome et Rhône et me voilà attaché actuellement au service sportif de l'Automobile Club du Midi. Nous avons mis sur pied pour le mois de mars 2 épreuves. Un concours de consommation — et le Circuit du Printemps — mais l'inondation qui vient de ravager notre région a fait que nous avons supprimé ces manifestations et l'A. C. M. a fait un don de 10.000 francs aux Sinistrés. Je pense donc que nous reprendrons pour le mois d'avril, notre calendrier par le Circuit du Gers — Vié GASTON.

Le 30 mars, le Mont Chauve

C'est demain 30 que le M. C. de Nice organise son épreuve du Mont Chauve sur la route stratégique n° 8 et sur une distance de 6 km. 500 : le lot des engagés nombreux donnera un attrait important à cette épreuve régionale et officielle.

Le Motocycle-Club de la Seine

Le M. C. Seine a préparé pour 1930 une saison chargée. Le 30 mars, virtuosité dans les courses-poursuites organisées à la piste Municipale avec la collaboration de la Pédale Charentonnaise. Cette épreuve est réservée aux membres du M. C. Seine. Le M. C. S. organise le 27 avril un interclubs ouvert à tous les motocyclistes et doté de plus de 2.000 francs de prix. Sur le parcours : Montgeron, Corbeil, Melun, Nangis, Guignes, Lieusaint et Montgeron, soit 112 kilomètres à parcourir avec moyennes imposées. Le règlement est à la disposition de tous les motocyclistes, les vendredis à 21 heures au siège, 10, boulevard Beaumarchais, Paris, ainsi que chez M. Oziau, vice-président, 67, route de Crétel, à Alfort.

Au M. C. de Montrouge

Le 30 mars sortie sur Argenteuil, rendez-vous à 8 heures, café de la Rotonde, 9, place de la Porte d'Orléans.



Un trésorier et un président actifs au M. C. de Gisors.



où aller dimanche ?

Samedi, vous n'oublierez pas le Bal de l'A. M. Chantilly-Senlis-Creil.

Parisiens ! Allez avec :

- le M. C. F. à la Côte d'Argenteuil.
- Le M. C. Seine, sur la piste de Vincennes.
- Le M. C. Saint-Denis, en la forêt de Saint-Germain.
- Le M. C. Montrouge, à la côte d'Argenteuil.
- Le M. C. Paris et la Seine à Meaux, L'Hironelle, M. C. à Argenteuil.

Provinciaux Allez avec

- Le M. C. Nice, à la côte du Mont Chauve ou à Cannes en vitesse.

30 Piste de Vincennes (M. C. Seine). Saint-Germain-en-Laye (M. C. Dyoniensien).

Sortie sur Argenteuil (M. C. Montrouge et Hirondelle M. C.). Sortie sur Meaux (M. C. Paris-Seine).

4. Beauvais A. M. A. Transports. Gymkhana (A. L. P. et Moto Revue).

Sortie sur Roubaix (M. C. Artois). Sortie Roche-Guyon (M. C. Sèvres). Cross interclubs (M. C. Lilas et M. C. Seine).

Le Cul du Cerf (M. C. Joinville). Sortie sur Roubaix (M. C. Lens). Sortie sur le club M. C. Paris-Seine. Coupe Intersections (M. C. Dyoniensien).

Gometz-le-Châtel (U. Sp. Lafayette). 12. Sortie sur Gisors (M. C. Aubervilliers).

13. La Rochefoucauld (M. C. Cognac). Sortie Chanteloup (M. C. Montrouge). Les Andelys (M. C. Courbevoie). Côte des Châtellaines (A. M. C. Avallon).

13-14. Le Verdon (M. C. Aubagne).

Amical Motoclub Chantilly-Senlis-Creil

Ce Club termine sa saison d'hiver par un bal travesti, à entrée gratuite, qui aura lieu le 29 mars à 21 h. 30 dans la salle de leur membre d'honneur, Maison Coppey, Hôtel de la Réunion, à Coye, où le meilleur accueil est toujours réservé à tous les motocyclistes. Il va ensuite reprendre ses belles randonnées et, dans leur prochaine réunion qui aura lieu le 6 avril à 14 heures à leur siège à Creil, il y sera procédé au paiement des cotisations et à la composition du calendrier pour avril et mai. Ce Club qui a failli ne plus exister, repart de plus belle et plus nombreux, ce qui prouve qu'il vaut mieux bien souvent être optimiste.

Course de Chanteloup

La plus ancienne des épreuves de côte du monde, la course de Chanteloup, créée en 1898, aura lieu le 13 avril.

L'épreuve est ouverte à tous véhicules (motocyclettes, sidecars, cyclocars et voitures) de toutes cylindrées.

Les voitures seront divisées en trois catégories : course, sport et tourisme. Les concurrents de cette dernière catégorie devront obligatoirement être sociétaires de l'Automobile Club de l'Ile-de-France.

Les engagements sont ouverts : Les droits sont les suivants : Motocyclettes : 20 francs ; Cyclocars : 30 francs ; Voitures sport et tourisme : 40 francs ; Voitures de course : 50 francs.

Avec 50 % de réduction en faveur des membres de l'A. C. I. F. et du M. C. F.

Les règlements de l'épreuve (motos, cyclocars ou voitures) contenant la liste des records à battre sont envoyés franco sur demande. Renseignements, règlements et engagements au siège de l'Automobile Club de l'Ile-de-France, 8, place de la Concorde, Paris (8^e). Téléphone : Elysées 34-70.

(Voir détails nouveaux, page 376).



Mardi. — M. C. 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.
Jeudi. — 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}.
M. C. Seine, au siège, 1^{er}, 2^e, 3^e et 4^e.

Reunions à Saint-Denis

L'Amicale Motocycliste Dionysienne s'est réunie le 19 mars et a mis au point son calendrier pour 1930, sans fixer de dates précises. La prochaine sortie aura lieu fin avril, les détails seront réglés à la réunion générale du mardi.

Fête de bienfaisance

Le M.C. Cuersois organise dans un but humanitaire, le 30 mars, une fête au profit des Sinistrés des Inondations du Midi. Cette fête publique aura lieu le 30 mars dans les Salons du Théâtre de Cuers, offerts gracieusement par le sympathique et dévoué propriétaire, M. Donati. L'orchestre habituel Dureux offre son concours à titre gracieux.

Réunion à l'U. M. de Saumur

On procéda enfin à l'élection du bureau de 1930. Ont été élus : Président M. Gilbert Amy ; Vice-Président : M. Prudhommeau E. Secrétaire : M. Gagneux ; Trésorier : M. La-griffoul ; Commission sportive : MM. Honorez, Langlois, Lemercier et Maingaud.

Au Motoclub d'Auvergne

Le 8 février, à l'issue de la réunion de toutes les délégations des sections du M. C. A., il a été procédé à l'élection du comité directeur qui s'occupera désormais de l'administration et de la gestion de cet important groupement motocycliste. La création de ce comité devenait indispensable du fait de la croissance toujours constante du M. C. A. et surtout, de l'importance prise depuis un an par ses nombreuses sections. La réunion, qui a été des plus cordiales, a donné satisfaction à tout le monde, même aux plus gourmands ; aussi, le Motoclub d'Auvergne part cette année avec une ardeur nouvelle et un esprit sportif qui ne pourront que faire pâlir ses détracteurs.



Nouveau club breton

Il a été formé à Fougères, 9 mars, le M. C. de Fougères.

Le Comité se compose de M. Alliaume, président, M. Bec, vice-président, Chanviré, trésorier, Gosse, secrétaire.

Le nombre des membres actifs est déjà important. De nombreuses réunions sportives sont à l'étude pour l'été.

Section motocycliste à l'U. S. G. L.

La première sortie a lieu le 6 avril, rendez-vous 8 h. 30 devant les Galeries Lafayette, départ 8 h. 45 précises vers Gometz, où nous assisterons au championnat de côte cycliste et inter-magasins. Au cours de cette journée se disputeront un petit rallye doté de quelques prix. Les sorties auront lieu tous les deux dimanches.

L'annonce en est faite dans Moto Revue et sur les affiches de l'U. S. G. L. La section fondée en avril 1929, groupe 35 membres, ce chiffre doublera en 1931. Pour les demandes d'admission (25 francs par an) écrire à M. Briquet, président section Motocycliste de l'Union Sportive des Galeries Lafayette, 25, Chaussee-d'Antin.

Club en formation

C'est à Bray-sur-Seine que les velléités de constituer un nouveau groupement se manifestent : M. Renard, mécanicien, recevra toutes adhésions en vue d'une réunion constitutive prochaine.

Clubs maritimes

Baquet, le transpyrénéen, actuellement sur le *Lafayette*, nous annonce la prochaine formation d'un club sur ce paquebot. Tulakhine aussi y songe pour le vaisseau amiral *Condorcet*.

Un motoclub pour Loches

Un groupe lochois motocycliste et automobile, à l'intention de former un automotoclub et s'est réuni à l'hôtel Aubard, le 9 mars, à 15 heures dans ce but.

Et Paris continue

On n'a pas été sans remarquer le vide au point de vue groupement, des arrondissements centraux de Paris, 1^{er}, 2^e, 3^e, 9^e, etc. Pourtant, il y a un noyau important d'usagers et d'un d'eux, M. Ancelot, commerçant, a décidé de patronner le Club Central de Paris dont la formation vient d'être décidée le 23 mars.

Le M. C. C. F. va-t-il revivre ?

Le Moto Camping Club de France existe toujours, mais son action fut bien maigre, surtout en l'année 1929. Mais, ne dit-on pas qu'un des animateurs du M. C. C. F., un peu atone jusqu'à ce jour, serait revenu à ses premiers élans et grouperait à nouveau les Campingmen motoristes : qu'en pensent les intéressés ?



Les Wavek : Hoergel, continue son Tour du monde : ces jours derniers sur la Mi-Corniche à Nice.

PERMANENCE

LUNDI :
MARDI :
MERCREDI : 21 h. au siège, M. C. *Paris et Seine*.
JEUDI : 21 h. siège, M. C. *Dyonisien*.
VENDREDI : 21 h. au siège, A. M. *A. des Transports*.
SAMEDI :
DIMANCHE : Tout le jour : M. C. *Courbevoie*.
TOUS LES JOURS : Hirondelle M. C.

Nouveau Club Algérien

Les Blédards, tel serait le nom du nouveau Club du Sahara. Voilà une idée épataante. C'est une nouvelle qui nous arrive de Béni-Abbes. M. Marchand, de la Compagnie Saharienne, est tout disposé, en vue de rallies de nombreux clubs dans les déserts sahariens, à créer pour ces courageux et audacieux un groupement là-bas. Son avis est que la traversée du Sahara n'a rien d'impraticable pour plusieurs et surtout par les pistes actuellement suivies. En outre, des sorties dans les régions alignées de l'itinéraire habituel vers Colomb-Béchar, Béni-Abbes, Tabebala, l'Adrar, Timimoun, El Goléa et toutes les petites oasis environnantes, ne seraient pas déplaisantes. Ce groupement a déjà recueilli l'adhésion de pas mal de militaires de là-bas.

L'A. M. C. Avallonnais

Le 11 mars 1930, l'Assemblée générale a procédé à la formation du bureau et de la Commission sportive. Président d'honneur, M. Gilbert Morio ; prés. actif : M. Albert Huriot ; secrétaire général, M. Robert Petit, secrétaires-adjoints, MM. Bertrand et Buteau ; trésoriers : MM. Morverand et Marquet.

Commission Sportive. — MM. Schleiter, Hivert, Schieber, Plet, Dautin, Lesséne, Couron, Malfret, Millot, Sautereau, capitaine de route : M. Paul Jacquinot ; chronométrieur officiel, M. Robert.

Moto-Club de Saverne

Le M.-C. de Saverne a tenu son assemblée générale le 8 février au Bauer. Gerber donna sa démission de président ; Lux, vice-président, adressa quelques paroles de bienvenue et pris Strub, secrétaire, de procéder à la lecture du procès-verbal et rapport du M.-C. L'auditoire en prit connaissance de la démission amplement motivée du Moto-Club d'Alsace de la section de Saverne. M. Gross, trésorier, donna lecture du rapport financier.

Election du Comité : M. Gross fils, président ; Wiest, vice-président ; Ohl, trésorier ; Strub, secrétaire ; Kiechlé, Karcher et Kehrer, membres adjoints. MM. Kiechlé et Kehrer furent chargés de la propagande. Le local du Club fut transféré au « Café du Commerce » Schaefer, place du Château.

Union Motocycliste d'Anjou

Nombreux étaient les membres le 8 février. Le bureau composé de M. Lachner, président, assisté de MM. Legault, vice-président, Ronger Daniel, secrétaire, Barbier trésorier, Ronger Pierre, directeur de la Revue, Debleker, vice-trésorier, Stevan, vice-secrétaire, Arnoult, chef du matériel, et Jubeau, président de la Commission sportive. Au banquet, M. Lachner souhaita la bienvenue aux membres récemment inscrits à l'U. M. A. et remercia tous les membres du précieux concours qu'ils apportent par leur présence. La dernière année (1929) fut brillante et dépassa les espérances. En 1929, l'U. M. A. organisa le gymkhana de Rochefort, le kilomètre lancé de Beauport (gagnant : Bourgeois, de l'U. M. A. à 129 kil. 800), le Trophée de Tourisme de l'Anjou (gagné par l'U. M. A. devant les Clubs Motocyclistes de Nantes, Tours et du Mans), la journée des records au Vélodrome (gagnant : Debleker de l'U. M. A. à 94 km.) avec son gymkhana et le rallye-ballon. En outre l'U. M. A. participa au gymkhana de Nantes et de Saumur et au Rallye de Tours.

ÉPREUVES À VENIR

Le Rallye des Scolaires



moyenne. Ce n'est donc ni une course, ni même une épreuve, mais une promenade d'isolés par équipe de deux au maximum, sans vitesse particulière, mais au contraire basée sur le respect intégral du code routier.

C'est le 6 avril que le Comité de l'Hirondele se rend à Langrune pour reconnaître le parcours. Des ravitaillements d'huile importants et gratuits pour tous les engagés ont été prévus.

Nous insistons : adresser le plus tôt possible les engagements afin de faciliter l'organisation parfaite de ce rallye. 1.500 francs de prix sont affectés à cette épreuve, en sus de l'huile gratuite à tous.

Épreuves de côté à Coulommiers

Pour passer une agréable journée, vous êtes invités à participer aux épreuves sportives et gastronomiques que l'A. M. C. organise le 13 avril 1930 à Coulommiers. Cette compétition consistera en une épreuve de côté d'environ 1 kilomètre, départ arrêté, arrivée lancée, qui aura lieu dans la côte de Montaigut, à Coulommiers. Les départs seront donnés isolément, un participant ne partant que lorsque son prédecesseur aura passé la ligne d'arrivée. Cette épreuve amicale et sportive sera chronométrée de la façon la plus précise et aucune réclamation ne sera admise sur les temps publiés.

Cette épreuve sera dotée de nombreux prix.

Cross Country des Lilas

C'est le 6 avril, à 13h. 30, le départ officiel du 3^e Cross Motocycliste des Lilas.

Rappelons que cette épreuve unique actuellement en France, et copiée sur les expériences officielles de Satory, rencontre chaque année un grand succès. Beaucoup de jeunes gens s'exagèrent leurs capacités motocyclistes : à les en croire, ils sont des as-nés. Or, nous pouvons leur affirmer que la meilleure preuve de cette assertion, c'est de participer à une épreuve où les qualités du pilote sont seules en jeu ; car, il faut bien préciser que les machines, quoi qu'en aient raconté certains, n'ont aucune fatigue à craindre de cette épreuve ; tout au plus, une manette ou un repose-pieds tordus, sont les rançons des maladroits. Mais par contre, savoir se tenir à moto sur terrain meuble est autre chose ; aussi, nous suivons toujours avec attention ceux des jeunes gens qui participent à ce cross, car on peut, de prime abord, les recommander, le cas échéant, à nos constructeurs.

Le montant de l'engagement comportera le repas du midi. Les membres de la famille ou amis pourront, soit en tansad soin en voiture, accompagner les concurrents et les aider dans la recherche des points de contrôle, mais ils ne pourront participer à aucune décision et devront verser, avant la clôture, le montant simple du déjeuner fixé ultérieurement.

Des prix sont déjà affectés à cette épreuve. Notons tout d'abord : 30 bons de réduction de 15 % sur tout achat, manteau, serre-tête, gants, veste, culotte au Motocuir, 3, rue du Buisson-Saint-Louis, affectés aux 30 premiers du classement général : un serre-tête Motocuir, tout cuir (couleur au choix du vainqueur), avec fermeture éclair au vainqueur du classement du matin ; une paire de gants Motocuir, tout cuir souple (couleur au choix du vainqueur), avec manchettes en cuir au vainqueur de l'épreuve de l'après-midi.

Au M. C. Sèvres

À Moto Club Sévrien : la dernière réunion mensuelle de la société a été des plus animées ; les dernières sorties en groupe ont été très réussies et, de ce fait, de nombreux adhérents habitant la région se sont fait inscrire. Après avoir passé à l'ordre du jour, il fut décidé que Lengagne, Reisser, Hérauld, Martinache, et Bouvet Roger iraient défendre les couleurs du Club dans Roubaix-Paris-Roubaix. D'autre part Louis, Bertrand, Martinache, Bouvet Henri, etc., sont allés dimanche dernier participer au Prix Dresch à Clamart et tous ont terminé dans les délais.

Rallye-Pascal à la mer

Organisé par l'Hirondelle M. C. avec le concours de Moto Revue. Les engagements sont acceptés jusqu'au 15 avril, mais il ne faut pas oublier que le Comité organisateur ne peut garantir les chambres et la pension passé le 7 avril : à chacun de se presser. La route de Paris à Langrune-sur-Mer est un billard.

L'itinéraire : Départ : à lieu de Saint-Germain-en-Laye vers 5 h. 30 du matin pour les premiers ; les Hirondelles ont décidé d'être les courageux à se lever si tôt : ces départs s'échelonneront sur la matinée.

La route est : Mantes, Bonnières, Pacy-sur-Eure, Evreux, Lisieux, Caen, Langrune, soit 216 kilomètres environ.

Le règlement est celui de la moyenne à choisir, de 40 à 45, mais il est bien entendu qu'entre chaque contrôle le concurrent ne peut rattraper son temps perdu sur sa

Les départs seront donnés de 30 en 30 secondes et individuels. Une coupe qui actuellement appartient au M. C. des Lilas sera, cette fois-ci, attribuée définitivement au club vainqueur : donc, nous croyons que le M. C. des Lilas, sans le contraire, risque fort cette année de se voir enlever le challenge après l'avoir gagné deux fois.

Le vainqueur en 1928 fut Dussang ; en 1929, Pinat : à qui, 1930 ?

Les engagements sont reçus (assurances comprises) jusqu'au 5 avril au Siège, 2, boulevard de la Liberté aux Lilas. Toutefois, les organisateurs recevront jusqu'au départ les engagés qui hésiteraient avant cette date : condition : aviser la veille par téléphone. Combat 02-37, de la possibilité de venir. Engagements individuels 10 francs ; clubs (pour la coupe) 25 francs.

L'Alsace à Paris

L'Alsacienne-Lorraine de Paris organise, le 6 avril avec le concours de Moto Revue, un gymkhana sur son stade du Perreux. Ouvert à tous les motocyclistes, membres ou non de clubs.

A noter que les figures du gymkhana seront au nombre de quatre, : l'épreuve de la planche, le tournoi, l'atout, les chaises.

Il y a un classement par épreuve et un général obtenu en additionnant les places obtenues dans chacune des épreuves.

Il y aura un classement interclubs par équipes.

Moto Revue offre une Coupe-Challenge au club vainqueur, pendant un an.

L'Alsacienne-Lorraine offre un bronze « Challenge » au vainqueur individuel.

Les engagements sont reçus au Siège, 38, rue du Château-d'Eau et à Moto Revue jusqu'au 5 avril à midi. Ils seront reçus le 6 avril sur le terrain du Club, Allée Monceau au Perreux, jusqu'à midi. Pour tous renseignements, s'adresser à Moto Revue.

Moto Ball à Dijon

L'A. M. Dijonnaise se rendra les 20 et 21 avril à Saint-Dié et Epinal disputer deux matches de moto-ball. Elle déplacera pour la circonstance deux équipes de joueurs qui s'entraînent chaque semaine. Rien que des machines touristes : seul le ballon est spécial, il mesure 60 centimètres de diamètre. Des sorties dominicales sont très goûteuses par la variété des sites choisis et la parfaite camaraderie qui règne au sein du club. Aussi les adhésions sont nombreuses.

A Asnières

Le 13 avril prochain aura lieu le Challenge Jeanjean, pour la deuxième année, sur le parcours suivant : Argenteuil, départ, Pontoise, Gisors, Gournay, Beauvais, Beaumont-sur-Oise, l'Isle-Adam, Sannois, Argenteuil (180 km.). Rense

MOTO REVUE

Le vendredi aux Transports

Rappelons que la première sortie touristique de 1930 de A. M. A. des Transports, aura lieu le 4 avril 1930 sur Beauvais. Rendez-vous à 6 h. 30 Porte de la Chapelle, départ à 7 heures.

Itinéraire : Saint-Denis, Enghien, Méru-sur-Oise, Beaumont, Noailles, Beauvais (visite de la ville et repas pique-nique), retour par Beaumont, Montmagny, Pierrefitte, Saint-Denis. Dimanche 13 avril 1930, même sortie que le vendredi 4 avril (aux mêmes heures). Invitation amicale est faite à tous les agents des T. C. R. P. possesseurs de véhicules, même ne faisant pas partie de l'A. M. A. T. Pour tous renseignements, s'adresser ou écrire au Siège de l'Amicale, 32, avenue de la République, Paris (11^e) où une permanence se tient, tous les vendredis de 21 heures à 23 heures.

Le VII^e circuit de l'Aisne

Organisé le 27 avril 1930 par le Motocycle Club de l'Aisne et l'A. C. de Picardie et de l'Aisne, avec le concours du journal *Le Matin*. Nous rappelons aux concurrents l'intérêt qu'ils ont à envoyer leur engagement avant le 20 mars 1930. Ils profiteront ainsi de la réduction de 25 % prévue au règlement. Le succès de cette épreuve classique est dès maintenant certain. La permanence enregistre à ce jour de nombreuses demandes d'engagements. Les engagements et les demandes de renseignements sont reçus à la permanence du Club, chez M. Chevallier, Trésorier du M. A. C., 2, rue de la Nef d'Or. Tél. : 6-99 et chez M. Boegli, Secrétaire du meeting, 50, avenue Malakoff, Paris, Tél. : Passy 86-86.

Côte de Chanteloup
(Voir détails page 373)

Etant donné la sinuosité et le pourcentage de la côte qui varie de 3,6 à 10,6 %, la course de la côte qui est l'une des plus dures et des plus difficiles qui soient. Les temps record des motos (1' 8" 3/5), moyenne 62 kil. 973) et des voitures (1' 8" 2/5, moyenne 63 kil. 158) indiquent nettement toute la rudesse de la côte montée.

La route qui laissait à désirer en 1929, est actuellement en réfection. Elle sera donc parfaite le 13 avril et les as de la moto et de la voiture pourront disputer leur chance sans crainte d'accident.

Le parcours est de 1.200 mètres avec départ arrêté et arrivée lancée.

Des prix en espèces récompenseront les vainqueurs de toutes les classes, dans chacune des catégories. En outre, un prix spécial en espèces sera attribué au concurrent qui effectuera le meilleur temps de la journée en motocyclette et en voiture.

Les concurrents pourront effectuer trois tentatives. Le meilleur temps réalisé comptera seul pour le classement général. Pour les deuxièmes et troisièmes tentatives, les droits sont réduits de 50 à 75 %.

A l'étude pour les motos

Il rentrera dans les vues des organisateurs de l'A. C. de Monaco, de faire disputer en 1931 le Grand Prix de Monaco, pour motos side-cars et cyclocars le Jour de Pâques. Le lundi de Pâques serait réservé aux autos. Le parcours serait le même que pour celui emprunté par les quatre roues.

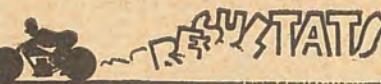
Prime hebdomadaire N° 81 du 30 Mars

L'ENTOMOS

Un carburant pur, sans incongruités désastreuses que l'on peut rencontrer au fond des bidons, voire dans les tuyauteries des distributeurs, est un garant de bonne marche et un gain assuré de vitesse.

En nos bureaux : Abonnés 10 fr., Non abonnés 15 fr.

France domicile : PORT EN SUS 2 frs



LE MOT DE LA FIN

Ne vous fâchez pas

Je suis surpris de voir, page 303 n° 366, dans l'article intitulé « La vie d'une moto » ayant trait aux 200.000 kilomètres effectués par Andrieux sur Gillet Herstal 350 cmc. deux-temps, que vous auriez encore eu plus de plaisir à ce qu'il pilote une 500 cmc.

Et bien moi, j'ai beaucoup plus de plaisir à apprendre que M. Andrieux pilote toujours la même machine « Tour du Monde », la vraie celle-ci et que M. Sexé n'oublie pas non plus sa deux-temps identique. Aucune machine, quelle qu'elle soit, n'a jamais eu l'honneur d'effectuer des : Paris-Constantinople, Circuit des Soviets, Bol d'Or 350 cmc. sidécar faisant un kilométrage plus élevé que la catégorie 500 cmc. et égalant celui des 750 cmc., les belles performances de MM. Gheude, Rennart, Hulken, Paris-Les Pyrénées Paris, le Tour du monde, le Circuit des Empires Centraux de M. Sexé, Belgique-Congo belge du lieutenant Fabry, le Liège-Bordeaux-Liège de M. Lempereur terminant sur 2.000 kilomètres, avec des 500 cmc. de réputation mondiale, enlevant de ce fait la première place.

J'aurai grande satisfaction à voir cet intéressant modèle une fois de plus dans Paris-Les Pyrénées-Paris 1930 et suis convaincu qu'il serait toujours à même non seulement d'enlever la coupe de sa catégorie, mais encore de damer le pion à plus d'une 500 cmc.

PENICAUD, Cognac.

N. D. L. R. — Cher jurieux ! nous avons toujours dit que la Tour du Monde était un modèle parfait mais nous verrions avec joie Andrieux sur une autre machine, Tour du Monde si vous voulez, plus coquette, car n'oubliez pas que la vieillesse, hélas ! n'a jamais été bien goûlée nulle part. Nous avons eu de remarquables engins déjà anciens mais ce serait, croyons-nous, une mauvaise propagande pour la moto, sous prétexte de conservatisme à outrance, de nous balader avec. Nous créons précisément l'Epreuve antique pour mettre à l'honneur la remarquable construction motocycliste de l'époque héroïque, mais nous ne sommes nullement partisans d'encourager l'organisation du rafistollement de tous les vieux engins : laissons cela aux docteurs Voronof de la moto : le progrès nous appelle, suivons.

caléchisme motocycliste

Un motocycliste expérimenté qui se laisse dépasser par un jeune écervelé, déchoit-il ?

Non, loin de déchoir, il augmente dans notre estime.

Rallye cache-cache

Le 23, le M. C. Marseille a fait disputer, au Pertuis, son rallye cache-cache qui a remporté un vif succès sur les 15 kilomètres du parcours.

Au Belleville Motoclub

La sortie sur Pontoise eut lieu le 16 mars malgré le temps très incertain et une légère ondée le soir.

Déjeuner très gai, agrémenté au dessert d'un petit bal organisé à l'improviste par MM. Durand, L. Trulin et H. Trulin qui tenaient l'orchestre composé d'un jazz, d'un banjo et d'un violon...

Aux Hirondelles

Le M. C. de Montrouge, 108, avenue d'Orléans, Paris, établit son calendrier de route auxquels tous les isolés sont admis : 13 avril : Chanteloup ; 20 avril, Sain-Lô ; 4 mai Rouen ; 18 mai, Vernon ; 7 et 8 juin, Saint-Germain ; 21 juin, Le Mans ; 29 juin, Divres-sur-Mer ; 19 juillet, Dieppe (à suivre).

Calendrier de Montrouge

Saison 1930 de l'U. M. Anjou

6 Avril. — Angers-Sablé (abbaye de Solesmes), Angers.

20-21 (Pâques). — Sortie de grand tourisme : la Bretagne, le cap Fréhel.

27. — Le kilomètre lancé de Nantes. (à suivre)

GALENDRIER



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^o Utiliser une feuille de papier de format commercial de 21 1/2 sur 13 1/2.

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

3^o Dessous, l'annonce très lisible, de préférence en caractères d'imprimerie avec nom et adresse.

Si l'annonce doit passer plusieurs fois, la recopier sur autant de feuillets séparés.

Aucune réclamation ne sera acceptée si l'annonce n'est pas conforme aux indications ci-dessus.

Toutes 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 rembourser au delà de son prix d'abonnement.

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

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

3^o A caractère commercial, la ligne : 10 francs.

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

SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

Nos abonnés moyennant le versement de 10 francs, peuvent obtenir une feuille de papier de format commercial de 21 1/2 sur 13 1/2.

PIÈCES pour MOTOS INDIAN

— TARIF ILLUSTRE — INDIAMOTOT — Rue Faraday, PARIS-17^e

Reste ouvert le Dimanche matin

Maison F. TOUTIN Téléphone Péreire 10-41
171, Bd Jean-Jaurès, CLICHY (Seine)

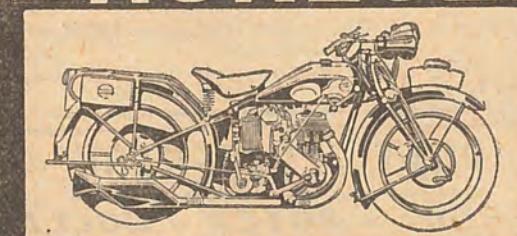
PIÈCES pour TRIUMPH, B.S.A. DOUGLAS, P. M.

Expéditions en Province — Demandez le tarif 1930
La Maison se charge des réparations. — Travail soigné

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

POUR LE GRAND TOURISME...

AURÉOLE



Cadre double berceau entièrement brasé,	
:: Moteur JAP — Boîte BURMAN ::	
Soupape latérale. 350 cmc.	5.150 fr.
350 cmc.	6.150 fr.
Culbuteur.	
500 cmc.	4.800 fr.
500 cmc.	5.750 fr.
500 cmc.	6.550 fr.
Bicylindre JAP en V.	
750 cmc.	7.000 fr.

AURÉOLE
L. BOUCHEZ CONSTRUCTEUR
7, Boulevard Victor-Hugo, 7
SAINT-Ouen (Seine)

Gnome-Rhône, 500 type D., 29, bloc culb., p. 27 x 4, écl. et klax, écl. Lucas Jauge O. S., compt., t-sad, sac, Lamiot, 12, nv. de Sceaux, Versailles (S.-O.).

De Dion B., 175 cmc., 2 CV, 1928, peu roulé, val. 3.500 fr., prix except. M. du Rivault, 8, imp. Ste-Radegonde, Poitiers (Vienne).

Bordeaux v. en D. D. R. 2 CV, 2 V., parf. écl. Indian, 9 CV, revisée avec ou sans side, bas prix. Bocquet 31, rue Notre-Dame.

D. F. R. 175 cmc., 3 HP, 3 vit., écl. parf., t-sad, 1.200 fr. Rabouin, 106, boul. Magenta, Paris.

Dolar 350 cmc., 4 CV, commun, moteur Jap, éclair, élect., t-sad à deux porte-bagages, palette, etc. 4.000 fr. Cissay, 24, rue Beauséjour, Fontenay-sous-Bois (Seine).

Dresch 250 cmc., état neuf, pei roulé, écl. élect., t-sad silenc., régl., soup. et pièces recharge, out. comp. 2.600 fr. Isely, 5, rue Clovis-Hugues (19^e). Sam. après-midi ou dimanche. Ess. à volonté.

Dresch 250 cmc., état neuf, éclair, élect., siège arr., rep. pieds. 2.500 fr. S'adres. Thouveny, Garage Arrault, 69, rue Rochechouart.

D. S. Malterre 500 tr. b. état a vend. cse départ 1.500 frs., voir ou écrire Chianese, 122 faubourg Saint-Martin.

F. N. 350 cmc., éclair, élect..

Koebler-Escoffier 29, 500 cmc., A. C. T. 2 tubes roulé 1.000 km.

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

MOTOCONFORT

NOUVELLE AGENCE SP. C'AIE
livraison rapide des modèles à blocs moteurs mis
au point par BRIGUET, fer spécialiste du bloc.
II, Quai d'Anjou, Paris. Danton 77-57

très rapide, 3.900 frs., 79, rue
Ranelagh.

Magnat Debon, 350 ccmc.,
soup. latér., ent. neuve, écl. Sou-
bitz Stop. Marchal 4.375 frs., à
prendre chez Maurer, 160, rue de
la Pompe, Paris.

Magnat Debon, 350 culb. b.
Burmann fr. tamb. à saisir,
750 frs. Masson, 3, av. Vernet,
Drancy (Seine).

Marc, 500 châssis A.C. I., dble
tube 29, 2 poign. tournantes
t-sad 4 rep.-pleins Ceretti, 2 silenc.
4.200 frs., 212 rue de Belleville,
ou Lermaire, 7 av. Tailhade,
Paris (20^e).

Monet Goyon, 175 parf. état,
écl. élect. prot. tamb. cause dépa-
service 1.300 frs., urgent, Dar-
mancourt. Aéropostal Port-de-
Bouc (B.-du-R.).

Monet-Goyon, 500 ccmc., supers.
culb., état neu., dble échapp., éclair.
élect. avec ou sans side, Bil'ard,
28, rue du Général-Dongelot,
Neuilly-s-Marne (S.-O.).

Monet-Goyon 4 CV., Villiers,
graiss. sép. rés. selle comme neuve
aff. intér. Douanne, 54, av. Michel-
Bizot (12^e).

Motobécane, 500 Black, à
peine roulé, état neu., bel équip.,
éclair. élect. double phare, klax.
t-sad prix 5.000 frs. Genest,
51, av. Gambetta (20^e).

Motobécane, 250 ccmc., part.
entret., t-sad, mallette neuve,
guidon sport, écl. élect. B Novi,
2.500 frs., n° adrs. Blanchisserie,
22, r. Rousset, Paris (7^e).

Motobécane 250 ccmc., mod. 29
parf. stat. vis. sam. apr. midi,
dim. matin, prix à débatte. Ayet,
8, rue Alphonse-Daudet, Paris (14^e).

Motobécane, 250 Jap. t-sad
compt. acc. état de neuve. Meri,
7, rue de Sontay.

Motoconfort, 500 ccmc., dble
tube, 500 frs., tte équip., écritre
Col'in, 3, boulevard de Verdun,
Neuilly-sur-Seine.

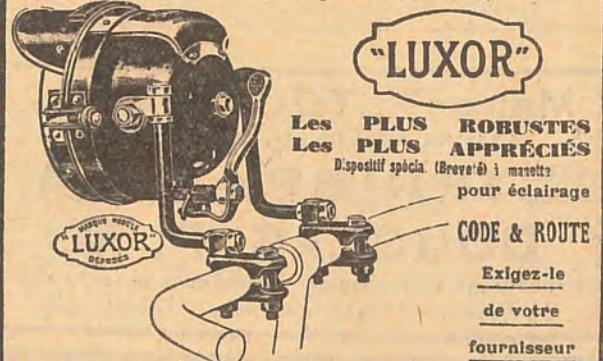
Motoconfort, 308 ccmc., 4 CV.
ch/ch. vit., aff. de conf. à vendre
ces dble emploi 2.400 frs., très
pressé, pour essais, Pinsard, 77,
av. Thiers Le Raincy (Seine-et-O.)

GRATUITEMENT..

A tout adepte, Leçons. Brevet
sur Motos Peugeot.
Samedi. Dimanche. Lundi.
Avec 500 fr. l'éve peut
acquérir une Machine.

AMICAL ÉCOLE MOTO
17, Avenue Rachel, 17
PARIS

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



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

TRAIZET & Cie, fabricants, 3, rue Tesson, PARIS-10^e

ORNEZ VOS MOTOS !...
LES FÉTICHES RZ PORTENT
LES FANIONS RZ BONHEUR !
Nombreux Sujets de 14 à 30 fr.
les réclamer aux Marchands de Motos et d'Accessoires
ROSASZ 57, Boulevard de l'Allette - PARIS

L'Agence DRESCH offre
Gratuitement une PRIME ou ASSURANCE

De 100.000 francs (Risques aux tiers)

— A tout Acheteur d'une Machine. —

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

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

ACHAT PONT DE CHARENTON ECHANGE

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

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

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

MOTOS TOUTES MARQUES
CRÉDIT au PRIX du COMPTANT

- RÉPARATIONS -
171, Avenue Victor-Hugo, 171 - CLAMART
- Succursales - **DRESCH** 2^{me} Av. Ernest-Renan
Porte de Versailles - PARIS

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

Motoconfort, 308 ccmc., ch.
court. 2 gr sacoches Magondeaux
AV. AR., pneus état neuve,
1.600 frs. Mossey, 7, rue du Débar-
cadère, Pantin (Seine).

Motoconfort 4 HP., moteur
2 tps ch. ch. très bon état de mar-
che, pneus neufs, tte équip., avec
éclair. acétyl. et code et t-sad.
2.000 frs., vis. t. l. j. Lecomte,
71, rue de Vincennes, Maisons-
Alfort (Seine).

Motoconfort . CV. 1/2, éclair.
élect., t-sad compt. 2.200 frs.
Boëton, 24 av. Malakoff, Paris.

Motosacoche, 250 ccmc serv. mil.
vis. dim. matin ou écrire Maitre-
Jean, 28 av. des Gobelins, Paris-13^e.

New Map, 250 ccmc mot.
Zurcher culb., état neuve vendue
ces départ régim. et B.S.A.,
2 cyl., 1.000 ccmc, s'adres. 2, rue
Léon-Vaudoyer, Paris (5^e).

P. 107, équip. élect. Marcha-
avec accus. compt. mont. roulé
4.000 km., 3.900 fr. S'adresser
L. Bouillot, 48 rue Paris, Fran-
conville (S.-et-O.).

P. 105, 350 ccmc., culb. 29,
4.000 frs. Seror, 6, passage Ménil-
montant.

P. 105, supers culb. équip.
compt., état neuve, prix à débat.
Spindler, 2, rue Morice, Clichy (Seine).

Propulcycle, 175 ccmc. 4 Tps.
hoite, 3 vit., ch/ch. selle Terry,
éclair. élect. et accus. moteur
ent. révisé état perf. de marche,
1.250 frs. Frotet, 5, rue Dauphin,
Villejuif (Seine).

René Gillet, ur 710×90, bielles
à galets, éclair. Mag. O. S. etc.
3.950 frs., à débatte. Chevillot,
22, av. Parmentier (11^e).

Rovin 3 CV. 1928, pn. ball.
état neuve à débatte. Rousseau,
44 bis Allée Bellevue, Le Perreux,
Tél. Didier 08-41.

Saroléa, 350 ccmc., latér. bien
équip. parf. état mécan., bonne
affaire 2.900 frs. 16, av. Liberté,
Suresnes (Seine).

Saroléa, 500 latér. t-sad outil.
compl. état parf. bar. prix.
Cousty, 10, rue Saint-Germain-
l'Auxerrois, (1^e), tous les jours
après-midi.

Saroléa, 500 latér. t-sad outil.
compl. état parf. bar. prix.
Cousty, 10, rue Saint-Germain-
l'Auxerrois, (1^e), tous les jours
après-midi.

Soyer, 350 latér., parf. état,
comp. T. S. écl. élect., 3.500 fr.
40, rue de Bagnolet. Les Lilas (S.).

BRIER & CHARON
ÉQUITÉ POUR MOTO
7, Rue du Bar, 7
SURESNES -

Carburateur **AMAC**
et pièces détachées

Boîtes de vitesse
STURMEY-ARCHER
et pièces détachées

E. ROBERT MUNRO
198 Boul. Pereire Paris 17^e
Téléph: WAGRAM 10.14
Fournisseurs de la majorité
des Constructeurs



La plus sûre garantie de fabrication irréprochable
20 ANS D'EXPÉRIENCE en spécialités pour MOTOS

FILTREZ...

VOTRE
ESSENCE
PLUS D'ENNUISS DE
CARBURATEURS avec

L'ENTOMOS



EN VENTE :
DANS LES GARAGES ET
MAISONS D'ACCESSOIRES

TERNES-MOTOS

100 AVENUE des TERNES, PARIS 17^e

AGENCE des GRANDES MARQUES

DURANDAL-NEW-MAP
MOTOBÉCANÉ-DRESCH RHONYX
OSA-TRAIN-MOTOSACOQUE
TERROT-STYL'SON-PEUGEOT
ROYAL-ENFIELD
FAVOR

COMPTANT-CRÉDIT
NOMBREUSES OCCASIONS
100, Av. des Terres, PARIS 17^e

Soyer, 350, arbre came 1928,
tte équip. compt. Jaeger, mot
révis. 4.300 frs. à débat. et Gil-
let Herstal 50 T; du M. 4.000 frs.
mod. 29. Muller Léon, 29 r. Cham-
pionnet. Tél. Nord 59-51.

Soyer Lapize, état méc. parf.
compt. O. S. Amac. ballon t-sad
pn. m. 2.000 frs. Vis. 81, rue
Desaix, Houilles sam. apr. m.
dim. mat. G. Marchand, Paris (20^e).
Sunbeam, 500 t-sad écl. élect.

3.200 frs. ou éch. c. Morgan ou
cycl. Gounaud, 11, rue des Anglais
(3^e), le soir 18 h. 30 et dimanche.

Terrot, mot. Jap. très bon état,
nomb. accès. éclair. électr. t-sad
peu roulé, état neuve, tansad,
pn. 715×117, compt., pris à
débatte. S'adress. Tronelle, à
Cinq-Mars (I.-et-L.).

Terrot Supers, 350 ccmc., Jap.
t-sad Magond, ent. révis. fin 1928.
3.600 frs. Verneau, 14, r. Frois-
sart.

Terrot 350 ccmc. Jap. lat. équip.
compl. grd. tourisme, émail nickel
neuf impec. 3.800 frs. Delorme,
71, r. Lemercier, Paris.

Terrot 2 CV., parf. état de
marche, pas prix. Dubois, 20,
rue Carnot, Sens (Yonne).

Terrot, culb. 350, typ. 27,
pn. conf. a v. 60, av. Défense,
Courbevoie et Richebourg, 17, r.
Renardié, Vincennes.

Terrot, 350 ccmc., 28, 4 Tps.
culb., pn. ball., éclair., t-sad av.
outil. et accès., peu roulé. Delau-
0 av. de Verdun, Montrouge (S.).

Terrot, 350 ccmc. supers 1929,
équip. élect. Marchal, roulé 400 km
coté 7.100 laissée 5.500 frs., état
impec. tte confiance ces achats
voit. Baudin, 116, r. Gambetta,
Thouars (Deux-Sèvres).

Terrot, 500 ccmc., lat. pns
705×115, éclair. élect. comp.
pare-jamb., comme nve. 4.300 frs.
vis. t. l. j. Laxionnaire, 9, rue
du Marché, Levallois (Seine).

J. Thomann, 175, rév. tr. b.
état t-sad p. jambes écl. 1.300 frs.
ces dble emplois. Perard, 12,
Pl. Alix, dim. matin.

Triumph 5 CV., armée bon
état, pompe méc., pn. 8 fr. AV.
1.200 frs. Monties, 20, r. Boyer-
Barret, Paris.

Disponible de suite Terrot,
Monet, Gnome, Gillet Herstal,
New-Map, Motobécane, Auto-
moto, Castrol, X. L., 10 frs. le
litre. Stock Amac, etc. William, 2,
rue Desobry Saint-Denis (Seine).
Moto anglaise 500, avec ou
sans side, 3.200 frs. S'adres.
Concierge, 43, rue de Paris,
Clichy (Seine).

Train 2 CV, 2 vit., m. Bosch,
écl. électr. outill., état neuve,
1.500 fr. V. 41, r. Armand-
Sylvestre, Courbevoie.

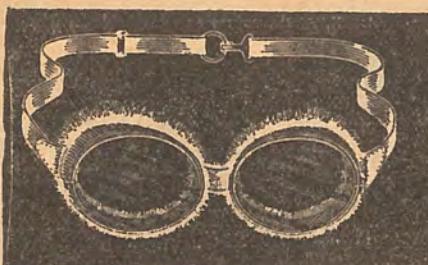
Moto grand tourisme, 350 cm.
2 cyl. bas prix. Giron, 11, rue
Payenne, Paris (3^e).

B. S. A. side 5 CV, 3 vit., tr.
proprie, excell. état, 1.800 fr.
Vattier, 14, rue Pallikao (20^e).

Cleveland luxe grand tourisme,
7 CV et 4 cyl., 1928, équip.
serre-têtes, vêtements cuir,
poches éclair. Depuis 345 frs.

Motos toutes marques; crédit
sans supplément facil. reprise et
d'échange. Palais de la Moto,
225, boul. Pereire. Maison de
confiance, ouverte le dimanche.

Dollar, 500 c



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

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



Catalogue franco
8, Rue de l'Électricité, 8
BIJON (Côte-d'Or)

VICTORIEUSE
DANS
PARIS-NICE



intacts, ampèremètre, manom., compt. mécan., 2 aig., 3 phares lat. de bord, 2 feux rouges Stop, guidon sport, bœquil. policier, etc. (la rolls des motos) en prise de 8 à 140 km. R. Huguenet, 40, r. Jeannin, Dijon (Côte-d'Or).

H. Geco 175 ccm., Zurich, 3 vit., fr. tamb., état nt, 2.000 fr. Fiquet, 2 bis, r. Foch, Vitry (S.).

Leloir Train 2 CV, 780 fr.

Stauffer, Ecole d'Artillerie, Poitiers (Vienne).

Magnat-Debon 350 ccm. Mag., culb., boîte Burmann, parf. était mécan., 2.700 fr., vis. t. l. j. Poirier, 58, r. du Chevaleret, Paris (13^e).

Monet-Goyon 3 CV, avec side, écl. Mag., access., parf. état, tous essais, imp. et assur. payés, prix int. S'adress. Velay, 7, r. de Pontheu, Paris (8^e), ou tél. Elysées 32-53.

Monet-Goyon 350 ccm. deux tps, b. état mécan., boîte Burmann, bas prix. Laffaire, 114 ter, bd J.-Jaurès, Boulogne (Seine).

Monet-Goyon 250 ccm., deux tps, 3 CV, 3 vit., compl. équip., état nf, 2.500 fr. Poirier, 6, r. Concorde, Drancy (Seine).

Monet-Goyon 1929 500 ccm., dble tube, éclair. électr., montr. compt., état de neuf. Golaz, 21, r. St-Ferdinand, Paris.

Monet-Goyon 500, tt équip., état neuf, belle occas. S'adress. 76, avenue de Paris, Vincennes.

Jean Thomann 350 ccm. cadre berceau surb., rés. ac. étamé type anglais, 12 lit., seller Terry, deux tps, dble échapp., 3 vit., chaîne s. carter, neuve et garantie 5.700 fr. à céder 3.000 fr. M. à Moto Revue, 51, rue Vivienne, Paris.

Motobécane 500 ccm., compl. équip., roulé 6.000 km., à vendre P. 105 550 ccm., neuve, roulé 1.800 km., éclair. Marchal, compt., tansad., klaxon, 4.000 fr. à débattre. Ecrire Mansart, 7, rue

4.200 fr. Servière, 22, r. Montigny, Villejuif (Seine).

Motoconfort 250 Jap., écl. électr., siège AR, roul. 1.000 km., état neuf, abs. belles occas. à saisir, 2.900 fr. Vattier, 14, r. Palikao, Paris.

L'agence la plus complète Jean-Jean Motos, à Asnières, 133, av. d'Argenteuil : Terrot, New Map, Styli'son, Monet-Goyon, Motoconfort, Dresch ; échange, crédit, etc...

Motobécane, Soyer, Rhony'x exposent leurs nouveaux modèles bloc-moteur chez le roi de la moto, Pierre, 4, rue Ch.-Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq. 07-67.

Motoconfort 308 ccm., écl. électr., neuve, tansad., parf. état, 1.600 fr., le dimanche matin, 18, r. Championnet.

Le Grimpeur, neuve, garantie, dérachie par l'étalement, 250 ccm., 2 vit., cataloguée 3.600, à céder 1.850 fr. M. à Moto Revue, 51, rue Vivienne.

Le Roi de la Moto, Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e), tél. Roq. 07-67, achète et reprend toutes les motos, mais de modèles récents seulement.

Monet-Goyon 1929 500 ccm., dble tube, éclair. électr., montr. compt., état de neuf. Golaz, 21, r. St-Ferdinand, Paris.

Monet-Goyon 500, tt équip., état neuf, belle occas. S'adress. 80, rue Dargent, Amiens (Somme).

N'attendez pas Pâques, c'est maintenant que vous devez commander votre machine. Pierre, le roi de la Moto, 4, rue Ch.-Renouvier, Paris (20^e), livre à vue, au comptant et à crédit toutes les grandes marques.

P. 105 550 ccm., neuve, roulé 1.800 km., éclair. Marchal, compt., tansad., klaxon, 4.000 fr. à débattre. Ecrire Mansart, 7, rue

L'Agent Spécialiste Achète, Reprend très cher toutes MOTOS — FN

CRÉDIT 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 Stoc. de Pièces avec 20% de remise

FN LATSCHA 16, Rue Auguste Bailly ASNIERES (Près gare d'Asnières)

(Ouvert Dimanches & Fêtes)

Agence Directe GILLET-HERSTAL SAROLÉA MOTOBÉCANE

Tél. : Grésillon 17-93

L'INDISPENSABLE Arrache-pignons UNIVERSEL Modèle B 90f Ouverture 200 Modèle C 265f Ouverture 450 Chez tous les marchands d'accès. et quincailleries Gros - Détail S. t. d'OUTILLAGE 46, rue Amelot Paris, Roq. 50-87 Trousse pour motos, autos, Outilage, crics, etc. Catalogue contre 0.75 en timbres

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

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

G. AUGOYAT

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

LE SPÉCIALISTE de la MOTO

LIAUDOIS

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

RÉPARATIONS STOCK PIÈCES DÉTACHEES

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

DOLLAR

pes Rayons, Butry, p. r. Auvers-sur-Oise (Seine-et-Oise).

Vélocette 350 ccm., a. c. t., sortie fin 29, roulé 5.000 km., éclair. électr., access. divers, état impeccable. Ecrire pour rendez-vous : Toupart, 25, r. Béranger, Malakoff (Seine).

Chez Victor, 85, avenue de la Grande-Armée, Terrot 350 ccm. culb., 3.400 fr.; Terrot 350 ccm. lat., équip., 3.250 fr.; A. J. S. 350 ccm. culb., 4.300 fr.; Peugeot 220 ccm., sous gar., écl. électr., 2.650 fr.; Matchless 350 ccm., arbre à cames, type compét., 5.500 fr.

Monet-Goyon 175, sup. sport, 3 vit., très bon état, 1.800 fr.; Alcyon 250 supers., sortie août 29, écl. Magum, tansad., etc., 3.600 fr.; Motoconfort 350, moteur Black, latér., fin 28, bon état, 2.500 fr.; Dollar 500, arbre à cames, dernier modèle, jamais servi, écl. Marchal, Klaxon, etc., 5.000 fr. ou échanger e. Monet-Goyon sport 350, même usage ou ancien modèle, avec souffle. S'adress. Agence Monet-Goyon, 93, r. République, Creil (Oise). Tél. 218.

Triumph 500 ccm., modèle P, bon état, 2.800 fr. A. M. A. C., 75 ter, rue de Villiers, Neuilly-sur-Seine.

Disponibles de suite en magasin, motos neuves 2 et 3 CV, remises importantes. Bonnet, 54, r. Hautpoul, Paris (19^e).

Motocyclistes, voici des prix, profitez-en : F. N. 500 culb., équip., 3.950 fr.; Soyer 350 Jap., conf., ét. nf, 3.500 fr.; Motobécane 500 lat., Black, 29, équip., 4.200 fr.; F. N. 350, M. 70, ét. nf, 3.000 fr.; Terrot 350 culb., équip., conf., 3.000 fr.; Magnat, Debon 350 standard Salon 29, nve, 4.500 fr.; Motoconfort 308 4 CV, nve, équip., 3.200 fr.; D. S. 500, écl., tansad, superbe, 1.950 fr.; Gnome 500 D. 3, 29, équip., 4.000 fr.; B. C. R. 500 Jap., valeur 9.000, soldée 4.500 fr.; Motoconfort 250, équip., 29, 1.850 fr.; Styli'son 350 et 500, nve, à solder; Terrot 350, champ. France Salon 29, nve, bas prix; Gillet-Herstal 500, deux tubes, 29, 5.500 fr.; Saroléa 500, etc. Remy, 21, r. Tlemcen, Paris (20^e). Tél. Menil 76-39.

500 francs net 1^{er} versement votre 4, 3, 2 CV 1930 ttes marques, crédit sans majoration, toutes reprises, échanges motos Unic, R. Gillet, C. P., Peugeot, tous les jours, 178, rte de la Révolte, Levallois, le dimanche, 89, rue de Tocqueville, Paris (17^e).

Terrot 350 ccm., Jap., culbuteurs, poignée, garde-boue Racing. A débattre. Randeynes, 4, r. d'Assas. Littré 99-14.

Terrot 175 ccm., b. état de marche, 1.400 fr.; moto solo, moteur Soyer 250 ccm., 1.400 fr. Flet, 20, r. Denis-Papin, Colombes (Seine).

Gnome et Rhône 500 ccm., culb. D. 4, ét. neuf, garant., compl. équip., 5.500 fr. Vis. sam., dim., chez Wite, 45, rue de Jouy, Chaville (Seine-et-Oise).

Vélo-moteur Griffon Sicam 1 CV, excell. état, 350 fr. Vattier, 14, r. Palikao, Paris.

Colombes-Motos offre un choix de motos d'occasion récentes en parfait état, prix intéressant, motos neuves, 15 agences, ouvert le dimanche jusqu'à 19 heures. Faizant, face gare Colombes (Seine).

350 ccm. mod. 1930, mentr., compt., écl. Soubitez, tansad, mot. Mag, neuve, garant. 6 mois, 3.800 fr. Doublet, 128, r. J.-Jaurès, Levallois.

Peugeot P. 105, gr. dern. mod., écl. Marchal, roue interch., 4.000



UNE BOUGIE SPÉCIALE POUR VOTRE MOTEUR

La bougie K. L. G. est adoptée par tous les spécialistes de la moto, de l'auto, de l'avion et par tous les automobilistes qui veulent voyager avec sécurité : c'est la bougie des records et des longues randonnées.

ÉCONOMIQUE A L'USAGE
Demandez à votre fournisseur habituel la K. L. G. qui convient à votre moteur.

BOUGIES
K.L.G.
MONTEZ-LES-OUBLIEZ-LES!
Vente en gros : Société A. Kirby-Smith, 73, Rue Laugier, Paris

CYCLES et MOTOS "DEPREZ"

MAISON FONDÉE N 1893

AGENCE DIRECTE DES MARQUES F.N.

TERROT, SAROLÉA, MOTOCONFORT
ROVIN, DÉDIÉ, TRIUMPH.

ACHAT - ÉCHANGE - VENTE D'OCCASION

VENTE A CRÉDIT

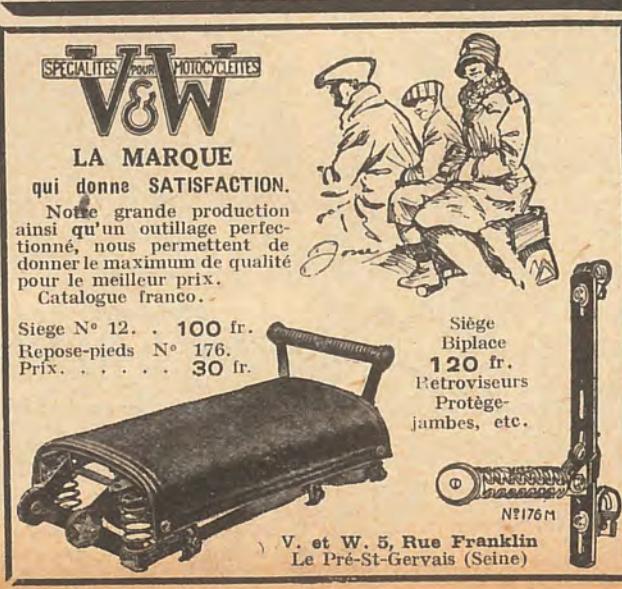
Leçons gratuites à tout acheteur d'une Moto

RÉPARATION RAPIDE DE TOUTES MARQUES ET DÉPANNAGE

Magasins : 24, rue Meslay (3^e) (Métro République) Tél. : ARCH. 04-28
Usine : 187 bis, r. Armand-Sylvestre (près gare d'Asnières) Tél. : DÉF. 07-02

F.N. et TERROT visibles seulement à Paris

OUVERT DIMANCHES et FÊTES



fr. Ag. Peugeot, 128, r. J.-Jaurès, Levallois.

CYCLOCARS ET VOITURETTES

Amilcar G. S., 7 CV. 27, 3 pl. ; état neuf nombr. acc. 9.000 frs. S'adres Dumont, 67, rue Servan (11^e).

Torp. Benjamin, 5 CV., 2 pl.; écl. dém. électr., bon état au plus offrant, vis. dim. 14, rue Pasteur, Deuil (S.-et-O.).

Bugatti, 1500 Torp., 4 pl., gr. sport. Peint., pn. mot., remis neuf 10.000 frs. Galarza, 7, rue Gide, Levallois.

Bugatti sport 7 CV., car. Bordin profilée, équip. électr., parf. ét. marche, vend. par part, cause d'empl.; faire offrir à Ballaguy, route de Lyon, Le Coteau (Loire).
Citroën 5 CV., 3 pl., décollées, en bon état, 6.000 frs. Barbaux, 11, bout. Washington, Suresnes.

Cyclocar E. H. P. très bon état, pressé. 4.500 frs., 50, rue Planchat, Roq. 12-80.

5 CV. Laffitte, écl. élect., conf. 2.700 frs. Lemire, 4, rue Fournier, Clémilly.

Mathis 6 CV., cabriolet révisé, cyl. réals., pistons Alpase, capote neuve, 2.800 km., px à déb. Lebec, 94, r. Barrault, Paris.

Morgan, sport, eau, écl., élect., pneu AR, et chaîne neuf, parf. 3.800 frs. Coqblin, 2

MAGNÉTOS DYNAMOS DÉMARREURS
Toutes Marques
Pièces détachées Pour tous Modèles

A. DE SARELLO
90, AVENUE DES TERNES, PARIS (17^e) Téleph. Carnot 32-23 3 Lignes

SIDE-CARS BERNARDET
DEUX ÉPREUVES DEUX VICTOIRES
Six Jours d'Hiver — PARIS-NICE
POUPONNEAU sur 350 cmc. MAGNAT-DEIRON

UNE TECHNIQUE SANS CONCURRENCE
Catalogues : 5, Rue des Bruyères - BOURG-LA-REINE (Seine) -

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

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

PARMENTIER
119, Avenue des Batignolles - St-Ouen
toute Marque de Motos à CRÉDIT au même
Prix qu'au COMPTANT

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

DRESCH
Meilleures Conditions de
COMPTANT & CRÉDIT
GARAGE REPRISES
Agence FIAT & RENAULT

DAINELLI
81, Avenue Félix-Faure
PARIS

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

GARAGE GRATUIT
PENDANT 1 AN
A TOUT ACHETEUR DE
TERROT, SOYER, DOLLAR
STYL'SON
COMPTANT —
CRÉDIT UNIQUE

HENRY 14, Rue des
5-Diamants
PARIS (13^e)

RÉPARATIONS
en 24 heures
avec
Garantie de 6 Mois

SPÉCIALITÉ
pour MOTOS

MOTO-AGENCY 24, Bd de Champs
ACHATS - VENTES
RÉPARATIONS - ÉCHANGES
FN, Terrot, Peugeot, Motoconfort
— Foyer, etc.
Stocks en neuf et occasion
école de Motos - Permis gratuit à tout acheteur

MOTO-HALL
— Toutes les Motos —
Toutes les Réparations aux
MEILLEURES CONDITIONS
78, Av. des Ternes - PARIS

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

Fernand RICHARD
139, Av. d'Italie, Paris, 13^e, T. 26-00
Envoi du Catalogue contre 0 fr. 50

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 Boîte ALBION - GM
PICARD - STAUD

Pièces Carburateurs
AMAC - GURTNER

Chaines RENOLD - BRAMPTON

Huiles CASTROL - KEROLINE

Eclairage Électrique NOVI

Tous les Montages
et Pièces en Magasin

SILENCIEUX J.M.

Toutes Formes et tous Diamètres

Pose immédiate

AGENCE EXCLUSIVE
Pneumatiques DUNLOP
HUTCHINSON - MICHELIN

STOCK
ACCUMULATEURS SLEM

CLEVELAND
4 Cylindres
Pièces détachées d'origine pr 2-temps
Établissements VALPIC
22, Av. Trudaine - PARIS

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

compt., mont., tte bté, essais de confiance. Leccœur, 21, rue de Tlemcen, Paris (20^e). Prix : 5.500 fr. ou échange contre 350 cmc. moderne.

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

B. S. A. 5 CV, ch-ch., ent. révis., 2.300 fr., cas maladie. 106, r. V.-Hugo, Bagnole (Seine).

Side pour B. S. A., en bon état, 400 fr. Ronxin, 33, rue de Sartrouville, Argenteuil (S.-et-O.).

D. S. Malterre Peuple, 500 cmc, b. état, 4.300 fr. Deschamps, 18, r. Eugène-Carriére, Paris (18^e).

Une affaire : Motobécane 500 cmc., avec side, 1 pl. 1/2, capot, pare-brise, compt., mont., éclair. électr., 2 accu, très équip., b. état de route, bas prix, essais à volonté. Bernard, 21, rue Meslay, Paris (3^e).

Harley-Davidson 1.000 cmc., excel. état, roulé 5.000 km, écl. Magond, compt., acc., 2.800 francs. Boutail, 27, r. Fleurus, Paris.

Sidecar Triumph 5 HP, très bon état side Alum., le soir de 7 à 8 h. Jean Veiersmuller, 148, r. Gravel, Levallois (Seine).

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

Harley-Davidson mod. T.18, reconst. fin 27, avec side, bipl., capote, pare-brise, mont., glace, outil., etc., état de neuf, 4.300 fr., cas dû emploie, visible t. l. j. Dieule, 13, bd Ménilmontant. Roq. 39-40.

Sidecar Indian, 2 pl., b. état, 2.000 fr. Gavet, 1, pl. Etats-Unis, Montrouge (Seine).

René Gillet sidecar, b. état, tout équip., à vendre au plus offr., t. l. j., après 5 h. et dim. après-midi. Kraft, 99, rue du Théâtre (15^e).

Gillet-Herstal 500 cmc, type compétition, double tube, écl. électr., châssis et carros.; sidecar Bernardet, 1 pl. 1/2, capote, nombr. accès, mont., compt., klaxon électr., amort., excel. état méc. et présentation, compétant ou crédit, vendue par part, visible et essais tous les jours, samedi et dimanche. Bernardet, 5, rue des Bruyères, Bourg-la-Reine.

René Gillet avec side, b. état méc., essais à vol., 2.400 fr., sam., dim. Dubois, 56, r. J.-Ferry, Pt-Ivry (Seine).

Joli side torpille, nf, à débat, 1.600 fr. Prêt à poser. Abbadie, 9 bd des Italiens, Central 21-59.

Indian avec side, parf. état de marche, 1.200 fr., essais à volonté. Aufranc, 69, rue Saint-Louis-en-l'Isle, Paris (4^e).

René Gillet side 6 CV, c. nve, 2 noteurs 2 et 3 CV, parf. état, neuf, 250 et 300 fr. Châs. side, René Gillet, rig. et susp. 1 châs., pns ballon pr. 350 fr. 119, rue de Flandre, Paris (19^e).

René Gillet side bi-pl., châssis susp. roues 700 × 100, ét. parf., roulé 7.000 km. Cédé bas prix. Essai ttes distances. Nouveautés, 163, rue de Flandre, Paris (19^e).

Châssis side pr. mot. 350 ou 500 c. ic. pn. ballon. Rabot, 10, rue Rouget-de-l'Isle, Clichy (2 minutes Porte).

Side Indian bn, ét. p. 1.700 fr. Rabot, 10, rue Rouget-de-l'Isle, Clichy (2 minutes Porte).

Gillet-Herstal, 500 c. nc., juin 1929, 2 tubes. Eclair. Lucas, équipée, av. sidecar klaxon Bosch,

AUX DOCKS DU PNEU

ACTUELLEMENT :
Enveloppes 26 × 21/2 × 2 1/4 neuf soldé 45 fr. | Enveloppes 26 × 2 1/2, neuf soldé... 60 fr.
— 26 × 2 3/8..... 40 fr. | — 27 × 4,00. cord soldé... 95 fr.
TRÈS GROS STOCK TOUTES DIMENSIONS, TOUTES MARQUES — DEMANDEZ TARIF

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

PARIS-NICE...

1^{er} SORACI

GAGNANT de la COUPE SIDECAR
sur Moto NEW-MAP et Sidecar.

FAURNÉ

CONSTRUCTEUR — 15, Rue Cartelet, VALENCE (Drôme)



PIÈCES D'ORIGINE
POUR MOTEURS

JAP

BOITES
DE VITESSES

BURMAN

POMPES DE GRAISSAGE
BOUCHONS DE RÉSERVOIRS. ROBINETS

BEST

CASQUES RÉGLEMENTAIRES ANGLAIS

CROMWELL

BOUGIES

K.L.G.

SILENCIEUX

GHOST

VENTE A L'ESSAI
DE CARBURATEURS

BOWDEN

CHAINES

RENOLD-BRAMTON
ET AUTRES

POIGNÉES TOURNANTES
GRIPS-GENOUX PROTECTION
BOUGIES, GAINES
POUR MANETTES, CHAINES, FOURCHES, ETC..

FOURNITURES POUR
MOTOS AUX MEILLEURES
CONDITIONS

ACCESSOIRES ET PIÈCES
DÉTACHÉES DE
TOUSES MARQUES

NOUS ACCEPTONS
LE RETOUR DES
MARCHANDISES NE
CONVENANT PAS

CONSULTEZ-NOUS
AVANT TOUT ACHAT

L.DEKTEREFF &
88 AVENUE DES TERNES PARIS



HUILE DE RICIN

- Garantie rigoureusement pure
Lubrifiant sans égal pour 4-Temps

Vente directe | 10 Francs le LITRE (10 Litres)

aux Motocyclistes | 10 Fr. 50 le LITRE (5 Litres)

logé, rendu, franco toutes gares France - Mandat-poste ou versement au Compte postal 113-33 Bordeaux à la commande

G. JUTARD - BORDEAUX, 2, COURS ARNOZAN



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

Châssis René Gillet, carros., bipl., r. secours, 1.100 fr. Chéviot, 22, av. Parmentier, Paris (11^e).

Châssis René Gillet neuf, 715 × 115 et r. secours, 1.400 fr. Genty, 2, r. Bécaria, Paris.

150 fr. phare Chalumeau bout, 250 l. 200, fourche Kehler, 50 fr., tansad, nombr. acces. Laborderie, 11, r. Angleterre, Orléans (Loiret).

Eclair, acét. Luxor, payé 165, jamais servi, 166 fr. Rousel, 8, rue des Ternes, Paris (17^e).

Laveur, laverait voiture chez part. ou ferait matinée dans garage. Dovi, 1, rue des Genêts, Paris (15^e).

Belle occas., forte machine Singer, état neuf, prix : 450 fr., vis. matin. Chauvin, 7, rue St-Claude (3^e).

Tansad état neuf, av. dossier, repose-pieds, porte-bagages, à vendre 100 francs. Kling, 33, r. Raspail, Montreuil (Seine). Vis. dimanche matin ou soir 7 heures.

Montre Jaeger moto, 8 j., repose-pieds, pour tansad, pompe técalémít, voiture. Duc, 49, r. Chabrol, Paris.

Selle Terry tandem, neuve au catalogue 253, à enlever pour 180, boîte 3 vit. Staub, pour 350 cmc., val., 750 fr., à céder neuve pour 450 fr. M. à Moto Revue, 51, rue Vivienne.

Les huiles augmentent de prix mais, Pierre, le roi de la Moto, 4, rue Ch.-Renouvier, Paris (20^e), tél. Roq. 07-67, vend tou. le Ricin 10 fr. le litre, la Castrol X. L., 10 fr. le litre, le Benzol course, 15 fr. le bidon.

2 pneus Michelin à Tolon 550 × 65 pour quadril. Peugeot, 175 fr. pièce. Jeanjean, motos, 133, avenue d'Argenteuil, Asnières (S.).

Occas. intér., roue complète, avec moyeu, axe de 15 cm., équip. d'une enveloppe Dunlopocord, ballon 27 × 4, état deneuf, selle Terry, guidon TT avec poignée caoutchouc, miroir rétrov. V et W., pompe técalémít, le tout excellent. S'adres. : De Hochepied, 10, rue du Square-Carpeaux, Paris (18^e).

Amateurs motocyclistes, vous pouvez construire vous-même votre moto ou modifier celle que vous avez, vous trouverez le plus grand choix de moteurs boîtes de vitesse, cadres, roues, réservoirs, magnéto carburo, fourches, guidons et ttes pièces, pour moto aux meilleurs prix aux Etablissements Beausoleil, 9, rue St-Sabin, Paris.

LES MEILLEURES MOTOS
AU MEILLEUR COMPTANT - CRÉDIT
Pièces - Accessoires - Soudure
G. DUBUISSON 205, av. de Paris
Gennevilliers (S.)

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

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

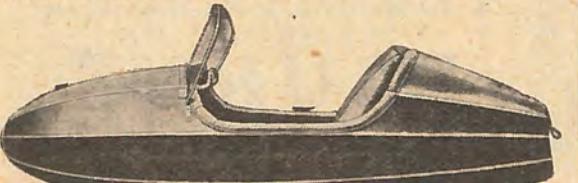
Se méfier des contrefaçons
Exiger la marque CERRETI portant une tolle à cinq pointes

Repose-pieds élastique pour le passager

Repose-pieds élastique pour le conducteur

Siège élastique à double suspension

SIDECAR BUFFLIER 2, Rue Claude-Rampon, 2 LYON



15 MODÈLES — Catalogue contre 1 fr. 50 gratuit aux Agents

VOULEZ-VOUS
acheter une

SOYER

adressez-vous à

MAURY

1^{er} PARIS-NICE 1930

vous aurez une

MISE AU POINT

IMPECCABLE

44, rue Jean-Jaurès, Levallois (S.)



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

Les pneus de 27 × 4, 1^{er} choix, garantis sur facture à 130 fr., voilà une bonne surprise qui vous est réservée par Pierre, 4, rue Ch.-Renouvier, Paris (20^e).

1.200 fr. moteur 350 cmc., soup. lat., boîte Bridier, chaînes, carter, nombr. acces., état neuf, le soir de 8 h., ou écrire, Baudinault, 103, rue du Temple, Paris.

45 fr. par mois, prendrais moto solo dans garage rigoureusement particul. proxim. du N.-S. Convention. Ecrire G. Hervochon, 194, rue Convention.

300 moyeux, freins, tambours, marque Aya, axes de 12 mm., écarts de 120 à 130, la paire 150 fr., moyeux ordinaires, mêmes dimensions, la paire 25 fr. Ecr. : Pierre, 4, rue Ch.-Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq. 07-67.

Pièces détachées, neuves, pour motos, moyeux jantes, garde-boue, boîtes de vit., etc., à céder à bas prix. Daring, 54, r. Hautpoul, Paris.

Gratuitement répar., mise au point, gratuitement garage, service dépannage, même dimanche, Carnot 46-82, pour motos, voitures à vendre, prêt argent de suite, sans intérêt, en attendant vente tous les jours, 178, rte de la Révolte, Levallois, le dimanche, 89, rue de Tocqueville (17^e).

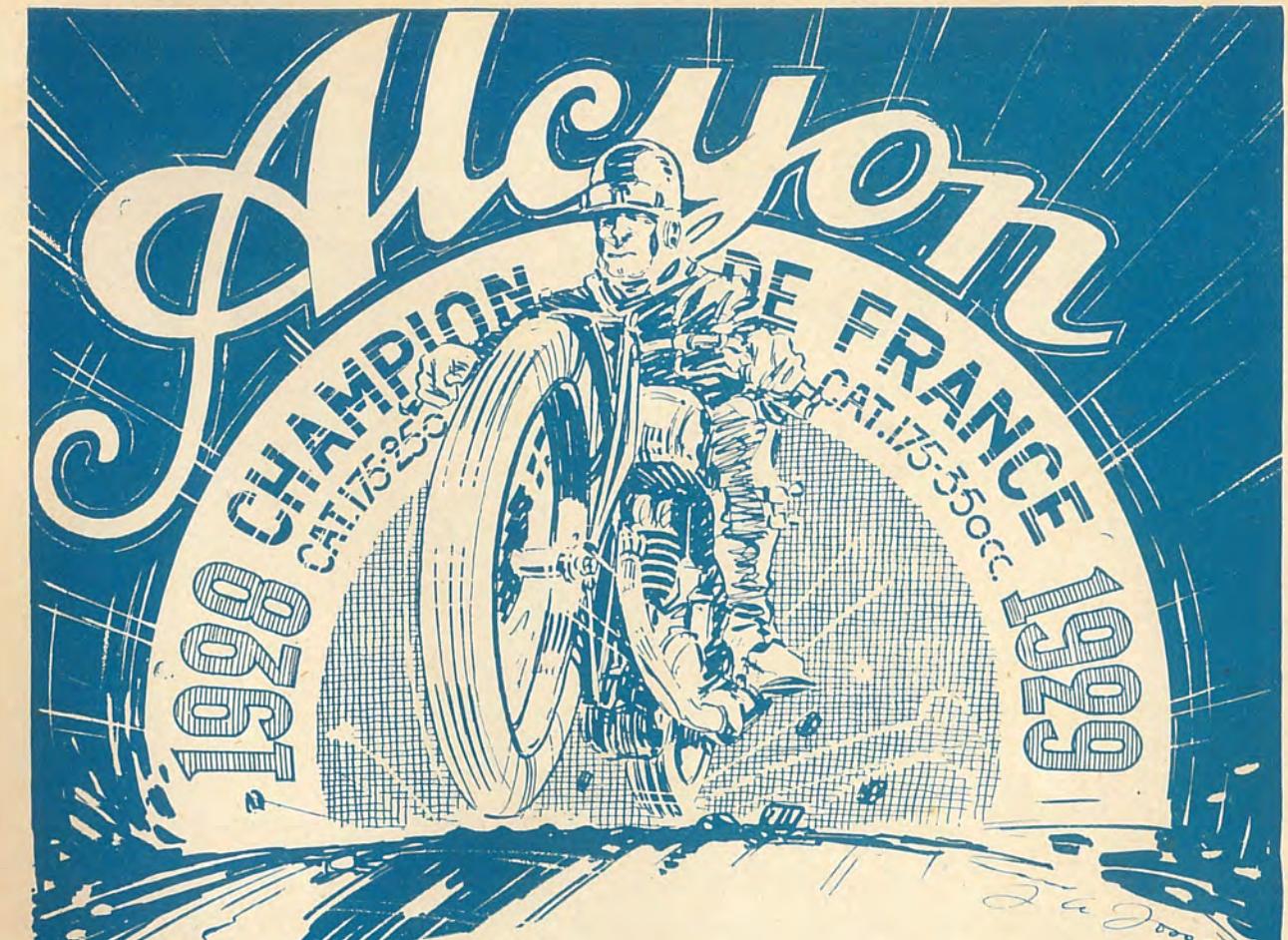
Pour 200 fr. seulement, j'échange les roues Rudge D. F., ou autres contre des neuves avec pneus et chambres neufs, ballon 27 × 4. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. : Roq. 07-67.

A profiter pendant quelques jours, pièces neuves, carb., 40 fr., alternacycle, 75 fr.; magnéto 50 fr.; Phares 25 fr.; compteurs avec flexibles, 50 fr.; démarreurs Citroën B. 12, 250 fr.; etc. Chri. 143, avenue Emile-Zola, Paris.

Le roi de la Moto Pierre, 4, r. Ch.-Renouvier, Paris (20^e), tél. : Roq. 07-67, est aussi le roi du sidecar, voyez son stock formidable en modèles spéciaux pour motos 350 et 500 cmc., torpille tôle et aluminium, ses caisses aérodynamiques, ses modèles spéciaux, genre Weyman, montage en 24 h.. sur tous modèles de motos.

Tri-moteur Juéry, 250 cmc., caisse tolée, très bon état, 3.800 fr. Chamois, 74, avenue de la République, Aubervilliers (Seine).

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



PARIS - NICE (1000 KILOMÈTRES)

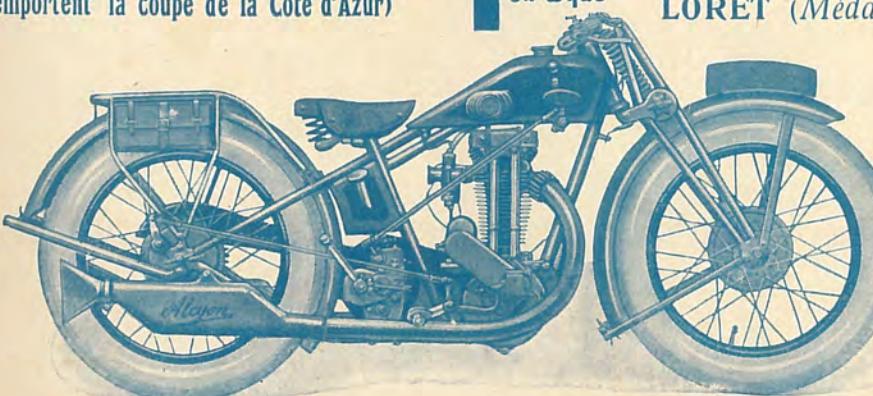
(Catégorie 350 cmc)

(remportent la coupe de la Côte d'Azur)

1^{ers}
ex-æquo

MEUNIER (Médaille d'Or)

LORET (Médaille d'Or)



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

ALCYON,
Supersport
350 cmc.
type

" CHAMPION
DE FRANCE"

(Pneus
DUNLOP
Chaînes
BRAMPTON)

**DES MOTOS
ABSOLUMENT
COMPLÈTES...**



...Et joliment présentées ! Rien ne manque aux AUTOMOTO : un tableau de bord comportant montre, compteur, ampèremètre, commande du phare et de la lanterne, un éclairage Marchal avec dynamo et accus, un moyeu breveté à broche, etc.

Soyez fier de votre machine devant vos amis, vous serez fier aussi sur la route de sa tenue de route impeccable, de sa suspension moelleuse et de sa grosse réserve de puissance. La moto AUTOMOTO est la plus belle du marché.

AUTOMOTO

Magasin de Vente et d'Exposition : 152, Av. Malakoff, PARIS-16^e

