Moto de Tourisme, par R. Sexé

LE NUMÉRO
1 fr. 25

MOTO REVUE

TOUS LES SAMEDIS

MOTOS - SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

et Motocyclisme Automobilisme

13e ANNÉE — N° 377
31 Mai 1930

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

MOTO-REVUE
BUREAUX :
31, Rue Vivienne, PARIS
C/C. POSTAL 29.737

Voici la Pentecôte : sur toute la France, il y aura floraison de motocyclettes et de sidecars qui circuleront comme jamais, à ce jour, on en a rencontrés ; que chacun comprenne la belle et ample propagande que ces randonnées festivales apporteront en faveur de notre sport, si, tous, nous savons nous faire aimer, par notre correction, ainsi que par nos machines silencieuses.

Après avoir battu, le 8 Mars 1930,
en 175 cmc.

LE RECORD DU MONDE
des 5 km. à 142 km. 045

LES MOTOS

ROVIN

gagnent encore, le 18 Mai 1930,

à la Course de Côte du Camp

Catégorie 100 cmc. — 1er BARNAVOL
Moyenne **60** km. **490**
Record battu

Catégorie 125 cmc — 1er AGASSE
Moyenne **60** km. **656**
Record battu

et au Meeting de Vernon

Catégorie 175 cmc. — 1er Jean de LATOUR
Moyenne **119** km. **205**
Record battu

Catégorie 250 cmc. — 1er Jean de LATOUR
Moyenne **136** km. **363**
Record battu

Catégorie 500 cmc. — 1er LEMOINE
Moyenne **160** km. **714**
Record battu
Meilleur temps de la journée
Record général battu

5 Engagés dans . . .
5 ÉPREUVES DIFFÉRENTES. . .

5 RECORDS

MOTOS ROVIN, 169, Bd Péreire, PARIS

Les Derniers Succès
des MOTOS

SAN SOU PAP

prouvent leur supériorité

aussi bien
EN VITESSE PURE et en
GRANDE RÉSISTANCE
qu'en
VITESSE - ENDURANCE

◆

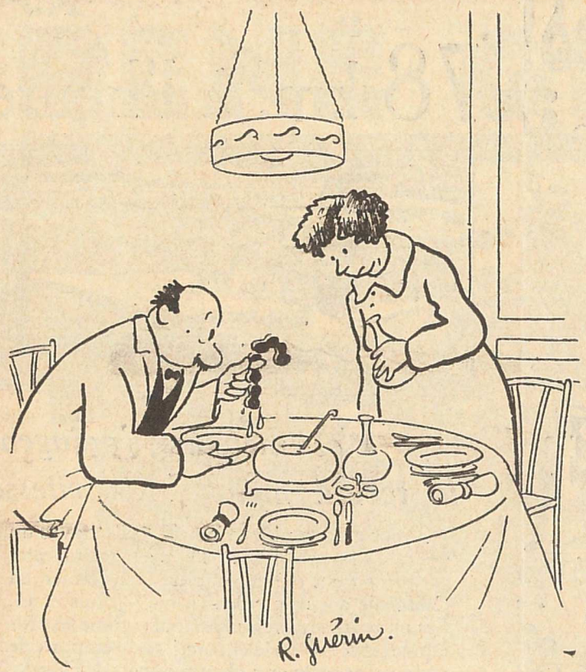
6 Jours d'Hiver 1930
1er Catégorie 175 cmc.
Trois 1ers ex æquo. Cat. 250 cmc.
4 MÉDAILLES D'OR

Côte de Château-Thierry
1er à **97** km. **295** de moyenne
Record battu

Roubaix-Paris-Roubaix
Deux 1ers ex æquo
COUPE du M.C.N.F.

Tour de France 1930
2 ENGAGÉS
2 MÉDAILLES d'OR et les
2 PLUS BELLES COUPES
Coupe ANSALDO
Coupe Challenge des Motos

114, Bd de Valmy
COLOMBES (Seine)



J'ai prêté une casserole à ton fils pour ses chaînes - - -

Recommandations habituelles

Il faut, de temps en temps, entretenir en bon état les chaînes de votre Motocyclette. Nous vous conseillons, si vous disposez d'un samedi après-midi, d'opérer comme suit :

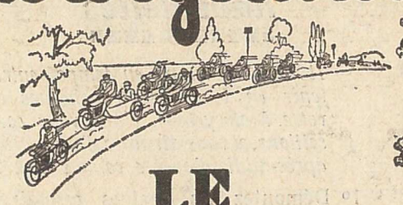
1° Démontez les chaînes primaires, secondaires, tertiaires, quaternaires, etc... ;
2° Avoir soin de ne pas perdre vos maillons de fermeture ;
3° Bien les nettoyer au pétrole et à la brosse ;
4° Les laisser égoutter ;
5° Achetez du suif chez le charcutier ;
6° Faire chauffer le suif dans un récipient ;
7° Trempez vos chaînes dans le suif ;
8° Faire attention de ne pas se brûler les doigts ;
9° Laissez refroidir ;
10° Remontez toutes vos chaînes sans les intervertir ;
11° Ne pas oublier de mettre les fermetures dans le sens convenable ;
12° Réglez les tensions, calez votre magnéto, votre boîte de vitesses, votre frein arrière ;
13° Allez prendre un bain bien mérité.

La **BMW** *avec sa Transmission à Cardan ne nécessite aucun entretien.*

Avec une **BMW** *vous roulez le Samedi, comme tous les jours de l'Année (365 jours).*

AGENT GÉNÉRAL : **BASTIDE, 56, Boul. de Clichy, PARIS (18e)**

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

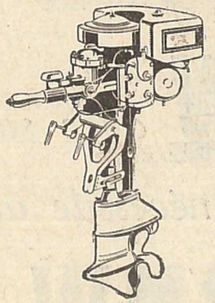
78 km. à l'heure

Ces moteurs s'adjugent le record mondial de vitesse

La plus grande vitesse jamais réalisée avec un canot hors-bords... 78 km. à l'heure... cette performance a été accomplie l'été dernier en Californie avec un "Sea-Horse" Johnson 32. Ces moteurs se révèlent partout comme les plus rapides et cette année encore, ils ont remporté de nouveaux succès aux championnats de Floride.

Ceux qui ont l'habitude de piloter des bateaux de courses ont soumis les moteurs "Sea-Horse" à des épreuves telles que vous n'aurez jamais à leur en faire subir de semblables dans la vie pratique.

Pour tous renseignements, adresser le coupon ci-dessous.



SEPT MODELES «SEA-HORSE»

Il existe des types de moteurs "Sea-Horse" pour toutes les embarcations et pour toutes les bourses, du modèle «Single" au moteur "32" 4 cylindres. L'illustration ci-contre représente le modèle "32". Les modèles "16", "24" et "32" sont pourvus d'un démarreur électrique. Les moteurs "Sea-Horse" "4" et "12", comportent un nouveau système d'allumage alternatif, qui réduit les vibrations et assure un démarrage aisé.

Johnson

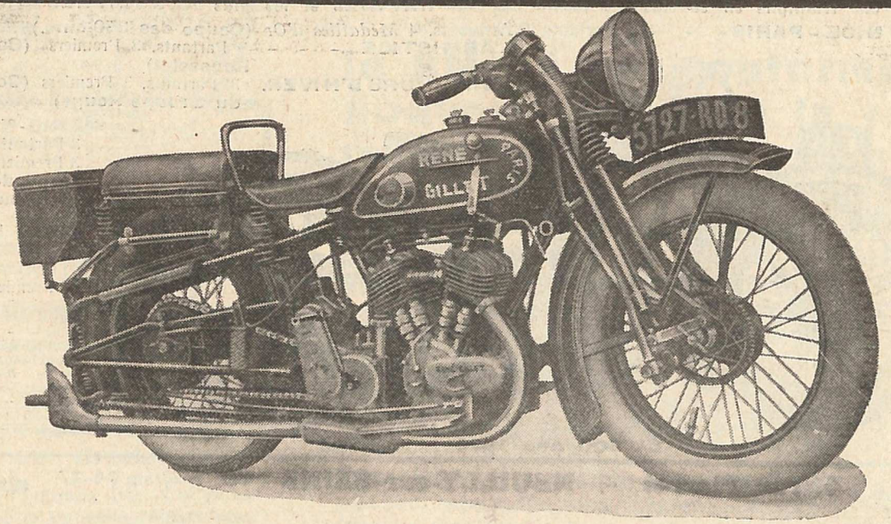
« Sea-Horses »

JOHNSON

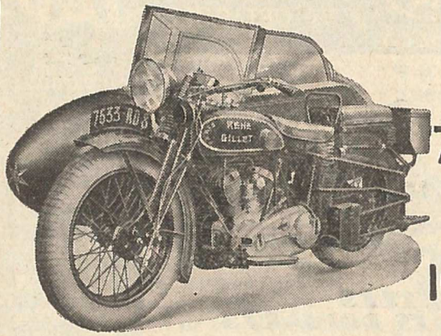
Moteurs amovibles pour canots hors-bords

Gratis : la nouvelle brochure "Sea-Horse"	ALLIED MACHINERY COMPANY, Dept. C5 19, RUE DE ROCROY, PARIS *Veuillez m'adresser, sans frais ni engagement de ma part, un exemplaire de votre brochure illustrée.* *Nom* ..... *Adresse* .....

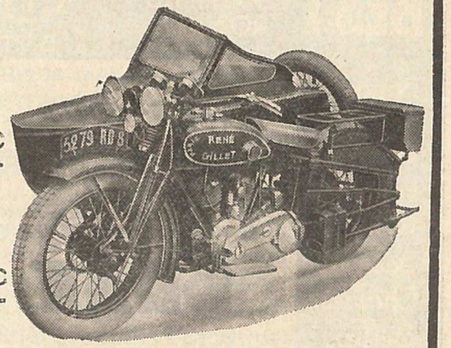
LA RENÉ GILLET



AVEC SUSPENSION ARRIÈRE ÉLASTIQUE



EN 750 CMC
OU 1000 CMC



ASSURE LE MAXIMUM DE CONFORT
EN SOLO OU AVEC SIDE-CAR

DEMANDER LES CATALOGUES AUX
ÉTABLISSEMENTS RENÉ GILLET & Cie
128, ROUTE D'ORLÉANS - MONTROUGE (SEINE)

FABRIQUE NATIONALE D'ARMES

HERSTAL-LEZ-LIEGE
BELGIQUE

QUE FAUT-IL AU MOTOCYCLISTE ?

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

LES MOTOS F.N. DE SÉRIE engagées dans les premières grandes Épreuves de l'année ont triomphé en se classant parmi les plus **RAPIDES** et les plus **RÉGULIÈRES** :

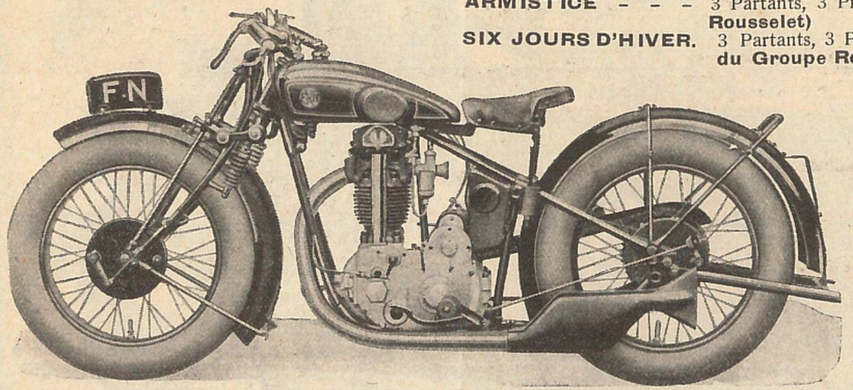
NICE - PARIS - - - 7 Partants, 7 Arrivants, 4 *Médailles d'Or* **(Coupe des 350 cmc.)**

ARMISTICE - - - 3 Partants, 3 Premiers **(Coupe Rousselet)**

SIX JOURS D'HIVER. 3 Partants, 3 Premiers **(Coupe du Groupe Rouge)**

PARIS-NICE 3 Partants, 3 Premiers **(Coupe de Régularité)**

TOUR DE FRANCE : 1 Partant, 1 Premier



LA 500 cmc. 1930

- Huile SHELL - Pneus - - - - - ENGLEBERT Carburateur - - - - AMAC Bougies LODGE Selles - - - - - BONHOMME Chaine RENOLD

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

"BEST" POMPES ROBINETS

BURMAN BOITES DE VITESSES

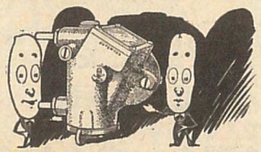
PIÈCES DÉTACHÉES "JAP"

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

CASQUE RÉGLEMENTAIRE "CROMWELL"

ETES-VOUS SATISFAIT DE VOTRE POMPE DE GRAISSAGE ?..

SI NON — DEMANDEZ-NOUS LES RENSEIGNEMENTS SUR LES POMPES BEST



SEULS LES ROBINETS BEST NE FUYENT JAMAIS

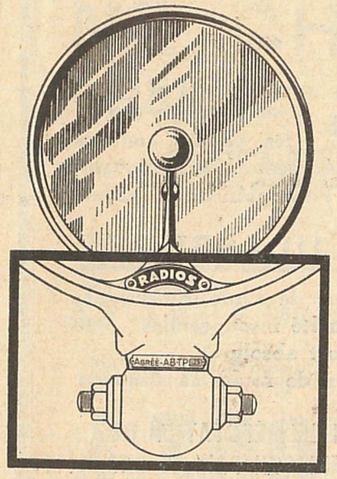
Carburant Discol — Filtres à air — Cables & Gaines — Manettes — Silencieux — Poignées tournantes — Gripes Genoux

CARBURATEUR BOWDEN

ACCESSOIRES TOUTES MARQUES
Catalogue Illustré franco sur demande

LIONEL DEKTEREFF ET Cie. 88, Ae des Ternes. PARIS

Pub. G.S.



Le projecteur avec son estampille.

Estampillage des RM. C4 en circulation

De nombreux RM. C4 sortis avant la nouvelle réglementation, circulent sans être estampillés.

Si vous êtes dans ce cas, vous devez faire estampiller votre projecteur avant le 1er janvier 1931, pour vous éviter des ennuis.

Adressez-vous, pour cela, à l'Agent ayant fourni l'équipement, il a reçu les instructions nécessaires.

Vous pouvez aussi nous envoyer votre projecteur directement et *franco*, pour apposition de l'estampille, remplacement de l'ampoule et réglage, en nous adressant un mandat de Frs 20, pour fournitures (Frs 15) et port en retour (Frs 5.05).

(Chèques postaux Lyon N° 99.20)

Réexpédition dans les 48 heures.

le RM C4 est conforme au nouveau code de la route mais il doit être estampillé

Le nouveau Code de la Route impose aux motocyclistes un équipement d'éclairage agréé par le Ministère des Travaux Publics. Cette approbation doit être attestée par la présence d'une estampille, fixée sur le projecteur par le fabricant.

Le RM. C4 est agréé

Pour répondre aux nombreuses questions qui nous sont posées, rappelons, une fois encore, que le RM C4, le fameux Radios à accus, est en tous points conforme aux prescriptions ministérielles, qu'il s'agisse de la puissance de chacun des deux éclairages " Route " et " Code ", du non-éblouissement de ce dernier, ou, enfin, de la possibilité d'éclairage à l'arrêt (obligatoire).

Il a été agréé sous le numéro AB. TP. 123 et il est livré avec l'estampille officielle portant cette inscription

Attention aux ampoules

Les propriétaires de RM C4 *estampillés* sont donc parfaitement en règle, *à la condition*, toutefois, de n'utiliser que notre ampoule " Radios " spéciale, portant sur le culot les marques : 6 V. - RADIOS-C4.

L'emploi d'autres ampoules constituerait une infraction à l'arrêté ministériel rendrait l'usager passible de poursuites, et aggraverait considérablement sa responsabilité en cas d'accident.

Pour être tranquille, légalement et techniquement, montez un RM C4. Notice gratuite sur demande.

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

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

VOILA CE QUI GARANTIT TOUT ACHETEUR D'UNE

Motosacoche

CONTRE :

les pannes coûteuses
les réparations fréquentes
l'immobilisation gênante

ET LUI ASSURE :

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

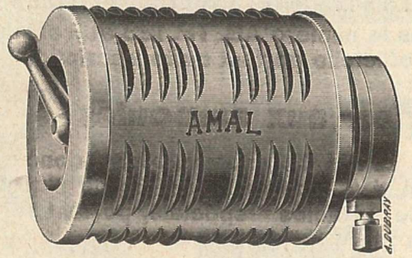
EN OUTRE, LA VIEILLE ET SOLIDE RÉPUTATION DE LA MARQUE MOTOSACOCHE JUSTIFIE SON PRIX ET GARANTIT UNE REVENTE AVEC LE MINIMUM DE PERTE

Catalogues et Prix courants sur demande à :

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

Un AN de plus...

SANS RÉPARATION — POUR — **58 fr.**



SI vous protégez intégralement votre MOTEUR

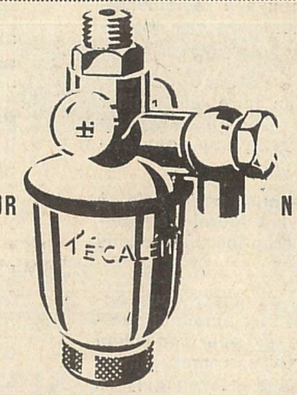
ÉPURATEUR D'AIR

Filtre soie - Soupapes de protection - Dépoussiérage automatique

AMAC

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

GRANDEUR NATURE



FILTRE à ESSENCE

agissant par filtrage et décantation. - Cuve démontable sans outils. - Robinet-pressoir permettant d'ouvrir ou fermer instantanément l'arrivée d'essence.

PRIX : 30 FR.

TÉCALÉMIT

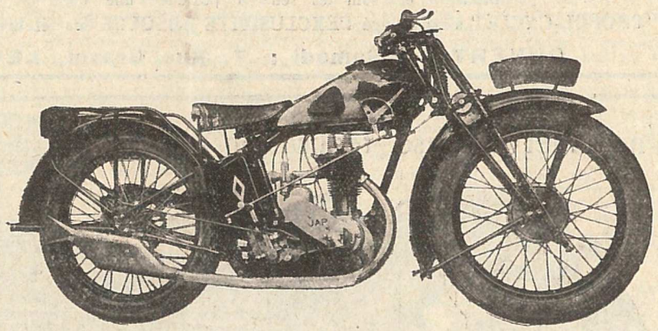
18, Rue Brunel - PARIS

Notice moto en couleurs sur demande

NE CHERCHEZ PLUS !

CETTE MACHINE COMBLE VOS DÉSIRS

S-S. 350 cmc. 4 Temps
Moteur JAP d'origine
4.300 fr.



LES AUTRES MODÈLES :

B-7.	Moteur SOYER, 175 cmc., 2 temps. Prix	**2.800 fr.**
B-8.	Moteur JAP d'origine, 250 cmc., 4 temps, soupapes latérales. Prix	**4.000 fr.**
S-S.	Moteur JAP d'origine, 350 cmc., 4 temps, soupapes latérales, cadre droit. Prix	**4.300 fr.**
S-C.	Bloc-Moteur CHAISE, 350 cmc., à culbuteurs, cadre droit. Prix	**4.200 fr.**
O-7.	Moteur JAP d'origine, 350 cmc., 4 temps, soupapes latérales, cadre double berceau. Prix.	**4.600 fr.**
O-7-C.	Moteur JAP d'origine, 350 cmc., à culbuteurs, cadre double berceau. Prix	**5.500 fr.**
O-7-5.	Moteur JAP d'origine, 500 cmc., soupapes latérales, cadre double berceau. Prix	**5.300 fr.**
O-8.	Moteur SOYER, 350 cmc., arbre à cames en tête, boîte séparée, cadre doub. berceau. Prix.	**5.500 fr.**
O-10².	Bloc-Moteur SOYER, 500 cmc., éclairage par dyalmo-klaxon, double échappement. Prix.	**7.000 fr.**
O-11.	Moteur SOYER, 500 cmc., arbre à cames en tête, boîte séparée, double échappement. Prix.	**6.000 fr.**

SOYER

Magasin d'Exposition et de Vente :
69, Route de la Révolte, 69
LEVALLOIS (Seine)
— à 100 mètres du MÉTRO CHAMPERRET —

Propul-Cycle

250 cmc. - 2 temps, 2 éch^ts, Luxe : **3.575 fr.** - **500 cmc.** - 4 temps, bloc-moteur : **4.975 fr.**
350 cmc. - 4 temps, bloc-moteur : **4.800 fr.** - **350 cmc.** - 4 temps, bloc-moteur, culbuteurs, 2 éch^ts : **5.950 fr.**

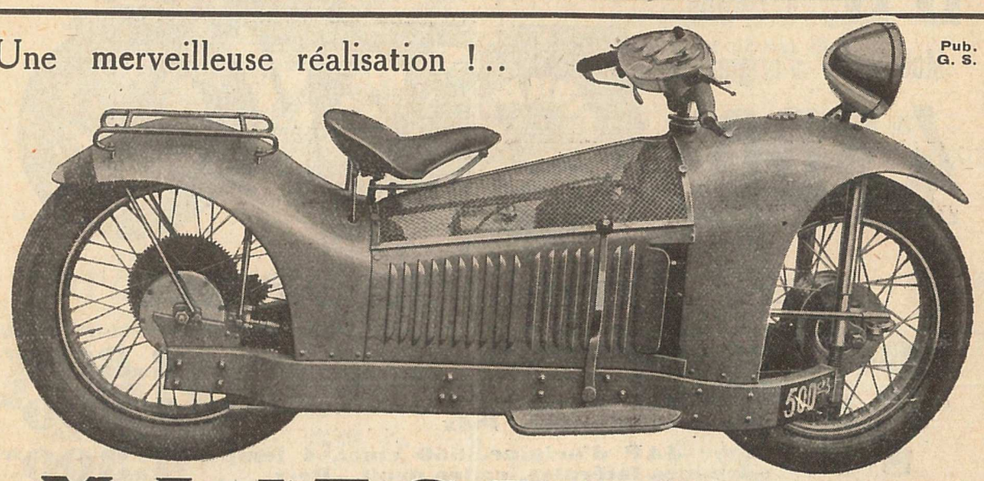
Les blocs-moteurs "STAUB" et "JAP-STAUB" ne comportent aucune chaîne intérieure et sont les seuls à posséder une boîte de vitesses amovible.

"PROPUL-CYCLE" s'est assuré l'EXCLUSIVITÉ ABSOLUE des célèbres blocs-moteurs "JAP-STAUB"

OUVERT le Samedi : 7, Rue Gravel, LEVALLOIS (Seine)

Une merveilleuse réalisation !..

Pub. G. S.



MAJESTIC

LA MOTO VOITURE

Maximum de confort
Protection efficace
Mécanisme rationnel

Seule, parmi tous les véhicules du monde, la MAJESTIC en conservant l'allure sportive que vous aimez, vous permettra de faire, sans fatigue, les plus grandes randonnées dans des conditions de sécurité et de confort incomparables.

LA 5 CV. Type "SELECT"

Bloc-Moteur Culbuteurs
Transmission à Cardan

Supplément pour équipement électrique et tableau de bord complet : 1.450 francs.

7.500 fr.

CRÉDIT 12 MOIS sans MAJORATION

MOTOS MAJESTIC
75, Avenue d'Antony
CHATENAY (Seine)

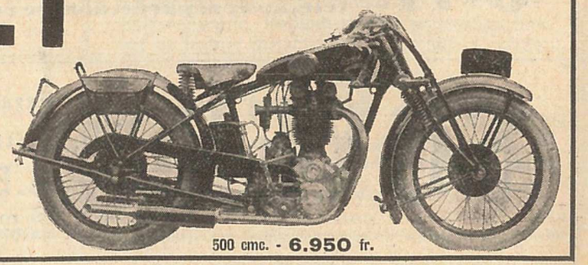
Veuillez m'adresser votre catalogue illustré et vos conditions de vente à crédit.

M .....
Rue .....
Ville .....
Dép^t .....

La **500 CMC.** *Bloc-Moteur*

GILLET-HERSTAL

VICTORIEUSE DANS
ROUBAIX-PARIS-ROUBAIX
TOUR DE FRANCE
détentive de **6 JOURS ITALIENS**
33 RECORDS DU MONDE



500 cmc. - **6.950 fr.**

GÉCO-HERSTAL MOTEUR 4 TEMPS A CULBUTEURS

(CATALOGUE ET CONDITIONS - PAIEMENT EN 8 MOIS -) **38, Rue des Bas-Rogers — PUTEAUX —**

MAI 1930 N° 27

MOTO-TRAIN

PAGE MENSUELLE DES PROPRIÉTAIRES DE MOTOS "TRAIN"

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

CAUSERIE

Vous vous êtes décidé à acheter une motocyclette, ou à remplacer par une nouvelle la machine antique que vous possédiez déjà ; mais vous hésitez encore sur le modèle, la puissance ou la marque dont vous escomptez le plus de satisfaction.

Vous désirez bien entendu une machine à la mode, de ligne agréable et d'une belle présentation, avec cadre surbaissé, réservoir en selle, etc... mais vous désirez aussi une motocyclette robuste bien établie, d'un fonctionnement sûr et demandant le minimum d'entretien.

Entre tous les modèles qui vous sont présentés, ou les publicités qui ont attiré votre attention, vous êtes encore très perplexe sur la moto qui ferait le mieux votre affaire. Telle machine aurait bien votre faveur, mais vous la trouvez trop chère, telle autre vous conviendrait comme prix mais elle ne vous plaît pas comme présentation ou comme particularité mécanique.

Pour fixer votre choix il est nécessaire tout d'abord de déterminer l'emploi que vous désirez en faire, car telle machine qui sera très convenable pour faire du grand tourisme ou du sport ne sera pas appropriée pour une circulation constante dans les grandes villes par exemple.

Pour le tourisme et les affaires nos *Motocyclettes Utilitaires* de 175, 250 ou 350 cmc à deux temps vous donneront entière satisfaction. Malgré leur bas prix, ces machines sont extrêmement soignées dans tous leurs détails et comportent les derniers perfectionnements tels que :

Bloc-moteur, moyeux à roulements annulaires, freins à tambours, fourches élastiques avec amortisseurs sur chaque articulation, etc.

Ce n'est pas le cas de la généralité des motos à deux temps dont la médiocre fabrication a jeté un certain discrédit sur ce type de motocyclette, alors qu'une machine munie d'un moteur deux-temps bien conçue et bien exécutée est encore celle qui offrira à son conducteur la plus grande satisfaction au point de vue régularité, sûreté de marche, minimum de frais d'entretien et de consommation, etc...

Notre **motocyclette M7 de 350 cmc. à quatre temps** est par contre une machine de sport, convenable également pour le grand tourisme.

Il ne faut pas la confondre avec la généralité des machines 350 cmc. actuellement sur le marché, lesquelles vendues de 4.200 à 4.500 francs sont des machines rudimentaires avec moteurs à soupapes latérales, dans lesquelles on a surtout recherché le bon marché.

Notre *Moto M7* est au contraire une machine où rien n'a été négligé pour en faire une motocyclette de grande classe.

Elle est munie de notre *bloc-moteur* à quatre temps, **à culasse hémisphérique et soupapes en tête inclinées**, avec trois vitesses par engrenages toujours en prise.

Les moyeux sont à **roulements annulaires** donc indéréglables et, pour ainsi dire inusables, avec deux freins à tambours à l'arrière et deux à l'avant, **soit au total quatre freins.**

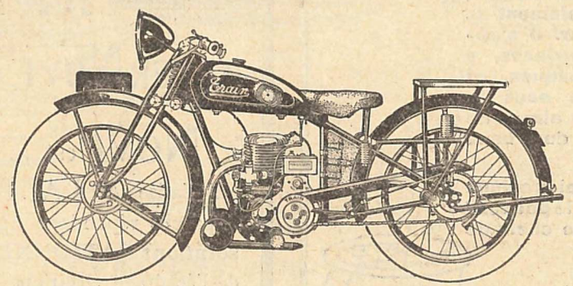
Cette machine comporte également de nombreux perfectionnements trop longs à énumérer ici. Elle est de ligne agréable, tient la route merveilleusement et est grâce à son moteur, extrêmement rapide puisqu'elle atteint 100 à 105 kilomètres à l'heure.

Consultez les catalogues des autres marques et vous constaterez que vous ne trouverez pas de machines équivalentes avec moteur à **soupapes en tête inclinées**, à moins de 5.500 francs alors que notre *Motocyclette M7* n'est vendue que 4.500 francs, c'est donc *la machine de qualité la meilleure marché dans le monde.*

Jetez enfin un coup d'œil sur la gamme des *motocyclettes* que nous vous présentons ci-dessous, voyez leurs lignes impeccables, leurs caractéristiques et leurs prix et n'hésitez plus à fixer votre choix.

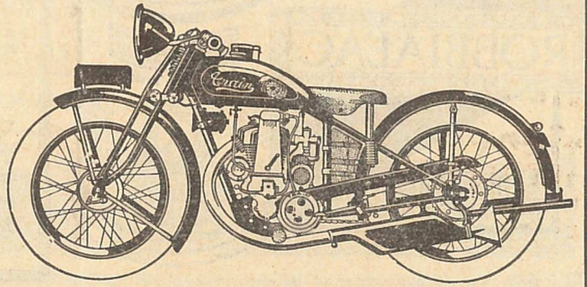
175 cmc. - 2 CV - 2 Temps. —
2 ÉCHAPPEMENTS - Vitesse : 4 à 75 km. à l'Heure. *PRIX..* .. **2.850 fr.**

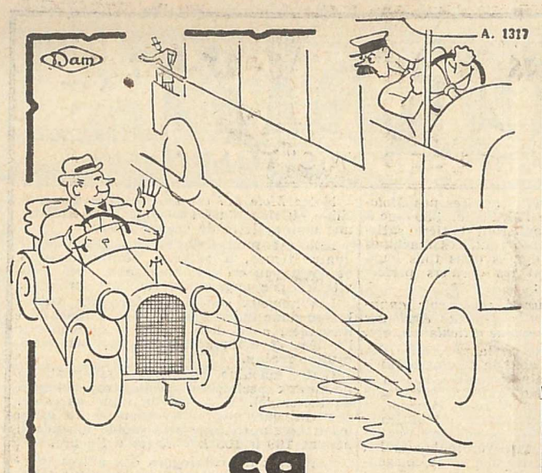
250 cmc. - 3 CV.
2 Temps
BLOC-MOTEUR
TRAIN
A 3 VITESSES
Moyeux à roulements annulaires et double Tambours de freins
Vitesse : 4 à 75 km. à l'Heure.
PRIX :
3.650 fr.



350 cmc. - 4 CV.
2 Temps
BLOC-MOTEUR
TRAIN
A 3 VITESSES
Moyeux à roulements annulaires et double Tambours de freins
Vitesse : 4 à 85 km. à l'Heure.
PRIX :
3.850 fr.

350 cmc. - 4 CV. - 4 Temps
Soupapes en Tête
BLOC-MOTEUR TRAIN
A 3 VITESSES
Moyeux à roulements annulaires et double Tambours de freins, soit 4 Freins.
Vitesse : 100 kilomètres à l'Heure.
PRIX.. .. **4.500 fr.**





ca lui est égal...

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

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

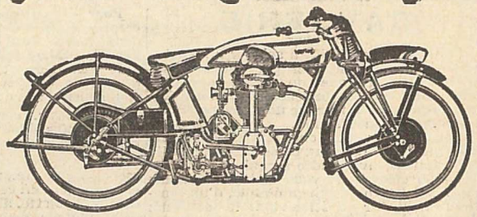
Le plus brillant, le plus durable, ROBBIALAC est également le plus facile à employer. Il s'applique sur toutes surfaces, y compris les cellulosiques, et s'étale de lui-même sous la brosse, permettant ainsi au plus novice de faire du "beau travail".

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

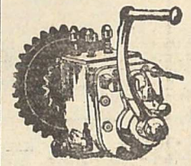
42, rue de Sèvres
BOULOGNE-s/-SEINE

LA MOTOCYCLETTE

NORTON



N'a pas besoin de Publicité ; seules, ses nombreuses qualités de Motocyclette **"Parfaite"** *suffisent à la faire apprécier. Une telle Moto est, naturellement, munie d'une boîte de vitesse* **"STURMEY-ARCHER"** *dont* **LUCIEN PSALTY** *est aussi l'Agent*



TOUTES LES PIÈCES DÉTACHÉES POUR BOITES DE VITESSE

STURMEY-ARCHER

LIVRÉES IMMÉDIATEMENT

LUCIEN PSALTY

50, Rue Brunel - PARIS (17e)

! ! ! !

ALTERNOVI ou DYNOVI

NOVI est le seul constructeur qui réalise **A LA PERFECTION** des appareils répondant aux **DEUX SEULES solutions RATIONNELLES** du problème de l'éclairage électrique des motocyclettes.

Motocyclistes . . .
portez votre choix, soit sur un

ALTERNOVI ou sur un **NOVILUX-MOTO**

soit sur un **DYNOVI**

VOUS SEREZ SATISFAITS...

Demandez renseignements et notices chez tous les bons Agents et à

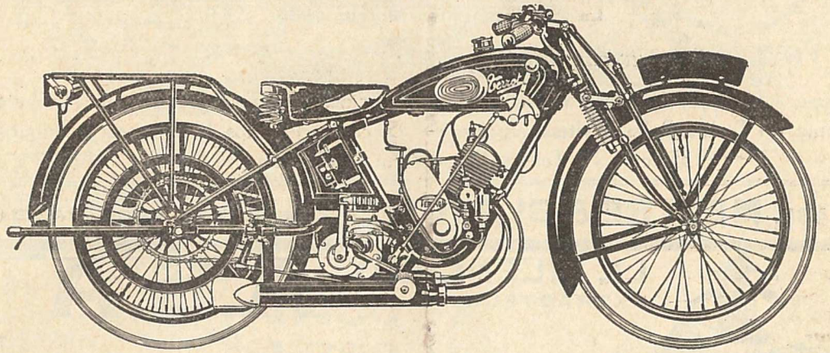
NOVI 12 à 16, Chemin des Vignes, PANTIN

Tél. { Combat 14-42 / Pantin 04-15

En petites cylindrées, choisissez une "deux-temps"

Terrot

Le moteur deux-temps "TERROT" est un moteur rustique, indéréglable, pouvant être mis dans toutes les mains. — Ses performances l'ont classé parmi les meilleurs.



6 MODÈLES :

175 cmc.	Type	LPP, *Populaire*	2.350	Fr.
—	—	LC2, *Tourisme Confort*	2.850	—
—	—	LSO, *Sport Confort*	2.950	—
—	—	LDC, *Dame Confort*	3.200	—
250 cmc.	Type	FSO, *Sport Confort*	3.875	—
—	—	FTO, *Tourisme Confort*	3.875	—

TOUTES LES MOTOCYCLETTES TERROT SONT A TRANSMISSION PAR CHAINES — MOTEUR ET BOITE SÉPARÉS.

DERNIERS SUCCÈS
18 Mai 1930

COURSE DE COTE DU CAMP

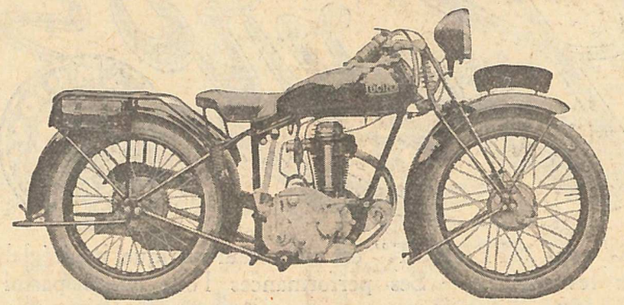
1er BRACCINI (Catégorie 175 cmc.) *Record battu.*

CIRCUIT DE VITESSE DE PÉRONNE

1er COULON (Catégorie 350 cmc.) *Meilleur temps de la journée.*

Établissements TERROT, 2, rue André-Colomban, Dijon
Veuillez m'envoyer franco votre catalogue
Nom ..... No .....
Rue .....
Ville .....
Départ .....

GÉNIAL LUCIFER



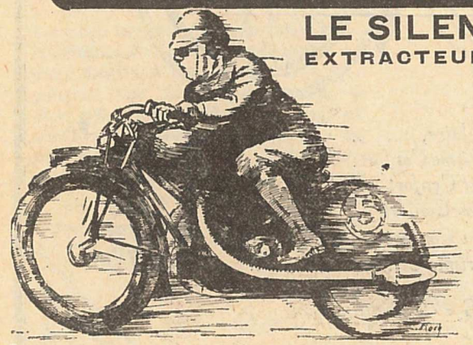
La 250 cmc., Bloc-Moteur 1930

VOYEZ nos nouveaux Modèles 1930 :

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

ÉTABL. MESTRE & BLATGÉ Constructeurs 46 et 48, Avenue de la Grande-Armée - **PARIS** (17e)

LE SILENCIEUX EXTRACTEUR DE GAZ A.S.A



APRÈS SES VICTOIRES :

- BOL D'OR 1929 -
6 JOURS D'HIVER
COUPE de l'ARMISTICE
- PARIS-NICE 1930 -
TOUR de FRANCE 1930

DE NOUVEAUX SUCCÈS :

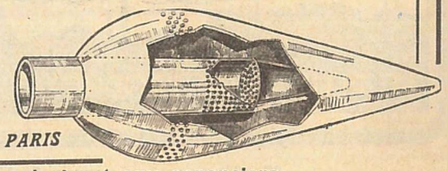
GRAND PRIX D'ALGER

1ers DEBAISIEUX, 500 cmc. *La plus forte moyenne des Motos.*
SOURDOT en 175 cmc.
HOMMAIRE en Side-car 350 cmc. sur **Monet et Goyon.**

SILENCE - -
SOUPLESSE -
PUISSANCE -
REPRISES - -
ACCÉLÉRATIONS

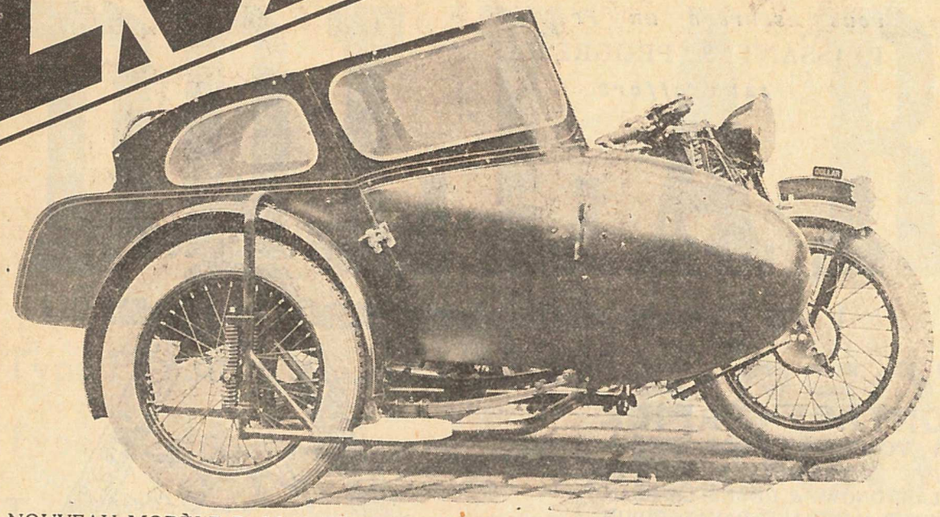
IMPORTANT

Pour toute Commande
SPÉCIFIER :
Marque de la Moto;
Cylindrée du Moteur;
Nombre de Tubes d'échappement;
Diamètre des Tubes.

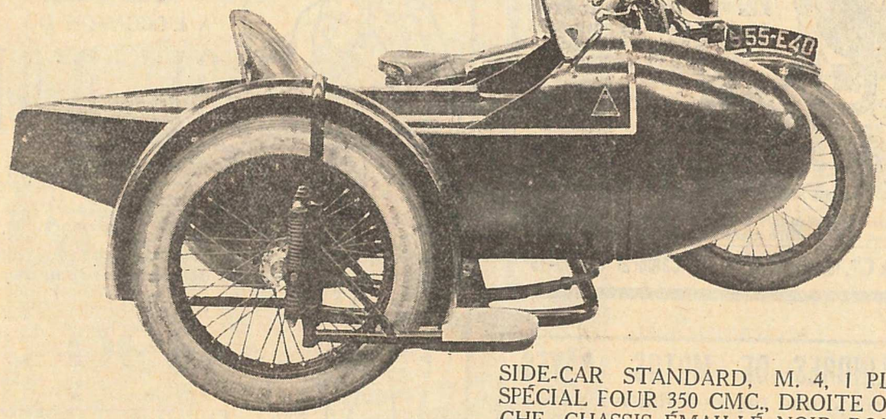


10, Rue Pergolèse - PARIS

LV



NOUVEAU MODÈLE B. M. 6, MONO ET BI-PLACE, SPÉCIAL FOUR 500 CMC., DROITE OU GAUCHE, CHASSIS RENFORCÉ, ROUE SUSPENDUE, MOYEU A BROCHE, PNEU 27×4, MARCHEPIED, ETC., CARROSSERIE PROFILÉE, 2 PLACES CONFORTABLES, LARGE FORTIÈRE, PARE-BRISE ÉCRANS MICA, ETC...
CHASSIS ÉMAILLÉ NOIR, FRS. **1.450**
CARROSSERIE COMPLÈTE, PRIX . . . . . FRS. **1.350**

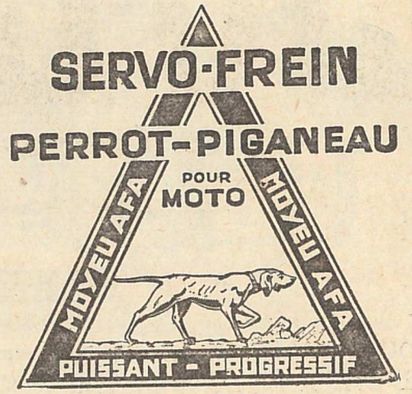


SIDE-CAR STANDARD, M. 4, 1 PLACE ½ SPÉCIAL FOUR 350 CMC., DROITE OU GAUCHE, CHASSIS ÉMAILLÉ NOIR, ROUE SUSPENDUE, MOYEU A BROCHE, PNEU 27×4, MARCHEPIED, CARROSSERIE MÉTALLISÉE ALUMINIUM, PARE-BRISE, CAPOTE, GARNITURE SOIGNÉE.
L'ENSEMBLE . . . . FRS. **1.980**

35, RUE ARAGO - - PUTEAUX - - TEL. 522

LE SERVO-FREIN

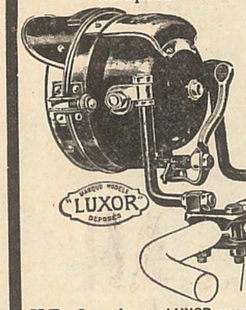
vous assurera un Freinage
PUISSANT & PROGRESSIF
sans effort



MONTAGE RAPIDE
SUR TOUTES MOTOS
ADOPTÉ EN SÉRIE PAR : ALCYON, DOLLAR, GNOME & RHONE, LA FRANÇAISE, LA MONDIALE, RAVAT, ROVIN, RUSCH, SAN-SOU-PAP, etc., etc.

Ets L. POUTRAIT - 7 & 9, RUE DE LA CROIX-FAUBIN - PARIS (11e) - Tél. : ROQ. 34-84

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



"LUXOR"

Les PLUS ROBUSTES
Les PLUS APPRÉCIÉS
Dispositif spécial (Breveté) à manette pour éclairage
CODE & ROUTE
Exigez-le de votre fournisseur

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

TRAIZET & Cie, fabricants, 32, rue de Cambrai, PARIS-19e

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

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

Le **Motocuir**

A L'OCCASION DU
BOL D'OR

offre
à nos lecteurs...
à nos abonnés...
des vêtements en cuir souple
(Hommes et femmes)
en toutes teintes, depuis :
390 fr.

Au comptant - A crédit
FACILITÉS DE PAIEMENT
Catalogue contre timbre 0 fr. 50

Ouvert tous les jours de 9 h. 1/2 à 19 h. et le Dimanche jusqu'à midi.

3, rue du Buisson-St-Louis, PARIS

La Nouvelle "CARDAN"

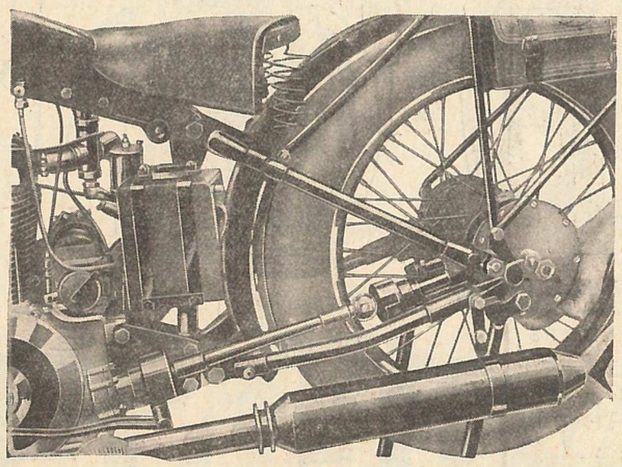
DOLLAR

est la Transmission parfaite !

Type P. - Cardan, Bloc-Moteur **CHAISE**, 250 cmc. *Prix..* .. .. **5.350** frs
Type R2. - Cardan, Bloc-Moteur **CHAISE**, 350 cmc. *Prix..* .. .. **5.750** frs
Type R3. - Cardan, Bloc-Moteur **CHAISE**, Double échappement, 350 cmc. *Prix..* .. .. **6.100** frs
Type S. - Cardan, Bloc-Moteur **CHAISE**, 500 cmc. *Prix..* .. .. **7.700** frs

Toutes livrées avec Équipement Électrique sans supplément.
Toutes montées dans le **"CHASSIS-POUTRE"** *acier forgé* **DOLLAR.**
Toutes avec Bloc-Moteur à Culbuteurs.

Châssis acier forgé - Transmission Cardan - Bloc-Moteur à Culbuteurs



Comment se démonte la roue arrière : Deux écrous à desserrer, la roue s'enlève et se remonte sans déréglage possible en moins d'une minute.

SEUL...
DOLLAR
offre ces **3**
Perfectionnements indispensables sur une Moto moderne !

ÉTABLISSEMENTS DOLLAR
19 P. Quai de la Marne, JOINVILLE-LE-PONT (Seine)
Veuillez m'adresser votre Catalogue illustré et vos conditions de Vente à Crédit.
M ____ Rue ____ 31-5-30.

Pub. G. SWEERTS

COURSE DE COTE DU CAMP

1ers Motos : 1000 cmc. - **EDDOURA** sur

KŒHLER-ESCOFFIER

Meilleur temps des Motos et Sidecars
(Record battu)

Sidecars : 1000 cmc. - **AMORT** sur

STYL'SON

— *Meilleur temps des Sidecars.* —
(Record battu)

CIRCUIT DE PÉRONNE

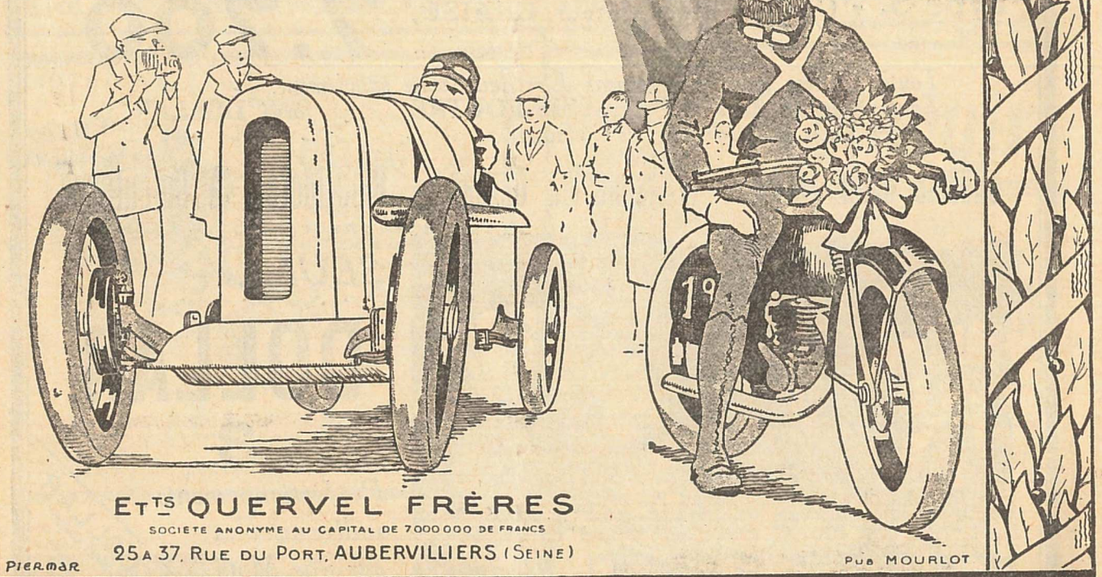
1ers Motos : 250 cmc. - **HUZEL** sur

MAGNAT-DEBON

Sidecars : 350 cmc.- **MARC-MARTIN** sur

MARC

AVEC...



ETTS QUERVEL FRÈRES
SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 7.000.000 DE FRANCS
25 A 37, RUE DU PORT, AUBERVILLIERS (SEINE)

PIERMAR

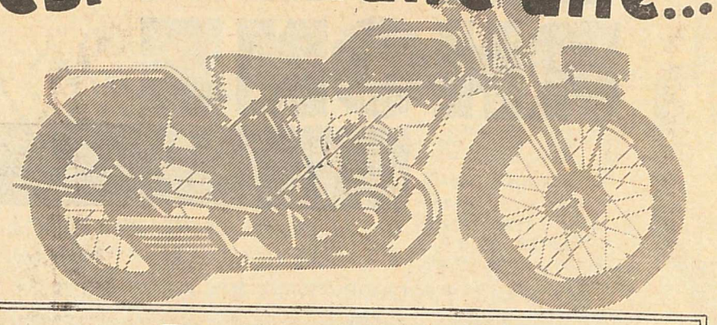
PUB MOURLOT

KERVOLINE

L'HUILE QUI S'IMPOSE PAR SES QUALITÉS

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonciers

comment est construite une...



2.— La fourche

La fourche de la MONET-GOYON 1930 a fait l'objet d'études minutieuses assurant la bonne tenue de route, la maniabilité et l'agrément de conduite. Cette nouvelle fourche est à parallélogramme déformable, avec ressort de gros diamètre et de grande longueur, travaillant à la compression. Tous ses axes sont montés sur des bagues en bronze titré, donnant la meilleure articulation, évitant le grippage et facilitant la réparation. Les biellettes sont en acier forgé. **Deux amortisseurs réglables à la main, sans le secours d'aucun outil, permettent le freinage de la fourche suivant l'état de la route.** Un frein de direction robuste et indéréglable, assure une sécurité complète aux plus hautes vitesses sur les mauvaises routes.

Même après une longue randonnée vous n'aurez pas les poignets brisés.

CATALOGUE SUR DEMANDE

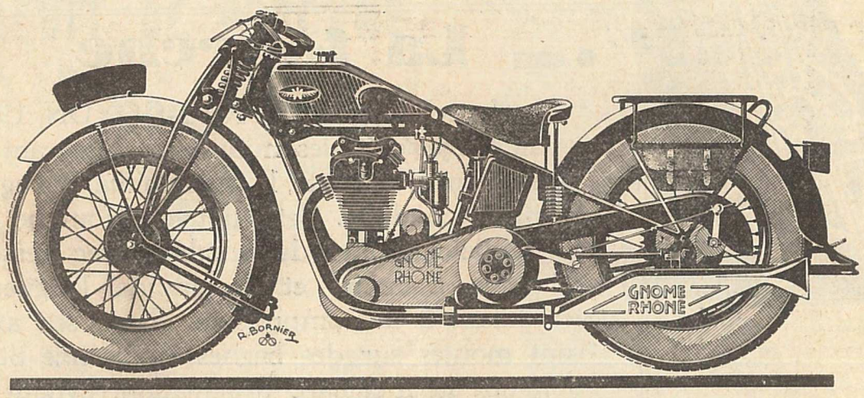
Si vous aimez la moto, prenez une

MONET-GOYON

57, Rue du Pavillon-MACON

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonciers

GNOME RHONE



Pour le Sport et la Vitesse :

La 500 cmc. **D 4** *s'impose !*

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

GNOME RHONE

R. BORNIER

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonciers

Fondée en 1913

CAMILLE LACOME
Directeur-Fondateur

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

TÉLÉPHONE :
CENTRAL 03-81
CENTRAL 08-24

C/C Postal 29.737

MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE
PARAISSANT LE SAMEDI

ABONNEMENTS

	UN AN 52 Nos	6 MOIS 26 Nos	3 MOIS 13 Nos
France et Colonies.	45 fr.	23 fr.	14 fr.
Union postale.	66 fr.	34 fr.	20 fr.
Autres Pays.	84 fr.	43 fr.	25 fr.
Militaires.	25 fr.	12 fr.	8 fr.

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

SALLE DE COURS ET DE RÉUNIONS : 5, *RUE SAINT-AUGUSTIN*, 5 - *PARIS* (2e)

Après l'Accident

M. DARRIGAND, de Bordeaux, avons-nous dit, a appliqué à nos motocyclistes quelques coups de latte sur leur dos parce que trois imprudents, sur la même moto, se jetèrent sur une charrette non éclairée.

Mais enfin qui, dans cet accident, est le coupable ? N'est-ce donc pas le charretier négligent ? Quand il y aura un crime, c'est la victime qu'il faudra poursuivre et non plus l'assassin. Assurément, nos jeunes gens ont commis une imprudence en voulant faire de leur moto un autocar, mais la faute du conducteur de la voiture hippomobile n'est-elle pas beaucoup plus grave ?

Nous n'avons donc nullement lieu de nous laisser affecter par les injures que nous prodigue M. D. Nous ne sommes pas, d'ailleurs, les seuls à être abreuvés d'injures. Il y a, dans la colonne voisine, un pauvre maire qui en prend pour son grade, ainsi que ses conseillers municipaux « Au milieu des deux douzaines d'eunuques qu'il a rassemblés autour de lui, il trône comme un empereur... » Nous ne savions pas que les eunuques fussent denrée si courante. Mais, à force d'aboyer de la sorte, on ne fait plus peur à personne et il devient honorable d'exciter la rage de l'insulteur.

Vils esclaves !

Ne soyez donc pas les esclaves d'une moyenne. N'oubliez pas que celle-ci peut varier dans des proportions considérables. Placez votre amour-propre, non dans l'accomplissement de performances ridicules, mais dans la suppression des accidents. La griserie de la vitesse n'est pas niable. Elle atteint surtout ceux qui n'ont pas l'habitude d'aller vite, c'est-à-dire les néophytes. Le vieux motocycliste est blasé, il va son petit bonhomme de chemin, et n'a que le désir de n'être dangereux ni pour les autres ni pour lui-même. Ce sont les fous qui sont la cause de tant de projets de lois néfastes, des relèvements continuels des polices d'assurance, et surtout du sacrifice de trop de vies humaines. Que vous considériez votre intérêt, votre sécurité votre honneur, vous devez être prudent, et la manière la plus sûre de l'être, c'est de mettre votre amour-propre au service de la prudence, de l'observation scrupuleuse de toutes les règles de la circulation. Ayez le sens de vos responsabilités. Cela ne veut pas dire que vous soyez condamné à ramper. On peut aller vite quand la route s'y prête, mais chaque fois qu'un obstacle se présente, n'hésitez pas à ralentir suffisamment. Il est évident que ces ralentissements affectent considérablement la moyenne, mais quelle importance cela peut-il avoir ?

SOMMAIRE

N° 377

Samedi 31 Mai 1930

Par-ci, par-là 605
Paris-Les Pyrénées-Paris 607
Le Bol d'Or 608
La Moto de tourisme, par *Robert Sexé* 608
Le Carburateur (suite), par *H.-P. Borestroke* 610
L'éclairage électrique (suite) 613
Le Sport 615
Nos constructeurs 617
A l'Etranger 619
Page pratique 621
Nos Clubs 622

La police par avions et motos

On a construit à grand frais sur toute l'étendue du territoire des casernes somptueuses pour la garde républicaine mobile. et cela doit représenter un respectable total de millions. L'efficacité de cette organisation qui paraît surtout destinée à intervenir en cas de troubles intérieurs, répondrait-elle à ces sacrifices énormes imposés à un pays déjà accablé d'impôts. Doit-elle jouer seulement un rôle d'épouvantail ? Nous n'en savons rien mais il nous semble qu'il eût été beaucoup plus économique de procéder autrement. C'est dans l'œuf qu'il faut étouffer les troubles et de faibles forces intervenant sans retard seront plus efficaces que des corps importants réprimant une émeute. La mobilité est beaucoup plus nécessaire que la force.

Cette mobilité pourrait être obtenue au moyen de l'avion et de la moto. Les Américains utilisent, en effet, ce procédé et transportent par avions des policiers, et leurs motocyclettes. Ainsi en un temps très court, les policiers sont amenés à pied d'œuvre et à moto ils se trouvent aux points voulus. Par surcroît, l'avion est un merveilleux engin d'observation. De cette manière il eût suffit de quelques grands centres pourvus d'avions et de motocyclettes et on eût épargné bien des millions.

Nous avons toujours considéré que la motocyclette peut seule permettre d'effectuer la police de la route. Nous pensons même qu'elle doit être à la base de toute organisation policière. L'avion la complète admirablement et, s'il est muni de la T. S. F. et ainsi relié à son port d'attache, il en résulte une coordination parfaite qui garantit l'exécution rapide des ordres concernant chaque situation particulière.

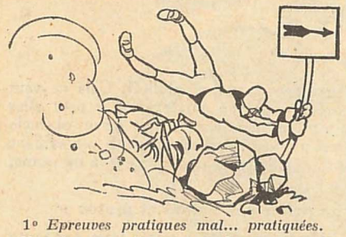
La police sédentaire, immobile, paralytique, ne peut plus convenir aujourd'hui.

Propos d'un vieux motocycliste

Des épreuves « auxiliaires »

Les ingénieurs en chambre à qui, le plus souvent, revient l'honneur (périlleux !) de pondre des règlements de rallies ou d'épreuves de tourisme, « sèchent » souvent sur le fameux départagement des *ex æquo*, à moins qu'ils ne versent à cette occasion dans... le sport gai !

Le dernier Tour de France, si sérieux et si pénible, comportait pourtant, pour l'attribution des « coupes », un certain nombre d'épreuves dites « auxiliaires » et que je vais me permettre de classer en deux catégories assez... irrévérencieuses !



1° *Epreuves pratiques mal... pratiquées.*

Une épreuve sévère et probante fut celle d'une heure au Mans, venant après 4.000 kilomètres de course ; les moyennes imposées étaient suffisantes pour faire chûter quelques médailles d'or et cela fut !

Mais pourquoi greffer sur cette chose raisonnable des coupes ou... des soucoupes (presque des pourboires pour les dames, par exemple), et uniquement basées sur la vitesse ?

Pourquoi attribuer en voitures cette coupe de vitesse à un véhicule ayant loupé sa médaille d'or, c'est-à-dire n'ayant pas réussi le 50 de moyenne à tous les contrôles ?

Voyez-vous ce concurrent rapide remportant la coupe de vitesse du Tour de France et tombant en panne avant Paris, c'est-à-dire ne faisant précisément pas le Tour de France dont il serait cependant un lauréat !

Une autre épreuve intéressante au point de vue pratique, celle des départs à froid chronométrés à Lille, Béziers et La Rochelle, après « garage » des véhicules une nuit à la belle étoile. Dans l'application, relevons une erreur et une injustice.

L'erreur c'est l'addition de points, c'est-à-dire des *places* au classement général, alors que l'on avait à sa disposition des temps exacts pour les quatre épreuves séparées qui, s'additionnant, donnaient une valeur indiscutable *pratique* au classement définitif ainsi obtenu.

L'injustice : c'est le terrain ou ses déclivités différentes pour les différents concurrents, surtout pour les voitures.

Ne souriez pas ! Quand il faut mettre en route et faire cinq mètres avec le moteur, Quand on chronomètre au cinquième de seconde les millimètres de déclivité ont leur importance, aussi faudrait-il amener (à bras !) tous les concurrents sur la même base unique de départ.

Qu'on ne crie pas à la difficulté pour les voitures : il suffirait de les ranger la veille à la queue-leu-leu, plutôt qu'en bataille.

2° *Epreuves gaies.*

Je glisserai rapidement (moi aussi, mon cher Printamp-novateur), sur celles qui, dans ce dernier « Tour », nous occupèrent si gentiment à Grenoble, de 9 heures à midi, un jour de « repos ».

L'épreuve dite de freinage consistait à... desserrer son frein de... direction pour les motos et à se laisser glisser sur 60 mètres de pente douce au bout desquels l'on freinait oh ! pendant au moins 1 m. 50 !

L'épreuve de roulement fut « roulante » à cause d'un méchant vent debout très intermittent qui souffla au gré de sa fantaisie et se donna la joie d'attribuer lui-même une « coupe » ! Le vent était si rude et la pente si douce que certaines voitures faillirent partir en remontant ! Enfin nous eûmes les épreuves dites de l'audiomètre.

La première fut secrète à Saverne où Printamp avait dressé un guet-apens presque nocturne, en pleine étape, le meuchant !

La seconde fut demi-secrète avec une bordure de trottoir comme complice.

La troisième fut publique avec tréteaux, place d'Armes à La Rochelle :

Elles avaient pour but, ces épreuves, de déceler les différences de bruit d'échappement entre les différentes motos mais :

1° Les pilotes étaient trop expérimentés pour ne pas « corriger » l'audiomètre en tirant si peu que *rien* sur les ficelles d'où l'invention de l'échafaud à La Rochelle !

2° Il m'est apparu qu'entre les échappements à gauche ou à droite, suivant que l'audiomètre était lui-même placé latéralement d'un côté ou d'un autre, les indications variaient.

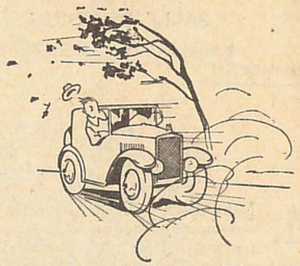
3° J'ai pu constater que la fréquence des explosions influençait l'audiomètre autant sinon plus que leur violence.

4° Enfin, même entre deux motos semblables comme échappement, l'appareil enregistrait des différences que l'oreille ne discerne pas. Je citerai le cas de Hénon sur P 105 Peugeot et du pilote d'Automoto qui lui succéda sur la rampe artificielle à La Rochelle. Le premier passe et l'audiomètre accuse 20, le second influence l'aiguille jusqu'à ...80 ! Et les deux motos étaient extrêmement voisines comme échappement.

Le départagement idéal.

C'est très bien de critiquer, dira-t-on, mais que faire alors ?

Certes n'imitons pas le « technicien » Maurice Philippe qui, éminence grise du Paris-Vichy-Saint-Raphaël féminin, divise encore



Le vent si rude... la pente si douce...!

le poids par la cylindrée comme au temps où Naas gagnait le circuit des Vosges (en 1922, je crois), en coulant du plomb dans tous les tubes du cadre de son A. B. C. !

M. Philippe, le poids c'est toujours l'ennemi même pour des femmes à qui le qualificatif « légères » ne convient pas non plus !

N'imitons jamais, en outre, les savants tortionnaires des Paris-Nice, du Rallye de Pau, etc., bourrés de formules et qui, sous des airs bonasses, font travailler tant et tant les techniciens et les... truqueurs tout en éliminant nettement les vrais amateurs.

La formule du Rallye de Monaco fait travailler trop l'industrie... horlogère : c'est une des meilleures pourtant.

Alors, que diriez-vous d'une poule à la belote ou d'un vaste poker d'ice ?

Vous riez ? Vous avez tort : le prochain rallye de Reims, à l'occasion du Grand Prix de la Marne, prévoit que le gagnant (du Rallye, pas du Grand Prix !) sera... tiré au sort parmi tous les *ex æquo* !

Bravo ! Ça y est Printamp ! la vraie formule indiscutable et égalitaire est trouvée ! Elle est superbe : je disputerai le Rallye de Reims, le seul sans « combine » possible, sauf sorcellerie, incantations ou... philtres dont ceux précisément qui nous valent le « brut » 1911 que nous dégusterons là-bas !

G. de Lavalette.

P.-S. — A propos de l'audiomètre, je ne résiste pas à la tentation de cette définition un peu rosse : « Idiomètre ». Appareil servant à mesurer la capacité des organisateurs !

Samedi 12 au dimanche 20 juillet :

Première étape (Samedi, dimanche 12-13 juillet)

800 *kilomètres d'un coup* : Paris-Saint-Jean-de-Luz. Frontière.

Repos (Lundi, 14 juillet)

Fête nationale, repos à St-Jean-de-Luz.

2e étape (Mardi, 15 juillet)

Le Championnat de la Montagne : grimpée de l'Aubisque et du Tourmalet.

5e étape (mercredi, 16 juillet)

Les 7 Cols : La montagne russe Tarbes jusqu'à Perpignan.

6e étape (jeudi 17 juillet)

Le Roussillon et la poussière, jusqu'à Rodez par Béziers.

7e étape (vendredi 18 juillet)

La grimpée du Puy de Dôme.

8e étape (samedi 19 juillet)

La plaine et la ligne droite, jusqu'à Orléans.

9e étape (dimanche 20 juillet)

100 *kilomètres de route.* Orléans-Montlhéry.

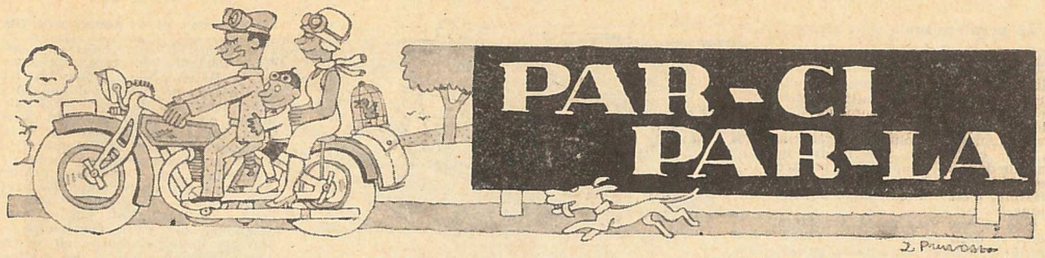
100 *kilomètres de piste.* Autodrome. L'arrivée encadrée à Paris.

DERNIÈRE MINUTE

Le M. C. Lombard organise, le 31 mai, les deuxièmes vingt-quatre heures italiens pour motocyclettes. Epreuve sur route Milan, Mantoue, Padoue, Trieste, Brescia et Milan, avec parcours nocturne allant de 867 à 1.035 kilomètres.

Le Circuit de Gattières qu'organisait le M. C. N. n'aura pas lieu cette année. Le parcours se trouvant dans un état pitoyable et ce depuis deux ans. Cette épreuve sera remplacée par un circuit au Cap Ferrat. Si elle se réalise dans cet endroit (attendons les autorisations), le choix du Comité sportif n'en aura été que plus heureux tant au point de vue mécanique que spectaculaire.

Noël.



Proposition

Dans sa dernière réunion, le 20 mai, à l'A. C. F., la F. N. C. A. F. a émis plusieurs vœux : Institution d'un brevet de mécanicien militaire officiel. Amélioration des conditions de retrait de permis de conduire. Création d'une carte d'apprentissage au permis de conduire. Application du régime politique aux automobilistes condamnés à la prison, sauf délit de fuite. Aggravation des peines pour les non-titulaires de permis de conduire, etc... On a fait du beau travail !

Style sportif

L'un de nos confrères quotidiens : Sujet : « Après Bordeaux-Paris : *C'était splendide : Pélissier menant la danse nous emportait à coups de mollets dans le poteau noir vers une lente aurore grise* » ! ! !

Records à Brooklands

Lones, sur Morgan 350 cmc., vient de battre le record des trois heures : 253 km 128, soit moyenne : 84 km. 376. Ce record appartenait à Hall.

Avion et moto

Vous rêvez tous d'aviation, jeunes motocyclistes : eh ! l'avionnette Mignet à moteur Chaise 500 cmc. vous a fait songer, si l'on en juge par le nombre de lettres reçues. Celle de Fabry à moteur Gillet-Herstal 500 cmc. aussi est à votre goût, et certains efforts de Gnome et Rhône sont de bon accueil actuellement. Alors, pour vous, Mignet va publier un petit bouquin sur la façon détaillée de fabriquer un petit « coucou » avec un moteur de moto : voilà qui fera plaisir.

On proteste

L'U.N.A.T., chargée de faire passer les examens du permis de conduire, vient de protester officiellement par la voix de son Président, M. Léon Auscher, contre une disposition arbitraire contenue dans l'article 52 du projet de loi relatif aux statuts de la route, et nous approuvons de tout cœur cette protestation. Par exemple, si deux fois, dans sa vie motocycliste, un fil électrique se rompra certainement par suite de l'état défectueux de la route et la lampe arrière s'éteindra : prison. Parce qu'un arrêt municipal de stationnement aura par deux fois entraîné à une contravention simple : prison. Evidemment les auteurs de ce projet ne doivent pas savoir ce que c'est que de rouler. Espérons le succès de l'U.N.A.T.

IL Y A 30 ANS

Du « Velo » le 15 mai 1900

Ce matin, à 7 heures, les deux motocyclistes Bardin et Rigal disputeront à bicyclette, sur le parcours Paris-Versailles et retour, un match avec entraîneurs. Le départ sera donné de la Porte Maillot au boulevard Maillot. L'enjeu de ce match est un dîner général offert par le vainqueur, aux frais du vaincu, à tous ceux ayant de près ou de loin participé au match : coureurs, entraîneurs, officiels, etc...

Dame ! on marchait moins vite !...

Et de même :

Le 23 mai 1900, l'Etat-Major voulant essayer en grand les possibilités de l'automobile et de la moto, décidait que ces véhicules nouveaux participeraient aux grandes manœuvres de l'Est.

Information

M. Paul Kelecom, l'ingénieur belge bien connu, est fait Chevalier de l'ordre de Léopold. Nos félicitations.

Il y a deux Bénitah

Charles Bénitah qui a gagné le Circuit du Maroc est le jeune frère d'Albert, l'ancien champion motocycliste, contrairement à ce qui a été dit.

Pour notre classement

Nous n'avons pas encore trouvé l'oiseau rare... la jeune fille au courant des termes de la moto... et des connaissances sportives pour centraliser notre documentation...
Qui donc nous l'indiquera ?

(*Voir notre annonce n° 375, page 555, colonne du centre.*)

Demeuter blessé

Ayant assisté en simple spectateur à l'épreuve de la Famelle, Demeuter en revenant fut tamponné par un maladroit. Malgré une fracture à la cuisse, l'excellent as Belge va au mieux. Nos vœux de prompte guérison.

Ça va ! ça va !

Les abonnés de Paris et de la Seine reçoivent leurs numéros le **vendredi matin** : ne croyez-vous pas qu'il soit donc préférable d'être **abonné**, et puis votre numéro vous coûte **0.85** au lieu de 1 fr. 25... et vous avez des lignes de Petites Annonces à l'œil... et autres avantages...

Une bonne caboche

On se souvient que l'as belge Hardy avait été victime d'une fracture du crâne, mais il a la tête solide et, guéri, il vient de reprendre sa place dans les grandes épreuves.

Un opéré

Omer Schuppe l'as de la Mondiale vient d'être opéré de hernie, mais tout va bien. Nos meilleurs vœux.

Il a franchi le pas

Le toujours et éternel sourire de Lacaze, le futur champion de Gnome-Rhône, que l'on verra certainement aux Pyrénées, s'est élargi : Lacaze a contracté mariage le 13 avril, de sorte qu'il aura passé la lune de miel lorsque les organisateurs auront besoin de tout son cran : et ainsi, il sera nécessairement premier à la ligne d'arrivée à Montlhéry !

JUIN

15-30. Salon de Bordeaux.

Nouvelle carrosserie

Un de nos confrères annonce la participation de Dhome sur Daumont Morgan. On ne pouvait plus élégamment présenter l'excellence de ce trois-roues.

Du Cinéma

Le mardi 3 juin, au Select Palace à Lorient, le M. C. Morbihanais organise, sous le patronage du contre-amiral commandant d'armes de la ville, du commandant du 11e régiment d'artillerie coloniale et du commandant du détachement du 137e régiment d'infanterie, et grâce à l'activité de M. Laurence, notre correspondant et président du M. C. Morbihanais, une séance cinématographique où nous verrons les films de la motorisation de l'armée que, comme toujours, l'inépuisable amabilité de M. René Gillet permet d'avoir dans les clubs, et... l'infatiguable M. Peyrus, directeur chez René Gillet, fera, comme c'est de tradition maintenant, le voyage à Lorient à cette occasion.

Les concurrents au départ

Voilà la belle saison, voilà le beau temps, sortez vos appareils photographiques. Quand vous avez tiré un beau paysage, une belle photographie, pourvu qu'il y ait au premier plan une motocyclette, une automobile ou tout véhicule pouvant intéresser soit *Moto Revue*, soit l'*Actualité Automobile*, faites-nous expédition soit du négatif, soit d'une épreuve, autant que possible 9/12 minimum. Cela ne veut pas dire que les jolis petits appareils modernes 4/4, 6/6, etc...

Une prime de 25 francs est adressée à tous ceux dont le document paraît en couverture sur l'une ou l'autre Revues. Nous rappelons à cette occasion que les documents d'épreuves sportives ou de clubs n'entrent pas en ligne à cette occasion. Toutefois, lorsqu'un jeune homme a pris des clichés concernant des épreuves ou manifestations sportives, il peut toujours nous les envoyer à *Moto Revue*. Nous lui développons gracieusement et lui retournons ses originaux après avoir retenu ce qui nous intéresse. Pour les nombreux Parisiens, c'est une excellente économie de nous porter tous les lundis leurs films motocyclistes ou automobilistes.

Course annulée

La course de côte de Wavre qui devait avoir lieu le 31 août, épreuve officielle, est annulée. Elle sera remplacée par une épreuve de vitesse pure au Chenoy. Décision motivant une rebuffade de l'organisateur.

La campagne se dessine

Notre confrère *Le Journal* déclare :

Ajoutons enfin qu'il serait souhaitable d'exiger la suppression absolue de l'échappement libre des motocyclettes, dont tous les habitants de la périphérie continuent à se plaindre. — Jean Chataignier. — Attention, jeunes !

Motocyclistes adroits

Arcangeli vient de gagner à son tour le Grand Prix Royal d'Italie. De même que Varzi, que Nuvolari, Arcangeli est un motocycliste, as consommé : Notre axiome : « Tout motocycliste est automobiliste ou aviateur-né », n'est-il pas, une fois de plus, confirmé? Parents, loin d'être inquiets, parce que votre fils fait de la moto, soyez assurés que, lorsqu'il sera au volant, il aura acquis l'expérience parfaite que la conduite directe et passive de l'auto ne donne pas. Rares en effet, sont les motocyclistes qui ont des accidents en auto : la réciproque, hélas !...

Le permanganate et la moto

AYEZ toujours dans votre sacoche, quelques cachets minuscules et violet foncé de permanganate de potasse ; son usage est multiple pour le motocycliste. Une écorchure, une blessure est monnaie courante en moto : une dissolution légère à 2 0/00, c'est-à-dire une moitié de pastille dans une chopine vous permet de désinfecter provisoirement la blessure, c'est un énergique antitoxique.

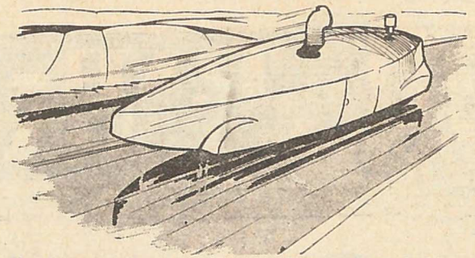
Une vipère, vous mord, car, entre nous, le dard de la vipère est inoffensif : c'est avec deux dents qu'elle vous inocule son venin ; un peu d'eau et une pastille : solution à dose massive : 1 % ; vous injectez le remède, quelques gouttes seulement au voisinage de la blessure, et cela vous permettra de ligaturer le membre et de vous saigner un peu par pression en attendant d'avoir trouvé chez un pharmacien voisin du chlorure de chaux qui terminera avec succès le traitement. Il nous est même arrivé d'entreprendre, ayant reçu les enseignements de la science allemande, pour certaines blessures offrant un caractère net de danger de contamination, le procédé du traitement par compresse humide après avoir saupoudré la plaie de permanganate en poudre ; mais ce mode doit être cependant employé avec circonspection, car il reste longtemps, dans ce cas, des traces de brûlures noirâtres et beaucoup de tempéraments y sont rebelles. En tout cas, avoir du « perman » est facile et peut sauver en bien des cas.

Curieuse idée

UN raidman connu va accomplir à titre d'essai, en 12 jours, une randonnée Paris-Varsovie, avec quelqu'un en tansad, pour déterminer les conditions d'utilisation réelles de ce mode de locomotion. Si quelque amateur sportif désire participer comme tansadiste à cet essai, fin juin ou commencement de juillet, qu'il écrive à nos bureaux sous référence M. R. C.

Les règlements sont stricts

LES règlements de la Fédération sont stricts : lorsque deux as, de marque différente, sont premiers à la fois dans une même cylindrée, les règlements et aussi la courtoisie veulent qu'on fasse suivre les noms (ou *le nom*) bien que pour les grammaticiens cela semble un solécisme du mot *ex-æquo* qui localise nettement les positions des coureurs. Mais tout le monde ne connaît pas ces subtilités et nos correcteurs (excellents garçons !) sont dans ce cas : bons grammaticiens, mais mauvais bizantins sportifs. Ainsi, Alcyon a été victime de ces détails dans sa derrière publicité et le correcteur a fait sauter le mot *ex æquo* à Loret, sans se douter qu'il accumulait un orage sur la tête d'Alcyon ! Enfin *Moto Revue* est là comme paratonnerre et c'est le principal !



Une Monoroute ? non mais une conduite vraiment intérieure pourvue du confort de sous-marins, tel est la monotype que Robert Sexé dans un article ci-après a imaginé pour faire du Grand Tourisme « en chambre ».

Réunion colossale

LORS de l'Exposition de Liége, le roi Albert fut reçu à l'entrée par 2.500 motocyclistes formant une haie magnifique. C'est la première fois, croyons-nous, qu'un pareil rassemblement de motocyclistes a pu être obtenu. Nous signalons à cette occasion que les ateliers Gillet-Herstal avaient à peu près à la même époque invité à déjeuner 650 motocyclistes. Il est vrai qu'en Belgique on a l'instinct de sociétés.

Un trophée belge

LA firme F. N. vient de mettre en compétition entre tous les possesseurs de motos F. N. en Belgique et partout, plusieurs trophées par le moyen de plusieurs concours dont l'ensemble sera intitulé : « Trophée International F. N. » avec classement individuel et classement interclubs. Parmi les prix, nous relevons pour le classement individuel, indépendamment des plaquettes en or, une moto de course, un fusil browning, un pistolet automatique. Des règlements sont envoyés par les agents de l'F. N. ou M. Fortin, à Paris.

Erratum

A LA suite d'une interposition de nom au communiqué de la Côte des Reclus, Gautier qui courait en 350 cmc et fut classé premier, nous spécifions que ce coureur était équipé sur Motosacoche et non Radior, qu'il employait l'huile Castrol et non Kervoline, pour l'excellente raison qu'il est le représentant de ces marques, ce qui ne veut pas dire que Kervoline ne puisse faire la même prouesse.

Un nouveau guide gastronomique

LE *Guide Marchal du Tourisme et de la bonne chère*, édité par les projecteurs Marchal va réjouir les habitués de promenades dominicales et les amateurs de bonne table. Ce guide, conçu selon un plan nouveau, traite parallèlement sur deux colonnes la partie touristique et la partie gastronomique sous forme de promenades, de week-end et de grands itinéraires. Il complètera très heureusement les guides actuels conçus généralement sous forme de nomenclature. Le patronage de Marchal donne en outre, en ce qui concerne l'appréciation des restaurants, la garantie d'impartialité indispensable dans un ouvrage de ce genre. Bien plus, il ne contient aucune publicité, ce qui constitue presque une exception. Des dessins humoristiques, des articles spirituels de Curnonsky et de de Pavlowsky, une présentation de luxe en deux couleurs avec une couverture en simili cuir garantissent le succès de ce guide.

Mon petit doigt m'a dit....

... que ce fut curieux, ces essais de stabilité que la firme moto-avion parisienne fit récemment sur le boulevard K...

... que c'est le secret de polichinelle que le futur racer sera une merveille, et rendra enfin justice à Bradshaw qui conçut, il y a 15 ans, la plus belle moto mécanique, l'A.B.C.

... que, cependant, un tel effort devrait être suivi d'un autre pécuniaire, car la firme doit savoir ce qui lui coûte de revient un si beau morceau.

... qu'il y a, chez Coventry, une quantité importante de remarquables chaînes de motos dont l'achat, au prix connu malheureusement par les seuls initiés, ferait les délices et la joie des autres.

...que Stainless serait prochainement détaillée dans *Moto Revue*, son agent, Pierre, en ayant confié un exemplaire à... qui-de-droit...

...que le Bol d'Or voitures verrait une lutte de véhicules différents de marques mais équipés avec et sans turbo du même type de moteur, du reste détenteur du record de cette épreuve...

...que l'avant-train moteur B. S. A. tricyclecar serait très prochainement essayé...

KAMOTSU.

PERMETS-MOI de te raconter mon rêve de l'autre nuit. Il t'amusera peut-être, ainsi que tes lecteurs.

A l'origine de ce rêve se trouvent probablement quelques verres d'apéro (*de sancta America secca* ! ! !) pris avec des copains, tout en discutant un bon vieux coup.. et une palpitante histoire du spiritophobe Paul Heuzé, parue dans *Ric et Rac* (honneur aux dames !).

Mais voici mon rêve :

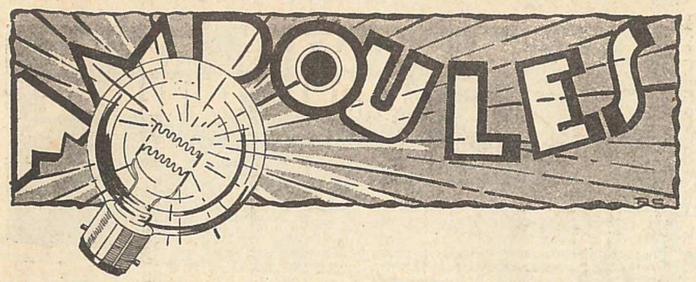
Nous étions assis à la lisière d'un bois. *L'Outarde* (c'est notre moto), l'époux et moi. L'Outarde se chauffait au soleil (je te dis que c'est un rêve !), l'époux dormait et je rêvassais les yeux ouverts... quand tout à coup, j'entendis une voix qui me dit : « Grâce à ceci, tous tes vœux se réaliseront ! » Et, parmi les feuilles mortes, j'aperçus un objet, ressemblant à un bidon d'huile d'un litre. Sans être autrement surprise, je dis à cet objet : Viens par ici... et le bidon de glisser vers moi. « Plus près... encore... là. » Je l'empoignais et, le regardant avec méfiance, je le questionnais : Alors, tu peux réaliser tous mes souhaits ? C'est vrai, ce mensonge-là ? Oui ? Alors, fais d'abord que ma bouteille Thermos se renverse tout doucement... et telle une pervenche, ma bouteille se pencha et se renversa tout doucement... Parfait.. Je souhaite donc que nos réservoirs d'huile et d'essence ne tarissent jamais. Et la voix murmurait : « C'est entendu. » (Aïe ! mais c'est ça qui ne va pas faire l'affaire des garagistes !) Je continuais : « Je souhaite qu'instantanément notre moto soit équipée avec le meilleur éclairage du monde... », et immédiatement notre moto se trouvait ornée de phares-accus-feux rouges.. (c'est Phi-Phi qui sera épaté et content quand il se réveillera !) Et je poursuivais : « Maintenant, il me faut un klaxon. »

Ah ! mais du coup, cela n'allait plus du tout ! D'invisibles et facétieuses mains s'emparèrent de moi et m'appliquèrent sur les bras et les jambes des cataplasmes de moutarde (de Dijon probablement, notre moto étant une Terrot) qui me firent pousser des hurlements et des voix ricanèrent : « C'est pour avoir le cri du klaxon... »

Mais une violente bourrade qui, celle-là, n'avait rien de « spirituelle », me réveilla et une voix courroucée gronda :

— Alors, quoi, t'as pas fini de g... ?

La passagère de l'abonné B. 2521.



L'ARRÊTÉ ministériel d'octobre 1929 a essayé, une fois de plus, de résoudre le problème si grave de l'éblouissement. Sans doute, une solution complète est impossible, mais enfin il fallait faire quelque chose et, à côté de l'éclairage puissant et étendu, nécessaire pour rouler à une allure normale, à côté de l'éclairage par les veilleuses qui n'est guère bon... qu'à l'arrêt, il fallait un éclairage-code qui permît de voir encore assez clair et sans trop éblouir. Trop d'appareils donnant soi-disant l'éclairage-code étaient ou bien défectueux par leur principe ou montés à une place malencontreuse, choisie en sorte qu'ils étaient presque aussi éblouissants que la pleine lumière des phares. Nous n'avons pas à revenir sur l'arrêté ministériel. Non seulement il édicte certaines règles mais il oblige les fabricants de phares à présenter à une commission spéciale les phares. Ceux-ci reçoivent alors l'estampille officielle.

Un certain nombre de ces appareils utilisent des lampes à deux filaments (ce n'est pas d'aujourd'hui qu'on a employé ces ampoules, mais leur emploi n'était pas obligatoire et souvent les résultats obtenus étaient peu satisfaisants). Avec les nouvelles, il n'en va pas de même, mais à condition qu'elles soient du type spécialement étudié pour le projecteur. Cela vous oblige à n'employer que des ampoules spéciales. Cela soulève des difficultés. Tout d'abord, le prix de ces ampoules peut être exagéré, à cause de la multitude des types. Peut-être aussi, le fabricant de projecteurs sachant qu'aucune autre ampoule n'est utilisable dans les phares qu'il a livrés, n'hésitera pas à prélever un confortable bénéfice. Bien rares seront, en effet, les acheteurs assez avisés pour s'informer lors de l'achat du phare, du prix des ampoules de rechange. D'autre part, il sera certainement pour certains appareils excellents mais dont les fabricants ne disposent pas d'une organisation commerciale assez étendue, difficile de se ravitailler en ampoules. Si vous montez une ampoule d'un autre type, l'appareil ne répond plus aux conditions imposées et vous risquez d'avoir des démêlés avec la police de la route.

Aussi, conscients de ces diverses difficultés, les fabricants français de lampes électriques ont émis les vœux suivants :

1° Que les fabricants d'appareils, en soumettant à l'agrément du ministre les dispositifs d'ensemble des classes B et AB, soient admis à présenter soit un, soit plusieurs types de lampes susceptibles de satisfaire dans les dits dispositifs aux conditions imposées ;

2° Que les fabricants de lampes soient admis à présenter à l'agrément du ministre les lampes de leur fabrication destinées aux classes d'appareils B et AB, indépendamment de ces appareils eux-mêmes ;

Que le certificat d'approbation délivré après essais de ces lampes mentionne les appareils déjà approuvés sur lesquels il aura été constaté que les dites lampes donnent satisfaction ;

Qu'en conséquence, le remplacement de la lampe d'origine par une lampe acceptée ne soit pas considéré comme délictueux ;

Que les fabricants de lampes soient tenus d'apposer sur la lampe elle-même le numéro du certificat d'approbation, etc..

PARIS PYRÉNÉES PARIS

DANS six semaines et pour la dixième fois, va se courir « Paris-Les Pyrénées-Paris », dont le succès a été chaque année en croissant. Comptant cette année pour le classement du championnat de France, notre épreuve n'en prendra que plus d'intérêt.

Les règlements étant encore à l'acceptation auprès des pouvoirs sportifs au moment où nous mettons sous presse, rien de tout à fait officiel ne peut être dit quant au règlement sous lequel l'épreuve se courra cette année.

Toutefois, voici, dans ses grandes lignes, comment doit se présenter le « Paris-Les Pyrénées-Paris » 1930.

800 kilomètres d'un coup

LA première étape doit d'un seul coup nous mener à pied d'œuvre : partant entre 15 et 19 heures de Ville-d'Avray, le samedi 12, les concurrents répartis en trois groupes (les 350 cmc. seront séparés des 500 cmc.) se retrouveront, avant midi dimanche, à Saint-Jean-de-Luz. Le parcours emprunte la route de Bordeaux jusqu'après Barbezieux, avec les mêmes contrôles que l'an passé, puis pique vers le Sud jusqu'à Libourne — qui est atteint à l'heure de l'inévitable coup de pompe, c'est-à-dire aux environs de 5 heures du matin. Là un repos d'une heure est prévu, les machines étant garées en parc fermé. Regonflés à bloc, les concurrents cingleront sur Mont-de-Marsan, par Créon, Langoiran et Langon puis sur Dax, Bayonne dont la traversée encombrée sera facilitée par une neutralisation de dix minutes et enfin Saint-Jean-de-Luz.

Et ils ont droit au repos...

LE lundi 14 juillet sera consacré au repos... et à la fête nationale, qui ne devra tout de même pas nous faire oublier que le lendemain les Pyrénées nous attendent.

Les grosses cette fois en tête

MARDI, départ vers 7 h. 30 pour Pau par Bayonne et Orthez ; contrôle puis début de la partie sportive du programme. Les grosses cylindrées filant devant pour ne pas être gênées dans la montagne, on commence par la montée du col d'Aubisque, puis, ce qui est plus délicat, on continue par sa descente. Après Saint-Jean-de-Luz, escalade du col du Tourmalet, en haut duquel une heure de neutralisation est prévue afin de donner, même aux retardataires, le temps de contempler le paysage et de prendre des photos.

Couchez-vous tôt, sapristi !

SITOT arrivés à Tarbes, un conseil aux futurs concurrents : couchez-vous tôt, car le lendemain la méchante étape « Montagnes Russes » vous attend dès 4 heures du matin pour les premiers partants.

Pour ceux qui ont fait le Tour de France, c'est un jeu, dit-on, mais pour ceux qui... ont du mal à se lever, c'est dûr.

Enfin !... en route pour le Col d'Aspin, le Col de Peyresourde, le Col des Ares, le Col de Bort, le Col de Portet-d'Aspet, le Col de Port — Ax-les-Thermes : une demi-heure d'arrêt obligatoire pour se nourrir un peu et — Col de Puymaurens avec son interminable descente si pittoresque sur Bourg-Madame, Mont-Louis, Prades et Perpignan.

Les vignobles à l'heure canonique

C'EST à une heure très avouable que se fera jeudi le départ pour Rodez par Béziers et Millau.

Montée du Puy-de-Dôme

VENDREDI : Rodez, Aurillac, Bort, Clermont avec une petite inovation : Une fois passé le col de la Moréno, les concurrents au lieu de redescendre sur Clermont directement, tourneront à gauche dans la splendide route qui monte en spirale jusqu'au sommet du Puy-de-Dôme, où sera installé le contrôle horaire d'arrivée. La descente et la rentrée dans Clermont se fera en étape encadrée.

Orléans aura enfin sa part...

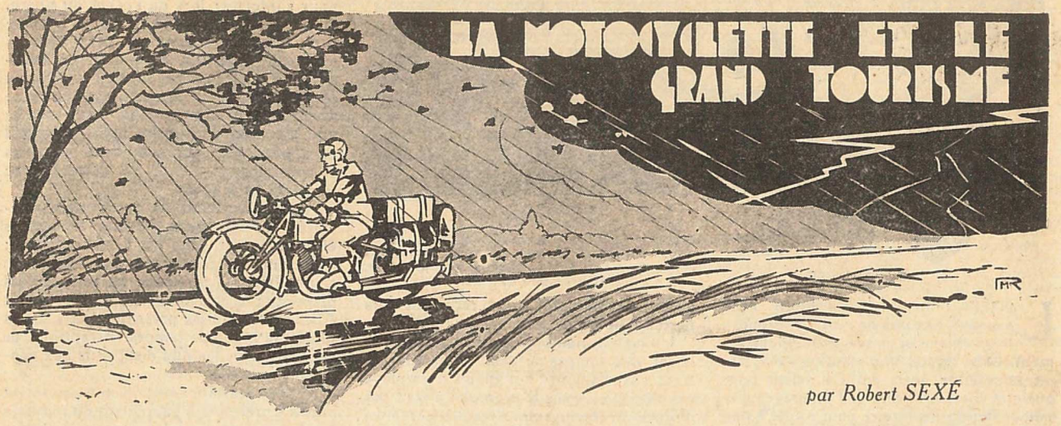
SAMEDI nous rapprochera de la capitale jusqu'à Orléans par Bourges et Vierzon.

La lutte finale

QUANT à l'étape finale, elle aura lieu à deux moyennes différentes : la moyenne normale jusqu'à Montlhéry puis 100 kilomètres, soit huit tours de la piste routière de l'Autodrome à une moyenne plus élevée avec au bout un contrôle horaire comme les autres.

Montlhéry, Versailles, Paris encadrée.

Les moyennes imposées seront comprises entre 40 et 50 kilomètres-heure avec réduction de 5 en Auvergne et de 10 du Col d'Aubisque à Perpignan. R. B.



LA MOTOCYCLETTE ET LE GRAND TOURISME

par Robert SEXÉ

Ça ne faisait guère chaud, hier, à rouler en moto, de Magdebourg vers la Bavière. Un vent glacial soufflait sur les hauts plateaux de Thuringe, agitait les sapinières. Puis, dans la vallée du Mein, le motocycliste transi sentait l'approche du Sud. Au long de la route, les pommiers étaient en fleurs. A l'étape du soir, cette petite ville, au flan de coteaux tout rayés de vignes, il trouvait une carte de M. Revers. L'aimable éditeur de Motorrijwiel demandait un article sur « Le Grand Tourisme ! ! » Alors, se chauffant contre le poêle, pensant au couplet printanier à entonner pour ses amis de Hollande, il se dit, avec conviction : « Alors ! les beaux jours vont venir ! ! ! »

Parler des délices de la motocyclette à qui n'y a point goûté, n'est-ce pas essayer de faire sentir à un aveugle l'indicible beauté des champs de tulipes à la floraison ? (Leurs carrés bleus, blancs et roses font-ils déjà, capitaine Revers, de votre verte banlieue d'Haarlem... l'antichambre du paradis?)

Le charme de la moto a une source mystérieuse. Est-ce cette sensation intime, inconsciente qu'a le pilote, non plus seulement d'obéir aux lois de l'équilibre universel, mais d'en être le maître, un peu (croit-il !) par son adresse, par sa volonté?

Planant sur ses deux roues, l'homme se sent détaché de la terre, plus léger, et comme tout seul, sur une planète à lui animée de son mouvement propre...

Pas plus qu'au passage, là-haut, d'un avion, nous ne faisons attention à ces prodiges quotidiens : la trajectoire, au long des lignes droites aussi précise que celle d'un projectile, les courbes que trace la moto penchée dans les virages, comme une hirondelle.

Equilibre qui semble précaire, et qui est parfait, pourtant, quand on en a compris les lois.

L'attention nécessaire à la nature du sol, à la cambrure de la route et même à la légère dérive du vent, exige juste ce qu'il faut de maîtrise de soi pour que le motocyclisme reste un sport, tout en étant un moyen de transport particulièrement pratique.

Il combine, dans un mélange heureux, quelques-unes des sensations du vol, avec ce contact intime avec le pays traversé que donne le cyclisme ou la marche à pied.

Avec les possibilités de déplacements rapides et lointaines de l'automobile.

Le motocyclisme, n'est-ce point un peu... comme de l'aviation, sans ses dangers ! de la marche à pied, sans la fatigue ! ! et de l'automobilisme, sans sa banalité dispendieuse ! ! !

L'effort physique, léger, mais constant, que demande la conduite de la moto, empêche cette ankylose qui vous attaque au volant d'une conduite intérieure.

Elle semble pourtant bien confortable, cette position nonchalante renversée en arrière, celle du monsieur qui lit son journal, dans son fauteuil !

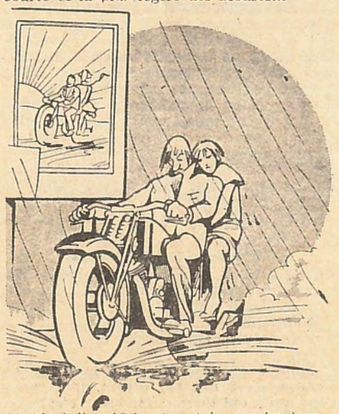
Je n'envie guère, pour ma part, on l'a noté ! ces assis à perpétuité dans l'ombre de leurs boîtes à roulettes.

Une drôle d'idée : sortir... pour s'enfermer !

On pourra inventer tous les toits amovibles possibles, des carrosseries « à ciel ouvert » ((scepshire deck), je leur préférerais toujours le type... motocycliste : « Tous vents » !

L'appétit motocycliste... l'addition s'allonge en raison directe du kilométrage parcouru.

A en croire ces « belles » affiches que font dessiner les services de *publicité*, la tenue idéale, pour faire de la motocyclette, semble bien être : monsieur en souliers fins, bas clairs, vaste pantalon de golf, pull-over aux brillantes couleurs ! Et madame, ou mademoiselle, derrière, en bas de soie, jupe très courte et la plus légère des blouses...



Oh ! les belles affiches de certains constructeurs : la réalité, surtout sous la pluie, manque de charme

C'est charmant ! mais j'ai grand peur pour ma part, qu'une semblable tenue expose... à quelques déceptions !

Il pleut ! quelquefois ! ! (et même en Hollande ! ! !) *(...et en France)*.

Le vent, la boue, la poussière vous attaquent de tous côtés ! La moto impose une tenue spéciale, un uniforme, presque ! Mais, cuirassé d'imperméables, chaussé de lourdes bottes, ne vous semble-t-il pas avoir une âme plus aventureuse?

Et les soucis de la semaine restent aussi à la maison, dans les plis des vêtements de tous les jours...

L'air vif, du reste, les aurait bien vite chassés. Ils restent, au contraire, dans cette atmosphère de renfermé que traîne, partout, avec elle, la conduite intérieure, éternel chez-soi dont on ne peut plus s'évader.

Un smoking endossé vous transforme bien, pour un soir, en « homme du monde » ! !

Cela « change » aussi, le serre-tête, la culotte équestre, l'épais manteau de cuir sanglé à la taille !

On se sent prêt à tout ! plus audacieux et plus libre ! ! Et on quitte sa villa de banlieue comme le bateau qui double la jetée par mer calme, mais paré aux mauvais temps du large.

Il pleuvait, hier ! par rafales ! Côté gros temps, l'œil droit était fermé à la tempête. Le gauche, mieux protégé par la visière, pouvait lui ! rester ouvert, et suffisait, largement, à la conduite ! ! La route noire luisait comme un canal où la « Gillet » filait en soulevant des gerbes d'eau.

Dans ces cas-là, il faut chanter ! pour se donner du cœur. Et encourager la machine... La plus mauvaise chanson, alors, vaut mieux que le silence mortel. Même si c'est quelque chose comme ça ! composé expressément pour cela ! ! et sur un air câlin de valse viennoise ! ! !) :

La plus belle « Rolls » au monde.
En vain, peut-on m'offrir,
Sans que, une seconde,
Je cesse à te chérir...

etc. ! !

C'était de l'autre côté du Harz. Passant devant une auberge au pignon sculpté, me souvenant du proverbe : «Qui a des soucis a aussi... la liqueur ! » j'entrais, salué par les commentaires des paysans buvant leurs demis.

Je pris place à la table habituelle des chasseurs. La poutre maîtresse, juste au-dessus, était décorée d'une belle inscription, à leur usage : la voici :

« N'ayez pas peur : je suis solide ! et j'en ai entendu d'autres ! ! Même vos plus gros mensonges ne me feront pas plier ! ! ! »

Le patron apporta le grog et s'assit à côté de moi :

« A cette table se réunissaient les chasseurs, autrefois ! maintenant c'est notre club motocycliste local qui y tient ses séances. Bien entendu ! ils discutent ferme des moyennes réalisées de la vitesse de leurs machines ! Eh bien ! ! depuis quelque temps, je remarque que la poutre se cintre peu à peu...

La Faculté recommande (aux millionnaires !) l'équitation. C'est excellent, paraît-il, pour le foie paresseux ou la rate... je ne sais trop.

Alors, les quelques secousses qu'encaissent, sur mauvaise route, nos motocyclettes, doivent être excellents pour la santé des pilotes, et de leurs passagers ! Elles n'ont point, en tout cas, cette mollesse écœurante du roulis et du tangage qui donnent le mal de mer aux occupants des conduites intérieures...

Essayez, surtout, ces petites voitures d'enfant, de licence anglaise, auxquelles il ne manque, pour être complètes, qu'une grande nurse britannique les poussant par derrière...

Un fait est certain. Et tous les organisateurs de rallies vous le diront. L'appétit des motocyclistes a toujours fait le désespoir des hôteliers qui ont eu à les nourrir...

Du reste ! voyez-moi toutes ces mines florissantes, à la « rentrée » d'une « sortie » de club...

Et quels sont donc, mesdames, les meilleurs produits de beauté? Soleil, vent, mais surtout la pluie ! (eau distillée ! !) Les « laboratoires n'ont pas encore trouvé mieux pour la complexion.

« Gardez ce teint de jeune fille ! »

En selle, donc ! gentes dames ! ou en tandsad ! !

Vous savez qu'un bon journaliste adore le travail tout fait. Vivent les ciseaux et le pot de colle ! Un mauvais reporter motocycliste ne les déteste point non plus... J'ouvre donc une parenthèse et intercale un peu de « copie » qui n'est pas de moi, mais d'un vieux camarade, professeur dans un collège anglais : N.-B. Kemmis. M. A.

A ces dernières vacances de Pâques, je l'ai « transporté » de Cologne à Leipzig, sur le porte-bagage.

Pour ses débuts en motocyclette, je demandais à cet ami d'enfance, homme d'expérience ! et... de plus de quarante ans ! ! de me dire, en toute franchise, ses impressions, bonnes ou mauvaises, de passager motocycliste.

Je lui laisse la parole :

Avec un conducteur expérimenté, le passager ne devrait pas avoir la moindre sensation d'inquiétude. Pour ma part, n'ayant jamais connu l'expérience d'un trajet à moto, je n'en ai eu que par anticipation. Dès la première demi-heure, cependant, j'ai eu entière confiance.

« Par beau temps, cette sensation de fendre l'air de tout son corps est véritablement délicieuse, comme en un vol au ras du sol, mais sans l'appareil, de ses propres ailes, semble-t-il.

« Par forte pluie et vent contraire, il y a le sens de lutte contre les éléments, la conscience de faire effort qui eut pour moi un effet tonique certain.

« Ce que j'aime dans la moto, c'est cette sensation intense d'être dehors, cette facilité de voir le pays, dont rien ne vous sépare, pas même la vitre d'un pare-brise...

« Ce que j'aime dans la moto, c'est, qu'avec elle, je sens le vent sur le plateau, la tiédeur à l'abri des vallées, le parfum de la forêt, de la rivière...

« Ce que j'aime dans la moto, c'est surtout, ce petit effort que doit faire le passager pour garder l'équilibre pour harmoniser ses mouvements à ceux du conducteur, et qui lui procure l'illusion d'une participation active à la conduite.

« Effort insignifiant, sans doute, mais qui aide sensiblement à aiguiser l'agrément du voyage et à faire oublier un manque de confort plus apparent que réel. »

Ainsi parla cet ami. Et maintenant je reprends mon « prêche ». Oui, la moto impose une conception un peu spartiate du voyage. Avec elle, il faut réduire ses bagages à l'indispensable.

Dieu sait si les innombrables « nécessaires » en cuir, ou simili ! la chasse quotidienne dans la chambre d'hôtel à tout ce qu'ils contiennent, la crainte d'en oublier, peuvent « empoisonner » les voyages effectués par des moyens de transports plus conventionnels !

Avec la motocyclette, Dieu merci, impossible d'emmener le coffret à radio ! le chien ! ! la vieille tante ! ! !

Mais ce vagabondage peu encombré constitue une rupture salutaire avec les routines de votre vie.

Le Bœdeker que vous glisserez dans votre sac a mis en exergue ce vieux dicton de la sagesse des peuples :

Qui songe à voyager
Doit soucis oublier...
Ne pas trop se charger....

Ne parlons pas finances ! Fi donc ! Nous sommes au-dessus de ces choses-là... au début du mois ! Tout de même, il est intéressant (quelquefois !) de savoir qu'on pourra parcourir 250 kilomètres pour dix litres d'essence...

Que les deux seuls pneus (et non pas le véritable « train » de quatre ou cinq) sont, presque, inusables (et, en tout cas, relativement peu coûteux).

Que les frais de garage, d'entretien, sont extrêmement réduits. Quant aux impôts, je ne sais pas si on paye des impôts en Hollande ! Probablement ! ! n'est-ce pas?

Mais alors, avec ces frais réduits, vous pouvez aller loin, loin ! et rapidement. A une journée de marche d'Amsterdam, de vos Pays-Bas si pleins de charme, mais que ne domine aucune montagne, vous trouverez les monts du Harz, au cœur de l'Allemagne, ou les défilés des Ardennes belges. Avec des côtes, des virages en épingles à cheveux, où la moto vous révèle ses mérites et des joies encore insoupçonnées...

A une journée de marche d'Amsterdam... il y a... Paris (Paris !)

Deux jours de route, et vous serez en plein Tyrol : vos machines peineront dans la grimpée du Katschberg.

En haut du col, à 2.000 mètres d'altitude, s'étalera le massif farouche des glaciers du grand Glockner.

Vous redescendrez dans une vallée, retrouvant avec soulagement les gras pâturages et les bois de sapins. Ce soir-là, vous coucherez dans une auberge toute en bois sculpté, semblable à quelque précieux buffet d'autrefois.

Par la fenêtre entrera l'air embaumé de foin coupé, le bruit et la fraîcheur du torrent...

Avez-vous quelques loisirs, et ce nerf de... de la guerre ! et des vacances-prolongées ! ! un carnet de chèques ! ! ! alors, toute l'Europe vous appartient.

Votre moto vous conduira, là-bas, sans une faiblesse, où les falaises noires plongent à pic dans l'Océan Glacial, sous le jour pâle de l'artique.

Ou bien, vous filerez vers l'Est, en cette Slovaquie, où la paysannerie si pauvre s'épanouit pourtant, le dimanche, en une floraison aux couleurs merveilleuses : peaux de moutons brodées, garnies de fragments de miroirs, dolmans chatoyants, bottes rouges, jupes aux raies d'arc-en-ciel, fichus à fleurs des paysannes. Et tous ces tons frémissant dans l'agitation d'une place de marché.

Vous pousserez vers le Sud, en Herzégovine ; les minarets, minces comme des cierges, dominent les coupoles blanches des mosquées, parmi les cyprès. De votre guidon, vous bousculerez les petits ânes portant des jattes d'huile et de vieux Turcs enturbannés.

Par les routes complètement défoncées, les grimpées rocailleuses, les passages vraiment difficiles, la motocyclette a maintes fois prouvé sa supériorité sur l'automobile.

Aurai-je la cruauté de rappeler les derniers Six-Jours Internationaux en Suisse, que ne parvinrent point à suivre les plus « formidables » voitures des commissaires.

A la moto suffit un sentier, le plus étroit passage praticable, la plus frêle passerelle sur un ruisseau.

La semaine dernière, encore ! sur la route de Francfort à Berlin ! pourtant, où un pont s'était écroulé, près de Vacha, sa maniabilité m'épargnait un détour de 30 kilomètres, par un labyrinthe de petits chemins.

Jours après jours, mois après mois, à travers monts, plaines aux pistes poussiéreuses, elle vous mènera, sans qu'aucun ennui, sauf les crevaisons et de minimes réglages, viennent compliquer la tâche quotidienne : abattre des kilomètres.

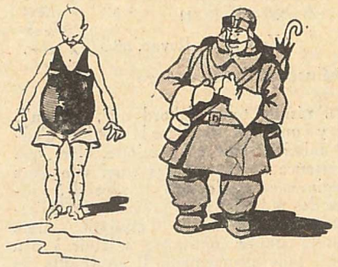
Infatigable ! le moteur tournera, les millions d'explosions se succéderont en une cadence régulière. Le bon gros cylindre, si simple, si honnête, vous fait ses confidences, quelquefois trop bruyamment avouées...

Quel chant murmure-t-il donc? Une chanson de marche, bien sûr : celle des vagabonds sur l'éternel trimard :

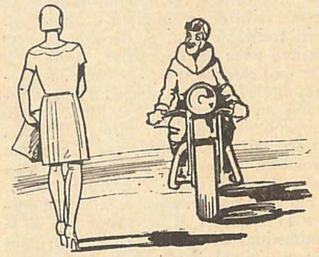
Donnez-moi la vie que j'aime !
(Là-haut ! que le ciel soit comme il veut,
Tout bleu, ou voilé de pluie grise).
Avec la route, la route, sous moi.

Robert Sexé.

(Traduit par l'auteur du hollandais.)



La motocyclette, c'est du sport qui développe et... enveloppe : Tartarin, motocycliste, et son sosie nature...



La moto exige des réflexes et un coup d'œil sûr, pénétrant, de la part des jeunes adeptes.

Des contes de chasseurs marseillais, sans doute ? — Non, mon cher, des récits motocyclistes auxquels « l'assent » marseillais, picard ou bordelais est de rigueur !... La poutre maîtresse...

LE CARBURATEUR

II

(Voir Moto Revue, *n° 375)*

Influences sur le dosage

Il résulte tout d'abord que, lorsqu'il y a une aspiration dans la tubulure d'admission, l'air se précipite, alors que l'essence ne répond pas aussi vite. Aux régimes assez élevés, l'air répond à toutes les pulsations qui proviennent de l'espacement des temps d'aspiration, alors que l'essence continuera à jaillir à peu près sans changement. Il en résulte un excès d'essence aux régimes élevés.

En second lieu, le débit des orifices capillaires, comme celui du gicleur, ne suit pas la même loi d'écoulement que celui des orifices de section plus large comme celui de la tubulure d'admission.

En troisième lieu, la densité de l'air diminue avec la dépression, alors que celle de l'essence reste constante. Autrement dit, le litre d'air, que le moteur aspirera à un régime de 500 tm., pèsera moins que le litre d'air aspiré à 4.000 tm., par exemple (étant admis que la pression barométrique et la température sont égales dans les deux cas). Comme c'est en poids, et non en volume, qu'il faut estimer la quantité d'air nécessaire à la combustion de l'essence, il s'en suit qu'aux régimes élevés, il faudra un plus grand volume d'air pour brûler la même quantité d'essence.

Pour ces raisons, on constate donc un enrichissement progressif du mélange au fur et à mesure que s'élève le régime et si le mélange est correctement dosé pour les petits régimes, il sera trop riche pour les grands. *Vice versa*, s'il est correct pour les grands régimes, il sera trop pauvre pour les petits.

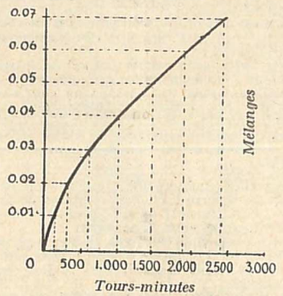
Et l'atmosphère ?

Il y a encore d'autres influences perturbatrices. Par exemple, les variations barométriques influent sur la densité. Il est donc nécessaire de prévoir un dispositif de correction selon ces pressions. Cette question est particulièrement grave en ce qui concerne les carburateurs alimentant les moteurs d'avions.

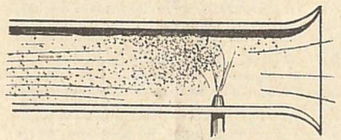
La température agit d'une double manière. Elle agit aussi sur la densité de l'air. De plus, quand le moteur est froid, il se produit des condensations d'essence qui appauvrissent le mélange.

Quand on accélère, l'air répond plus vite que l'essence et on a momentanément un appauvrissement du mélange qui se traduit par un bafouillage du moteur. Dans les virages, l'influence de la force centrifuge peut faire varier la hauteur du niveau de l'essence dans la cuve à niveau constant et dans le gicleur. Il en est de même de l'inclinaison de la machine en côte ou dans les virages.

On voit donc par là toutes les difficultés à résoudre avant de réaliser un carburateur, nous ne dirons pas même parfait, mais satisfaisant. D'autant qu'un carburateur doit être un appareil simple, peu encombrant. Il doit être aussi bon marché et aisé à démonter. Les gicleurs

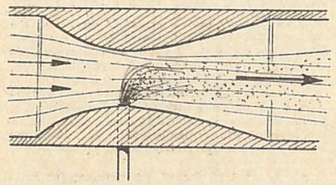


Ce graphique est celui d'une carburation sans aide du correcteur.



Quand vous entendez l'emballement de votre moteur, corrigez votre carburation : c'est un manque d'essence.

doivent, eux aussi, être très accessibles car, par suite de leurs petites dimensions, ils sont aisément obstrués par les poussières ou les débris divers charriés par l'essence.



La buse est indispensable si l'on veut activer le courant d'air qui provoque une plus fine pulvérisation.

Le programme est si compliqué qu'on peut dire qu'il n'y a pas au monde un carburateur qui le réalise intégralement. Lorsqu'on cherche le fin du fin, en course par exemple, il devient nécessaire de ne plus se contenter d'un réglage approximatif convenant aux diverses conditions d'utilisation, mais de modifier ce réglage selon les conditions particulières de température, de pression atmosphérique et, bien entendu, de carburant. Il n'y a pas de metteur au point digne de ce nom qui n'ait un carnet où il a noté, après essais, tous les réglages convenant à une machine et à un carburateur particulier pour toutes les conditions possibles. Fort heureusement, les organes de correction des carburateurs actuels sont si bien compris que, pour un usage normal, les variations dans la composition du mélange sont suffisamment minimes pour être négligées. C'est ainsi que, l'année dernière, nous avons roulé en montagne, et cela avec un carburateur qui avait été réglé dans un pays à peu près au niveau de la mer et à une température de 15 degrés environ. Bien que nous ayons atteint des altitudes de 2.000 mètres et que la température fût très supérieure à celle à laquelle le réglage avait été effectué, nous n'eûmes aucun ennui de carburation. Assurément, la puissance du moteur était inférieure à celle développée en plaine, mais cela est normal et dépend beaucoup plus de l'alimentation défectueuse que de la carburation. Un système d'alimentation sous pression aurait seul permis d'y porter remède.

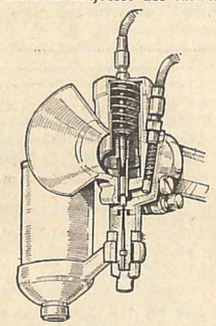
Classification des carburateurs

Comme nous le disions au début de cet article, tous les carburateurs actuellement utilisés sont des carburateurs à pulvérisation. Ce principe est d'ailleurs déjà ancien et, par exemple, le carburateurs Krebs est presque aussi vieux que les premières Panhard et le Longuemare existe depuis plus d'un tiers de siècle. La pulvérisation permet de remédier à la volatilité sans cesse décroissante de l'essence. Grâce à elle, l'essence, finement divisée, se mélange intimement à l'air et reste plus aisément en suspens. L'homogénéité doit être aussi parfaite que possible, sinon la flamme ne pourrait se propager d'une manière régulière. D'ailleurs, même avec toutes les précautions qu'on peut prendre, l'homogénéité du mélange, tel qu'il est introduit dans le cylindre, n'est pas parfaite, surtout aux faibles régimes. L'essence est, si on peut ainsi s'exprimer, en retard sur l'air. Le début de la charge est relativement pauvre en essence, alors que la fin est plutôt riche, et il est utile de prolonger l'admission un

peu au delà du point mort, bas justement, pour permettre à l'essence d'arriver. Si on employait des carburants plus lourds que l'essence, il y aurait lieu de prolonger encore un peu plus l'admission. Le mélange introduit dans le cylindre devient plus homogène, parce qu'il se trouve brassé et réchauffé, tant par les parois que par la compression. Actuellement, on peut dire que la pulvérisation ou vaporisation de l'essence se fait, sur beaucoup de carburateurs, en trois étapes. Tout d'abord l'essence est entraînée par une petite quantité d'air et forme une émulsion. Cette émulsion arrive dans la tubulure d'admission et est heurtée par la colonne d'air. Sous l'influence de la dépression et du choc, l'essence se pulvérise et se vaporise en un fin brouillard. Enfin, elle se divise plus finement encore à l'intérieur du cylindre.

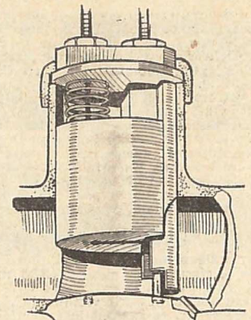
La pulvérisation de l'essence étant ainsi assurée, il convient de régler le dosage au moyen de dispositifs de correction.

On a reconnu qu'il était extrêmement difficile d'obtenir, même avec des dispositifs de correction, un dosage exact depuis l'extrême ralenti jusqu'aux régimes élevés. On a donc jugé nécessaire d'adjoindre au carburateur principal un véritable carburateur annexe qui ne sert que pour la mise en marche et le ralenti à vide. Dans la majorité des carburateurs,

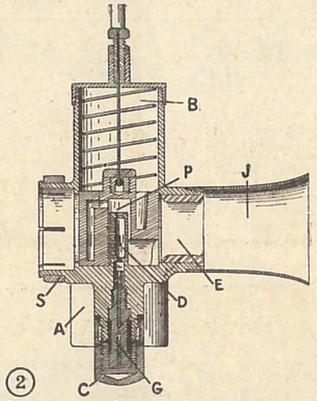


Un carburateur dont l'essence est freinée par une aiguille : l'air est dirigé au moyen d'un piston solidaire de l'aiguille ; un piston plus petit latéralement sert d'alimentateur d'air additionnel

ce dispositif de ralenti consiste en un petit canal calibré qui débouche dans la tubulure d'admission en aval du papillon ou du piston d'ouverture des gaz. Le réglage se fait habituellement au moyen d'une vis-pointeau qui permet de régler la quantité d'air. Le mélange est ici riche de manière à compenser les condensations qui se produisent quand le moteur est froid et on l'opère en agissant sur la vis-pointeau qu'on visse d'abord à fond, puis qu'on dévisse jusqu'au moment où l'on peut mettre le moteur en marche. A ce moment, on constate que le moteur étouffe rapidement. On dévisse encore d'une fraction de tour. Le moteur marche irrégulièrement, il « galope ». Cela est l'indice d'un excès d'essence. On dévisse peu à peu jusqu'à ce que le ralenti soit régulier. Si on dévisse trop, on a alors des éternuements au carburateur, indices d'un mélange trop pauvre.



Le carburateur classique qui semble revenir en vogue : deux piston coulissants, l'un pour l'essence, l'autre pour l'air : le mélange est intime.



2

Schéma d'un carburateur à une manette : A - cuve ; B - corps intérieur ; C - Ecrou de serrage D - Diffuseur ; E - Buse ; F - Gicleur ; J - Arrivée d'air ; P - Piston ; S - Collier du moteur.

Reste maintenant le carburateur principal. Le mélange tendant à s'enrichir au fur et à mesure que la vitesse des gaz augmente dans la tubulure d'admission, il est évident que nous pourrons corriger cette tendance, soit en admettant un supplément d'air, soit, au contraire, en freinant l'essence, soit en combinant cette double action.

Il importe tout d'abord de faire remarquer que le problème de la carburation est plus délicat pour les moteurs de motocyclette que pour les moteurs de voiture et voici pourquoi : c'est tout simplement que les écarts de régime et de température sont beaucoup plus grands. Par exemple, on ne changera de vitesse avec un moteur de moto qu'à un régime très inférieur à celui auquel on aurait dû changer avec une voiture. Que va-t-il se passer si nous montons une côte ? Nous donnerons des gaz, presque tous les gaz. Comme le régime tombe, la vitesse des gaz dans la tubulure d'admission diminue également, et, comme le débit d'essence diminue plus rapidement encore, et nous avons, en conséquence, un mélange pauvre. Même si nous avons un carburateur dans lequel nous avons, par des dispositifs appropriés, fait en sorte que la proportion d'essence et d'air reste correcte quand le régime augmente par suite d'une ouverture plus grande du piston des gaz, nous n'aurons pas, dans le cas ci-dessus, une carburation correcte. Une autre difficulté résulte des pulsations qui se produisent à cause de l'espacement des aspirations. Il a donc été nécessaire d'établir, pour les moteurs de moto, des carburateurs spécialement étudiés et nous considérons, pour notre part, qu'une prise d'air additionnelle est, entre les mains d'un motocycliste averti, un moyen de tirer, en toutes circonstances, le meilleur parti d'un moteur. Elle est, à notre avis, indispensable pour les carburateurs.

Le but de ce bref exposé n'est pas d'étudier les divers carburateurs existant sur le marché ni d'étudier le réglage particulier de certains d'entre eux. Il y a d'excellentes petites notices éditées par les fabricants et qu'il suffit de leur demander. Nous voudrions plutôt, pour notre part, indiquer les principes divers qui peuvent être appliqués pour la correction de la carburation, de telle manière que le débutant qui doit régler son carburateur comprenne exactement ce qu'il fait.

(A suivre.) H.-P. BORESTROKE.

Après le Tour de France

Considérations sur le Tour

Les vainqueurs ont prouvé en plus de leurs qualités de pilote la valeur des machines qu'ils montaient et celle des accessoires qui les équipaient. A ce titre, il convient de signaler la remarquable tenue des selles Terry, des éclairages et ténors Cicca pour motocyclettes, des câbles et manettes Bowden et des chaînes Brampton. Dans le palmarès on remarque, pour Brampton, 16 premières places, pour Terry 14 et enfin Cicca enlève une des primes Soubitez ; quant à Bowden il est difficile d'énumérer ses succès, car on sait que maintenant la presque totalité de l'industrie motocycliste se fournit en gaines, en leviers et manettes Bowden. Les accessoires dont nous venons de parler ont donc démontré que, pendant 5.000 kilomètres et dans les conditions les plus dures, ils ont fidèlement servi sans aucune défaillance ceux qui leur avaient confié leurs chances pour obtenir la victoire. C'est là une constatation qu'il était utile de faire après la grande épreuve et qui prouve que l'industrie française de l'accessoire motocycliste est en tête du progrès grâce aux efforts des firmes dont nous venons de parler.

On avait annoncé qu'en cas de « pépin » les motifs de la défaillance seraient publiés en toute sincérité. Or, la Prester 350 cmc. acatène a terminé le Tour de France première *ex æquo* avec Lavaine, sans pénalisation et, comme cela se doit, cette même machine est, dès à présent, retenue en vue d'un essai, a dit Max End.

Ce qu'il faut préciser

Loret, avant midi, a abandonné le Tour de France au contrôle de Cognac par suite de la rupture de l'axe principal de sa « moto » ; c'est magnéto que nous voulions dire, car autrement cela ne signifierait pas grand'chose. D'ailleurs, profitons-en pour dire que sa magnéto n'étant pas de construction Alcyon, il est bien regrettable qu'une maison aussi cotée ait pu être handicapée par un accessoire. Quand donc les fabricants d'accessoires comprendront-ils leur intérêt en donnant de la bonne fabrication ?

BOL D'OR

Historique *(Suite)*

Le VIIe Bol d'Or 1928, Saint-Germain

SAINT-GERMAIN fut jaloux du succès de Fontainebleau, et le Bol d'Or reprit le chemin classique des Loges. Le circuit fut cependant changé, et fut choisi plus près de la ville ; sans doute les échappements libres ne plaisaient pas aux demoiselles de la Légion d'honneur. L'organisateur n'eut que huit jours pour mettre sur pied l'épreuve de cette année, mais le succès est tel que la foule vint immense dans la forêt de Saint-Germain. Dès le départ, Vroonen prend la première place, qu'il maintiendra jusqu'au bout avec 1.521 km. 520 et 63 km. 396 de moyenne. Le circuit est mauvais au point de vue routier et plus d'un coureur, dont Lurcot, Liaudois, font connaissance avec la bûche. Debaisieux cherchera à prendre la première place pour imiter Lempereur, mais ne pourra y parvenir car Vroonen restera le grand vainqueur. La foule est énorme ; les trains électriques déversent un public invraisemblable ; c'est Gillet d'Herstal qui va enlever le VIIe Bol d'Or. Il faut cependant signaler l'exploit de l'équipe San Sou Pap, qui enlève les trois premières places de sa catégorie, performance qui sera difficile à reproduire, croyons-le.

Notons également qu'entre les 175 et les 500 cmc., la différence kilométrique n'est que de 200 km. sur vingt-quatre heures.

En 350 cmc., la victoire est revenue à C. P. Roleo, grâce à Fournier, et en 250 cmc. à Dé-Dé, conduite par Roudadoux.

En sidecars, Cheret accumule une victoire de plus en 350 cmc. et Milhoux, le vainqueur de cette année de la Coupe de la Meuse, s'octroie la victoire en 600 cmc., avec une moyenne impressionnante, le record, de 58 km. 520.

En voitures, on avait annoncé les 2.000 km. dans les vingt-quatre heures, mais on est loin, puisque l'on n'atteint que 1.688 km. à l'allure de 70 km. 360 par Collas sur D. F. P. ; Violet s'octroie encore une victoire en 1.100 cmc. devant Violette Moriss.

En cyclecars, la victoire revient en 500 cmc. à Monotrace, conduit par Goetz, et en 1.100 cmc. à d'Yrsan, conduit par Lachener.

Le VIIIe Bol d'Or 1929, Saint-Germain

C'EST sur le même parcours que l'an dernier, sur le circuit qui mesure 4.180 mètres, qu'a lieu cette année le VIIIe Bol d'Or.

Le fait dominant est la victoire de Vroonen sur Lempereur, et surtout la remontée fantastique de James qui, véritable outsider, après un départ bon sans plus, attire subitement vers la douzième heure les regards et dans un effort continu impeccable augmente sa moyenne du 200e au 422e tour impitoyablement, et talonnant le vainqueur ; il eût pris son élan quelques tours plus tôt, James était vainqueur en 500 cmc. Milhoux, malade, disparaît de la lutte ardente que se livrent Bernard, Boutillier et Andreino. Proovost joue de malheur, son sidecar est incendié ; il finira néanmoins second en side derrière Andrieux, Lempereur fut le grand malchanceux. En 125 cmc. c'est Richer à 17 ans, qui est vainqueur tandis que Cabet s'attribue les 175 cmc. En 250 cmc., c'est Renaud et en 350 cmc. Debaisieux commence une série qu'il veut, dit-on, compléter cette année. Le départ rapide est cause du remous et de la perturbation qui fera le fond de cette course : les Belges en sont les auteurs et les... victimes. Mainguet et Marc font de rudes jouteurs !

Ce Bol 1929 fut émotionnant au possible et durant toute l'épreuve : la foule fut immense et le fait que Vroonen risquerait la passe de 3 en 1930 a laissé un profond souvenir dans l'esprit des spectateurs qui se sont promis de revenir cette année.. Il y a des revanches, James contre Vroonen, Marc contre Mainguet, Bernard qui, sapristi ! décrochera bien son Bol d'Or : il est harassé d'être l'éternel second. Gillet-Herstal a de gros adversaires avec Monet, Terrot et Gnome : l'enjeu est gros de conséquences en 1930.

DERNIERE HEURE

VOICI l'effort de Propul-Cycle : en catégorie 250 cmc., il y aura deux machines pilotées par Touzet et Wech. En catégorie 350 cmc., une machine sera pilotée par Maurs. En 500 cmc., nous verrons M. Baes. Les machines en question seront à moteur Aubier et Dunne. Deux blocs-moteurs Jap Staub dont l'exclusivité pour la France est réservée à Propul-Cycle. Un bloc-moteur Staub 500 cmc. à soupape latérale qui prouvera que cette conception n'est pas inférieure au culbuteur. M. Yvan Court est un audacieux et qui sait la valeur de sa mécanique.

Et ça continue

Les derniers inscrits sont : Lavaine (Prester 250 cmc.), Flahaut (Calthorpe), X... (Marc), Jackié (Robail), Luc (Styl-son), tous en 350 cmc. ; Lugaud (Ravat), Willy Max (Sunbeam), en 500 cmc. ; Gallin (Styl'son), Maignet (Utilia), en side 350 cmc. ; de Saint-Aubin (Arcam), cyclecars 350 cmc. ; Rémy (Clément Rochelle Sport 1.100 cmc.) ; Violet (Huascar), Dumont (X...), course 750 cmc. ; Mme Violette Morris (V. M.) en course 1.100 cmc.

LES ENGAGES

Bol d'Or

La liste des engagements s'établit comme suit :

175 *cmc.* — Rovin (X.) ; Monet-Goyon (Robert Leroy) ; Soyer (Henry) ; X. (X.) ; Monet-Goyon (Dubois André).

250 *cmc.* — Rovin (X.) ; San Sou Pap (X.) ; Propulcycle (Touzet) ; Propulcycle (Wech).

350 *cmc.* — Rovin (X.) ; San Sou Pap (X.) ; Vélocette (Parural) ; Vélocette (X.) ; X. (Rasser) ; Propulcycle (X.) ; Austral (Lengagne) ; Motosacoche (Bevilacqua).

500 *cmc.* — Gillet-Herstal (X.) ; Gillet-Herstal (X.) ; Gillet-Herstal (X.) ; Gillet-Herstal (X.) ; Sarolea (Vroonen) ; Sarolea (Boutillier) ; Rovin (X.) ; Soyer (X.) ; Soyer (X.) ; Soyer (X.) ; Marc (X.) ; Gnome-Rhône (Bernard) ; Monet-Goyon (Debaisieux).

Sidecars 350 *cmc.* — Marc (Martin).

600 *cmc.* — Gillet-Herstal (X.) ; X. (Fournel) ; The Marvel (Renaud) ; New Map (Barthélemy).

Cyclecars 350 *cmc.* — Royal Sport (Roger Leroy) ; Sacha Jap (Gordine) ; Annino Sport (Vinatier).

500 *cmc.* — Annino Sport (Annino).

1.100 *cmc.* — Sandford (Poulet).

Course 350 *cmc.* — X. (Berthelon) ; Sima-Violet (Manuel) ; Antony (X.).

Course 750 *cmc.* — Rovin (de Rovin).

Course 1.100 *cmc.* — Salmson (Vernet) ; Martin Spéciale (Martin) ; Martin Spéciale (Mottet) ; Clément et Rochelle (Druck) ; X. (Naejnad).

Sport 350 *cmc.* — Antony (J. A. Nunès).

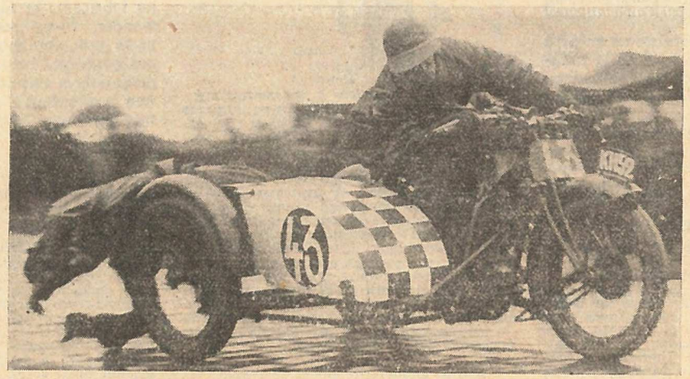
Sport 1.100 *cmc.* — Adrien Spéciale (Alin).

Stands de ravitaillement. — Técalémit ; Maglum (2 stands) ; Poutrait ; Kervoline ; Staub ; Aubier et Dunne ; Castrol ; Flertex ; Shell ; Empire Oil ; Bernadet ; Wing Oil.

Une Prime

NOUS rappelons que la Maison Amo offre une prime à chaque premier dans chaque catégorie motocycliste et sidecariste. Voici les conditions précises d'attribution de ces primes : il faut que le concurrent soit équipé pendant l'épreuve d'un casque Amo *estampillé* et surtout qu'avant le 2 juin, il ait fait connaître, soit par écrit, soit de vive voix, à M. Modiano: 23, rue Descombes, son désir En casde possession d'un casque non estampillé, la Maison Amo procédera à l'estampillage gracieusement.

Moto-Revue.- Une édition gratuite spéciale, numéro du Bol d'Or, sera distribuée à l'entrée.

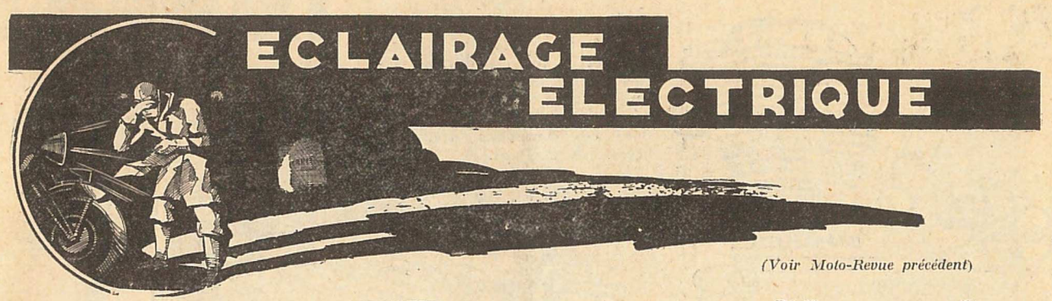


Un des concurrents du Bol d'Or et avec lequel il faudra compter, Provoost Gaston, un Belge de valeur, as de l'A. M. C. Mouscron, et qui conduira un sidecar Gillet-Herstal 600 cmc.

Il y a aussi Dubois..

A CHATEAU-THIERRY il y eut à la fois Dubois, Durand, Dupont, mais pas Duval, Dumont...

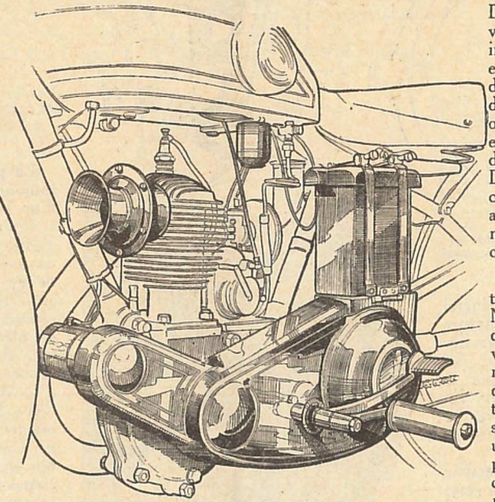
Au Bol d'Or, la rencontre du hasard recommencera-t-elle ? Dubois est déjà engagé en 175 cmc., pour Monet et Goyon. Mais c'est l'ancien Dubois qui a disparu du sport depuis Paris-Nice 1928. Dubois était attaché chez un de nos grands agents parisiens. Il mourait d'envie de prouver que ses conseils étaient ceux d'un as : le Bol d'Or le tentait : il n'avait été que passager de sidecar en 1927 à Fontainebleau. Il est gros, gras, solide, en forme, et Monet-Goyon a jugé que la réplique Monneret-Rovin serait discutée avec Dubois.



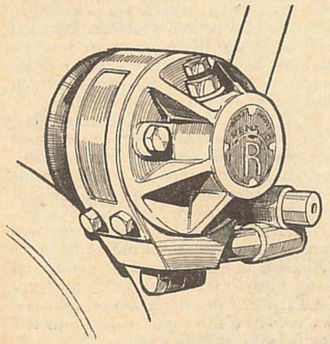
(Voir Moto-Revue précédent)

Mode d'entraînement des génératrices

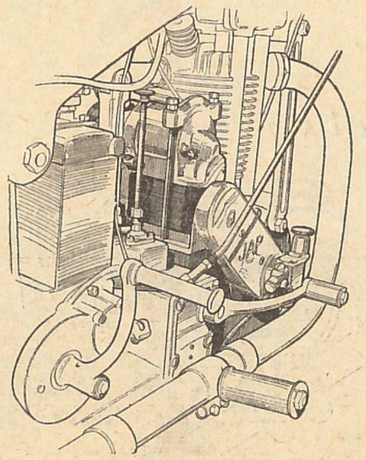
Il n'y a pour ainsi dire pas un mode d'entraînement qui ne soit employé pour les alternateurs ou les dynamos. Par friction d'abord ou sur le frein ou sur le volant du moteur. Beaucoup de personnes ont quelques doutes sur l'efficacité de ce système. Elles redoutent des glissements, elles craignent que l'appareil électrique ne soit envahi par la boue. En fait cet entraînement a le mérite d'une extrême simplicité. L'alternateur ou la dynamo sont montés sur un pivot et un ressort applique le galet sur le pneu ou le volant. N'oublions pas que la puissance absorbée est insignifiante et que la pression nécessaire est très faible même si le pneu est mouillé ou le volant un peu gras. De plus, on réalise, sans complication mécanique, un débrayage qui, avec les alternateurs, est absolument indispensable. Le galet n'use pas le pneu, il n'y a nullement à craindre de voir la gomme disparaître sur la bande d'entraînement du galet. Il est facile, d'autre part, de rendre un appareil électrique complètement étanche, et il ne manque pas d'exemples de moteurs électriques qui travaillent dans l'eau de mer. Il n'y a pas non plus à craindre un voile de la roue sur un faux rond du volant. La souplesse de l'entraînement permet au galet de rester en ontact avec le pneu ou le volant.



Placée à l'avant du moteur, la génératrice sera, comme dans les Magnat-Debon, commandée par chaîne : types Fenag, Maglum, etc.



Chez Renaud, l'entraînement est opéré par friction sur volant extérieur.

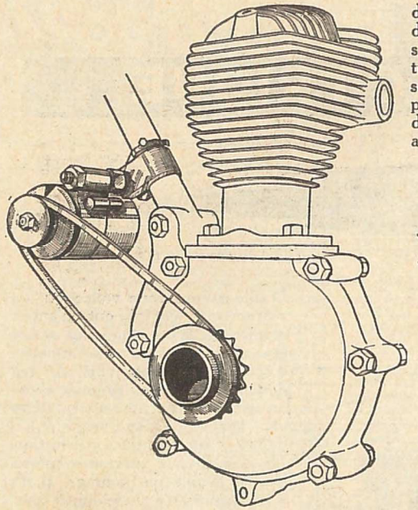


La M. G. C. dont on n'a plus de nouvelles était bien conçue pour l'éclairage rationnel magdyno; la chaîne d'entraînement va chercher la dynamo placée derrière le moteur.

D'ailleurs une roue voilée ou un volant mal centré ont d'autres inconvénients beaucoup plus graves et qui obligeront à les remettre d'aplomb au plus vite. En fait donc, et bien qu'au premier abord on soit tenté de critiquer ce système en apparence rudimentaire, il donne pleine et entière satisfaction. De plus, il a un énorme avantage, c'est la facilité de montage. Il n'y a ici besoin d'aucune ingéniosité, ni d'aucune modification à la machine.

Un autre mode d'entraînement très populaire, c'est la courroie. Ne soyons pas tentés là encore de nous rappeler les mauvais souvenirs de nos courroies de transmission. Constatons que dans l'industrie, la courroie est restée la transmission par excellence et que, sur les voitures, la dynamo est dans un grand nombre de cas entraînée par une courroie trapézoïdale. Une courroie continue offre une transmission parfaitement silencieuse. On peut également employer une courroie chaîne dont la souplesse est parfaite et le rendement excellent. La courroie supprime tous les à-coup et ici le rapport des poulies est tel que l'adhérence est suffisante même avec une tension très réduite. La courroie de plus ne demande aucune espèce d'entretien. On le voit, il y a beaucoup à dire en faveur de la courroie. et si, au dernier Salon, elle était utilisée dans de si nombreuses installations, ce n'était nullement parce que les constructeurs de motos avaient après coup ajouté un équipement électrique, et qu'ils avaient entraîné la dynamo ou l'alternateur par un moyen de fortune ; c'est au contraire que la courroie qui fonctionne d'ailleurs ici dans de très bonnes conditions, leur a paru comme une transmission convenant pour une faible puissance, souple, simple, rustique.

Restent enfin les engrenages. Ils permettent une commande très nette, très élégante de l'appareil générateur, mais il fau que le moteur ou le bloc-moteur ait été étudié pour recevoir les appareils électriques. Il n'est pas possible d'improviser une transmission par engrenages. En utilisant des joints Hardy on a une transmission suffisamment souple. Il est un cas où les engrenages s'imposent, c'est celui des installations d'allumage par

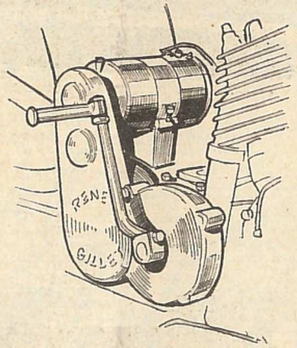


Un engrenage direct sur l'arbre à came est l'une des meilleures solutions, par exemple dans le système Soyer.

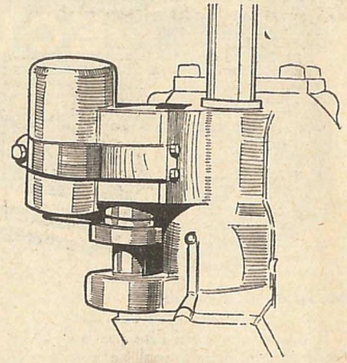
batterie. En effet on dispose en général dans ce cas, là, le mécanisme de rupture en bout de la dynamo, et il est nécessaire pour l'allumage que la dynamo tourne au demi-régime du moteur pour que la rupture se produise au point voulu. En conséquence une commande positive par chaîne ou par engrenages est ici indispensable.

La commande peut enfin être effectuée par chaîne. Il n'y a rien à objecter à cette transmission qui offre une grande sécurité et est toujours très employée pour l'entraînement des magnétos. Il n'y a donc aucune raison pour qu'elle ne convienne pas aux dynamos et aux alternateurs. Comme elle est courte, qu'elle ne transmet qu'une puissance considérablement inférieure à sa limite de résistance elle ne s'allonge pas. Il est bien entendu préférable qu'elle fonctionne sous carter. Il est possible de monter après coup une transmission par chaîne, mais il faut que cette étude ait été faite par le fabricant de l'alternateur pour une machine donnée. Il est essentiel en effet que les pignons soient rigoureusement en ligne. Il n'y a pas plus qu'avec les engrenages à craindre les à-coups dans la marche du moteur. Ces à-coup ne sont d'ailleurs pas très violents puisqu'ils sont amortis par les volants, et de plus l'inertie d'un induit et plus encore d'un simple volet est préférable.

Il est donc en définitive extrêmement difficile de se décider en faveur d'un mode d'entraînement et toutes les transmissions donneront satisfaction parce qu'il ne s'agit que de très faibles puissances, et qu'ainsi il est facile de prévoir une marge de sécurité fantastique. Actuellement les fabricants d'appareillage électrique ont une tâche compliquée parce qu'il n'y a pas encore d'entente entre eux et les constructeurs. Le constructeur de motocyclettes doit s'efforcer d'arriver au prix le plus bas possible, et il lui est difficile actuellement de livrer d'office ses machines complètement équipées. L'équipement électrique est dans ces conditions, traité en accessoire facultatif.



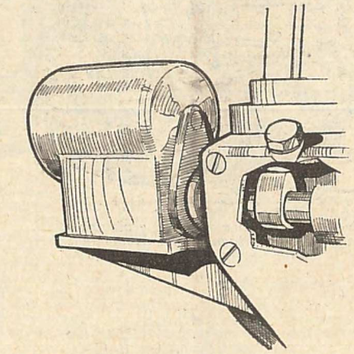
L'engrenage supprime la chaîne : excellente réalisation préconisée par René Gillet.



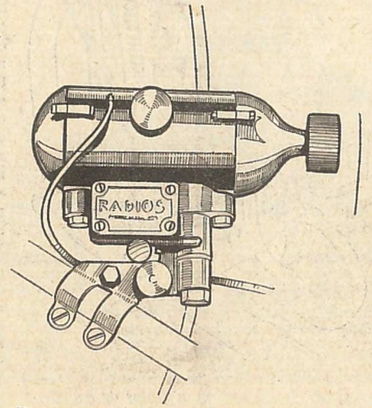
La courroie rencontre de grandes faveurs, mais les fabricants de courroie n'ont pas assez de variétés.

Le public motocycliste ne se rend pas toujours compte de la nécessité absolue d'un bon éclairage, et préfère économiser la somme que représente une installation électrique. C'est un très mauvais calcul, car ou bien on se fait une règle absolue de ne pas sortir la nuit et on restreint ainsi l'emploi de sa moto, ou bien on roule la nuit avec un éclairage de fortune ou même sans éclairage, et on court de gros dangers en même temps qu'on en fait courir aux autres. Voyez le nombre d'accidents nocturnes. Fort heureusement le public motocycliste comprend maintenant de plus en plus l'absolue nécessité d'un éclairage électrique et on rencontre de plus en plus de motocyclettes bien éclairées. Peu à peu, nous nous acheminons vers l'emploi général de l'éclairage électrique, et avant deux ou trois ans, aucune moto ne sera livrée sans une installation d'éclairage électrique, même les plus petites machines. L'emploi du volant magnétique a permis, pour les machines bon marché, tirées par un deux-temps, d'obtenir un éclairage suffisant pour un minimum de complication.

Le jour proche où l'éclairage électrique sera considéré comme vraiment indispensable il est plus que probable que les constructeurs de motos, ou de moteurs prévoieront un emplacement pour un alternateur ou une dynamo, très vraisemblablement, c'est l'entraînement par engrenages qui prévaudra parce qu'il est d'aspect plus net et permet un dessin plus élégant. Bien entendu il y a lieu d'arriver à une normalisation telle que les appareils d'allumage puissent tous être montés sans modification.



L'arbre à came horizontal, du type Blackburn, donne une élégante et pratique solution.



Une maison qui a réussi de belles combinaisons l'éclairage puissant avec entraînements appropriés : Radios.

LES RECORDS

KRAIG vient de battre 4 records à Brooklands : 50 milles, en 26' 40" 41/100, moyenne : 181 km. 004 ; 100 km. en 32' 44" 4/100, moyenne ; 183 km. 233 ; 100 milles, en 53" 13" 25/100, moyenne : 181 km. 433 ; 1 heure : 180 km. 652.

LE SPORT

(Photo Souillard.)

Au circuit de Péronne, le 18 mai : les motos prennent le départ.

Circuit de Brassac le 8 juin

RÉGULARITÉ de Brassac. La classique épreuve du M. C. d'Auvergne, qui se dispute sur 401 kilomètres, a rencontré un grand succès d'engagements. Voici le parcours : Première étape : Brassac, Lempdes, Ardes (contrôle fixe), Issoire, Clermont-Ferrand arrivée. Cette étape qui comprend 85 kilomètres est entièrement nocturne. La deuxième étape part de Clermont-Ferrand et, passant par Riom (contrôle), Gannat (contrôle), Vichy (contrôle fixe), Thiers (contrôle), Courpière (contrôle fixe), Brassac arrivée, comporte 171 km. 500. La troisième étape partant de Brassac emprunte Lempdes, Lanau, Grenier, Montgond (contrôle), Brioude (contrôle fixe), Fontannes, Auzon, Brassac arrivée, soit 96 kilomètres. La dernière et quatrième étape part encore de Brassac passant par Jumeaux, Saint-Martin, Auzon, Brassac arrivée. Elle se fait d'une étape sans contrôle sur 48 km. 500. Les engagements sont reçus jusqu'au 6 juin au soir, les moyennes s'échelonnent selon les catégories entre 38 et 45 à l'heure avec diminution de 4 kilomètres pendant l'étape nocturne. C'est une épreuve excessivement importante parmi les épreuves régionales, et nul doute que le M. C. d'Auvergne ne rencontre de gros succès.

Le circuit des Basses-Pyrénées

LE Circuit des Basses-Pyrénées vient de rencontrer un très vif succès. A noter que Bacque et Rouquayrol n'ont pas rejoint.

250 *cmc.* — 1ers *ex æquo* : Cazaux (Indép.), Camon (Stylson), De la Barre (Stylson).

350 *cmc.* — 1ers *ex æquo* : Crivel (Terrot), Lemasson (Alcyon), Belin (Belin), Lassalle (Indép.).

500 *cmc.* — 1ers *ex æquo* : Gelet (Ind.), Baustère (Ind.).

Sidecars 600 *cmc.* — 1ers *ex æquo* : Colobie (Stylson), Bosque (Stylson), Demoncy (B. S. A.).

Coupe Kervoline. Année 1930. — 1. Demoncy (B. S. A. détenteur).

2e *ex æquo* : Crivel, Boscq.

Le Circuit du Finistère

CETTE grande épreuve motocycliste de régularité se dispute le 8 juin sur 300 kilomètres. Le M. C. du Finistère l'organise pour la deuxième fois, dans le département du Finistère, sur 300 kilomètres. Itinéraire : Brest (départ), Lesneven, Morlaix, Carhaix. Châteauneuf-du-Faou, Rosporden, Quimper, Châteaulin, Landerneau, Brest (arrivée). Les départs se font à une demi-minute d'intervalle. Il n'y a que deux catégories, motos au-dessous de 350 cmc. et motos de 350 cmc. et au-dessus.

Les engagements au siège du M. C. du Finistère, à Brest sont fixés à 15 francs, du 12 au 31 mai ; ils seront doublés du 1er au 6 juin.

Le 7 juin, à 17 heures, poinçonnage des machines à Brest, place Anatole-France.

Coulon, imbattable, cette saison, s'attribue la victoire, toutes catégories motos, sur une Terrot 350 cmc. : à gauche, l'agent de la marque à Péronne, M. Eloire.

Course de Côte de Mont

Violent vent debout, pourcentage moyen de la côte 5,3 %.

Motos 125 *cmc.* — 1. Bourienne (Alcyon), 1' 18" 1/5, moy. : 46 km. 036 ; 2. Himbert (Alcyon), 1' 21" 2/5,

Motos 175 *cmc.* — 1. Bonin (Bonin), 54" 1/5, moy. : 66 km. 421 ; 2. Dorléans (San Sou Pap), 02" 2/5.

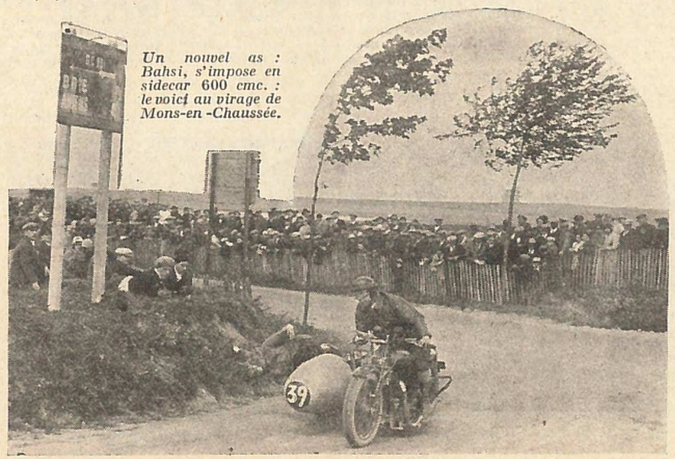
Motos 250 *cmc.* — 1. Feuiltaine (New Map), 37" 4/5, moy. : 95 km. 238.

Motos 350 *cmc.* — 1. Salmon (F. N.), 33", moy. : 109 km. 091 ; 2. Braconnier (B. S. A.), 35" 4/5 ; 3. Notamy (Motoconfort), 39" 2/5 ; 4. Braconnier (Norton), 39" 4/5.

Motos 500 *cmc.* — 1. Cauvin (Saroléa), 29" 3/5, moy. : 121 km.622 ; 2. Braconnier (Saroléa), 33" ; 3. Filion (Gnome et Rhône), 39" 4/5 ; 4. Leguay (Gnome et Rhône), 41" 1/5 ; 5. Leboucher (Ravat), 44" ; 6. Robert (Norton), 44" 1/5.

Motos 1.000 *cmc.* — 1. Bourguenolle (Koelher-Escoffier), 29" 4/5, moy. : 120 km. 805.

Sidecars 350 *cmc.* — 1. Chichery (Prester). 48" 3/5, moy. : 74 km. 074.



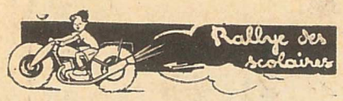
Un nouvel as : Bahsi, s'impose en sidecar 600 cmc. : le voici au virage de Mons-en-Chaussée.

Le Rallye de Reims

NOTRE confrère *L'Auto* organise, pour le 28 juin, un rallye touristique sur la forme du Rallye Monte-Carlo,

Bruxelles (214 km.); Liége (260 km.); Luxembourg (192 km.); Metz (194 km.); Strasbourg (347 km.); Belfort (349 km.); Dijon (282 km.); Bourges (312 km.); Tours (384 km.); Le Mans (360 km.); Le Havre (307 km.); Abbeville (212 km.); Boulogne-sur-Mer (285 km.); Dunkerque (269 km.).

L'épreuve amusante où l'allure de 40 à l'heure est un maximum, et l'arrivée à Reims permettra aux concurrents d'assister au sixième Grand Prix de la Marne.



Le premier rallye organisé par le M. C. des Scolaires, groupement strictement réservé aux étudiants, a eu un gros succès. *Moto Revue* a bien fait les choses. Jusqu'au premier contrôle de Dreux, rien de sensationnel ; les jeunes gens sont vifs et la route normale ne compte pas, mais, après la remise des cartes muettes, il y a de nombreuses chûtes. Notre confrère Gobin, qui suivit l'épreuve de bout en bout pour l'*Echo des Sports*, manifesta une grosse surprise qu'on ait pu imposer un parcours si difficultueux à des jeunes gens amateurs, et fut enchanté des reflexes de tous. Toutefois, notons les superbes bûches de Hennion, Schuster, Landy, mais sans aucune gravité. La pluie fut de la partie, aussi la chasse aux renards de l'après-midi qui vit tous les concurrents en jeu, ne rencontre que 5 classés. Le déjeuner fut follement gai comme il se doit. Quant aux prix distribués immédiatement après, ils furent du goût de tous. Remercions en particulier les maisons qui, à la dernière heure, favorisèrent nos jeunes gens et que nous n'avions pu nommer. Les bougies A. C., Gnome et Rhône, 250 francs, première moto, et baptêmes de l'air, Peugeot, Béalé, Kervoline et la Maison Modiano et aussi personnellement, M. Lacome, directeur de notre journal. Nous félicitons très particulièrement MM. Guy et Yves Ledoux-Lebart, Pascal, Menesson, Calmont, de leur activité qui permit une organisation parfaite : et puis, pourquoi oublier l'âme même du Club, le secrétaire de *Moto-Revue* et du Club, qui s'oublie volontairement chaque fois : M. Adam. Aucun accident à déplorer. Maintenant, souhaitons que les nombreux étudiants qui ont été effrayés par la pluie cette année soient des nôtres l'an prochain.

1. *L. Caillet (Institut de Chimie), Citroën,* 12 *pts.*

2. *Ch. Hamel (Bréguet), M. C. S., Terrot* 350, 13 *pts.*

3. *J. Eyzaguire (Janson de Sailly), Norton,* 14 *pts.*

4. *G. Laflèche (Institut de Chimie), Citroën,* 36 *pts.*

5. *A. Corduant (Institut de Chimie), Berliet,* 37 *pts.*

6. *Berthenod (Mécanique), Amilcar,* 41 *pts.*

7. *M. Deloge (Beaux-Arts),* 11 *CV Berliet,* 47 *pts.*

8. *Comte (Polytechnique), Gnome et Rhône,* 5 *pts.*

9. *Ossude (Hautes Etudes Comm.), Saroléa, sidecar Bernardet,* 56 *pts.*

10. *Lerat (Faculté de Droit), D.F.R.,* 70 *pts.*

11. *Wolff (Hautes Etudes Comm.), Citroen,* 75 *pts.*

12. *De Villefranche (Janson de Sailly), Ford,* 77 *pts.*

13. *Ogeard (Sainte-Barbe), San Sou Pap,* 85 *pts.*

14. *Collet (Duvignau de Lanneau), Gnome et Rhône,* 88 *pts.*

15. *Rancoule (Centrale), Dollar,* 97 *pts.*

16. *Lefranc (Chauvot), Citroën,* 103 *pts.*

17. *Moreau (Pharmacie), Citroën,* 105 *pts.*

18. *Wantian (Institut de Chimie), Citroën,* 113 *pts.*

19. *Coldefy (Louis-le-Grand), Fiat,* 117 *pts.*

20. *Ogier (Institut de Chimie), Unic,* 123 *pts.*

21. *Landy (Sciences Politiques), A. J. S.,* 149 *pts.*

22. *De Garate (M. C. Scolaires), Durandal,* 181 *pts.*

23. *Schuster (M. C. Scolaires), Gnome et Rhône,* 293 *pts.*

24. *Hennion (Ecole Commerciale), Gnome et Rhône,* 304 *pts.*

25. *Mignot (Centrale), F. N.* ,344 *pts.*

26. Ex æquo : *Duday (Travaux Publics), F. N.,* 391 *pts.* ; *Mlle Huguot (H. M. C.), side Gnome et Rhône,* 391 *pts. Les vingt autres, abandons ou forfaits.*

Les Alpilles

Le 25 mai, l'A. M. C. Saint-Rémy eut un grand succès, beau temps et foule à la Côte des Alpilles. Ce fut une série de victoires.Barnavol sur Rovin, Boetsch sur Magnat-Debon, Oilter sur Motosacoche, Hommaire sur Monet-Goyon et l'invincible Berthe sur Gnome et Rhône, sidecar.

100 *cmc. professionnels.* — 1. Barnavol (Rovin), 5' 12" 4/5 ; 2. Curri (Curri spéciale).

125 *cmc., professionnels.* — 1. Barnavol (Rovin), 4' 30" 2/5, record battu ; 2. Curri spéciale).

175 *cmc., professionnels.* — 1. Hommaire (Monet-Goyon), 3' 20" ; 2. Malbois (Monet-Goyon) ; 3. Molard (Monet-Goyon).

Amateurs : 1. Chabas (Indépendant), 3' 43" 4/5.

250 *cmc., professionnels.* — 1. Boetch (Magnat-Debon), 3' 4" 2/5, record battu ; 2. Sartorio (Motosacoche) ; 3. Bellagamba (Styl' son) ; 4. Arexy (Monet-Goyon).

Amateurs : 1. Feuiller, 3' 16" ; 2. Cabannes (X), 3' 33" 1/5 ; 3. Padovani (X).

350 *cmc., professionnels.* — 1. Oilter (Motosacoche), 2' 46" 4/5, record battu ; 2. Piscaglia (Vélocette), 2' 59" 1/5.

Amateurs : 1. Bullio (X), 3' 16" 1/5 ; 2. Luppi (M. C. M.), 3. Barbier (M. C. S. R.).

500 *cmc., professionnels.* — 1. Boetsch (Magnat-Debon), 2' 40" 4/5, record battu, meilleur temps des motos ; 2. Oilter (Motosacoche) ; 3. Bourguin (Gnome et Rhône).

Amateurs : 1. Laurent (Alès), 3' 30" 2/5 ; 2. Paradis (Saint-Remy).

Sidecars 350 *cmc., professionnels.* — 1. Hommaire (Monet-Goyon), 3' 27" 2/5, record battu.

Sidecars 600 *cmc., professionnels.* — 1. Berthe (Gnome et Rhône), 3' 01" 4/5, record battu, meilleur temps des sidecars.

En Pologne

La Pologne, déclare notre correspondant, pourrait être un débouché considérable pour la motocyclette française, car l'entrée en douane nous favorise réellement. Notons qu'à Poznan va avoir lieu une Exposition de tourisme et de communication. Les constructeurs français seront bien avisés vu les conditions favorables d'imposer leur fabrication. C'est un excellent conseil de *Moto Revue* qui est déjà très introduit là-bas.

Circuit de l'Ain

Rappelons que la troisième épreuve de la coupe de Tourisme 1930, le Circuit de l'Ain se dispute le 6 juillet. La distance pour les motocyclettes varie selon les catégories, mais peut aller jusqu'à 406 kms. Les concurrents seront pénalisés sur la base de deux points par deux minutes de retard et les ex-æquo départagés sur les temps officiels chronométrés dans l'ascension du Col de la Faucille et du Berthran.

Passage de courses motocyclistes et automobilistes

Le Motor Union de Liége fait disputer ses championnats annuels de régularité et d'endurance : Liége-Bordeaux-Liége pour motos, et Liége-Madrid-Liége pour voitures, les 29, 30 et 31 mai courant, et dimanche 1er juin. Les concurrents (motos) passeront à Givet le samedi 31 mai entre 3 h. 30 et 4 h. 30 du matin. Le retour s'effectuera le dimanche 1er juin à partir de 12 heures jusqu'à 14 heures. Les concurrents (autos) passent à Givet, le vendredi 30 mai de 2 à 3 heures du matin. Le retour s'effectuera le dimanche 1er juin à partir de 16 heures jusqu'à 18 heures.

Automobile Club de Picardie et de l'Aisne

C'est le 1er juin prochain qu'aura lieu la 4e course des 7 kilomètres à Saint-Quentin. De nombreux engagements nous sont déjà parvenus aussi bien de professionnels que de coureurs régionaux et cette réunion promet d'être un nouveau succès. La route entièrement droite est en très bon état d'entretien et si le temps est favorable, il est certain que de nombreux records seront tombés. De nombreux prix en espèces, 4 challenges, dont celui du *Matin* d'une valeur de 2.000 francs environ, récompenseront les glorieux gagnants. Hâtez-vous donc d'envoyer vos engagements à M. Wattier, 6, rue Charlevoix à Saint-Quentin. Tél. : 8-14.

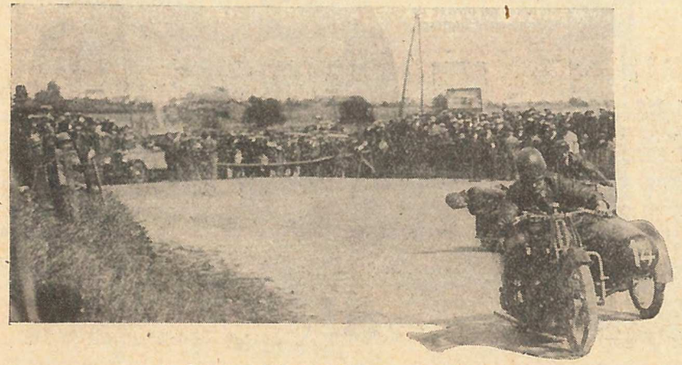
La Côte de Falicon

Le comité sportif du M. C. de Nice a fait disputer le 29 mai l'épreuve annuelle dite « Course de Côte de Falicon ». Le parcours emprunté n'était pas des plus roulants, gratifié de multiples virages qui mirent pilotes et machines en maintes difficultés. Le temps merveilleux sur la Côte d'Azur a contribué au succès de cette matinée sportive. Falicon construit sur un rocher escarpé offrait un point de vue splendide sur la grande bleue et les alentours.

Noel.

Après le Circuit de Péronne

Robert qui fut 2e des 500 cmc sur Norton, nous prie de signaler qu'il dut s'arrêter aux tribunes par suite d'une fuite de carburateur qui lui coûta trois ravitaillements en trois tours et la perte de la victoire.



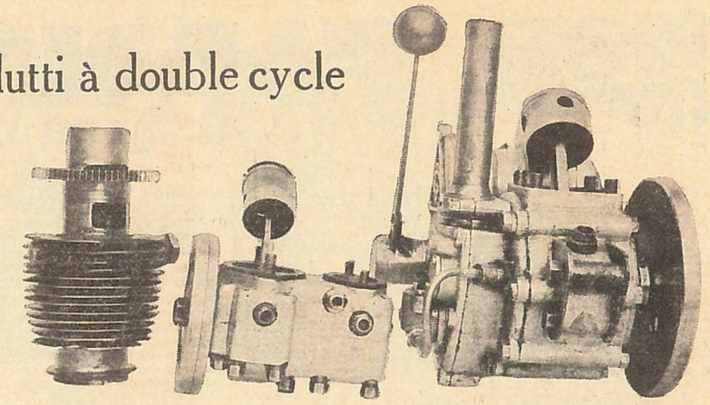
Au Circuit de Péronne, Marc, sur Marc spéciale, se classe 1er de la catégorie sidecars.

Circuit de Torvillers

L'U. M. de l'Aube organise une épreuve de vitesse à Torvilliers le 1er juin qui s'annonce brillante. En effet, nous notons la participation de : Rovin sur Rovin, Dhome sur Darmont-Morgan, Delorme sur Rally, Naas sur Ghome et Rhône, Andreino sur Clément - Gladiator, Coulon sur Terrot, Leclère sur Saroléa, Hommaire sur Monet-Goyon, Bruscoli, etc... Si l'on ajoute que, dans les prix, la maison Gnome et Rhône a offert une motocyclette 250 cmc (et d'autres prix non moins jolis) on comprend l'intérêt qui s'attache à cette épreuve.

NOS CONSTRUCTEURS

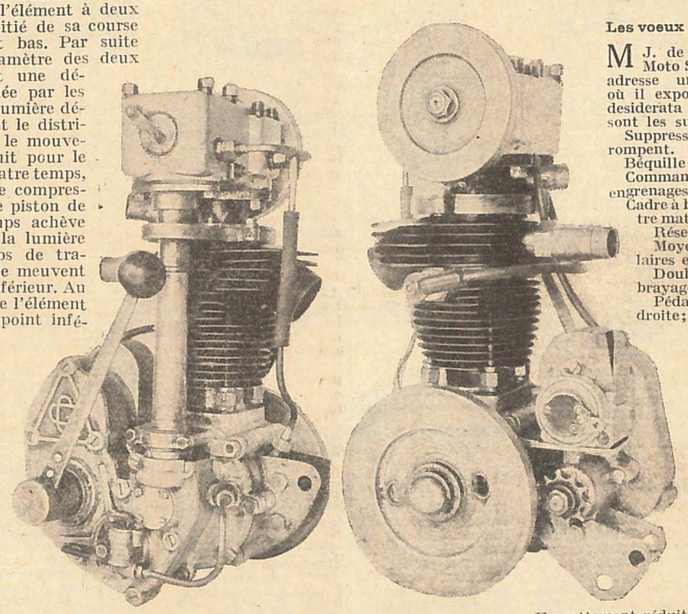
Le moteur Cargnelutti à double cycle



La combinaison des cycles est obtenue au moyen de deux éléments moteurs travaillant selon deux cycles différents.

La chambre d'explosion est unique. Il y a deux cylindres en tandem et deux pistons de diamètre différent. Le piston qui a le plus gros diamètre se déplace à un régime double de celui du piston de plus faible alésage. Le premier fonctionne selon le cycle à quatre temps, le second selon le cycle à deux temps. Les illustrations permettent de se rendre compte de la disposition des organes. Le fonctionnement est le suivant :

L'aspiration se produit quand le piston de l'élément à quatre temps se déplace à partir du point mort haut. Pendant ce temps, le piston de l'élément à deux temps accomplit la moitié de sa course à partir du point mort bas. Par suite de la différence du diamètre des deux pistons, il se produit une dépression qui est comblée par les gaz qui arrivent par la lumière découverte par le piston et le distributeur rotatif. Quand le mouvement inverse se produit pour le piston de l'élément à quatre temps, nous avons le temps de compression au cours duquel le piston de l'élément à deux temps achève sa course et a masqué la lumière d'admission. Au temps de travail, les deux pistons se meuvent vers leur point mort inférieur. Au moment où le piston de l'élément à quatre temps est au point inférieur, le piston de l'élément à deux temps arrive seulement au milieu de sa course et démasque la lumière d'échappement. La remontée du piston de l'élément à quatre temps aide à l'expulsion des gaz. Puis arrive dans le cylindre une chasse d'air frais refoulé par le carter de l'élément à deux temps.



Quels sont les avantages de ce type de moteur? C'est d'abord la prolongation des phases d'admission et d'échappement. La commande desmodromique assure la possibilité de tourner à des régimes très élevés. Le rendement thermique est excellent, les gaz se détendent dans un plus grand espace que celui d'un quatre-temps classique et pendant un temps plus long et en outre une bonne partie de l'énergie, consommée au temps d'admission et à celui d'échappement se trouve récupérée.

Bien entendu, les applications de ce moteur ne sont pas limitées à la moto, mais s'étendent à toutes les branches utilisant des moteurs à explosion et en particulier à l'aviation. — L. K.

Les voeux d'un de nos lecteurs

M. J. de Laron, Président du Moto Sport Montéchois, nous adresse une lettre intéressante où il expose quelques-uns de ses desiderata dont les principaux sont les suivants :

Suppression des câbles qui se rompent.

Béquille centrale.

Commande de la magnéto par engrenages.

Cadre à berceau en tôle ou à poutre matricée

Réservoir double.

Moyeux à roulements annulaires et à broche.

Double commande de débrayage au pied et à main.

Pédale de débrayage à droite; pédale de frein à gauche.

Soupapes protégées.

Suppression des cylindrées 175, 250 et 350, remplacées par 200, 300 et 400 cmc (à cause de la taxe de circulation). Maintien des cylindrées 500, 600 et 750 cmc.

A partir de 500 cmc, moteur flat-twin disposé transversalement. Pour les grosses cylindrées moteur à 4 cylindres. Allumage par magnéto.

Transmission par cardan, à condition que l'arbre soit bien protégé.

Fourche coulissante. Pour la moto utilitaire, moteurs de 200 cmc. à 400 cmc à quatre temps.

Empattement réduit.

Les Six Jours Internationaux

La Commission Sportive de l'U. M. F. a décidé le 26 mai qu'il n'y aurait pas à l'occasion des Six Jours Internationaux d'épreuve éliminatoire en France pour constituer des équipes en vue du Vase d'argent et l'équipe de France en vue du Trophée international. Coureurs, engagez-vous et après, la Commission Sportive de l'U. M. F. examinant votre dossier procédera au choix des représentants français.

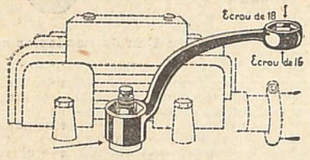
La lutte autour de cette épreuve est âpre en France : ce n'est que le résultat des fautes commises l'an dernier

Au Salon de Nantes : un stand motocycliste excellemment présenté.

NOS FABRICANTS

Ça c'est bien

Nous avons rencontré à la Foire de Paris notre vieille connaissance Mersey, le constructeur de l'écrou Thirard pour le démontage rapide des carburateurs. M. Mersey nous a fait voir sa nouvelle clé combinée « Acior » pour le démontage rapide des bougies. Il nous a fait remarquer que souvent la bougie est innaccessible pour une clé ordinaire, voire pour une clé en tube. Sa nouvelle clé combinée pour autos et motos est vraiment pratique et rapide. Le nez très dégagé permet de l'introduire sur la bougie même



encastrée profondément et sa forme coudée la place bien en main et permet de passer au-dessus des ailettes s'il s'agit d'une moto, ou de la bougie placée à côté, s'il s'agit d'une voiture. L'extrémité du bras de levier comporte une combinaison de clés 6 pans de 16 et 18 m/m, dimensions les plus courantes des écrous motos. Voilà du nouveau. La clé Acior est pratique, bien présentée et ce qui ne gâche rien : elle est bon marché. Longueur 14 c/m., prix : 14 francs

Feux arrière

Comme M. Luzena a créé le feu de position pour l'automobile, il y a quelques années, il a créé également la lanterne arrière au néon, pour le motocycliste. C'est une lanterne arrière munie d'une ampoule contenant un gaz spécial et qui fonctionne sans dynamo, sans batterie, sans pile, sans acétylène, sans installation spéciale. Il suffit de la brancher sur une des bougies d'allumage, etc., etc., etc...

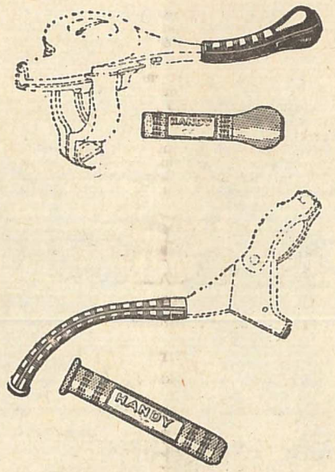
Une voiture à 11.900

Une des caractéristiques de chez Rosengart est, certes, la rapidité de décision ; un récent écho, en effet, annonçait l'idée d'une Rosengart à des prix non pratiqués jusqu'à ce jour dans le domaine de la voiture. 8 jours seulement se sont écoulés depuis l'éclosion de cette idée et la suggestion est devenue réalité.

Moto Revue vient d'être, en effet, conviée à voir ce nouveau type parmi les autres modèles courants et M. Rosengart a fait lui-même la présentation de sa dernière-née. Celle-ci, comme ses aînées, est une petite voiture par toute sa technique, par son bloc-moteur 4 cylindres 750 cmc., par son freinage intégral et par son pont arrière à différentiel. Elle possède bien toutes les caractéristiques de la voiture classique et aucun des principes essentiels de la voiture n'a été sacrifié pour obtenir le prix de 11.900 francs, voiture carrossée. A noter que l'on peut également se procurer cette voiture par mensualités à raison de 390 francs par mois avec un premier versement de 1.000 francs à la commande et de 4.420 francs à la livraison. Le châssis restant donc dans toutes ses parties composantes celui que nous connaissons et qui a déjà à son actif un si copieux palmarès de victoires, en courses, en tourisme, en côtes; seule la carrosserie et les accessoires ont permis d'arriver à ce prix stupéfiant. Cette carrosserie cependant est confortable, spacieuse et de bel aspect. Une large banquette bien garnie et à laquelle une large porte donne accès, peut accueillir Monsieur, Madame et Bébé bien protégés par un large pare-brise. Un imposant coffre à l'arrière permet d'envisager même le camping le plus complet. Dans ce prix est également compris l'éclairage électrique dynamo, accus et phares avec code. Une prochaine photographie complètera ces indications de dernière heure.

Les gaines motocyclistes

Il devient courant, ainsi que nous avons pu le remarquer dans les différentes épreuves, d'équiper les leviers et manettes de commande de petites gaines ou de boules de caoutchouc, voire même de petits coussins. En effet, beaucoup de motocyclistes se plaignent soit de la glissade des doigts, soit



aussi d'ampoules très désagréables, soit enfin la paralysie des doigts lorsqu'on se cramponne trop longtemps aux leviers. Aussi, c'est avec plaisir que nous notons l'apparition des gaines Munro qui, dorénavant, vont apporter un extrême confort à tous nos jeunes gens. Les dessins ci-dessus montrent comment sont constituées la poussette de gaz et la gaine pour manettes de débrayage.

Saint-Maur motocycliste

On pourrait intituler ces lignes : De l'influence de l'agent motoriste sur le développement de la moto dans sa région. Ainsi, M. Barré, au Parc Saint-Maur, dont l'activité motocycliste est bien connue, a, depuis janvier dernier, vendu 120 motos dont les trois-quarts en machines neuves, parmi lesquelles l'Ultima qui est très appréciée dans le secteur de M. Barré.

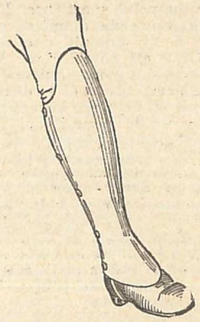
Tout s'enchaînant, l'accroissement de la vogue motocycliste a fait que M. Barré a augmenté son champ d'action, qu'il a pris l'agence de marques complémentaires, qu'il a constitué des stocks de pièces et accessoires et un atelier de réparations... comme quoi un bon agent fait la boule de neige quand il connaît son métier.

Le guidon souple

Le guidon souple ne jouit pas encore en France de la faveur qu'il a obtenu en Allemagne où certains constructeurs le montent en série. Cette standardisation du guidon souple s'est obtenue sous la pression de ceux qui, l'ayant essayé individuellement, en ont reconnu les avantages. Un des plus anciens en date et non des moins bien conçus est le Masson : en un faisceau de fils d'acier qui le rend incassable et indéformable ; sa flexibilité dans tous les plans donne donc le maximum de confort et supprime la fatigue. Il se monte comme un guidon ordinaire.

On demande un fabricant

La botte est très portée en moto, d'aucuns préfèrent le leggins, la jambière, d'autres le cuissard; les diverses occupations de chacun, dirigent vers l'une ou l'autre catégorie ceux qui ne peuvent se payer un équipement complet et qui veulent « usager » les vêtements défraîchis. Existe-t-il des protège-pantalons dans le genre de ce croquis, en cuir



ou autre, pouvant permettre, à bon marché, d' « éviter la malpropreté » du bas des pantalons ? Le Motocuir consulté nous répond que tout est possible, mais que le cuir en pareille circonstance nécessite de la matière épaisse, d'où prix assez élevé et qu'on ne peut envisager une fabrication en grosse série sans aléas, eu égard à la variété des goûts. Quel est l'avis des autres fabricants ?

Voici l'adresse

Un de nos abonnés cherchait récemment l'adresse du fabricant de serrures pour malles Citroën : voici, grâce à M. Ronis, de Lyon, le renseignement demandé : 9 *bis*, Grande-Rue, Asnières.

Une occasion

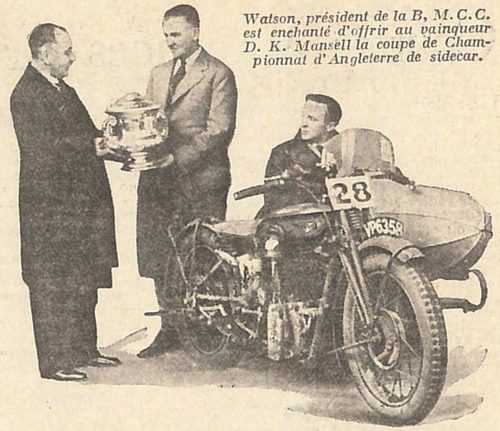
Fonds de motos, bien situé centre de Paris, de 14 mètres, façade sur rue très fréquentée. Atelier bien installé, avec outillage complet, superficie totale 200 m². Nombreux accessoires de valeur en stock. Loyer 10.000 francs. Prix avantageux, Ecrire à *Moto Revue C. M.*

Mise au point

Voici l'époque des randonnées, des épreuves de clubs, des rallies ; il faut faire des étincelles et se distinguer. Mais chacun n'a pas la possibilité matérielle, ne possède pas l'outillage spécial, ou n'a pas la compétence nécessaire pour tirer le maximum de sa machine.

Or, il existe, en face du square de Vaugirard un tout petit atelier où l'on fait au mieux la mise au point des motos, les révisions, les réparations et tout le travail minutieux qui convient aux moteurs poussés. C'est Garreau qui tient ce petit atelier, et Garreau c'est ce professionnel amateur qui souvent se paye le luxe, dans certaines courses de côte, de donner du fil à retordre aux racers les plus modernes... avec sa propre vieille moto, mise au point par lui-même et qui date déjà de quatre ans... n'est-ce pas là une référence ?

A travers le monde



Watson, président de la B. M. C. C. est enchanté d'offrir au vainqueur D. K. Mansell la coupe de Championnat d'Angleterre de sidecar.

en Belgique

Le Grand Prix d'Europe

On sait que le Royal Automobile Club de Belgique, qui organise chaque année un Grand Prix de 24 heures, assumera en outre en 1930 l'organisation du Grand Prix d'Europe de vitesse. Cette grande épreuve occupera la première place parmi les grandes manifestations sportives de l'année du Centenaire. Elle sera courue sur le circuit de Spa-Francorchamps, le 30 juillet prochain.

Parmi les engagements déjà reçus par la Commission sportive du R. A. C. D. notons, avec un intérêt tout particulier, celui de trois voitures Impéria. La firme belge Impéria a déjà participé à plusieurs Grands Prix de Belgique et toujours avec un grand succès. Sa présence au départ du Grand Prix d'Europe donnera un intérêt national à la plus grande épreuve du calendrier automobile de 1930.

La Commission sportive a décidé de créer à la mémoire de son ancien collaborateur une coupe Jacques de Liedekerke ; cette coupe, qui sera la propriété du gagnant, sera attribuée à la voiture belge la mieux classée dans le Grand Prix d'Europe.

Suisse

La Course du Klausen

La Course du Klausen aura lieu le 10 août, ainsi qu'on le verra malgré l'interdit des Pouvoirs de Uri. Un arrangement est intervenu et l'épreuve prévue de la Bernina n'aura pas lieu. Rappelons que le Klausen fait partie des sept épreuves dénommées championnats d'Europe des Montagnes, et que la Course du Mont Ventoux est comprise dans ce lot d'épreuves.

Pologne

Le développement de la moto marque surtout depuis deux ans. Pendant ce temps, le total des motos a doublé. Aujourd'hui il y a 6.000 motocyclettes en Pologne. *Le kilomètre lancé* organisé par le club « Unia » de Poznan a donné les résultats suivants : 1er Czerniak (Rudge Withworth, 500 cmc.), 26", moy. 138 km. ; 2e Bak (Rudge Withworth, 500 cmc.), 32", moy. 112 km. ; 3e Koszczynski (Rex Acme, 250 cmc.), 34" 1/2, moy. 104 km. 500. Le temps fut stoppé avec des stoppeurs électriques. Le Salon de l'Automobile et de la Moto sera ouvert à Poznan pendant l'Exposition Internationale de Tourisme et de Communication. L'ouverture aura lieu le 6 juillet.

Six-Jours internationaux

On annonce l'engagement d'une 350 cmc. Magnat-Debon à l'épreuve Internationale.

C'est du 28 juillet du 3 août qu'ont lieu les Six-Jours Internationaux. Aux engagements déjà donnés, il y a lieu d'ajouter ceux de : Coulon et Perrotin sur Terrot 350 cmc.

Nouveaux engagements pour les Six-Jours Internationaux : 350 cmc. Tiffen (Vélocette), 500 (cmc. Marchand, Boutillier et Piret sur Saroléa 1.000 cmc. Dixon (Brough Supérior).

Calendrier international

MAI

31. Grand Prix Brooklands (*S. M. C. R. C.*).

JUIN

12. Meeting Brooklands (*S. M. C. R. C.*).

En Hongrie

Le T. T. Hongrois

C'est le 4 mai qu'a eu lieu le T. T. motocycliste hongrois réservé aux motos 175, 250, 350 et 500, seulement : la France n'était pas représentée.

Calendrier belge

JUIN

1. Sortie Hasselt (*A. M. C. Hesbaye*).
   Sortie Le Héron (*A. M. C. Bertrix*).
   Course de côte (*A. M. C. Audenarde*).
   Course sur prairies (*A. M. C. Limbourg*).
   Grand Prix des Frontières (*A. M. C. Beaumont*).
7-8-9. Sortie Anvers cycliste (*M. C. Coudray*).
8-9. Grand Prix des Frontières (*U.M. Namur*).
   Sur Verdun (*A. M. C. Hesbaye*).
   Sortie Belœil (*A. M. C. Hutois*).
   Grand Prix des Frontières (*M. C. Binche*).
8. Régions Dévastées (*A. M. C. Wervicq*).
   Rallye International (*A. M. C. Beaumont*).
9. Luxembourg-Theux (*M. C. Theux*).

Voici le classement :

500 *cmc.* (20 tours, 125 km.). — 1. Winkler (D. K. W.), 3 h. 25 m. 6 s. 19/100 ; 2. Klein (D. K. W.), 3 h. 25 m. 45 s. 87/100 ; 3. Mezyessy (B. M. W.), 3 h. 45 m. 29 s. 68/100.

350 *cmc.* (20 tours, 125 km.). — 1. Davenport (A. J. S.), 3 h. 30 m. 50 s. 48/100 ; 2. Melichar (Sunbeam), 3 h. 33 m. 4 s. 75/100 ; 3. Oilter (Motosacoche), 3 h. 36 m. 55 s. 51/100.

250 *cmc.* (17 tours, 110 km. 500). — 1. Erdelyn (D. K. W.), 3 h. 30 m. 6 s. 58/100.

175 *cmc.* (12 tours, 78 km.). — 1. Lukavetz (F. B. Villiero), 2 h. 20 m. 25 s. 50/100 ; 2. Masa (D. K. W.), 2 h. 22 m. 58 s. 11/100 ; 3. Ratky (D. K. W.), 2 h. 39 m. 2 s. 18/100.

En Indo-Chine

A Saïgon

La course du kilomètre départ arrêté a été un beau succès pour l'Automobile Club, et la F. N. a été une fois de plus à l'honneur, puisqu'elle a obtenu le meilleur temps de la journée en couvrant le kilomètre départ arrêté en 38". Il y a lieu de tenir compte que le début du kilomètre avait 400 mètres de rampe à 3 %, ce qui handicapait les coureurs qui n'étaient nullement des professionnels, et ce sur des machines de séries. Martiny sur 500 cmc. F. N. Meilleur temps la journée 38". Beauville sur 350 cmc. A. J. S. Gagnant de la catégorie 350 cmc.

En Espagne

Le championnat d'Espagne

L'épreuve de 6 heures pour le Championnat moto d'Espagne eut lieu le 4 mai sur le circuit d'Atmella du Grand Prix d'Europe. Temps splendide, épreuve fort bien organisée par le R. M. C. de Catalogne. Il y eut 23 partants. Faura et Aranda furent acharnés.

500 *cmc.* — 1. Faura (Motosacoche), 576 km. 337 ; 2. Aranda (Rudge), ; 3. X... (Norton) ; 4. Aujo (Norton) ; 5 Casanovas (Norton)

350 *cmc.* — 1. Alègre (Norton), 507 kilomètres 124.

250 *cmc.* — 1. Baliarda (Ariel), 458 kilomètres 193 ; 2. Carrasco (Motosacoche).

Tour le plus vite : Aranda, 9 ' 39" (moy. : 102 km. 550).

DERNIÈRE HEURE

Le Grand Prix des motos

Le 26 mai l'U. M. F. a jeté les bases du règlement du Grand Prix de motos qui se disputera à Pau. Cette année l'épreuve se court sur 300 km. pour les 500 cmc.

Courtes Vacances

par J. BOUCHERON

La Tour de Hal

La motocyclette possède un nombre incalculable d'ennemis.

Tous ces détracteurs acharnés, ces motophobes impénitents, ignorent ce qu'est en réalité une motocyclette moderne. Beaucoup d'indécis viennent chaque jour grossir la cabale après avoir lu la rubrique des accidents de la route. Les accidents de voitures, les accidents de camions, les accidents d'autocars où on compte les blessés par dizaines, passent inaperçus ; seuls les accidents de motos retiennent leur attention.

Aussi, la motocyclette est-elle considérée comme un instrument infernal, cependant que, dans des conditions normales d'utilisation, ce moyen de transport, agréable et essentiellement économique, n'est pas plus dangereux que l'automobile. L'auto jouit d'une considération souvent imméritée, car les routes actuelles n'ont pas été établies pour les autocars qui les parcourent à 90 km. à l'heure.

Ce qui va suivre prouvera, j'espère, que la tenue de route est excellente à motocyclette.

Je suis revenu de Gallardon à Paris le dimanche des Rameaux (70 km. de routes mouillées avec un passager sur ma Terrot 350 cmc. latérales). Sur les trois sortes de routes empruntées, empierrées, goudronnées, pavées, pas un seul dérapage, tout en soutenant une moyenne de 43. Prudence, souplesse, freinage modéré sont évidemment à recommander. Le secret réside dans la confiance en soi. Si on a l'impression que l'on va tomber, tout est perdu d'avance, on se raidit, on perd son sang-froid et le contrôle de ses mouvements.

Ce qui est vrai pour la moto l'est également pour l'auto.

La majeure partie des accidents sont imputables à la maladresse du conducteur et non à la machine elle-même.

Le samedi de Pâques, bien que le temps fût incertain, nous nous mettons en route pour Bruxelles.

A peine sortis de Paris, la pluie... Quelques dizaines de kilomètres, puis c'est franchement le mauvais temps ; nous continuons. Nous sortons de Senlis par la porte de Compiègne, reste de l'enceinte du Moyen-Age.

Sur les hauteurs de Verberie, on domine la vallée de l'Oise.

Compiègne : coup d'œil à l'Hôtel de Ville, joli monument style ogival.

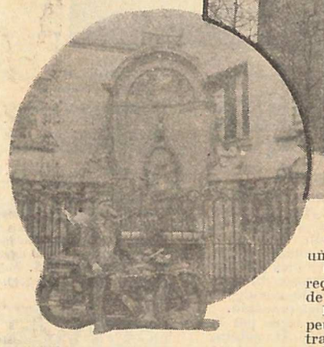
Noyon, très éprouvée, porte encore les empreintes de la Guerre.

La pluie cesse, nous sommes à Saint-Quentin : Ravitaillement des hommes chez un débitant avec qui nous bavardons un peu — vous avez déjà deviné que c'est un fervent motocycliste ! ! !

Traversée rapide de Guise, de la Chapelle en Thiérache et d'Avesnes, où les rues escarpées forment un ensemble curieux.

Maubeuge est une ville fortifiée et industrielle.

Puis, l'on aperçoit au lointain la Belgique hospitalière, mais les pavés semblent faire partie de la constitution générale et ethnographique de ces régions.



Le Manneken Pis, le premier bourgeois de Bruxelles, reçoit toujours de nombreux visiteurs et ne semble nullement émotionné de leur affluence ou de leur curiosité.

Nous passons la douane française, mais à la frontière belge, obligation de rebrousser chemin, les papiers concernant la moto étant mal établis.

Retour à Maubeuge, où nous trouvons d'autres motocyclistes dans le même cas. Adhésion au Motoclub du Nord. Le territoire belge nous est ouvert à 10 heures.

Après Mons, une crevaison nous arrête. A minuit trente, nous sommes à Bruxelles.

Le jour de Pâques, nous visitons la ville, remarquable par ses monuments, ses larges boulevards et sa minutieuse propreté ; j'oubliais la bière, la pâtisserie, le chocolat, les cigarettes de luxe à des prix dérisoires.

La Grand'Place est, en outre, un véritable joyau d'architecture.

Quant au Manneken Pis, il reçoit, sans se troubler, la foule de ses nombreux visiteurs.

Dans la ville et les faubourgs, peu de circulation, mais que de tramways ! ! !

Les Belges sont accueillants et nous témoignent une grande sympathie.

Le lundi après-midi c'est le retour. Le temps est toujours sombre, mais il ne pleuvra pas jusqu'à Paris.

A Avesnes, le pneu arrière a besoin d'être remplacé.

Nous trouvons l'accueil le plus aimable chez M. Lafon, agent de Terrot, qui se met complaisamment à notre disposition.

Nous rentrons à Paris par Laon, Soissons et Meaux.

Ces courtes vacances furent bien employées, un espoir nous reste, c'est de voir vite arriver les grandes ! ! !

Jean BOUCHERON.

La L. N. M.

Les maisons ci-dessous ont adhéré à notre Ligue, possèdent notre panonceau tricolore, et nous consentent des prix spéciaux.

Annot (Basses-Alpes). — *Rest. av. ch. : Grand Hotel Grac et Bernard, place d'Annot +.*

Ault (Somme). — *Rest. av. ch. : Hôtel de France, 30, Grande-Rue +.*

Beaurepaire (Isère). — *Rest. av. ch. : Hôtel Terminus +.*

Beauvezer (Basses-Alpes). — *Rest. av. ch. : Hôtel du Vérolon +.*

Bergerac. — *Mécanicien autos et motos Sigalas fils, rue Professeur-Pozzi, Dollar.*

Berre-les-Alpes (Alpes-Maritimes). — *Rest. av. ch. : Petit Palace Hôtel +.*

Biarritz. — *Rest. av. ch. : Hôtel Arnould, 5, place de l'Atalaye.*

Blois. — *Rest. av. ch. : Hôtel des Voyageurs, 25, rue Saint-Hubin +.*

Bressuire. — *Rest. av. ch. : Hôtel Revault, rue des Religieuses, près les Halles +.*

Brignoles (Var). — *Rest. av. ch. : Hôtel de la Cloche d'Or, rue du Docteur-Barbarroux +.*

Bures-sur-Yvette. — *Rest. av. ch. : Au Robinson de la Vallée, à la Hacquinière +.*

Cambo-les-Bains. — *Rest. av. ch. : Hôtel Bellevue +.*

Castellanne. — *Rest. av. ch. : Grand Hôtel du Levant +.*

Condamine (Basses-Alpes). — *Rest. av. ch. : Hôtel du Midi, rue de l'Eglise +.*

Daumazan (Ariège). — *Rest. av. ch. : Hôtel Bertrand +.*

Doullens. — *Rest. av. ch. : Taverne Moderne, 16, rue du Bourg +.*

Ganges (Hérault). — *Rest. av. ch. : Hôtel de la Poste, place de l'Ormeau +.*

Gigondas (Vaucluse). — *Rest. av. ch. : Les Florets +.*

Grasse. — *Rest. av. ch. : Grand Hôtel, avenue Victoria +.*

Iholdy (Basses-Pyrénées). — *Rest. av. ch. : Hôtel d'Iholdy +.*

Ile Bouchard (Indre-et-Loire). — *Rest. av. ch. : Hôtel du Suamon, rue Pasteur +.*

Juan-les-Pins. — *Rest. av. ch. : Hôtel des Iles, boulevard Wilson + ; Hôtel de la Régence, rue Amiral Courbet +.*

Labessonnie (Tarn). — *Rest. av. ch. : Grand Hôtel Verdeil.*

Saint-Saturnin d'Apt (Vaucluse). — *Rest. av. ch. : Hôtel Saint-Hubert, place de la Fraternité +.*

Servoz (Haute-Savoie). — *Rest. av. ch. : Hôtel-restaurant des Cascades.*

Sixt (Haute-Savoie). — *Rest. av. ch. : Hôtel du Fer à Cheval et de l'Abbaye.*

Thônes (Haute-Savoie). — *Rest. av. ch. : Hôtel Bellevue restaurant de la Poste +.*

Urdos (Basses-Pyrénées). — *Rest. av. ch. : Hôtel des Voyageurs, rue Nationale +.*

Vézelay (Yonne). — *Rest. av. ch. : Hôtel du Cheval Blanc +.*

Vire. — *Rest. av. ch. : Grand Hôtel Saint-Pierre, 28, rue du Calvados +.*

L'insigne des ligueurs de la L. N. M.

Voiron (Isère). — *Rest. av. ch. : Grand Hôtel de la Poste, 7, rue des Terreaux +.*

La Ferté-Gaucher. — *Rest. av. ch. :* Hôtel *Moderne, 37, rue de Paris +.*

La Ferté-Saint-Aubin. — *Rest. av. ch. : Hôtel du Cheval Blanc.*

Le Chatelard-en-Beauges (Savoie). — *Rest. av. ch. : Hôtel du Rossannaz +.*

Le Grand-Bornand (Haute-Savoie). — *Rest. av. ch. : Hôtel Croix Saint-Maurice +.*

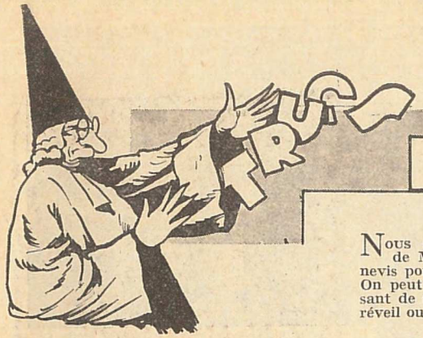
Les Echelles (Savoie). — *Rest. av. ch. : Hôtel du Centre, route de Lyon +.*

Le Thillot (Vosges). — *Rest. av. ch. : Hôtel restaurant des Deux Gares, rue de la Gare +.*

Le Vast (Manche). — *Rest. av. ch. : Au Tourne Bride +.*

Lourdes. — *Rest. av. ch. : Hôtel Chalet-Saint-André, rue Massabielle +.*

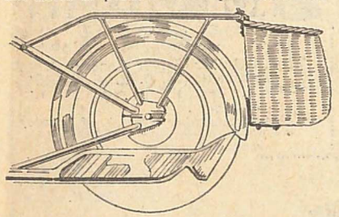
Marseille. — *Hôtel : Hôtel Albert Ier, 71, rue des Convalescents + ; Rest. av. ch. : Hôtel de Bordeaux et d'Orient, 41, boulevard Dugommier +.*



ET TOURS DE MAIN

Mallette de voyage

L'INGÉNIOSITÉ des pratiquants est grande, les mallettes le sont quelquefois trop. Peu de mallettes sont pratiques. Installez une hotte de pêche en osier qui aura l'avantage, même à vide, d'être parfaitement silencieuse, en faisant porter le tout sur le porte-bagages et sur l'extrémité du garde-boue.

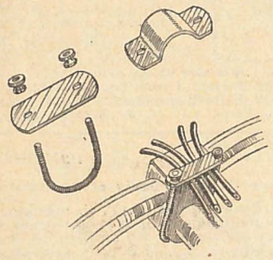


MFR, à Caen. n° 237.

(*A gagné une bougie Unus.*)

Attache-Câbles

VOICI un attache-câbles propre, pratique et facilement réalisable. Sur le devant de la potence du guidon, percez deux trous de 3 m/m environ ; avec un morceau de rayon courant que vous aurez tordu ainsi que l'indique le croquis et qui sera fileté de chaque côté avec deux écrous de rayons normaux, une plaquette et vous avez un attache-câbles.

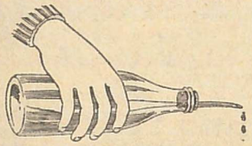


MAUBERT, à St-Bauzire, n° 229.

(*A gagné une bougie Unus.*)

Graissage de chaîne

SI vous possédez une auto ou des relations avec un propriétaire qui fait la vidange de son carter assez souvent, remplissez de cette huile une bouteille à laquelle vous aurez adapté un bec de burette ou une seringue. N'oubliez pas de faire un trou d'air dans le bouchon et vous aurez ainsi une excellente huile pour graisser vos chaînes avant tous les départs.

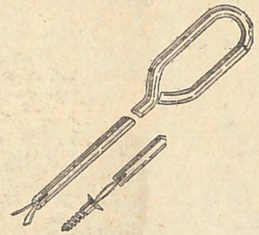


PAPIN, à Ors, n° 725.

(*A gagné une bougie Unus.*)

Tournevis nouveau

NOUS avons donné récemment un truc de M. Degrenelle concernant un tournevis pour accéder dans un endroit difficile. On peut améliorer cet accessoire en munissant de deux morceaux de ressorts de vieux réveil ou encore de machine à écrire un morceau de fil de fer de grosseur voulue, ce qui permettra de poser la vis rétive et de la faire prendre un ou deux filets. Un tournevis ordinaire donnera satisfaction ensuite.



RÉEVES, à Paris, n° 724.

(*A gagné une bougie Unus.*)

Dossier de tansad

DE nombreux tansads sont équipés d'un dossier, mais le passager se plaint quelquefois de la dureté sur les mauvaises routes.

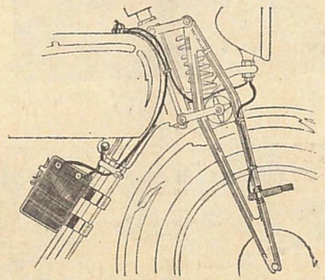
Il sera facile d'éviter cet inconvénient en employant un retour ployé en équerre et avec ressort de 4 m/m pour la butée de ce dossier.

PITON, à Port-Bail, n° 238.

(*A gagné une bougie Unus.*)

Pile sèche sur motos

BEAUCOUP d'éclairages par alternateurs utilisent les services d'une pile sèche, dont le seul défaut est de s'épuiser rapidement. Il y a une façon d'augmenter la durée de la pile, de la tripler même. Le frotteur ne donne le courant qu'à chaque passage de rayons. Il s'ensuit que la pile ne se trouve en circuit que la moitié du temps d'éclairage ; ces interruptions, d'ailleurs, favorisent la dépolarisation de la pile, augmentant ainsi sa durée. Ces interruptions ne gênent point l'éclairage malgré leur vitesse qui peut correspondre à 100 par seconde. Elles ne sont pas susceptibles de détériorer l'ampoule. Avoir soin aussi d'employer un frotteur souple pour ne pas abimer les rayons. Ce système n'est guère applicable, en effet, qu'aux toutes petites motos munies d'un éclairage électrique primitif.

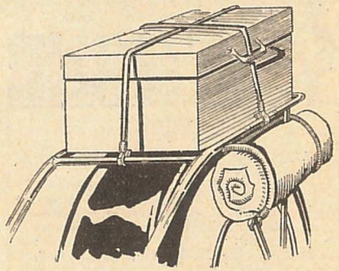


ORTEL, à Oger, n° 717.

(*A gagné une bougie Unus.*)

Arrimage de bagages

POUR arrimer vos bagages, vous trouverez bien quelques vieux sandow inutilisés dans votre garde-meubles. Toutefois, vous pouvez aussi employer des chambres à air de préférence ayant éclaté, car le caoutchouc est excellent. Coupez proprement les bandes qui auront été munies à leurs extrémités d'un crochet.

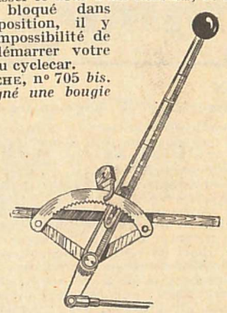


PRÉVOST, à Oger, n° 232.

(*A gagné une bougie Unus.*)

Antivol

DANS la crémaillère de votre levier de vitesse, percez un trou en A, qui laissera passer le bras d'un cadenas, et le frein étant bloqué dans cette position, il y aura impossibilité de faire démarrer votre moto ou cyclecar.

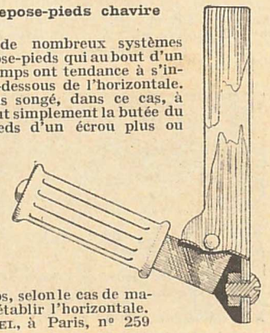


FREYCHE, n° 705 *bis*.

(*A gagné une bougie Unus.*)

Votre repose-pieds chavire

IL y a de nombreux systèmes de repose-pieds qui au bout d'un certain temps ont tendance à s'incliner au-dessous de l'horizontale. Avez-vous songé, dans ce cas, à munir tout simplement la butée du repose-pieds d'un écrou plus ou moins gros, selon le cas de manière à rétablir l'horizontale.



BARUTEL, à Paris, n° 259

(*A gagné une bougie Unus.*)

CLUBS

Au dernier Circuit de Régularité de l'A. M. C. Orléanais : Départ des motos pour le Grand Prix de la Ville d'Orléans, le 4 mai.

CALENDRIER OFFICIEL

JUIN
PENTECOTE

7-8-9. Bol d'Or (*A. C. I. F.* et *A. M. C. F.*).
Alger-Djelfa-Alger (*M. C. Algérie*).
8. Circuit de Gattières (*M. C. Nice*).
Côte de Cézanne (*U. M. Marne*).
Régularité Brassac (*M. C. Auvergne*).
13-14-15. Circuit de Provence (*M. C. I. Marseille*).
15. Côte de la Mothe-St-Héraye (*M.C. Deux-Sèvres*).
Côte de la Valette (*M. C. Seine-Inférieure*).
Championnat des Aviateurs (*M.C. F.*).
Kilom. lancé Mulhouse (*M. C. Haut-Rhin*).

Au Circuit de la Vienne, organisé le 4 Mai, par le M. C. du Poitou: Lartigue 1er du classement général;

CALENDRIER NON OFFICIEL

JUIN
PENTECOTE

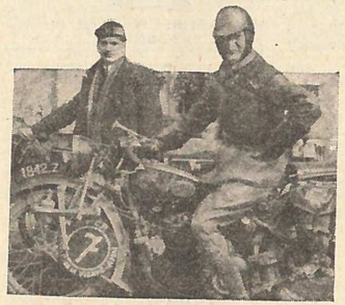
7-8-9. Bol d'Or (*M. C. Montrouge*).
La Faucille (*M. C. Villeurbanne*).
7-8-9-10. Vers l'Italie (*A. M. C. Aubagne*).
Sortie Chambéry (*Sp. A. M.Lyon*).
Gymkhana Fontenay (*M. C. Charente-Inférieure*).
Sortie Tréport (*A.M.C. Chantilly*).
Régularité (*M. C. Finistère*).
8. Dieppe-Tréport (*Manola M. C.*).
Sortie (*M. C. Lens*).
Rallye (*A. M.C. Croix-Rousse*).
Rallye clocher (*M. C. Moselle*).
Régularité (*M.C. Nièvre*)
8-9. Châteaux Loire (*U.M. Anjou*).
Mont St-Michel (*M. C. Nantes*).
Saut du Doubs (*A. M. Lons-le-Saunier*).
Sortie Villerville (*M. T. Parisien*).
A la mer (*M.C. Seine*).
Sortie Lyon (*A. M. Dijon*).
9. Fête Champêtre (*M. C. Sèvres*).
Sortie (*A. M. A. Transports*).

ÉPREUVES A VENIR

1er *JUIN*

Un rallye-clocher à Enghien-les-Bains

Le Syndicat d'Initiative d'Enghien-les-Bains et ses environs fait disputer pour la seconde fois, le 1er juin, un rallye-clochers avec le concours de l'A. C. I. F. de la ville d'Enghien-les-Bains et sous le patronage du *Petit Parisien*. Cette épreuve, ouverte aux motos et aux autos, est dotée de nombreux prix, objets d'art, coupes, médailles, etc. Les concurrents devront reconnaître et rejoindre, dans un temps donné, douze clochers d'églises, situées non loin des forêts de Montmorency et de l'Isle-Adam, et dont les photographies leur seront données au moment de l'inscription. Le règlement est envoyé sur demande soit à l'A. C. I. F., 8, place de la Concorde, Paris, soit au Syndicat d'Initiative d'Enghien-les-Bains, rue de l'Arrivée, a Enghien-les-Bains (Seine-et-Oise).

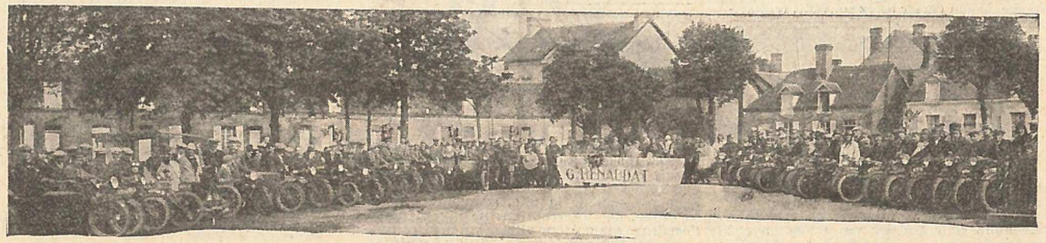


Fred et Rax, respectivement premiers en 350 cmc. et 500 cmc.

8 *JUIN* — *PENTECOTE*

Moto Club de Paris et de la Seine

Le Comité du M. C. P. S. organise une sortie touristique pour la Pentecôte sur Saumur : réunions mercredi au siège, 58, boulevard Sébastopol, café Dupont, pour prendre connaissance des dispositions prises. Le M. C. P. S., avec l'entier concours du M. C. de Saumur, met sur pied une journée motocycliste avec gymkhana, dotée de magnifiques prix. Cette sortie comptera pour l'attribution de la médaille d'or, à laquelle viendront s'adjoindre d'autres récompenses qui seront distribuées en fin de saison. Pour tous renseignements s'adresser à M. Rouquette.



Le M. C. du Berry est vivant et ses membres fidèles : le 28 avril, 50 machines au départ pour la sortie officielle sous la direction de M. Renaudat, l'agent de Vierzon.

Amicale motocycliste Argenteuil

Plus de 50 membres actifs en trois mois d'existence à peine), organise pour le 1re juin sa sortie mensuelle. Le but de l'excursion est le Château de Pierrefonds avec visite du Carrefour de l'Armistice. Départ à 7 heures, place de la Gare, Argenteuil.

Moto-Club de la Moselle

Rallye Clocher, dimanche 8 juin 1930. A l'occasion de la septième fête fédérale des Sociétés, agréées du Gouvernement, de la Moselle, le M. C. de la Moselle organise une très intéressante épreuve motocycliste sur un thème militaire et sous la forme d'un rallye clocher. L'épreuve sera dotée de très nombreux prix : Challenge Jacques Bloch, pour le club vainqueur du rallye.

Règlements à M.Léonard, 6, rue de Queuleu, Metz.

Côte de Sézanne

C'est le 8 juin que le Comité des Fêtes de la Marne organise à la Côte dite Sans Souci, une épreuve sur 1 kilomètre : départ, arrivée, lancés. Un seul essai pour chaque concurrent. Le total des prix se monte à 7.000 francs, il y a aussi un challenge offert par la Ville de Sézanne. Les engagements seront clos le 31 mai: M. Vissuzain, 27, rue Léon-Jolly.

15 *JUIN*

Grands Prix Internationaux

Le Grand Prix de Lyon, organisé par l'A.C. du Rhône et le M. C. de Lyon (épreuves de vitesse pure), a lieu le 15 juin sur le circuit de Quincieux.

La route a été l'objet de réfections et d'élargissements importants.

L'A. C. R. et le M. C. L. ont reçu de nombreux engagements.

En motos : F. Renier, Vélocette 350 ; Amort, Stylson side 1.000 ; Francisquet, Sunbeam 500 ; Aubert, Norton side 600 ; Oilter, Motosacoche 500 ; Jaget et Place, Saroléa side 600 ; Marc, Gnome et Rhône side 600 ; Bourguin, G. R. 500 ; Goubert et Vincent, Terrot 350 et 250 ; Hommaire et Sourdot, Monet-Goyon 175 ; Gaussorgues et Debaisieux, Monet-Goyon 250 et 350 ; Hommaire, side Monet-Goyon 350 ; Eddoura et Perrin, K. E. 500 ; Marchand, side K. E. 1.000 ; Druz, Lucifer 350 ; Mainguet, side Utilia 350 ; Faura, Motosacoche 500 ; et enfin, X et X sur New-Map 250 et 350 cmc.

En voitures : Goupillat, Bugatti 1.500 ; Hans Simons, D. K. W ; Avon, Bugatti 1.500 ; Maret, Salmson 1.100 ; Eddoura, Bugatti 2 lit. ; Scarron, Amilcar 1.100 ; Lobre sur X 1.100.

14 *JUILLET* — *FÊTE NATIONALE*

Au pays du bon vin !

Le Moto-Tourist-Club de la Banlieue Ouest organise une sortie annuelle les 12-13 et 14 juillet sur Montbard (Côte-d'Or). S'adresser au secrétariat : 11, avenue Allard à Bois-Colombes (Seine). Charlebourg 13-44 afin de retenir les chambres dans les meilleurs hôtels de Montbard. Le coût de l'hôtel et du garage pour deux nuits et le dîner du soir d'arrivée : 50 francs pour les motocyclistes seuls, 65 francs pour les motocyclistes accompagnés, et 50 francs pour les automobilistes. Le départ se fera à Gennevilliers, le 12 juillet, au siège, 150, avenue de Paris, à 13 heures précises. Passage à 13 h. 45, porte de Bercy.

Au Manola M. C., la sortie du 18 mai sur Compiègne fut enfin favorisée par le beau temps.

OÙ ALLER DIMANCHE ?

PARISIENS
Allez avec :

A. C. I. France : Championnat féminin.
M. C. F. : Championnat féminin.
A. C. Ouest : Grand Prix Bugatti.
A. M. C. Avallon : Circuit Avallonnais.
A. M. C. Chantilly : Rallye-Ballon.
M. C. Dyonisien : Gymkhana intersections.

PROVINCIAUX

U. M. Aube : Circuit de Torvilliers.
A. C. Picardie : 7 km. de Saint-Quentin.
M. C. Marseille : Côte de Cuech.
A. M. C. Salon : Côte de Cuech.
M. C. Charente-Inférieure : Challenge Mondial Oil.
U. M. Anjou : Sortie Rochefort.
M. C. Berry : Foire d'Orléans.
Drome-Ardèche M. C. : Rallye Montgolfière Valence.
U. A. M. Romans : Rallye Montg.-Valence.
M. C. Fougères : Régularité.
M. C. Annonay : Grand Goulet-Romans.
M. C. Avignon : Rallye de Sylvaine.

Les Grands Prix de Marseille

Le M. C. de Marseille vient d'établir le règlement de ses grands prix annuels sur le circuit de la Ciotat-Plage, les 12 et 13 juillet prochains. Ce circuit qui mesure 3 km. 800 au tour avec ligne droite de 800 mètres, une côte d'un pourcentage de 6 %, une descente et dix virages épineux. Le 12 juillet à 14 heures auront lieu les courses des motocyclettes : 175 et 250 cmc. (professionnels, indépendants) et les voitures jusqu'à 1.500 cmc. sans turbo-compresseur, toutefois, les voitures 1.100 cmc. pourront être munies de turbo. Le 13 juillet à 14 heures, motocyclettes 350 et 500 cmc. (professionnels et indépendants) et les voitures de 1.500 cmc. et au-dessus, avec ou sans turbo-compresseur. Il y aura donc trois courses le samedi et trois courses le dimanche et chacune d'elles se disputera sur vingt tours de circuit, soit 75 kilomètres environ. De nombreux prix en espèces et coupes seront distribués et répartis comme suit : moto - 175 cmc., 1.500 francs de prix ; moto : 250 cmc., 2.000 francs de prix ; moto : 350 cmc., 2.500 francs de prix ; moto : 500 cmc., 3.000 francs de prix. Motos, indépendants, 1.000 francs à chaque catégorie ; voitures jusqu'à 1.500 cmc., 4.000 francs de prix ; voitures au-dessus de 1.500 cmc., 8.000 francs de prix. Soit un total de 25.000 francs en espèces. Le règlement et tous renseignements seront fournis au Motoclub de Marseille, 71, rue de Paradis.

Une cavalcade motocycliste à Annemasse, le 11 mai dernier, organisée par le M. C. Annemasse.

NOUVEAUX CLUBS

Au Moto Club Dyonisien

Le Comité Directeur a formé, le 12 avril 1930 sa 15e section dite « Groupe Motocycliste de Stains ». Nombreux furent les motocyclistes qui adhérèrent à ce nouveau groupement. Son siège est fixé café du Chalet (angle de la route de Gonesse et de l'avenue Hainguerlot). Le bureau est composé : *Chef de groupe*, M. Chevreuil ; *Secrétaire*, M. Stoll ; *Trésorier*, M. Pfister ; *Commissaire sportif*, M. Meaubon. Les réunions se tiendront les deuxièmes mercredis de mois. Le M. C. Dyonisien vit actuellement dans une ère de prospérité sans cesse croissante ; rapportons-nous à l'état des membres : 108 adhésions du 1er au 30 avril 1930 ; 56 adhésions du 1er au 15 mai 1930, soient actuellement 1.500 adhérents, et le Comité ne s'arrête pas dans un si bel élan ; celui-ci formera le 24 mai sa 16e section : le Groupe Motocycliste de Sarcelles-Saint-Brice. Tous les motocyclistes de cette région sont invités à assister à la réunion qui aura lieu le samedi 24 mai 1930 au café-tabac Lécuyer, 83, rue de Paris, à Sarcelles (Seine-et-Oise), à 21 heures. Pour tous renseignements, s'adresser à G. Allain, secrétaire général, au Siège social, 31, rue du Chemin-de-Fer, à Saint-Denis, tous les soirs de 18 à 20 heures.

APRES LA BATAILLE

Circuit de la Vienne

Le « Circuit de la Vienne », disputé le 4 mai, a été une épreuve réussie, sur 204 kms.

Départs à 8 heures et 8 h. 30, à Poitiers. Contrôles à Montmorillon, l'Isle-Jourdain, Cuiray, Lusignan, Vouzailles, Mirebeau et Châtellerault. Déjeuner à Lusignan.

Course de côte de Gadagne

C'est le 11 mai 1930 que le Motoclub d'Avignon a fait courir son annuelle course de côte de Gadagne : succès sans précédent. 67 partants, organisation excellente dans l'ensemble, affluence de spectateurs considérable ; les droits d'accès perçus à l'entrée de la course, rapportèrent 5.300 francs.

Un grave accident survenu à un jeune concurrent qui, à un virage dangereux, fut projeté contre un arbre, attrista cette manifestation. La victime qui appartient au M. C. C. de Carpentras, décéda le lendemain des suites de ses blessures.

Le classement

Motos 100 *cmc.* — 1. Barnavol (M. C. Avignon), 1' 59" ; 2. Curi (M. C. Avignon), 2' 3" 2/5 ; 3. Maillan (M. C. Pernes), 2' 10".

125 *cmc.* — 1. Barnavol (M. C. Avignon), 1' 39" 4/5 ; 2. Bastide (M. C. Cavaillon), 1' 55" 2/5 ; 3. Comello (M. C. Carpentras)), 2' 10" ; 4. Georges (Indépendant), 2' 45" 3/5.

175 *cmc.* — 1. Toto Chabas (M. C. Cavaillon), 1' 18" ; 2. Nène (M. C. Avignon), 1' 21" ; 3. Conil (M. C. Carpentras), 1' 24" 3/5 ; 4. Pouzol (Indépendant), 1' 32" 4/5 ; 5. Armand (Indépendant), 1' 37" 3/5.

250 *cmc.* — 1. Feuillet (M. C. Le Thor), 1' 12" 1/5 ; 2. Chabas père (M. C. Cavaillon), 1' 18" 3/5 ; 3. Barbier (M. C. Avignon), 1' 20" 2/5 ; 4. Gras (M. C. Vaison), 1' 21" ; 5. Roustan (M. C. Avignon), 1' 22" 1/5 ; 6. Jack Humin (M. C. Avignon), 1' 24" ; 7. René (Indépendant), 1' 26" 3/5 ; 8. Clavière (Indépendant), 1' 30" 2/5 ; 9. Suffrein (M. C. Le Thor), 1' 40" 1/5 ; 10. Love (M. C. Avignon), 1' 43" 1/5.

350 *cmc.* — 1. Piscaglia (M. C. Marseille), 1' 3" 1/5 ; 2. Marsseau (M. C. Salon), 1' 3" 3/5 ; 3. Bernard (M. C. Pernes), 1 minute 4" 4/5 ; 4. Feuillet (M. C. Le Thor), 1 10" 1/5 ; 5. Michelis (M. C. Salon), 1'19" 2/5 ; 6. Ville (M. C. Avignon), 1' 20" 3/5 ; 7. Viard (M. C. Avignon), 1' 20" 3/5 ; 8. X... (M. C. Bagnols), 1' 27" 2/5 ; 9. Chabrier (X...) 1' 35" 3/5.

500 *cmc.* — 1. Marseau (M. C. Salon, 1' 3" ; 2. Piscaglia (M. C. Marseille), 1 minute 3" 4/5 ; 3. Lévêque (M. C. Avignon), 1' 15" 2/5 ; 4. X... (M. C. Bagnols), 1' 7" ; 5. Rogier (M. C. Avignon), 1' 18" 3/5 ; 6. X. (M. C. Bagnols), 1' 19" 4/5 ; 7. X.. (M. C. Bagnols), 1' 36" 3/5.

750 *cmc.* — 1. Ravaute (M. C. Hérault), 1' 10" 3/5.

1.000 *cmc.* — 1. Bernard (M. C. Pernes), 1' 2" 3/5 ; 2. Gaston (M. C. Avignon), 1' 16" 4/5.

Sidecars 350 *cmc.* — 1. Baudelaire (M. C. Avignon), 1' 50" 3/5.

600 *cmc.* — 1. Max Desfonds (M. C. Avignon), 1' 48" 3/5.

1.000 *cmc.* — 1. Sauvin (M. C. Avignon), 1' 32" (Meilleur temps sidecars).

Tricyclecars 1.100 *cmc.* — 1. Guintini (M. C. Cavaillon), 1' 27" 1/5 ; 2. Dadieu Marcel (M. C. Miramas), 1' 41".

R. B.

Les Brosses au ralenti

Le M. C. des Vosges organisait le 25 mai une épreuve au ralenti : 1. Valantin (Epinal, 350 Terrot, 10' 32" ; 2. Biscot (Epinal, 250 Peugeot ; 3. Hoff (Epunal, 350 Peugeot) ; 4. Coulet (Epinal, 500 Saroléa) ; 5. Didelot (Epinal, 350 Peugeot), etc...

Les Courses sur Prairies

Le M. C. d'Artois vient d'être affilié à l'U. M. F., et les courses de prairies n'étant pas officialisées en France, il devient donc difficile à ce groupement de les faire courir autrement qu'en course intime. En conséquence, devant l'impossibilité d'organiser, les épreuves des 29 mai et 20 juillet sont supprimées.

Le Rallye de Sylvanes

Admirable coin de verdure, grands arbres séculaires aux frondaisons larges impénétrables au soleil, parc magnifique dont le dessin repose les yeux. Tel est le rendez-vous auquel sont conviés les amateurs de sport pour le 1er juin.

Une route délicieuse quel que soit le point de départ : mais surtout 50 kilomètres de montagne où il serait nécessaire de s'arrêter presque à chaque tournant ; tel sera le ruban qu'emprunteront les concurrents pour y parvenir.

L'Aveyron est, en effet, un de ces départements où la grandeur des paysages le dispute avec les plus beaux de la Suisse et on se demande pourquoi quitter la France pour chercher ailleurs ce qui s'y trouve ?

Ceci explique le succès toujours croissant du Rallye de Sylvanes, les engagements arrivent tous les jours plus nombreux et les organisateurs ont eu raison de reporter au 28 mai la clôture, car ils ne seront que plus nombreux.

Les prix offerts par les maisons constructrices s'accumulent et, si cela continue, chaque coureur emportera son souvenir. Si le temps se maintient au beau, le parc de Sylvanes sera plein de motocyclistes et de curieux.

Cette épreuve organisée par le M. C. d'Avignon sur des routes goudronnées et parfaites, bien ombragées, puis sur une cinquantaine de kilomètres, un virage rude mais toujours dans une véritable Suisse vallonnée. C'est le premier juin qu'a lieu cette épreuve à laquelle 2.400 francs de prix ont été affectés.

Une sortie Terrot, le 4 mai, à St-Dié devant le magasin de l'agent de cette marque.

Sortie monstre

Le 28 avril dernier M. Renaudat, l'agent de moto si actif de Vierzon organisait une sortie qui, cette fois eut un succès triomphal, plus de 50 machines participèrent à cette manifestation sans aucun incident sur 80 kilomètres de routes diverses. Un casse-croûte pantagruélique suivi de chants et de réjouissances diverses termina cette sortie qui fut une véritable apothéose pour notre sport favori pour le M. C. du Berry.

M. Renaudat a d'ailleurs l'intention de faire mieux l'année prochaine, c'est lui-même un fanatique de la moto et l'un des meilleurs soutiens du club.

U. M. Saumur

Le 4 mai l'U. M. Saumuroise organisait un gymkhana avec participation des M. C. de Tours, d'Angers, du Mans et de Baugé. 57 motocyclistes répondirent à l'appel et les épreuves furent disputées avec acharnement.

Chou-crème. — 1. Rétif (U. M. A.) ; 2. Leroy (U. M. S.) ; 3. Patient (U. M. S.) ; 4. Charbonnier (U. M. S.) ; 5. Naveau (U.M.A.)

Ralenti. — 1. Naveau (U. M. A.) ; 2. Raphael (M. C. T.) ; 3. Rétif (U. M. A.)

Chaises. — 1. Rouge (U. M. A.) ; 2. Briet (U. M. A.) ; 3, Houdebine (U. M. A.) ; 4. Charbonnier (U. M. S.) ; 5. Duhamel (U. M. S.) 6. Babin (M. C. T.).

Canard. — 1. Bourdier-Croue (U. M. S.) ; 2. Mongeot-Tessier (U. M. S.) ; 3. Gossère-Bourgeais (U. M. A.)

Œufs. — 1. Naveau (U. M. A.) ; 2. Leroy (U. M. S.) ; 3. Charbonnier (U. M. S.).

Ballonnets. — 1. Deblecker (U. M. A.) ; 2. Marteau (M. C. T.).

Difficultés. — 1. Leroy (U. M. S.) ; 2. Faucheux (U. M. S.) ; 3. Fronteau (U. M. A.) ; 4. Croue (U. M. S.).

Surprise. — 1. Lemercier et Galcy ; 2. Corre et Leroy ; 3. Fronteau et Anne.

De jolis prix, le traditionnel vin d'honneur et promesse de revenir au Grand Circuit de régularité qu'organise l'U. M. S. au mois d'août.

Rallye-Apéritif-Banquet

Cette épreuve eut lieu le 4 mai organisée par le M. C. du Poitou. Ce fut une rencontre des plus réussies, tant par le nombre des engagés que par l'entrain général. Le règlement prévoyait des prix attribués aux motocyclistes rentrant dans les catégories suivantes : le plus grand nombre de passagers, le meilleur silencieux, la plus petite cylindrée, l'équipement le plus complet, la moto la plus moderne, le meilleur ralenti, la machine la plus propre, la machine la plus sale.

Le concours eut lieu de 11 heures à midi à l'Hôtel Sainte-Catherine. Ensuite il y eut apéritif et joyeux banquet offert aux concurrents par le M. C. M. Au dessert, speachs et chansons. Distribution des prix. Visite au château. Enfin réunion à l'hôtel pour boire le coup de l'étrier et c'est la dislocation

Une sortie Terrot

Le 4 mai, sans aucune crevaison, sur un parcours de 200 kilomètres, 5.000 en tout, une sortie Terrot eut lieu sous la conduite de l'agent de Saint-Dié, M. Relave.

Auto-Motoclub Orléanais

L'épreuve de régularité organisée par l'A. M. C. O., le 4 mai dernier, a obtenu un grand succès, foule au départ et sur tout le parcours et nombreux engagés.

250 *cmc.* — 1. Gérardin G. (A. M. C. O.), Styl'son 14 pts de pénalisation ; 2. Rous M. (A. M. C. O.), D. F. R., 20 pts ; 3. Delaveau (A. M. C. O.), Rhonyx, 23 pts ; 4. Charpentier (A. M. C. O.), Styl'son, 40 pts.

350 *cmc.* — 1. Micheron (M. C. Blois), Monet-Goyon, 10 pts ; 2. Delaveau R. (A. M. C. Gien), 11 pts ; 3. Cohappe (Pingoins XVe), 12 pts ; 4. Bray P. (A. M. C. O.), 27 pts ; 5. Triaureau (Vincennes), 40 pts ; 6. Veret (A. M. C. O.), 49 pts ; 7. Barrier (A. M. C. O.), 67 pts.

500 *cmc. et au-dessus* 1. Jayot (A. M. C. O.), New-Map, 17 pts ; 2. Chartier R. (A. M. C. O.), 21 pts ; 3. Vaury (M. C. Blois), 22 pts ; 4. Dargery (A. M. C. O.), 26 pts.

La coupe offert par la ville d'Orléans au motocycliste le moins pénalisé est pour M. Micheron (M. C. Blois).

L'abondance des matières concernant les Clubs nous contraint, en cette période sportive active, de rejeter aux numéros suivants de nombreux communiqués n'offrant pas un intérêt absolument immédiat ; que nos correspondants soient assurés que toutefois leur effort n'est pas laissé de côté et qu'ils auront leur insertion en temps utile.

STYL'SON LA MOTO DE GRAND STYLE DE 175 à 500 cmc.

Ses Modèles 1930 en tout comparables aux grandes marques Anglaises, pour le prix d'une bonne marque Française.

DÉPOT à PARIS : Établ. Lionel Dektereff & Cie 88, Av. des Ternes - PARIS-17e

Représentant Général pour la Région Parisienne : M. L. FOURTINES 47 Avenue de Fadate, 47 VITRY-sur-SEINE

Société Anonyme des Motocyclettes "Styl'son" au Capital de 2.000.000 fr.

LE CHAMBON-FEUGEROLLES

THE MOTORIST

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

LE Super Casque Motorist est le plus efficace des Casques protecteur.

ASSURE VOTRE VIE !

Léger comme un Serre-tête.

TOUT CUIR ÉLÉGANT - SOUPLE - SOLIDE - IMPERMÉABLE

et ne coûte que 85 fr. CASQUE

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

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

Route dégagée...

GRACE A L'AVERTISSEUR MÉCANIQUE FORTON

Votre meilleur Collaborateur...

SUR LA ROUTE !

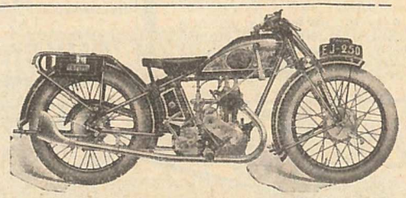
CHEZ TOUS LES AGENTS & 21, Rue de Chartres - NEUILLY-sur-SEINE

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.

tarif des insertions

AVIS IMPORTANT. — Les annonciers 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 sûr 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 aitun 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.

AGENCE BRIQUET SPÉCIALISTE RÉPARATIONS FN
11, Quai d'Anjou - Paris (4e)

MOTOS A VENDRE

A. J. S. 350 cmc., culb. Mle 28, état neuf, équip., éclair., essai à vol. 4.000 francs, vis. Ms. Louis 51 *bis*, rue Blomet, Paris (11e).

Alcyon 175, 3 CV., t. b. état, ch.-ch., ess. vol., 1.300 francs. Lalanne, 125, Faub.-St-Martin, Paris (10e).

Automoto 3 HP, culb., écl. élect., tout équip., t-sad à 2.500 fr. Blondel, 46, rue de la Chapelle, 18e.

B. M. W. 500 cmc., culb., comme nve, 10.000 fr., dimanche 1er juin. Gare Maillot de 9 h. ½ à 10 h. ½.

Dollar 29, 250 cmc., bloc., culb., écl. élect., 2.200 fr. Delluc, 11, rue des Ecouffes (4e). Métro : Saint-Paul.

Disponible de suite chez William, agent exclusif pour St-Denis de Terrot Monet Goyon, Gillet-Herstal, New Map, Motobécane, Koehler New Motor, Rhony'x, Majestic O. S. A., Stock Amac Castrol X. L., 10 francs le litre ; ricin, 10 francs. Ricin, 12 fr. 50. William, 2, rue Dezobry, Saint-Denis.

Dresch 250 cmc., parf. état, prix int., vis sur R/V., t. l. soirs à partir de 18 h. 30. Olivier, 8, bd. Inkermann, Neuilly-sur-Seine.

Dresch 250 cmc., peu roulé, t.-sad, écl. élect., 2.600 fr., voir ou écrire. Isely, 5, rue Clovis-Hugues (19e).

F. N. M. 60, bien équip., éclair. élect., 3.500 fr. Teroute, 15, rue Richard-Lenoir, Paris (11e).

F. N. 350 cmc., culb. éclair., t-sad, parf. état, 3 200 francs. Frontier, 11, rue Jules Siegfried, Paris (20e).

Vends cse achat voiture. F. N., type Sahara, avec side forme cigare alum. (em. Richard), écl. élect., Maglum, nomb. acces. outillage. Stoelsaert, 23, r. Alègre, Vitry (Seine).

Le Grimpeur neuve et garantie un peu défraîchie par l'étalage 250 cmc., 2 vit., boîte Albion, cataloguée, 3.600 francs, à céder. 1.850 fr. M. a. *Moto Revue.*

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 RÉALÉSAGE DE CYLINDRES TOUS 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

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

F. N. M. 70, état neuf, bien équip., éclair. Bosch, roulé 9.000 kilomètres, prix, 3.500 fr. Brunet, 37, r. J.-J.-Rousseau, Paris.

Gillet Herstal 500 cmc., état neuf, éclair., t.-sad, 5.500 francs. Abbadie, 9, bd. des Italiens. Central 21-59.

La Moto Rhony'x Stainless, ne coûte que 4.375 francs en 350 cmc., et 4.895 fr. en 500 cmc., c'est la révélation de l'année, va aussi vite qu'un culbuteur, son bloc-moteur est le plus simple et le plus facile d'entretien au monde, essayez cette machine, vous serez stupéfaits. Agent Général : Le Garage Renouvier, 4, rue Charles Renouvier, Paris (20e). Tél. Roq. 07-67.

Gnome-Rhône 500 cmc., latér. 4 CV, compt. t.-sad, sacoche avec outillage, pièces rechange, parf. état. Prix 2.000 francs. Preux, 26, rue Morice, Clichy (Seine).

Gnome-Rhône, 3 HP, ch.-ch., 3 vit., t-sad, Jaeger, état neuf, 2.500 francs. Collot, 39, rue Capitaine Marchal, 39 (20e).

Rhony'x type A., 2 HP ½, 2 tps, transmis. par courroie, cataloguée à 1.775 fr. neuve et garantie à céder à 1.200 francs M. à *Moto Revue.*

Gnome 500 D. 3. 7.000 kms, état parf., gar., éclair. élect., avertis., compt., cause achat voiture, 5.800 francs. P. Pile, 12, rue Auguste Chabrière (15e). Après 19 h. 30.

A profiter occasion rare, 2 Automoto, 500, roulé 1.000 kms, 1 berceuse Clément, neuve, 500, Jap. William, 2, rue Dezobry, Saint-Denis (Seine).

Monet-Goyon 4 CV, type NF, équip. grand tourisme, vente ou échange contre Darmont, 102, rue Pelleport, Paris (20e).

Monet-Goyon 4 CV, M. A. G., 1929, pneus 27 × 4, t-sad, sacoches rétro, belle occasion, 3.700 francs. Monjanel, 104, rue des Moines, Paris (17e).

Monet-Goyon 350 cmc., 2 tps, état neuf, 2.100 francs. Hidoux, 11, rue Augereau, Paris (7e).

Velocette
ARBRE à CAMES en TÊTE
EST VENDUE A CRÉDIT MÊME PRIX
250 cmc. QUE COMPTANT 350 cmc.
5.800 fr. — Avec Eclairage et Avertisseur Electr. — 8.600 fr.
SOUPLESSE - VITESSE - SÉCURITÉ
AGENCE pour la FRANCE :
22, Rue du Colonel-Gillon
MONTROUGE — (Alésia 02-45)
MAGASIN D'EXPOSITION :
169, Boulevard Péreire, 169 — Galvani 04-28

MOTOS Saroléa
Magasins d'exposition et de vente
DELAUNAY, 62, Rue Rochechouart - PARIS
SIDE-CARS BELGIAN
Exposition et vente DELAUNAY
62, Rue Rochechouart - PARIS

La Moto qui vous a doublé hier et vous doublera demain, n'est qu'une simple latérale, mais une Rhony'x bloc moteur, Stainless.

Royal Moto bloc-moteur, Massardier à chaîne, pneus ballons, selle Terry, catal., prix 3.600 fr., à céder, 1.800 fr. (neuve et garantie). M. A. *Moto Revue.*

Monet Goyon 1928, 350 cmc., parf. état, pneus ball. 27 × 4, t-sad, compt., access., 2.300 fr. Grivel, 1 Voie, Poissonnière, Chatou (S.-et-O.).

Monet Goyon 350 cmc., Villiers bon état, pn. ball., 2.400 fr. Verret, 9, rue du Jura. Soir 7 h.

Pour amateurs Indian, 4 cyl., état neuf, cause départ, colonies, prix 8.000 francs, toute équip., side bipl. Lefebvre, 6, Impasse Grimaud (19e).

Motobécane 500 Black, t-sad, compt., éclair. Novi, par batterie, 2 phares, cause achat voiture à profiter, 4.500 fr. Café Aurrière, 147, rue de Charonne, Paris (11e).

Motobécane 175 cmc., 2 vit., t-sad, fourche « Aya » sortie avril 29, marche garantie, bas prix M. E. Venderolle Vx. chemin de Fleury, Clamart (Seine).

Motobécane 4 HP, 2 tps 1929, état mécan. parf., 3.000 francs. Ecrire Grellon, 34, rue Madame, Paris.

Motoconfort 250 cmc., sport, 2 t., 3 vit., fin 29, écl. élect., t-sad, gar., 80 kms., parf. état, vendue de conf., cse départ régiment, prix à débattre, 2.300 francs. Passerat, 32, rue de Charonne (11e).

Deux Terrot 500 Jap, équip. M. 28, 1 Terrot, 250 M. 30. William, 2, rue Dezobry, St-Denis (Seine).

Peugeot P. 104, état neuf, écl. élec., accu. klax., compt., mont. t-sad, porte-bagages, mallette, t. l. soirs après 7 h. Rest. Papaix, 59, rue Popincourt (11e).

Propul Cycle 175 cmc., 4 tps, bon état. Hilaire, 19, r. Th. de Banville (17e).

Belle René Gillet 750 cmc., gd. tourisme, éclair. Marchal, compt. Marchal, compt. selle Terry, pneu conf., état neuf, 3.500 fr. Chetelot, 16, rue Vieux Colombier, 6 ½ samedi après-midi.

Roléo 350 cmc. dernier modèle, sortie mars 1930, encore garantie, 4 mois, cadre châssis, pneus ball., 27 × 4, écl. élect., comp. équip, pour deux, 4.000 fr. à débattre, voir ou écrire t. l. j. Druelle, 147, avenue de Lutèce, La Garenne-Colombes (Seine).

SAISON 1930
"MARC" *n'a pris le départ que dans* 3 COURSES = 3 VICTOIRES
Coupe de l'Armistice
catég. sidecars 350 cmc. : 1er MARC MARTIN sur MARC
Côte de Château-Thierry
catég. sidecars 350 cmc. : 1er MARC MARTIN sur MARC
Circuit de Péronne
catég. sidecars 350 cmc. : 1er MARC MARTIN sur MARC
Tous ces succès obtenus avec l'huile **Kervoline**
Les Motocyclettes "MARC"...
Les machines de luxe - Les moins chères du marché
Motocyclettes "MARC", 12, rue du Plateau, Vincennes (Seine)
Catalogue contre 1 franc en timbres-poste.

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

Saroléa 350 cmc., 1926, avec tan-sad, bon état, 2.000 francs. S'adresser soir 7 h. Monsorez, 29, rue Château-d'Eau (10e).

Soyer 350 cmc., A. c. t. Maglum compt., t-sad, état neuf, 3.900 fr. Ecrire G. Acs, 29, rue de Maistre (18e).

Le Guide de l'Acheteur tous les dimanches matin, de 8 heures à midi, leçon gratuite à tout acheteur d'une moto neuve ou d'occasion. Jeanjean, 133, avenue d'Argenteuil, Asnières.

Terrot 1930, championne de France, 2 tubes, équip., gd. luxe, coûté 8.000 fr., soldée 4.600 fr., 178, rte de la Révolte, Levallois.

Sunbeam toutes pièces détachées, moteurs boîtes roues, cadres, etc. Kœhler Escoffier sport, 2.500 francs. Ner à Car, 1.200. Gnome Rhône, 2.800 fr. Cabriolet Weymann Amilcar, 6.800 fr. Petitjon, 5, rue de la Gare de Reuilly, Paris (12e).

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

Terrot 350 cmc., culb., t-sad, compt. O. S. fin 29, très bon état, 15, rue d'Alleray (15e).

Un motocycliste avisé achète, échange et fait réparer chez Jeanjean Motos, 133, avenue d'Argenteuil, Asnières, Agence de toutes grandes marques crédit.

Terrot 350 cmc., moteur Jap., culb., très bon état, cse dble emploi, 2.500 fr. Fleury, 32, rue Marie Henriette, Versailles (S-et-O)

Cause décès Terrot, 350 cmc., type H., luxe 1929, nickelé, équip.-élect., t-sad, roulé 1.000 kms., prix à débat. Louis Lecompte, 8, rue du Progrès, Les Lilas (Seine).

Terrot 250 cmc., 1927, ét. neuf, ay. roulé 500 kms, compt. siège arr., 2.500 fr. Achalme, Turbigo 75-55.

Attention, ne pas confondre Jeanjean Motos, 133, avenue d'Argenteuil, Asnières, Agent principal de Motoconfort, Terrot, Dresch, Styl'son, Monet Goyon etc.

Terrot Sport culb. 350, tte équip., bon état mécan., prix

SI VOUS TENEZ A VOS YEUX...!
PORTEZ LES VERRES TRIPLEX
Consortium Général d'Optique, 58, Rue Meslay, PARIS - Tél. : Archives 55-77 — DEMANDEZ LE TARIF AU —

MAGNÉTOS
DYNAMOS
DÉMARREURS
Toutes Marques

Pièces détachées
Pour tous Modèles

A. DE SARELLO
90, AVENUE DES TERNES, PARIS (17e) Téléph. { Wagram 01-00 / Carnot 53-57

RÉPARATIONS
en 24 heures
avec
Garantie de 6 Mois

SPÉCIALITÉ
pour AUTOS

intér. Elys. 52-87 ou 16, rue Sibuet.

Terrot 3 CV., 2 tps, écl. tr. b. état, 1.000 francs, vis. soir ou dim. Lucas, 1, rue Simonnot, Pré St-Gervais (Seine).

Zenith 350 cmc., Jap, lat. équip., compl., éclair., t-sad, sac. cuir, 3.200 francs. A Quere, 76, rue du Faubourg St-Denis, Paris.

1.000 et 1.400 francs Dresch 1929, mag. parf. état, 178, rte de la Révolte, Levallois.

Agence Automoto Peugeot, Gillet Herstal, René Gillet vous offre tous ces modèles au même prix à crédit qu'au comptant, vous reprend vis motos d'occasion en compte et offre gratuitement un ticket de tombola des sinistrés du Midi, tirage 1er juin 1930, 5 Motos à gagner, 178, rte de la Révolte, Levallois.

Cessation de commerce Dresch, 250 cmc., neuve, 3.200 fr. Peugeot P. 109, 4 tps, 500 kms, 2.300 fr. Peugeot P. 101, 2 tps, roulé 800 kms., 1.200 francs. Peugeot, 3 CV, 2 tps, 2 vit., 1.100 francs. Dubourg à Nozay (Loire-Inf.).

Moto 4 CV, à culb., 2 cyl. avec side sport parf. état, 2.800 fr. Pister, 45 *bis*, rue Labrouste, 15e.

Motos toutes marques crédit, sans supplément, facilités de reprise et d'échange. Palais de la Moto, 225, Boulevard Pereire, Maison de confiance, ouvert le dimanche.

Motoconfort 500 cmc. D. T., culb. 5.500 fr. Monet-Goyon 500 cmc., culb. D. T. 5.600 fr. F. N. 500 cmc., 1929, 5.400 fr. Motoconfort 350 cmc. D. T. culb. 4.300 francs. Ravat 350 cmc., latér., éclair. 4.400 fr. Terrot 350 cmc., latér. 3.000 fr. F. N. 350 cmc., Sarha 3.300 fr. Motoconfort 250 cmc., Jap. 3.600 fr., neuve et en 250 cmc., 175 révisées depuis 800 francs toutes les motos sont garanties 6 mois et vendues à crédit. Belleville Motos, 85, rue Julien Lacroix, Paris (20e). Tél. : Ménil. 77-03.

A. J. S., 350 cmc., lar. parf. état, émail. et nickels remis à neuf, cse départ. 3.000 fr., pour vis. s'adres. Concierge, 120, rue d'Assas (6e).

Automoto dern. mod. 350 cmc. tte équip. 4.900 fr. écl. m. comp., roulé 300 km. Henri, 285, boul Saint-Denis, Courbevoie. Pont Levallois.

Austral L. M. P. 4 CV. culb., 3.000 fr. Henri, 285, boulevard Saint-Denis, Courbevoie, Pont Levallois.

A enlever 950 fr. moto Clément 5 CV, moteur M. A. G., parf. état de marche et de propreté. Moers, 56, faubourg Saint-Antoine Paris (12e).

C. P. Roléo 350 cmc., lat. comme neuve, 2.500 fr. Naze, 21, rue Villette, Paris (19e).

C. P. Roléo 350 cmc. Supers. très rapide, compt. Jaeger, écl. électr., luxe tansad, pre-pieds, état neuf absolu, payée 6.800 fr. 3.950 fr. avec 950 fr. comptant, le solde en 10 mois, impôts payés 6 mois, au comptant à débattre. Barre, 123, avenue Foch, Saint-Maur (S.).

Une F. N. s'achète à Belleville. Motos livraison immédiate, comptant et crédit, nombreux avantages Belleville Motos, livre les blocs Motoconfort en 24 heures et de même que les 350 et 500 cmc. Blackburne latéral. et culb. nombr. machines en magasin, prêt à prendre la route. Une Soyer s'achète à Belleville Motos au même prix à crédit qu'au comptant, nombreux avantages. 85, rue Julien Lacroix, Paris (20e).

Peugeot 3 CV 3 Vit. tansad, essai à volonté, 950 francs. Barre, 123, avenue Foch Saint-Maur (S.).

D. F. R. 350 cmc., a culb dble échap. parf. état mécan., à céder cse dble emploi, voiture 2.000 fr. Laborderie, 29, rue Batignolles. Tél. Marcadet 10-17.

Dollar 500 cmc., bloc. Chaise, tte équip., parf. état bonne occ., voir soir 7 heures. Dampley, 63, bd Saint-Michel, Paris (5e).

Douglas 4HP, 2 cyl., parf. état mécan., au plus offrant, cse départ urgent, vis. et essais de 8 à 15 h. Godillon, 7, rue de Fleurus, Sartrouville (S.-et-O.).

Dresch 250 cmc., équip. comp., piston alpax, 2.800 fr. Brun, 9 *bis*, Boulevard du Montparnasse (6e).

Dresch 3 CV, M. 1930, écl. Soubitez., klax. etc., à enlever, 2.300 fr. Pressé. Géral, 7, rue Béranger, Paris (3e).

F. N. neuve, 350 cmc., type Sahara, 3.500 fr., vis. Garage, 5, Cité Roquette.

F. N. M. 67 E., 500 cmc., écl. élect., compt., tansad, sacoche, affaire de confiance 5.500 fr. S'adress. le soir, Petit, 39, rue de la République, Saint-Denis (Seine).

F. N. 1928, excel. état en ordre de marche, nomb. acces., net 3.500 fr., vis. t. l. j., sauf samedi de 8 à 18 heures. Lenoir, 132, rue Tolbiac.

F. N. M. 60, écl. Bosch, compt. klax., état impec. 3.400 fr. Doublet, 128, r. J.-Jaurès, Levallois (Seine).

F. N. 350 cmc., surb. compl. équip., sortie mai 1929, 4.500 fr. S'adres. : Godard, 9, rue Friand, Paris (14e).

Koehler 500 cmc., 130 km. h., 2.500 fr. Crédit. Collard, 3, rue Aumont, Paris (13e).

Gillet Herstal 500 cmc., bon état neuf, tansad, à débattre, 5.500 francs. Abbadie, 9, bouled des Italiens. Cent. 21-59.

Gnome-Rhône 175 cmc., exc. état. S'adres. : Rousseau, 15, av. du Havre. Puteaux (Seine).

Dollar culb. grand luxe, écl. élect., montre compt., etc., 4.000 fr. Crédit. Collard, 3, rue Aumont, Paris (13e).

Part. vend Moto solo, Harley-Davidson 7/9 HP, bon état, 1.000 fr. S'adres. : 32, R. Pierret, Neuilly-sur-Seine (Seine).

Indian Solo spécial type course 2 pots échap., pist. alu. phare, mag. tansad, sac. caval., gros pneus, outil., parf. état, à enlever 1.800 fr. 38, rue Anselme, St-Ouen.

Magnat-Debon 350 cmc., mag. culb. boîte Burmann, parf. état mécan., 2.700 fr., vis. t. l. j. Poirier, 58, rue du Chevaleret (13e).

Marc 4 CV, 2 T., roulé 5.500 k., révis. ch.-ch., 3 vit. fr. tamb., 27×4 dble berc., amort. fr. dir., acces., 2.400 fr. (Crédit au bes.). Rochard, 68, Grande-Rue, Nogent sur-Marne (Seine). Vis. garage, 5, rue Charles-VII, Nogent.

1930 Monet-Goyon 4 CV, dble tube très vite, réservoir profilé abandon 1/2 valeur. Concierge, 89, rue de Tocqueville, Paris (17e)

Moto moteur Levis, 2 vit., bon état, 300 fr., pièces A. B. C., A. B. C. Complète b. état, 500 fr. B. S. A. ch.-ch. déb. à main très jolie, 1.500 francs. Side état neuf prix 350 ou 500 480 fr. G. Neauber 15, rue Pétrarque, Paris (16e).

2 Cyl., culb. 5 CV. Mag. Bosch, carb. Zénith, 4 vit. Gnome-Rhône prix à débattre. Cohédon, 23, rue du Ménil, Asnières (Seine).

Gillet-Herstal, Terrot, Styl'son Motoconfort, Soyer. F. N. Gnome, Saroléa. Rémy, agent direct, 21, rue de Tlemcen, Paris (20e). Tél. Ménil. 76-39, Occasion Unique en Terrot, Gillet Herstal, Motoconfort, Stylson. F. N. 250, 350 et 500 cmc., disponibles de suite et garanties.

Magnat-Debon 350 cmc., standard, réservoir nickel, Magnat-Debon moteur, Blackburne 350 cmc., culb., 2 échap., réserv., chromé, neuves avec garantie, livrable de suite, Motoconfort, grand choix de modèles disponibles de suite. Agence, 7 bd Victor-Hugo, Saint-Ouen (Seine).

Les motos Soyer sont vendues à crédit en 12 mois au même prix qu'au comptant à l'agence, 7, bd Victor-Hugo, Saint-Ouen (Seine).

Peugeot 175 cmc., peu roulé, c. neuve, écl. élect., tansad, p.-jambe etc., 1.600 fr. S'adresser Concierge, 60, bd Emile-Augier. Dimanche essai de 10 à midi (métro Pompe).

Motobécane 250 cmc., 3 vit., bon état, écl. Novi, tansad, outil., acces., 2.300 fr. comptant. Bos, 47, rue Jacob (6e), à partir de 15 h.

Motobécane 250 cmc., b. état équip., 1.800 fr., vis. t. l. j., après 18 h. Bidault, 26, rue Patay (13e).

Motoconfort 250 cmc., Jap., août 29, 4 T. 3 V., écl. élect., comp. tansad, à déb., 3.250 fr. Ménage 15, rue fd. Pelloutier, Puteaux

Gillet Herstal 500 cmc., culb. dern. mod., klax., écl. Lucas, compt. etc., roulé 2.000 km., vendue par client, à débattre. Doubleti, 28, rue J.-Jaurès, Levallois.

Gillet-Herstal 500 cmc., culb., mod. 29, état de neuf, reprendrais moto moins forte. Trillat, 134 *bis*, rue Chevallier, Levallois (Seine).

Indian Prinde mod. 28, 350 cmc., 1 cyl., nomb. acces. vit., 110 km., 3 l. 1/2 aux 1000 kms, cse maladie, Garage, Lauthier, 72, avenue du Gal. Michel-Bizot, Paris (12e).

La Française D., 125 cmc., à enl. 550 fr., tr. b. état. Boulan, 70, rue des Alouettes, Drancy (S.).

La Française D., 3 CV, compt., état de neuf, vendue pour cse santé, faire offres. Roudier, 104, rue A.-France. Levallois. Tél. : Pereire 24-09.

Motosacoche 700 cmc., 2 cyl., en bon état avec side ou sans, au plus offrant. Triboy, Rugles (Eure).

Motosacoche 1930, écl., kl., Mag., 350, 3.500 fr. Henri, 285, bd Saint-Denis, Courbevoie, Pont Levallois.

New Motorcycle 1930, 4 CV, tte équip., roulé 1.500 km., valeur 10.000 fr., à vendre, 7.000 fr. ou échange, contre voiture, céderai abri 3×2 M. vis. soir 7 h. ou sam. apr. midi, Leinat, 43, rue Gravel, Levallois (Seine).

Terrot 350 cmc., 1929, culb., dble échap., compt. kil., écl., accus., tansad, Brooks, sacoches, comme neuve, roulé 2.500 km., 2.500 fr., vis. dim. Ganzo, 40, avenue du Petit Parc, Vincennes

Soyer 350 cmc., supersport, arbre à cames, parf. état, prix intér. Urgent. Robert, 33, rue Lamarck, Paris (18e).

Terrot 350 cmc., Jap., culb., écl., tansad, très bon état, 3.700 fr. 11, rue J.-Ferry, Bagnolet (Seine).

Terrot 3 HP bon état, 1.700 fr. S'adres. : Guillouard, 14, rue La Bruyère, Paris (9e).

Terrot peu roulé 3 CV, 2 Ts, sport dble echap., pn. ball., 27×4, acces., 2.200 fr. Leplat, 37, rue Bouret, Paris (19e).

Terrot dame, 250 cmc., 2 Tps, Novi, estamp., tansad, état mécan. parf., 1.950 fr. Ph. Louxor, 40 fr., selle H. G., 30 fr. Lavenarde, 25, R. Biot, Marcadet 66-72.

Terrot 350 cmc., 1929, culb., écl. élect., tte équip., 4.900 fr. 51, rue de la Mairie, Vanves, soir 7 h. 1/2 samedi après-midi.

Terrot 4 CV, supers. parf. état, fin 28. Henri Vaneau, 14, rue Froissart, Paris (3e).

Triumph 500 cmc., type P. 1927, prix demandé 2.600 fr. Point, 5, rue Récamier, Paris (7e).

Utilia 4 CV, 2 Tps, 3 Vit., ch.-ch., écl. élect., 1.700 fr. Crédit, Vignard, 6, rue Edg.-Quinet, Puteaux (Seine).

Solde moto ayant fait démonstration en 3/4 CV 1930, agence, voyez tous modèles sans intérêt, crédit, reprise, 89, rue de Tocqueville, Paris (17e).

Ducellier, 5 roues, parf. état méc., impôt payé. 2.600 fr. Lindsay, Corderie, Lannion (C.-du-N.).

Amilcar C. G. S., 27 grand sport, ét. nf. 10.500 fr. T. l. j., sauf dim. et fêtes. Dagessy, 36, rue des Cloviers, Argenteuil (S.-et-O.).

Amilcar torp., 4 pl., 7 CV, type G., état impec., tte bté, 9.900 fr., Cordonnerie, 12, rue Boucry (18e).

Amilcar torp. 2 pl., excellent état, écl., démar. électr. 5.700 fr. Visib. 14 à 18 h., 164, rue Chapelle, M. Decressy.

Amilcar 6 CV Sport, bon ét., 6 roues, éclair. élect. 5.500 fr. M. D. L. Mortagne, 5e train, Orléans.

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

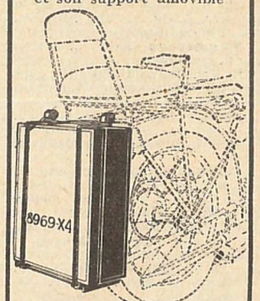
NAVILLE & SES FILS
3, *rue Sarrette - PARIS* (14e)
Montage - Rayonnage - Transformations de ROUES
Rayons et Jantes de tous profils
Pour Motocyclettes & Voitures
EXPÉDITIONS EN PROVINCE

PIÈCES POUR MOTOS
INDIAN
NOUVEAU STOCK TRÈS IMPORTANT
PAUL BÉALE
100 Av. des Ternes, PARIS 17e
Catal. av. photo s/demande

Grande-Armée Motos
AGENCE DES MARQUES
CLÉMENT - DOLLAR
F.-N. - GILLET-HERSTAL
MONET-GOYON
MOTOBÉCANE
MOTOCONFORT
Stock complet de pièces détachées
MOTEUR JAP - BLACKBURNE
Pièces Boîtes ALBION - GM
PICARD - STAUD
Pièces Carburateurs
AMAC - GURTNER
Chaînes RENOLD - BRAMPTON
Huiles CASTROL - KERVOLINE
Éclairage Électrique NOVI
Tous les Montages et Pièces en Magasin
SILENCIEUX J.M.J.
Toutes Formes et tous Diamètres
Pose immédiate
AGENCE EXCLUSIVE
Pneumatiques DUNLOP
HUTCHINSON - MICHELIN
STOCK
ACCUMULATEURS SLEM
A. PRÉVOST 26, Av. Grande-Armée, PARIS 17e
Metro: OBLIGADO — *Tél.*: WAG. 54-81

LE LION
Se met à votre disposition pour vous offrir à Crédit au même Prix qu'au Comptant
1er VERSEMENT :
2 CV. 664 » - 3 CV. . . . . 738 »
4 CV. 999 » - Gd Luxe culb. 1270 »
Demandez Catalogue et Conditions
Reprise en compte toutes Machines
Agence : Peugeot
DOUBLET
128, rue Jean-Jaurès
LEVALLOIS
Tél. : Péreire 24-09

Pour votre Confort :
LE SUPER-MOTO STRAP
La Moto-Mallette
et son support amovible

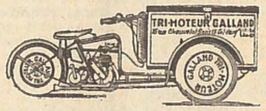


BÉRARD Frères - Neuilly-s-Seine
20, *Rue d'Armenonville*
Wagram : 65-12, 94-16

Spécialiste
DU
Bloc-Moteur
GILLET F.N.
HERSTAL
CREDIT au même Prix qu'au Comptant sans Intérêts, sans Assurance
Conditions Spéciales au Comptant
Atelier Moderne
de Réparations, Personnel spécialiste
GRAND CHOIX D'OCCASION
ACHÈTE & ÉCHANGE
F.N. LATSCHA
16, *Rue Auguste-Bailly*
ASNIÈRES
(Près gare d'Asnières)
(Ouv. Dim. et Fêtes jusqu'à 20 heures)
Tél. : Grésillon 17-93

UNE VOITURETTE
au PRIX d'une MOTO
s'achète
HALL DE LA VOITURETTE
99, Avenue d'Orléans, PARIS
OCCASIONS RÉVISÉES en TOUTES MARQUES
Agences : Renault, Donnet, Peugeot

Tri-Moteur
GALLAND
Charge utile 400 Kgrs
Moteur JAP 500 cmc.
Boîte vitesses BURMAN 3 Vitesses
LE PLUS ÉCONOMIQUE



Frein sur les 3 roues, Moyeu AR amovible. Pneus Michelin 700/100
LE MIEUX CONÇU
16, rue Chauvelot, PARIS (15e)
AGENTS DEMANDÉS

CIBIÉ
62, RUE HAXO - PARIS (20e
SÉRIE SPORT pour Motocyclettes munis de l'estampille officielle
Les Projecteurs CIBIÉ *vainqueurs du* BOL D'OR 1929 *équipaient* 54 % *des concurrents*
Le meilleur Éclairage à consommation égale
— 200.000 Appareils livrés en 1929 —

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

LE SUPER CASQUE AMO
100% PROTECTEUR
23, Rue Descombes - PARIS

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

ECOLE DE MOTOS
— AGENCE DES GRANDES MARQUES —
(OUVERT LE DIMANCHE, FERMÉ LE MARDI)
G. AUGOYAT
8, Avenue Dorian - PARIS (12e)
(Face Métro Nation)

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

Cycles et Motos
DEPREZ
MAISON FONDÉE EN 1893

Agence des Marques : F. N. TERROT, SAROLÉA, TRIUMPH, SOYER, ROVIN, DÉDÉ MOTOCONFORT

VENTE A CRÉDIT
Achat - Échange - Vente d'occasion
GRATIS { LEÇONS à tout ACHETEUR et GARAGE.

MAGASINS : 24, *Rue Meslay*, (3e) (Mét. Républ.) Tél : Archives 04-28
USINE : 187 bis, Rue Armand-Sylvestre (près gare Asn.) Tél. : Déf. 07-02

Ouvert Dimanches et Fêtes jusqu'à 20 heures
F. N. visible à Paris

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

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

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

MOTOS toutes MARQUES
CRÉDIT au PRIX du COMPTANT
— RÉPARATIONS —
171, *Av. Victor-Hugo, Clamart*
— Succursales — Porte de Versailles **DRESCH**
2 bis, Av. Ernest-Renan, Paris

STAUB
BOITES 2 et 3 VITESSES
BOITES 500 cmc. Sport compétition
BOITES MARCHE ARRIÈRE
BLOCS-MOTEURS 350 et 500 cc. soupapes latérales — MOTEURS 350 et 500 cc. soupapes latérales.
— *Demandez Notices :* —
20, Rue Jules-Ferry, 20
COURBEVOIE (Seine)

Il n'y a qu'un spécialiste du 3 roues, c'est Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20e), Tél. Roq. 07-67.

Citroën et Peugeot cabriolet, parf. état, reprend moto ou cyclecar. Doublet, 128, rue J.-Jaurès, à Levallois.

De Dion-Bouton 14 CV, torpédo détax., écl. et dém. électr., (ferait bonne camionnette. 4.800 fr. Ariès 5 CV (sortant révision, Maison Ariès), écl. et démar. élec. 5.000 fr. Alcyon moto, 2 CV 1/2, très bon ét., écl. élec., pneus neufs. 600 fr. Cond. de paiement. Jacquemot, Electricité, à Epernon (E.-et-L.).

Ariès 5 CV Cabr., 4 pl. 5.700 fr. Révisé, capote neuve. Empereur, 4, Villa H.-Garnier, Dant. 68-71.

Sans bourse délier vous avez une Peugeot 5 CV ou 201 cmc., pour cela, donnez en acompte votre vieille moto à Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris, Tél. Roquette 07-67, vous paierez le reste 500 fr. par mois.

Citroën torpédo 9 CV, fermeture, Clozewell, très bon état méc., élec. démar. élec., klaxon. S'adresser 154, rue Hoche, Colombes, Tél. 849.

Sima Violet 2 magn., ent. rev., excell. ét., 5 pns nfs, compt., éclair., cause départ. Ecr. Smith, 11, rue Léon-Cogniet, Paris.

Darmont 6 CV, fin 28, eau 2.000 kg., parf. état. 5.500 fr. Dugad, 9, rue Fourcade (15e), ap. 7 h.

Mathis 5 CV, 2 pl., parf. état, vis. T. l. j., gar. Gonez, 42, av. Quihon, St-Mandé, 200 m. Pte Vincennes.

Morgan air., ét. nf, ail. r. accès, B. pr. Urg. Baril 159, rue de Bercy.

Morgan air, parf. ét. 3.200 fr. Vis. Miancre, 90, rue Garibaldi, à Saint-Maur (Seine) ou à Paris, sur rend.-v.

Morgan à eau, moteur M.A.G., parfait ét. de marche, pneus neufs, écl. Magondeaux, impôts, 6 CV. 2.500 fr. S'adres. Meyer, 79, Av. Bourg-la-Reine, à Sceaux

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

Morgan sp. éau, pn. 27/4 ailes R., 2 élec., accus et alternovie., compts. kg. et température. 3.500 fr. ou éch. à Soulte C. Sandford ou autre voiturette rapide. Je vend. ou ach. 1 lot P. B. S. A. 2e cause trop fort., éch. side Harley, écl. P., dynamo et accus C, side moins fort, préf. B. S. A. ou vend. 2.500 fr. S'adresser Thuery, 9, rue Larrey (5e).

Morgan pour connaisseur, à eau, ligne unique, freins avant, écl. Marchal, phare Code, pneus Ballon à tringles. Visible t. l. j. après 18 h. 30 et dimanche matin. Gendrin, 1, place des Vallées, Bois-Colombes, desc. gare des Vallées, 10 minutes, Paris-Saint-Lazare.

Joli cyclecar caros. Bordino, course, tout alum., écl., klax. élect., compt., mont., 5 roues, très b. état. 4.300 fr. Vis. sam., dim., de 2 à 6 h., 4, rue Chapon (3e).

Cyclecar bas prix, course 5 CV, prototype avec moules de fonderie et bleus d'étude. Moto Hall, 78, av. des Ternes, de 19 h. à 20 h. 30 et dimanche.

Cyclecar Lafitte 5 CV, 2-3 pl., mot. étoile ref., par air, capote, écl. élect. et acét., bon état. 5.000 fr. 94, rue Leibnitz (18e).

P. 105, culb., type Luxe, équip. compl. 4.200 fr. Jean, 2, rue V.-Hugo, Montreuil-sous-Bois (Seine).

Peugeot P. 104, 350 cmc., cadre berceau, bloc-moteur, 4 tps, état parf. Ecrire L. Derouet, 15, rue Bargue, Paris (15e).

P. 104, état neuf, pns nfs, t.-sad, compt., éclair. électr., pare-jambes. Vis. à S. I. C., 143, bd Pereire, Paris (17e).

Peugeot, P. 110, 3 CV, bloc-moteur, soldé à demi-valeur. Ag. Peugeot, 128, rue J.-Jaurès, Levallois.

René Gillet, 6 CV, remise à neuf, complet pns. 705 + 115, écl. Marchal, 3 phares, klax., comp. O. S., t.-sad, 2, pl. Audoire, 8, rue Chantilly, St-Denis (Mutualité), visible le soir à 6 hres.

Rochester, 250 cmc., ent. neuve, à céder. 1.000 fr., rabais Coiffet, 32, rue de Paris, Romainville.

Royal Standard, bloc-moteur 2 cyl., arbre à cames, éclair. Bosch. 9.800 fr. Carré, 248, rue de Vesle, Reims (Marne).

Saroléa, 500 cmc., culb., machine en parf. état, éclair. Maglum, t.-sad, compt. et mont. Prix 4.800 fr. Rabac, 20, Fg-Poissonnière, Paris.

Soyer, dern. mod., arbre à cames, 350 cmc., éclair. Soubitez, klax. 4.200 fr. Doublet, 128, rue J.-Jaurès, Levallois (Seine).

Terrot, 350 cmc., culb., pn. ball., compt., éclair. Magond., parf. état. 3.300 fr. Baunigal, 87, rue Talma, Vitry-sur-Seine

Splendide affaire, Terrot, 350 cmc., Champion de France, 2 tub., mars 30, écl. Marchal, klaxon pas immatriculée, nve, à céder, prix inter. Cse régiment, 21, rue de Tlemcen, Paris (20e).

Gnome et Rhône, 250 cmc., type E3, absolument neuve et garantie, à prendre à l'usine, même valeur. 3.500 fr., à céder à un des abonnés, à 2.800 fr., un tansad. Ecr. *Moto Revue*.

Agence Directe, Dresch, Terrot, Motoconfort, René Gillet, Monet-Goyon, Styl'son, etc. Crédit, échange, Jeanjean, motos, 133, av. d'Argenteuil, Asnières.

Agence Peugeot vend au même prix qu'au comptant. Demandez cat., Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.

Sidecars Motos, neuf ou occasion, garantis vendus à crédit, facilité d'éch. rabis de la moto, 225, bd Pereire, Maison de confiance, ouv. le dimanche.

F. N. 4 CV, type M60, écl. élec., équipée, ét. nf, 3.600 fr.; F. N. 4 CV, type Sahara, freins à tamb., écl. élect., ét. neuf, 3.400 fr.; Kœhler Escofier, mono 500 cmc., arbre à cames en tête; type compétition, 3.500, et un choix d'une centaine de motos pour toutes les bourses, liste contre 1 fr. Ets Beausoleil, 6, r. St-Sabin, Paris.

Terrot 350, lat., écl. élect., montre, compt., parf. état. Urg., bas prix. Montignon, 19, rue Gérando, Paris.

Terrot 350 cmc., H. S. T., neuve, jamais roulé, garantie 6 mois, sup. aff. à enlever, 4.100. Ecrire Borré, Sté Outil, 46, r. Amelot, Paris.

Yvels 175, ch.-ch., parf. état, 1.500. Ecrire Barré, Sté Outil, 46, r. Amelot, Paris.

Motobécane 250, deux-temps, écl. élect., très b. état, 1.850 fr.

Vélocette 350, a. c. t., accidentée, très bon prix pour les deux. Ecrire Lamouret, 29, chemin de Brévannes à Créteil (Seine).

René Gillet 350 cmc., gros réservoir 15 litres, compteur, tansad, repose-pieds élastiques pour pilote et passager. Excellent état, comme neuve, revisée par usine. Bonnes conditions. Ecrire ou voir à M. Mortier, 3, rue de l'Ardillière, à Nogent-sur-Marne (Seine).

Superbe machine 350 cmc., toute équipée, réservoir spécial, revisée par usine état com. neuf. A vendre dans d'excellentes conditions. Ecrire pour rendez-vous M. Rivière-Marignac, 19, rue Dautancourt.

JE ME SUIS ASSURÉ SUR LA VIE EN ACHETANT...
LE SUPER CASQUE **AMO** 125 FR.
23, *Rue Descombes - PARIS*

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

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

JEANJEAN MOTOS
133, *Av. d'Argenteuil, ASNIÈRES*
Agence : TERROT, MONET-GOYON, STYL'SON, MOTOCONFORT DRESCH, RENÉ GILLET, etc.
CRÉDIT - ÉCHANGE - RÉPARATION
— Occasions —

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

FILTREZ...
VOTRE
ESSENCE
PLUS D'ENNUIS DE CARBURATEURS avec
L'ENTOMOS

Entonnoir à double filtrage muni d'un filtre spécial permettant le mélange de l'huile et de l'essence sans réduire le débit du filtrage. Son encombrement permet de le loger dans la sacoche
Réclamez-le de votre fournisseur habituel
— EN VENTE : —
DANS LES GARAGES ET MAISONS D'ACCESSOIRES

AS DE ♣ AUTOMOTO
AGENCE :
178, Route de la Révolte, LEVALLOIS
OFFRE SES ATOUTS
Crédit au même prix qu'au comptant
REPRISE — ÉCHANGE
OUVERT LE DIMANCHE
La 3 CV 1er 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.

AUX DOCKS DU PNEU
Toutes marques Pneus 1er et 2e choix en solde, NEUFS, toutes dimensions, aux meilleurs prix
Exemples :
Vélo-moteur 30 fr.
25 × 3,00. . 70 fr.
26 × 3,50. . 80 fr.
27 × 4,00. . 85 fr.
Tarif complémentaire sur demande
Vaysse, 387, r. de Vaugirard, Paris (XVe)

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 SOLEIL, 9, Saint-Sabin - PARIS

BRIDIER & CHARON
SES BOITES POUR MOTOS
7, *Rue au Bac*, 7
— SURESNES —

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

LE SUPER CASQUE **AMO**
ÇA, C'EST UN CASQUE !!!
23, *Rue Descombes - PARIS*

CYCLECARS ET VOITURETTES

Ariès 5 CV, torp. 2 pl., bon ét. dm., écl. klax., 6 r., 4.000 ou éch., contre moto mod. Ecrire Huard, 15, rue Parrot, Paris.

Cycl. Alcyon (Sima-Violet), 1927, 3 pl., bal. mal., gr. cap. nve., ph. Marchal, 70 km.-h., 2.800 fr., essai à vol. Junca, horloger, 177, av. Jean-Jaurès, Paris.

Amilcar 3 pl., trs. rap. ent. équip. ét. parf., ess. tte dist. Me déplacerais volont., bas prix, trs. pres. Turpin, 18, av. Foch, Poissy (S.-et-O.).

Automouche Monet et Goyon, 2 CV, comme. nf., 2.500 fr. Joly, 170, rue de la Chapelle, Paris (18e).

Cond. Int. 5 CV Citroën, C. 3, à culb. Créspelle, soupl, 3 pl., 6 r., ballon access. nombr., parf. ét. de marche, ess. 8.500 francs. Didier, 19, rue Legrand, Malakoff.

Citroën 5 CV, rev. 4.800 fr. Terrot, 5 CV ét. nf., 2.500 fr. Bernard Rousseau, Vitry (Loiret).

Citroën 5 CV, torp., exc. ét., 6.000 fr. Ecr. Lévin, 12, rue Boutarel, Paris. Tél. Diderot 86-20.

Citroën Trèfle, pr. connaisseur, 8.000 fr. Louvet, 6, quai Charenton, Charenton.

Citroën 5 CV, 3 pl., trèfle, ailes rondes pont banjo, pr. à rler, 5.500 fr. Voir M. Cosset, Route des Petits-Ponts, Blanc-Mesnil (S.-et-O.). Tram. Drancy ou Gare Aulnay.

Clément Bayard, 7 CV, torp. 3 pl. ½, taxe bon ét. gén., 1.800 fr., vis. t. l. j. Kienne, 53, route Stratégique, Ivry-sur-Seine.

Darmont Spécial à culb., parf. ét., pns nfs, px. à déb. Berthomier, 27, rue de Douarnenez, Quimper (Finistère).

Hispano Suiza, 15 CV, impôt 7 ½, torp. sport., 6 pl., écl. et dém. élect., cap. etc., access., 8 pns, à échanger contre grosse moto ou side-car av. soulte ou à vendre, 8.000 francs. Durbeck, 6, Chemin de Groslay, Bobigny (Seine).

Part. vend. Mathis cond. int., compl. revis. ecl. dém. malle., pare-chocs, 5 roues housses, compt. montre., etc., 7.500 fr., vis. t. l.s. 20 h. ou samedi aprs. midi. Bergeron, 38, av. Simon-Bolivar, Paris (19e).

Monotrace 2.500. Charon, 19, rue Madiraa, Bécon.

Morgan refr. eau. ent. remis. nf. sport., éclair. acét. Mag., compt. roue br. acces., px, 2.800 Picarda, 8, rue Jacob, t. l. j. à part, 18 h. dim. mat.

Morgan air, ét. nf., acces., 3.800 fr., vis. de 15 à 20 h. Fontanie, 1, bd. Davout.

Morgan Sport eau., car., alu., parf. ét., cap. écl. Mag, phare access., soir 8 h. et dim. matin. Bouchez, 72, bd. Port-Royal, Paris (5e).

A enlever Morgan 4.000 fr., peu rlé., écl. Marchal, pn. 27 × 4, vis. gar. Excelsior, rue Auger, Pantin ou Ecr. Simon, 16, rue Delizy, Pantin.

Morgan eau., Bon ét., 2.800 fr. 226, rue de Belleville, Paris (20e).

Morgan eau, gr. sport, conf., écl. klax., élect., tabl. brod. montre, queue surb., parf. ét., 4.500 fr. apr. 18 h., 3, rue du Tertre, Suresnes.

Morgan air. 29 et nf. 6 HP, tt. équip., écl. élect., bas px. Pezzini, 14, rue Calais, Argenteuil (S.-et-O.

Peugeot 5 CV, cab. b. ét., 5.900 francs. Goriot, 25, av. de Robinson, Sceaux (Seine).

Peugeot 5 CV, cabr. 172 r. ét. mécan. parf., dém. élect., 5.500 francs. Part, 46, rue Goutte-d'Or (18e).

Renault fourgonnette, 11 CV, demi taxe, ass. pay., trs bon ét., mot. enti., revis., 5 pns nfs. Px, 3.500 fr. Mathé, 4, rue Pré-de-l'Arche, Neuilly-Plaisance (S.-et-O.). Tous les jours après-midi.

Sandford sport., 1.100 cmc., parf. ét., 5.000 kms. A déb. Delanoue, 48, Grande-Rue, Arpajon (S.-et-O.). Tél. 14.

Sénéchal Torp., 7 CV, culb., écl. dém. élect., capote nve, 4.000 francs. Blanchisserie, 71, rue Julien-Lacroix, Paris (20e).

Voitures, Motos, Sidecars nf et occasion garanties, échange, facilité de crédit. Palais de la Moto, 225, boulevard Pereire, Maison de Confiance, ouverte le dimanche.

Sandford 1.100 cmc., spéc. allum., t. équip., ét. nf., px à déb., vis. t. l. soirs. Juan, 8, r. Victor-Hugo, Montrouge (Seine).

Morgan eau, moteur neuf, parf. état, impôts payés. Ecrire ou vis. soir. Vaissère, 6, rue de la Mairie, Boulogne-sur-Seine.

Attention à votre vie quand vous achèterez un sidecar quelconque. Les sides Faurne et P. And P., dont le garage Renouvier est agent général, ont des roues portées, 4 attaches et sont garantis. Leur élégance n'a d'égale que leur confort et leur légèreté. Garage Renouvier, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20e), tél. Roq. 07-67.

Ner à Car occasion unique, moteur Blackburne, 350 cmc., boîte Sturmey, 3 vit., pneus ballon, tansad Brooks (très bas), accessoires, machine impeccable, sans rivale. Van Liberghe, 10, rue Daguerre (14e).

Rally 6 CV, type ABC 29 spécial, compétition première catégorie, 1.100 cmc., circuit Péronne, neuf, abs., prix à déb. Amilcar C.G.S., 7 CV, surb., 28, écl. demg., 6 roues, pns nfs. Rémy, 21, rue de Tlemcen, Paris (20e), tél. Ménil. 76-39.

Renault 6 CV CT, 4 pl. 8.500 fr., reprendrai motos crédit. Collard, 3, rue Aumont (13e).

Salmson torpédo 7 CV, 2 pl., état parf. 4.000 fr., pres. Ecr. Thévenot, 91, Fbg-St-Martin ou matin 9 h.

Salmson gr. sport « Culbuteurs » à changer contre moto 500 cmc. Voir 15, ruelle au Blanc, le soir, Maurice Thiel, abonné n° 2210, Gentilly-sur-Seine.

Salmson cyclecar type A.L. sport, 4 cyl., culb., écl. élect.

SIDECARS

Sidecars, Motos neuf et occasion garantis vendus à crédit, facilité d'échange. Palais de la Moto, 222, boulevard Pereire, Maison de confiance, ouverte le dimanche.

Gnome et Rhône 500 cmc., 1928 avec side 1 pl, ½, tt. équipée, ét. de nf., cse maladie. Gilbert, 19, rue Richemont, Paris (13e).

René Gillet 6 CV, bon ét. mécan., side bi-place L. V., capote éclair. Mag., roue secours, 4.500 fr. Voisenat, 35, bd. Brune, Paris (15e). Vis. samedi apr. midi et dim. Autres jours à part. de 19 heures.

Sidecar Peuple, osier, bon état. Prix intéressant. Convient pour moto 175 × 275 × 350 cmc. Rondelle, 38, r. Paris, Ivry (Seine).

Sidecar B. S. A., parf. taté, pn. conf., nombr. access., 2.500 fr. Gomez, 118, rue de Flandre, Paris (19e).

Harley-Davidson avec side bi-place, bon état de marche, 3 pneus neufs. éclairage Magondeaux. Toussaint, 4, rue Séverin-Tuleu, Pierrefitte.

COLLOGRAPHOL
Graphite Moléculaire Colloïdal dans l'huile
DOUBLE la durée de l'huile,
DIMINUE la consommation d'essence et l'usure,
AUGMENTE la souplesse, le rendement et la compression,
SUPPRIME les risques de grippage,
PRESERVE les pièces en frottement en les recouvrant d'une peau de graphite.
EN DOSES pour MÉLANGES à 10 litres d'huile ou graisse.
Cie Française des Lubrifiants
8, r. Chevallier, LEVALLOIS (Seine)

SANS DÉMONTAGE
PLUS de CABLES Cassés ou Grippés grâce au graisseur
ERKATE
Edmond KAHAN
9, rue Bélidor
PARIS (17e)

Sur tte Machine bien équipée : " RUBIS-MOTO " Indicateur de freins-avant et Appareil protecteur en cas de panne d'éclairage .... 8 et 10.
PELGRIN
Fabricant, 9, *r. de la Madeleine*, NOISY-le-SEC (Seine)

GARAGE GRATUIT pendant 1 AN A TOUT ACHETEUR DE : TERROT, SOYER, DOLLAR, STYL'SON
Comptant - Crédit unique
HENRY 14, Rue des 5-Diamants PARIS (13e)

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

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

POUR
B.S.A
TRIUMPH
DALBIAC, 1, Rue des JARDINS S-PAUL PARIS

Side Harley 9 CV, bi-pl. L. V., pare-brise, écl. électr., klax., tans., parfait état, 3.500 fr. Tél. : Villette 10-55. Deduytsche, 16, rue Libre-Pensée, Romainville.

Side F. N. M. 50, 4 cyl. av. éclair. parf. état, 5.500 fr. Leclerc, 37, rue de Charonne (11e).

Sidecar moto Dollar 5 CV, modèle 1929, très peu roulé. Side de luxe, châssis surbaissé, carrosserie spéciale, écl. électr. Marchal, montre, compt. Jaeger, stop., pièces de rech., ayant coûté 11.700 à céder pour 7.200 fr. Vis. le soir à 7 h., dimanche matin. Jean Beauvais, 20, rue du Château-des-Rentiers (13e).

Sidecar B. S. A., side luxe, bi-places, nombreux accessoires, bon état, 4.900 fr. Bolet. Did. 11-19 pour rendez-vous.

B. S. A. superbe side 5 CV, 2.950 fr. Moers, 56, Faub.-Saint-Antoine (12e).

René Gillet av. side L. V. en parfait état et très propre, essai à volonté. Bas prix, cause départ. Bruxelle, à Amblainville (Oise).

Sidecar René Gillet, bon état, compt., r. secours, p. neuf. Siriès, 80, rue de Grenelle, Paris (7e).

Sidecar, état neuf, carrosserie Bateau pr 350 ou 500, 480 fr. G. Neauber, 15, rue Pétrarque, Paris.

B. S. A. mod. 25, équip. sid. Tomann 175 sport et grimpeur nve 1.000 fr., chass. sides. R. Gillet, cadr. et fourche tts marques reprendre en compte tts motos. Angel, 119, rue Flandre (19e).

ON DESIRE ACHETER

Villard Torp., serait achetée par particulier, trs. bon px., si bon état. Ecr. Druelle, 11, bd. République, La Garenne-Colombes (Seine).

Suis acheteur tansad bon état, 2 repose-pieds réglables AR, 1 paire pare-jambes, 1 moteur, 4 CV sp. lat., carb. Magnéto. Boîte de vitesses. Ridet, à Verneuil (Nièvre).

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

Jeanjean achète ou échange au plus haut prix, tte moto moderne. Jeanjean, 133, avenue d'Argenteuil, Asnières.

Cherche garage moto part. Quartier Italie. Ecrire Hermitte, 8, rue Coypel, Paris (18e).

Achat motos de suite. Terrot, etc. Norton, B. M. W., 178, route Révolte, Levallois.

Amilcar ou Darmont, joindre photo. J. Roudier, 104, rue Anatole-France, Levallois.

Suis acheteur, 2 sacoches cavalerie pour moto, bon état. Cruz, 14, rue des Minimes (3e).

Acheterais comptant carrosserie side à gauche, légère, bon état, avec pare-brise et capote. Ecrire en donnant prix et détails. Rouille, 14, rue Rome, Paris.

Serai acheteur petite lunette astronomique faire offre à G. Maître, 42 avenue des Gobelins (13e).

Achat comptant moto-voiture Amilcar Rally B. N. E., etc., Verechere, 21, rue de Tlemcen, Paris (20e). Tél. : Ménil. 76-39.

ECHANGES

Mutilé échangerai moto Peugeot 4 CV 350 cmc., très bon état contre voiturette 5-6 CV. Ecrire : L. Derouet, 15, rue Bargue, Paris (15e).

ACCU - 26 - rue des Graviers NEUILLY-sur-SEINE **Huitric**

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 (13e) —

A vendre ou échanger contre moto side, camionnette Gregoire, 10 CV, Détax., faire offre Cicchini, 78, rue de Tolbiac, Paris (13e).

Echange auto 6 CV 3 places, bon état contre Morgan ou Darmont Spécial, donnerait soulte si Morgan très bon état. C. Rollet, 36, place Promenades-Populle, Roanne (Loire).

B. S. A. 500 cmc. side tourisme, marche parf., essais ttes, dist., 2.500 fr., cse voit. ou éch. contr. solo moins forte (pav. 12), 39, rue Raspail, Maisons Alfort (Seine). Achèterai vélo-ballon, matercamping.

Echange châssis Amilcar 6 CV, écl. démar. chas. long. contre trs. belle 4 ou 5 CV moto 1930 seulement sans soulte, 178, route de la Révolte, Levallois.

Selle tansad avec poignées Leda, neuve, 120 francs, prix exceptionnel. Boîte 3 vitesses, marque Staub pour 350 cmc., valant 740 fr., à céder neuve et garantie, à 450 fr. M. à *Moto Revue*.

Selles élastiques Planor, 60 fr., courroies 1 m. 70, Dunlop 19 m/m 25 fr. Pneus Motobécane renforcés, 60 fr. 6/3,5 à tringles neufs, 90 fr. 25/3 à tringles neufs, 80 fr. Chambres moyeux à freins, chaînes Brampton, toutes dimensions, 1, rue des Jardins Saint-Paul, Paris.

Mandoline Christofas, rem. par son travail en écaille vérit. et ses incrus. en nacre, ayant cté 1.200 fr., vendue 300 avec la boîte, ferait aff. à collectionneur de beaux instrum. Ecr. Robert, 15, rue du Monument, Champigny (Seine).

Ttes pièces détachées et transf. pr. B. S. A. « armée », carburateurs neufs, complets, 130 fr. Stock motos armée, 1.200 fr. Châssis Gloria, 350 fr., 1, rue des Jardins-Saint-Paul, Paris.

Cherche Motorevuiste bien introduit dans peausseries luxe p. vente peaux serpents. J'envoie échant. à corresp. sérieux contre mandat de 10 fr. Ecrire : Jobard, E. S. 1° R. M. M., 3° Bllon, 8° Cie. Tananarive (Mad.).

Pour Morgan, broches indesserrables, 10 fr., chaînes Père marle jeu, 200 fr. Montage roue comp. en 26/3,5, 180 fr. Dalbiac, 1, rue des Jardins-St-Paul, Paris.

DIVERS

A vendre panier pour sidecar 2 pl. pour cause double emploi, vis. tous les jours. Rolland, 8, rue Gounod, Vitry (Seine).

PIÈCES DÉTACHÉES POUR TOUS MODÈLES
HARLEY-DAVIDSON
NOMBREUSES OCCASIONS EN STOCK
HARLEY-DAVIDSON Repairs 32-34, Rue Pierret, NEUILLY-s.-SEINE - *Tél. : Maillot* 05-21 *et* 14-31 -

MANTEAUX DE CUIR mouton chromé 1er choix toutes couleurs pour Hommes et Dames **425 Frs**
VALEUR 600 Frs — SOLDES à
FRANCE-CUIR 54, Rue Saint-Maur Téléph.: Roquette 83-88 Ouvert Samedi après-midi Métro: SAINT-MAUR

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

Pavillon à louer bail, 7 pièces, gd confort, gd garage, jardin, terrasse, prix 12.500 fr. Barthelemy, 6, rue Jean-Bastart, Bourg-la-Reine. Tél. : Gob. 30-01.

A titre de publicité, j'adresse contre mandat de 7 fr. 50 un porte-mine contrôleur de bougie, valeur 15 fr. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20e). Tél. : Roquette 07-67.

Baron, le spécialiste de la belle machine répare les motos et cyclecars à des prix inconnus jusqu'à ce jour. 5, cité de la Roquette

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

Ap. photo 13 × 18, double tirage obt. à rideau, 3 châssis, double rid., pied, sac., access., 200 fr. Inderbitzin, 22, rue du Chemin-de-fer, Viroflay.

Trois pneus Dunlop neufs avec chambre 650 × 65, 150 fr. S'adress. : Delorge, 86, rue Sadi-Carnot, Vanves.

Un lot de moteurs neufs 175 cmc. Aubier Dunne, à air et à eau pour moto ou bateau à enlever avec carbure volant magnétique et accessoires au prix de 400 fr. pièce, un moteur Douglas 350 cmc., état neuf, 500 fr. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier à Paris (20e). Tél. : Roquette 07-67.

Pour 100 francs, tansad pour 2 avec repose-pieds, bon état, servi 1 fois. S'adresser le soir à 7 h. Auvray Paul, 62, rue de Gentilly, Paris (13e).

Avez-vous vu les Rhony'x Stainless

Le cadre est rassurant,
Le réservoir engageant,
Le levier de vitesses pas encombrant,
Les freins très grands,
Le tout est flamboyant,
Le prix reste étonnant,
L'essai toujours concluant.
Garage Renouvier,
4, rue Charles-Renouvier, Paris.

Places disponibles pour motos et cyclecars, prix modérés, 14, boul. Péreire. Wagram 95-04.

Les huiles augmentent de prix, mais Pierre, le roi de la moto, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20e). Tél. : Roq. 07-67, vend la **Castrol X. L. 10 fr. 25** le litre, le **Ricin 1er pression 10 fr.** le litre, le **Benzol spécial course 15 fr.** le bidon.

Plusieurs moteurs 1 et 2 cyl. 500 cmc., boîtes 2 et 3 vitesses, modèles divers, très bas prix, châssis de sidecars depuis 150 fr., moto Terrot 250 cmc., Jap., 3 vit., ch. chaîne, 1.950 fr., moto avec sidecar pneus 27 × 4 ensemble, 4.200 fr. 7, boulevard Victor-Hugo à Saint-Ouen.

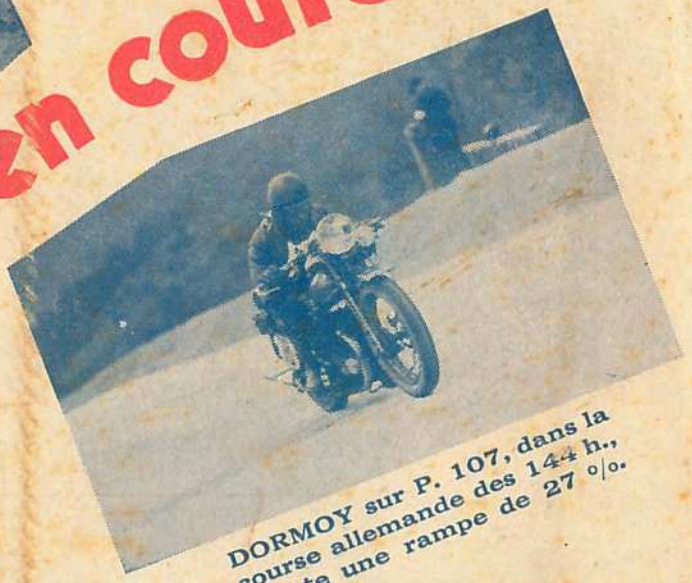
Moto 270 cmc., boîte 2 vit., 950 fr., 7, boulevard Victor-Hugo, Saint-Ouen.

Attention au schimmy qui cause des dégâts graves à votre cyclecar, faites monter pour 100 fr. (cent francs), l'appareil spécial qui vous rendra la direction précise et sûre. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, à Paris (20e). Tél. : Roquette 07-67.

Tiré sur rotative à l'Imprimerie spéciale de « Moto Revue », 30, rue du Poteau, Paris.
Adresser toute la correspondance : 51, Rue Vivienne, Paris
Le Gérant : M. ADAM.

Le coureur HENNE sur B. M. W.

des succès en course ? en voici !



DORMOY sur P. 107, dans la course allemande des 144 h., monte une rampe de 27 o/o.

Les prétendus partisans de la boîte séparée mettent en avant les succès en courses de vitesse, de ce mode de transmission. Le bloc-moteur, s'il avait besoin de ces arguments, pourrait lui aussi se targuer de victoires éclatantes. En voici quelques unes :

- La moto la plus vite du monde (B.M.W.) est à bloc-moteur.
- Dans le fief de la boîte séparée, en Angleterre, des Guzzi ont tenu plus d'une fois en échec dans le Tourist Trophy la "fine fleur" de la construction britannique.
- Le Bol d'Or, cette dure épreuve de 24 heures a vu depuis deux ans le triomphe de motos à bloc-moteur (Gillet d'Herstal).
- Dans la récente course allemande des "144 heures", disputée par des motos de série prises au hasard dans le stock des agents, une P. 107 PEUGEOT, seule machine française engagée, a terminé en tête.

A. 1594

peugeot

BEAULIEU (Doubs)

A.819

Dam