

L'Estampage à chaud de l'acier

LE NUMÉRO

1^{fr.} - 25

MOTO REVUE

TOUS LES
SAMEDIS

MOTOS - SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

18^e ANNÉE — N° 372

26 Avril 1930

et

*Motocyclisme
Automobilisme*



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

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

L'été ! Que de belles randonnées se préparent pour les motocyclistes qui sauront prévoir, pour leurs vacances, un programme et un bel itinéraire : routes superbes, sites merveilleux, hospitalité familiale, aussi bien en Suisse romande qu'en Oberland bernois.

LE 7 AVRIL 1930...

Les Motos

SAN SOU PAP



COURENT ET GAGNENT LE MEME JOUR :

EN ENDURANCE : ROUBAIX-PARIS-ROUBAIX

Catégorie 250 cmc.

(Type SS 25 de Série)

1^{er}

(ex æquo)

MOURET

2^{er}

(ex æquo)

BAUDART

COUPE DU M.C.N.F. DE LA CATÉGORIE

EN VITESSE : Course de Côte de CHATEAU-THIERRY

Catégorie 500 cmc.

1^{er}

LEMOINE (RECORD BATTU)
à 97 km. 295 de moyenne

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

LE 7 AVRIL 1930...

EN VITESSE : Course de Côte de CHATEAU-THIERRY

Catégorie 175 cmc.

1^{er}

JEAN DE LATOUR (RECORD BATTU)
à 80 kilom. de moyenne

EN ENDURANCE : ROUBAIX-PARIS-ROUBAIX

Catégorie 350 cmc.

(sur machine de Série :
RL 35)

1^{er}

(ex æquo)

STERNY

2^{er}

(ex æquo)

CALVET

Sur

MOTOCYCLETTES

ROVIN

MOTOS ROVIN

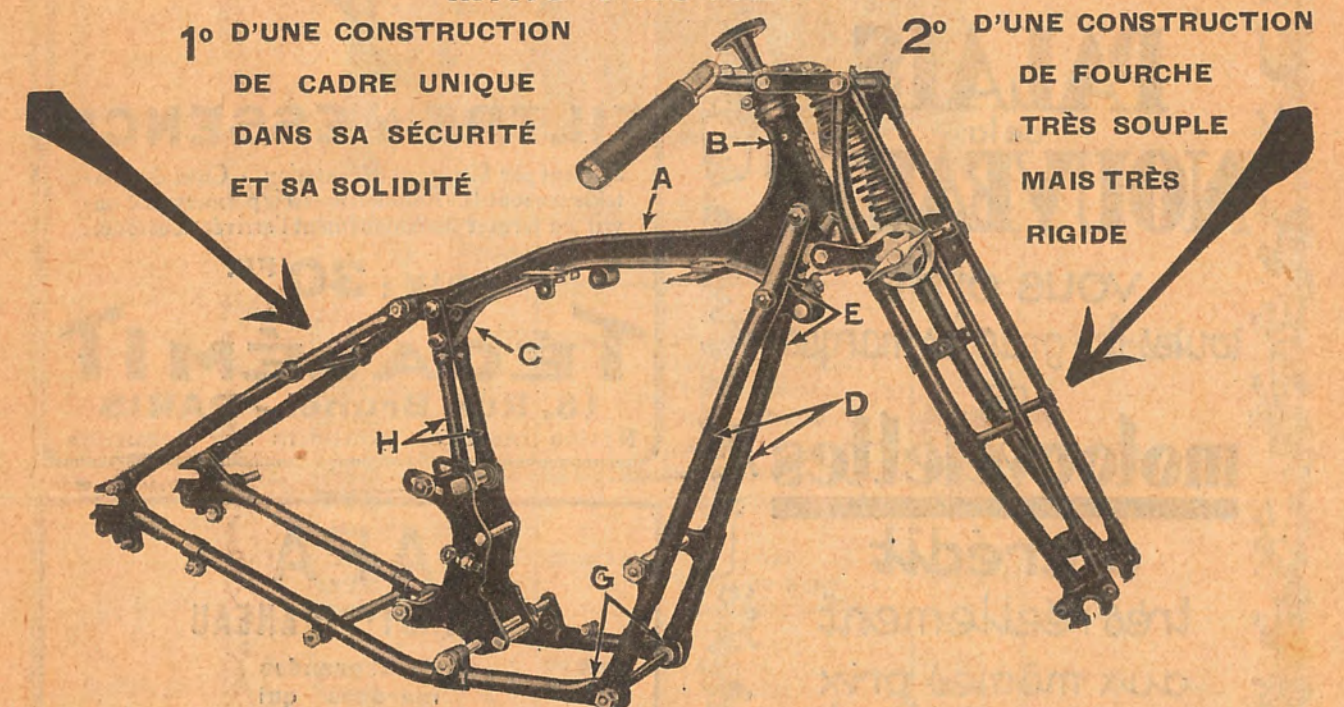
169, Boulevard Péreire
PARIS (17^e)

**LA TENUE
DE ROUTE**

parfaite des motocyclettes

B.S.A.

**N'EST PAS UN FAIT DU HASARD
MAIS PROVIENT :**



A. B. et C. La tête de fourche, le membre supérieur, et le raccord de selle sont d'une seule pièce en acier *forgé dans la masse*.

D. E. G. et H. à double tube partout, le cadre est *incassable* et *indéformable*.

90%

UNE

B.S.A.

DES ACCIDENTS DE MOTO SONT DUS A

UNE MAUVAISE TENUE DE ROUTE!!

*Vous coûtera mille francs de plus mais
LES LITS D'HOPITAL NE FERONT PAS
VOTRE CONNAISSANCE*

ENVOYEZ-NOUS

CE BON

AUJOURD'HUI

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

B.S.A. 10, rue des Acacias, 10 - PARIS-17^e
Veuillez m'adresser gratis la collection des Catalogues
d'art des Motos B.S.A. 1930.
M Rue Ville Dep

Motocyclistes!



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

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

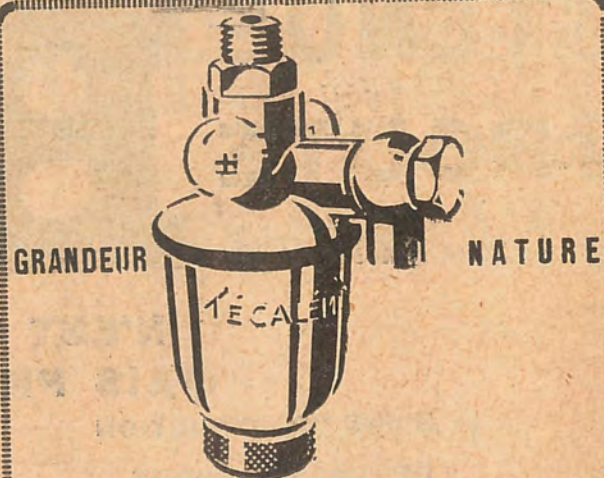
**visitez
ses stands**

les plus importants
d'Europe
24 rue de Clignancourt Paris

400 MOTOS en STOCK 400

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

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



GRANDEUR NATURE

FILTRE à ESSENCE

agissant par filtrage et décantation. - Cuve démon-
table sans outils. - Robinet-presseur permettant d'ou-
vrir ou fermer instantanément l'arrivée d'essence.

PRIX : 30 FR.

TÉCALÉMIT

18, Rue Brunel - PARIS

Notice moto en couleurs sur demande

**AFA
PERROT-PIGANEAU**

deux grandes
marques qui
collaborent
pour votre
SÉCURITÉ



MONTAGE RAPIDE SUR TOUTES MOTOS

MOYEU - SERVO-FREIN

AMORTISSEUR

FREIN DE DIRECTION

**Éts L. POUTRAIT 7-9, Rue de la Croix-Faubin
PARIS**



TYPE	Puissance	Cylindrée	DÉSIGNATION	PRIX
LPP	2 CV	175 cmc 2 temps	Populaire	2.350 »
LC 2	id.	id.	Tourisme Confort...	2.850 »
LSO	id.	id.	Sport Confort.....	2.950 »
LDC	id.	id.	Dame Confort.....	3.200 »
FSO	3 CV	250 cmc 2 temps	Sport Confort.....	3.875 »
FTO	id.	id.	Tourisme Confort...	3.875 »
DSC	3 CV	250 cmc 4 temps	Sport Luxe.....	4.275 »
OTC	id.	id.	Tourisme Luxe.....	4.275 »
OSSE	id.	id.	Supersport 2 tubes..	5.350 »
HST	4 CV	350 cmc 4 temps	Standard	4.475 »
HOS	id.	id.	Sport Luxe.....	4.950 »
HOT	id.	id.	Tourisme Luxe.....	4.950 »
HSSR	id.	id.	Supersport 2 tubes..	5.850 »
HSSE	id.	id.	Supersport Luxe....	6.200 »
NSO	5 CV	500 cmc 4 temps	Sport.....	5.750 »
NTO	id.	id.	Tourisme	5.750 »
NSSO 1	id.	id.	Supersport.....	6.800 »
NSSO 2	id.	id.	Supersport 2 tubes..	7.100 »

Eclairage électrique "ALTERNO" (sur 2-temps).. 430 »

Eclairage électrique "LUXE" (MARCHAL, SOU-
BITEZ ou PARIS-RHONE) 750 »

Eclairage électrique "STANDARD" (SOUBITEZ).. 580 »

Chromage du réservoir avec panneaux couleur..... 50 »

Tarif au 10 avril 1930
Port et emballage en sus

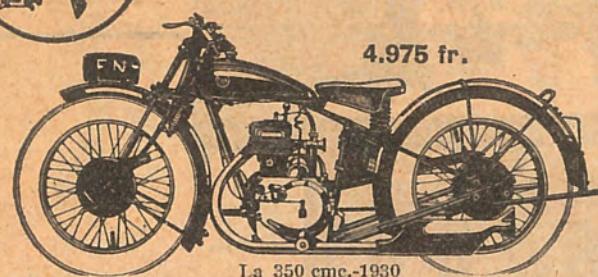
LE PLUS GROS PRODUCTEUR FRANÇAIS DE MOTOCYCLETTES

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

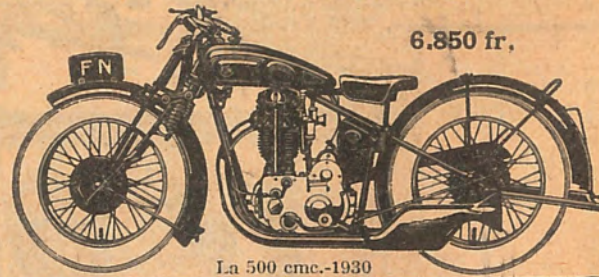


FABRIQUE NATIONALE D'ARMES d'Herstal-les-Liège (Belgique).

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



4.975 fr.



6.850 fr.

La 350 cmc.-1930

La 500 cmc.-1930

L'EXPÉRIENCE A DÉMONTRE :

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.

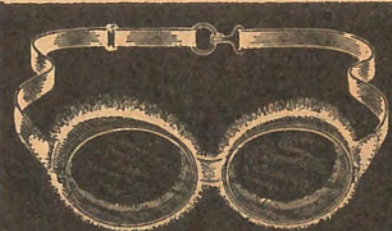
CATALOGUES & RENSEIGNEMENTS FRANCO SUR DEMANDE A
MOTOSACOCHE-FRANCE, S. A., 63, rue Trarieux, 63 - LYON

ECOLE DE MOTOS

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

G. AUGOYAT

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



SI VOUS TENEZ A VOS YEUX...!

PORTEZ LES VERRES

TRIPLEX

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

ATTENTION!..

N'ACHETEZ PAS

UNE MOTO

SANS CONSULTER

LES PRIX

SOYER

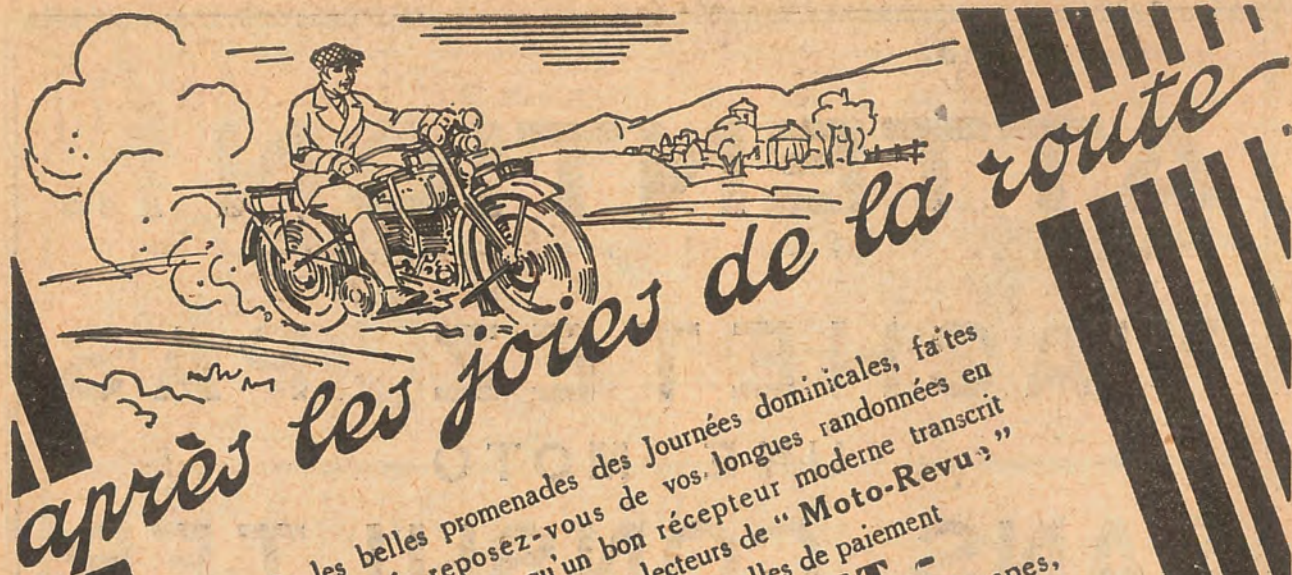
1930

12 MODÈLES — 4 CYLINDRÉES
MOTEURS CHAISE-JAP ET SOYER
ARBRE A CAMES EN TÊTE

MOTOS SOYER

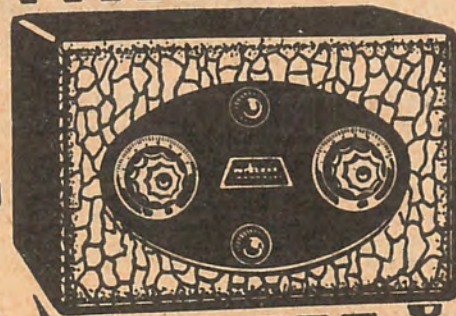
69, Route de la Révolte, LEVALLOIS

100 mètres du métro : Champéret



après les belles promenades des Journées dominicales, faites de la t. s. f. reposez-vous de vos longues randonnées en écoutant les concerts qu'un bon récepteur moderne transcrit fidèlement - Nous offrons aux lecteurs de "Moto-Revue" avec des conditions exceptionnelles de paiement

- 1 AN DE CRÉDIT -
une installation complète d'un merveilleux super à 6 lampes, le "CINÉDYNE" au fonctionnement impeccable et sûr qui vous permettra d'entendre à votre gré les concerts français et étrangers. - Le "CINÉDYNE" type populaire est formellement garanti un an et est livré payable en 14 versements avec tous ses accessoires: postes, lampes, accumulateurs, pile, diffuseur Radiolavox ou Musicalpha, cadre pliant grandes et petites ondes permettant une installation et un fonctionnement immédiats - 150 francs à la commande, 150 francs à la livraison et le solde en 12 Mensualités de 100 francs
— Catalogue: 1 franc —



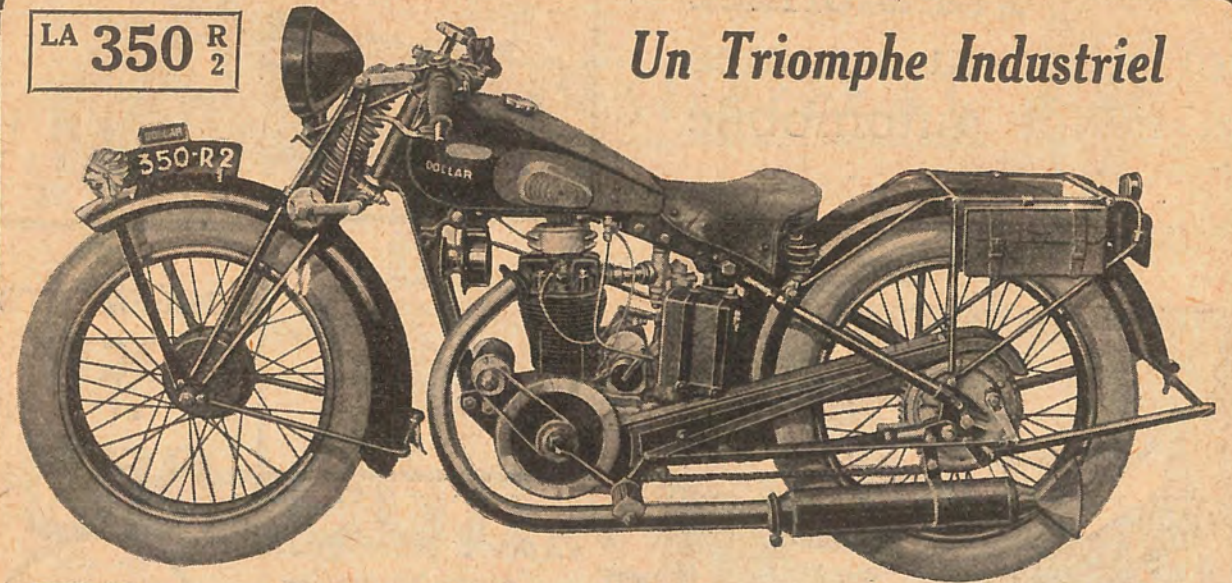
radiociné
11 BOUL. SAINT-MARTIN - PARIS.



1 AN DE CRÉDIT

LA 350 R₂

Un Triomphe Industriel



DOLLAR

RÉALISE le plus GRAND PROGRÈS dans la CONSTRUCTION MOTOCYCLISTE...

Le Chassis-Poutre "DOLLAR" en acier forgé et traité EST INDÉFORMABLE

La qualité comme les prix de la 350 cmc. R 2
SONT SANS CONCURRENCE

PAS DE
SURPRISE

LIVRÉE COMPLÈTE AVEC:
BLOC-MOTEUR "CHAISE" CULBUTEURS — Accumulateurs
Phare — Dynamo — Avertisseur électrique

A CHAÎNE

4900

FRANCS

A CARDAN

5750

FRANCS

12 Mois de Crédit sans Majoration

ÉTABLISSEMENTS DOLLAR
197, Quai de la Marne, JOINVILLE-LE-PONT (Seine)
Veuillez adresser votre Catalogue illustré et vos conditions de Vente à Crédit
M Rue 26-3-20.

Transformez
votre bateau à rames
en canot automobile



En deux minutes vous pouvez équiper votre canot avec un moteur Johnson "Sea-Horse". Vous connaîtrez alors la joie d'aller sur l'eau. Songez aux plaisirs qui vous attendent ! Aux promenades que vous pourrez faire sur des lacs, en rivière, visiter des endroits que vous ne songeriez pas à atteindre avec un canot à rames ! Grâce à ce moteur, votre ancien canot devient une embarcation sûre et rapide, qui fend l'onde silencieusement. Les moteurs Johnson "Sea-Horse" détiennent la plupart des records de vitesse et d'endurance. Demandez les catalogues.



SEPT MODELES "SEA-HORSE". — Il y a des modèles pour toutes les embarcations et pour toutes les bourses, du type "Single" au n° "32" 4 cylindres. L'illustration ci-contre représente le modèle "4". Les modèles "16", "24" et "32" sont munis d'un démarreur électrique. Les Etablissements Johnson livrent six modèles de bateaux construits de façon à s'adapter parfaitement aux moteurs "Sea-Horse" correspondants.



Johnson
« Sea-Horse »

Moteurs amovibles pour canots hors-bords

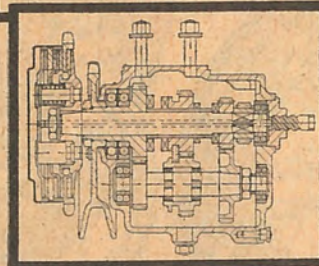
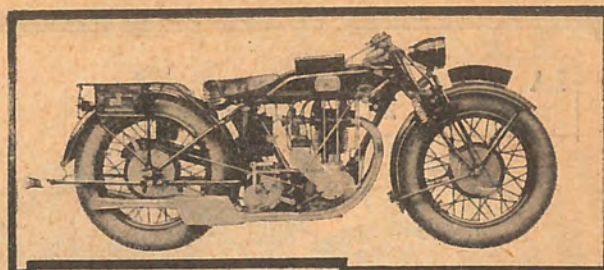
Gratis: la nouvelle brochure « Sea-Horse »

ALLIED MACHINERY COMPANY, DEPT. CI
19, RUE DE ROCROY, PARIS

Veuillez m'adresser, sans frais ni engagement de ma part, un exemplaire de votre opuscule illustré.

Nom

Adresse



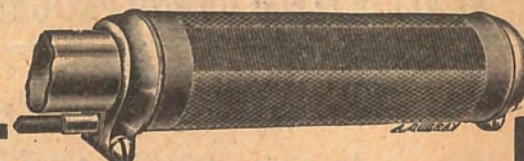
BOÎTE A TROIS VITESSES

LES
ROULEMENTS
SKF
ET
RBF

Grâce à leurs qualités
exceptionnelles
équipent
toutes les motocyclettes
de marque

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

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



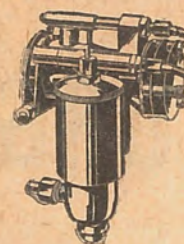
AVEC DES COMMANDES PAR
POIGNÉES TOURNANTES
VOUS CONDUIREZ
Sans fatigue
Sans danger

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

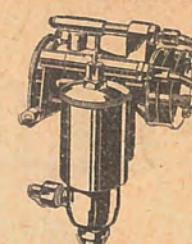
Adaptation instantanée sur toutes
Motos et pour tous Carburateurs.

PRIX : 58^{fr.}

AMAC
SOCIÉTÉ ANONYME FRANÇAISE
75 ter. rue de Villiers, 75 ter
NEUILLY-SUR-SEINE
Dépôt PARIS : ÉT. R. MUNRO, 198, 3^e Péreire



LES É^{TS} **LIONEL DEKTEREFF & C^o**

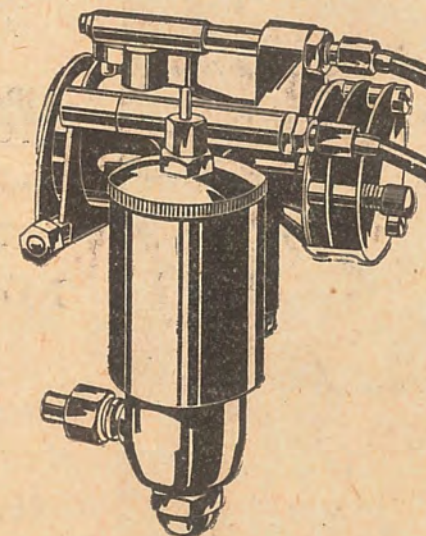


PRÉSENTENT...
AUX MOTOCYCLISTES FRANÇAIS...
LE NOUVEAU NÉ DE LA CÉLÈBRE
FAMILLE **BOWDEN**...

LE
**CARBURATEUR
BOWDEN**

AVEC CE CARBURATEUR D'UNE CONCEPTION ENTièrement NOUVELLE

LA MISE EN
MARCHE
EST PLUS FACILE
LA
CONSOMMATION
EST
PLUS FAIBLE



LES REPRISES
SONT
PLUS NERVEUSES
LA PUISSANCE
DU MOTEUR
EST
PLUS GRANDE

qu'avec n'importe quel autre Carburateur
ESSAI GRATUIT DE 30 JOURS
SANS AUCUN ENGAGEMENT A TOUTE
PERSONNE SE RÉFÉRANT DE MOTO REVUE

AGENCE GÉNÉRALE POUR LA FRANCE

des

CARBURATEURS BOWDEN

LIONEL DEKTEREFF & C^o

88, Avenue des Ternes, 88 — PARIS

BON A DÉCOUPER

NOM _____
ADRESSE _____
VILLE _____

Je désire recevoir les renseignements concernant l'essai gratuit d'un Carburateur BOWDEN et la reprise en-compte de mon Carburateur actuel.

MARQUE DU CARBURATEUR _____
MARQUE DU MOTEUR _____
CYLINDRÉE ET TYPE _____

Pub. G. SWEERTS

LES FORGES DE STRASBOURG

Présentent...



LEURS RAYONNAGES
EN ACIER



DÉMONTABLES
A TABLETTES FIXES.
ASSEMBLAGES PAR
TIRANTS ET ENTRETOISE
POUR LE MAGASINAGE
DES PIÈCES
DÉTACHÉES
ET FOURNITURES POUR

Motos,
Autos,
Vélos

●
DEVIS ET DOCUMENTATION

à

L'ORGANISATION ÉCONOMIQUE MODERNE

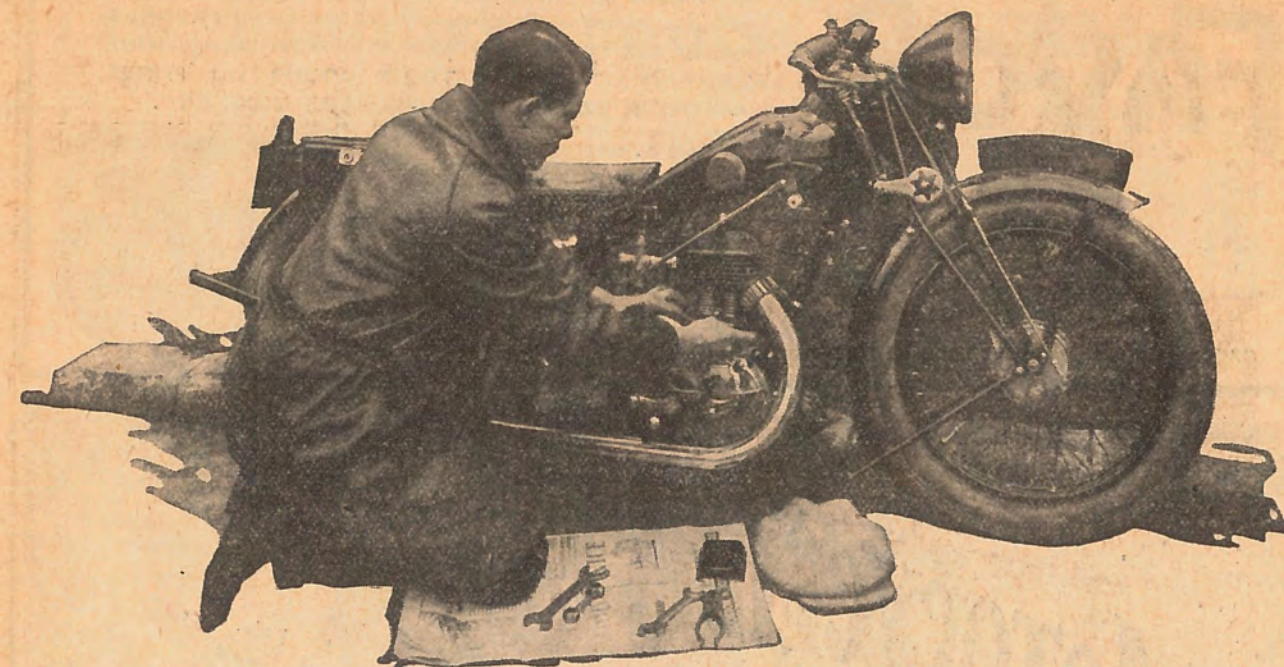
AGENCE GÉNÉRALE DES
FORGES DE STRASBOURG

- 160, Rue Montmartre, 160 -

PARIS

Téléphone : CENTRAL 45-43 ; 56-62

Téléphone : RICHELIEU 85-10 ; 85-11



Un problème sur quelques centimètres carrés

Toute la vie de votre moto
se trouve concentrée sur les
surfaces frottantes du mo-
teur.

Il s'agit de quelques centi-
mètres carrés où l'huile doit
parvenir et se maintenir,
malgré les pressions et les
températures rencontrées.

Il faut la haute qualité de
Mobiloil pour résister avec
une *marge de sécurité*
suffisante.

Jamais les constructeurs
n'avaient réservé un rôle
aussi important au graissage.
Jamais Mobiloil, dont la
qualité a été sans cesse amé-
liorée et perfectionnée, n'a
été aussi demandée.

Coupon à retourner sous enve-
loppe fermée à "Mobiloil", 46,
rue de Courcelles, Paris.

Pour envoi gratuit de notre brochure
"L'entretien de votre moto".

Nom.....

Adresse.....



Mobiloil

604 constructeurs, au monde, en approuvent l'emploi

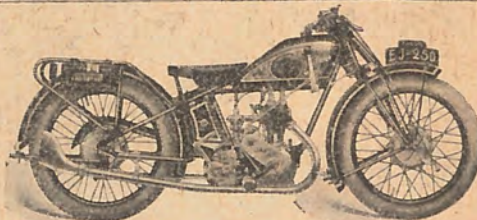
FAVOR

A confirmé les hautes qualités de sa fabrication dans les grandes épreuves d'endurance : PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS, SIX JOURS D'HIVER, BOL D'OR, PARIS-NICE, TOURIST TROPHY, TROIS JOURS DU FOREZ, TOUR DE FRANCE, BORDEAUX-NICE, ETC.

LUXE - CONFORT - VITESSE

2 C.V. 175 cmc. Sport, Confort.	2 temps	2.950 fr.
3 C.V. 250 cmc. Sport, Confort.	2 temps	3.580 —
3 C.V. 250 cmc. Supersport.	4 temps	4.585 —
4 C.V. 350 cmc. Tourisme.	4 temps	4.375 —
4 C.V. 350 cmc. Supersport.	4 temps	5.550 —

CATALOGUE, Franco sur demande : aux Usines à CLERMONT-FERRAND.



MOTOCYCLISTES...

peut désirer de son système d'éclairage. me s
pour
La transmission par chaîne donne satisfac- es a
tion à tous points de vue... pourvu que... Le
LA CHAÎNE SOIT UNE devier
RENOLD "MARK 10" guère
soins.
En e
réf- Nous avons déjà eu l'occasion d'entretenir souve

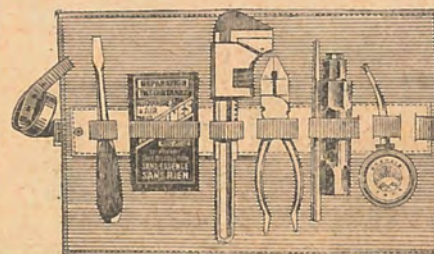
RENOLD CHAINS LTD
14, R. Danton. Levallois-Perret (Seine)
Tél. WAGRAM 75-97

PUB. C. SWEETS

MOTOCYCLISTES...

VOICI LES GRANDES RANDONNÉES, MU-
NISSEZ-VOUS D'UN OUTILLAGE SÉRIEUR !

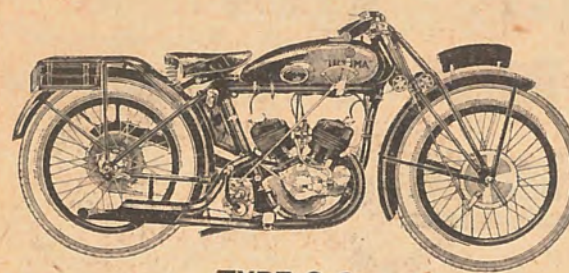
EN RÉCLAME ACTUELLEMENT :



Clés à molettes genre Crescent :			Jeux de Clés plates acier forgé :			
100 $\frac{3}{16}$	150 $\frac{3}{16}$	200 $\frac{3}{16}$	5 clés	6 clés	7 clés	8 clés
8.20	11.50	14. »	16.10	19.60	25.20	32.90
Clés extra plates, tôle acier découpée, en 5, en Noir.			10.50			
— en Nickelée.			17.50			
Trousse métallique de 7 clés à douille, avec 1 clé fixe et clé			38. »			
à cliquet.			6.75			
Seringue à huile, 3 becs.			19.60			
Pompes à pneus 450 x 35.			38. »			
Machine à meuler à main, serrage rapide, montée sur billes.						

ENVOI A LETTRE LUE SUR **STÉ OUTILLAGE MÉCANIQUE** 46, Rue Amélot - PARIS
DEMANDE ADRESSÉE A : — Tél. : Roquette 50-87 —

Les Etablissements "ULTIMA"



TYPE C. 2.

livrent aux meilleures conditions, leurs nouveaux modèles munis des derniers perfectionnements

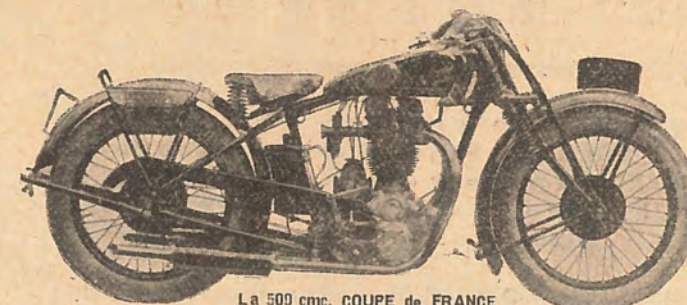
3 cv. 250 4 temps, chaîne chaîne freins tambours	3.500
4 cv. 350 4 temps, chaîne chaîne freins tambours	3.750
4 cv. 350 4 temps, chaîne chaîne roues à broche.	4.350
5 cv. 500 4 temps, chaîne chaîne roues à broche.	5.150
3 cv. 250 (modèle spécial pour dames et ecclésiast.)	3.750

E. BILLION — CONSTRUCTEUR —
24, 24bis, 24ter, r. du Commandant-Faurax, LYON
Allé! VAUDREY 02-04

Agents demandés partout. Catalogue sur demande
Agence Générale pour la SEINE : BARRÉ, 123, Boul. National - PARC-ST-MAUR

La 500 cc.

4 temps
Bloc-moteur
GILLET



La 500 cmc. COUPE de FRANCE

GILLET-HERSTAL

MARQUE FRANÇAISE

trionphatrice dans toutes les Grandes Epreuves
détentrice de la COUPE de FRANCE de TOURISME 350/500 cc.
et de

33 RECORDS DU MONDE

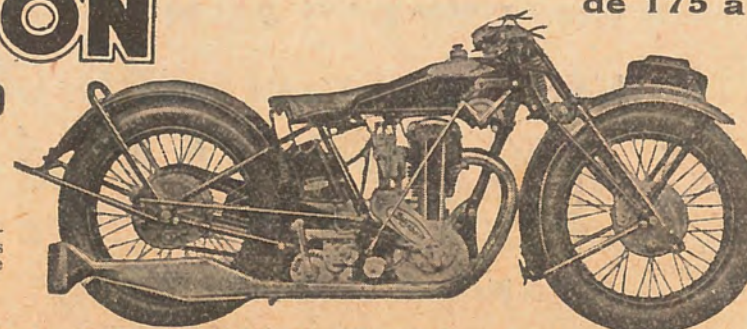
GÉCO-HERSTAL un seul dans ROUBAIX-PARIS-ROUBAIX
partant M. DESCATOIRE 1^{er} ex-æquo
Catégorie 250 cc. MÉDAILLE D'OR

DEMANDEZ Catalogues et conditions de paiement à crédit - 38, RUE DES BAS-ROGERS - PUTEAUX - Téléph. 743

STYL'SON

LA MOTO DE GRAND
STYLE

Ses modèles 1930 en tout com-
parables aux grandes marques
Anglaises, pour le prix d'une bonne
marque Française



de 175 à 500 cmc.

Société Anonyme
DES
Motocyclistes
"Styl'son"

au Capital de
2.000.000 fr.

LE CHAMBON-
FEUGEROLLES

Représentant général pour la Région Parisienne : M. L. Fourtines, 47, avenue de Fadat, VITRY-SUR-SEINE

L'ÉCLAIRAGE QUE VOUS N'OSIEZ PAS ESPÉRER

LE JUMO

FORT de sa grande expérience dans les éclairages électriques de motos MAGLUM a conçu et mis au point, un nouvel appareil d'un fonctionnement inconnu à ce jour: le type "JUMO".

LE "JUMO" éclaire directement ou par l'intermédiaire d'une batterie, le klaxon fonctionnant dans les deux cas. La batterie grâce à l'appareil lui même ne bouillonne pas lorsqu'elle est pleine, sa durée est donc augmentée. Les accessoires du "JUMO" sont particulièrement soignés et étudiés pour la moto. L'entraînement est toujours mécanique.

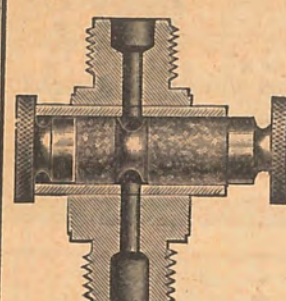
LE "JUMO" est d'ailleurs adopté par la plupart des grands Constructeurs et remporte depuis son apparition un succès extraordinaire.

Lisez tous dans le prochain numéro de MOTO-REVUE la remarquable étude de l'envoyé spécial.

LE TYPE "JUMO" de
L'ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE
MAGLUM

DE LA MAGNÉTO-LUMIÈRE 21 RUE DE CHARTRES
NEUILLY-SUR-SEINE

H. 349



le robinet
à essence
Gurtner

20 frs.

simple, robuste
le seul
qui ne fuit pas

GURTNER
PONTARLIER (Doubs)

Dépôt pour Paris : 79, Avenue des Ternes (17°)

QUEL QUE SOIT VOTRE MOTEUR
N'EMPLOYEZ
QUE
L'HUILE

Castrol

SUPÉRIEURE
POUR
RÉALISER
MEILLEUR RENDEMENT-ÉCONOMIE

L'HUILE
CASTROL
a le plus beau
palmarès sportif
AUTO.MOTO.AVIATION

19, Rue des Minimes - COURBEVOIE (Seine)

SAINT-MARTIN AUTOMOBILES

27, rue du Château-d'Eau, PARIS

LIVRE

TOUTES LES MARQUES
DE MOTOCYCLETTES

PAYABLES EN

14 OU 20 VERSEMENTS

DEMANDEZ NOTRE NOTICE GRATUITE DES PRIX ET MODÈLES 1930

Au Garage RÉGOR

créé par Saint-Martin Automobiles

Un de nos Vendeurs vous renseignera tous les Dimanches (sauf le Dimanche de Pâques) sur nos Conditions de Vente et vous présentera des Motocyclettes neuves et d'occasion.

NOTFZ BIEN L'ADRESSE :

3, 5 et 7, Rue Émile-Lepu
PARIS (11°)

LE GARAGE RÉGOR EST SPÉCIALISÉ
POUR MOTOCYCLETTES ET SIDECARS
- - CYCLECARS ET VOITURETTES - -

C'est un modèle du genre

PRIX : Motocyclettes : 30 fr. par mois
- Sidecars - : 70 fr. par mois

600 Places — Pleine lumière du jour

LE SPÉCIALISTE de la **MOTO** **LIAUDOIS** VEND COMME LES GRANDS MAGASINS
A **CRÉDIT AU MÊME PRIX QU'AU COMPTANT**
— RÉPARATIONS —
STOCK PIÈCES DÉTACHÉES
9, Av. Félix-Faure - PARIS (15^e)
Tél. : Vaugirard 39-51

DOLLAR



SILENCIEUX, Breveté S. G. D. G. — Licence Cerreti
Classé aux places d'honneur au concours de Moto-Revue en 1928.
Seuls concessionnaires de la licence Cerreti :
P. REVELLE & Cie, Fabr., 36, rue Emile-Desvaux, PARIS-19^e — Tél. Nord 29-76
Les contrefaçons ont été saisies au Salon de 1929

ELLE BRILLE SUR LE MONDE

LA PLUS IMPORTANTE PRODUCTION SPÉCIALISÉE

PRIX IMBATTABLES

DEVIS GRATUIT SUR DEMANDE

SÉCURITÉ CONFORT

LIVRAISON RAPIDE

ÉLÉGANCE

DROITE OU À GAUCHE SUR TOUTES MOTOS

SIDE CARS STANDARDS

L. VANNOD, 35, RUE ARAGO, TEL. 522. PUTEAUX OUVERT LE SAMEDI

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

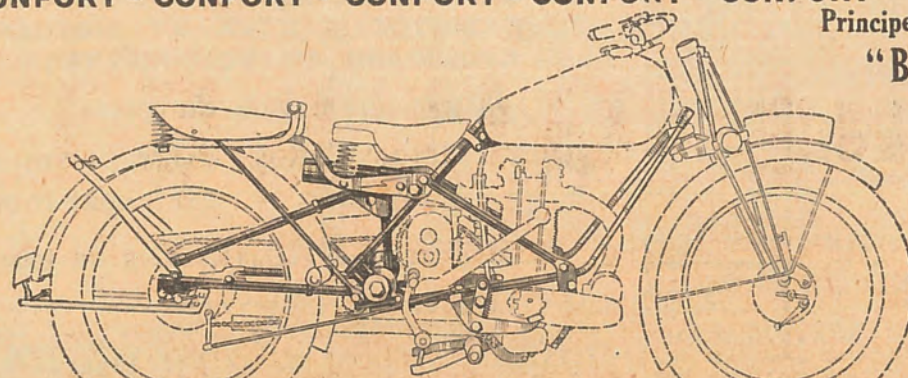
Principes entièrement nouveaux

"BERCEUSES" CLÉMENT-GLADIATOR

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

RÉSULTAT : Vitesse, Confort, Sécurité, Économie

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



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

LES RENÉ GILLET

AVEC

**CADRE A SUSPENSION ÉLASTIQUE
SORTIS MAINTENANT**

ET

**TOUS LES MODÈLES RENÉ GILLET
EN SOLO OU EN SIDECAR FONT
L'ADMIRATION DES CONNAISSEURS**

Catalogue envoyé franco sur demande à :

RENÉ GILLET

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

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs



Tel est le titre d'une brochure publiée par GNOME et RHONE qui vous donnera des renseignements précieux pour l'achat de votre motocyclette.

Elle vous sera envoyée franco sur demande adressée à

La Société des Moteurs
GNOME & RHONE
34, Rue de Lisbonne - PARIS

R. LANG

Fondée en 1913

CAMILLE LACOME
Directeur-Fondateur

RÉDACTION ADMINISTRATION
ET PUBLICITÉ :
51, Rue Vivienne, 51
PARIS (2^e Arrondissement)

TÉLÉPHONE :
CENTRAL 03-81 CENTRAL 08-24
C/C Postal 29.737

MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE
PARAISANT LE SAMEDI

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

ABONNEMENTS

	UN AN 52 N ^{os}	SIX MOIS 26 N ^{os}
France et Colonies.	45 fr.	23 fr.
Union postale.	66 fr.	34 fr.
Autres Pays.	84 fr.	43 fr.
Militaires.	25 fr.	12 fr.

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

Sur l'air des lampions

NOUS ne cesserons de réclamer, jusqu'à l'épuisement de notre encre, jusqu'à la mise en lambeaux de notre ruban de machine à écrire et jusqu'à extinction de notre voix, la création de policiers de la route à moto. Nous ne cesserons de répéter que la moto est le seul véhicule qui permette de surveiller vraiment la route, qu'elle seule est assez mobile et assez rapide pour rattraper tous les chauffards. Mettre les policiers de la route dans une conduite intérieure, c'est mettre le chat en cage.

Indépendamment même de la police de la route, la rapidité de la mise en action de la moto est précieuse pour tous les besoins de la police en général.

Il y en a un exemple encore récent. Vous avez lu, dans la presse quotidienne, le récit d'un attentat commis par un jeune Italien et sa maîtresse contre un chauffeur de taxi, non loin de la Patte d'Oie de Gonesse. Un cycliste avait assisté à cet attentat et, d'un café voisin, téléphona à la brigade de Gonesse. Quelques instants après, les gendarmes étaient là en sidecar. Malheureusement, il était trop tard pour sauver le malheureux chauffeur qui était déjà mort au moment où l'on téléphona. Mais il fut du moins possible d'arrêter les deux meurtriers. Jamais une automobile n'aurait été aussi vite sur les lieux du crime.

Les frais relativement élevés d'entretien d'une voiture en limitent l'emploi. Il est, d'autre part, certain que si des patrouilles parcouraient certaines routes des environs immédiats de Paris, pas mal de mauvais coups seraient évités. Avec des sidecars, ces patrouilles pourraient être multipliées et, grâce à leur rapidité, elles auraient en quelque sorte le don d'ubiquité. Elles seraient comme une menace perpétuelle pour les malfaiteurs. Ces derniers se sentiraient traqués. Il y a donc beaucoup à attendre de la moto mise au service de la protection publique.

En ce qui concerne la police de la route, nous ne voyons pas bien l'intérêt qu'il peut y avoir d'entasser trois ou quatre gendarmes dans une voiture qui, en général, ne pêche pas par excès de vitesse, alors que quatre gendarmes à moto, pour une somme qui ne serait pas plus élevée, pourraient et par leur nombre et par leur vitesse, couvrir de leur surveillance un trajet beaucoup plus considérable.

Pourquoi cette hésitation de la police à se servir du véhicule

qui correspond certainement le mieux à ses besoins ? C'est qu'on n'a pas confiance dans la moto, qu'on croit encore dans certains milieux qu'elle est sujette aux pannes, qu'elle est sale et instable. Malgré néanmoins les efforts de notre industrie, c'est vouloir ignorer les résultats donnés par la moto et dans l'armée et dans certains services publics comme chez les pompiers.

L'usage de la motocyclette dans l'armée va croissant et pourtant la moto militaire en voit de toutes les couleurs, alors que, pour la gendarmerie, elle roulera dans des conditions parfaitement normales. On peut compter sur une moto aussi bien que sur une voiture et les sidecars des pompiers de la ville de Paris n'ont jamais une défaillance.

Et n'oublions pas l'énorme avantage de la vitesse. On ne peut songer à doter les corps de gendarmerie de Bugatti ou d'Hispano, mais ne peut-on avoir pour 7 ou 8.000 francs des motos qui font le 130 et sont, par conséquent, capables de rattraper 99 voitures sur 100 ?

C'est donc la moto et non la voiture qui peut constituer le véhicule-type de la police, qu'il s'agisse de la police en général ou simplement de la police routière.

Bravo pour Cincinnati

UNE très heureuse initiative a été prise par la ville américaine de Cincinnati. Nous connaissons jusqu'à présent les textes amusants engageant les automobilistes à se montrer prudents et à les menacer dans le cas contraire, de leur faire faire connaissance du « violon » local. A Cincinnati, on fait mieux. Le conducteur qui arrive à Cincinnati est arrêté à l'entrée de la ville et on lui remet une carte. Sur un côté se trouve un plan schématique de Cincinnati, dont la population doit actuellement

dépasser le demi-million, et sur l'autre côté, sont indiqués les règlements municipaux relatifs à la circulation. Ainsi le touriste étranger à la ville sait à quoi s'en tenir, et s'il enfreint les règlements, il n'aura pas l'excuse de les ignorer. De plus, il nous semble que l'on crée chez lui, par cette ingénieuse attention, un bon vouloir qui, plus efficace que toutes les menaces, l'engage à observer la règle commune. On nous objectera qu'en France nous avons d'excellents guides oui, mais il y a mieux et nous en reparlerons la semaine prochaine.

SOMMAIRE

N^o 372

Samedi 26 Avril 1930

Bienfait social, par Palau.	448
Par-ci, par-là.....	449
Les Soupapes (fin).. et la réplique de H. P. Bores-troke	451
Le Débutant prend la route.	453
ESTAMPAGE A CHAUD DE L'ACIER, par Hénon.....	454
Toujours l'épreuve antique, par J. Mellier.....	456
Page pratique.....	458
A travers le monde.....	459
Cyclecar.....	460
La Bakélite, par Regairaz.	461
Jurisprudence motocycliste	463
Fabricants.....	465

La moto, bienfait social

ou la confession d'un enfant du siècle

La première fois de ma vie que je m'intéressai à la moto, j'étais tout petit... bien avant la guerre.

La moto dont je me souviens appartenait à un fermier champenois ; éloigné de toute émulation industrielle, sportive, cet homme avait cependant fait accueil à cet objet lui permettant de parcourir sans fatigue les routes crayeuses au long de ses champs. C'était une Peugeot, allumage par batterie. Mon père, fine pédale, penché sur son « Petit-Breton », rivalisait dans les raidillons avec cette mécanique. Puis la moto ne fut plus rien pour moi. Flatté d'être cycliste, d'aimer l'effort, la douceur, le silence, la certitude de parvenir au but, je déclaraient bien haut que la moto avait tous les défauts. Malgré cette opinion — héritée de mon inexpérience et de la société ; — je ne manquais pas d'attarder mes regards sur la moto Rupta.

« Il y a sport et transport, pensais-je tout de même ; et il y a transport sportif... » L'amour du vélo m'entraîna souvent au vélodrome. Mais le vélodrome ne fait pas apprécier la moto : monstres peu appétissants, souvent capricieux. On y voyait aussi de petites machines... mais les prouesses de Sandy Moreau manquaient de persuasion.

En 1918, un soldat américain avait à Marseille de nombreux succès féminins. Il les devait uniquement à son Harley, flanquée d'un side démantibulé... Hé ! mais... la moto facilite les choses.

Je regardai de près ce tas de ferraille ; le choix de la chaîne pour transmission, me parut bien téméraire ! Il en fallait peu pour m'étonner. Et ce fut tout. Je restai étranger à la chose motocycliste.

Un beau jour, je sentis en moi que l'homme n'est pas heureux s'il est soumis aux horaires des chemins de fer. Posséder n'importe quoi qui avance tout seul, c'est une nécessité.

Une auto, solution peu élégante, même pour un homme marié. C'est grand, gros, cher. La moto ?... A propos, où en est la moto ? (On est en 1928). On en voit beaucoup. Les motocyclistes et leurs compagnes ont des mines réjouies... Samedi, j'ai vu.

Miracle ! joli à voir ! lignes modernes ! couleurs ! accessoires ! c'est de la bijouterie ! Il me faut une moto ! Une moto m'est indispensable !

Etant militaire, je n'avais pas encore de situation et je signalai les douze traits. Pour 3.000 et quelque, je devins possesseur d'une petite mécanique à nom d'oiseau et qui tourbillonne à merveille. Un bon tansad — car je vais prendre femme — un petit stage chez Angayot, le tour est joué.

A noter, chez Angayot : une 175, quatre-temps, latérale. Il y en a peu, mais il y en a. C'était une Soyer.

Au début, je motorisais le dimanche. Outil d'agrément, et pas de travail. Un matin d'hiver, je loupai le train. J'étais ému de confier à cette petite mécanique le soin de la ponctualité. La crainte fit bientôt place à la gratitude.

Au moins une fois par semaine, le grand frère m'infligeait un sérieux retard. Jamais mon Alcyon ne trahit ma confiance. Elle a un défaut : ne pas prévenir lorsqu'elle manquait de carburant. Mais le temps des pannes passa vite.

Toute grande usine, dans la région parisienne, est obligée d'étendre le recrutement de son personnel jusqu'en des patelins éloignés : des ouvriers et des employés se payent quatre heures de voyage par jour et quand je dis « se payent » je m'entends...

Mais il existe une catégorie d'heureux qui ont su réaliser l'achat d'une brave moto. Ils peuvent habiter loin de l'usine, dans une banlieue déjà campagnarde, où l'on n'est pas en peine de mettre les enfants en garde, où chaque soir l'on rince ses poumons à l'air pur. On se réveille au dernier moment, leur véhicule à leur porte mène sûrement, sainement, à bon marché, à la porte de l'usine.

Pâques 1930 ! Ma femme et moi décidons d'aller en ce même village champenois où naguère une Peugeot avait éveillé ma curiosité d'enfant.

Sans moto, il nous eût fallu : un train plus un tramway plus un train plus un train plus une patache. Autant pour le retour !

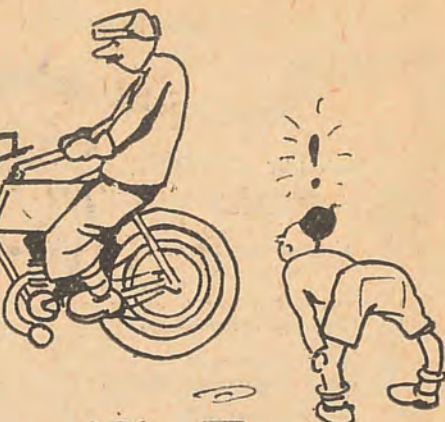
Si vous n'êtes pas encore motocyclistes, amis, soyez persuadés qu'une machine populaire de petite cylindrée, achetée dans une maison éprouvée, vous rendra même avec ses petits moyens, d'incalculables services.

Ne dites pas cependant que vous vous refuserez toujours à mettre cinq, six ou huit mille francs dans une moto, quand, pour ce prix-là, vous pouvez avoir une 6 CV Machin, ou une petite Truc... L'avenir vous donnerait tort. Oyez plutôt.

J'avais une 350 supersport équipée. Je l'adorais. La superstition du quatre roues me reprit. Je ne voulais pas de la voiture de Monsieur Tout-le-Monde. Et fidèle à la moto, je n'acceptais dans mon désir qu'un racer capable des mêmes joies... Je vendis ma moto, et achète une Bagotti. L'éloge de la Baba est superflu... charmes du « pur-sang » ! Eh ! bien, peu à peu, au rythme de son galop, aisé, inlassable, victorieux, insidieusement, le souvenir enchanter de ma deux roues se fit jour en mon cœur... Je priai le nouveau propriétaire de mon Alcyon de me la rendre une heure, pour la photographier...

Un matin, j'aperçus au bois une élégante mécanique, montée par un inconnu fier comme Artaban. J'arrêtai ma voiture. Je courus vers l'inconnu et me présentai : « C'est moi le premier possesseur... vous avez fait une bonne affaire... » Quelques conseils... et je m'en fus, soupirant...

La lecture de *Moto Revue* me captive chaque semaine davantage... Le désir d'une moto monte en moi comme une ardeur printanière. Moi, le « Bagottiste » qui fis des envieux, je viens de passer commande d'une 500 culbuteurs, Eclairage Lucas. Compteur. Montre. La marque ? Jamais deux sans trois. Heureusement, je n'avais pas vendu mes cuissards



A.-L. PALAU.



En Perse

Le Tribunal persan vient de rendre une décision curieuse en droit commercial : On sait que, dans cette nation, la majorité des transports sont faits maintenant par automobile. Le Tribunal de Police de Téhéran, jugeant qu'un agent consciencieux doit pouvoir assurer le fonctionnement permanent de la marque qu'il représente, a décidé que tout motoriste devra posséder un stock un assortiment complet de pièces détachées. Tout manque à première réquisition et à prix raisonnable de pièces indispensables sera passible de poursuites judiciaires. La Perse n'est pas aussi en retard que certains Français le croient.

Le Grand Prix du Maroc

NOTRE numéro était sous presse quand nous est parvenue de la Fédération l'annonce du report du Grand Prix du Maroc au lundi de Pâques. Dont acte.

La loi reste la loi

NOTRE confrère l'Auto dit qu'il faut de la prudence, mais pas trop toutefois, et il cite à cet égard le fait que les autobus se gardent de doubler sur les ponts, même lorsqu'il y a devant eux un tombereau hippomobile, et il conseille à la S. T. C. R. de donner des ordres pour obvier à cet inconvénient. Hop ! là, tout beau, mon confrère, il existe une loi vieille d'Henri IV et renouvelée sous Charles X qui interdit le doublement sur les ponts ! Elle n'a pas été rapportée et est toujours en vigueur : on ne doit pas doubler sur les ponts.

Le budget et son cadeau

Le budget 1930 est voté : quelques cadeaux nous sont octroyés cette année, après les 7 ans de vaches maigres, verrons-nous les 7 ans de vaches grasses ? La taxe de luxe pour les motos est ramenée (enfin !) à 6 % lorsque le prix dépasse 7.500 francs accessoires compris ; cela va permettre à nos constructeurs d'envisager enfin l'aménagement plus rationnel de nos équipements. Notons que le fait d'acheter une moto attelée d'un sidecar et que le prix des deux dépasse 7.500 francs rend passible de la taxe de luxe. Le cyclecar aussi est compris dans ce tarif ainsi que tous les engins « similaires », dit la loi. La taxe de luxe, en principe, n'est pas applicable aux véhicules de transports commerciaux ; toutefois un triporteur de commerce, par exemple, susceptible de transporter des personnes sera affligé, dans ce cas, d'une taxe de luxe de 3 % au-dessus de 7.500.

Il grandit

NOTRE excellent confrère, l'Echo des Sports passe de 4 à 6 pages et même 8 à partir du 19 avril ; nos félicitations... Profitons-en pour dire que *Moto Revue* suit une progression identique depuis un mois et qu'avant peu, nous serons le plus grand magazine français spécialisé... et incontestablement ; enfin nos lecteurs n'ont pas oublié l'essai de nouveau papier satiné et blanc-neige que nous fîmes sur un numéro, il y a trois semaines, cet essai ayant donné ample satisfaction, dorénavant le numéro, à partir du prochain, sera sur ce papier : lecture facile, illustrations photographiques fouillées, bref parfait.

Pourquoi tant que ça !

Passant le jour de Pâques à travers le département de la Marne, nous fûmes arrêtés six fois en peu de temps par les gendarmes. Pourquoi tant que ça, véritablement !

information

Paul Bernard est né

CHARMANT, trop modeste, et as de la précision, Carré Charles, qui est toujours premier dans toutes les grandes compétitions, vient d'être papa d'un Paul-Bernard qui continuera, n'en doutons pas, la renommée motocycliste de son père. Nos vives félicitations et celles non seulement de tous les possesseurs de F. N., mais de tous les motocyclistes qui ont toujours trouvé à Reims, l'accueil le plus cordial.

Il n'est pas mort

SANS nouvelles d'Isaac Laquedem, non ; pardon ! du juif errant depuis un mois, nous avons cru à sa mort. Heureusement il est éternel et enfin une carte d'Erfurt nous rassure et va permettre à nos lecteurs de déguster quelques « Zig-Zags » de plus : Erfurt, le 13 avril.

Je m'attends à des reproches, je trimble mes « Zig-Zags » (suite) : au lieu de vous les envoyer. Ils sont lourds dans le rucksack. J'ai assisté aux 144 heures de la Nurburgring où j'ai rencontré Lovinfosse et deux pilotes de Peugeot venus directement de Beau-lieu. Détails suivent. Robert SEXÉ.

Mariage

Le 30 avril, en Saint-Rémi d'Amiens, notre sympathique président de l'A. C. de Picardie M. Rémy, marie sa fille avec M. Degagny. Vœux de bonheur.

Distinction franco-belge

Le président du M. C. du Nord de la France, à la tête de ce groupement depuis 1923, vient de recevoir du roi de Belgique Albert 1^{er} (motocycliste distingué lui aussi) le titre de Chevalier de la Couronne de Belgique, par décret royal du 6 avril. Vives félicitations.

Un banquet

Le 16 avril, M. Dimitri Peress, des Sociétés Cicca Brampton, Continentale et Bowden, réunissait ses amis à Excelsior pour fêter le départ pour le Tour de France de deux de ses collaborateurs qu'il y envoie en mission de propagande. De nombreuses personnalités sportives et de nombreux confrères assistaient à cette manifestation.

Un deuil

Le constructeur Marc Martin, de la firme Marc, vient de perdre son père M. Damas Martin ; les obsèques ont eu lieu le 15 avril. Nos sympathies à M. et Mme Marc de la part de tous les motocyclistes.

L'Alpax doit être traité avec soin

D'UNE communication à l'Académie des Sciences, M. Courty nous fait voir que l'on ignore trop souvent, et il est facile d'effectuer l'épreuve, que les alliages liquides doivent être faits en certaines conditions : en effet, un piston en alpax, c'est très bien ; mais, si certains pistons ont donné des soucis à leurs possesseurs, c'est souvent parce que le fondeur a ignoré à ce jour que le moule chauffé à 500° donne une « coulabilité » simple, parfaite, mais que cet alliage d'aluminium et de silicium mis en moule à 600° présente alors une « coulabilité double ».

Et l'Atlantique

UNE nouvelle de France. Vincent qui traversa la Manche avec sa moto nautique a mis au point un « machin » spécial du même goût pour tenter la traversée de l'Atlantique. Rien que ça !

Qu'es-aco ?

Nos clubs sont souvent sollicités par des gens sous le couvert de firmes connues ; quelquefois, le but est normal, d'autres fois, il est douteux. *Moto Revue* est toujours à la disposition de tous pour renseigner, verbalement, à ce sujet ; il nous revient, par exemple, qu'une maison connue de pneumatiques délègue des personnes dans les groupements pour connaître leur importance, le nom des dirigeants, voire l'influence commerciale de certains membres locaux, bref un « tas » d'indiscrétions, les unes sans importance, d'autres plus délicates. Nous avons nous-mêmes été sollicités dans ce sens, mais il semble que le quémendeur ait rechigné lorsque nous avons offert d'aller à la source même de ces renseignements ? Capneant Consules !

Comme c'est vieux

Du Vélo, 16 avril 1900 : Le chauffeur italien Storero s'est approprié, hier, à Turin, le challenge de motocycles organisé par le journal l'Automobile sur le parcours Turin-Suse-Turin. Il a couvert les 100 km. en 2 h. 7' 35" 2/5. Quel bon parfum de verveine et de souvenirs !

Félicitations

Je profite de la diffusion de *Moto Revue* pour vous dire que votre rubrique des Clubs nous a amené des demandes intéressantes des départements limitrophes concernant nos épreuves locales. M. C. A.

Parlons Avion

UN de nos grands constructeurs de motos et de moteurs d'avion facilite aux jeunes l'envol en avion : un prochain rallye de jeunes serait même doté de prix dans ce sens. Nos motocyclistes sont presque tous aviateurs-nés. Mais, diable ! pourquoi rendre si difficile la carrière aviateur ? Il nous revient que le permis de conduire avion, déjà très étroit de conception, se heurte à nos principes démocratiques d'une singulière façon : il faut tellement de billets de 1.000 ! Et puis, les appels de nos dirigeants militaires refroidissent, après coup, les intéressés : s'engager pour quatre ans, c'est beau, faire au bout de quarante-cinq mois, les trois mois de pilotage réglementaires, c'est bien, mais exécuter, pendant les quarante-cinq mois restants, des gratages d'ailes, des nettoyyages de carter, des bricolages infimes, ça, c'est désastreux ! Et ça se dit. Voilà pourquoi le recrutement des pilotes qui serait assuré chez nos motocyclistes devient de plus en plus difficile.

A propos des silencieux

UN lecteur se propose de faire intervenir le calcul dans la résolution de ce problème. C'est avec plaisir que j'approuve son projet, car il rendra service aux bricoleurs qui vont un peu au hasard.

Car les règlements, que de droite et de gauche on se propose d'appliquer, seront la cause d'une foule de vexations pour ces contribuables de choix, les usagers du moteur à essence.

Pour mon compte, cet été, imitant le lièvre de la fable je ne sais si j'oserais traverser moteur en marche la moindre bourgade.

MORVAN, Paris.

Epreuve interdite

D'un communiqué de l'U. M. F., il ressort que le km. lancé organisé le 20 avril au Maroc fut interdit; toutefois, une similitude de noms a pu jeter la confusion parmi nos lecteurs. Il existe, en effet, un brin de feuilleton qui s'est intitulé jusqu'à nouvel ordre, *Moto Revue marocaine*, et qui n'a aucun rapport ni avec *Moto Revue*, ni avec notre supplément *Moto Revue au Maroc*, aucun rapport, disons-nous, ni comme présentation ni comme intérêt. Il était nécessaire de préciser.

PRÉCISONS ENCORE

Le journal *Moto Revue Marocaine* qui fit l'objet d'interdit de l'U. M. F. récemment, n'existe plus sous ce titre. Il existe, par contre, une édition bi-mensuelle encartée dans *Moto Revue* normale et ceux de nos Marocains, Algériens ou Tunisiens qui ne la connaîtraient pas sont invités à nous le signaler.

Attention le 27 avril

FANTASIE astronomique : le 27 avril, il y aura des motocyclistes attardés sur la route : offrez-vous un luxe rare : contempler à l'œil nu, la « transneptunienne » découverte, il y a un mois, n'est pas de notre ressort, mais apercevoir, une fois n'est pas coutume, Vénus et Mercure à la fois, vaut la peine : deux heures environ après le coucher du soleil, juste en dessous du croissant de la lune, un peu à droite, vous verrez Vénus, (l'Etoile du Berger-Lucifer, c'est tout comme) et Mercure côte à côte, deux planètes d'un coup. Distraction comme une autre.

LE LACHE ANONYME

L'ANONYME de cette semaine est un charmant unijambiste et sa lettre est allée au panier sans en prendre entièrement connaissance, faute de signature et de résidence.

Le passage à niveau meurtrier

CELUI d'Achères va être supprimé, nous a assuré le Préfet de Seine-et-Oise. Tant mieux pour les motocyclistes !

Pour l'entretien de vos vêtements en cuir

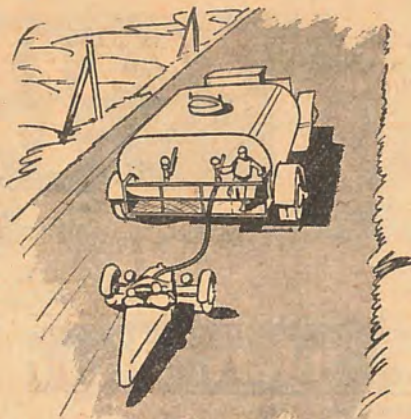
ACHETEZ un morceau de 125 grammes de bonne cire chez le marchand de couleurs; découpez en petits morceaux que vous ferez fondre à feu doux; éloignez-la du feu et, tout en remuant, ajoutez-y 1/4 de litre d'essence de térbenthine; bouchez bien la boîte et laissez refroidir; vous obtiendrez, pour la modique somme d'environ huit francs, le meilleur encaustique rendant imperméables vos vêtements de cuir et leur conservant l'aspect du neuf. — Abonné n° B. 5.563.

Bouteille perdue

NOTRE abonné numéro 399-B622 Gerb..., de moyens modestes, a perdu une bouteille huile de réserve de sa Terrot, entre Créteil et Charenton; avis à celui qui l'aurait trouvée.

Carburateur Bowden

UN nouveau carburateur de moto, scientifique, parfait : tout ce que Borestroke



Ravitaillement en plein vol. (Inspiré des records de durée des aviateurs américains).
D'après Petitjean.

a pu souhaiter à ce sujet est prévu depuis l'arrêt d'air pour départ à froid, jusqu'aux commandes des plus modernes et réglables automatiquement. Insister sur ce modèle est une nécessité, l'essayer une autre, et c'est pourquoi nous demandons quelque délai à nos lecteurs. A bientôt; les trop pressés s'adresseront à Bowden qui leur adressera une notice pour leur faire prendre patience.

DERNIERE HEURE

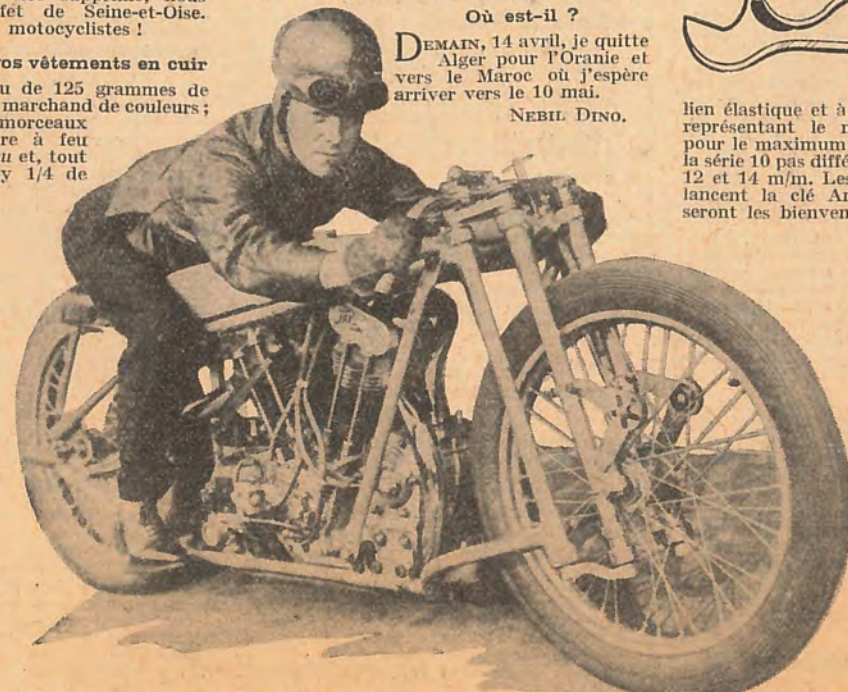
Monneret est marié

DEPUIS ce matin, 26, Monneret, le brillant coureur, est marié avec Mlle Marie Louise Perrin; ceux qui auront reçu à temps *Moto Revue* pourront présenter vers midi, à la sortie de la Madeleine, leurs vœux de bonheur aux deux époux. *Moto Revue* se joint à eux et forme les souhaits les plus vifs pour ce couple sportif.

Où est-il ?

DEMAIN, 14 avril, je quitte Alger pour l'Oranie et vers le Maroc où j'espère arriver vers le 10 mai.

NEBIL DINO.



J. S. Wright va tenter, contre les Allemands, une magistrale offensive de records sur cette nouvelle O. E. C. 996 cmc bicylindre. Tout a été étudié dans ce but : profilage, suspension, rigidité d'ensemble : on peut espérer la victoire du sympathique constructeur.

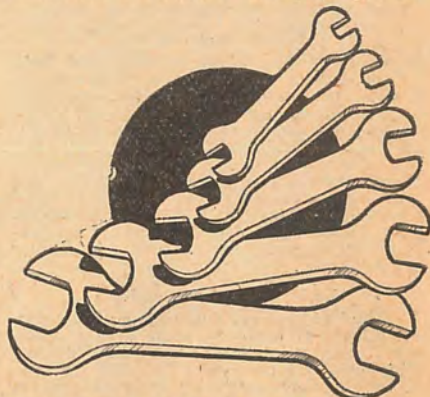
Encore une perle de la motophobie

L'Echo de Paris du 15 avril, article signé Paluel-Marmont : « La tenue des officiers et de la troupe. Les chefs doivent donner l'exemple. » Quel beau cadre pour exprimer ses pensées motophobes. En plein milieu de l'article on trouve : « Il n'est pas possible qu'un officier accepte de paraître publiquement, autrement que dans une tenue qui impose le respect. Dans 5 cas, sur 10 il en va aujourd'hui autrement. Aux portes de Paris, on rencontre, le dimanche matin, des officiers en tenue, montés sur des sidecars, et portant leur famille dans le panier rivé à la motocyclette. Un seul de ceux-ci sape plus sérieusement le prestige de l'armée que vingt héros ne le relèvent. » Qu'attend l'auteur pour offrir à chaque officier le véhicule à quatre roues indispensable au prestige de l'uniforme ? Et *Moto Revue* qui veut doter l'armée de motos et sidecars !

Un officier d'artillerie hippomobile fervent motocycliste. Abonné 772.

NOTRE PRIME HEBDOMADAIRE

Nos lecteurs trouveront avec plaisir une prime réclamée depuis longtemps : la trousse Antar. La trousse Antar est une série de clés plates représentant un volume excessivement réduit, le tout joint par un



lien élastique et à pressions, et dans un carton représentant le minimum d'encombrement pour le maximum d'utilité. Nous avons dans la série 10 pas différents, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 et 14 m/m. Les Etablissements Amo, qui lancent la clé Antar chez le Motocycliste, seront les bienvenus dans notre sport.

Fondu au T T

LA Mondiale a décidé sa participation au T. T. anglais avec Fondu qui conduira à chacune des épreuves une 350 cmc., une 250 cmc. et une 500 cmc. en juin, dans l'île de Man.

ON RACONTE :

... qu'à Saverne, il y a un club « épantant », dans lequel on note de nombreux orateurs.

... que cependant, ces orateurs allongeraient avantageusement leur qualité en y intercalant le mot « ganis », c'est-à-dire or ganis ateurs. (Horrible!!!)

... que, pour nous faire pardonner cette causticité, nous avouons qu'il y a, depuis 8 jours, un progrès très sensible dans ce club.

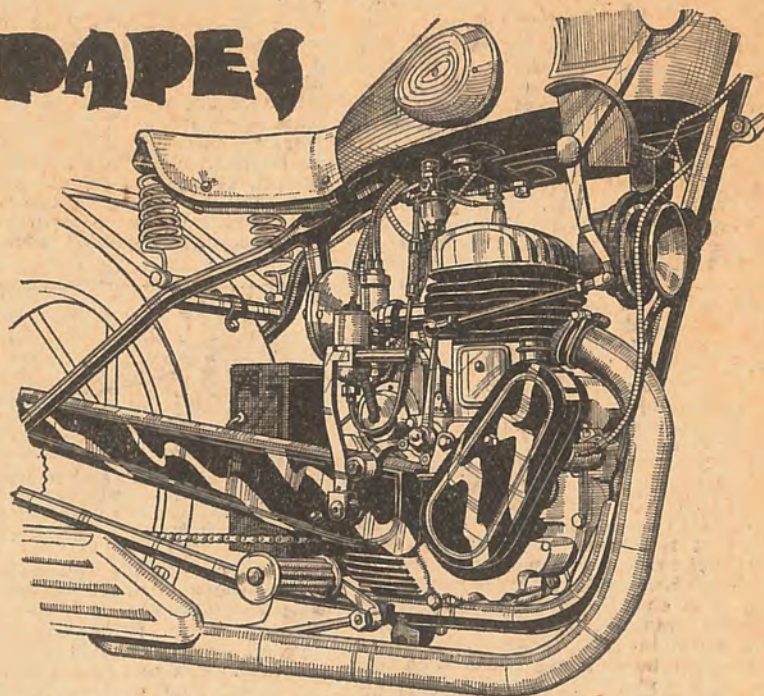


II

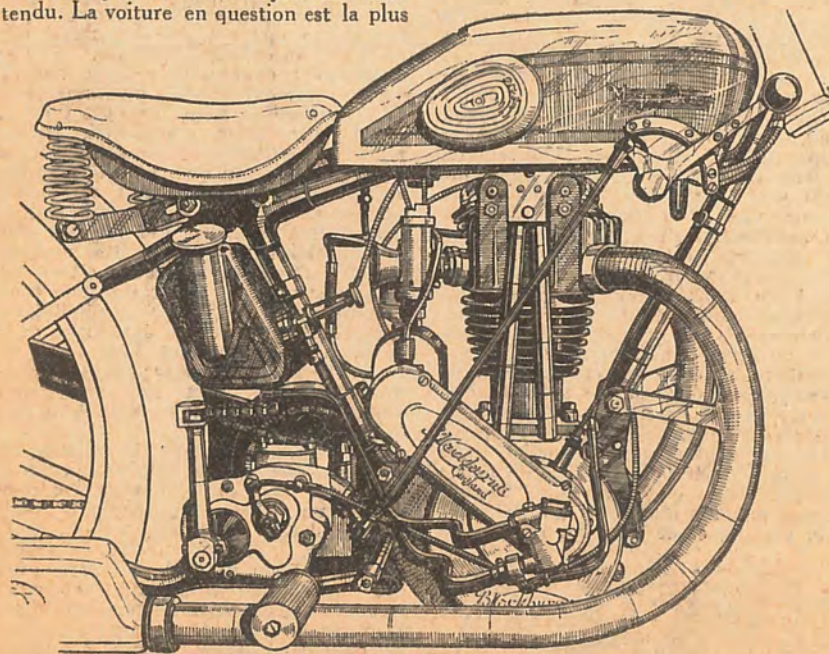
NOUS disions, dans l'article précédent, que toutes nos considérations, n'étaient valables, pour la souplesse qu'à pleine charge.

Pour le refroidissement, le rôle des parois n'est pas si important que celui qu'on lui attribue. En effet, ces parois ont une épaisseur de l'ordre de 6 à 8 mm. La transmission de la chaleur n'est pas instantanée. La partie en contact avec les gaz s'échauffe fortement pendant la détente, mais restitue aux gaz frais une grande partie de cette chaleur lors de l'admission et de la compression. Il s'ensuit que l'échauffement, dans l'épaisseur de la paroi, diminue au fur et à mesure qu'on s'éloigne de l'intérieur pour prendre une température d'équilibre. Evidemment, plus la surface des parois est grande, plus grande est la perte. Mais l'expérience prouve que, dans un moteur, le nombre de calories transformées en travail est à peu près le même et si les pertes par les parois diminuent, celles par l'échappement augmentent et réciproquement.

L'exemple de Rolls-Royce est inattendu. La voiture en question est la plus



Le moteur carré s'accommode aisément des soupapes latérales : voici le type connu de Motoconfort.



Moteur à longue course et culbuteurs inclinés : une heureuse réalisation sur le Blackburne de Magnat Debon.

considérations techniques ont la dernière des influences sur un nouveau modèle.

Et maintenant, un aveu pour finir.

Que nos lecteurs nous excusent de nous être un peu longuement étendu sur ces questions. Notre opinion n'a pas changé pour une moto de tourisme mise entre des mains de l'usager courant : restons-en à la soupape latérale. Donnez-lui une cylindrée suffisante pour que la machine ait de bonnes reprises, condition de cette fameuse souplesse tant prisée.

L'industrie automobile souffre actuellement de la campagne faite en faveur du petit moteur poussé pour rivaliser avec les gros moteurs lents de l'étranger. Nous sommes arrivés à ce beau résultat que les fameux petits moteurs nerveux donnaient bien les chevaux, mais ne les gardaient pas, par suite de leur fatigue très rapide, et des usures prématurées. La conduite ne pouvait se faire qu'en jouant sur les vitesses, et la conclusion a été la suppression complète de l'exportation à l'étranger et l'accroissement des importations en France même.

Une réaction se dessine actuellement, mais la pente est dure à remonter.

Il faudrait éviter une aventure semblable à la jeune industrie motocycliste française, J. GRABETTE.

LA RIPOSTE EST VIVE

H.-P. Borestroke, réplique :

J'ai lu avec le plus grand intérêt l'article de M. Grabette, avec lequel d'ailleurs, je suis d'accord sur bien

des points. Je n'ai jamais contesté que le moteur à soupapes latérales n'ait certains avantages pratiques. Celui qui du point de vue pratique a peut-être le plus d'importance, c'est le prix de revient. Les efforts inouïs des constructeurs pour abaisser les prix, montre de la manière la plus frappante le rôle joué par ce facteur. L'inertie d'une distribution par soupapes latérales est évidemment moindre, d'où possibilité d'employer des ressorts moins puissants et de réduire les chocs imposés à la distribution, par conséquent de ménager celle-ci et d'en accroître la durée. Il est également très facile d'enclore les soupapes latérales et de les faire travailler dans un brouillard d'huile favorable à leur entretien : avantages certains.

En ce qui concerne la souplesse, nous sortirons qu'on peut, à caractéristiques égales (cylindrée, taux de compression et régime) réaliser avec soupapes en tête inclinées un moteur plus souple qu'avec les soupapes latérales. M. Grabette compare des moteurs actuels à soupapes en tête, c'est-à-dire des moteurs à haut rendement volumétrique, avec des moteurs actuels à soupapes latérales, à rendement volumétrique moyen, et où on a cherché surtout à obtenir une grande souplesse. Ce sont là des choses dissemblables. On peut parfaitement construire un moteur à soupapes en tête à taux de compression et à régime modérés, ne donner aux tubulures qu'une section égale à celles d'un moteur à soupapes latérales. Avec un tel moteur le décalage des temps pourra être réduit, et c'est là un facteur essentiel de la souplesse. Je n'ai pas choisi Rolls parce qu'elle est une des voitures les plus chères du monde, mais seulement parce que la souplesse est le but essentiel poursuivi par ses constructeurs. D'autre part, c'est une marque des plus attachées à la tradition et qui n'a pas à se préoccuper de la mode automobile, l'amateur de mécanique, ou plus exactement, le sportsman épris de solutions nouvelles, choisira probablement une autre voiture. Rolls n'a donc pas employé des soupapes en tête pour se mettre au goût du jour ; d'autre part, voyez la littérature de Rolls ! on insiste tout particulièrement sur ce point que la Rolls n'est pas connue comme une voiture de sport, mais comme une voiture de confort, si on peut ainsi s'exprimer. La cylindrée joue évidemment un rôle en matière de souplesse, mais Rolls a sans doute pensé que les soupapes en tête pouvaient aussi influer de manière très sensible sur cette qualité.

Nous avons constaté que l'encrassement ou plus exactement le court-circuitage de la bougie, par l'huile se manifestait plus facilement avec les soupapes en tête, mais le but n'est nullement de trouver un moyen d'évacuer l'huile qui a pénétré dans la chambre d'explosion. Il devrait être d'empêcher les remontées d'huile. Un bon segment racleur d'huile peut parfaitement nous en débarrasser. Les segments évidés du type Amédée Bollée, Rex ou autres sont à cet égard très efficaces.

Nous ne prétendons nullement que les soupapes en tête doivent supplanter les soupapes latérales, sur la moto utilitaire (et encore conviendrait-il de s'entendre sur le sens de ce mot), elles ont des avantages de prix et de commodité. Ce que nous voudrions surtout, c'est qu'on réalisât au moyen de soupapes en tête une machine de luxe d'une marche extrêmement souple. Assurément

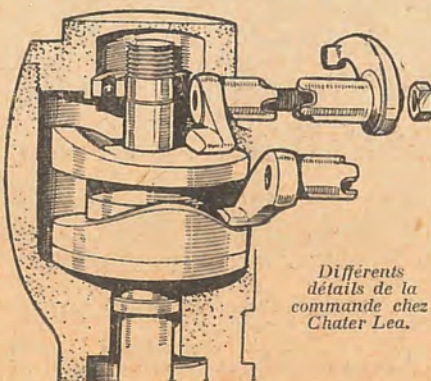
il y a d'autres éléments à considérer : cylindrée, nombre de cylindres, taux de compression, régime, etc., mais à caractéristiques identiques, sauf la distribution, le moteur à soupapes en tête aura une courbe de puissance plus plate que le moteur à soupapes latérales. Nous ne poussons nullement au moteur de petite cylindrée à rendement exceptionnel, et nous avons indiqué à bien des reprises l'intérêt d'une cylindrée assez élevée. Ce que nous désirons c'est la motocyclette souple, silencieuse et



La transmission de la chaleur dans la paroi d'un cylindre : T_i = température intérieure de la paroi ; T_e = température extérieure de la paroi ; au temps de détente, la paroi absorbe la chaleur.

confortable, et nous sommes persuadés que les soupapes en tête, si nous consentons à ne pas faire du rendement volumétrique notre unique préoccupation, peuvent contribuer à la réalisation de cet idéal, sinon pour toutes les machines, du moins pour quelques machines de luxe, plus coûteuses, plus raffinées et peut-être un peu moins rustiques. Nous ne pouvons pas oublier l'impression unique laissée il y a quelques années par une 5 CV Matchless à soupapes en tête. La marche de cette machine était merveilleusement souple et silencieuse. Il faut arriver à dissocier l'idée de vitesse et celle de soupapes en tête.

Quant aux petits moteurs à grand rendement, il ne faudrait pas annoncer trop vite leur disparition. On reprend à leur endroit les mêmes arguments qu'il y a trente ans. Un moteur qui tourne vite n'est pas nécessairement un moteur qui s'use vite. C'est affaire de graissage avant tout. D'ailleurs, que faut-il entendre par moteur qui tourne vite ! En 1900, c'était un moteur qui atteignait 1.500 tours à la minute, aujourd'hui c'est un moteur qui tourne à 4 ou 5.000 tours. Si un moteur est parfaitement équilibré et parfaitement lubrifié, quel obstacle y a-t-il à le faire tourner vite. Il est très possible que dans quelques années, de petits polycylindres atteignent des régimes de 10.000 tours et d'une manière normale. Cela est moins extraordinaire que de faire tourner de gros moteurs d'aviation à 3.500 tours à la minute, et ce sont des régimes de



Différents détails de la commande chez Chater Lea.

cet ordre qui ont été atteints sur les moteurs d'hydravions de course. Quant aux voitures de petite cylindrée, il en existe partout un certain nombre sur le marché français et nous en verrons davantage. Leurs moteurs sont souvent beaucoup plus durables que certains moteurs gélatineux de cylindrée plus forte. Nous voyons même cette chose phénoménale : un moteur à haut rendement de 1.100 cmc. traînant une charge utile d'une tonne et cela d'une manière normale et sans donner aucun ennui. Le gros moteur doit actuellement son avantage à la phobie de la boîte de vitesse. Un polycylindre de grosses cylindrées est, avec une grande démultiplication, naturellement souple, mais au détriment de la vitesse et de l'écono-



Au temps d'admission, la paroi restitue de la chaleur aux gaz frais.

mie. Actuellement de gros efforts sont faits pour améliorer les boîtes de vitesse, augmenter leur rendement, faciliter les changements, rendre le fonctionnement silencieux, et enfin, le changement de vitesse automatique finira bien par passer dans le domaine des réalisations industrielles. Et, ce jour-là, nous assisterons à une nouvelle offensive des moteurs de cylindrée réduite, à une condition : c'est que le petit moteur reste un moteur à faible consommation. Car, indépendamment du prix d'achat et de l'économie d'entretien, il est naturel que l'acheteur se soucie de la consommation, surtout si la taxation actuelle est remplacée par un impôt sur les carburants. Si le petit moteur fournit une puissance donnée avec une dépense moindre que le gros moteur, il aura l'avantage. Encore est-ce un terrain sur lequel il est dangereux de prendre parti. Il y a la possibilité du Diesel léger, et peut-être également, celle de la turbine. En tout cas, nous ne croyons pas que le moteur à grosse cylindrée, à faible taux de compression volumétrique, à régime peu élevé soit le type définitif.

Au fond, la question de distribution n'a peut-être pas autant d'importance qu'on est tenté de lui donner. On peut établir un moteur à soupapes latérales à très haut rendement volumétrique (Sunbeam, Norton 16 H, Chenard sport, etc.), on peut d'autre part, avec une distribution à soupapes en tête, fort bien construire un moteur industriel. D'autres caractéristiques entrent en jeu, taux de compression, régime, etc. C'est pourquoi j'ai toujours bien spécifié que j'envisageais dans la comparaison de deux distributions, des moteurs ayant les mêmes caractéristiques et non, comme le fait M. Grabette, de deux types de moteurs essentiellement différents. Quoi qu'il prétende, la marche des gaz est plus directe dans un moteur à soupapes en tête et si deux moteurs, l'un à soupapes en tête et l'autre à soupapes latérales sont établis pour développer la même puissance au même régime, le décalage des temps sera moindre pour le premier, d'où plus grande souplesse.

LE DEBUTANT PREND LA ROUTE



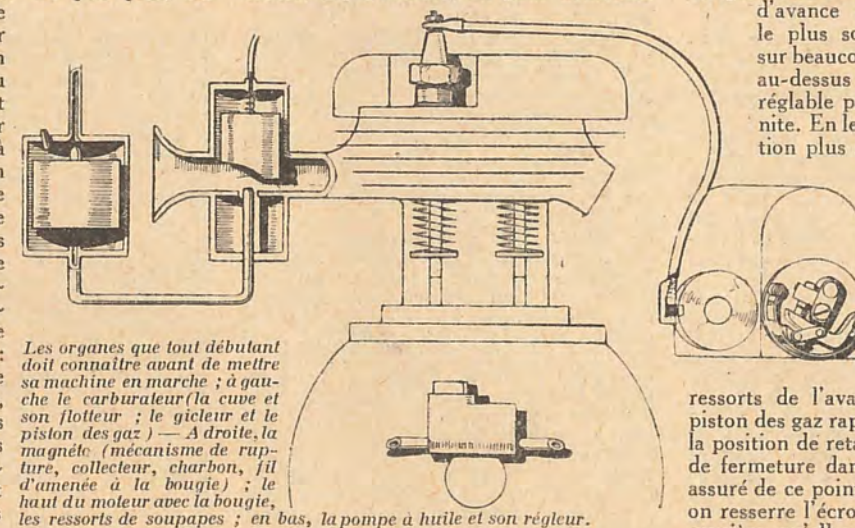
Nous voyons apparaître, sur le marché motocycliste, un nombre de plus en plus grand de clients qui ne veulent voir dans la moto qu'un véhicule économique, pratique et qui ont horreur de tout ce qui, de loin ou de près, touche à la mécanique. Ils sont assurément plus rares encore que pour l'automobile. Une forte proportion d'automobilistes ignore complètement comment fonctionne un moteur et, pour la moindre des pannes, doivent faire appel au motoriste. Après tout, cela vaut mieux que ceux également ignorants qui essaient de se tirer eux-mêmes d'affaire, font de la mécanique d'inspiration et de fantaisie et qui n'arrivent qu'à s'empêtrer un peu plus, au

plus grand dam de leur voiture et de leur bourse. L'apparition dans nos rangs du motocycliste qui veut seulement rouler et ne veut toucher à rien est d'ailleurs un signe heureux. Cette clientèle-là se moque pas mal de toutes les discussions sur le deux-temps, le quatre-temps, les soupapes, etc. Elle ne veut qu'une chose : une machine qui ne les laisse pas en panne, et elle sait que les machines actuelles sont parfaitement sûres et que, si on peut en rêver, à certains autres égards, de plus

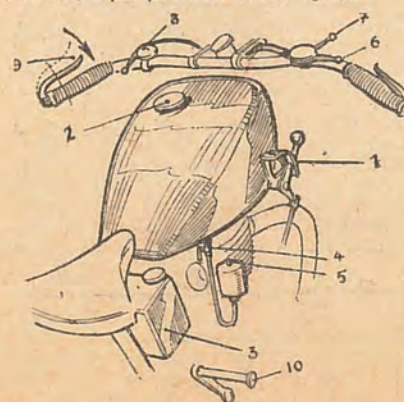
parfaites, du moins, en ce qui touche la régularité de marche, il n'y a aucun reproche à leur adresser. Toutefois, si on va chez le mécanicien pour la moindre bagatelle, cela finit par coûter cher. Et, d'autre part, si on est à l'abri des pannes sérieuses, il peut arriver que l'on connaisse sur la route un de ces ennuis légers auxquels le plus parfait des véhicules à moteur ne peut parfois échapper, gicleur bouché, bougie encrassée et autres pannes bénignes auxquelles on remédie en quelques minutes. Quel est le minimum de ce qu'il faut savoir pour s'aventurer sur la route ? N'oubliez pas, d'ailleurs, qu'à l'examen du permis de conduire, l'inspecteur de l'U. N. A. T. a le droit de vous poser quelques questions très simples, bien entendu, sur votre machine et en particulier sur le moteur. Ils n'usent d'ailleurs de ce droit que rarement et vous questionnent surtout sur le Code de la Route.

Prenons le cas d'un novice qui ne veut

pas en savoir plus qu'il n'est nécessaire pour les cas courants, qui ne veut même pas, au préalable, étudier, ne fut-ce que de façon sommaire, le fonctionnement de son moteur. Peut-être, toutefois, consentira-t-il à savoir qu'il y a, sur sa machine, un carburateur qui mélange l'essence et l'air, que le moteur comprime ce mélange, qu'il y a une bougie qui produit une étincelle électrique et que cette bougie reçoit le courant d'une magnéto qui fait tourner le moteur. Il devra aussi savoir qu'un moteur doit être graissé et qu'il y a une petite pompe automatique dont le débit est réglable au moyen d'un bouton moleté. Ce réglage est fait une fois pour toutes. Et, d'ailleurs, on peut demander



Les organes que tout débutant doit connaître avant de mettre sa machine en marche : à gauche le carburateur (la cuve et son flotteur) ; le gicleur et le piston des gaz. — A droite, la magnéto (mécanisme de rupture, collecteur, charbon, fil d'amenée à la bougie) ; le haut du moteur avec la bougie, les ressorts de soupapes ; en bas, la pompe à huile et son régulateur.



Opérations normales que doit connaître le débutant : 1) Mettre au point mort ; 2) Avez-vous de l'essence ? 3) ... et de l'huile ? 4) Le robinet d'essence est-il ouvert ? 5) Tâtillez le pointeau pour appeler l'essence ; 6) Donnez 1/3 de gaz ; 7) et un peu d'air ; 8) ... ainsi que 1/3 d'avance, au moins ; 9) Décompressez vigoureusement... 10) en donnant un coup de kick-starter et le moteur doit partir, sinon, recommencez.

au mécanicien de le vérifier. Par la suite, on n'aura d'autre soin que de remplir périodiquement le réservoir d'huile. On se servira de l'huile recommandée par le constructeur ou d'une huile connue et de la viscosité appropriée.

Tout va bien

Il y a de l'essence dans le réservoir, le levier de changement de vitesse est bien au point mort, c'est-à-dire que les engrenages de la boîte de vitesse tournent librement sans entraîner la machine. Il y a de l'huile dans le réservoir d'huile. Sur le guidon, nous avons plusieurs leviers. Voyons tout d'abord sur quels câbles ils agissent. Nous voyons, en effet, quand nous manipulons un de ces leviers un câble se raidir. Il y a d'abord les leviers qui se trouvent aux extrémités du guidon. L'un commande le frein avant, l'autre le décompresseur. Du même côté que le décompresseur se trouve le levier de débrayage. Généralement, à droite se trouvent deux manettes superposées. Celle du dessous, la plus longue, commande les gaz ; celle du dessus, l'air. La manette d'avance à l'allumage se trouve le plus souvent à gauche. Enfin, sur beaucoup de machines, se trouve au-dessus de la direction un frein réglable par un gros bouton d'ébène. En le serrant, on rend la direction plus dure, ce qui est utile aux grandes allures.

Il importe de bien savoir dans quel sens s'ouvrent les manettes. Pour cela, le plus simple est de desserrer l'écrou. On sent alors très bien dans quel sens elles sont rappelées. Les ressorts de l'avance à l'allumage et du piston des gaz rappellent les manettes vers la position de retard dans le premier cas et de fermeture dans le second. Après s'être assuré de ce point extrêmement important, on resserre l'écrou des manettes de telle manière qu'elles restent dans la position où on les place, mais sans être dures.

On examine après le secteur des vitesses. La première vitesse est la plus basse. Sur les boîtes anglaises, on lira l'indication LOW. La 2^e est la vitesse intermédiaire (MIDDLE) ; la 3^e est la plus élevée (TOP). Bien entendu, dans les boîtes à quatre vitesses, c'est la quatrième.

Nous allons maintenant essayer de mettre le moteur en marche. Commençons par dégourdir le moteur en décompressant et en faisant accomplir quelques tours au moteur au moyen du kick-starter. Pour cela, le mieux est de se mettre en selle. Ensuite, ouvrons le robinet d'essence. Appelons l'essence au carburateur. Dans quelle position doivent être les manettes ? Cela dépend des machines et des carburateurs. Il est généralement nécessaire de fermer l'air et d'ouvrir la manette des gaz de quelques millimètres. Donnez la moitié ou les deux tiers de l'avance. Là encore, vous aurez certainement à tâtonner. — H.-P. BORESTROKE.

ESTAMPAGE A CHAUD DE L'ACIER

L'ESTAMPAGE à chaud des diverses pièces de l'industrie (automobile, motocycliste, chemins de fer, etc.), dont les possibilités d'exécution sont encore très ignorées, est un travail qui, au premier abord, paraît peu compliqué, mais qui demande cependant beaucoup d'expérience.

1° Il en faut dans l'établissement de l'outillage (matrices et outils à découper).

2° Il en faut également pour obtenir des pièces très saines, c'est-à-dire ne présentant ni criques, ni replis de métal et aussi chauffées à point.

Aussi, nous allons donner quelques détails à nos lecteurs sur cette intéressante fabrication, qui est, avec la fonderie, le point de départ de toute construction mécanique.

Supposons, par exemple, que nous ayons à estamper des bielles pour moteurs de motocyclettes; généralement, le constructeur des dits moteurs enverra à l'atelier d'estampage le plan de la pièce toute finie, en soulignant les parties devant être usinées, et ce sera à l'estampeur à déterminer les cotes en surépaisseurs à conserver, de manière qu'il ne reste aucune partie brute, la pièce étant usinée; ces cotes varient entre 1 et 2 millimètres pour les pièces moyennes de notre exemple.

Matrices. — Nous commencerons par établir nos matrices, pour cela, nous prendrons deux blocs d'un acier spécial au chrome-nickel très résistant, cet acier devant fournir, comme nous le verrons plus loin, un travail considérable.

Notre bielle étant symétrique et ne présentant aucune difficulté sérieuse de remplissage, nous ferons les empreintes par moitié, comme le démontre plus clairement la figure 2.

Le travail de défonçage se fera sur les machines courantes qu'emploie l'industrie, étaux-limeurs, tours, fraiseuses; ces différentes machines nous permettront d'obtenir une reproduction fidèle, en creux, de notre bielle. Il nous faudra, bien entendu, faire la gravure en tenant compte du retrait du métal à estamper qui est de 12 millièmes par millimètre pour l'acier, c'est-à-dire que, si notre pièce a une longueur de 200 millimètres, nous devons faire la gravure à 202 mm 40.

Les parois devront aussi avoir une dépouille (ou inclinaison) allant de 5 à 10 %, suivant le cas, pour permettre à la pièce chauffée de décoller, ce qui serait pour ainsi dire impossible avec des parois parfaitement verticales.

En suivant les contours de l'empreinte, nous enlèverons aussi une partie de métal à 2 millimètres de profondeur et 30 à 40 millimètres de largeur environ; cet emplacement permettra à l'excédent d'acier nécessaire à la fabrication, de s'étendre librement et puis de battre notre pièce à fond. Toutefois, cet emplacement devra remonter à environ 0 mm.5 de la surface de la gravure, de manière à pincer le métal à cet endroit et permettre un découpage aisé.

Il est cependant certaines parties dans les matrices que seuls des ouvriers spécialistes (outilleurs en matrices) devront terminer à la main, à l'aide de burins et grattoirs de formes appropriées; ces gravures devront être très bien polies, pour éviter : 1° d'exagérer les dépouilles; 2° que le métal chaud et, par conséquent, très malléable, ne puisse s'incruster dans les moindres traces que laissent les outils de machines.

Cette méthode peut paraître surannée, mais, à notre connaissance, il n'existe pas encore de machine-outil pouvant terminer complètement ce travail. Des essais sérieux ont cependant été faits dans ce sens, notamment en Amérique, par fraiseuses à reproduction, qui certainement rendent des services très appréciables, principalement dans la confection de matrices et poinçons d'emboutissage de formes peu géométriques tel que : ailes, carrosseries de voitures automobiles, etc. Mais pour le travail nous intéressant, les résultats acquis ne sont pas considérables, ces machines se vendant d'abord très cher, et le rendement total n'étant pas supérieur à la vieille méthode, d'ailleurs toujours employée par des usines très importantes, car comme nous le disons plus haut, le travail manuel seul peut donner le fini que l'exécution de ces outillages; nous ne parlons pas spécialement des matrices de notre bielle qui ont surtout un travail de machines à part le polissage, mais il est certains outillages qui s'apparentent un peu au ciselage.

Notre travail terminé, nos blocs seront dirigés sur l'atelier de trempe, pour y subir un traitement thermique qui leur donnera la résistance et la dureté nécessaires.

Outils à découper. — Nous passerons ensuite à l'établissement de nos outils à découper ou plus exactement à ébavurer.

Nous prendrons une plaque d'un bon acier trempant, nous y tracerons les contours de la bielle que les machines défonceront complètement, la pièce

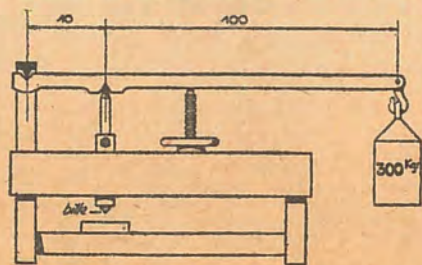


Fig. 1. — Machine à biller (essai Brinell), la pression de 3.000 kilos s'obtient par une vis.



devant passer au travers, appliquée par un poinçon épousant ses formes, pour éviter les déformations pendant le découpage, d'ailleurs, notre cliché, fig. 3, en donne une nette description, l'on remarquera la bavure au-dessus de l'outil à découper.

Essais du métal. — Avant de commencer toute fabrication, toutes les précautions seront prises pour éprouver la qualité du métal.

Nous emploierons, pour une construction sérieuse, un acier spécial au chrome-nickel, qui évidemment coûtera trois fois plus cher qu'un acier ordinaire, mais il nous semble que l'on ne doit pas lésiner sur cette question, quand il s'agit de l'exécution de pièces comme des bielles, qui devront fournir un rude effort, car c'est là, somme toute, le secret d'une construction robuste.

Donc, nous prélèverons dans notre lot de barres d'acier quelques échantillons pour procéder aux essais dont nous allons donner un aperçu.

Essai de dureté par empreinte de bille. — L'essai par empreinte de bille ou essai Brinell détermine une grandeur qu'on appelle dureté ou chiffre de dureté. Cet essai est obtenu au moyen de différents appareils qui consistent à appuyer sur la surface du métal à essayer, une bille d'acier très dur de 10 millimètres de diamètre; ces appareils sont actionnés soit par levier, soit par ressorts, soit par poids ou pistons, etc., donnant un effort maximum de 3.000 kilos; l'appareil le plus rationnel est celui que représente notre schéma, fig. 1: un bâti de fonte ou d'acier supporte en bascule un bras de levier monté sur couteau (pour éviter toute perte par frottement), ce levier appuie sur la bille dont l'emplacement se trouve décalé dix fois par rapport à un poids suspendu de 300 kilos en bout de levier et qui donne la charge de 3 tonnes par sa multiplication.

La bille est appliquée environ 15 secondes sans aucun choc, au moyen d'une vis que l'on descend graduellement sur notre surface à essayer qui doit être bien polie en évitant tout écoulement, et suivant la dureté du métal, notre bille s'incrusterait plus ou moins profondément et donnera une grandeur qui sera vérifiée



Fig. 2. — En haut, de gauche à droite : outil à découper pour bielles de moteurs, découpe et poinçon; au-dessus, la bavure; en suivant : l'ébauche, la bielle avant découpage et après; ensuite, autre ébauche et bielle de moteur; marqué d'une croix, vilebrequin pour moteur 2 temps; en suivant, diverses pièces estampées; en dessous, les matrices du vilebrequin. — Fig. 3. — En dessous de l'outillage à découper les bielles, l'on remarquera les matrices. — Toujours en dessous des bielles, matrices pour pièces d'automobiles, l'on remarquera la pièce posée sur les matrices. — Sur la table, différentes pièces estampées.

à la lunette micrométrique, d'après un graphique, nous aurons, en kilos et par centimètre carré, la dureté de notre métal.

Essai de flexion par choc. — L'essai de flexion par choc, souvent appelé résilience, d'un barreau préalablement entaillé à une profondeur déterminée par le cahier des charges, permet de mesurer le travail absorbé par la rupture.

On peut employer, pour cet essai, un mouton ordinaire à chute verticale libre, une masse tombante d'un poids déterminé rompt le barreau d'un seul coup ou en plusieurs, suivant la hauteur de chute. Le plus souvent, on emploie un appareil produisant sûrement en un seul coup la rupture; par exemple, le mouton-pendule de Charpy, qui est composé, comme l'indique notre croquis (fig. 4), d'un bâti en fonte ou d'acier sur lequel oscille un balancier d'un poids déterminé et muni d'un couteau. Dans tout essai, ce balancier sera relevé au même point, d'où il retombera sur le barreau, maintenu parfaitement centré d'après le couteau : l'acier le plus tenace sera rompu d'un seul coup, et suivant la résistance qu'offrira l'acier, le balancier continuera sa course plus ou moins haut, entraînant une aiguille mobile sur un secteur gradué; cette aiguille s'arrêtera au point maximum de la course, le chiffre donné indiquera en kilogs par centimètre carré la résistance à la rupture.

Essai de traction. — L'essai de traction permet de connaître : 1° la limite d'allongement de l'acier; 2° quelle charge pourra supporter cet acier. Le principe de cet essai est des plus simples; prenez un fil d'acier, fixé solidement et verticalement par un bout; à l'autre extrémité, vous chargerez successivement des poids différents, des repères ayant été faits à une distance connue sur votre fil, vous verrez la distance grandir entre ces repères : en chargeant toujours, vous finirez par le casser, vous aurez la limite d'allongement et la charge maximum qu'il pourra supporter; si, au lieu de fil d'acier, vous prenez du fil de fer extra-doux, l'allongement sera plus grand, mais la charge supportée beaucoup moindre et réciproquement.

Evidemment, cette méthode empirique n'est pas employée dans l'industrie où l'on dispose de machines puissantes et de précision mues mécaniquement; pour cet essai, une éprouvette de dimen-

sions toujours déterminées est fixée entre des mordaches entraînés par une vis de forte section, commandée elle-même par engrenages ou tout autre moyen travaillant progressivement.

Cette vis commande une aiguille qui se déplace suivant l'allongement; l'opérateur fait suivre un curseur par rapport à l'aiguille sur le vernier d'une bascule; il arrêtera le curseur lorsque la rupture se produira et connaîtra la charge supportée en kilogrammes que donnera la bascule.

On procède aussi quelquefois à des essais de pliage, de texture, mais nous ne nous étendrons pas plus longuement dans les détails de ces différentes opérations, ayant voulu simplement démontrer les moyens dont dispose la métallurgie pour la vérification des matériaux.

Aussi, les constructeurs connaissant la résistance limite de leurs métaux, peuvent travailler à coup sûr en tenant compte, bien entendu, d'un large coefficient de sécurité.

Ebauchage. — L'acier, ayant satisfait aux divers essais, nous pourrions commencer la fabrication. Nos barres seront sectionnées à une longueur déterminée, obtenue par le cubage de la bielle. Nous emploierons, pour ce travail de sectionnement, une cisaille à grande

puissance (celle représentée sur notre titre, de force moyenne, sectionne de l'acier rond de 60 millimètres de diamètre, comme l'on coupe un fil de fer à la pince universelle); il existe dans la grosse métallurgie, des cisailles coupant des sections 10 et 15 fois plus fortes. Nos morceaux d'acier mis à longueur seront chauffés pour subir un ébauchage, c'est-à-dire que nous répartirons judicieusement le métal, amincissant le corps de bielle tout en gardant une plus grosse masse à la tête et aux pieds.

Ce travail s'effectuera à l'aide du marteau-pilon; cette opération est nécessaire, car, si nous prenions directement dans la barre, nous aurions une perte sensible d'un métal cher et une plus grande fatigue de nos matrices. Nous ne parlerons pas ici du marteau-pilon que tout le monde connaît plus ou moins et qui peut être comparé à l'enclume et au marteau du forgeron; nous dirons seulement que l'on emploie de préférence pour ces travaux moyens, un petit marteau-pilon (martinet), à frappe très rapide, environ 60 coups à la minute, actionné soit à la vapeur, soit par des ressorts, ou à l'aide de l'air comprimé (pneumatique). (A suivre) - HENON.



Le 15 avril à Monthéry, Mme Stewart et M. Hawes, sur cyclocar Morgan-Jap, 750 cmc., ont battu les records suivants : 5 heures, 592 km. 969 moy. 118 km. 593 (73 M. 69). 6 heures 711 km. 668 moy. 118 km. 611 (73 M. 70). 7 heures 829 km. 645 moy. 118 km. 520 (73 M. 64). 8 heures 950 km. 493 moy. 118 km. 811 (73 M. 82). 500 milles, 6 h. 48' 2" 60 moy. 118 km. 320 (73 M. 52).

On dit que Milhous serait recordman. Ce ne serait pas à Osterson, mais à Vienne en Autriche qu'il aurait réussi à la suite d'une épreuve de kilomètre lancé : sa Gillet Herstal 500 cmc. aurait atteint 187; en side 600, il aurait fait 160 km. et en 750 solo 196 km. Pour un mono! En tout cas, il n'aura pas le record en 750 cmc., car il n'a pas exécuté sa prouesse dans les deux sens. Attendons les nouvelles.

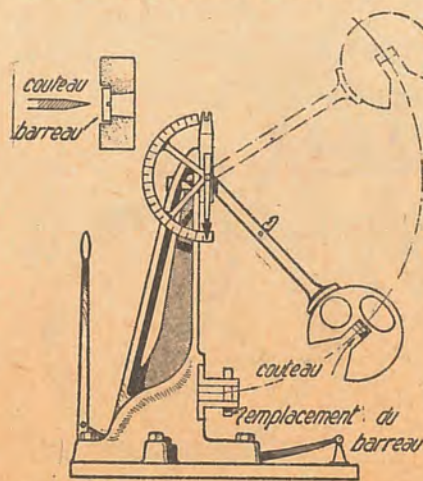
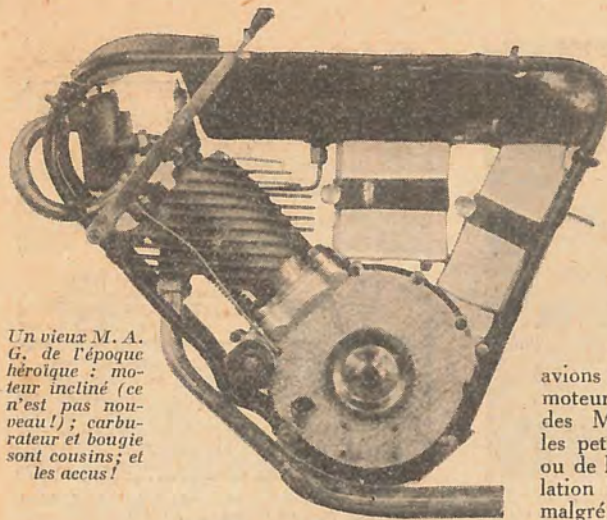


Fig. 4. — Mouton-pendule du système Charpy pour les essais de flexion par choc.



Un vieux M. A. G. de l'époque héroïque : moteur incliné (ce n'est pas nouveau !); carburateur et bougie sont cousins; et les accus!

Bons vieux moteurs du temps jadis

NOUS voyions, ces jours-ci, chez un mécanicien, une pauvre vieille machine à transmission directe par courroie et cela rappelait à notre mémoire bien des souvenirs. Sans doute, le temps nous a-t-il fait oublier bien des moments désagréables, mais néanmoins, nous pensons que ces bonnes vieilles motos n'étaient pas sans charme, particulièrement celles à moteurs de grosse cylindrée. Certaines des 3 1/2 d'alors, d'une cylindrée de 500 cmc., marchaient en définitive fort bien. Leur gros moteur nonchalant se tirait fort bien d'affaire dans les côtes. Nous nous rappelons même une machine montée avec un de Dion à cloche. Ça n'allait pas vite, mais quelle régularité! Qui a oublié les 3 1/2 Peugeot, Griffon et autres machines de cette sorte, sans oublier les B. S. A., les Triumph et tant d'autres motos anglaises? Et les gros engins de 1.000 cmc., avec une démultiplication de 3 3/4 à 1? Assurément une bonne 250 va plus vite qu'elles. Mais quel charme! Qui a oublié les 7 CV de Peugeot, de Griffon et les merveilleuses René Gillet si souples et déjà si confortables. Nous

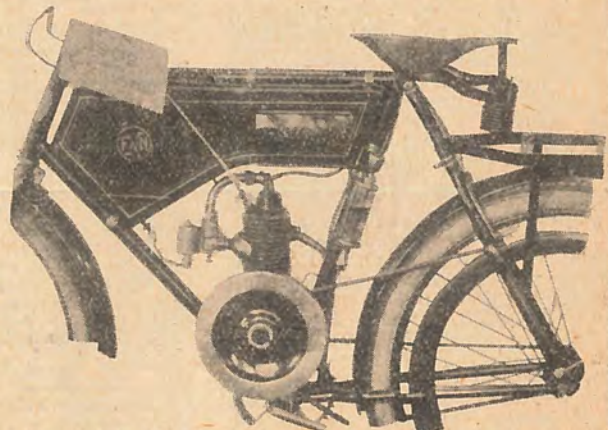
EPREUVE ANTIQUE

avons même d'admirables petits moteurs comme ceux des Terrot, des Magnat-Debon, Alcyon et les petits bicylindres de Peugeot ou de Motosacoche. Quelle révélation fut la 4-cylindres F. N. malgré la fragilité de ses soupapes. Est-ce à dire qu'il faille

souhaiter un retour en arrière? Certes pas! Les performances étaient alors bien inférieures à celles qui nous semblent aujourd'hui modestes. Nous considérons, par exemple, qu'un 500 cmc. à rendement

Nous étions autrefois bien heureux quand il faisait le 75 ou le 80. C'est dire que si nous estimons peu de chose une puissance de 10 CV pour un moteur de cette cylindrée, nous trouvions fort beau autrefois qu'il en développât 6 ou 7. Nous n'étions pas étonnés de dépenser un litre d'huile aux cent kilomètres alors que nous en usons cinq fois moins actuellement. Et les rodages fréquents de soupapes qui se piquaient sans cesse. Et quand les côtes étaient vraiment dures, les arrêts pour laisser un moteur refroidir. Quelle comédie également lorsqu'on avait

dû ralentir en côte et puis encore s'arrêter. Consultons aussi nos carnets de dépenses et voyons combien les réparations étaient fréquentes et en particulier la durée éphémère des roulements lisses. Le prix de ces réparations nous semble modique mais multiplié par 6 ou 7, et nous verrons quelles sommes représenterait aujourd'hui l'entretien d'une vieille machine. Nous avons peut-être l'impression que ces vieilles machines étaient plus souples, plus

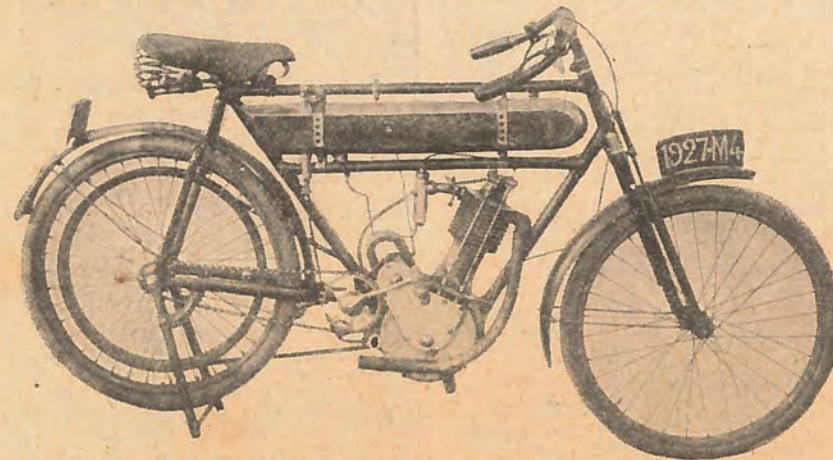


En 1902, F. N. présentait déjà un mono dans lequel on retrouve des idées développées tout récemment.

silencieuses. Mais, contentons-nous de rouler à 50 ou 55 tout au plus, et nous aurons, avec nos machines actuelles, l'impression de rouler au ralenti, sans chocs, sans vibrations et sans efforts. Gardons à nos vieilles montures un souvenir reconnaissant. — J. MELLIER.

Les derniers engagés

39. B. S. A. moteur 6638 sidecar matric. rectifié 8242-I 1913, chaîne-chaîne, frein sur jante Mathieu, Paris.
40. Brasier 1914, type 9 A-106 6 CV. Liégeois, Clichy.
41. Peugeot 1911, 2 CV 1/2, 2 cyl. en V soupapes automatiques. Defez, Amiens.
42. Peugeot 1910, 2 CV 1/2, 4 t. soupape autom. all. par bobine, accus dans réservoir, courroie, fourche élastique. Henrioud, Paris.
43. Clément Gladiator, 1 cyl. en V, 19... (?), 2 vitesses moulin à café, volant supplém. au moteur révisé. Dogilbert, Chatou.
44. F. N. 1910, 2 CV, à cardan. Feder, Chaville.
45. Peugeot 1912, 2 cyl. en V, 3 CV 1/2. Vallerant, Pontoise.
46. René Gillet type G. 1913, 2 cyl. en V. Chevê, Montrouge.
47. Rechet 5 CV 1905, à acc. Mariollet, Lyon.
48. Peugeot 1903, prise directe, 250 cmc, 4 t. fourche élastique. Chollet qui représenterait le M. C. de Franconville à l'épreuve.



Un véhicule qui fit la joie de tous les ancêtres de notre sport, aux environs de 1914 : c'était un racer et nous en verrons un dans l'épreuve antique, très probablement.

LE SPORT

Course des 7 kilomètres à Saint-Quentin

Le 1^{er} juin prochain, se disputera à Saint-Quentin pour la quatrième fois, la course des 7 kilomètres en terrain varié pour moto, sidecars et voitures. La route nationale n° 44 est en bon état d'entretien et les vitesses obtenues les années précédentes seront dépassées et plusieurs records battus. La course a lieu selon la formule : départ arrêté, arrivée lancée. L'intérêt d'une épreuve de ce genre réside surtout dans la résistance du moteur auquel le coureur doit demander l'effort le plus puissant dans un court espace de temps; aussi l'on remarque chaque année quelques moteurs qui rendent l'âme sans avoir pu accomplir les 14 kilomètres du parcours. Cette épreuve est dotée de nombreux prix en espèces et de quatre challenges dont celui du journal *Le Matin* d'une valeur de 2.000 francs. Pour tous renseignements : M. Wattier, 6, rue Charlevoix à Saint-Quentin (Aisne).

VII^e Circuit de l'Aisne

C'est le 27 avril qu'aura lieu, pour la septième fois, le classique circuit de l'Aisne, organisé par le M. C. de l'Aisne et l'A. C. de Picardie et de l'Aisne sous le patronage du journal *Le Matin*.

La course est dotée de 25.000 francs de prix dont 5.000 francs en espèces aux premiers, deuxième et troisième de chaque catégorie. Les équipes se constituent pour les deux challenges du Syndicat d'initiative et du *Matin*; rappelons que le Challenge du *Matin* est réservé aux véhicules à deux et trois roues. La Maison Gibbs offre plusieurs primes en espèces.

Les départs seront donnés, comme à l'habitude, au Cornet d'Or. Prix : tribunes, 12 fr.; enceintes réservées, 6 fr.; pelouses, 4 fr. Les membres du M. C. de l'Aisne ont droit à une entrée gratuite sur présentation de leur carte. Les membres de l'A. C. P. A. ont droit au demi-tarif.

Un service de transport sera organisé par la Maison Fouquet, départ tous les quarts d'heure, à la Patte d'Oie, terminus du tramway, intersection des routes de La Fère et de Chauny, à partir de 6 heures du matin, route directe. Le prix des billets sera de 2 fr. 75 pour l'aller ou le retour, et de 4 fr. 50 pour l'aller et le retour.

Auront également droit d'emprunter la route directe, Faubourg d'Isle-Cornet d'Or, les taxis, les officiels porteurs de brassards, les voitures de ravitaillement transportant le matériel des coureurs, les voitures engagées dans la course, l'ambulance, les piétons, les cyclistes; mais ces derniers devront tenir rigoureusement leur droite en file indienne, les autres voitures n'auront accès aux circuits, que par les routes de Neuville-Saint-Amand et Itancourt. Le départ des motos sera donné en groupe au Cornet d'Or le matin à 8 h. 30. Le départ des voitures 3 et 4 roues, sera donné en groupe au Cornet d'Or l'après-midi à 14 heures.

A Lisieux des fêtes.

Cette manifestation, organisée en accord avec le Comité des Fêtes Automobiles et Moto-cyclistes de Lisieux, aura lieu, pour la première fois, cette année, le dimanche 11 mai. Il comprendra :

Le matin : un rallye-ballon.
L'après-midi : une course du kilomètre en côte sur la route de Caen.
Le règlement qui vient de paraître est à la disposition de toutes personnes qui en feraient la demande, dans les bureaux du Club.
Nul doute que pour la première année le succès réponde aux efforts des organisateurs et que de nombreux engagements ne soient enregistrés.



Un virage au dernier Circuit de l'Auxois.

A LA FEDERATION

La F. C. I. M. s'est réunie à Rome

La Commission sportive de la F.I.C.M. s'est réunie le 15 avril à Rome au siège du M.C. d'Italie. Le directeur des Six-Jours internationaux a fait un exposé de l'organisation générale de l'épreuve qui doit avoir lieu en France.

Ensuite, demande par l'Allemagne de porter à 8 au lieu de 4 le nombre des chronomètres internationaux. Finalement on adopte le nombre 6, un seul chronomètre portant la responsabilité.

A la demande de l'Allemagne et de la Hollande, il a été admis que leurs Grands Prix figureraient parmi les Grands Prix internationaux.

D'autre part, en cas de faute grave d'un coureur à l'étranger, la Fédération du pays organisateur de l'épreuve a qualité pour infliger les pénalités qui s'ensuivent mais seule la Fédération du coureur fautif a le droit de retirer la licence.

On a autorisé la roue de rechange dans les courses de vitesse soit au box de ravitaillement, soit que le coureur la transporte sur sa machine. En ce cas, il doit la garder pendant toute la course. Enfin, longue discussion sur les carburants à utiliser, discussion qui n'a pas abouti. On a appris qu'au T.T. anglais, on autorisait l'essence normale et le benzol et que la Belgique adoptait la formule 60 % essence et 40 % benzol.

EPREUVES A VENIR

Circuit de l'Ain

L'U. M. A., organise le 6 juillet le Circuit de l'Ain, comptant pour l'attribution des Coupes de France de Tourisme 1930 ouverte à tous les concurrents munis d'une licence délivrée par l'U. M. F.

Les engagements sont reçus à droit simple jusqu'au 22 juin, à 19 heures, au siège social de l'U. M. A., place du Théâtre, à Bourg, et au journal *l'Echo des Sports*, 13, faubourg Montmartre, à Paris : à droits doubles, du 23 juin au 1^{er} juillet, à 19 heures.

Professionnels : 150 francs pour les moto-cyclistes et sidecars; 180 francs pour les cyclocars. Les engagements reçus avant le 15 mai bénéficieront d'une réduction de 50 francs.

Indépendants : Engagements gratuits.

soumises au Comité de l'U. M. A. chargé de les examiner.

Il sera procédé au poinçonnage et à la vérification des véhicules à la Halle aux grains, Place du Théâtre, à Bourg, le 5 juillet, de 9 heures à 12 heures pour les catégories 175 et 250 et de 14 heures à 18 heures pour les autres catégories. Les concurrents devront se présenter avec leurs passagers et leurs véhicules.

Toute machine présentée après l'heure fixée ne sera vérifiée qu'après versement d'une somme de cent francs par machine en retard. Tout concurrent qui ne se présenterait pas au poinçonnage ne serait pas admis à prendre le départ.

Le circuit de l'Ain emprunte l'itinéraire suivant : Bourg, Nantua, Bellegarde (67 km. parc fermé), Billiat, Brénaz, Champagne, Belley, La Chartrouse de Portes, Lagnieu (158 km. parc fermé), Ambérieu, Tenay, Hauteville, Brénod, La Cluse, Bellegarde (254 km. parc fermé), Gex, La Fauçille, Septmoncel, Rochefort, Les Bouchoux, Oyonnax (358 km. parc fermé), Bourg (406 km. parc fermé). — Arrivée.

Les départs seront donnés à Bourg au lieu dit « Les Quatre-Vents » à partir de 4 h. 30.

(36 km. à l'heure) : moto de 175, cyclocars de 350 cmc.

(40 km. à l'heure) : moto de 250, sidecars de 350 et cyclocars de 500 cmc.

(43 km. à l'heure) : moto de 350, sidecars de 600, cyclocars de 750 cmc.

(46 km. à l'heure) : moto de 500, cyclocars de 1.100, sidecars de 1.000 cmc.

Le classement sera individuel et par catégorie pour les moto, sidecars ou cyclocars, et par équipe pour les coupes.

Il sera attribué dans chaque classe un diplôme de médaille d'or aux concurrents ayant effectué le parcours sans pénalisation.

TOUR de FRANCE

Au moment où nous mettons sous presse, le *Tour de France* développe heureusement son magnifique lacet routier. Il serait donc prématuré de pronostiquer par avance les victoires ou les abandons de la grande épreuve. Nos lecteurs trouveront donc, dans le prochain numéro, avec une substantielle illustration, tout le compte rendu du *Tour de France 1930*.



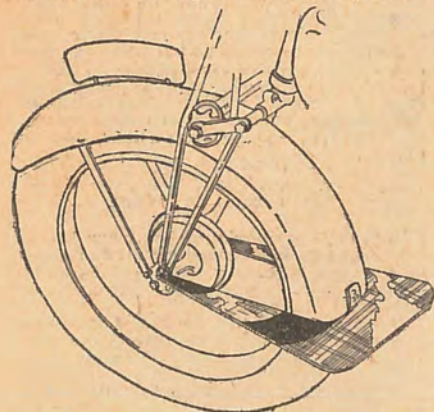
ET TOURS DE MAIN

Les trucs adressés à *Moto Revue* ne sont renvoyés, et sont acquis à la rédaction, qu'ils soient ou non insérés.

Nous rappelons à nos envoyeurs de "trucs" que ceux qui ont le bonheur d'être insérés, reçoivent une bougie Unus ou Elite, à notre choix : inutile donc ne nous préciser vos préférences individuelles.

Un Pare-boue

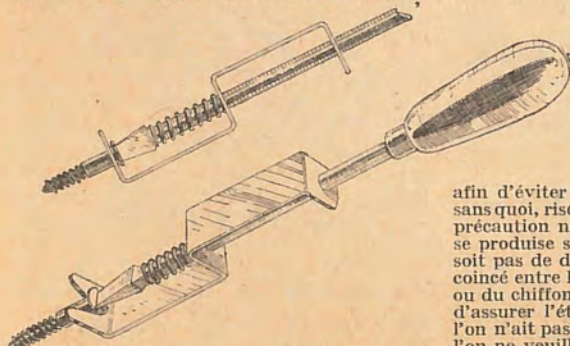
La boue vous effraie-t-elle ? Voici une efficace manière d'y remédier. Remarquez que les tôles, à l'avant ou à l'arrière, sont identiques. Il faut aussi prévoir



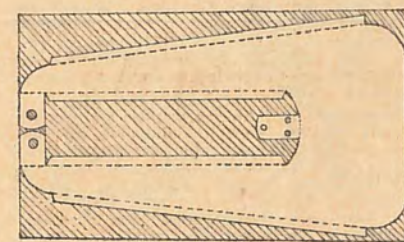
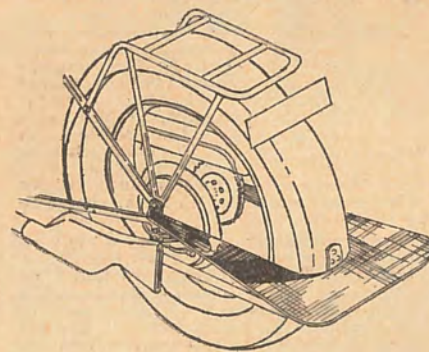
un rebord intérieur de la tôle pour éviter le manque de rigidité ou le sectionnement de la plaque à l'usage. Ce système est préférable aux jous en tôle cirée. De la tôle de 1 millimètre suffit. HEINTZ, abonné B 3194 (a gagné une bougie Elite.)

Tournevis

Êtes-vous embarrassé pour placer une vis dans un endroit inaccessible, à moins d'avoir un tournevis aimanté. Utiliser une barette doublement coudée,



dont les deux branches supérieures portent un trou où l'on peut passer le tournevis, la patte inférieure est munie d'une ouverture où peut se loger la tige de la vis. Un ressort à boudin tend à faire remonter la barette. Donc, la vis reste appliquée contre le tournevis, qui, bien maintenu, est logé dans la tête de vis. Dès que les filets sont amorcés, on continue le mouvement de vissage pendant quelques tours, puis on dégage la patte inférieure en la retirant de côté. Il faut qu'il y ait un certain jeu dans les trous où passe la tige du tournevis. DEGRENELLE, Sevran, n°676 (A gagné une bougie Unus)



afin d'éviter au caoutchouc de se désagréger, sans quoi, risque d'une nouvelle panne. Si cette précaution n'a pas été prise et que la panne se produise si l'on possède une durite qui ne soit pas de diamètre absolument rigoureuse, coincé entre le tube et la durite soit du papier ou du chiffon enroulé très serré, mais il s'agit d'assurer l'étanchéité, soit que l'on n'ait pas de collier ou que l'on ne veuille pas en acheter, il suffit de prendre soit du fil de fer ou du fil de laiton recuit de 8/10° ou 10/10 et confec-

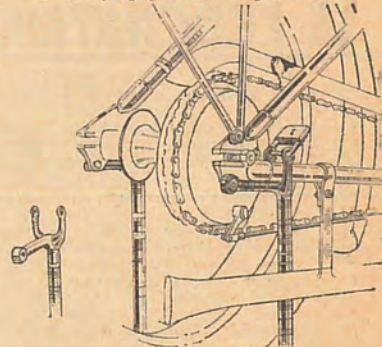


tionner soit même le collier pratique appelé ligature suivant le croquis ci-contre. Roux, Casablanca, n° 674 (A gagné une bougie Unus).



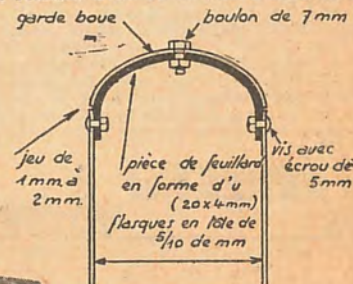
Antivol

ALLONGER (par brasage, soudure, rivets...) un des côtés de la béquille par une partie en V dans laquelle s'emboîte la fourche arrière, cette partie en V est percée de 2 trous. un bon cadenas et la béquille ne peut être ramenée en arrière. DESTRIEL, Vienne, n° 675 (A gagné une bougie Unus).



Carapace Moto

Les différentes carapaces qui ont paru dans *Moto Revue* ont incité beaucoup de nos lecteurs à des combinaisons plus ou moins abracadabrantes. En voici une des plus sérieuses, car elle a été réalisée sur une Peugeot P. 109 par un colonial du Cambodge. Elle nous paraît élégante et pratique. Elle fut réalisée avec de la tôle d'acier de 5/10



et du feuillard de 20x4 millimètres. D'ailleurs, ces dimensions sont applicables à l'ensemble des motos. Courbez les feuillards en U, fixez-les par un boulon central au garde-boue. Aux extrémités deux branches libres et deux trous donneront passage à des vis de 5 millimètres fixant les flasques aux roues AR et AV. N'oubliez pas de laisser un jeu entre flasque et garde-boue d'au moins un millimètre.

PHILIPP, abonné B 1242. (A gagné une bougie Unus)



TRAVERS LE MONDE

CALENDRIER INTERNATIONAL

Avril

Du 29 avril au 4 mai : Six jours italiens (M. C. Italie).

Mai

11. Côte Zoraslow (Champ. de la Montagne, 1^{re} ép.) (M. C. Tchécoslov.)

Les Six-Jours Internationaux

Des droits d'engagement à 1.300 francs français

Très intéressant pour les pays à change élevé, l'Angleterre et la Suisse, et bien élevés pour nous, pauvres Français.

Les Six-Jours Internationaux 1930 commenceront le 29 juillet et se termineront le 3 août, avec Grenoble comme pivot. Presque tous les cols de la région grenobloise figurent sur les tracés des itinéraires et qui devront être accomplis à des moyennes allant de 30 à 45 km. suivant les cylindrées. Les machines devront être d'une extrême robustesse pour pouvoir affronter les routes de montagnes, dont certaines doivent remplir d'étonnement les concurrents étrangers.

Les droits d'engagements sont de 1.300 fr. français pour chaque moto inscrite : ceux-ci sont reçus à droits simples avant le 30 mai, à 18 heures, et à droits doubles avant le 30 juin, à 18 heures, moyennant le paiement d'un droit de 2.000 francs par véhicule, à l'U. M. de France, 8, place de la Concorde, Paris.



ON nous écrit du Brésil :

Au Brésil, il n'y a guère qu'une marque française représentée, et plus particulièrement à Rio-de-Janeiro, c'est Motobécane. Durant l'année 1929 à peine commencée, 90 de ces machines ont déjà été importées et on prévoit pour cette année 1930 la vente de 200. On semble ignorer qu'il existe dans l'Amérique du Sud un grand pays, plusieurs fois plus grand que la France qui s'appelle le Brésil et qui semble oublié des constructeurs français. Disons, toutefois, que Monet-Goyon a tout de même importé quatre machines qui sont revenues très cher de fret par suite du manque d'agent de cette marque. Mieux, le type D. 3 de Motobécane a fait l'objet dans les journaux brésiliens d'une publicité magnifique, car le Senor Aboim Inglez a imité avec succès les grands raids de Robert Sexé, traversant la forêt durant 1.600 kilomètres. Là-bas, représentent sans exagération 6.000 kilomètres français par suite des difficultés de route. La construction française est excessivement bien goûtée au Brésil et nous conseillons aux constructeurs d'y adresser leurs catalogues.

EN HONGRIE

LE GRAND PRIX DE BUDAPEST

Le B. S. Egyet de Budapest a fait disputer son Grand Prix le 13 avril avec 31 concurrents : 175 cmc. (110 km.). — Urpie (D. K. W.) 1 h. 8 m. 15 s. 95/100 ; 2. Masa (D. K. W.) ; 3. Lukavetz (F. B. Villiers). 250 cmc. (110 km.). — 1. Zsoter (Me-roy), 1 h. 9 m. 3 s. 19/100 ; 2. Erdelyn (D. K. W.).

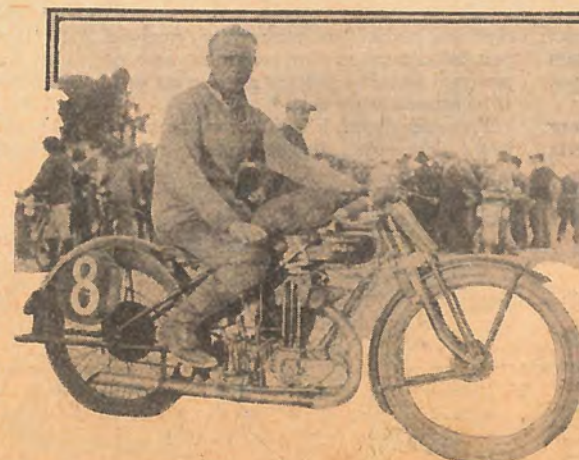
350 cmc. (165 km.). — 1. Oüter (Motococche), 1 h. 28 m. 39 s. 64/100 ; 2. Gaussorgues (Monet-Goyon), 1 h. 30 m. 59/100 ; 3. Valentin (Chater Lea). 500 cmc. (165 km.). — 1. Stegman (B. M. W.), 1 h. 25 m. 16 s. 26/100 ; 2. Gall (B. M. W.) ; 3. Streb- ban (B. S. A.).

Sidecars 600 cmc. (110 km.). — 1. Far- kas (Sunbeam), 1 h. 22 m. 48 s. 37/100 ; 2. Bauer (Norton). A noter la présence de Gaussorgues sur Monet et Goyon et la brillante présentation des B. M. W.



Mai

4. Sortie sur Spa (A. M. C. Bertrix) 11. En Luxembourg (A. M. C. Bertrix). En Luxembourg (M. A. C. Anvers.. A. M. C. Liège : à Dinant. U. M. Namur : au Grand Prix Defoin. A. M. C. Hesbaye : à Dinant. A. M. C. Bertier : à Dinant.



Le coureur anglais Dawson, est un grand ami de la France et est établi depuis plusieurs années dans le midi. Il parle couramment notre langue. Le voici sur sa machine de records, celle avec laquelle il cueillit tant de lauriers.



Un beau virage : c'est l'as renommé Franz Schagerl qui l'exécute à Reichenhall, sur une 1.000 cmc., au concours de machines lourdes.



Les Six-Jours d'Italie

C'est du 29 avril au 4 mai, donc en ce moment, que se déroulent pour la deuxième fois les Six-Jours d'Italie, épreuve de régularité sur 2.000 kilomètres. La course est organisée par le M. C. de Lombardie sous le patronage de la Gazette des Sports et de Motocyclismo. Le parcours est composé de six boucles, ayant pour arrivée et départ Milan, et les moyennes imposées sont les suivantes : motos 175 cmc., 40 km. ; motos 250 cmc. et sidecars 600 cmc., 45 km. ; motos 350 cmc. et sidecars 1.000 cmc., 46 km. ; motos 500 cmc. à 1.000 cmc., 48 km. ; Les concurrents seront pénalisés comme suit : contrôles horaires assurés par une pendule enregistreuse ; tolérance, avance 2 points par minute d'avance et 1 point par minute de retard ; contrôle secret, tolérance, avance 3 minutes, retard 12 minutes, mêmes pénalités.

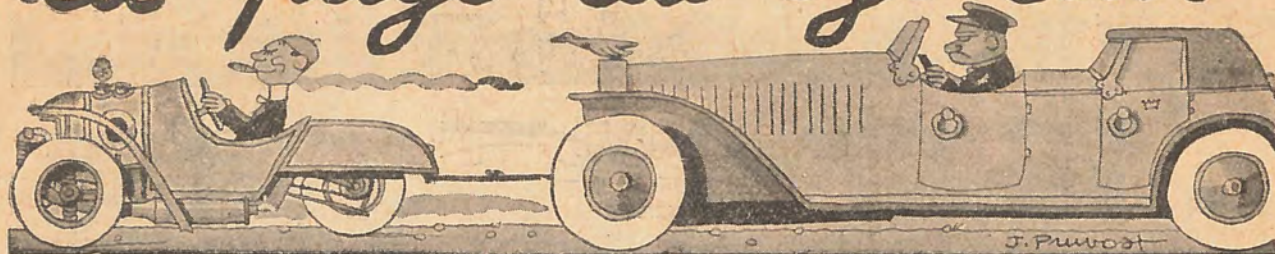
EN ALGERIE

DEPUIS peu de temps, le nouveau vélodrome dirigé par M. Champeau a ouvert ses portes aux coureurs cyclistes et motocyclistes. Il y a eu plusieurs matches poursuite en moto dans lesquels Loissier a eu le plus grand succès. Dans la course cycliste à l'américaine, la prime au nom de Moto Revue et Monet-Goyon a été gagnée par le coureur Guersy qui l'a enlevée d'une demi-longueur, car cette prime était une des plus convoitées. NERIL DINO

Au Maroc

Dernière minute : Benitah, ex-champion motocycliste du Maroc, a gagné le Grand Prix du Maroc Automobile

la page du cyclecar



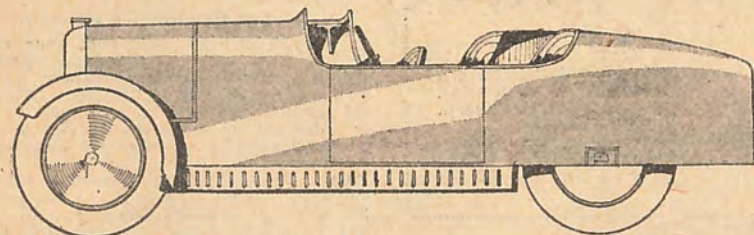
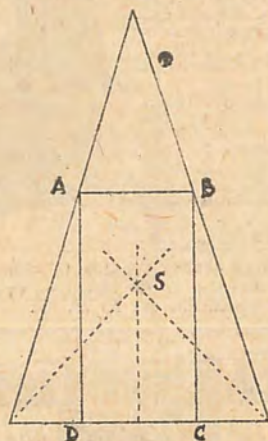
Pourquoi pas la « voiturette » trois-roues ?

Nous émettions récemment cet avis que le cyclecar populaire à trois roues ne pouvait, étant donné son manque de confort et sa construction rudimentaire, prétendre à un grand avenir. Insistons sur les mots : trois-roues populaire, en le complétant du qualificatif : bon marché : il n'était pas question, en effet, d'un cyclecar supersport à 13 ou 15.000 francs. Pour un véhicule de ce prix, mais traité en voiturette, la question reste posée : une voiturette trois-roues aurait-elle quelque chance de succès auprès du public ?

Pour arriver à une conclusion affirmative, il suffirait d'établir qu'un trois-roues convenablement exécuté peut être confortable et pratique, au même titre qu'un quatre-roues de 5 CV par exemple.

Le quatre-roues semble, en général, plus confortable que le trois-roues, ceci étant basé sur l'expérience. Cependant, l'impression qu'une suspension de trois-roues bien étudiée doit autoriser un con-

par les plus mauvais chemins de traverse, en dépit des ornières, des cailloux et de la boue. Malgré l'unique roue

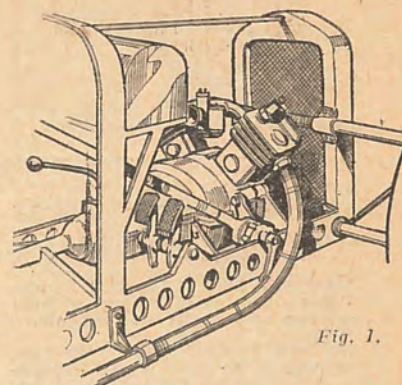
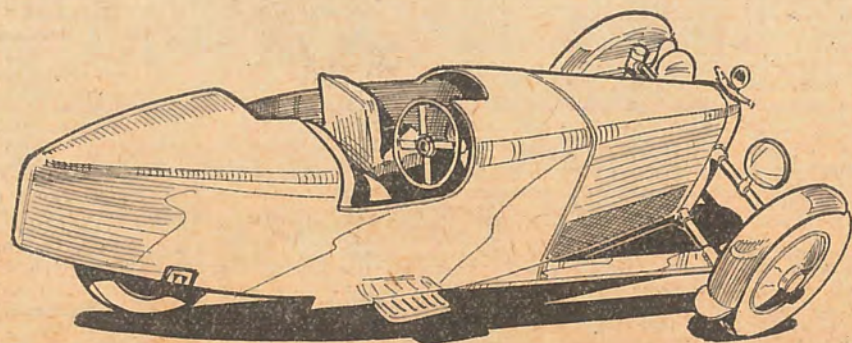


fort égal à celui d'une 5 CV, car elle aura l'avantage — énorme sur véhicules légers — des roues indépendantes, ne doit pas être rejetée.

Pratique, le trois-roues l'est. Il faut absolument ôter de l'esprit du public cette idée complètement fautive qu'un trois-roues ne peut pas être pratique, qu'il est cahoté au gré des ornières et des nids-de-poules, que son unique roue motrice est insuffisante en forte côte caillouteuse, etc. Maintes fois, des passagers furent surpris par la facilité avec laquelle un trois-roues connu se tirait de tous les mauvais pas, passait

motrice, malgré un embrayage quelque peu défectueux, on n'est pas embarrassé. Et pourtant le tube inférieur avant n'est qu'à 14 centimètres du sol !

Pratique quant à l'entretien, le trois-roues l'est aussi. Il l'est autant qu'une



moto, il l'est bien plus qu'une voiture, grâce à sa simplicité et à l'accessibilité de ses organes.

Ces deux points : confort et côté pratique établis, comment pourrait être réalisé un trois-roues, et voyons son budget avec celui de la plus modeste 5 CV quatre-roues :

Définissons cette machine : voiturette utilitaire, de 10 à 13.000 francs ; poids à vide : 450 kilos ; poids transportable 220 à 250 kilos ; carrosserie : 2 places 1/2, 3 places ; puissance : 6 CV.

1° **Châssis** en tubes, comme les Morgan, d'Yrsan, Sandford ou autres... Toutefois, 2 longerons ordinaires en I assureraient plus de rigidité ;

2° **Suspension** analogue à celle des cyclecars actuels. Adapter, si possible, des ressorts à boudins plus longs, à l'avant, et fonctionnant dans l'huile, sous carter.

A l'arrière, la suspension à lames est excellente. Employer, toutefois, des ressorts plus durs, ou les compléter par des amortisseurs, pour éviter un rebondissement exagéré.

3° **Moteur.** — 2 ou 4 cylindres, peu importe. Le deux-cylindres en V ou en flat-twin, est excellent. Si l'on dispose d'un excédent de puissance, alors on peut demander à ce moteur une vitesse maximum de 85 à l'heure (suffisante), un facile 8-10 à l'heure en prise sans cogner et une bonne accélération.

(A suivre). L. SIMON.

UN ISOLANT
MODERNE

LA BAKÉLITE

L'INDUSTRIE des résines synthétiques est une des plus importantes à l'heure actuelle. Cette fabrication est, d'ailleurs, des plus délicates et, si le principe même est fort simple, d'innombrables essais de laboratoire ont été nécessaires pour arriver à des produits satisfaisants et de nouvelles difficultés ont surgi lorsqu'il a fallu passer du laboratoire à l'usine et offrir à la clientèle, à un prix très réduit, une gamme de résines convenant à tous les besoins. La Bakélite est une résine synthétique obtenue en condensant du phénol en présence d'aldéhyde formique. Elle se présente sous trois aspects : 1° Une résine jaunâtre, soluble dans l'alcool et qui fond à la chaleur ; 2° Si l'on chauffe cette première résine à une température supérieure au point de fusion, on a une résine qui n'est plus soluble et reste solide à toutes les températures. Cette résine, si elle ne fond pas, est néanmoins ramollie par la chaleur ; 3° Si l'on chauffe cette seconde résine d'une manière prolongée, on obtient un corps dur et infusible.

Les utilisations de la Bakélite sont innombrables. Sous sa troisième forme, elle résiste à la chaleur jusqu'à 300 degrés ; elle n'est pas soluble ; elle est inattaquable aux acides, n'est pas affectée par l'humidité ; elle est mauvaise conductrice de la chaleur et encore plus mauvaise conductrice de l'électricité.

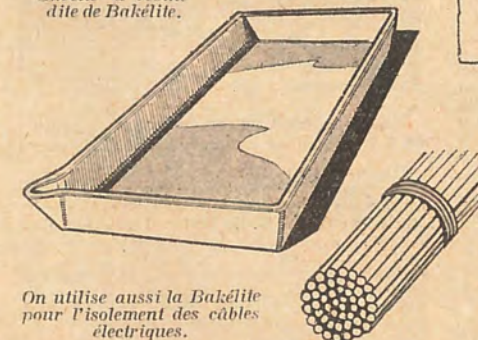
Ces qualités la rendent évidemment précieuse en électricité. La Société qui fabrique la Bakélite est arrivée à la livrer sous forme d'un vernis qui a de multiples applications. On fait avec lui des papiers isolants. En roulant ces papiers à chaud, on en constitue des tubes isolants. Des tissus imprégnés de Bakélite servent à la fabrication d'engrenages silencieux. Le vernis Bakélite adhère parfaitement aux métaux, et il protège les métaux, non seulement contre l'humidité, mais contre les acides même chauds. Citernes à essence, cuvettes photographiques, bacs de toute nature peuvent être ainsi en tôle vernie à la Bakélite.

La Bakélite, mélangée à de la sciure de bois, forme une poudre qui est moulée à chaud et remplace avec avantage l'ébène. Les objets moulés peuvent être usinés avec une extrême précision. On

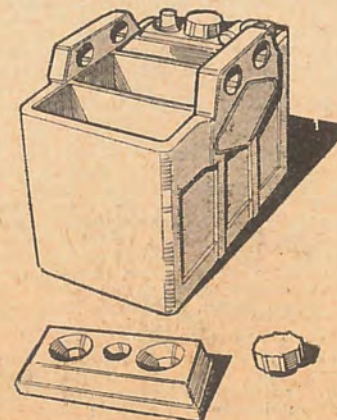
peut, en cours de moulage, y incorporer des pièces métalliques. Et alors, la Bakélite servira pour les bacs d'accumulateurs, les pièces de T. S. F., la coutellerie, etc... On peut également obtenir des poudres à mouler de couleur, convenant, en particulier à la bimbeloterie.

Un emploi particulièrement important de la Bakélite c'est l'isolement des fils des inducteurs et des inducteurs. Non seulement, elle est un isolant remarquable, mais sa résistance à la chaleur et sa résistance mécanique à la traction (3 kg. 480 au m/m²) à la flexion (0 kg. 626 au m/m²) et au choc (0 kg. 21 au m/m²) garantissent sa parfaite tenue dans les cas les plus défa-

Cuvette à résine dite de Bakélite.



On utilise aussi la Bakélite pour l'isolement des câbles électriques.



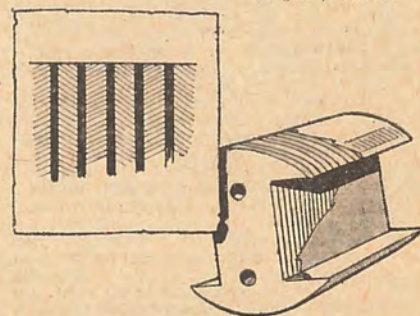
Les bacs d'accus, les vis de connexions, bref toute la carcasse extérieure se fera en Bakélite.

vorables. Un bobinage isolé à la Bakélite ne donnera aucune sorte d'ennui. Il constitue une masse homogène, un véritable bloc, aussi insensible à l'échauffement qu'aux effets de la force centrifuge, si redoutable sur les dynamos et plus encore sur les magnétos. On sait aussi que les bobines d'allumage peuvent être délicates. Avec les fils enrobés de Bakélite il n'y a plus rien à craindre. Pour tous ces appareils, on emploie ce qu'on appelle la Bakélite d'imprégnation, qui se fait en plusieurs degrés de concentration. Pour les bobinages fins, on emploiera la Bakélite la moins concentrée, mais pour les autres, on préférera un plus grand degré de concentration.

L'imprégnation d'une bobine est une opération fort intéressante. Tout d'abord, les bobines destinées à être imprégnées de Bakélite ne doivent pas comporter de produits isolants contenant des huiles ou des substances non absorbantes. Les fils peuvent être isolés à la soie, au coton, au papier. Si le fil est émaillé, cet émail ne doit pas être soluble dans l'alcool chaud ou décomposable à la chaleur.

L'imprégnation peut s'effectuer de deux manières. Le procédé par trempage

Noyau feuilleté.



Ce noyau est constitué de lamelles en fer doux isolées par la Bakélite.

est inférieur à celui de l'imprégnation sous vide et pression. Il consiste à chauffer les bobines de 100 à 115° selon le guipage. Le temps moyen de chauffage est de 3 heures. On plonge la bobine chaude dans le vernis jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de bulles. La durée de trempage est en moyenne d'une heure. On fait égoutter une heure et on laisse les bobines exposées à l'air dans un local sec et sans poussières pendant plusieurs heures. Ensuite, chauffage progressif à l'étuve. On maintient la température à 120° pendant cinq heures au moins.

Si on désire une imprégnation plus dense, on procède par double trempage. C'est-à-dire qu'on accomplira une première, puis une seconde fois le cycle des opérations, mais pas jusqu'au chauffage final à 120°. Celui-ci ne sera effectué qu'à l'issue de la deuxième série d'opérations.

L'imprégnation sous vide et sous pression est plus intéressante encore. La bobine est soigneusement séchée sous

le vide, dans une autoclave, à une température de 90 à 110°, selon le guipage.

Les bobines chaudes sont immédiatement portées dans l'étuve d'imprégnation. Cette étuve est chauffée à 50°. On fait le vide et on ouvre la communication avec le récipient à vernis. On ferme la communication lorsque, par un hublot monté sur l'étuve, on constate que les enroulements sont immergés. On maintient le vide pendant 30 minutes. Ensuite, on envoie de l'air comprimé et on porte la pression à 2 kilos au moins et 7 kilos au plus, suivant les cas. La pression est maintenue pendant une heure au moins. On ouvre alors la vanne et le vernis est refoulé vers la cuve à vernis. Les bobines s'égouttent pendant une heure à une température de 70°.

Dans l'étuve close, on élève la tempé-

rature de 50° à 90°, puis on fait passer un courant d'air chaud à 80 ou 90°. L'étuve comporte un condenseur. Quand celui-ci ne débite plus de solvant, l'opération est terminée.

Enfin, opération finale, dite polymérisation. C'est elle qui en transformant la Bakélite lui donne ses qualités définitives. Elle consiste en un chauffage pro-



Les bougies elles-mêmes seront isolées à la Bakélite.

Au Camping Club Français

VOULEZ-VOUS passer des vacances agréables, saines et économiques ? Joignez au plaisir que vous procure la moto celui que, sans nul doute vous fournira le camping bien compris.

Le Camping Club Français vient de créer une section de moto-camping et se met à votre disposition pour vous fournir tous renseignements sur le matériel à utiliser, qui doit être léger, peu volumineux quoique confortable, et pour vous faciliter vos premiers essais. Les réunions amicales du Camping Club Français ont lieu tous les mercredis à 21 heures à la Brasserie Gruber, place de la Bastille. Tous les motocyclistes que la question intéresse y sont cordialement invités.



Abonnements souscrits avec retenue de 5 fr. pour les Inondés du Midi (suite)

Roger Arsene, Angers; Lorido P., Tours; Auperpin F., Villemomble; Bonny A., Montmorency; Guenezene R., Paris 2°; Auger J., Paris 2°; Baron G. de Witte, La Celle Saint-Avant; J. Leers, Lyon; Sainte-Seitilla, Soleure; Laporte A., Alenya; Leleu H., Courbevoie; Pequenard, Paris 15°; Maurice Georges, Paris 11°; Perrimbert C., Pré Saint-Gervais; Flanets, Paris 14°; Thuiry, Paris 5°; Jullien, Stains; Marceau Vanot, Paris 11°; Pailot, Charleville; Dufresne, Rouen; Durand, Montreuil; Camelin, Paris 14°; Cladel, Châtillon-s.-Bagneux; Billard, Le Vézinet; Thebault, Thouart; Potard, Puteaux; Maréchal, Ecerilles; Chevalier, Amiens; Club Motocycliste Nantais, Nantes; Bachemann, Faverges; Cadiot, Châteaui-Thierry; Julien Amable, Laval; Rebiffe, Massy; Claire, Roanne; Auvrey, Paris 13°; Brandely, Lyon; Roff, Houilles; Coppin, Juvisy; Thomas, Paris 17°; Leseure, Colombes; Giraud, Levallois-Perret; Griffe, Paris 15°; Baudoin, Lamorley; Dubois, Paris 20°; Fournier, Paris 19°; Vernet, Paris 5°; Casse, Montreuil-sous-Bois; Fournier, Paris 18°; Bounel, Creteil; Poirinet, Pierrefitte; Teillac, La Ferté Fresnel; Dupont, Paris 11°; Bissirier, Dakar; Jurion, Le Perreux; Souleyreau, Lambarena; Damour, Macon; Cannu, Etrepagny; Faintrenie, Paris 16°; Foucaud, Paris 15°; Perrier, Chambéry; Edelin, Petit-Ivry; Borrel, Montferant, Châteaui; Brunneau, Prades; Bertoux, Paris 15°; Maucilaire, Pongy; Leobal, Amberieu-en-Bogey; Grispoux, Arbois; Grandpierre, Paris 17°; Feverspiel, Gerould; Dumoulin, Proyart; Cooperative, Besançon; Bremont, Calombes; Thibaudat St-Denis; Lebois, Viroflay.

longé — 5 heures au moins — à la pression atmosphérique ou sous pression légère.

L'emploi de la Bakélite nécessite donc un matériel spécial mais assez simple, et qui n'est pas un obstacle à son emploi par des industriels. Aussi, est-elle actuellement employée par de très nombreux fabricants d'appareillage électrique, et cela avec le plus grand succès. N'est-ce pas une merveilleuse matière que celle que nous trouvons dans les magasins sous forme de fume-cigarettes ou de peignes, qui constitue les plaques isolantes de nos postes de T. S. F., les boutons, etc., qui recouvre les poignées de nos portières ou forme la boule des leviers et qui, par surcroît, nous délivre de la crainte des pannes. C'est vraiment la matière aux mille usages.

REGAIRAZ.

Souscriptions individuelles reçues pour les Sinistrés du Midi

Darfeuille, Castillon-sur-Dordogne, 10 fr.; Marguerite Tissier, à Moto Revue, 10 fr.; Malette, Paris, 10 fr.; Théobalt, Paris (6°), 5 fr.; Cousty, Paris (1°), 5 fr.; Perrin, ingénieur, Asnières, 10 fr.; Arnoult, Somme-sous, 5 fr.; Mannier, le Raincy, 20 fr.; Jalicot, Ermont, 5 fr.; Gras, Bois-Colombes, 10 fr.; Rebours, Paris (11°), 25 fr.; J. Bocion, Paris, 5 fr.; Fauvel, Suresnes Val d'Or, 15 fr.; Vaubaillon, Paris, 10 fr.; Bourgeois, le Petit Quevilly, 5 fr.; Laury, Giat, 10 fr.; Gallée, St-Leu-la-Forêt, 10 fr.; Lathière, aux Ajeux, 5 fr.; J. Perrin, Nice-Cimiez, 20 fr.; Robinot, Paris, 5 fr.; Pélissier, Langogne, 5 fr.; Beaudiquier, Paris (11°), 5 fr.; Binet, Bordeaux, 20 fr.; Alex, 10 fr.; Freydier, Marseille, 5 fr.; Rollet, Villenaux, 7 fr.; Esnault, Nuillé-sur-Vicoin, 5 fr.; Oude, Bron, 5 fr.; Lavolette, Pisseleux, 5 fr.; Leleu, Courbevoie, 7 fr. 50; François Gaston, Castelmoron, 5 fr.; Lelièvre, le Havre, 5 fr.; Damour, Macon, 5 fr.; Biard, Levallois, 20 fr.; Crépiat, Paris (16°), 10 fr.; Le Mouillec, Sèvres (S.-et-O.), 5 fr.; L'Hirondelle Moto Club, Malakoff, 100 fr.; Tabareau, Ozoir-la-Ferrière, 5 fr.; J. Guérard, Villers-sur-Mer, 10 fr.; Jean de Lafon, Montech, 5 fr.; Granier, Molières-sur-Cèze, 5 fr.; Willaume, à la Plaine, 10 fr.; Bierge, Paris (6°), 15 fr.; Lamarre, Cambrai, 5 fr.; Eutizi Primo, Châteaui Arnoux, 10 fr.; Ollier, Suresnes, 20 fr.; Frégé, Aulnay-sous-Bois, 5 fr.; R. Sautereau, Paris, 10 fr.; Caschelin (17°), 10 fr.; Roger Coudreau, abonné, 10 fr.; Tasker, Paris, 50 fr.; Coumans, Gagny, 5 fr.; Buveur, Aulnay-sous-Bois, 10 fr.; Chauvin, à Empiré, 10 fr.; Queffur, Pré St-Gervais, 25 fr.; Sugniaux, Paris (19°), 10 fr.; Leparmetier, Paris, 20 fr.; Boulanger, Clevilliers (E.-et-L.), 5 fr.; Henri Leroy, le Raincy, 20 fr.; X..., Champs-Élysées, Paris, 10 fr.; R. Taesch, Paris (19°), 10 fr.; Millet, Nogent-sur-Marne, 20 fr.; Anglès, Paris (10°), 10 fr.; Anonyme, 20 fr.; Brucy, Arcueil, 10 fr.; André J. M., Soultz, 5 fr.; Mazier, Aulnay-sous-Bois, 10 fr.; Schmit, Nantes, 5 fr.; Nougier, Paris, 15 fr.; Perrot, Paris, 10 fr.; Dumont Charles, Pauillac, 5 fr.; David Valentin (16°), 10 fr.; Geudronneau, Ville-neuve-le-Roi, 20 fr.; Vittupier, Bonneville (Hte-Savoie), 8 fr.; Duruelle, Châteaui (S.-et-O.), 20 fr.; Bouchout, du M. C. P. S., 20 fr.; Moto-Club Manola, 63, rue Oberkampf, Paris (11°), 62 fr. 90; Dufay, St-Martin d'Aspres, 20 fr.; F. Giraud, St-Etienne, 23 fr.; P. Darmoy, à Vetry (Marne), 10 fr.; Brondell, Montreuil, 25 fr.; Marquet, Paris (5°), 10 fr.; Desmangeot, l'Oseraie, 10 fr.; Azéma, Mazères, 10 fr.; Etienne, Houilles, 5 fr.; Guillaumont, la Varenne-St-Hilaire (Seine), 25 fr.; Tissier, Paris, 10 fr.; Marville, Paris (10°), 10 fr.; Bodesson, Lyon, 5 fr.; Marceron, le Vigeant-Eysines, 20 fr.; Despretz, Morlaix, 10 fr.; Léclard, Viroflay, 10 fr.; Bulot (18°), 20 fr.; Jarreau, Oudjda (Maroc), 10 fr.; Riché, Auberge de la Chalouette, Pierrefitte, 20 fr.; Moreau, Niort, 10 fr.; Barcelo, Constantine, 5 fr. Total : 1.238 fr. 40.



Le paiement de la taxe de circulation

UNE réforme très heureuse vient d'être acceptée par la Chambre et sera sans doute « homologuée » par le Sénat. Voici de quoi il retourne: jusqu'à présent, lorsque nous voulions, au cours d'un trimestre, mettre une machine en circulation, nous devions payer les droits du trimestre entier, même s'il ne restait que quelques jours à courir. Un grand nombre de propriétaires de véhicules automobiles, qui se trouvaient dans ce cas, ou bien laissaient leur machine au garage jusqu'au 1er jour du trimestre suivant, ou bien ils roulaient sans carte verte en se fiant à leur bonne étoile. Nous ne dirons pas que cette dernière attitude fût à approuver, car la loi doit être respectée, même quand elle est injuste, mais enfin, il y avait là quelque



chose d'anormal. De plus, le paiement de la taxe à chaque trimestre se traduit, aux premiers jours de ce trimestre, par l'embouteillage des recettes des Indirectes. Combien peu d'entre nous profitent de la possibilité de s'acquitter par virement postal, ou par mandat, et s'épargnent ainsi l'ennervante attente dans un bureau, ainsi que le dérangement. Beaucoup croient que le reçu doit être présenté aux agents du fisc ou aux gendarmes, mais il n'en est rien et la carte verte est seule exigible. Mais l'habitude est là et d'innombrables personnes continueront à venir à date fixe se morfondre devant les guichets des Contributions Indirectes.

Désormais, si la nouvelle mesure est adoptée, les trimestres seront décomptés à partir du jour de la mise en circulation du véhicule et tout le monde ne paierait plus à la fois. Cela vaudrait mieux pour tout le monde. Les bureaux n'auraient pas des alternatives de surmenage et d'inaction. L'argent rentrerait régulièrement dans les caisses de l'Etat.

La réalisation ne présente aucune difficulté, la carte verte portant la date de mise en circulation. Un fichier permettrait aux Recettes des Indirectes de s'y retrouver sans grand mal.

La motocyclette mode de locomotion normal

C'EST une chose, dont nous motocyclistes n'avons jamais douté, mais qui n'a pas toujours été admise par la presse profane ou les tribunaux.

On nous signale qu'un Tribunal civil, celui de la Haute-Vienne, a, il y a quelques mois, rendu un jugement dont un des attendus déclare que la motocyclette n'est nullement dangereuse. Voici de quoi il s'agit. Un employé chargé par son patron d'aller faire un travail dans un village des environs, manque le train et prend sa motocyclette. En cours de route, il est victime d'un accident, est blessé. Quand un ouvrier, sans qu'il y ait faute de sa part, est victime d'un accident en se rendant, sur ordre de son patron à un chantier distant, le patron (ou la Compagnie qui l'assure) est responsable et doit indemniser l'ouvrier. En l'occurrence, la question était de savoir si en manquant son train et en employant, pour se transporter, une moto cet ouvrier avait commis une faute. Le patron en effet n'avait pas prévu que son ouvrier se transporterait à motocyclette et, au fond, la question est de savoir si la motocyclette devait être considérée comme un mode de locomotion plus dangereux que le chemin de fer. Et nous relevons cet attendu, d'autant plus remarquable que l'accident était dû à une avarie de machine.

« Attendu qu'une motocyclette, en tant que mode de locomotion, ne saurait, tout au moins à l'égard de celui qui s'en sert dans des conditions normales, être dangereuse, susceptible de constituer un état de faute de celui qui l'utilise. »

En conséquence de quoi, le tribunal civil de la Haute-Vienne déclarait que l'accident en question présentait les caractères d'un accident du travail.

Voilà un jugement singulièrement intéressant et qui fait le plus grand honneur aux magistrats qui l'ont rendu. Alors que nous trouvons tant d'exemples de moto-

phobie, tant d'opinions ridicules sur la moto, nous avons ici un tribunal bien informé, et qui proclame que la motocyclette n'est pas dangereuse si elle est normalement utilisée.

MAIS... ASSUREZ-VOUS DONC

IL n'est pas rare qu'on nous demande notre avis sur des accidents, et, bien souvent, nous constatons que, si les accidents étaient assurés, des situations lamentables ne se présenteraient pas. Hélas, trop de motocyclistes traitent trop légèrement cette grave question et n'ont, à aucun degré, le sens de leur responsabilité. Encore ces jours-ci, nous recevions une lettre d'un motocycliste qui était entré en collision avec un autre. Ce dernier, qui était d'ailleurs en faute, fut malheureusement tué. Le tribunal estimant, à tort d'ailleurs, qu'il y avait une légère part de la faute qui incombait à notre correspondant, le condamna à une amende assez faible et à 6.000 francs de dommages et intérêts. C'est déjà une somme importante et qui éprouve durement un budget modeste. Si notre correspondant avait été assuré, il n'aurait eu à s'occuper de rien, et rien à craindre. La Compagnie se fût substituée à lui et eût payé les 6.000 francs. Il ne serait resté à sa charge que l'amende.

Il y a, d'ailleurs, un devoir à être assuré. On peut, si prudent qu'on soit, être cause d'un accident et l'application désormais officielle de l'article 1384, bien que consacrant une injustice, rendra bien difficile notre défense devant le tribunal. Peut-être ne serons-nous condamnés qu'à une faible amende par le tribunal correctionnel, mais cette amende, fût-elle de vingt sous seulement, établit notre responsabilité et permet à l'adversaire d'entamer une procédure civile et de se faire allouer des dommages et intérêts. Comme les tribunaux comptent, en ces matières, par centaines de milliers de francs, on voit à quelle impasse on aboutit. C'est sa vie tout entière qu'on aura gâchée et souvent par la faute de l'accidenté, faute qu'on n'aura pas pu prouver soi-même. Il est inconcevable que tant de motocyclistes hésitent à s'assurer et estiment que c'est là une dépense inutile, que leur prudence évitera les accidents, que les maladroits seuls en ont, etc... C'est là un dangereux optimisme. On peut parfois se laisser entraîner à l'imprudence, et, si vous êtes prudent, il y a tant d'usagers de la route qui ne le sont pas. Assurez-vous donc et ne risquez pas, pour une centaine de francs que vous aurez voulu épargner, de gâcher définitivement votre vie. Ne suffirait-il pas que vous lisiez attentivement les dernières relations sur les Pâques routières 1930 pour vous décider ?



Le camping et la moto

Moto Revue se doit de ressusciter le camping. Le fera-t-il ? La question reste à l'ordre du jour, car beaucoup de motocyclistes veulent faire du camping mais lorsqu'il s'agit de les grouper, chacun semble trouver de mauvaises raisons. L'ambiance, qui a animé les fameux rallies-camping de 1927, serait-elle évaporée ? Nous ne le croyons pas. Il manque, en moto, l'apôtre au zèle ardent, à l'abri des contingences, libre de son temps et de sa personne. Les centaines de motocyclistes qui ont participé aux anciens campings se tâtent et réclament cet apôtre ; le reverrons-nous, cette année ? Peut-être bien que oui, peut-être bien que... Mais pourquoi les nombreux amateurs ne nous écriraient-ils pas à ce sujet un mot bref, nous donnant leur adhésion de principe à un camping, soit pour le Bol d'Or, soit pour le 14 juillet, soit pour le 15 août. Le Moto Camping Club de France existe toujours et le Docteur Schwing, son président, ne tient qu'à ranimer la gaité des campeurs.

Et voilà ce que nous proposons :

Un essai loyal et probant de camping sera tenté le 3 et le 4 mai. Ces jours-là, la Société des Campeurs de France organise, en forêt de Fontainebleau, avec le concours de toutes les sociétés de camping, plusieurs sociétés sportives et la Chambre syndicale, une grande fête du Camping, au carrefour de l'Épine, route nationale, après Chailly-en-Bière. De nombreux et beaux prix ont été prévus. Que tous ceux des motocyclistes que l'idée intéresse s'adressent directement à nous ; nous préviendrons à ce sujet soit un départ collectif de Paris, soit la réunion de tous les motoristes campingmen en ce site pittoresque ; nous aviser le plus tôt possible.

Toujours du camping !

Le Comité de la Chambre Syndicale du Camping a arrêté dans sa dernière séance les dates des manifestations suivantes : 3, 4 mai : Fontainebleau (Carrefour de l'Épine) ; 29 juin : l'Isle-Adam ; 13, 14 juillet : Deauville. Ces manifestations qui seront très suivies par le grand public, sont faites sous le patronage des clubs auxquels nous avons demandé cordialement de manifester avec eux.

Des concours, divertissements, concerts, ont été prévus chaque fois pour agrémenter au possible ces campings.

Le Camping est sain
nullement à craindre
pas assez connu

PETITE CORRESPONDANCE

Oh Panama, c'est toi !

Je vois dans le N° 362 que tu offres gratuitement des soirées: c'est très bien, mais ces soirées sont pour les Parisiens et nous autres, pauvres soldats qui n'avons pas eu le plaisir de rester en France, nous nous mettons une large ceinture. Pourquoi ne donnerais-tu pas le compte rendu de ces cours sur ton journal de manière que nous puissions être au courant de ton savoir. Je suis un ancien abonné à *Moto Revue*, maintenant je suis en caserne à Oran et macache pour aller à Paris t'écouter. — L'ETOURNEL, Oran.

Chère Moto Revue

VOTRE correspondant, M. Valfuni a écrit un article très vrai sur le vélomoteur, mais a-t-il bien regardé autour de lui ? A l'heure actuelle, Motobécane construit une petite B. M. A. qui répond en tous points à ce que demande ce monsieur, sauf l'embrayage, qui, à mon avis, serait une complication bien inutile, sujette à usure et complication.

Je possède moi-même une 100 cmc. Motobécane qui me donne satisfaction à tous les points de vue, souplesse et consommation : 4 km.-heure et 1 h. 1/3 aux 100 km. Confort supérieur à celui de bien des machines, dites « confort ». Grimpeur émérite, ce moucheron se cramponne dur à toutes les côtes. La ville d'hiver à Arcachon se grimpe aisément sans un coup de pédale. Cette machine, commence dans la région, à être assez répandue pour la plus grande satisfaction de ses possesseurs.

Je serais heureux si je puis contribuer à la diffusion de ce petit engin qui est ce qui se fait de mieux dans le genre à l'heure actuelle.

L. BOUFFARD, mécanicien à La Teste.

Vivent les petites cylindrées !

MA Motobécane 175 cmc, 2 vitesses que j'ai achetée d'occasion en 1928, à Paris-Auto, 104, avenue de Villiers, a fait depuis ce temps 25.000 km. Je pèse 90 kilos. Jamais aucun ennui, sauf les pneus, clous, etc. Vous devriez nous parler plus souvent des petites 175 cmc. Tout le monde n'a pas le moyen de se payer des grosses 250 ou 500 cmc. comme vos ingénieurs. Je crois que c'est la vraie moto populaire. — NIVET. — St-Laurien.

Il y a une nouvelle 350 cmc. Standard

Je suis pleinement de l'avis de M. R. Sevestre qui, dans votre numéro du 1^{er} courant, page 271, se plaint du peu de soins apportés par les constructeurs à fournir des motos servant à un usage journalier. On ne concevrait pas une auto sans les accessoires indispensables (compteur, montre, etc...), mais quand il s'agit d'une moto on est resté à la conception d'un engin purement « sportif ». Dire que pas une maison ne livre une moto complètement équipée ! Et pourtant ceux qui se servent de cet engin, pour se rendre à leur travail deviennent de plus en plus nombreux ! comment expliquer ce manque de compréhension des constructeurs ? Personnellement, j'accomplis chaque jour un minimum de 50 kilomètres, parfois 100 kilomètres, sans compter les jours de vacances où, comme mes camarades motocyclistes, je me « tape » 200 à 300 kilomètres.

Philippe VARIS, à Castres.

Satisfaction

Je vous fais part de toute la satisfaction que je viens d'avoir dans mes rapports avec la maison C....., je lui avais commandé deux casques avant l'annonce de la baisse, j'avais fait suivre le montant et j'ai eu l'agréa-

ble surprise de recevoir l'avis que la maison me faisait participer à la prochaine baisse, et que j'avais 21 francs à ma disposition.

CAILLÉ, abonné B-2921.

Une Adresse

Je vois dans le numéro qui vient de me parvenir que vous demandez son adresse au constructeur de l'Auto-Plume.

R. Gauthier, 13, quai Henri-Chavigny. Blois, Loir-et-Cher.

Peut-être n'est-il pas très correct que je me substitue à lui pour ce faire, mais je ne vois que le service à vous rendre, ainsi qu'aux mutilés et personnes que cette fabrication intéresserait. Mutilé moi-même, vieil abonné de votre revue et motocycliste (tri-motocycliste plutôt), j'ai, lors de sa parution dans un journal local, conservé l'adresse du constructeur de l'Auto-plume, laquelle adresse était il y a environ deux ans :

Lucien BRUCY, Chalette, Loiret.

A Robert Sexé

J'ADMIRE bien sincèrement vos randonnées votre façon de les raconter, de les illustrer par des photos.

Mon admiration ne se borne pas à cela. Il serait désirable que, de ces randonnées, on fit un livre destiné à être donné en prix dans les écoles.

Il remplacerait avantageusement... et combien... une foule de livres de prix plus stupides les uns que les autres et des livres

SOUS TOUTES RESERVES On nous communique

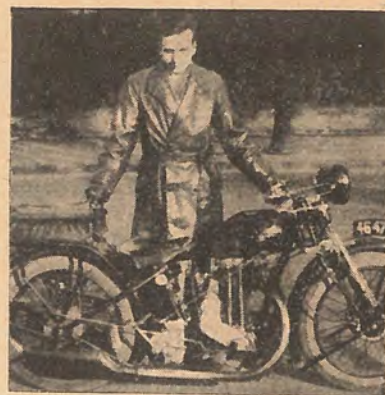
J. M.-LA ROCHELLE. — La décharge que vous ferez signer à votre ami pour dégager votre responsabilité, en cas d'accident, n'a aucune valeur ; votre passager, si vous l'accidentez et que celui-ci puisse arriver à prouver votre faute peut vous obliger à des dommages et intérêts.

Sous toutes réserves

EXCUSE-MOI de te « barber », mais veux-tu bien écouter mon cas :

Je lis à l'instant à la page 403, le paragraphe « Négligence ».

Je vois et je crois que l'abonné dont tu parles t'a dit la vérité, car à moi il m'est arrivé la même histoire. D'après toi, c'est de la faute du camarade qui n'a pas mis un timbre pour la réponse ; remarque bien, qu'il se peut très bien qu'il ait négligé cette politesse, mais il y a environ un mois que j'ai écrit à R...., 24, rue de Th. avec un timbre-poste pour la réponse, pour avoir une liste des motos d'occasions dont il disposait, j'ai signalé en plus que j'étais abonné à ton journal, et depuis ce temps j'attends toujours une réponse. Pourquoi donc ces maisons font-elles de la publicité, si elles ne répondent pas aux demandes faites ? Sans doute parce que nous sommes des provinciaux, et que nous nous trouvons trop loin de la capitale. Remarque bien que ces maisons se font une mauvaise presse à mon avis en tout cas, car je



Voici l'Aleçon qui fait l'objet de la fantaisie de notre lecteur Palau parue à la page 448 du présent numéro.

ou sont narrés les exploits purement imaginaires de cow-boys, d'indiens, etc., démarrages de Mayne Reid, de Cooper, de Gustave Aymard de jadis.

Les vrais héros actuels des steppes, des déserts, ce sont les cyclistes, motocyclistes et automobilistes.

Quand donc les éducateurs le comprendront-ils ? Albert MORVAN, Paris.

Mais si au contraire

Vous paraissez n'être pas très enthousiastes du mode d'éclairage des routes à grand trafic, cependant, cet éclairage installé sur la route de Fontainebleau à Juvisy, paraît très efficace, et les lampes espacées de 50 mètres paraissent donner un éclairage suffisant, même en cas de pluie, il serait cependant utile que les endroits dangereux ou exposés, soient signalés par un verre ou un cabochon vert placé sur la lampe dans l'axe de la route.

E. GOSSET, Alfortville

peux aller à Paris acheter ma machine, je n'irai pas chez Rémy, à moins que...

P. CHAMBERTIN, Lieurey.

Sous toutes réserves

De M. R. René, de l'Université libre de Bruxelles :

CHÈRE Moto Revue, vous avez bien voulu m'indiquer le M. C. Scolaires et le M. C. Ile-de-France : dès le lendemain, j'écrivais à ces deux correspondants. Je recevais, par la suite, du secrétaire des Scolaires M. C. M. Pascal, deux très gentilles lettres et qui me trouvait un compagnon de route ; j'insiste sur sa très grande amabilité sportive et vous le cite comme un charmant homme.

Inversement, je suis loin de féliciter le M. C. de l'Ile-de-France, dont la politesse doit être bien rudimentaire !!!

N. D. L. R. — Et pourquoi s'étonner ? Ce club n'aurait-il pas enregistré ces jours derniers la démission massive de remarquables personnalités vraiment sportives et affables qui le composaient pour laisser la place au petit bonhomme de l'an dernier que nous ne nommons pas. D'ailleurs le M. C. Scolaires refuserait à son tour, jusqu'à nouvel ordre, de remettre en compétition le challenge qu'il avait offert à ce club l'an dernier.



Le nouveau phare Lucas

LUCAS présente un phare nouveau : les particuliers résident surtout dans l'ampèremètre plus grand, lumineux et encastré à la partie supérieure du phare, visible aisément ; le commutateur aussi est plus grand et à taquet ; enfin les points attaches sont marqués en français et un enfant de 6 ans n'a maintenant aucune peine à connecter les fils sans erreur ; et puis la standardisation des ampoules, type français, va achever de donner le coup d'envoi en France à l'excellente marque anglaise. On a pu, anciennement, reprocher au Lucas de ne recharger qu'assez peu : l'ancien type chargeait en effet à 2 ampères ; la nouvelle dynamo charge dorénavant à 5 donc plus qu'il ne faut couramment et une batterie à plat, en 4 heures de marche, est rechargée : que souhaiter de mieux ?

Tout l'éclairage Novi

LES motocyclistes qui possèdent un éclairage Novi ou Alternovi, comme ceux qui désirent adapter à leur machine l'un ou l'autre de ces éclairages sont assurés de trouver tout le stock Novi en appareils neufs ou en pièces de rechange chez Erévost. Pour tous ces mêmes appareillages, MM. Prévost ont également tout le stock de rechange nécessaire, jusque et y compris les ampoules.

Comme « Grande-Arrivée-Motos » est également stockiste des accus « Slem » et effectue la vente, la réparation, l'entretien, la recharge et l'échange de ces batteries, les motocyclistes sont donc assurés de trouver à ce magasin tout ce qu'il faut pour leur l'éclairage.

L'accumulateur Eler

L'ACCUMULATEUR Eler sur le marché, c'est une batterie spéciale pour moto, avec caractéristiques bien personnelles : il est à plaques souples et peut être entièrement renversé sans perte de liquide. C'est au point de vue chimique, un accumulateur au plomb et présente la sûreté de fonctionnement de celui-ci. Sa réalisation matérielle et, en particulier, le principe de ses plaques souples, lui confèrent de nombreux avantages. A poids égal, capacité triple. Encombrement très réduit. Solidité mécanique considérable. Très longue durée. Régimes de charge et de décharge très élevés. Possibilité de mise en court-circuit sans détérioration. Il est insulfatible et conserve indéfiniment la charge. Ses avantages spéciaux pour la moto sont les suivants : Possibilité de les placer n'importe où, dans n'importe quel sens, bornes étanches et insulfatables, enveloppe métallique, Solidité absolue.

L'éclairage Dynovi avec accus

RÉCEMENT, nous mentionnions les appareils d'éclairage Novi et, entre autres, le Dynovi par dynamo et accus. Une erreur matérielle a pu laisser croire que le prix de 685 francs pour cet équipement



ON ROUVRE LE DIMANCHE

Le matin

Motocuir, 3, rue Buisson-Saint-Louis, Paris.

Ancelin, 23, boulevard Edgar-Quinet, Paris.

Bernardet, 6, rue Bruyères, Bourg-la-Reine.

Briquet, F. N., 13, Quai d'Anjou

La journée

Toutes les marques de motos et accessoires, du 70 avenue des Ternes, à la barrière, Paris.

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

Prunier (The Motorist), 41, avenue des Ternes, Paris.

étant compris sans fourniture de la batterie : il n'en est rien. Cette rectification transforme en un appareillage d'un prix abordable cet équipement qui, autrement, semblait onéreux. Novi est, du reste, d'autant plus avantageux que solide, sécurité de marche et facilité de montage sur toutes machines sont de notoriété publique. Dans le cas du Dynovi, les accus qui complètent cet équipement, sont sélectionnés parmi les meilleures marques après essais sévères.

Bonnes marques, bons agents

A GIVORS, dimanche en panne avec ma 500 cmc. sidécar, accident à la boîte à vitesse dont la maison, du reste, n'est nullement à incriminer. Je rentrai chez moi, à 30 km. de Givors. Je prévins M. Berlier, lequel, malgré son travail et quelqu'un de

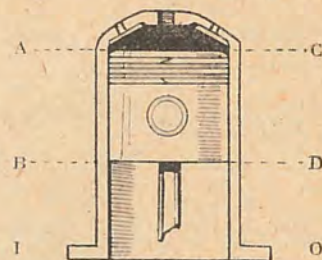


malade chez lui, me prenait en sidécar avec une boîte à vitesse de rechange ; démontage, remontage ; 3 heures après par mes propres moyens, j'arrivai à Saint-Chamond. Combien vous dois-je pour tout cela ? — C'est gratuit pour mes clients, répondit-il ! Avec ce principe désintéressé pas étonnant pour Terrot que cet agent ait, en 1929, vendu plus de ces 30 machines. DAVID.

Un Perfectionnement

LE perfectionnement dont il s'agit est mécanique et non physique comme beaucoup de lecteurs ont été tentés de le croire ; il s'agit de l'amélioration particulièrement sensible qu'apporte à un moteur l'adoption des huiles extra-fluides Empire-Oil Fire Point. Il existe une loi physique aussi vieille que le monde qui veut que deux parties de même essence en friction s'usent,

que ces deux parties, d'essences différentes, provoquent une usure encore plus rapide et proportionnelle aux chocs permis par cette friction. Or, 1930 marque une date pour nous motocyclistes : c'est la disparition, si l'on peut dire, de cette malfaisante loi

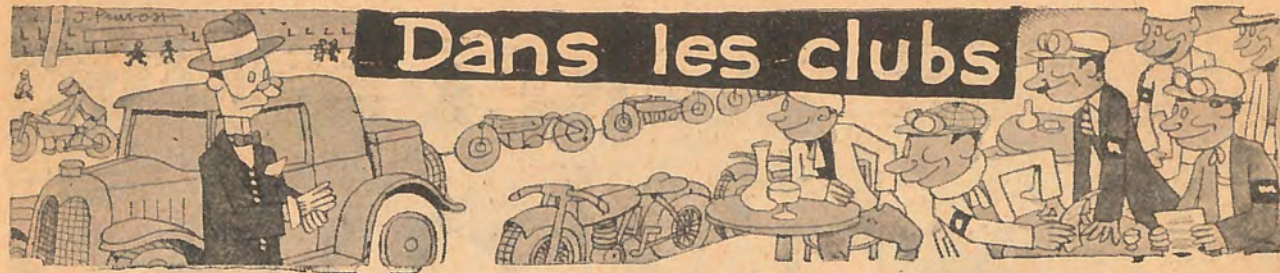


physique, parce qu'il est possible maintenant de conserver presque éternellement l'état premier d'un cylindre ou d'un piston au moyen de l'adjonction dans le carburant d'Empire-Oil Fire Point. Un simple coup d'œil sur le schéma ci-dessus vous montrera qu'environ la moitié de la surface du cylindre est occupée par le corps du piston et de telle façon le moins possible de fuites contre ses parois. Or, le lubrifiant comme il l'appert ne peut donc que se maintenir dans la partie B. D. I. O et jamais vous ne le voyez dans la partie supérieure A. C. C'est un problème angoissant qui a tracassé les constructeurs depuis tant d'années, en mettant à mal en peu de temps les meilleurs moteurs livrés à la clientèle, car le frottement à sec des deux métaux produit un échauffement considérable, une usure par conséquent remarquable, une force importante perdue par avance et qui, mathématiquement, se chiffre par plusieurs chevrons. Lubrifier cette partie supérieure était donc un problème ; plus vous perfectionnez le piston et plus le moteur semblait freiner ; il suffisait, nous diront certains, de mélanger de l'huile à l'essence ; oui, mais l'huile que nous possédions, non seulement par son alourdissement provoquait un encreassement, mais s'enflammait, se carbonisait sans aucun bienfait pour le moteur. Aussi, les études de M. Mailard qui lui ont enfin permis de présenter une huile à 100 pour 100 de pureté, donc absolue, et dont le pouvoir onctueux est des plus considérables, et qui lui ont permis en outre de réaliser les températures les plus élevées dans la chambre d'explosion sans arriver à enflammer cette huile, sont une révélation. Nous avons donc obtenu de l'Empire-Oil Fire Point de provoquer l'éducation du public d'une façon moderne et tout lecteur de *Moto Revue* voudra bien écrire à l'Empire-Oil pour recevoir un bidon qui, lui, permettra non seulement de constater l'amélioration immédiate de sa motocyclette, mais aussi celle de son porte-monnaie.

Des vêtements de cuir

PARMI les fabricants de vêtements de cuir spécialisés pour la moto, il faut citer les Et. Legrand dont nos lecteurs ont pu voir l'adresse d'autre part.

Les costumes de la maison Legrand sont bien adaptés à l'usage auquel ils sont destinés ; ils sont faits pour des motocyclistes et présentent toutes les qualités requises d'élégance, de solidité et de prix.



Mai

4. Circuit de régularité, Basses-Pyrénées (M. C. Pau); Vitesse à Montlhéry (A. C. I. F. et M. C. F.); Circuit d'endurance (M. C. Seine-Inférieure); Retour des « Tour de France » (M. C. F.); 10. Grand Prix du Centenaire (M. C. Algérie).

Le Circuit d'Endurance de Haute-Normandie

Le circuit d'Endurance de Haute-Normandie organisé par le Moto-cycliste Club de la Seine-Inférieure avec le concours de l'A. C. O. se courra le 4 mai prochain.

Cette belle épreuve qui réunit chaque année un beau lot de concurrents sera rendue plus dure par une étape nocturne, le départ devant être donné de Rouen vers minuit.

Trois pendules enregistreuses à Rouen, Fécamp et Eu contrôleront la régularité de marche des concurrents.

Les concurrents seront divisés en deux groupes suivant les cylindrées des machines.

En plus des coupes réservées aux équipes de marques, un challenge interclubs sera remis en compétition dans chaque groupe. Tous les clubs affiliés à l'U. M. F. peuvent concourir pour ces challenges; l'an dernier, ils furent enlevés par le M. C. de Montrouge et par le M. C. S. I.

Cette année un nombre imposant d'engagés doit prendre le départ, nous donnerons dans le prochain numéro la première liste des équipes de marque engagées.

Les engagements sont reçus à Rouen au siège social du M. C. S. I., 4, place de la République.

Moto Revue a des règlements à la disposition de ses lecteurs.

Amicale motocycliste Ledonienne

6 juillet. Rallye Etoile-Zanzi.

14 juillet. Lac de Genève.

15 août. Lac d'Annecy, Lac du Bourget.

31 août. Rallye Eclair.

14 septembre. Gorges de la Langouette.

29 septembre. Lyon.



Charley Topham est complètement remis de son accident de septembre : nous l'avons aperçu à l'entraînement lors de sa 1^{re} sortie à moto.



Parisiens

avec le :

M. C. Lilas : à Dampierre; M. C. Seine : à l'Interclubs; A. M. Dionysienne : au Rallye-Muguet; A. Cyclecar de France : à Rambouillet.

Provinciaux

avec le :

M. C. de Savoie : à la Côte du Reclus; A. C. du Rhône : à la Côte du Reclus; A. C. du Midi : au Circuit du Gers; U. M. du Midi : au Circuit du Gers; M. C. de Nice : à la Côte de Castellar; A. C. de Picard : au Circuit de l'Aisne; M. C. de l'Aisne : au Circuit de l'Aisne; M. C. Oran : au Grand Prix du Centenaire; M. C. Pressigny : à Châteauroux; M. C. Auvergne : au kilomètre de Clermont-Ferrand. (A suivre page suivante).



Mai

2 et 3. Circuit d'Arcole (M. C. Oran); 2. Sortie Auneau (A. M. A. Transports); 3-4. Camping Fontainebleau (Ch. Synd. du Camping); 4. Côte de Bressac (M. C. Auvergne); M. C. Lens (Gymkhana); Interclubs (M. C. Joinville); Interclubs (M. C. Langres); Rallye Muguet (M. C. Seine); Sortie sur Poitiers (M. C. Toursine); 6. Sortie Rouen (M. C. Montrouge); Sortie Rouen (M. C. Gisors); Rallye-papier (M. C. Nièvre).

Moto-Club Drôme-Ardèche (D. A. M.)

Le banquet annuel a lieu le 27 avril. La Commission sportive vient d'adopter son calendrier 1930 : 1^{er} juin : Un rallye montgol-fiers. 20 juillet : Concours d'élégance automobiles et motocyclettes. 20 juillet : Course de côte de Saint-Péray. 21 septembre : Grand circuit de régularité Drôme-Ardèche. Toutes ces différentes manifestations en épreuves fermées.

Sortie du Muguet

Le 27 avril, en forêt de Senlis, aura lieu un rallye Muguet organisé par l'Amicale Motocycliste Dionysienne. Le départ aura lieu à 8 heures, de notre siège.

Circuit de régularité

Le Corbeil-Essonne organise, le 11 mai, un circuit de régularité sur Corbeil, Essonne, Pressoir-Prompt, Menecy, Lisses, Ris-Orangis, Champrosay, Soisy-sous-Etiolles, Corbeil et une course de vitesse sur un kilomètre, départ arrêté.

Le parcours est de 28 kilomètres. Le circuit se disputera par équipes de 3 motos avec bagage de 100 points, ce qui fera 300 points.

Le ravitaillement seul autorisé sera au contrôle de Corbeil.

L'entr'aide sera permise entre concurrents d'une même équipe.

Les moyennes imposées : 1^{re} catégorie, 40 km.; 2^e catégorie, 32 km.

Le premier départ à 6 h. 30.



La dernière du M. C. V. et Région : le Rallye-papier du 7 avril.



Tous les jours

M. C. de France : de 8 à 18 heures.
Hirondelles M. C. de 14 à 21 heures.
M. C. Aubagne : de 14 à 18 heures.
A. Cyclecar de France : de 8 à 18 heures.

Aux Hirondelles au bon cœur

Mercredi 26 février, les membres de l'H. M. C. se sont rendus à Antony à la soirée de propagande organisée par le M. C. Antony. En se rendant à cette réunion, notre ami Lechien, qui pilotait sa machine et ayant sa compagne en tansad, a été victime d'un accident. Lui, après avoir fait une cabriolette par-dessus sa moto, retomba sur ses pieds... sans dégât. Seule, Mme Lechien, dans la chute, a une fracture du bras. Pour éviter de se faire emboutir, c'est un peu cher quand même ! Notre sympathie et nos vœux de prompt rétablissement.



Activité du M. C. Drôme

Les adhésions parviennent nombreuses et des sections sont en formation de toutes parts dans les deux départements : à Tournon, Saint-Vallier, Allex, Privas et enfin, on prévoit prochainement le fusionnement de tous les clubs existant dans la région, entre autres l'actif Moto-Club Montilien que dirige avec une grande compétence M. Chavon. La section de Romans-Bourg-de-Péage a eu son assemblée générale le 10 avril et M. G. Mollet a été nommé Président de la section.

Moto-Club de Saint-Gérard

Fondé en décembre 1929, ce M. C. groupe déjà de nombreux membres et témoigne d'une grande activité. Il compte plusieurs épreuves amicales. Président d'honneur : M. Besson, maire. Président actif : M. Sadot. Vice-présidents : MM. Vacherat, Chevalier, Secrétaire : M. Richet. Trésorier : M. Tison. Commission sportive : MM. Forest, Nebout, Beguin, Maupertuis. Le jeune club prépare un remarquable calendrier.



Au M. C. de Vichy

Ce club constitué en 1929 (Officiel du 21 août) a pris un essor facilité par les énormes ressources locales et la vogue touristique dont bénéficie la grande station thermale. Les épreuves sportives réunissent un grand nombre de concurrents et attirent un public nombreux.

Les demandes de réception au terme d'un rallye, les contrôles de circuits lui parviennent en grand nombre au cours de la saison. Le



Mardi. — M. C. Saint-Denis (le 2^e).
Mercredi. — M. C. Paris et Seine (1, 2, 3, 4). — M. C. Aubagne (1, 2, 3, 4). — Belleville M. C. (1, 2, 3, 4).
Jeudi. — M. C. Scolaires (1, 3). — M. C. Saint-Denis (1, 2, 3, 4). — Hirondelles M. C. (1, 3).
Vendredi. — M. C. Seine (1, 2, 3, 4). — M. C. Manola (1, 2, 3, 4).

Réunion Extraordinaire

Le vendredi 25, Réunion Extraordinaire au M. C. de Courbevoie, en vue d'une sortie à fixer d'accord avec la Commune de Tivars. Le M. C. de Chartres a l'intention de se joindre au M. C. de Courbevoie. Les sapeurs-pompiers et la musique municipale seront de la Fête. Petite course en circuit fermé, course libre, Gymkhana, cinématographie. Rien ne manquera à cette future épreuve.

Réunion d'avril

Section de Clichy. La réunion mensuelle du 4 avril, fut ouverte sous la présidence de Jannot. Permanence du Comité tous les vendredis soir au siège à partir de 21 heures pour tous renseignements sur sorties. La section organise son épreuve de régularité, le 4 mai sur Clichy, Versailles, Trappes, Mantes, Pontoise, Saint-Denis Clichy (Siège), 159 km. nombreux et jolis prix. Sur proposition de M. Landais, le Secrétaire sera remplacé par M. Cozette, ce qui est accepté par Bruncler et voté à l'unanimité.

Au M. C. d'Avignon

Avec de tels atouts et la participation assurée des équipes de courses de tous les groupements motocyclistes fédérés et de nombreux amateurs désirant éprouver leur « mécanique » sur un circuit routier à plein « tube », nul doute que le succès de cette épreuve de vitesse ne soit assuré.

Pour le mois d'août prochain, une sortie sur l'Italie en passant très probablement par Briançon, Turin, Milan, Venise, Gênes, Vintimille et retour par la Côte d'Azur à travers les plus beaux pays du monde, comprendra 2.000 kilomètres environ et la durée du séjour 10 jours. Nous reviendrons sous peu sur ces deux questions. R. BARNAVOL.

Il s'est réveillé

On le dit : on pense que les dirigeants ne nous feront pas mentir : les Schubler, Perfeta et tutti... sont décidés à reprendre vie et à agrandir le M. C. Versailles.

Où aller dimanche? (Suite)

C. M. Nantes : au kilomètre lancé de Nanta : Sp. A. M. Gisors : à la sortie de Printemps : A. M. Lons-le-Saunier : à la Chartreuse de Vaucluse : M. C. Touraine à la sortie dominicale; Drome Ardèche M. C. : au banquet.



MM. Vial et Vermot, dans un de leurs exercices acrobatiques, sur moto 350 cmc. Terrot : un saut avec tremplin qui permet à M. Vial de faire un bond de 15 mètres de long à une hauteur de 2 mètres. Contrairement à l'assertion d'un quotidien sportif, cet exploit se fait journellement depuis longtemps.

M. C. V. est à la disposition de tous ceux qui ont recours à ses services. Son comité est ainsi constitué : Président d'honneur : M. le Maire de Vichy. Comité d'honneur : les personnalités éminentes des grandes organisations locales : président actif, M. Chamayou; vices-présidents, MM. Rattat et Cyr; secrétaires, MM. Rougetet et Barnabé; trésoriers, MM. Caillot et Bretet. Commission sportive : MM. Ray, Arnoux, Desbouis, Pouzoux. Conseillers et presse : MM. Fragny, Colladaire, Lydec.

Une réunion à Carcassonne

Les motocyclistes Audois étaient conviés le 11 avril à se réunir en vue de fonder dans l'Aude une section de l'A. C. du Midi, le puissant club toulousain. M. Icart, président de l'U. M. exposa les avantages du nouveau club uni au grand frère toulousain. Hélas ! les représentants d'un club sportif narbonnais freinèrent l'enthousiasme des sympathisants de l'affiliation.

Aucune décision n'ayant pu être prise automobilistes et motocyclistes sont à nouveau invités à se réunir dans la même salle en vue de se mettre d'accord.



La dernière sortie du Belleville M. C. sur Orléans et dans la pluie.



A. M. Dijon

Le 5 avril, sur la N. 70 de Dijon à Gray, 25 motos, par petits paquets et en ordre parfait, fuyaient la ville. C'était P.A. M. Dijonnaise qui s'en allait visiter la petite ville de Gray, assez pittoresque, mais assez mal pavée. Après maints détours dans le pays et s'être désaltérés, retour à Dijon par une route excellente, satisfaits d'une charmante sortie, puis, avant de se séparer, arrêt chez Gustave (un... délicieux frontignan).

M. C. Touraine

Le M. C. Touraine a effectué le 6 avril sa première sortie sur le parcours Tours-Châtelleraul-Tours, réunissant un nombre important de sociétaires et avec succès. La prochaine sortie le 4 mai sur Poitiers, à l'occasion du circuit poitevin. Entre temps, nos sociétaires participeront nombreux au rallye motocycliste de Touraine, organisé par le club le 27 avril.

La sortie du 13 avril

Section de Clichy. La sortie eut un succès mérité auprès du groupement, après le brillant succès du dimanche précédent de la Section dans la coupe intersection du M. C. D. Le départ du siège en groupe, avec arrêt à Clichy-Moto, garage Balouzet, fut une heureuse démonstration.

Après un succulent déjeuner à Dampierre, le retour s'effectua gaiement malgré la pluie.

Motoclub de Villeurbanne et région

Le 7 avril, le premier rallye-pape s'est disputé par un temps merveilleux et a eu un énorme succès. Plus de cinquante partants aux aqueducs de Beaumond où le départ réel fut donné par le président, M. Arbaud. Le tracé sévère, agrémenté de fausses pistes bien choisies, amena les concurrents dans le joli village de Saint-Bel, en passant par le col de la Luère, le château de Saint-Bonnet, le col de Mallaval, la descente sur la Brèvenne, le tout agrémenté de côtes, virages sous bois, etc. Place gagna le rallye et... la bicyclette Peugeot.

Classement. — 1^{er} G. Place, à 10 h. 25; 2^e ex æquo : Arbaud, à 10 h. 50 et Poutoux; 3^e Collom, à 10 h. 50; 4^e Grenier, à 10 h. 52; 5^e Vallin, à 11 heures; 6^e Léger, à 11 h. 10; 7^e Nagel, à 11 h. 12; 8^e Tournier, à 11 h. 15; 9^e Morel, à 11 h. 16; 10^e Croci, à 11 h. 18; 11^e Esparcieux, à 11 h. 20; 12^e Jacq, à 11 h. 30; 13^e Ballarini, à 11 h. 40, etc.

Banlieue

La sortie du Moto-Tourist-Club de la banlieue Ouest, sur Fontainebleau, le 13 courant, avec visite du Château et de la Forêt a obtenu un plein succès. Encouragé par l'entraîn et la camaraderie qui n'a pas cessé de régner dans cette sortie, le Moto-Tourist-Club organise à nouveau une sortie le 27 avril pour la cueillette du muguet, sur Ermenonville, Senlis, région réputée pour l'abondance du muguet. Départ du siège 150, avenue de Paris, à Gennevilliers, à 13 heures. Itinéraire : Saint-Denis, Gonesse. 1^{er} Regroupement : à l'entrée de Louvres, Ermenonville, la mer de sable. 2^e Regroupement : Senlis à l'entrée. Retour au Siège Social, vers 19 h.

M. C. Alpin

Sortie du 6 avril, très réussie. Quatorze motos au départ. Après un léger temps d'arrêt pour dépannage d'un des membres, le vice-président se paye le luxe d'une formidable bûche. La sortie du 13 avril Veynes-Gap, 150 km., est reportée au dimanche 4 mai.



27 Avril ou 11 Mai

Rallye de la Grande Semaine

Le Rallye de la Grande Semaine organisé par le M. C. de Touraine qui devait avoir lieu le 27 avril, est reporté au 11 Mai, pendant les Fêtes de la Grande Semaine de Tours. Les concurrents partent d'une ville de leur choix dans la région, à 100 kilomètres de Tours environ et effectuent un parcours déterminé sur des routes précises par le règlement. Le concurrent détermine lui-même sa moyenne, mais devra arriver au Vélodrome de Tours entre 15 et 16 heures. Le classement se fait par points au kilomètre parcouru avec quelques bonifications particulières. Il y aura deux catégories selon les cylindres. De nombreux prix atteignant le total de 3.000 francs donneront tout succès à cette épreuve touristique. Les engagements sont clos le 4 mai, 9, place Jean-Jaurès, à Tours.

28 Avril

Moto Club des Vosges

La prochaine sortie du M. C. Vosges a lieu le 28 avril. Elle aura pour but la visite des Usines Peugeot à Beaulieu-Valentigney, ou un banquet sera offert en l'honneur des membres du M. C. V. On parle au M. C. V.

LA MOTOCYCLETTE ET SES MOYENS D'ACTION



Au sommet du mont Genève: l'agent de Griffon, M. Sallès a réussi à monter en plein hiver et seul, avec sa 350 cmc. au sommet du célèbre mont; notons qu'à part les voitures à chenilles, aucun véhicule automobile n'avait réussi à ce jour cet exploit.

d'une course de côte au ralenti courant mais en pleine ville d'Epinal. Nous reviendront sur cette épreuve qui doit obtenir du succès, en raison de sa simplicité et des nombreux prix.

11 Mai

Circuit de la Madeleine

Après quelques mois de repos, le M. C. Bergerac organise, comme début de saison, une épreuve de régularité de 3 heures, en circuit fermé, réservée exclusivement aux motocyclettes et amateurs : circuit court, 3 kilomètres, rendu difficile par quatre virages à angles vifs, et certains passages de route très mauvais. Les moyennes élevées mettront à rude épreuve hommes et machines. Organisée, suivant l'habitude du M. C. Bergerac ; cette manifestation doit remporter un grand succès, tant auprès des concurrents que du public. Les engagements sont reçus au siège du M. C. Bergerac : Café Tortoni, Bergerac, jusqu'au 30 avril.

M. C. du Berry

1^{er} juin (journée complète). — Orléans (foire du 1^{er} au 10).
6 juillet (journée complète). — Visite au château de Chenonceaux.



Moto-Club de Vichy

Beau concours de ralenti organisé à Bellevue-sur-Allier par le M. C. Vichy. Trois cents mètres en côte. Les Moto Clubs de Nevers, de Moulins, de Clermont, de Gannat étaient représentés.

Meilleurs temps. — Collon, 8' 1" ; Bardin, 7' 16" (tous deux du M. C. V.).

Classement :

175 cmc. : Vassy (M. C. Clermont), Bussonnet.
250 cmc. : Collon, Bardin, Denicamp, Rougetet (M. C. V.).

350 cmc. : Desbouis, Arnoux (M. C. V.) ; Huet (M. C. Nevers) ; Caillot (M. C. V.).

500 cmc. : Collon, Gouloubief (M. C. V.).
Classement des Clubs invités : Vassy (Clermont), Huet, Minard (Nevers), Dugat, Martin (Gannat), Lindon, Collin, Soulier (Moulins).

Challenge Jean-Jean

C'est le 13 avril qu'eut lieu le Challenge Jean-Jean. Parcours : Argenteuil, Pontoise, Beauvais et Argenteuil. Le Challenge a été organisé par le M. C. d'Argenteuil. Se sont placés dans l'ordre : l'Elan, M. C. Asnières, Moto-Club du 11^e, Moto-Club de la Seine.

A Sèvres

L'ouverture officielle a eu lieu le 6 avril sur la Roche-Guyon ; un incident vint troubler cette promenade ; au cours de l'arrêt à la Roche-Guyon, les sociétaires étant montés au belvédère, furent, en descendant, accueillis par un garde qui leur fit savoir que c'était défendu et dressa contravention. D'autre part, ce club eut le plaisir d'enregistrer deux victoires dans Roubaix-Paris-Roubaix : Lengagne en 350 cmc. et Reisser et Bouvet Roger en sidecar 350 cmc.

Course de côte du Reclus

L'A. C. et l'U. M. de Savoie organisent le 27 la course de côte du Reclus qui se court pour la quatrième fois, dont deux fois en course ouverte. Les records à battre sont les suivants :

1.000 par Eddoura (Eddoura) sur Koehler-Escoffier en 1' ; 750 par Perrin sur Koehler-Escoffier en 1'2" ; 500 par Durand sur Terrot en 1'0"2 ; 350 par Durand sur Terrot en 1'8"2 ; 250 par Durand sur Terrot en 1'11"3 ; 175 par Durand sur Terrot en 1'20"

Rallye-Mariage

La deuxième épreuve de l'U. M. du Forez, rallye-mariage aura lieu dans la région comprise entre l'Hôpital Saint-Symphorien de Lay-Croizet-Neulise-Pinay et Balbigny. La formule a été un peu compliquée afin de rendre l'épreuve plus attrayante. Elle aura lieu le dimanche 27 avril.

Le rassemblement pour le départ aura lieu à Neulise à 14 h. 30 et les contrôles seront placés à Saint-Symphorien et à Pinay. Tout le monde se réunira ensuite à Neulise où le classement sera proclamé immédiatement et les prix distribués afin que chacun puisse rentrer chez soi avec le prix de son effort.

Rallye des Scolaires

PARMI les prix, signalons une batterie d'accumulateurs Huitric, pour moto (ou auto !) au premier, dans le classement général ou concurrent, étant actuellement élève d'une Ecole publique ou libre. A tous les partants ayant accompli au moins 10 km. du rallye : Une révision et une recharge gratuite par les Etablissements Huitric de l'accu de leur moto ou de leur voiture, quelle qu'en soit la marque ; ce bon valable jusqu'à l'ouverture du Salon auto 1930.



Après une démission

Nous avons dit que Du Jacquière avait donné sa démission de l'Elan Motocycliste Asnières. Le motif ? Les occupations multiples et l'éloignement de l'intéressé ne s'accordaient plus avec les fonctions de sa tâche. Du Jacquière reste membre actif de l'Elan. C'est Renaud, le coureur bien connu, qui a été élu président à la majorité absolue du groupement.

Dans le Jura

Dans le Jura, il y a deux Clubs actifs, le M.-C.-Jurassien à Lons-le-Saunier et le M.-C. Dôlois à Dôle. Ce dernier a pris depuis l'année dernière une extension considérable et groupe une centaine de membres. En 1929, son « Circuit de la Serre » remporta un succès mérité, et les Gymkhana et sorties qu'il organisa furent très réussies. Et 1930 verra, dit-on, ce jeune Club prendre un nouvel essor. Des pourparlers sont engagés dans le but de former une section à Arbois et une autre à Poligny. Espérons qu'à la réunion, qui doit avoir lieu incessamment à Arbois, ceux-ci répondront nombreux à l'appel de leurs camarades Dôlois.

Pantin

LA première section du M. C. Dyonisien (Groupement de Pantin), organise pour le 4 mai prochain une sortie sur Compiègne. Départ du siège le matin à 8 heures. Itinéraire : Le Bourget, Louvres, Senlis (regroupement) et Compiègne où chacun ira déjeuner à sa guise. Après déjeuner, excursions dans la forêt, cueillette du muguet et retour le soir à Pantin.

A Boulogne-Billancourt

L'Assemblée générale s'est tenue le 11 avril. Composition du Comité : MM. Parbot, président d'honneur actif ; Gérard, président actif ; Boulanger, vice-président et président de la Commission sportive ; Baudot, vice-président ; Neuman, président de la Commission de Tourisme ; J. Amy, secrétaire ; Thuilliez, secrétaire adjoint ; Verdet, trésorier. Le siège social se trouve transféré à la Brasserie Métropole. La correspondance

La moto à l'armée

C'est enfin décidé à organiser un de ces escadrons de motocyclistes dont j'ai, il y a cinq ans, dans un article de la Revue Militaire Française, demandé la création. Je devrais être satisfait. Il n'en est rien, et voici pourquoi.

Ce n'est pas un escadron motocycliste que l'on a créé, mais un escadron sidecariste, ce qui est bien différent.

Certes, le sidecar est un engin de transport précieux, et j'ai moi-même indiqué, dans l'article susmentionné, son emploi possible pour le transport en première ligne d'un poste radio, d'une mitrailleuse, de munitions, et aussi pour le transport des blessés. Mais, il n'a ni la vitesse ni la mobilité de la moto, et surtout ne peut pas, comme elle, passer partout. Dans les champs, les terres labourées, la moto peut profiter d'un sillon, dans les prés, dans les bois

La Compagnie d'Assurances

LE SIÈCLE

s'agrandit. Son siège social comprend, à partir de ce jour, un immeuble de six étages, sis, 40, rue de Cléaudun, Paris, et tous les intéressés devront dorénavant s'adresser à ce nouveau local.

intéressant ce Club doit être adressée au domicile du Secrétaire, M. Lamy, 40, avenue de la Reine à Boulogne-Billancourt.

Rallye-ballon d'aviateurs

Oui, c'est l'Amicale des anciens aéronautes de la Sarthe qui organise le 25 mai un rallye-ballon et la Coupe du Printemps 1930. L'an dernier, 103 concurrents, voitures et motos, étaient au départ. Engagement : 15, rue de Fleury, Le Mans.

Coupe-challenge « Sport »

La troisième épreuve aura lieu le 4 mai dans la région stéphanoise, cette épreuve dite coupe challenge « Sport » offert par M. Rouchouse se court pour la quatrième

CE QUE L'ON VIT A PAQUES

Vous êtes prudents, adroits...

Très bien !

Vous n'êtes pas assurés.

Très mal !

Vous risquez d'être accroché et certainement par un maladroit !
2 CV à Paris : 113 fr. 75.
2 CV en province : 85 francs.



elle peut profiter d'un sentier. Au sidecar il faut un chemin large de près d'un mètre, sinon on risque de voir se rompre son axe d'accouplement.

Le sidecar ne peut donc rivaliser avec la moto pour la recherche du renseignement.

Or, pour la recherche du renseignement qui est la mission essentielle de la cavalerie, il faut pouvoir passer partout, se faufiler partout avec la plus grande rapidité possible. Pour la rapidité le sidecar ne peut, en aucune façon, rivaliser avec la motocyclette.

Ainsi pour le service de renseignement ce sont des motocyclistes qu'il faut et non des sidecaristes.

Pourquoi donc les chefs de notre cavalerie ont-ils préféré le sidecar à la moto : c'est que, depuis la guerre mondiale, notre cavalerie a complètement perdu de vue cette mission de découverte et de renseignement : c'est à peine si, dans le dernier service en campagne, on lui a consacré quelques lignes.

La cavalerie, qui ne peut plus jurer de charges

fois et nous espérons qu'il y aura enfin le vainqueur définitif.

Les deuxième, troisième, quatrième et suivants recevront des coupes ou des prix en nature dont le nombre et l'importance varieront suivant les concurrents prenant le départ ; le départ aura lieu à Saint-Etienne, place Carnot, café Besson, à 8 heures précises, l'arrivée aura lieu Café Peyra, à la Bachasse (siège de la Vallée du Gier) où la distribution des prix aura lieu à 11 heures.

La formule de ce challenge est « le rallye-commissaire ». Les engagements sont reçus : 1^o à la permanence journalière, 7, rue Président-Wilson tous les jours de 14 à 19 heures ; 2^o à la permanence hebdomadaire le jeudi à partir de 20 h.30 ; 3^o avant le départ.

Coupe Blanche Alix

Le M. C. du XI^e organise le 11 mai, une démonstration de régularité.

Parcours-Départ : Tremblay-lès-Gonesse, Aulnay-sous-Bois, La Patte d'Oie de Gonesse, Roissy en France, Le Petit Tremblay, Tremblay-lès-Gonesse, Route des Petits Ponts. Les moyennes seront choisies par les concurrents entre 35 kilomètres et 45 kilomètres à l'heure.

Deux contrôles horaires, l'un route des Petits-Ponts, l'autre à la Patte d'Oie de Gonesse. Le passage des concurrents sera chronométré, machine arrêtée, moteur en marche.

Des contrôles secrets pourront être installés sur le parcours.

Les engagements seront reçus jusqu'au 30 avril.

Motocycle-Club de la Seine

L'interclubs du M. C. de la Seine aura lieu le 27 avril sur le parcours : Montgeron, Corbell, Melun, Nangis, Mormant, Guignes, Lieusaint, et Montgeron, soit 112 kilomètres.

Classement établi suivant la formule régularité et moyennes imposées : 175 cmc., 36 km.-heure ; 250 cmc. 40 km.-heure ; 350 cmc., 45 km.-heure ; 500 et au-dessus, 48 km.-heure. Contrôle horaire à Nangis et contrôles de passage à Melun et Moissy. Cent engagements sont déjà parvenus.

Des prix d'une valeur de 2.000 francs seront distribués. Les engagements sont reçus jusqu'au départ de Montgeron (Au Réveille Matin) le 27 avril à 7 heures.

sur le champ de bataille, veut encore à tout prix combattre. Aussi, dans les manœuvres de cavalerie de ces dernières années, le thème a été uniformément le suivant : une division de cavalerie arrive (on ne sait comment car les préliminaires de découvertes sont supprimés) au contact d'une division d'infanterie. Il apparaît bientôt que le jeu des premières fractions est insuffisant et on fait venir de l'arrière des dragons camionnés pour le renforcer. L'on voit ainsi cette chose ridicule que les éléments les plus rapides sont à l'arrière.

Il faudrait, une bonne fois, mettre au rancart les chevaux et utiliser la vitesse des dragons camionnés. Mais ces dragons, il faut les éclairer eux-mêmes par des éléments plus rapides encore et ces éléments ne peuvent être que des motocyclistes.

Rien n'empêche d'ailleurs de doter l'escadron motocycliste de quelques sidecars porteurs de mitrailleuses qu'on pourra arrêter à quelques fronts pour servir de repli au gros de l'escadron, mais il est déraisonnable de sacrifier la rapidité de la moto en y accouplant un sidecar.

Général CAMON.

PRIME HEBDOMADAIRE N° 83 DU SAMEDI 26 AVRIL 1930

LA TROUSSE DE CLÉS "ANTAR"

DES ÉTABLISSEMENTS AMO

DIX PAS DIFFÉRENTS EN CLÉ PLATE

DE 5 A 14 ³/₄

En un seul bloc et en étui ; indispensable à tout Motocycliste

VALEUR : 13 fr.

ABONNÉS... 7 fr. — NON ABONNÉS... 12 fr.

(Franco poste en sus : 2 fr.)





tarif des insertion

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

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

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

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

SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

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

CAMPHONINE

39, Rue de Châteaudun, 39
PARIS (9°)

MOTOS A VENDRE

Jean Thomann 350 cmc., cadre berceau, réc. ac. étamé, type anglais, 12 lts, selle Terry, 2 tps, dble échap., 3 vit. ch. s. carter neuve et garantie cataloguée 5.700 fr., à céder 3.000 fr. M., à Moto Revue, 51, rue Vivienne.

Pierre, le Roi de la Moto, fait savoir à ses clients et collègues qu'il est agent général et stockiste des motos Rhony'x pour la région parisienne. Venez voir chez lui, le fameux bloc Stainless, livrable à vue, aux prix formidables de 3.475 fr. en 350 cmc. et de 4.875 fr. en 500 cmc. 4, rue Charles-Renouvrier, Paris (20°). Tél. Roquette 07-67.

New Motorcycle 500 cmc., avec écl. et tansad, comme neuve, 6.000 fr. Fevre, 79, avenue des Ternes, Paris.

Automoto 500 cmc. 29, type grand raid, écl. Marchal Trilux, porte-malle équip. pour le duo, état de neuf, 6.500 fr. R. Billard, 59, rue Fessart, Boulogne-sur-Seine (Seine).

Automoto 250 cmc., Jap, 4 tps, soup. lat., écl. Soubitez, neuf, tansad b. état mécan., 2.500 fr. P. Torcheux, 32, rue République, Charenton (Seine).

C. P. Roléo 250 cmc., 2 tps, parf. état. Couraux, 10, rue des Mûriers (20°).

D. R. F. 350 cmc. à culb., dble échap., poign. tourn., parf. état, 1.500 fr. Ecrire Pierre, 31, rue Duconédic, Paris (14°). Tél. Littré 58-37.

D. F. R. 250 cmc., révis. neuf, klaxon, compt., tansad, écl. Soubitez, 2.500 fr. Visible tte heure. Concierge, 113, rue d'Aboukir.

Dollar 350 cmc., 4 tps, soup. later., écl. élect., tansad à deux porte-bagages, malette, etc., état neuf, roulé 1.500 km., 400 fr. Vis. le dim. matin et tous les soirs après 7 h. Cissay, 24, rue Beausséjour, Fontenay-sous-Bois (Seine).

D. S. 500 cmc. gr. sport, écl., tansad, compt. tr. b. état, 2.800 fr. Rey, 9, impasse Durvie, Boulogne (Seine).

D. S. 500 cmc. 27, 353 fr. d'ass.

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

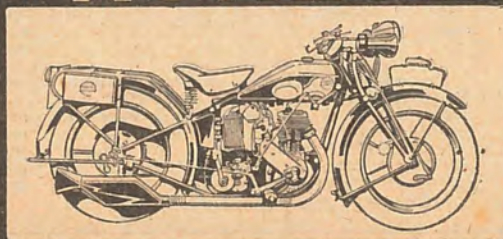
PIÈCES POUR TRIUMPH, B.S.A. DOUGLAS, TERROT

Expéditions en Province — Demandez le tarif 1930
SPÉCIALITÉ DE RÉALÉPAGE DE CYLINDRES TOUTS MODÈLES
La Maison se charge des réparations. — Travail soigné

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

POUR LE GRAND TOURISME...

LES MOTOS AURÉOLE



Cadre double berceau entièrement brasé,
:: Moteur **JAP** — Boîte **BURMAN** ::

Soupape latérale. 350 cmc.	5.150 fr.	Culbuteur. 350 cmc.	6.150 fr.
Soupape latérale. 500 cmc.	5.750 fr.	Culbuteur. 500 cmc.	6.550 fr.
Bicylindre JAP en V. 750 cmc.		7.000 fr.	

AURÉOLE

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

AURÉOLE

PIÈCES pour MOTOS INDIAN

TARIF ILLUSTRÉ —
INDIAMOTO
1, Rue Faraday, PARIS-17°
Reste ouvert le Dimanche matin

payé 1 an, écl. élect., tansad, etc. 1.900 fr. 12, rue Ernest-Renan, Issy (Seine).

Terrot 500 cmc., réservoir en selle tte équip., parf. état, 4.500 fr. Fevre, 79, avenue des Ternes, Paris.

Le roi de la Moto, Pierre, 4, rue Charles-Renouvrier, Paris (20°). Tél. Roquette 07-67, achète et reprend toutes les motos, mais de modèles récents seulement.

Le Grimpur neuve garantie, défraîchie par l'étalage, 250 cmc., 2 vit., cataloguée 3.600 fr., à céder à 1.850 fr. Urgent. M. à Moto Revue, 51, rue Vivienne.

D. S. Malterre 500 cmc., très bon état, 2.500 fr. pns ball. Génique, 15, rue Echiquier, Paris (10°).

F. N. m. 67, très bon état, prix int., vis. t. l. j., 18 à 20 heures, dim. 9 à 11 heures. Borcier, 84, rue Jean-Jaurès, Vanves (Seine).

F. N. nistes ! attention ! Latscha le spécialiste du bloc-moteur ouvre un atelier moderne pour la réparation et mise au point des motos F. N. et Gillet-Herstal, au 16, rue Auguste-Bailly, gare Asnières, sa nouvelle affaire. Ne confondez pas sa nouvelle adresse avec l'ancienne de Courbevoie qui n'a rien de commun. Consultez-le pour tous renseignements, soit pour l'achat ou l'échange d'une moto. Son crédit est absolument unique aussi bien pour les occasions que pour les neuves, conditions toutes spéciales pour les clients qui payent comptant, n'ayant pas de frais généraux, il est à même de faire des prix défiant toute concurrence, disponibilités constantes des modèles F. N., Gillet-Herstal, Motoconfort, Motobécane, tout bloc moteur. Ouv. dim. et fêtes jusqu'à 20 h. Tél. Grésillons 17-93.

F. N. m. 60 4 CV, très b. état, prix 3.200 fr. Vis. sam. apr. midi, dim. matin, essais à volonté. Arquetoux, 31, rue Lehot, Asnières (Seine).

Gillet-Herstal 500 sport 29, équip. Bosch, peu roulé, cse achat voiture. Photo sur demande, 6.500 fr. Lieut. Berge, Camp d'Avord (Cher).

Gnome-Rhône D. 4. 5 CV., nouv. réserv. et couvre culb., ent. révis., état neuf, écl. et klax. élect., compt., mont., tansad et quantités de pièces de rechange, telles qu'éclairage Soubitez et pneus en bon état, belle occas. S'adresser G., Fraichard, 100, rue Réaumur, Paris. Tél. Louvre 56-00.

Gnome 500 D. 4. supers., neuf, compt., tansad. Joly, 17, passage Duhamel, Porte Clignancourt.

Gnome-Rhône 500 cmc., D. grand sport, état neuf, écl. élect. Cozette, ch. ch. graiss. autom., pneus ball., tansad. Dim. 9 à 12 h. Electricité, 22, rue du Nord, Paris (18°).

Gnome-Rhône type D. 5. CV. sorti 1928, écl. Maglum, compt., mont., tansad, etc., roulé 2.700 km. Faire offres Watin à Neuve-Lyre (Eure).

Particulier vend Monotrace, parf. état, au prix de 3.500 fr. S'adress. : A Druck, 4, rue Charles-Renouvrier, Paris (20°).

Gnome-Rhône 500 cmc. D. 4. 1929, 4.000 km., tansad, écl. élect., état neuf cse santé prix int. M. Sinet, Herblay (Seine-et-Oise).

Gnome-Rhône 500 cmc., 4 tps, équip. compl., parf. état, 2.400 fr. Tavani, 15, rue Cugnet, Colombes (Seine).

Harley J. D. 26, 12 HP., écl. allum. delco, révis. pneus et chaîne neufs, 6.500 fr. Dureau, 25, rue Pierre-Leroux, Paris (7°).

Monet-Goyon 350 cmc., culb. 3.500 fr. Fevre, 79, avenue des Ternes, Paris.

Harley Solo t. b. état mécan. Mag. Bosch, gr. pn. Ball., état nf 2.250 fr., av. side 2.750 fr., tr. b. ét. ou éch. c. 5 ou 4 CV, ou BB Peugeot 5 CV, s. rend.-v. Petit, 56, Grande-Rue, Villemonble (Seine).

Indian 7 HP b. état, magnéto, à revoir, 1.200 fr., vis. dim. Moser, 12, rue des Iris, Gagny (Seine).

Monet-Goyon 350 cmc. Mag. culb., écl. Mag. t. équip. parf. état, toujours visible de 7 à 22 heures. Bijoutier, 171, avenue de Clichy, Paris.

Le Roi de la Moto, Pierre, 4, rue Charles-Renouvrier, Paris (20°). Tél. : Roq. 07-67, livre à vue les motos Rhony'x équipées du bloc-moteur Stainless au prix de 4.375 fr. la 350 cmc. et 4.875 fr. la 500 cmc.

Monet-Goyon 350 cmc. Villiers, 2 tubes, état mécan. parf., gros

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!

PRIX IMPOSÉS 42 56 FRANCS

Vente en gros : Société A. Kirby-Smith, 73, Rue Laugier, Paris

CYCLES et MOTOS "DEPREZ"

MAISON FONDÉE EN 1893
F.N.

TERROT, SAROLÉA, MOTOCONFORT
ROVIN, DEDÉ, 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°) (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

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°)

LE CATALOGUE 1930

TOUT POUR MOTO

VIENT DE PARAÎTRE — 72 pages
Véritable encyclopédie des accessoires motos — Unique en France. — Envoi gratuit sur demande.

TOUT pour MOTO - 9, QUAI S. GOURMONT - LYON

pneus, très rapide, 2.500 fr. Cattaneo, 27, rue Pradier, Paris (19°).

F. N. 500 cmc., éclair. élect. Bosch, entièrement révisé, 4.500 fr. Fevre, 79, avenue des Ternes, Paris.

Motobécane 250 cmc. Jap. compl. éclair. élect., avec accés., 2.500 fr. Tourigny, 8, rue Châteaudun, Asnières (Seine).

Motobécane 1930, 250 cmc., 3 CV, roulé 300 km., gr. usine, éclair. élect., tansad, 2.700 fr. Chancel, 11, rue Blomet, Paris.

Motoconfort 250 cmc. lat., éclair. élect., tansad, neuve, 3.500 fr. Nion, Villers-Faucon (Somme).

Terrot 3 CV, avec éclair. élect., 2.800 fr. Fevre, 79, avenue des Ternes, Paris.

Peugeot P. 105 Luxe, équip. complet, sortie usine juillet 1929. Beffaras, 34, rue de Picpus, Paris.

Prester 3 CV, comme neuve, prix int., visible garage, 18, rue d'Annam.

Rhony'x Jap 350 cmc. neuve, éclair. élect., cadre berceau, accés., 4.200 fr., vis. après-midi. Louis Scossa, 36 bis, faubourg du Temple, Paris (11°).

Saroléa 500 cmc. latér. 1927, compt. Jaeger Magondeaux puissant, sacoches de cavalerie et de cadre, outill. rechange, compt., 3.700 fr. au plus offrant, Gilbert Leroux, 52, faubourg Montmartre, Paris. Soir de 19 à 21 heures.

Très belle 350 cmc. Saroléa, culb. 29, équip. grand tourisme, éclair. élect., compt., tansad, sacoches, poign. tourn., 110 km., 4.300 fr. Rémo, 24, rue Lyon (12°). Tél. : Diderot 45-23.

Saroléa 500 cmc., très bon état, toute équipée, 18, avenue des Platanes, Joinville-le-Pont (Seine).

Saroléa 5 CV, culb. parf. état, équip., bas prix. R. Simon, 21, rue Alphonse-Daudet, Paris (14°).

Soyer 350 cmc., arbre à cames, boîte séparée Maglum, compt., accés., tansad, 3.900 fr. Ecrire : Georges ACS, 29, rue de Maistre, Paris (18°).

Terrot 1930, 2 tubes Jap anglais, 2/3 valeur, 178, route de la Révolte, Levallois.

Terrot 350 cmc. impeccable, à enlever. Concierge, 89, rue de Tocqueville, Paris (17°).

Terrot 350 cmc. luxe, confort, éclair. Soubitez, accés, klaxon, tansad, compt. ét. neuf, 3.800 fr.

**MAGNÉTOS
DYNAMOS
DÉMARREURS**

Toutes Marques

Pièces détachées
Pour tous Modèles

A. DE SARELLO

90, AVENUE DES TERNES, PARIS (17^e) Téléph. : Wagram 01-99
Carnot 53-57

**RÉPARATIONS
en 24 heures**

avec
Garantie de 6 Mois

**SPÉCIALITÉ
pour AUTOS**

HARLEY-DAVIDSON

MODELES 1930 et d'OCCASIONS

350-500-750 et 1200 cc. Pièces origine

Demandez Prix en Baisse

Harley-Davidson 22, rue Picpus
PARIS (12^e)

LES ÉTABLISSEMENTS CH. GAUTHEROT

Construisent un side-car spécial

POUR LA 350 STANDARD MAGNAT-DEBON

C'est un véritable side-car de luxe dont la carrosserie d'une ligne agréable, est livrée avec peinture cellulosique. La suspension sur le châssis est constituée par des ressorts à grandes lames et une nouvelle barre d'accouplement vers la selle ne gêne pas pour le lancement du moteur.

Poids total : 53 kilogs. - - - 1.675 Fr.

Prix avec Pneu Ballon. . . .

Renseignements franco sur demande Ets CH. GAUTHEROT.
Route de Langres, DIJON.

MOTO-AGENCY 24, Bd de Charonne
PARIS (20^e)

ACHATS - VENTES

RÉPARATIONS - ÉCHANGES

FN, Terrot, Peugeot, Motoconfort

oyer, etc.

Stocks en neuf et occasion

f. cede de Motos - Permis gratuits à tout acheteur

V&W

SIÈGE-ARRIÈRE

forme selle à ressorts Peugeot

REPOSE-PIEDS

ajustable et pneumatique

PORTE-BIDON

seringue non démontable

RÉTROVISEUR

glace de 90. PRIX : 24 fr.

SILENCIEUX

avec diamètre d'échappement

de 66 mm. PRIX : 14 fr.

de 76 mm. PRIX : 24 fr.

de 86 mm. PRIX : 34 fr.

de 96 mm. PRIX : 44 fr.

de 106 mm. PRIX : 54 fr.

de 116 mm. PRIX : 64 fr.

de 126 mm. PRIX : 74 fr.

de 136 mm. PRIX : 84 fr.

de 146 mm. PRIX : 94 fr.

de 156 mm. PRIX : 104 fr.

de 166 mm. PRIX : 114 fr.

de 176 mm. PRIX : 124 fr.

de 186 mm. PRIX : 134 fr.

de 196 mm. PRIX : 144 fr.

de 206 mm. PRIX : 154 fr.

de 216 mm. PRIX : 164 fr.

de 226 mm. PRIX : 174 fr.

de 236 mm. PRIX : 184 fr.

de 246 mm. PRIX : 194 fr.

de 256 mm. PRIX : 204 fr.

de 266 mm. PRIX : 214 fr.

de 276 mm. PRIX : 224 fr.

de 286 mm. PRIX : 234 fr.

de 296 mm. PRIX : 244 fr.

de 306 mm. PRIX : 254 fr.

de 316 mm. PRIX : 264 fr.

de 326 mm. PRIX : 274 fr.

de 336 mm. PRIX : 284 fr.

de 346 mm. PRIX : 294 fr.

de 356 mm. PRIX : 304 fr.

de 366 mm. PRIX : 314 fr.

de 376 mm. PRIX : 324 fr.

de 386 mm. PRIX : 334 fr.

de 396 mm. PRIX : 344 fr.

de 406 mm. PRIX : 354 fr.

de 416 mm. PRIX : 364 fr.

de 426 mm. PRIX : 374 fr.

de 436 mm. PRIX : 384 fr.

de 446 mm. PRIX : 394 fr.

de 456 mm. PRIX : 404 fr.

de 466 mm. PRIX : 414 fr.

de 476 mm. PRIX : 424 fr.

de 486 mm. PRIX : 434 fr.

de 496 mm. PRIX : 444 fr.

de 506 mm. PRIX : 454 fr.

de 516 mm. PRIX : 464 fr.

de 526 mm. PRIX : 474 fr.

de 536 mm. PRIX : 484 fr.

de 546 mm. PRIX : 494 fr.

de 556 mm. PRIX : 504 fr.

de 566 mm. PRIX : 514 fr.

de 576 mm. PRIX : 524 fr.

de 586 mm. PRIX : 534 fr.

de 596 mm. PRIX : 544 fr.

de 606 mm. PRIX : 554 fr.

de 616 mm. PRIX : 564 fr.

de 626 mm. PRIX : 574 fr.

de 636 mm. PRIX : 584 fr.

de 646 mm. PRIX : 594 fr.

de 656 mm. PRIX : 604 fr.

de 666 mm. PRIX : 614 fr.

de 676 mm. PRIX : 624 fr.

de 686 mm. PRIX : 634 fr.

de 696 mm. PRIX : 644 fr.

de 706 mm. PRIX : 654 fr.

de 716 mm. PRIX : 664 fr.

de 726 mm. PRIX : 674 fr.

de 736 mm. PRIX : 684 fr.

de 746 mm. PRIX : 694 fr.

de 756 mm. PRIX : 704 fr.

de 766 mm. PRIX : 714 fr.

de 776 mm. PRIX : 724 fr.

de 786 mm. PRIX : 734 fr.

de 796 mm. PRIX : 744 fr.

de 806 mm. PRIX : 754 fr.

de 816 mm. PRIX : 764 fr.

de 826 mm. PRIX : 774 fr.

de 836 mm. PRIX : 784 fr.

de 846 mm. PRIX : 794 fr.

de 856 mm. PRIX : 804 fr.

de 866 mm. PRIX : 814 fr.

de 876 mm. PRIX : 824 fr.

de 886 mm. PRIX : 834 fr.

de 896 mm. PRIX : 844 fr.

de 906 mm. PRIX : 854 fr.

de 916 mm. PRIX : 864 fr.

de 926 mm. PRIX : 874 fr.

de 936 mm. PRIX : 884 fr.

de 946 mm. PRIX : 894 fr.

de 956 mm. PRIX : 904 fr.

de 966 mm. PRIX : 914 fr.

de 976 mm. PRIX : 924 fr.

de 986 mm. PRIX : 934 fr.

de 996 mm. PRIX : 944 fr.

de 1006 mm. PRIX : 954 fr.

de 1016 mm. PRIX : 964 fr.

de 1026 mm. PRIX : 974 fr.

de 1036 mm. PRIX : 984 fr.

de 1046 mm. PRIX : 994 fr.

de 1056 mm. PRIX : 1004 fr.

de 1066 mm. PRIX : 1014 fr.

de 1076 mm. PRIX : 1024 fr.

de 1086 mm. PRIX : 1034 fr.

de 1096 mm. PRIX : 1044 fr.

de 1106 mm. PRIX : 1054 fr.

de 1116 mm. PRIX : 1064 fr.

de 1126 mm. PRIX : 1074 fr.

de 1136 mm. PRIX : 1084 fr.

de 1146 mm. PRIX : 1094 fr.

de 1156 mm. PRIX : 1104 fr.

de 1166 mm. PRIX : 1114 fr.

de 1176 mm. PRIX : 1124 fr.

de 1186 mm. PRIX : 1134 fr.

de 1196 mm. PRIX : 1144 fr.

de 1206 mm. PRIX : 1154 fr.

de 1216 mm. PRIX : 1164 fr.

de 1226 mm. PRIX : 1174 fr.

de 1236 mm. PRIX : 1184 fr.

de 1246 mm. PRIX : 1194 fr.

de 1256 mm. PRIX : 1204 fr.

de 1266 mm. PRIX : 1214 fr.

de 1276 mm. PRIX : 1224 fr.

de 1286 mm. PRIX : 1234 fr.

de 1296 mm. PRIX : 1244 fr.

de 1306 mm. PRIX : 1254 fr.

de 1316 mm. PRIX : 1264 fr.

de 1326 mm. PRIX : 1274 fr.

de 1336 mm. PRIX : 1284 fr.

de 1346 mm. PRIX : 1294 fr.

de 1356 mm. PRIX : 1304 fr.

de 1366 mm. PRIX : 1314 fr.

de 1376 mm. PRIX : 1324 fr.

de 1386 mm. PRIX : 1334 fr.

de 1396 mm. PRIX : 1344 fr.

de 1406 mm. PRIX : 1354 fr.

de 1416 mm. PRIX : 1364 fr.

de 1426 mm. PRIX : 1374 fr.

de 1436 mm. PRIX : 1384 fr.

de 1446 mm. PRIX : 1394 fr.

de 1456 mm. PRIX : 1404 fr.

de 1466 mm. PRIX : 1414 fr.

de 1476 mm. PRIX : 1424 fr.

de 1486 mm. PRIX : 1434 fr.

de 1496 mm. PRIX : 1444 fr.

de 1506 mm. PRIX : 1454 fr.

de 1516 mm. PRIX : 1464 fr.

de 1526 mm. PRIX : 1474 fr.

de 1536 mm. PRIX : 1484 fr.

de 1546 mm. PRIX : 1494 fr.

de 1556 mm. PRIX : 1504 fr.

de 1566 mm. PRIX : 1514 fr.

de 1576 mm. PRIX : 1524 fr.

de 1586 mm. PRIX : 1534 fr.

de 1596 mm. PRIX : 1544 fr.

de 1606 mm. PRIX : 1554 fr.

de 1616 mm. PRIX : 1564 fr.

de 1626 mm. PRIX : 1574 fr.

de 1636 mm. PRIX : 1584 fr.

de 1646 mm. PRIX : 1594 fr.

de 1656 mm. PRIX : 1604 fr.

de 1666 mm. PRIX : 1614 fr.

de 1676 mm. PRIX : 1624 fr.

de 1686 mm. PRIX : 1634 fr.

de 1696 mm. PRIX : 1644 fr.

de 1706 mm. PRIX : 1654 fr.

de 1716 mm. PRIX : 1664 fr.

de 1726 mm. PRIX : 1674 fr.

de 1736 mm. PRIX : 1684 fr.

de 1746 mm. PRIX : 1694 fr.

de 1756 mm. PRIX : 1704 fr.

de 1766 mm. PRIX : 1714 fr.

de 1776 mm. PRIX : 1724 fr.

de 1786 mm. PRIX : 1734 fr.

de 1796 mm. PRIX : 1744 fr.

de 1806 mm. PRIX : 1754 fr.

de 1816 mm. PRIX : 1764 fr.

de 1826 mm. PRIX : 1774 fr.

de 1836 mm. PRIX : 1784 fr.

de 1846 mm. PRIX : 1794 fr.

de 1856 mm. PRIX : 1804 fr.

de 1866 mm. PRIX : 1814 fr.

de 1876 mm. PRIX : 1824 fr.

de 1886 mm. PRIX : 1834 fr.

de 1896 mm. PRIX : 1844 fr.

de 1906 mm. PRIX : 1854 fr.

de 1916 mm. PRIX : 1864 fr.

de 1926 mm. PRIX : 1874 fr.

de 1936 mm. PRIX : 1884 fr.

de 1946 mm. PRIX : 1894 fr.

de 1956 mm. PRIX : 1904 fr.

de 1966 mm. PRIX : 1914 fr.

de 1976 mm. PRIX : 1924 fr.

de 1986 mm. PRIX : 1934 fr.

de 1996 mm. PRIX : 1944 fr.

de 2006 mm. PRIX : 1954 fr.

de 2016 mm. PRIX : 1964 fr.

de 2026 mm. PRIX : 1974 fr.

de 2036 mm. PRIX : 1984 fr.

de 2046 mm. PRIX : 1994 fr.

de 2056 mm. PRIX : 2004 fr.

de 2066 mm. PRIX : 2014 fr.

de 2076 mm. PRIX : 2024 fr.

de 2086 mm. PRIX : 2034 fr.

de 2096 mm. PRIX : 2044 fr.

de 2106 mm. PRIX : 2054 fr.

de 2116 mm. PRIX : 2064 fr.

de 2126 mm. PRIX : 2074 fr.

de 2136 mm. PRIX : 2084 fr.

de 2146 mm. PRIX : 2094 fr.

de 2156 mm. PRIX : 2104 fr.

de 2166 mm. PRIX : 2114 fr.

de 2176 mm. PRIX : 2124 fr.

de 2186 mm. PRIX : 2134 fr.

de 2196 mm. PRIX : 2144 fr.

de 2206 mm. PRIX : 2154 fr.

de 2216 mm. PRIX : 2164 fr.

de 2226 mm. PRIX : 2174 fr.

de 2236 mm. PRIX : 2184 fr.

de 2246 mm. PRIX : 2194 fr.

de 2256 mm. PRIX : 2204 fr.

de 2266 mm. PRIX : 2214 fr.

de 2276 mm. PRIX : 2224 fr.

de 2286 mm. PRIX : 2234 fr.

de 2296 mm. PRIX : 2244 fr.

de 2306 mm. PRIX : 2254 fr.

de 2316 mm. PRIX : 2264 fr.

de 2326 mm. PRIX : 2274 fr.

de 2336 mm. PRIX : 2284 fr.

de 2346 mm. PRIX : 2294 fr.

de 2356 mm. PRIX : 2304 fr.

de 2366 mm. PRIX : 2314 fr.

de 2376 mm. PRIX : 2324 fr.

de 2386 mm. PRIX : 2334 fr.

de 2396 mm. PRIX : 2344 fr.

de 2406 mm. PRIX : 2354 fr.

de 2416 mm. PRIX : 2364 fr.

de 2426 mm. PRIX : 2374 fr.

de 2436 mm. PRIX : 2384 fr.

de 2446 mm. PRIX : 2394 fr.

de 2456 mm. PRIX : 2404 fr.

de 2466 mm. PRIX : 2414 fr.

de 2476 mm. PRIX : 2424 fr.

de 2486 mm. PRIX : 2434 fr.

de 2496 mm. PRIX : 2444 fr.

de 2506 mm. PRIX : 2454 fr.

de 2516 mm. PRIX : 2464 fr.

de 2526 mm. PRIX : 2474 fr.

de 2536 mm. PRIX : 2484 fr.

de 2546 mm. PRIX : 2494 fr.

de 2556 mm. PRIX : 2504 fr.

de 2566 mm. PRIX : 2514 fr.

de 2576 mm. PRIX : 2524 fr.

de 2586 mm. PRIX : 2534 fr.

de 2596 mm. PRIX : 2544 fr.

de 2606 mm. PRIX : 2554 fr.

de 2616 mm. PRIX : 2564 fr.

de 2626 mm. PRIX : 2574 fr.

de 2636 mm. PRIX : 2584 fr.

de 2646 mm. PRIX : 2594 fr.

de 2656 mm. PRIX : 2604 fr.

de 2666 mm. PRIX : 2614 fr.

de 2676 mm. PRIX : 2624 fr.

de 2686 mm. PRIX : 2634 fr.

de 2696 mm. PRIX : 2644 fr.

de 2706 mm. PRIX : 2654 fr.

de 2716 mm. PRIX : 2664 fr.

de 2726 mm. PRIX : 2674 fr.

de 2736 mm. PRIX : 2684 fr.

de 2746 mm. PRIX : 2694 fr.

de 2756 mm. PRIX : 2704 fr.

de 2766 mm. PRIX : 2714 fr.

de 2776 mm. PRIX : 2724 fr.

de 2786 mm. PRIX : 2734 fr.

de 2796 mm. PRIX : 2744 fr.

de 2806 mm. PRIX : 2754 fr.

de 2816 mm. PRIX : 2764 fr.

de 2826 mm. PRIX : 2774 fr.

de 2836 mm. PRIX : 2784 fr.

de 2846 mm. PRIX : 2794 fr.

de 2856 mm. PRIX : 2804 fr.

de 2866 mm. PRIX : 2814 fr.

de 2876 mm. PRIX : 2824 fr.

de 2886 mm. PRIX : 2834 fr.

de 2896 mm. PRIX : 2844 fr.

de 2906 mm. PRIX : 2854 fr.

de 2916 mm. PRIX : 2864 fr.

de 2926 mm. PRIX : 2874 fr.

de 2936 mm. PRIX : 2884 fr.

de 2946 mm. PRIX : 2894 fr.

de 2956 mm. PRIX : 2904 fr.

de 2966 mm. PRIX : 2914 fr.

de 2976 mm. PRIX : 2924 fr.

de 2986 mm. PRIX : 2934 fr.

de 2996 mm. PRIX : 2944 fr.

de 3006 mm. PRIX : 2954 fr.

de 3016 mm. PRIX : 2964 fr.

de 3026 mm. PRIX : 2974 fr.

de 3036 mm. PRIX : 2984 fr.

de 3046 mm. PRIX : 2994 fr.

de 3056 mm. PRIX : 3004 fr.

de 3066 mm. PRIX : 3014 fr.

de 3076 mm. PRIX : 3024 fr.

de 3086 mm. PRIX : 3034 fr.

de 3096 mm. PRIX : 3044 fr.

de 3106 mm. PRIX : 3054 fr.

de 3116 mm. PRIX : 3064 fr.

de 3126 mm. PRIX : 3074 fr.

de 3136 mm. PRIX : 3084 fr.

de 3146 mm. PRIX : 3094 fr.

de 3156 mm. PRIX : 3104 fr.

de 3166 mm. PRIX : 3114 fr.

de 3176 mm. PRIX : 3124 fr.

de 3186 mm. PRIX : 3134 fr.

de 3196 mm. PRIX : 3144 fr.

de 3206 mm. PRIX : 3154 fr.

de 3216 mm. PRIX : 3164 fr.

de 3226 mm. PRIX : 3174 fr.

de 3236 mm. PRIX : 3184 fr.

de 3246 mm. PRIX : 3194 fr.

de 3256 mm. PRIX : 3204 fr.

de 3266 mm. PRIX : 3214 fr.

de 3276 mm. PRIX : 3224 fr.

de 3286 mm. PRIX : 3234 fr.

de 3296 mm. PRIX : 3244 fr.

de 3306 mm. PRIX : 3254 fr.

de 3316 mm. PRIX : 3264 fr.

de 3326 mm. PRIX : 3274 fr.

de 3336 mm. PRIX : 3284 fr.

de 3346 mm. PRIX : 3294 fr.

de 3356 mm. PRIX : 3304 fr.

de 3366 mm. PRIX : 3314 fr.

de 3376 mm. PRIX : 3324 fr.

de 3386 mm. PRIX : 3334 fr.

de 3396 mm. PRIX : 3344 fr.

de 3406 mm. PRIX : 3354 fr.

de 3416 mm. PRIX : 3364 fr.

de 3426 mm. PRIX : 3374 fr.

de 3436 mm. PRIX : 3384 fr.

de 3446 mm. PRIX : 3394 fr.

de 3456 mm. PRIX : 3404 fr.

de 3466 mm. PRIX : 3414 fr.

de 3476 mm. PRIX : 3424 fr.

de 3486 mm. PRIX : 3434 fr.

de 3496 mm. PRIX : 3444 fr.

de 3506 mm. PRIX : 3454 fr.

de 3516 mm. PRIX : 3464 fr.

de 3526 mm. PRIX : 3474 fr.

de 3536 mm. PRIX : 3484 fr.

de 3546 mm. PRIX : 3494 fr.

de 3556 mm. PRIX : 3504 fr.

de 3566 mm. PRIX : 3514 fr.

de 3576 mm. PRIX : 3524 fr.

de 3586 mm. PRIX : 3534 fr.

de 3596 mm. PRIX : 3544 fr.

de 3606 mm. PRIX : 3554 fr.

de 3616 mm. PRIX : 3564 fr.

de 3626 mm. PRIX : 3574 fr.

de 3636 mm. PRIX : 3584 fr.

de 3646 mm. PRIX : 3594 fr.

de 3656 mm. PRIX : 3604 fr.

de 3666 mm. PRIX : 3614 fr.

de 3676 mm. PRIX : 3624 fr.

de 3686 mm. PRIX : 3634 fr.

de 3696 mm. PRIX : 3644 fr.

de 3706 mm. PRIX : 3654 fr.

de 3716 mm. PRIX : 3664 fr.

de 3726 mm. PRIX : 3674 fr.

de 3736 mm. PRIX : 3684 fr.

de 3746 mm. PRIX : 3694 fr.

de 3756 mm. PRIX : 3704 fr.

de 3766 mm. PRIX : 3714 fr.

de 3776 mm. PRIX : 3724 fr.

de 3786 mm. PRIX : 3734 fr.

de 3796 mm. PRIX : 3744 fr.

de 3806 mm. PRIX : 3754 fr.

de 3816 mm. PRIX : 3764 fr.

de 3826 mm. PRIX : 3774 fr.

de 3836 mm. PRIX : 3784 fr.

de 3846 mm. PRIX : 3794 fr.

de 3856 mm. PRIX : 3804 fr.

de 3866 mm. PRIX : 3814 fr.

de 3876 mm. PRIX : 3824 fr.

de 3886 mm. PRIX : 3834 fr.

de 3896 mm. PRIX : 3844 fr.

de 3906 mm. PRIX : 3854 fr.

de 3916 mm. PRIX : 3864 fr.

de 3926 mm. PRIX : 3874 fr.

de 3936 mm. PRIX : 3884 fr.

de 3946 mm. PRIX : 3894 fr.

de 3956 mm. PRIX : 3904 fr.

de 3966 mm. PRIX : 3914 fr.

de 3976 mm. PRIX : 3924 fr.

de 3986 mm. PRIX : 3934 fr.

de 3996 mm. PRIX : 3944 fr.

de 4006 mm. PRIX : 3954 fr.

de 4016 mm. PRIX : 3964 fr.

de 4026 mm. PRIX : 3974 fr.

de 4036 mm. PRIX : 3984 fr.

de 4046 mm. PRIX : 3994 fr.

de 4056 mm. PRIX : 4004 fr.

de 4066 mm. PRIX : 4014 fr.

de 4076 mm. PRIX : 4024 fr.

de 4086 mm. PRIX : 4034 fr.

de 4096 mm. PRIX : 4044 fr.

de 4106 mm. PRIX : 4054 fr.

de 4116 mm. PRIX : 4064 fr.

de 4126 mm. PRIX : 4074 fr.

de 4136 mm. PRIX : 4084 fr.

de 4146 mm. PRIX : 4094 fr.

de 4156 mm. PRIX : 4104 fr.

de 4166 mm. PRIX : 4114 fr.

de 4176 mm. PRIX : 4124 fr.

de 4186 mm. PRIX : 4134 fr.

de 4196 mm. PRIX : 4144 fr.

de 4206 mm. PRIX : 4154 fr.

de 4216 mm. PRIX : 4164 fr.

de 4226 mm. PRIX : 4174 fr.

de 4236 mm. PRIX : 4184 fr.

de 4246 mm. PRIX : 4194 fr.

de 4256 mm. PRIX : 4204 fr.

de 4266 mm. PRIX : 4214 fr.

de 4276 mm. PRIX : 4224 fr.

de 4286 mm. PRIX : 4234 fr.

de 4296 mm. PRIX : 4244 fr.

de 4306 mm. PRIX : 4254 fr.

de 4316 mm. PRIX : 4264 fr.

de 4326 mm. PRIX : 4274 fr.

de 4336 mm. PRIX : 4284 fr.

de 4346 mm. PRIX : 4294 fr.

de 4356 mm. PRIX : 4304 fr.

de 4366 mm. PRIX : 4314 fr.

de 4376 mm. PRIX : 4324 fr.

de 4386 mm. PRIX : 4334 fr.

de 4396 mm. PRIX : 4344 fr.

de 4406 mm. PRIX : 4354 fr.

de 4416 mm. PRIX : 4364 fr.

de 4426 mm. PRIX : 4374 fr.

de 4436 mm. PRIX : 4384 fr.

de 4446 mm. PRIX : 4394 fr.

de 4456 mm. PRIX : 4404 fr.

de 4466 mm. PRIX : 4414 fr.

de 4476 mm. PRIX : 4424 fr.

de 4486 mm. PRIX : 4434 fr.

de 4496 mm. PRIX : 4444 fr.

de 4506 mm. PRIX : 4454 fr.

de 4516 mm. PRIX : 4464 fr.

de 4526 mm. PRIX : 4474 fr.

de 4536 mm. PRIX : 4484 fr.

de 4546 mm. PRIX : 4494 fr.

de 4556 mm. PRIX : 4504 fr.

de 4566 mm. PRIX : 4514 fr.

de 4576 mm. PRIX : 4524 fr.

de 4586 mm. PRIX : 4534 fr.

de 4596 mm. PRIX : 4544 fr.

de 4606 mm. PRIX : 4554 fr.

de 4616 mm. PRIX : 4564 fr.

de 4626 mm. PRIX : 4574 fr.

de 4636 mm. PRIX : 4584 fr.

de 4646 mm. PRIX : 4594 fr.

de 4656 mm. PRIX : 4604 fr.

de 4666 mm. PRIX : 4614 fr.

de 4676 mm. PRIX : 4624 fr.

de 4686 mm. PRIX : 4634 fr.

de 4696 mm. PRIX : 4644 fr.

de 4706 mm. PRIX : 4654 fr.

de 4716 mm. PRIX : 4664 fr.

de 4726 mm. PRIX : 4674 fr.

de 4736 mm. PRIX : 4684 fr.

de 4746 mm. PRIX : 4694 fr.

de 4756 mm. PRIX : 4704 fr.

de 4766 mm. PRIX : 4714 fr.

de 4776 mm. PRIX : 4724 fr.

de 4786 mm. PRIX : 4734 fr.

de 4796 mm. PRIX : 4744 fr.

de 4806 mm. PRIX : 4754 fr.

de 4816 mm. PRIX : 4764 fr.

de 4826 mm. PRIX : 4774 fr.

de 4836 mm. PRIX : 4784 fr.

de 4846 mm. PRIX : 4794 fr.

de 4856 mm. PRIX : 4804 fr.

de 4866 mm. PRIX : 4814 fr.

de 4876 mm. PRIX : 4824 fr.

de 4886 mm. PRIX : 4834 fr.

de 4896 mm. PRIX : 4844 fr.

de 4906 mm. PRIX : 4854 fr.

de 4916 mm. PRIX : 4864 fr.

de 4926 mm. PRIX : 4874 fr.

de 4936 mm. PRIX : 4884 fr.

de 4946 mm. PRIX : 4894 fr.

de 4956 mm. PRIX : 4904 fr.

de 4966 mm. PRIX : 4914 fr.

de 4976 mm. PRIX : 4924 fr.

de 4986 mm. PRIX : 4934 fr.

de 4996 mm. PRIX : 4944 fr.

de 5006 mm. PRIX : 4954 fr.

de 5016 mm. PRIX : 4964 fr.

de 5026 mm. PRIX : 4974 fr.

de 5036 mm. PRIX : 4984 fr.

de 5046 mm. PRIX : 4994 fr.

de 5056 mm. PRIX : 5004 fr.

de 5066 mm. PRIX : 5014 fr.

de 5076 mm. PRIX : 5024 fr.

de 5086 mm. PRIX : 50

ALTERNO

L'ÉCLAIRAGE PARFAIT POUR TOUTES MOTOS MAGNETOS FRANCE

93 Route d'Heyrieux - LYON

ACHAT - VENTE - ECHANGE

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



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

SAINT-CLOUD-MOTO

MOTOCONFORT Réparateur
réputé de
PEUGEOT MOTOS et
VOITURES
REPRISE - COMPTANT - CRÉDIT
96, av. du Maréchal-Foch
St-Cloud (S.-et-O.)

MOTOCONFORT

Livraison immédiate
Réparations Garage
SENGEL
48, rue Anatole-France
Levallois Périère 13-28

MOTOCUIR

MANTEAUX
DE CUIR
A CRÉDIT SOUPLE
1^{er} Choix
75 frs
par mois

Catalogue et Renseignements
par retour du courrier
(contre 0.50 en timbre)

Au Comptant : 5% — de —
remise

Abonnés de MOTO-REVUE et
l'ACTUALITÉ AUTOMOBILE
10%

3, rue du Buisson-St-Louis - Paris
Crédit au choix : 6 mois ou 1 an

PARIS - MOTOS

ACHAT ÉCHANGE
Toutes Marques MOTO
79, Avenue des Terres, PARIS
OUVERT LE DIMANCHE

HUILE DE RICIN

- Garantie rigoureusement pure
Lubrifiant sans égal pour 4-Temps

Vente directe aux Motocyclistes
10 Francs le LITRE (par 10 Litres)
10 Fr. 50 le LITRE (par 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 ARN OZ A

Petit versement, 500 francs
comptant et 12 versements de
200 francs, voiturette 2 places,
carros, bateau acajou, 6 CV, roue
secours, Chri, 143, avenue Emile-
Zola, Paris.

Pierre, 4, rue Charles-Renou-
vier, Paris (20^e). Tél. : Roquette
07-67, est le seul spécialiste du
3 roues. Il livre tous les modèles
en neuf et en occasion.

Amilcar C. G. S., comme neuve
moteur garanti. Caillotin à Coye
(Oise), près Chantilly.

Amilcar C. G. S., 7 CV, surb.
peint., pns. nfs. écl., démar.,
superbe Amilcar 6 CV, type CV,
état neuf absolu : 4.000 fr. Rally
6 CV 29, grand sport, bas prix.
B. N. C. 29, grand sport, Rémy,
21, rue de Tlemcen, Paris (20^e).
Tél. : Mémilmontant 76-39.

Amilcar C. G. S. 7 HP, pn.
ball., parf. état. Particulier : Grès,
108, rue du Théâtre, Paris (15^e).
Citroën 5 CV, ent. neuve,
pns. neufs. 6.000 fr. Hôtel Lion
d'Argent, à Creil (Oise). T. 03.

Darmont Spécial 29, équip.
compl., graiss. central Técalémit.
Guerquin, 10 bis, rue Haxo, Paris.
Lafitte, cyclecar 5 CV, 2-3 pl.,
excel. état génér., 5 roues, éclair.,
vends 3.000 francs ou échange
contre Morgan même état, soulté
en sus si besoin. Vannier, 1, rue
de la Convention, Les Lilas
(Seine).

Les plus beaux sidecars
s'achètent chez Pierre, 4, rue
Charles-Renouvrier, Paris (20^e).
Tél. : Roquette 07-67 ; venez
voir et essayer chez lui ses modèles
légers pour 350 et 500 cmc.

Mathis 7 CV, torpédo luxe,
4 places, 8.000 francs ou échange
contre sidecar et soulté. Bouchet,
38, avenue du Moulin, La Varenne-
Saint-Hilaire (Seine).

Morgan eau gr. sport, conf.,
écl., klaxon élect., tabl. de bord,
montre, queue surb., état parf. ;
prix int. S'adres. : R. Meyrat,
30, rue Hautes-Nouvelles, Su-
resnes (Seine).

Morgan air, très bon état.
Vis. : M. Miance, 90, rue Gari-
baldi, Saint-Maur ou à Paris sur
rendez-vous.

Le Roi de la Moto, Pierre,
4, rue Charles-Renouvrier, Paris
(20^e). Tél. : Roquette 07-67, est
aussi le roi du sidecar ; soyez son
stock formidable de modèles
spéciaux pour motos 350 et 500
cmc., torpille tôle et aluminium,

ses caisses aérodynamiques, ses
modèles spéciaux genre Weymann,
montage en 24 heures sur tous les
modèles de motos.

Peugeot torp. 9 CV, 2/4 H.,
écl., dém. élect., 2 roues secours,
peint. nve, ent. révisée, impôt
payé. 5.200 fr. S'adress. : Gymnase
11, rue de Malte, Métro Ober-
kampf.

Particulier vend 6 HP Re-
nault, torp. 4 pl., parf. état, imp.
payés. Prix : 5.300 francs. Baron,
32, rue de la Fédération, Paris.

Renault 6 CV, torp. gris, parf.
état mécan. et carross. 7 pneus.
7.200 francs. Hébert, 34, rue
Amiral-Mouchez, Paris (14^e), t. l.
j., 8 à 12 h. 1/2.

Amilcar Sport 6 c. parf.
état mécanique, peinture neuve,
amortisseur 5.500 fr. Minier, 101,
rue du Bourg-Neuf, Blois (L.-et-
Cher.)

Renault 6 HP, type K. J. I.,
torp. 4 pl., nomb. acces. garantie
mécanique, assur. 200.000 fr.,
1 an impôt p. Voir : Colet, Garage
Châteaurenard (Loiret). Tél. :
21. 6.500 francs.

Renault 6 CV 28, châs. Mona.
série luxe, carros. Weymann,
p.-choes, pneus 13x45 neufs, 6
roues, acces., état imp. 14.000 fr.
A. Terrier, 169, avenue de Rosny,
Le Perreux (Seine).

Renault 6 CV, cond. int., état
parf. 9.000 francs. Reprendrais
moto en compte crédit. Collard,
3, rue Aumont (13^e).

Sandford Ruby, 6.000 francs,
très bon état. Visible samedi et
dimanche, semaine : 6 heures du
soir. Louis, 61, rue Falguière,
Paris (15^e).

SIDECARS

F. N. M. 60 avec side Richard,
équip., deux porte-valises pliants,
bonne occas. Visible t. l. j. : 10,
rue du Général-Faidherbe, Nogent-
sur-Marne (Seine). Tél. : Tremblay
05-34.

Gillet-Herstal, 500 cmc. culb.,
side L. V. bien équip., écl. élect.
Prix int. S'adres. : Roumy, 53,
rue de la Roquette. Tél. : Ro-
quette 05-63.

René-Gillet 6 HP, side L. V
bipl., éclair., out. compl. 4.500 fr.
Ruchonnet, 11, boulevard de la
Villette, Paris (10^e).

Harley, side 9 CV, mod. 1924,
éclair. élect., compt., klax., gr.
selle, gr. pneus, châssis gr. ressorts,
par-br. avant. Zickler, 118, av.
de Choisy, Paris (13^e).

CLEVELAND

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



**LA REINE
DU CONFORT**

POINARD - CONSTRUCTEUR -
2 bis, r. Étienne-Dolet
KREMLIN-BICETRE-SEINE
Tél. : Kremlin 62

PARMENTIER

119 Avenue des Batignolles - St-Ouen
livre toutes Marques 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

LA 5 CV. ROSENGART

S'essayer, s'acheter chez
B. GODART
116, Boulevard de Grenelle
qui reprendra votre Moto. Voir son
Stock de Voitures d'occasion.
Toutes les grandes Marques de Motos
neuves en magasin.
Livraison rapide - Crédit direct

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)

L'INDISPENSABLE

Arrache-pignons
UNIVERSAL
Modèle B 90 fr
Ouverture 200
Modèle C 265 fr
Ouverture 450
Chez tous les marchands
d'access. et quincaillers
Gros - Détail
46, rue Amélot
Paris, Rog. 50-87
Trousse pour motos, autos, Outillage, crics, etc.
Catalogue contre 0.75 en timbres

PIECES POUR

B.S.A TRIUMPH

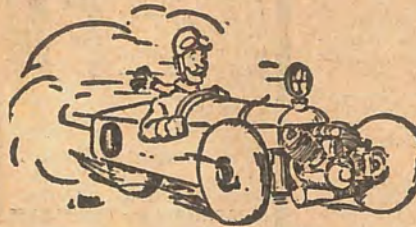
DALBIAC, 1, rue des JARDINS St-PAUL, PARIS

LE GARAGE

RENOUVIER

TOUS LES CYCLECARS TOUTES LES MOTOS

2 et 4, Rue Charles-Renouvrier,
PARIS Tél. Rog. 07.87



Sidecar Indian avec nomb.
acces., 1 m. 1/2, parf. état. 1.500 fr.
A débiter cse dble emploi.
Henri Josse, 37, Grande-Rue,
Vaucluse.

Sidecar B. S. A., parf. état,
pn. conf., nomb. acces. 3.500 fr.
Gomez, 118, rue de Flandre,
Paris (19^e).

Reading Standard sidecar, écl.
élect., 3 vit., moteur révisé.
2.400 francs. Visible samedi
apr-midi et dimanche. Liaudet,
66 bis, rue des Berteaux, Rosny-
sous-Bois (Seine).

René-Gillet 6 CV, side L. V.
bipl., châssis susp. roue rechange
4.000 francs. Cause achat auto.
Visible t. l. j. Tourneur, à Réau,
par Moissy-Cramayel (S.-et-M.),
gare Lieussaint.

ON DESIRE ACHETER

Châssis side Harley ou Indian
bon état, Paris ou Centre, Guil-
pain, 22, rue de la Liberté, Paris.

Cherche occasion comptant
350 ou 500 cmc. culb., équip.,
dynamo, accu., pas antérieure
à 1929. Terrot de préférence.
Ecrire : J. Tarron, 161, rue des
Pyrénées, Paris (20^e).

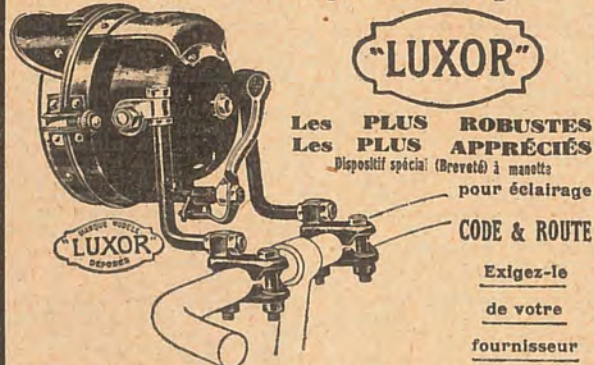
Achat comptant au plus haut
prix motos et voiturettes sport
Amilcar, Rally, B. N. C., etc.
Verchère, 21, rue de Tlemcen,
Paris. Tél. : Mémilmontant 76-39.

On désire acheter sidecar
châssis et caisse Gnome et Rhône,
bon état. Faire offre à Pigullem,
12, rue Roger, Paris (14^e).

ECHANGES

* Moto légère, comme neuve, con-
tre vélo et 300 francs ; de 6 à 7 h. :
restaurant, 17, avenue Rachel,
Paris.

**MOTOCYCLISTES, pour votre sécurité...
adoptez les Groupes d'éclairage**



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

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

L'Agence DRESCH offre

Gratuitement une PRIME ou ASSURANCE

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

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

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

LES ÉTABLISSEMENTS AMO

23, rue Descombes, PARIS

PRÉSENTENT :

LA VÉRITABLE LANterne AU NÉON AMO

LUMIÈRE PARFAITE

par simple branchement sur
la bougie.

Fonctionnement garanti

Sans consommation.
Sans entretien.
Sans altérer le fonctionne-
ment de la bougie.

Prix avec 1 m. 25 de fil :
32 Francs



Catalogue Gratuit



LE SUPER-CASQUE AMO BLINDÉ

Le plus solide Le plus léger

C'est le seul casque protecteur
aussi léger, conçu spécialement pour
le tourisme et supprimant les graves
conséquences des chutes sur la tête.
Il assure la même protection qu'un
casque de course tout en conser-
vant l'aspect d'un serre-tête.

Il vous faut un casque. Seulement
méfiez-vous des imitations bon marché.
SONGEZ qu'il s'agit de votre VIE.

Seul Le Super-Casque AMO
est un article sérieux.

Seul blindé - Seul adopté par les coureurs.

En vente partout : 125 Francs

Clichy-Moto-Garage

9, Rue Cousin - CLICHY
(à 1 minute Métro Porte de Clichy)

SUIS ACHETEUR toutes Motos modernes

Vente - Achat - Échange
Comptant - Crédit

AGENCE
directe : **O.S.A. LIBERTY**
Atelier Moderne
de Réparations, Personnel spécialiste
Ouvert le Dimanche

AS DE AUTOMOTO

AGENCE :
178, Route de la Révolte, LEVALLOIS

OFFRE SES ATOUTS
Crédit au même prix qu'au comptant

La 3 CV 2^{er} versement : 700 Fr.
La 4 CV grand luxe : 975 Fr.
La 5 CV grand raid : 1480 Fr.

PRIME !
Équipement électrique luxe,
tableau de bord, montre, compteur,
siège A.R. complet pour 700 Fr.

MOTO-HALL

Soyer - Saroléa - Alcyon
Gillet-Herstal
Motobécane - Ariel
NEUF — OCCASIONS
COMPTANT — CRÉDIT
Stock toutes Marques
Réparations - Échanges
Dépannages
HABERT, 78, Av. des Ternes
PARIS Galvani 09-45

REPOSE-PIEDS MÉCANO

PIÈCE EN ACIER DES 3 GÉANTS
ENCLAVÉE DANS LE TUBE DU
REPOSE-PIEDS DÉCROUANT LA
FORCE DE RÉSTANCE
APPLICABLE À TOUTS MODÈLES



RÉSISTANCE 100 K. — POINT DE TORSION
CHAQUE REPOSE-PIEDS
SUPPRIME PAR LE
BREVET MÉCANO
ACCESSOIRES "MÉCANO"
45, Rue de Tourville, 45
PARIS (Ménil. 64-51)

Garage moto spécialement.
89, rue de Tocqueville, Paris (17^e).
300 moyens freins tambours,
marque Aya Aves de 12 mill.
écartement de 120 à 130. La
paire : 150 francs, moyens ordi-
naires, mêmes dimensions. La
paire : 25 francs. Ecr. : Pierre
4, rue Charles-Renouvier, Paris
(20^e). Tél. : Roquette 07-67.

Chauffeur ayant camionnette
10 CV Renault 600 kg. ferait
transports à l'année. Ecrire :
Julien, 100, rue Villiers de l'Isle-
Adam, Paris (20^e).

Pour Morgan, broches indes-
serrables : 10 francs. Chaines pre-
mière marque, le jeu : 200 francs.
Montage roue compl. en 27 x 4 :
180 francs. Dalbiac, 1, rue des
Jardins Saint-Paul, Paris (4^e).

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

Garage Motos dans 14^e arrond.
S'adresser : Le Gouffe, 197, rue
de Vanves, Paris (14^e).

Baron, le spécialiste de la moto
rapide, gare en entretien toutes les
motocyclettes pour 40 francs par
mois dans son garage, 60, rue de
la Roquette, Paris.

Les huiles augmentent de
prix, mais Pierre, 4, rue Charles-
Renouvier, Paris. Tél. : Roquette
07-67, vend toujours l'huile de
ricin 1^{re} pression : 10 francs le
litre ; le Castrol X. L. que 10 fr. 25
le litre.

Pierre, le Roi de la Moto,
4, rue Charles-Renouvier, Paris
(20^e). Tél. : Roquette 07-67 vend
des pneus 27 x 4 neufs premier
choix 130 francs ; les 700 x 80 à
95 francs toutes les dimensions
motos sur les mêmes bases.

Possibilité garer quelques
motos ou sides, dans remise sèche
avec facilités nettoyage, prix
extrêmement modéré. S'adresser,
concierge, 25, rue Labois-Rouillon
(19^e).

Extincteur Pyrene, grand
modèle cuivre avec charge et
support. 100 fr. Un strap, auto,
état neuf, 50 fr., un couple-part
A. R. de B. 2 Citroën, bon état,
100 fr. S'adr. chez M. Duporge, 62,
Avenue du Général-Michel-Poizot.

300 moyens, freins tambours,

moyeux Aya axes de 12 m/m,
écartement de fourche 120 à 150,
la paire 150 fr. Grds moyens
ordinaires, mêmes dimensions, la
paire 25 fr. Pierre, 4, rue Charles-
Renouvier, Paris (20^e). Tél. :
Roquette 07-67.

Représentants demandés par-
tout. Ecrire à Eler (accumula-
teurs secs, renversables, insulfa-
tables, légers), 79, rue de Paris,
Bagnole (Seine).

Urgent a. phot. anast. Demaria
Folding 9 x 12, obt. 100 c. px.
160. Stellan, 33, rue Danicourt,
Malakoff (Seine).

Deux pns neufs à talon Michelin
550 x 65, les deux, 150 fr. Jean-
jean-Motos, 133, avenue d'Ar-
genteuil, Asnières (Seine).

Pneu Dunlop ballon 11 x 45
neuf, pas déballé, pr 150 fr. Cruz,
14, rue des Minimes (3^e).

Eclairage Magondeaux, Phare
Luxor. Beauprand, 14, rue de
Laghouat, Paris (18^e).

Selles élastiques Planor, 60 fr. ;
courroies 1 m. 70 Dunlop 19 mm.,
25 fr. ; 200 pns Motobécane nfs,
30 fr. ; 200 pns Motobécane renf.,
60 fr. ; 27 x 4 à tringles, nfs,
90 fr. ; 26 x 3,5 à tringles, nfs,
90 fr. ; 25 x 3 à tringles, nfs,
80 fr. ; chambres à moyeux à
frein, chaines « Brampton », toutes
dimensions. 1, rue des Jardins-
Saint-Paul, Paris (4^e).

Toutes pièces détachées et
transformations pour B. S. A.
armée. Carburateurs neufs, com-
plets, 130 fr. Stock motos armée,
1,200 fr. Châssis Gloria, 350 fr.
1, rue des Jardins-Saint-Paul,
Paris (4^e).

Garage particulier motos, 89,
rue de Tocqueville, Paris (17^e).

Remise à louer dans 16^e (métro
Alma) pr moto, 60 fr. ou side 100 fr.
par mois. Bourdier, 9, av. Pierre 1^{er}
de Serbie, Paris (16^e).

A solder New Map 250 cmc,
moteur Zurich cultivateur.

Rhony x moteur Jap, 350 cmc
latéral.

Favor 350 cmc, moteur latéral.

Ternes Motos, 100, avenue
des Ternes, ouvert le dimanche.

MOTOCONFORT

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

MOTOCONFORT

MOTOCONFORT

MOTOCONFORT

MOTOCONFORT

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, ÉLÉANT,
TOUT CUIR 85.
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. Livrée
avec mats et haubans.
Une TENTE 175.
complète.

BON pour un SUIROIT expédié franco contre 3 fr. en tim-
bres-poste avec le Catalog. 1930, 120 fr., 40 pag.



L'Agent Spécialiste
Achète, Reprend
très cher toutes
MOTOS

CREDIT au même Prix qu'au
Comptant sans inté-
rêts, sans Assurance

60 Motos neuves et d'occasion
en magasin, depuis 2500 fr.
Conditions Spéciales au Comptant
RÉPARATIONS par SPÉCIALISTES
Stock de Pièces avec 20% de remise

GILLET-HERSTAL
TERROT-SAROLÉA
MOTOCONFORT
MOTOBÉCANE

F.N. LATSCHA
16, Rue Auguste-
Baillly
ASNIÈRES
(Près gare d'Asnières)
(Ouv. Dim. et Fêtes jusqu'à 20 heures)
Tél. : Grésillon 17-93

TERNES-MOTOS

100
AVENUE des TERNES, PARIS 17

AGENCE des G^{es} MARQUES

DURANDAL-NEW-MAP
MOTOBÉCANE-DRESCH RHONY X

O.S.A.-TRAIN-MOTOSACOCHE
TERROT-STYL'SON-PEUGEOT

ROYAL-ENFIELD
FAVOR

COMPTANT-CRÉDIT

NOMBREUSES OCCASIONS

100, Av. des Ternes, PARIS 17

FIL TREZ...

VOTRE
ESSENCE

PLUS D'ENNUI DE
CARBURATEURS avec

L'ENTOMOS



Entonnoir à
double filtrage
muni d'un fil-
tre spécial per-
mettant le mé-
lange de l'huile
et de l'essence
sans réduire le
débit du filtrage.
Son encombre-
ment permet de
le loger dans la
sacochette de
votre fournisseur
habituel.

EN VENTE :
DANS LES GARAGES ET
MAISONS D'ACCESSOIRES

Le Record du Monde

sur le Mile lancé

216 Km. à l'Heure

est détenu par une

750^{cmc} BMW à Compresseur



Extrait de MOTO-
CYCLES de Janvier
1930 :

« ZOLLER a reçu
« commande de Com-
« presseurs pour les
« Marques anglaises
« suivantes : SCOTT,
« NORTON, J.A.P.,
« SUNBEAM. Si,
« comme pour la
« BMW, etc... »

LA **BMW** DES RECORDS POSSÈDE...

Un Compresseur,
Un Bloc-Moteur 2 Cylindres...

ET UNE TRANSMISSION PAR CARDAN

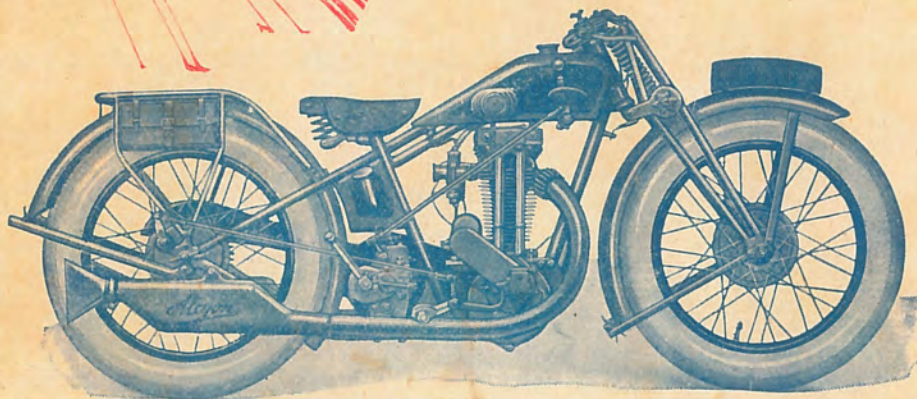
AGENT GÉNÉRAL : **BASTIDE, 56, Boulevard de Clichy - PARIS**



DE DOS!

VOILA COMMENT VOUS VERREZ
LA NOUVELLE 350^{cc} SUPERSPORT...

Champion de France 1930



Prix :

5.850

FRANCS

ALCYON soude tous ses cadres, y compris ceux qui ont gagné
les CHAMPIONNATS DE FRANCE (Cat. 175 et 350 cmc.) à

L'AUTOGÈNE

procédé moderne adopté par l'aviation où la **SÉCURITÉ** importe avant tout.

La soudure à **L'AUTOGÈNE** comporte un apport de métal,
véritable **renfort** pour les tubes.

La soudure au cuivre n'est, comme l'étamage, qu'un simple "collage".

**LA PERFECTION VA DE
PAIR AVEC LE PROGRES.**

Alcyon

Catalogue "M.-R." à Alcyon, à Courbevoie ou aux Agents de la marque.