

Le Bol d'Or, Compte-rendu

LE NUMÉRO

1^{fr.} 25

MOTOS - SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

et
Motocyclisme
Automobilisme

MOTO REVUE

TOUS LES
SAMEDIS

18^e ANNÉE — N° 380

21 Juin 1930



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

MOTO-REVUE
BUREAUX :
51, Rue Vivienne, PARIS
c/c. POSTAL 29.737

La glorieuse équipe de Gillet-Herstal à son arrivée, au Bol d'Or.

Les Motocyclettes

ROVIN

ONT COURU ET GAGNÉ

DEPUIS le 1^{er} MARS 1930

A Montlhéry } **RECORD DU MONDE** des
5 km., catég. 175 cmc.
à **142 km. 045.**

A Montlhéry } **RECORD DU MONDE** des
10 km., départ arrêté
à **130 km. 529.**

Côte de Château-Thierry } **1^{er}** Catégorie 175 cmc.
à 80 km. de moyenne
RECORD BATTU.

Roubaix-Paris-Roubaix } Catég. 350 cmc.
2 ENGAGÉS
2 Premiers ex æquo.

Tour de France } **1^{er}** Sans pénalisation.

Côte du Camp } **1^{er}** Catég. 100 cmc. à 60 km. **490**
Record battu.
1^{er} Catég. 125 cmc. à 60 km. **656**
Record battu.

Meeting de Vernon } **1^{er}** Catég. 175 cmc. à **119 km. 205**
Record battu.
1^{er} Catég. 250 cmc. à **136 km. 363**
Record battu.
1^{er} Catég. 500 cmc. à **160 km. 714**
Record battu.
Meilleur temps de la journée.
RECORD GÉNÉRAL BATTU.

MOTOS ROVIN, 169, Bd Péreire, PARIS (17^e)

QUELQUES-UNS DES Grands Succès

des
Motos
en 1930



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

Côte de Château-Thierry } **1^{er}** à 97 km. 295 de moyenne
Record battu. Cat. 500 cmc.

Roubaix-Paris-Roubaix } Deux **1^{ers}** ex æquo
COUPE du M.C.N.F. Cat. 250 cmc.

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

Côte de Fontainebleau } **1^{er}** Record battu. Cat. 250 cmc.
1^{er} Record battu. Cat. 500 cmc.

Ces RÉSULTATS prouvent la
SUPÉRIORITÉ des MOTOS

SAN SOU PAP

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

Motos SAN SOU PAP, 114, Bd Valmy, à Colombes (Seine)

MONET & GOYON

au

Bol d'Or

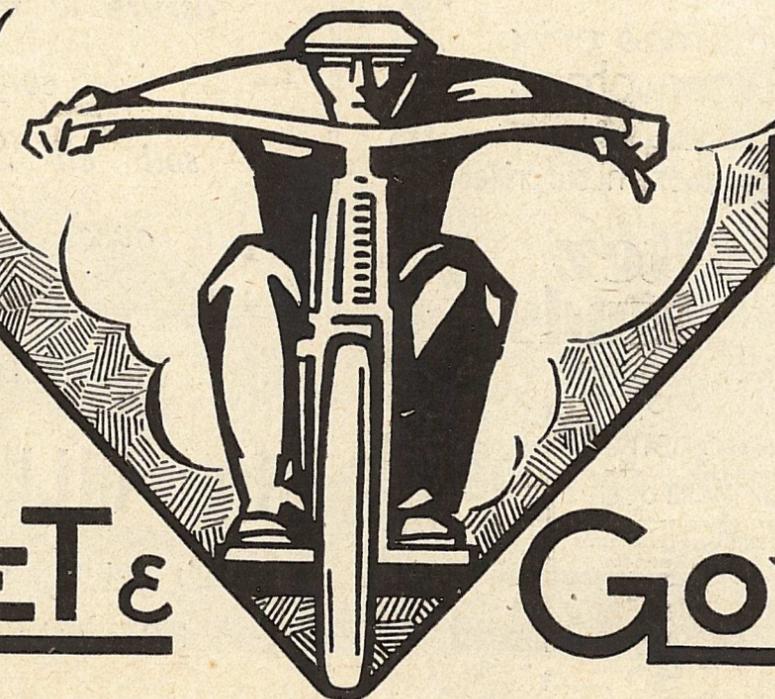
1^{ers} Cat^{ie} **500** cmc. DEBAISIEUX
record général battu
meilleur kilométrage toutes catégories

Cat^{ie} **175** cmc. DUBOIS ;
2^e BLANGEOT
record battu

350 cmc. **Record 1929 conservé**

Moteur VILLIERS 2temps - M.A.G. d'origine 4temps - Graissage KERVOLINE

NOTICE FRANCO SUR DEMANDE

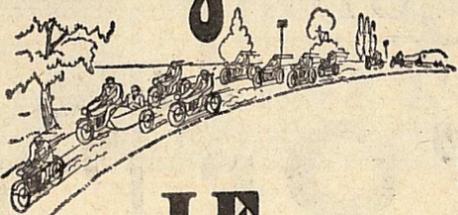


MONET & GOYON

57, Rue du Pavillon -:- MACON (S.-&-L.)

Succursale à PARIS : 112, Boulevard de Courcelles, 112

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**

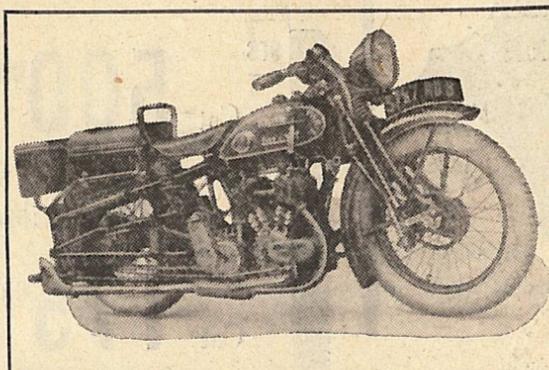
les plus importants
d'Europe
24, rue de Clignancourt, Paris

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

LA
RENÉ GILLET



à suspension arrière
élastique

750 cmc. ou 1000 cmc.

assure le maximum
de confort
soit en Solo ou
avec Sidecar.

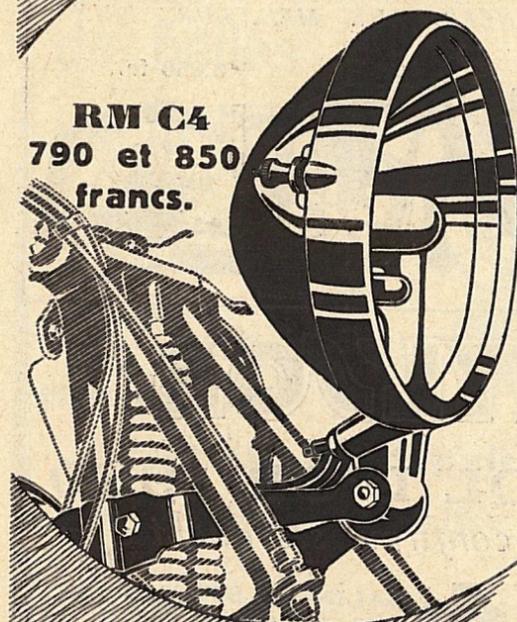
ÉTABLISSEMENTS

RENÉ GILLET & C^{ie}

128, Route d'Orléans, 128

MONTRouGE (Seine)

RM C4
790 et 850
francs.



il n'existe pas mieux

Puissante est votre
moto. Puissant doit être
son éclairage.

Certes, la gamme de
" Radios " vous offre
un beau choix. Mais la
note finale - le fameux
RM C4 à accus - vaut la
peine de retenir parti-
culièrement votre atten-
tion : il n'existe pas
mieux !

Demandez la notice
à Bellegarde, Ain.

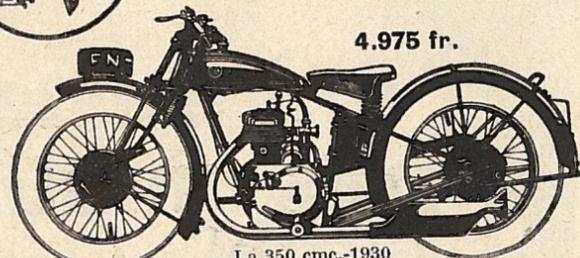
RM.C4



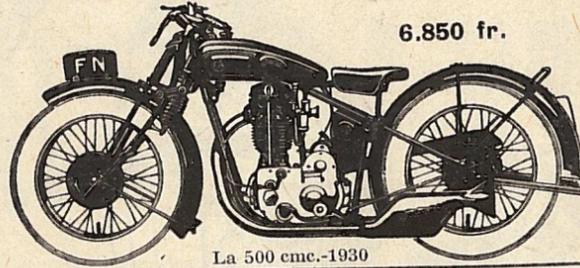
ÉCLAIRAGES ÉLECTRIQUES
RADIOS
POUR CYCLES et MOTOS
Siège social, usines et bureaux : BELLEGARDE (Ain)

FABRIQUE NATIONALE D'ARMES D'HERSTAL-LEZ-LIÈGE
(Belgique)

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

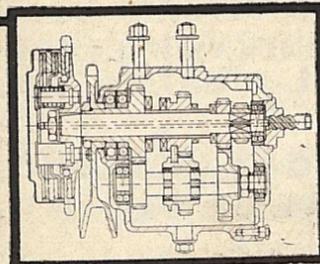
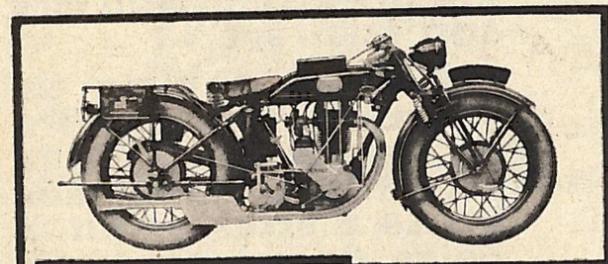



4.975 fr.



6.850 fr.

La 350 cmc.-1930 La 500 cmc.-1930



LES
ROULEMENTS
SKF
ET
RBF

Grâce à leurs qualités exceptionnelles équipent toutes les motocyclettes de marque

DEMANDEZ A NOTRE
SERVICE TECHNIQUE
NOS PLANS EXEMPLES DE MONTAGE

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

STYL'SON La Moto de grand style

au
BOL D'OR 1930
— confirme ses qualités —

1^{er} GALIN sur STYL'SON catég. sidecars 350 cmc., avec 66 tours d'avance sur son concurrent direct.

Ses Modèles 1930 en tout comparables aux grandes marques anglaises, pour le prix d'une bonne marque française

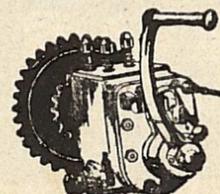
DE 175 A 1.000 cmc.
SOCIÉTÉ ANONYME DES
Motocyclettes "STYL'SON"
au Capital de 2.000.000 de Francs
LE CHAMBON-FEUGEROLLES

DÉPOT A PARIS
Établ^{ts} Lionel Dektereff et Cie
88, Avenue des Ternes, PARIS (17^e)

Représentant général pour la Région Parisienne :
M. L. FOURTINES
47, Avenue de Fodate, 47 — VITRY-SUR-SEINE

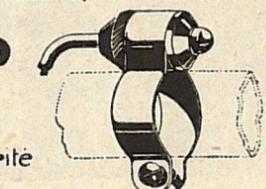
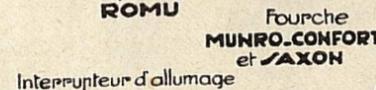
Carburateur **AMAC**
et pièces détachées

Boîtes de vitesse
STURMEY-ARCHER
et pièces détachées



ET ROBERT MUNRO
198 Boul. Péreire Paris 17^e
Téléph: WAGRAM 10.14

Fournisseurs de la majorité des Constructeurs



La plus sûre garantie de fabrication irréprochable
20 ANS D'EXPERIENCE en spécialité

pour **MOTOS**

Préparez-vous de belles vacances

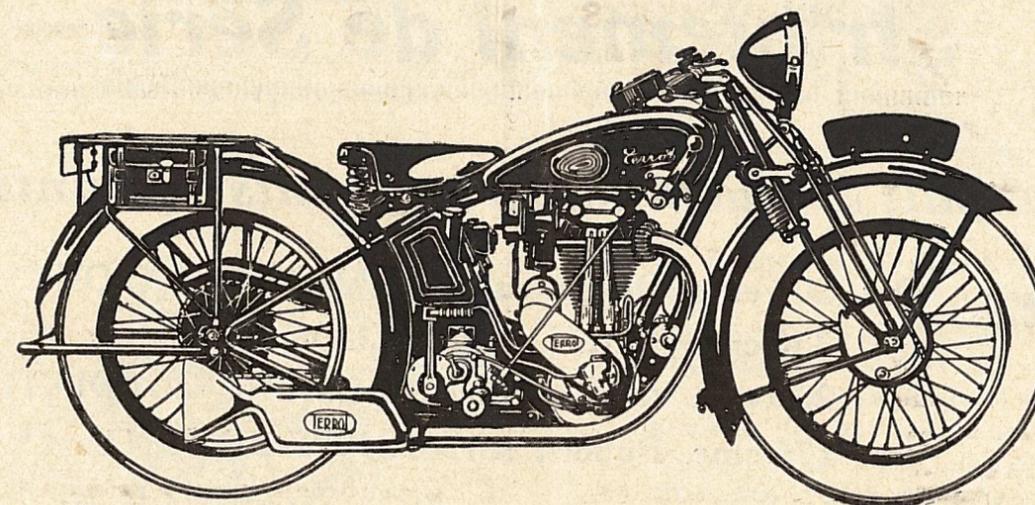
avec une

Terrot



Retenez dès maintenant chez l'Agent Terrot de votre localité le modèle de votre choix

Le succès de Terrot est en effet tel que, malgré une fabrication intensive et sans cesse accrue, un certain délai est nécessaire pour satisfaire aux demandes, quel que soit le modèle.



La 350 cmc. Supersport Type H S S E

Prix : **6.200 fr.**

Derniers Succès Sportifs

1^{er} Juin.
Circuit de Torvilliers, cat. 250 cmc.
1^{er} COULON. Meilleur temps de la journée.
Côte du Val de Cuech, cat. 175 cmc.
1^{er} BRACCINI. Record battu.
8 Juin.
Côte de Sézanne, cat. 250 cmc.
1^{er} PERROTIN. Record battu.
Cat. 500 cmc. 1^{er} PERROTIN. Record battu. Meilleur temps des motos.

Machine de mise au point parfaite et de présentation luxueuse sur laquelle toutes les pièces habituellement nickelées sont chromées.

Moteur à circulation d'huile continue (carter sec).

Etabliss. TERROT, 2, rue André-Colomban, Dijon - Magasin de vente à PARIS, 30, av. de la Grande-Armée.

Établissements TERROT, 2, rue André-Colomban, Dijon
Veuillez m'adresser franco votre catalogue

Nom _____
Rue _____
Ville _____
Départ. _____

BOL D'OR MOTOCYCLISTE 1930

LA CHAÎNE MOTO

RENOLD "MARK 10"

Strictement de Série

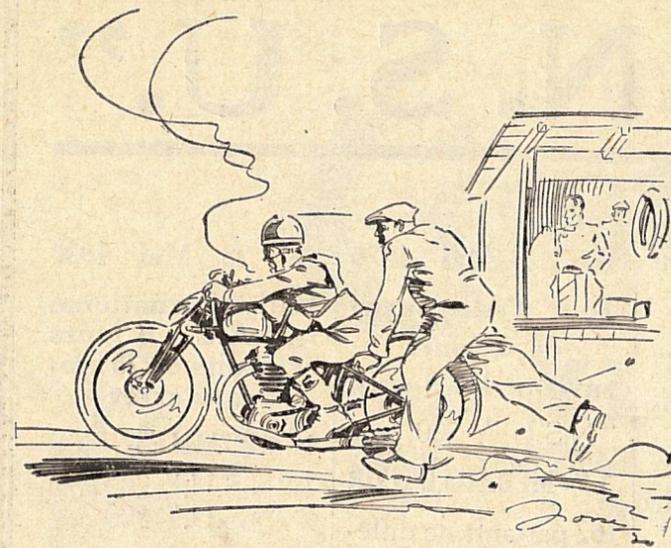
équipait les machines des gagnants suivants :

- 1**ers
- Cat. 500 cmc. Debaisieux, sur MONET-GOYON
 - » 350 cmc. Patural, sur VELOCETTE
 - » 250 cmc. Andreino, sur CLEMENT-GLADIATOR
 - » 175 cmc. Dubois, sur MONET-GOYON

Tous les motocyclistes peuvent se procurer une chaîne de même qualité en réclamant à leur fournisseur habituel une

RENOLD "MARK 10"

RENOLD CHAINS Ltd., 14, rue Danton, Levallois-Perret (Seine)
Publ. G. SWEERTS.

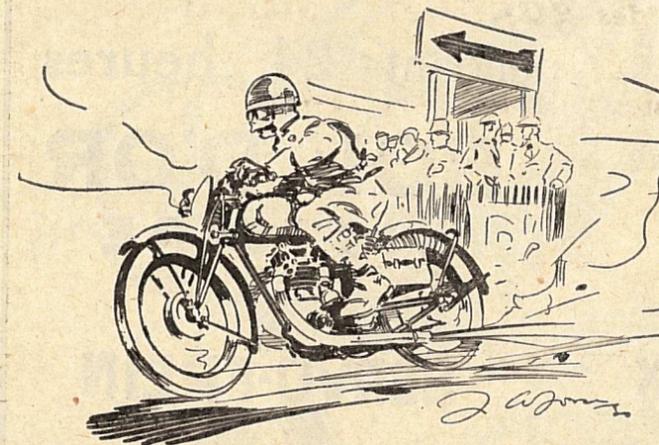
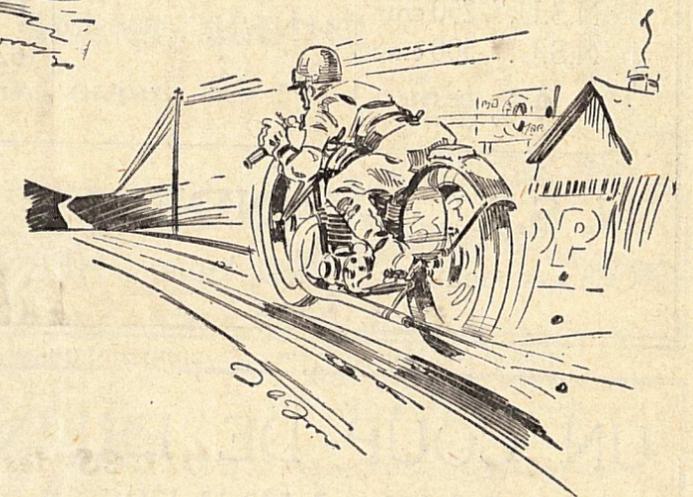


ÊTES-VOUS bien sûr d'obtenir le meilleur rendement de votre moto ?

Et, avant tout, êtes-vous sûr que votre moteur est correctement graissé ?

Aujourd'hui, on marche vite, on grimpe les côtes rapidement...

Êtes-vous bien sûr?



On exige le maximum d'un moteur où règnent déjà normalement de fortes pressions et des températures élevées.

Pour être sûr du meilleur rendement, il faut la qualité de Mobiloil. Elle a été sans cesse améliorée et perfectionnée pour permettre en toutes circonstances le fonctionnement le meilleur et le plus économique.

Coupon à retourner sous enveloppe fermée à Mobiloil, 46, rue de Courcelles, Paris.

Pour envoi gratuit de notre brochure: "l'Entretien de votre moto".

Nom

Adresse



Mobiloil

LA GRANDE MARQUE DE RÉPUTATION MONDIALE

VICTOIRES "N.S.U."

DES MOTOS

20 Avril 1930	26 - 27 Avril 1930	12 - 17 Mai 1930	26 - 28 Mai 1930
Maebrische Rally 820 km.	Tour de Tchéco- slovaquie, 1028 k.	Tour d'Allemagne de 6 Jours environ 1.600 km.	Rally international A.D.A.C., 6 jours et 6 nuits 6.275 km. sans arrêt
4 MÉDAILLES D'OR	2 "N.S.U.", 250 cmc	"N.S.U.", 500 cmc	3 MÉDAILLES D'OR
3 "N.S.U.", 250 cmc	3 "N.S.U.", 500 cmc	1 ^{er} . MÉDAILLE D'OR	1 "N.S.U.", 200 cmc
1 "N.S.U.", 500 cmc		(62 partants de diffé- rentes nationalités.)	2 "N.S.U.", 500 cmc
1 ^{ers} ex æquo	1 ^{ers} ex æquo		1 ^{ers} ex æquo

N. S. U. WANDERER - NECKARSULM
Concessionnaire : Et. Arthur HEROLD, VILLEMOMBLE (Seine)

UN COUP DE FREIN
CHAQUE MINUTE.....pendant 24 heures

1^{er}
TOUTES C^{at}égories
DEBAISIEUX
sur MONET et GOYON

1^{er} C^{at}égorie 250 cmc.
ANDREINO
sur CLÉMENT-GLADIATOR

E^{ts} L. POUTRAIT, 7 et 9, rue de la Croix-Faubin, PARIS - 11^e

AU
BOL D'OR
VICTOIRE
DU

SERVO-FREIN
PERROT-PIGANEAU



L'HUILE
Castrol

TYPE/ **XL** ET **XXL**
POUR MOTEUR/
A GRAND RÉGIME



Parmi les différents types d'huile CASTROL mis sur le marché pour les besoins particuliers de chaque moteur, deux ont été plus spécialement étudiés pour les moteurs à régime élevé :

le type **XL** pour moteurs poussés
le type **XXL** pour moteurs très poussés.

Tous deux sont des huiles de même composition dont seule la viscosité est différente, le type **XXL** ayant plus de corps, ce qui lui permet de résister aux plus hautes températures et de conserver un pouvoir lubrifiant assurant un graissage parfait aux plus grands régimes et par les plus fortes chaleurs extérieures.

Automobilistes et motocyclistes ayant des moteurs à grand régime ont donc intérêt à utiliser les types d'huile CASTROL XL et XXL. Ces deux types pouvant parfaitement se mélanger, il n'est pas utile de vidanger pour employer l'un à la suite de l'autre.

La CASTROL XL et XXL, en suivant l'évolution des régimes-moteurs, a marqué un progrès très net dans l'important problème de la lubrification. Tous les automobilistes et motocyclistes qui en font usage éprouvent une satisfaction jusqu'alors inconnue dans le rendement exceptionnel de leur moteur.

Pour tous les autres moteurs notre Guide de graissage vous indiquera le type d'huile CASTROL qui convient.

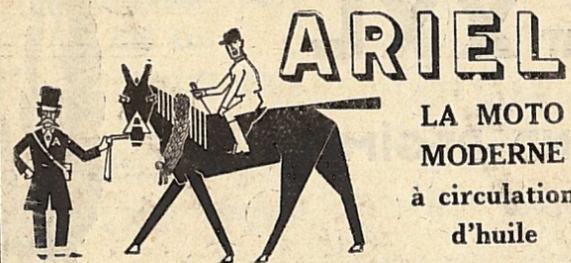
SOCIÉTÉ AN^{me} DES HUILES CASTROL
19, rue des Minimes - Courbevoie - Seine

Jean Pillel

PUBLICITÉ GIANOLI & VALENTIN

**VOUS
POUVEZ
GAGNER
125.000 Fr.**

en participant au Concours



ARIEL
LA MOTO
MODERNE
à circulation
d'huile

Tout acheteur au comptant ou à crédit d'une moto
ARIEL 1930 est qualifié pour participer au Concours
et devra adresser :

- 1° Un dessin ;
- 2° Une photo.

Les primes de 500 Livres Sterling (62.500 francs)
chacunes, seront attribuées fin 1930 de la manière
suivante :

- 1° au dessin primé représentant le Cheval
Ariel de la façon la plus expressive : 62.500 fr.
- 2° à la meilleure photo, paysage ou autre, dans
lequel figurera une moto Ariel : 62.500 fr.

Demandez le catalogue Ariel et réclamez, en passant
votre commande, la formule de participation au Concours.

A

TITRE DE DIFFUSION

nous vendons dans toutes les parties de la France où
l'"ARIEL" n'est pas connue, A UN PRIX SPÉCIAL,
même meilleur marché que certaines machines 500 cmc.
de marque française, un nombre limité de machines

ARIEL 

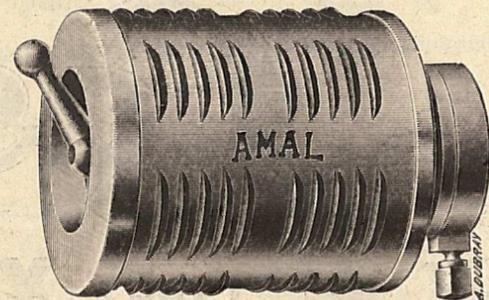
La Motocyclette moderne

Bureaux et Ateliers : 74, Rue des Suisses, à Nanterre (Seine)
Magasin d'Exposition : 49, Boulevard Gouvion-Saint-Cyr, Paris

PUB. G. S.

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

BOL D'OR 1930
(24 heures) Catégorie 350 cmc.

1^{er} PATURAL sur

Velocette

Huile CASTROL — Pneus DUNLOP
a parcouru 1646 km. 920 à la moyenne de 68 km. 621 à l'heure
VITESSE — RÉGULARITÉ — SOUPLESSE

C'est la Moto des véritables connaisseurs qui pourront l'examiner chez :

- BRACONNIER, 61, rue Vaucelles, à CAEN
- CHALLES, 12, rue Gonod, à CLERMONT-FERRAND
- GASCOGNE-AUTOS, 152, rue Fondaudège, à BORDEAUX
- GILLET, 2, Avenue du 1^{er}-Mai, à TROYES
- LAURENT, 56, rue Thiers, LE HAVRE
- PISCAGLIA, 90, rue d'Italie, à MARSEILLE
- Ch. WOLFF, 24, rue de Rosheim, à STRASBOURG

MAGASIN D'EXPOSITION : 169, Boulevard Pereire, PARIS

Agence pour la FRANCE et ses Colonies:
22, Rue du Colonel-Gillon, MONTROUGE (Seine)

Tél. : Alésia 02-45

**POUR
TOUS**



MOTEURS

BOUGIE CHAMPION S. A. 5, Square Villaret de Joyeuse PARIS (17^e)

LE CERCLE

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

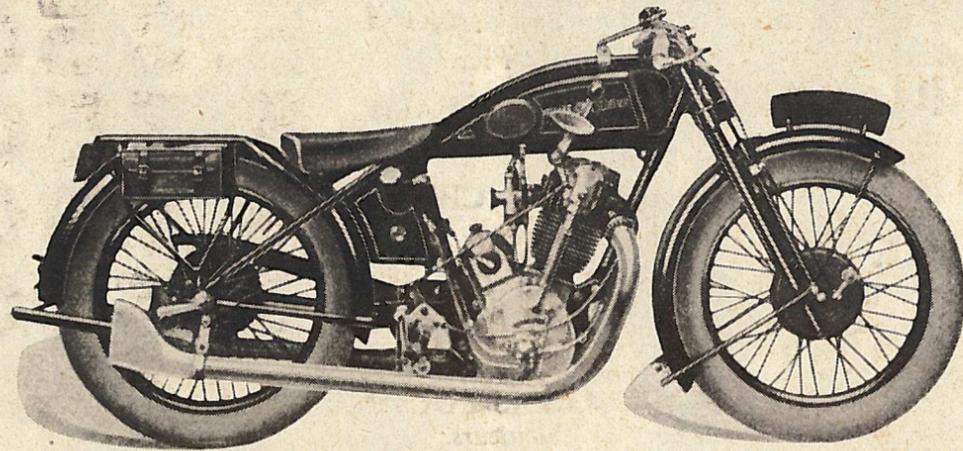
**DOLLAR, TERROT, GNOME, F.N.
PEUGEOT, RHONY'X, HARLEY, INDIAN, ETC.**

TOUTES MOTOS NEUVES & D'OCCASION, GARANTIE 6 MOIS
CRÉDIT : 12 ET 18 MOIS SANS INTÉRÊTS
ACHAT AU COMPTANT ET REPRISE DE TOUTES MOTOS

PERMIS DE CONDUIRE GRATUIT
OUVERT MÊME DIMANCHE MATIN

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

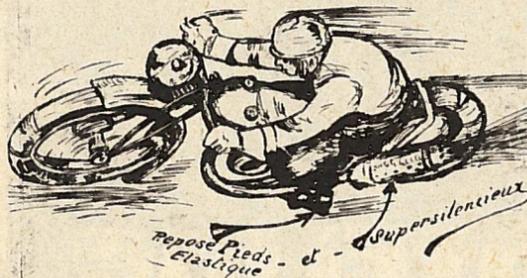
De 1910 à 1930 20 Ans d'Avance et d'Expérience!



KœHLER ESCOFFIER livre les plus BELLES MOTOS
2 CV, 3 CV, 4 CV, 5 CV et 9 CV.

depuis la 2 CV. au fameux moteur VILLIERS, machine de travail,
jusqu'à la prestigieuse 1.000 cmc. EDDOURA, à arbre à cames en tête

177, Rue Rambuteau - MACON (S.-&L.). — Catalogue franco.



AU BOL D'OR 1930

Motocyclette ..	Cat. 100 cmc	FABRE sur FABRE	1 ^{er}
—	Cat. 175 cmc	DUBOIS sur MONET & GOYON	1 ^{er}
SIDE-CAR ..	cat. 350 cmc	GALLIN sur STYL'SON	1 ^{er}
Voitures sport.	cat. 750 cmc	VIOLET sur HUASCAR	1 ^{er} et record du monde.
course	cat. 500 cmc	BERTHELON sur BERTHELON	1 ^{er}
CYCLECAR ..	cat. 500 cmc	ANNINO sur ANNINO JAP	1 ^{er}

Les supersilencieux CERRETI sont indiscutablement uniques au Monde par leur conception absolument scientifique et par leur formule (évacuation des gaz progressive, proportionnelle et inversement proportionnelle à la cylindrée et à la compression du moteur) assurent un silence parfait et sans aucune contrepression ni perte de force.

Les repose-pieds élastiques CERRETI, pour le conducteur et le passager, ainsi que le siège à double suspension intégrale réglable selon le poids du cavalier, constituent une suspension douce et sans à-coups et suppriment toute fatigue.

Se méfier des imitations et contrefaçons, exigez la marque CERRETI, portant une étoile à cinq pointes. Les supersilencieux CERRETI se font de 75 à 1.100 cmc pour la moto deux ou quatre temps et de 350 à 5.000 cmc. pour la voiture. Sur demande, Supersilencieux, pour tous les moteurs d'aviation, marin, etc...

Etablis. E. CERRETI & P. VALEN, 204, Boulevard SAINT-DENIS, à COURBEVOIS (Seine). — Téléph. : Défense 14-17.

La Nouvelle "CARDAN"

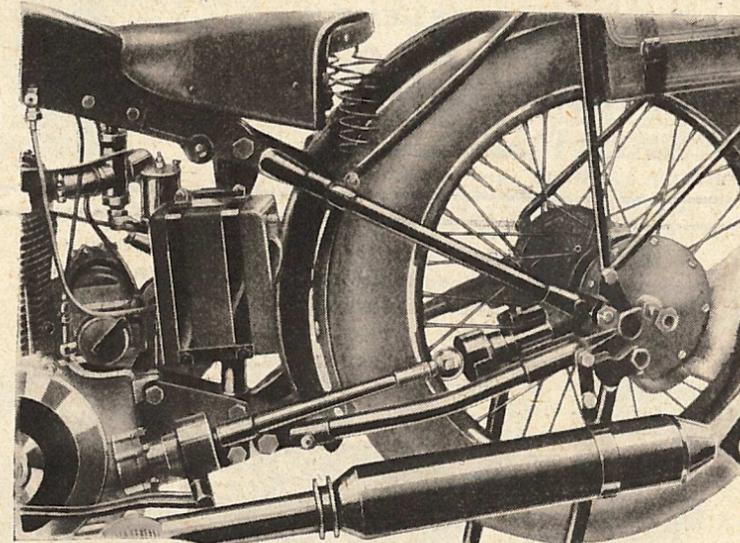
DOLLAR

est la Transmission parfaite!

Type P. - Cardan, Bloc-Moteur CHAISE, 250 cmc.	Prix.. ..	5.350	frs
Type R ² . - Cardan, Bloc-Moteur CHAISE, 350 cmc.	Prix.. ..	5.750	frs
Type R ³ . - 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 dérèglement possible en moins d'une minute.

SEUL...

DOLLAR

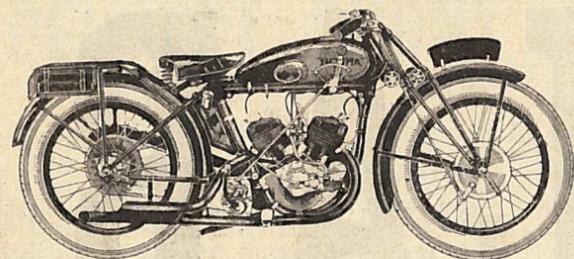
offre ces **3**
Perfectionnements
indispensables
sur une Moto
moderne!

ETABLISSEMENTS DOLLAR
19 P. Duval de la Mare, JOINVILLE-LE-POINT (Seine)
Veuillez m'adresser votre Catalogue illustré
et vos conditions de Vente à Crédit.

Pub. G. SWEERTS

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

Les Etablissements "ULTIMA"



TYPE C. 2.

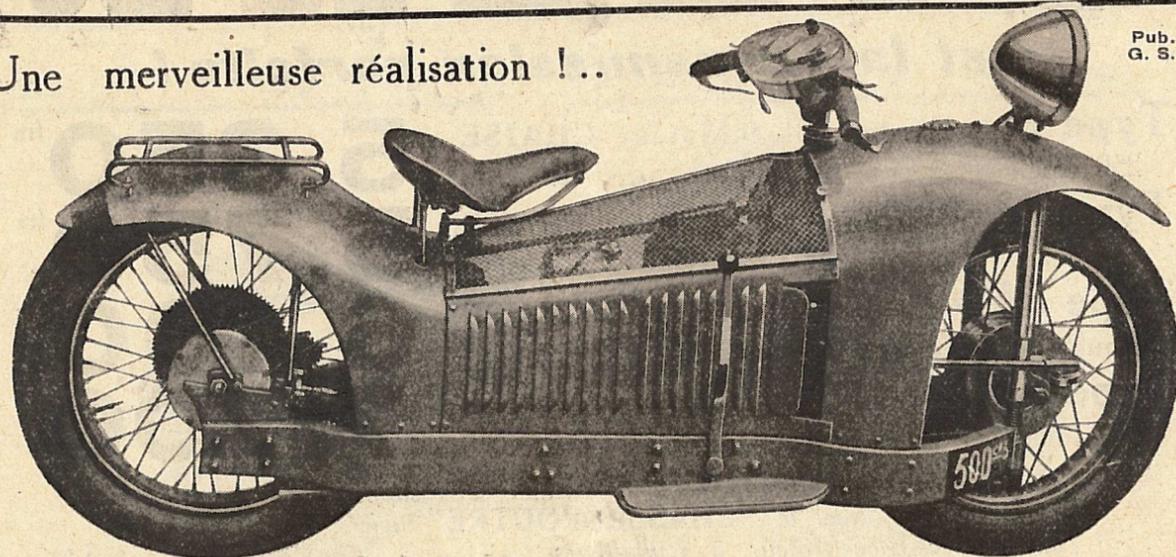
livrent aux meilleures conditions, leurs nouveaux modèles munis des derniers perfectionnements

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

E. BILLION CONSTRUCTEUR
24, 24bis, 24ter, r. du Commandant-Faurax, LYON
Allée VAUDREY 02-04
Agents demandés partout. Catalogue sur demande
Agence Générale pour la SEINE: BARRÉ, 123, Boul. National - PARC-ST-MAUR

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

7.500 fr.

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

CRÉDIT 12 MOIS sans MAJORATION

MOTOS MAJESTIC

75, Avenue d'Antony
CHATENAY (Seine)

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

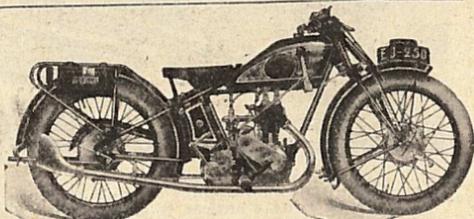
M _____
Rue _____
Ville _____
Dép' _____

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



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

Le BOL d'OR 1930

MOTOCYCLISTE & AUTOMOBILE

a été gagné avec

KERVOLINE

L'HUILE QUI S'IMPOSE PAR SES QUALITÉS

1^{ers}

- MOTOS: 125 cc. Richer, ROVIN *Record battu*
- 175 cc. Dubois, MONET-GOYON *Record battu*
- 250 cc. Andreino, CLÉMENT-GLADIATOR *Record battu*
- 500 cc. Debaisieux MONET-GOYON *Record Gén^{al} battu*

du CLASSEMENT GÉNÉRAL des MOTOS:

Debaisieux sur Monet-Goyon

CYCLECARS: 350 cc. Leroy, ROYAL-SPORT *Record battu*

VOITURES de COURSE: 1100 cc. Giraud-Cabantous sur CABAN

du CLASSEMENT GÉNÉRAL des VOITURES:

Giraud-Cabantous sur Caban

RECORD GÉNÉRAL DE L'ÉPREUVE,
TOUTES CATÉGORIES, BATTU.

QUI TOUS UTILISAIENT
EXCLUSIVEMENT

KERVOLINE

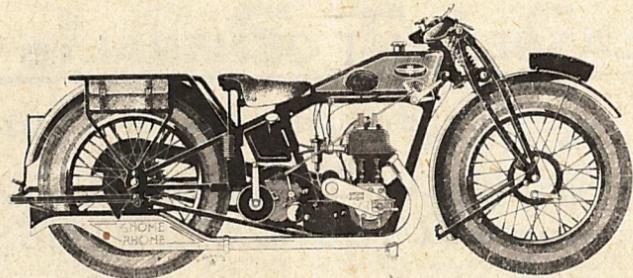
L'HUILE QUI S'IMPOSE PAR SES QUALITÉS

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

GNOME RHONE

On paie
toujours
trop cher...

...une
moto trop
bon marché.



Motocyclette type D3

Sa notice "750 francs c'est peu!
3000 francs, c'est beaucoup!
vous sera adressée sur demande

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

Pub. R. LANG.

Fondée en 1913

CAMILLE LACOME
Directeur-Fondateur

RÉDACTION ADMINISTRATION
ET PUBLICITÉ :

51, Rue Vivienne, 51
PARIS (2^e Arrondissement)

TÉLÉPHONE:
CENTRAL 03-31
CENTRAL 08-24

C/C Postal 29.737

MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE
PARAISANT LE SAMEDI

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

ABONNEMENTS

	UN AN 52 N ^{os}	6 MOIS 26 N ^{os}	3 MOIS 13 N ^{os}
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 (2^e)

Modifications au règlement du Grand Prix de l'U. M. F.

ON sait que le Grand Prix de l'U. M. F. se disputera à la même date que le Grand Prix de l'A. C. F., le 21 septembre sur le Circuit de Pau. Nous sommes, en principe, très partisans de ce groupement des deux grandes épreuves puisque la course motocycliste profite de l'organisation établie pour la course automobile et, jusqu'à un certain point, de l'affluence des spectateurs. On a pu constater que la foule s'intéressait autant et plus aux motos qu'aux voitures et qu'ainsi le voisinage des deux épreuves ne portait aucun préjudice à la moto.

Quelques modifications ont été apportées au règlement de l'an dernier. L'an dernier, le Grand Prix fut disputé, non pas sur une distance limitée, mais sur un temps limité. La Commission Sportive de l'U. M. F. a fort sagement renoncé à cette formule qui est à la fois d'une application délicate et est, au point de vue des spectateurs, la cause de quelque confusion. Avec un départ en groupe et une distance limitée à couvrir, la course est facile à suivre et l'arrivée à juger. Il serait également très utile pour le spectateur que la catégorie fût clairement indiquée par un signe quelconque suffisamment visible (casque peint d'une certaine couleur par exemple). Les 500 devront parcourir 19 tours du circuit c'est-à-dire 300 km. 200 environ. Sur un circuit aussi rapide, une telle distance est suffisante pour « sonner » les machines et le but poursuivi est atteint.

On se rappelle que l'an dernier les concurrents ne devaient utiliser que de l'essence pure. Cela obligea plusieurs d'entre eux à des réglages de la dernière heure, car, dans la plupart des épreuves européennes, on utilise un mélange essence-benzol. Cette année, le carburant comprendra 70 % d'essence et 30 % de benzol. La consommation n'est pas limitée. Le carburant est du type admis dans les épreuves internationales et cette unification est très recommandable. Elle simplifie la préparation des machines. On objectera que le benzol ne se trouve pas couramment partout et qu'ainsi, le mélange d'essence-benzol rentre dans la catégorie des carburants spéciaux. Peut-être aurions-nous préféré pour notre part qu'on adoptât un des supercarburants qui sont vendus d'une manière courante aux postes de ravitaillement et qui permettent un taux de compression analogue à celui du mélange essence-benzol. Quant à

limiter la consommation, cela compliquerait beaucoup l'organisation de l'épreuve. Il serait nécessaire d'obliger les concurrents à employer des réservoirs spéciaux de forme et de dimensions déterminées, comme on l'a fait pour le Grand Prix des Voitures. Cela n'est pas praticable pour les motos par suite de la difficulté où l'on serait de les loger. De plus, le poids d'un gros réservoir affecterait la stabilité de la machine. Enfin, l'expérience a montré que la consommation des machines de course marchant à l'essence-benzol était parfaitement normale. Bien que la possibilité de voir apparaître ou des moteurs de principe nouveau ou des turbocompresseurs semble peu probable, il ne serait pas heureux d'empêcher cette apparition en limitant la consommation. Il est, en effet, probable que ces nouveaux venus auraient, au moins à l'origine, une consommation plus élevée que les types classiques.

La date assez tardive du Grand Prix nous semble heureuse car elle laisse aux concurrents plus de temps pour se préparer et elle devrait réduire le nombre des forfaits. De plus, elle rapproche le Grand Prix du Salon et est ainsi de nature à donner plus d'importance aux résultats. Elle favorisera aussi la participation de concurrents qui auraient été malheureux dans les précédentes rencontres.

Souhaitons une large participation de nos nationaux et le succès de machines entièrement françaises.

Goût détestable, mauvaise méthode !

UN grand magasin de vêtements d'Alger, le « Grand Bon Marché » (pour ne pas le nommer) a la spécialité des réclames les plus saugrenues. Depuis quelques jours, en effet, est exposée en vitrine, une scène intitulée « l'Accident » : une motocyclette écrase un passant et

télescope un réverbère. Un agent verbalise, tandis que la victime, les reins sous la machine, exhibe une face sanglante, quant à la vitrine, elle est fendue en tous sens.

La moto est une authentique Terrot 500 cmc. culbuteurs, double tube, et je ne comprends pas pourquoi l'agent régional (M. H...) s'est prêté à cette manifestation du plus mauvais goût et, de plus, d'une portée commerciale nulle. Est-ce cela qui fera apprécier et démontrera les avantages des vêtements X... Y... ou Z... ? Chaque fois la propagande recule sensiblement.

SOMMAIRE

N^o 380

Samedi 21 Juin 1930

Propos d'un vieux motocycliste, par G. de Lavalette	682
Par-ci, par-là	683
Paris-Les Pyrénées-Paris	685
Joint de culasse, par H. P. Borestroke	687
Le Bol d'Or	689
Le Carburateur	692
Clavetages, par J. Mellier	694
Le Sport	696
Un tricyclecar : B. S. A., par Max End	698
En Italie, par Caporali	699
Nos Clubs	700
Nos Fabricants	703



propos d'un vieux motocycliste

DES esprits supérieurs ont « séché », combien souvent! sur cette simple définition: Qu'est-ce que le sport? J'en trouve une toute faite de définition dans un « Dictionnaire national, monument élevé à la gloire des lettres françaises », par Bescherelle aimé. Voici ce que l'on y lit :

« Sport (substantif masculin), mot anglais qui signifie divertissement, jeu, plaisir, badinage et particulièrement chasse, le plaisir de la chasse, de la pêche. C'est un mot fort à la mode aujourd'hui parmi nous. »
Citation : « Ces tournois nautiques à la lance étaient chers aux enfants de la Seine ; c'était le sport séquanien. »

Voici maintenant dans le même dictionnaire une autre définition : « Sportsman, s. m. Mot anglais qui signifie chasseur, qui aime la chasse, la pêche, etc... C'est encore un de ces mots que l'anglomanie a introduits chez nous. »
Eh ! bien, qu'est-ce que vous dites de ça?
C'est idiot!
Mais non, cela « date » !
Mon dictionnaire à la « gloire des lettres françaises » est de — tenez-vous bien — de... 1865 seulement !
Chasse, pêche, joute à la lance, voilà les « sports » connus il y a soixante-cinq ans !

Tout dans la vie évolue, c'est pour-quoi, au moment de traiter de « l'esprit sportif », tout à coup un doute surgit dans le mien... d'esprit : ai-je raison de penser à ça avec mon jugement de... vieux?
L'esprit sportif que j'ai connu jadis était peut-être d'une essence supérieure mais il était évidemment naïf : dans un règlement, on cherchait surtout un guide : ce qu'il convenait pour gagner.

DE nos jours, on cherche dans un règlement ce qu'on a oublié d'y défendre afin de vite le faire pour gagner !
Ces réflexions me sont venues à la lecture du règlement du récent championnat féminin automobile où il était prescrit différentes choses à la suite de quoi il était spécifié que « les concurrentes prendraient l'engagement d'honneur » de ne pas enfreindre ces prescriptions.

En 1930, un pareil règlement est homologué par l'A. C. F. Il y a trente ans, il aurait été considéré comme une injure grave faite aux concurrentes, à leurs mécaniciens, aux constructeurs, etc...
Certes on a évolué !
Mais pas dans le sens de la netteté ! Car des organisateurs qui ont recours à de

pareilles clauses d'engagement... d'honneur, avouent par là même leur carence à découvrir les fraudes ou les fraudeurs possibles.

Il est vrai que ce monument d'hérésies sportives du championnat féminin spécifiait que seraient disqualifiées les concurrentes qui « dépasseraient d'une façon sensible la vitesse ayant servi de base au handicap.

Là, on croit rêver ! Où commence, où finit la « façon sensible » ? Voyons, Messieurs de l'A. C. F., comment entérinez-vous de pareilles choses?

Les résultats vagues ont prouvé que 15 % d'amélioration ne constituaient pas un écart sensible puisque — sauf erreur — la gagnante a amélioré sa vitesse de cette quantité.

L'esprit sportif commandait-il ou non la disqualification?

EST-CE son esprit sportif qui a permis à la gagnante de faire 15 % de mieux qu'un pilote réputé?

Serait-ce faire montre d'esprit sportif que s'incliner devant le résultat brutal d'une concurrente démontrant — par l'absurde ! — l'absurdité d'un règlement?

ON se perd dans toutes ces conjectures, ou bien plutôt, on les expliquerait trop facilement avec logique, mais ne fait-on pas mieux de sourire et d'excuser toutes ces manifestations qui agitent nos sportsmen ou sportswomen actuels dans une ambiance un peu factice de mouvement !

Faire du sport, cela pourra bientôt se définir : déplacer de l'air !

Entre la chasse, la pêche et... ça, ma génération aura connu, je pense, le juste milieu.

A propos d'un « propos »

IL paraît que ce que j'ai écrit sur les épreuves auxiliaires du Tour de France dans *Moto Revue* du 31 mai va me valoir une volée... de bois vert, comme réponses, en différentes publications.

C'est du moins ce que m'a annoncé un haut dirigeant, très haut, du M. C. F. qui ne niait d'ailleurs pas que j'ai dit



En 1865... Mon dictionnaire! un sportsman? un pêcheur, un chasseur... mais parfaitement...!

vrai ; il discutait seulement de l'opportunité de dire la vérité.
Je serais vraiment fâché (je veux dire navré) que l'on cherchât dans mes « Propos » une intention de nuire car je les écris avec l'idée de « servir » une cause sportive qui m'intéresse et c'est faire œuvre utile que de dire à ses amis



Mais si l'on vise à me baillonner... alors ! alors.

qu'ils ont fait erreur et de préciser pourquoi.

Qu'on agisse de même si je me trompe, fort bien, mais si l'on vise à me baillonner ce sera difficile : à mon tour de prévenir mes « amis » susceptibles !

800 kilomètres en une étape

EST-CE trop? Est-ce faisable? Le règlement des P. P. P. 1930 amène des discussions à ce sujet? Puis-je donner mon avis?

800 kilomètres à moto c'est beaucoup, mais je crois que tous les bons motocyclistes (et « les Pyrénées » ne sont accessibles qu'à ceux-ci) peuvent affronter cette distance... en juillet !

Nos camarades de Nice avaient annoncé un Nice-Paris en une étape de 1.000 kilomètres. Ça, c'était nettement exagéré (je l'ai fait imprimer ici-même), surtout si l'on tient compte de la saison.

En hiver, la moto soumet l'organisme humain à des épreuves terribles. Je n'en veux pour preuve que la première demi-étape du récent Tour de France où, par un temps ensoleillé, il a suffi d'un peu de brouillard dans la vallée de la Seine pour frigorifier les concurrents et les contraindre à s'arrêter et à faire du « pas de gymn » pour combattre onglée et ankylose. 1.000 kilomètres en mars : impossible.

800 kilomètres au 14 juillet, c'est tout différent, d'autant plus qu'au petit jour, à l'heure des défaillances ou des « coups de pompe », une neutralisation permettra — mieux même, contraindra — les concurrents à se reposer, à couper d'un court sommeil les fatigues de la nuit.

Pourtant pourrai-je — même ici — dire une « vérité » à mes amis de *Moto Revue* : supprimez tout contrôle de départ en dehors du départ réel à Ville-d'Avray ou Versailles, pour permettre aux futurs concurrents du raid Paris-Côte d'Argent de dormir — chez eux ou à l'hôtel — jusqu'au dernier moment.

Voici deux ans j'ai fait Paris-Bordeaux en onze heures, je crois, mais — comme les autres — j'avais « mis » six heures pour venir du contrôle de la place de la Concorde au... départ réel !

800 kilomètres et une pleine journée de repos le lendemain, cela va ! Puis-je avoir le numéro 1 dans la liste des engagés ?

G. DE LAVALETTE.



Héroïsme méconnu

CE brave homme de client était venu apporter au stand l'appui moral de sa présence. Et il avait garé sa moto derrière le box. La maison n'est pas riche et la caisse des pièces détachées peu garnie ! En vrai sportif, il laissa d'abord prendre sur sa monture quelques écrous qui s'étaient « débinés ». Quand le réservoir du coureur lâcha, il consentit à ce qu'on prit le sien. Puis, ce fut la zone arrière... la culasse, le cylindre qui disparurent...

Et dans la lueur sinistre de l'aube, contemplant la carcasse dépourvue de ce qui avait été sa moto, il murmura tristement : « C'est pas encore demain que j'irai me promener à Dieppe! »

Une auto écrase deux motos

LES journaux relatent une collision peu ordinaire le 12 juin, sur la route de Fontainebleau à 9 heures du soir, et tous sont d'accord sur les mêmes faits : une auto-transport... vive allure... carrefour, accrochage d'une moto qui était sur sa droite, plusieurs tête-à-queue. Nouvel accrochage d'une seconde moto, également sur sa droite dans le sens opposé. Bref, deux morts, trois blessés dont le conducteur de la voiture-transport. Les témoins déclarent avoir compté jusqu'à huit tête-à-queue avant l'accrochage de la deuxième moto. Inutile de commenter : demandons simplement à nos conducteurs d'automobiles d'avoir plus de considération pour les motocyclistes : ils sont en chair et en os comme eux. Que diraient-ils, eux-mêmes, ces conducteurs, s'ils camions de la CIMA ou même les autobus de la S.T.C.R.P. se permettaient à leur égard de pareilles incartades? Une telle aventure est triste et comporte un examen de conscience pour beaucoup d'automobilistes.

Traffic malhonnête

JEUNES gens, si l'on vous offre, moyennant une somme à forfait, de passer l'examen du permis de conduire plus ou moins régulièrement, ou bien refusez catégoriquement, ou mieux signalez à l'U. N. A. T. ces individus. En effet, depuis quelque temps, des « oiseaux », démasqués d'ailleurs, intermédiaires avec un agent du Service des Examens et un représentant de la Préfecture de Police, avaient réussi à délivrer un certain nombre de permis de conduire frauduleusement. Non seulement les individus en question sont passibles de peines correctionnelles, mais les risques les plus graves, ainsi que l'annulation de leur permis de conduire, peut-être à vie, peuvent sanctionner l'acceptation de ces maladroits : donc méfiez-vous. D'ailleurs, nous avons, en motocyclisme, des écoles : presque tous nos agents vous apprendront à conduire vos véhicules et vous amèneront parfaits candidats devant l'examineur, sans avoir besoin de dévier de la ligne droite et correcte qui fait le fond de leur réputation. *Moto Revue* est à l'entière disposition de tous pour donner toutes explications sur chaque cas particulier.

Combien y a-t-il d'acrobates ?

JAMAIS nous n'aurions cru que la France cachait tant d'acrobates motocyclistes. La proposition d'Abbins nous a valu un débordement de correspondance, et certainement, malgré toute sa bonne volonté, le célèbre acrobate ne pourra donner satisfaction à cette armée d'as inconnus ou connus. Combien y a-t-il donc d'acrobates en France ? Un club des acrobates serait-il à souhaiter ?

Informations

Segrave est mort

UNE triste nouvelle : Segrave, le champion des recordmen de vitesse sur terre, aviateur prestigieux, navigateur émérite, est mort d'une façon imprévue. Tentant le record mondial de vitesse sur l'eau, son canot s'est retourné. Le mécanicien Aliwelle s'est noyé, Wilcock, passager, eut les deux jambes fracturées. Quant à Segrave, une côte cassée ayant pénétré dans le poumon, il est mort quelques heures après. Avant d'expirer, il eut la force de demander : « Ai-je battu le record ? ». Oui, Segrave avait battu le record à 150 à l'heure, on dit même



qu'au moment où l'accident est arrivé, il marchait à 193. *L'Actualité Automobile* du 1^{er} juillet consacra un article nécrologique à l'homme le plus prestigieux que nous ayons jamais connu.

Un accident

YVON Gallé, président du M. C. P. a été victime d'un accident. Le 10 juin il a été pris en écharpe par une voiture à Bressuire. Sa machine n'a pas grand mal, mais lui-même a une fracture de la jambe droite (fracture simple du tibia, double du péroné), il a été transporté à Poitiers où il est actuellement à l'hôpital, avec en perspective quelques semaines de lit pendant le plein de la saison motocycliste. C'est sa photo qui a paru sous le nom de « Fred » dans *Moto Revue* du 31 mai, p. 622. Nos vœux de prompt rétablissement.

On demande des commissaires

ON recherche, pour suivre Paris-les Pyrénées-Paris 1930, des commissaires de route avec véhicules rapides. Tous les frais seront payés (essence, huile et frais d'hôtel). Se faire connaître d'urgence à *Moto Revue* « Service de Paris-les Pyrénées-Paris ».

Il se marie...

OU tout au moins, les fiançailles auront lieu dimanche 29. C'est Daniel (Aramis en moussquetaire) qui veut convoler selon l'expression classique. Nos vœux et ceux de tous l'accompagnent. Mais, au fait, Daniel est un excellent conducteur qui a de nombreuses compétitions à son bagage : Roubaix-Paris-Roubaix, l'Armistice et un tas de rallies etc... En ce moment, modestement, à l'insu même de ses chefs, il travaille aux ateliers Gnome-Rhône de Kellermann : c'est donc, en outre, un excellent mécanicien : souhaitons que la firme d'avion qui possède un motocycliste qui fut aviateur militaire sache utiliser Daniel en temps utile.

Belle Coquille

VOICI in extenso l'avis publié, par notre confrère « Sud de Montpellier », le 4 juin

Avis aux Motocyclistes. — Le Commissaire central rappelle une dernière fois aux motocyclistes que le fonctionnement du moteur de leur machine est non seulement interdit en ville, mais encore dans la traversée de la banlieue et des faubourgs.

Le service préposé à la surveillance de la circulation, réorganisé tout récemment, a reçu pour mission de veiller strictement à l'exécution des instructions précitées. A l'avenir, toutes infractions relevées donneront lieu à des procès-verbaux qui seront rigoureusement poursuivis.

Plaignons vraiment les motocyclistes, si tel est bien l'arrêt rendu par ce magistrat. Toutefois, nous croyons plutôt que notre confrère, qui a quatre-vingt-huit jours à cette date, n'a pas eu le temps d'aller à l'école primaire et que, bien qu'il consacre une page ou deux aux sports, il ignore tout des sports mécaniques. Ne trouvez-vous pas délicieux, en effet, cette interdiction de faire fonctionner un moteur en ville ? Quand donc nombre de rédacteurs seront-ils à la rubrique de leur compétence !

Un système téléphonique routier

LE grand club de Munich, l'A. D. A. C., vient d'installer, sur la route allant à Oberammergau tout un système de postes téléphoniques permettant à ses membres d'appeler une voiture de dépannage, ou même un docteur en cas d'accident.

Tous les trois kilomètres, un panneau ndique, très lisiblement, à quel e distance se trouve le prochain po.t.c. Les lettres sont luisantes la nuit.

Le Grand Prix du Mans

BIEN que cette épreuve, une des plus importantes du calendrier international, n'intéresse pas directement nos motocyclistes, il nous est agréable de leur signaler que c'est les 21 et 22 juin prochain qu'a lieu le 8^e Grand Prix d'Endurance de 24 heures du Mans, sur le circuit en permanence de la Sarthe. Cette épreuve a toujours été le but d'excursions de ceux qui font partie de l'A.C. de l'Ouest, mais en outre, leur donne droit à trois entrées gratuites dans les enceintes officielles, ainsi qu'à deux places à demi-tarif dans les tribunes et à 50 % de réduction dans les garages. Les engagements comprennent 14 voitures pour le 8^e Grand Prix transmis par les constructeurs et 13 voitures par les particuliers. En même temps, se court la finale de la 6^e coupe Biennale Rudge Whitworth. A cette épreuve, 7 voitures sont engagées.

Epreuve antique

Et notre épreuve antique, vous n'en parlez plus ? J'ai toujours une 4-cylindres F. N. de 1913 qui ne demande qu'à rouler.

Ce qui me fait plaisir, c'est de voir nos constructeurs étudier à nouveau la moto dans mes idées : bloc-moteur et cardan comme je savoure la fine publicité de B. M. W., et cette pauvre firme connue qui se débat avec son ancienne méthode ? Ne croyez-vous pas qu'il est temps pour elle d'étudier quelque chose de plus moderne ?

A la conquête du trône

Il était une fois un prince charmant qu'une fée enleva dans un carrosse doré pour le remettre sur le trône de ses pères qu'une méchante sorcière lui avait enlevé. Cela se passait en 1930, il y a quinze jours : le prince charmant s'appelait Carol, la fée n'était que l'aviateur Lalouette, motocycliste acharné ; quant au carrosse doré, c'était un Farman tiré par un équipage formidable de 230 chevaux, des Titans, que Gnome et Rhône avait préparés pour constituer cette belle légende... historique. Et voici comment l'industrie motocycliste a contribué à la restauration du trône de Roumanie arraché à un jeune roi dont le seul tort avait été de se marier avec celle qu'il aimait et non avec celle qui lui était imposée.

Oh ! les mauvaises pensées !

Il nous tire par le bras et nous montre, écrasé dans l'herbe, celui qu'on appelle Amo : « Tristesse immensément profonde, nous dit-il, cet homme charmant est comme l'Anglais qui vient chaque soir escomptant le jour où le lion croquera son dompteur ! » Eh ! non ! Amo git là, fatigué sur l'herbe, tout simplement parce qu'il a passé ses vingt-quatre heures au Bol, qu'il est comme vous et moi, plus fatigué, au titre de spectateur, que les concurrents. Il bondit sous l'apostrophe et, frais et rose, il nous fait remarquer que l'ensemble des concurrents est coiffé de son casque. Oh ! ce n'est pas l'accident impossible qu'il attend. Il fatigue ? c'est à force de songer comment il arrivera à contenter tous ceux qui sont équipés de son casque : sa prime est belle et il constate que, même s'il ne l'avait pas offerte, l'ensemble des concurrents eût été quand même équipé de son casque : c'est que vraiment l'industrie française nous a enfin donné le casque de toute sécurité, élégant, léger : Amo, si nous nous écroulions, serait le vainqueur de sa propre prime si le règlement l'autorisait à votre avis, son activité et sa belle réalisation ne lui ont-elles pas mérité ?

Le Tourist Trophy vient de se courir



Il ne semble pas que, cette année plus que les précédentes, le Tourist Trophy de l'île de Man nous apporte rien de sensationnel. Le monocylindre, la transmission par chaînes, la boîte de vitesses séparée, la direction classique domineront encore. La nouveauté la plus importante sera sans doute le J A P deux cylindres 500 cmc., qui est établi au moyen d'éléments provenant du 250 cmc. Encore n'y aura-t-il qu'un petit nombre de ces moteurs, la plupart des concurrents qui utilisent le J A P préférant le monocylindre. Il est inconteste que les Anglais qui ont remporté tant de succès avec la machine classique, hésitent à courir une aventure. Un nouveau type de moto n'aurait que des chances très problématiques d'enlever une course aussi dures.

C'est en vain qu'on objectera que la course doit être avant tout un banc d'essai destiné à éprouver, avec la dernière sévérité, des conceptions nouvelles. Cela est théoriquement fort beau, mais l'amour du sport et la recherche du progrès ne peuvent faire oublier le côté commercial. Une victoire est une excellente opération commerciale, une merveilleuse publicité. Et on sait qu'on a beaucoup plus de chance de la remporter avec des solutions longuement éprouvées. De plus, le T. T. a permis d'établir des machines qui ont jusqu'à présent

LA Compagnie d'Assurances, le « Siècle », à laquelle vous êtes assurés, devient de fait votre avocat. Donc, peu importe que vous ayez tort ou raison ! Son rôle est de vous défendre jusqu'à ce que vous ayez gain de cause ou, si vous étiez dans un mauvais cas, de vous tirer d'affaire du mieux possible ; c'est autant son intérêt que le vôtre : alors, n'hésitez pas à vous mettre loyalement en relation avec cet avocat dès que vous avez le « coup dur ».

Mauvais goût

ENCORE du mauvais goût. Nous recevons une carte postale tirée à des milliers d'exemplaires, venant de Munich, patrie de la motocyclette (S. S. et Co M. Nr. 2.658), qui représente un motocycliste avec sa bonne amie en tansad, le tout d'ailleurs affreusement artistique, et d'un goût particulièrement douteux. Un de nos lecteurs nous demande si, sérieusement, B. M. W. est au courant de cette publicité désastreuse pour la motocyclette en son propre fief. Le conducteur vient se jeter sur un arbre, tandis que sa bonne amie prend une pose qui semble destiner cette carte postale à de vieux marcheurs. Voici la légende :

Kauf Dir ein Schnauferl und renn' an' nen Braum, dann war das Leben ein Traum.

N. D. L. R. — *Qu'on nous excuse de ne pas traduire...*

Ce petit bonhomme mérite sa bougie

Je tiens à vous féliciter de la clarté des textes de mes deux journaux favoris, *Moto Revue* et *l'Actualité Automobile*. J'ai très bien compris toutes les explications à propos de l'auto et des motos, quoique je sois fort jeune (12 ans). Je suis passionné de l'auto et de la moto, je suis en train de faire un moteur de moto, il ne me manque plus que la magnéto et la bougie.

Malheureusement, ce goût va jusqu'à la manie : partout, même au lycée, je dessine des autos, des moteurs, et si cela vous fait plaisir, je vous en enverrai certains.

C'est mon goût comme un autre, je ne dessine bien que les véhicules et les moteurs.

J'observe beaucoup, c'est ce qui m'a permis de remarquer et de renouveler l'expérience dont je vous parle ci-dessous.

Après avoir vidangé l'huile du carter, gardez votre huile, elle vous servira :

1° A tuer les herbes du jardin ;

2° A donner une jolie couleur au bois.

Dans le premier procédé, on arrache l'herbe et l'on verse l'huile telle quelle. La 2° opération est plus délicate : 1° on filtre l'huile à l'aide d'un linge fin ; 2° on fait dissoudre 100 grammes de bicarbonate de soude par litre, agitez la bouteille ; 3° prendre une planche, y passer de cette préparation et laisser sécher ; 4° passer un chiffon imbibé d'essence de térébenthine. Votre bois devient d'une très jolie couleur.

N. D. L. R. — Et comment refuser à ce petit bonhomme la bougie qui lui manque : quant à la magnéto, nous y aviserons quand il aura soigné son orthographe et que ses dessins (que nous ne connaissons pas encore !) nous auront fixés sur ses talents. En attendant, une bougie Elite lui est adressée.

Mon petit doigt m'a dit...

... que dans la banlieue parisienne, près du hangar d'aviation d'Orly une piste de Dirt Track était en construction.

... le père du vainqueur de la catégorie 125 cmc. au Bol d'Or se faisait un peu tirer l'oreille pour fournir le mâchefer nécessaire à la finition de cette nouvelle piste parisienne.

... qu'une personnalité motocycliste n'ayant pas répondu assez rapidement à une invitation de baptême de l'air, s'est fait accuser de timidité.

... qu'en réponse à cette accusation, il s'est offert pour un voyage de longue durée, tant pour lui que pour les motocyclistes bénévoles et que, du coup, le directeur de la firme avion-moto en question a fait rapidement machine arrière. KAMOTSU.

DERNIÈRE MINUTE

Le T. T. premiers résultats

LE T. T. anglais déroule ses phases annuelles tandis que nous sommes sous presse : voici les premiers résultats qui nous parviennent :

Lundi, 16 juin, Juniors, 350 cmc. — 1. Smith sur Rudge Whitworth ; 2. Nott, sur Rudge Whitworth ; 3. Worters, sur Rudge Whitworth.

Brillante victoire pour cette firme : éclatante confirmation de l'excellence de cette fabrication.

dans les courses du continent accusé, d'une manière générale, une certaine supériorité. Et les Anglais attachent une grande importance à ces victoires. Si elles n'ont pas une répercussion bien sensible dans les pays grands producteurs de motos, comme la France, elles exercent une influence sur les exportations pour les pays qui ne construisent pas de motos. Vouloir changer coûte que coûte de types de machines, mettre en course des machines insuffisamment éprouvées, se lancer dans l'inconnu constituerait, commercialement parlant, une imprudence. Qu'on ne croit pas cependant que l'esprit traditionaliste anglais les rende aveugles. Patiemment, dans un certain mystère, et depuis des années ils étudient de nouveaux engins, mais il faut croire que, jusqu'à présent, ils n'ont pas donné des résultats supérieurs à ceux obtenus actuellement par les machines classiques.

N'attendons pas encore cette année des nouveautés. Les améliorations seront surtout des améliorations de détail, mais qui ne seront pas sans influence sur le rendement. En effet, de nombreux moteurs de 500 cmc. développent plus de 35 CV, et des moteurs 350 atteignent 28 CV, c'est-à-dire plus qu'un 500 d'il y a trois ou quatre ans. Le parcours ayant été amélioré, il n'y a pas besoin d'être grand sorcier pour prédire que les records seront battus s'il fait beau.

On annonce également que Wright doit faire, à l'île de Man, une tentative contre les records de Henné. Est-ce à cause de la réputation qu'a l'atmosphère de l'île de Man d'être chargée d'ozone et de faire gazer les moteurs ?



Le Puy de Dôme, où nos concurrents des P.P.P. grimperont avant d'arriver à Clermont-Ferrand.

Les Coupes

Coupe du Président de la République

Catégories motos et cyclecars

CETTE coupe offerte par M. le Président de la République est un vase de Sèvres, qui appartiendra, en toute propriété, à la marque dont l'équipe de deux coureurs désignés par avance, sans distinction de cylindre ni de classe, et n'ayant pas perdu des points même s'ils ont été rachetés au cours de l'épreuve, aura terminé les 100 kilomètres sur le circuit de Montlhéry avec la plus grande avance sur les temps imposés. Les avances des deux coureurs de chaque équipe seront additionnées et l'équipe totalisant le plus grand chiffre sera gagnante.

En cas d'ex æquo, l'avantage ira à l'équipe totalisant la plus faible cylindrée.

Le championnat des montagnes

(Motos, sidecars et cyclecars)

CETTE coupe-challenge sera attribuée à la marque de trois machines, quelles que soient la cylindrée et la classe, ayant obtenu les trois meilleures places en faisant intervenir le départage par le temps de montée du Tourmalet, les concurrents ayant réalisé leur moyenne étant ex æquo. L'avance ne comptant pas, en cas d'ex æquo, c'est la marque qui aura ses 4 machines les mieux placées qui en restera détentrice pendant un an. En cas d'ex æquo, l'attribution sera faite aux plus petites cylindrées (par totalisation). Bien entendu, les points perdus, même rachetés, éliminent les concurrents du classement, à moins qu'il n'y ait plus d'équipes non pénalisées ; dans ce cas, on prendra les équipes qui avaient été les moins pénalisées.

La coupe-challenge des Pyrénées

(Motos, sidecars et cyclecars)

TROIS coupes seront mises en compétition entre le Groupe bleu, le Groupe blanc et le Groupe rouge. C'est la marque qui, dans un de ces trois groupes, aura obtenu les meilleures places par équipes de deux désignés d'avance, et dont les concurrents auront monté le Tourmalet, à partir de Luz-Saint-Sauveur, à leur moyenne imposée, l'avance ne comptant pas, et, en cas d'ex æquo, les concurrents seront départagés par l'épreuve de Montlhéry, comme pour la Coupe de M. le Président de la République.

Bien entendu, les concurrents ayant perdu des points, même rachetés, sont éliminés des coupes, à moins qu'il n'y ait plus d'équipes non pénalisées.

PARIS LES PYRÉNÉES PARIS



Voici le monument de l'aviateur Renaulx qui atterrit sur le sommet du Puy de Dôme.

Voitures

Toutes catégories - A. C. F.

Le Championnat des Montagnes

CETTE coupe-challenge sera attribuée à la marque des deux machines ayant obtenu les deux meilleures places en faisant intervenir le départage par le temps de montée du Tourmalet, les concurrents ayant réalisé leur moyenne étant ex æquo. L'avance ne comptant pas, en cas d'ex æquo, c'est la marque qui aura ses trois machines les mieux placées qui en restera détentrice pendant un an. En cas d'ex æquo, l'attribution sera faite aux plus petites cylindrées (par totalisation). Bien entendu, les points perdus, même rachetés, éliminent les concurrents du classement, à moins qu'il n'y ait plus d'équipes non pénalisées, dans ce cas, on prendra les équipes qui avaient été les moins pénalisées.

Les coupes-challenges des Pyrénées

(3 coupes)

TROIS coupes-challenges des Pyrénées sont mises en compétition. Une pour le Groupe bleu, une pour le Groupe blanc et une pour le Groupe rouge.

C'est la marque qui dans ces trois groupes aura obtenu les meilleures places par équipes de deux désignés d'avance, et dont les concurrents auront monté le Tourmalet à partir de Luz-Saint-Sauveur, à leur moyenne imposée, l'avance ne comptant pas, et en cas d'ex æquo, les concurrents seront départagés par l'épreuve de Montlhéry, comme pour le règlement de la coupe du Président de la République, qui est destinée aux motos.

Bien entendu, les concurrents ayant perdu des points, même rachetés, sont éliminés des coupes, à moins qu'il n'y ait plus d'équipes non pénalisées.

Les coupes du Tourmalet

(3 coupes)

CES trois coupes seront attribuées aux trois équipes classées secondes dans le classement de la coupe des Pyrénées.

Les coupes du Massif Central

(3 coupes)

CES trois coupes seront attribuées aux trois équipes classées troisièmes dans la coupe des Pyrénées.

En cas de non-attribution de ces diverses coupes, par suite de l'absence d'équipes de deux, les coupes seront attribuées à la marque ayant le concurrent le mieux classé et en cas d'ex æquo, la préférence allant à la marque ayant la plus petite cylindrée.



Le champion des montagnes, la plus belle récompense pour une marque : l'an dernier les vainqueurs jurèrent en motos : San-Sou-Pap avec Mourlet-Slery et Lardenois, et en voitures : Rosengart avec Vénét-Lang et Ledur.

La coupe du Syndicat d'Initiative de Saint-Jean-de-Luz

La coupe du Syndicat d'Initiative de Saint-Jean-de-Luz sera attribuée à la marque ayant le plus grand nombre de voitures à l'arrivée. En cas d'ex æquo, la marque ayant perdu le moins de points; en cas d'ex æquo, la marque totalisant les plus petites cylindrées.

La coupe du Casino de la Pergola de Saint-Jean-de-Luz

La coupe du Casino de la Pergola sera attribuée à la marque de la voiture la plus élégante et la plus confortable, quel que soit le genre de carrosserie, et d'après l'appréciation du jury. Il est bien entendu que cette marque devra avoir été classée dans l'épreuve et quel que soit son classement.

Primes Soubitez

DANS le but de favoriser le développement de l'éclairage électrique sur les motocyclettes, la maison d'équipement électrique Soubitez frères nous a fait connaître qu'elle mettait à notre disposition une somme de 5.000 francs en espèces à répartir entre les concurrents qui auront satisfait à notre concours d'éclairage et utilisant l'éclairage élec-



M. Soubitez, Directeur de la firme Soubitez frères, qui affecte 5.000 fr. de prix en espèces, à notre concours d'éclairage pour Paris-Les Pyrénées-Paris.

trique, pour les motos et sidecars, sans aucune distinction de cylindrée.

La vérification de notre concours d'éclairage se fera au cours de l'étape de nuit. Le concurrent devra prouver la bonne marche de son éclairage devant les commissaires désignés pour cela; le moteur étant en marche, le conducteur devra faire fonctionner son

AUX AMATEURS « INDÉPENDANTS »

Les Raffineries des Pétroles du Nord, les huiles PURFINA, nous informent qu'en vue de créer, dans Paris-les-Pyrénées-Paris, une pépinière de coureurs, elle ravitaillera gratuitement et en totalité, en essence et huiles Purfina, les 30 premiers indépendants qui se seront engagés dans Paris-les-Pyrénées-Paris 1930, avec une moto ou un sidecar.

Nous sommes persuadés que cette offre généreuse déterminera le départ de quelques hésitants non aidés par les constructeurs et que cette aide précieuse leur permettra de se révéler ainsi pour des épreuves futures. Voilà en somme une fameuse combinaison dont certains pourront sans doute remercier par la suite les huiles Purfina.

De-ci, de-là

Recettes pyrénéennes

POUR réussir la première étape des « Pyrénées » entraînez-vous à lutter contre le sommeil, cher concurrent. Pour cela, dites à un copain de vous lire un article plus ou moins fastidieux sur la valeur de deux-temps et du quatre-temps; pendant ce temps, tenez, au dessus d'un verre, une bille d'acier et essayez, le plus sérieusement du monde, de ne pas vous endormir ou de lâcher la bille. Le bruit qu'elle fera en tombant dans le verre vous réveillera; il paraît que c'est le truc d'entraînement d'un des as des grandes épreuves de tourisme: cela pourtant ne l'a pas empêché de dormir au Bol d'Or.

AVANT les Pyrénées, entraînez-vous à avoir du souffle dans le Tourmalet: chaque matin, au lever, prenez une poignée de gros sous, jetez-la vigoureusement au travers de votre chambre à coucher et tâchez, de les ramasser sans oublier, le plus rapidement possible en battant le record du matin précédent: il paraît que les équipes de Terrot, de Gnome, de Monet font depuis quinze jours cet entraînement intense et on dit que ni l'une ni les autres n'a encore pu gagner d'avance sur ses voisines: ça promet!

Pour nos touristes

ACHEVANT la simplification des formalités à accomplir pour les touristes internationaux, le département de justice et police du canton de Genève a décidé que, sur tout le territoire de ce canton, les automobilistes ou motocyclistes étrangers pourraient circuler sans être munis du « certificat international de route ».

Degrés dans l'amabilité

UN de nos confrères refuse systématiquement de s'occuper des épreuves ou

On demande des commissaires

ON recherche, pour suivre Paris-les-Pyrénées-Paris 1930, des commissaires de route avec véhicules rapides. Tous les frais seront payés (essence, huile et frais d'hôtel). Se faire connaître d'urgence à Moto Revue « Service de Paris-les-Pyrénées-Paris ».

rallies motocyclistes depuis qu'un « demi-bout de zan » l'a mis royalement en boîte à l'occasion d'un rallye nocturne mort-né. Généraliser en pareille occurrence manquerait un peu de chic envers les 463 clubs motocyclistes représentant 427.000 conducteurs plus les tansadistes français. Nous voulons tout de même croire qu'une demi-page pour un rallye T.S.F. groupant la moitié de partants de n'importe quel rallye de club motocycliste présage un revirement certain à notre égard: avions-nous démerité? Et puis un rallye T.S.F. sera toujours, quoi qu'en veuillent les partisans, un rallye automobile, voire motocycliste!! (En 1928, ce rallye patronné par Moto Revue groupait le double de concurrents!!).

Souhaitons donc que le charmant et toujours probe directeur du journal en question voit la nuance et reporte son effort généreux de notre côté... Il est vrai qu'un certain rallye (aura-t-il lieu?) qui se dispute demain pourrait nous donner encore tort!

Qui l'a trouvée?

ON nous signale qu'un motocycliste a perdu lors du challenge Borredon, le 18 mai dernier, sur le parcours Paris-Reims, une montre de poche avec la chaîne. Nous serions très reconnaissants si ces objets avaient été trouvés par un sportif de les retourner, soit au Siège du M. C. Seine, soit au journal.

Et l'autorisation

EN pourparlers avec la firme d'Herstal pour le prochain Pyrénées, il a déclaré

éclairage route, son éclairage code et son éclairage ville. Ensuite, le moteur arrêté, il devra faire fonctionner ses feux blancs, et rouge arrière, aux termes du Code de la route.

Le conducteur devra prendre ses dispositions pour avoir des lampes en bon état; les changements d'ampoules détériorées devront se faire avant la présentation aux commissaires.

Les concurrents ne pouvant satisfaire aux conditions ci-dessus, seront éliminés et n'auront plus à se présenter aux étapes suivantes.

Les commissaires pourront prendre des dispositions nécessaires pour faire le contrôle de l'éclairage à tout moment sur la route, et notamment pourront intercaler un appareil de mesure dans le circuit, pour s'assurer que les appareils générateurs de courant fonctionnent bien. Seuls les concurrents engagés spécialement dont les installations auront été reconnues bonnes, auront droit aux primes, le montant des 5.000 francs étant divisé par le nombre de concurrents classés. Ainsi par exemple, s'il reste cinq concurrents, chacun d'eux touchera mille francs.

En cours de route, les concurrents devront se conformer aux prescriptions du code de la route: éclairage à 100 mètres en dehors des agglomérations; à 25 mètres en code pour les croisements et lanternes en ville.

Tout concurrent qui, en cours de route, serait pris en faute et qui n'utiliserait pas son éclairage de route, sera exclu du concours, sur simple avertissement.

Il ne faut pas en somme, qu'un concurrent puisse utiliser l'éclairage d'un autre usager de la route, pour économiser sa batterie.

qu'en cas de négative, il s'engagerait quand même et cette fois sur une compétition West'on.

Après le Bol 1930

AU début de la seizième heure, Lengagne dut s'arrêter se trouvant deuxième ex æquo avec Flahaut. Il avait été accroché par un concurrent avant la nuit et roulant sans éclairage, par suite de sa démolition, on a cru que Lengagne avait lâché par fatigue, mais c'est simplement cet accroc mécanique qui, comme à Bernard, s'est répercuté sur la machine par mélange de pièces vagabondes, qui a obligé Lengagne à s'arrêter. Il y a 18 ans d'ailleurs qu'il court, et pendant tout ce temps il n'a pas connu un seul abandon pour fatigue. « Une place de dernier dans une telle épreuve, nous dit-il, vaut quelquefois mieux qu'une place de premier dans d'autres. » Il a raison.

NOTRE collaborateur dans notre dernier numéro a laissé entendre que Debaisieux montait une boîte de vitesse X. On nous excusera de le reprendre et de dire que c'était une Burman, petit détail, mais qui prouve la bonté de cette fabrication. En effet, Debaisieux questionné avant le Bol d'Or nous avait dit: « Si, quelque chose doit casser dans ma machine ça ne peut être la boîte de vitesse, car c'est une Burman... Belle référence! »

DANS notre tableau de la semaine dernière, nous avons noté que Maury avait abandonné par suite de fatigue. C'est une interposition de ligne que nous rectifions en disant que Maury était frais et dispos et que c'est par suite d'une distraction d'un petit arpète qui mit une rondelle grower là où il fallait une rondelle plate. La rondelle cassant vint handicaper sérieusement la mécanique. Maury qui courait pour son compte en tant qu'agent motocycliste de Levallois, méritait cette mention, car il est d'une solidité à toute épreuve et le prouvera dans le prochain Paris-Les Pyrénées-Paris.



IL n'est pas très rare qu'avec un moteur de voiture, un joint lâche, surtout si le taux de compression est élevé: c'est que le joint est, dans ce cas, simplement pincé entre la culasse et le bloc des cylindres. Il semblerait qu'étant donnée la pression exercée sur lui et la faible épaisseur sur laquelle s'exerce la pression des gaz, un tel accident ne soit guère possible; mais un joint métalloplastique n'est pas très résistant, et l'amiante se désagrège aisément; sur les moteurs à refroidissement par eau, il n'est guère possible d'employer pour le joint que des surfaces planes. Il est essentiel, dans ce cas, que les deux feuilles de clinquant qui recouvrent l'amiante soient serties de telle manière qu'elles empêchent la

mençant par les écrous du centre, puis en passant en diagonale d'une extrémité du bloc à l'autre. Quand on a donné un quart de tour à tous les écrous, on recommence de la même manière et ainsi de suite jusqu'à ce qu'ils soient bloqués. Il ne faut d'ailleurs pas exagérer, et sur beaucoup de moteurs les écrous sont en bronze, de telle manière que les filets lacheraient, si on voulait serrer trop fort. C'est plus dans un serrage égal de

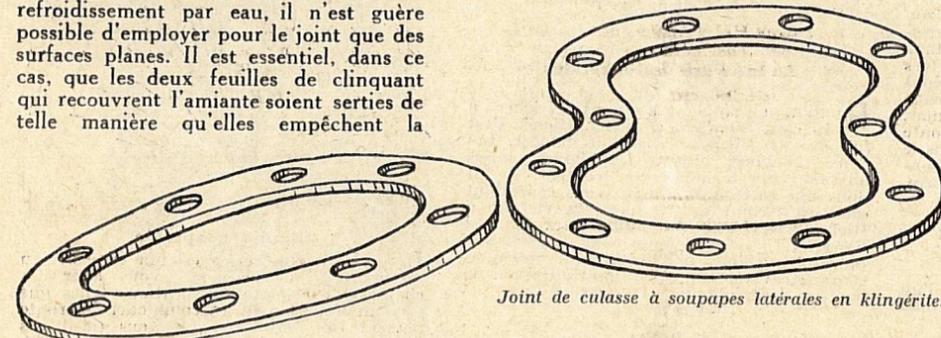
d'eau, à moins que nous n'ayons une Scott, une grosse D. K. W. ou une Garabello. Mais, par contre, n'oublions pas que nous avons souvent des taux de compression très élevés, allant jusqu'à 9 ou 10 à 1, quand, en course, nous employons du Discol. De plus, la température de fonctionnement et celle des surfaces en contact avec le joint est plus élevée. De plus, par suite des températures différentes de la culasse et du cylindre, températures que, sur un

moteur de voiture, l'eau en circulation tend à égaliser mais qui, sur un moteur à refroidissement par l'air sont notablement différentes, provoquent un glissement des surfaces en contact et tendent à décoller le joint. Nous devons donc considérer que, au moins pour des moteurs à haut rendement, il est peu recommandable d'avoir des surfaces de contact planes et qui exposent le côté du joint à des pressions élevées et à des gaz à haute température. Aussi, sur nombre de mo-

teurs de motocyclettes, le joint entre la culasse et le cylindre est un joint en escalier qui, d'ailleurs, en obligeant les gaz à suivre un chemin en zig-zag, rend leur fuite difficile. Plusieurs systèmes de joints peuvent d'ailleurs être employés.

A la rigueur, si les surfaces étaient parfaitement rodées, on pourrait se dispenser de tout joint, bien qu'une très légère couche de gomme laque, d'hermétique ou de seccotine ne ferait aucun mal.

Le rodage nécessite de la patience et du soin, car il est évident qu'il faut faire bien attention à ce que la pâte à roder soit bien répartie sur tout le pourtour. Quand les deux surfaces sont d'un gris uniformément mat, passez de la pâte à polir, finissez à l'huile et nettoyez ensuite soigneusement à l'essence. Cette opération est fastidieuse et, de plus, elle oblige à démonter les goujons de fixation. Avec deux surfaces ainsi préparées, on peut employer un joint de cuivre rouge (pas métalloplastique), découpé dans une feuille de métal. Ce joint ne doit présenter aucune bavure et sera enduit d'hermétique avant d'être mis en place. Pour le serrage de la culasse, on procédera comme nous l'indiquons plus haut pour un moteur de voiture. On



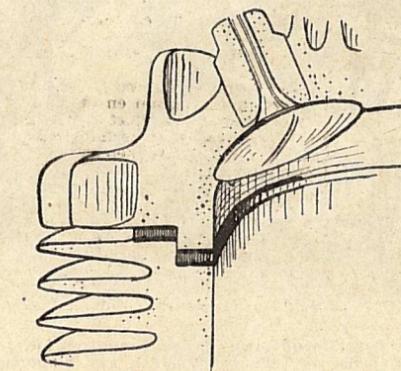
Joint de culasse à soupapes latérales en klingérite.

Joint de culasse de moteur à soupapes en tête.

flamme de venir en contact avec l'amiante elle-même. On doit, de plus, changer de joint, sinon à chaque démontage de la culasse, mais tous les deux démontages; la propreté des surfaces doit être absolue; on enduira les deux surfaces d'une solution de gomme-laque, ou mieux, d'hermétique, produit qui résiste bien mieux à la chaleur. Et enfin, il est capital que la pression exercée sur le joint soit égale en tous les points de la culasse. C'est dire qu'il ne faut pas bloquer successivement tous les écrous. On croit qu'une culasse est une pièce extraordinairement résistante, mais on peut s'apercevoir, à son dam, qu'il est assez aisé de la fausser. On met donc la culasse en place, bien d'aplomb, après avoir, bien entendu, enfilé le joint. On essuie bien les goujons avec un chiffon propre pour qu'il ne reste pas de gomme laque ou d'hermétique sur eux. Ce n'est pas une mauvaise idée que de les enduire d'un peu de plombagine délayée dans de l'huile. On visse alors les écrous à la main. Avec une clé à tube, on les serre alors successivement tous d'un quart de tour en com-

tous les écrous, que dans un serrage excessif, qu'il faut chercher le moyen d'assurer l'étanchéité, étanchéité vis-à-vis des gaz admis dans le cylindre, étanchéité vis-à-vis de l'eau qui produirait des troubles de fonctionnement, constituerait avec l'huile du carter une émulsion dont les propriétés lubrifiantes ne sont pas précisément remarquables.

Nous n'avons certes pas, avec nos moteurs de moto, à redouter les fuites



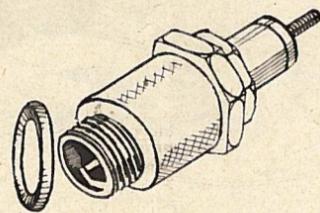
Joint à deux étages utilisé par une firme parisienne et qui permet l'étanchéité parfaite.

serrera progressivement, quart de tour par quart de tour, les écrous en diagonale.

Un joint métalloplastique doit être plus soigneusement protégé, au moins sur des moteurs à haut rendement et à taux de compression élevé. Il doit se trouver à l'abri du contact direct de la flamme. Le mieux est d'employer un joint à trois échelons, l'échelon du milieu laissant une cavité suffisante pour recevoir le joint métalloplastique. Notons d'ailleurs que le joint métalloplastique employé ici est circulaire et moins fragile que celui des moteurs de voiture. De plus, il est ainsi à l'abri des gaz ou au moins du gros des gaz, car ceux qui franchissent le premier échelon pour venir se briser contre le joint métalloplastique ne sont pas en bien grande quantité, et par surcroît, il est soutenu de tous les côtés. Le dessin d'un joint de culasse ainsi compris n'est d'ailleurs pas aisé et, de

plus, il est évident qu'il nécessite un joint métalloplastique de dimensions et d'épaisseur bien adaptées. Là encore, l'emploi de gomme laque ou d'hermétique reste à recommander.

Les joints de cuivre ou les joints métalloplastiques sont bon marché; par conséquent, nous considérons qu'il vaut



Joint métallo-plastique le plus utilisé dans un moteur : celui de la bougie et que trop de novices négligent.

mieux les remplacer à chaque démontage. Ayez-en toujours quelques-uns chez vous.

Quand on veut élever le taux de compression d'un moteur, chose qu'il ne faut faire d'ailleurs qu'avec les plus grandes précautions et qui peut donner des résultats décevants, nous croyons qu'il est dangereux de réduire l'épaisseur de l'embase du moteur. Il est, à notre avis, préférable d'enlever du métal à la culasse et au cylindre de telle sorte que la culasse descende plus bas. Mais là encore, c'est un travail de haute précision qui n'est qu'à la portée d'un mécanicien très adroit. Ne croyez surtout pas qu'en prenant un vieux De Dion, en y montant un piston léger et en augmentant le taux de compression, vous en ferez un moteur de course type 1928. Il faut respecter les vieillards. Montez si vous voulez un carburateur actuel et une magnéto, mais bornez-là votre ambition,

Racontars et vérités

Ce que peut une 250 cmc. après 1.500 kilomètres

Nous sommes partis le 10 mai de Barbizon près Fontainebleau pour les Hautes-Pyrénées. Nous avons fait une première étape jusqu'à Limoges, où nous sommes arrivés ayant eu la pluie toute la journée. Nous repartions le lendemain pour la deuxième étape, où seul le ressort de fourche nous faussa compagnie sur 48 kilomètres de route défoncée, mais malgré tout nous arrivions le soir à Auch et le lendemain 12, nous finissions les 105 kilomètres pour Bagnères-de-Bigorre, où nous arrivions à 11 heures.

PETITES HISTOIRES DU BOL D'OR

De quelle marque êtes-vous ?

OUI, cette phrase a été prononcée par l'un des jumeaux à l'adresse du recordman en 125 cmc. qui venait se ravitailler au fameux stand où l'on buvait le porto et où l'on consommait un bouillon épatant. Un malin a répondu que c'est précisément ces ravitaillements abondants qui avaient pu faire voir en double et triple les concurrents, provoquant la confusion dans les esprits. D'ailleurs, ce malin fut bien puni, puisqu'il fut enchaîné, ainsi que tous ses confrères durant son sommeil.

C'est la grâce que nous ne vous souhaitons pas

Il en est arrivé une belle à Dumoulin: par suite d'un jaillissement de l'essence par le trou du bouchon de réservoir, l'as de Gillet-Herstal a eu un dégoulinement de son essence sur les parois du réservoir, et le liquide est venu s'introduire à une ouverture du pantalon dont l'utilité n'est pas contestable: un hasard malencontreux... une goutte s'étant rencontrée avec une étincelle prit feu, brûlant ce que l'être humain a de plus noble. Nous vîmes alors la volonté du coureur mais le médecin fut implacable et Dumoulin, brûlé par l'essence et l'alcool, en proie à des douleurs terribles, a dû abandonner. C'est un accident que nous ne vous souhaitons pas. En dernière nouvelle, le sympathique coureur va très bien.

Avant le concours

DISCUTANT des chances à travers les stands, nous sommes abordés par Cerreti: « Oh! Monsieur! oume mer-

veille! en 175 cmc. vainqueur! oume merveille! en 250 cmc. trois arrivants! oume merveille! en 350 cmc., l'arrivant! oume merveille! en sidecar 350 cmc., je suis vainqueur! oume merveille! en 600 cmc. un arrivant! oume merveille!! En voitures aussi: sport 750 course 500, cyclecar 350 cmc., victoire, victoire, oume merveille, mon cher! mais... avez-vous entendu mon silencieux ?

La lutte des petits bolides

RICHER a vaincu Biemans. Richer a 19 ans, Biemans en a 35. Richer s'est fait grossir, Biemans s'est fait maigrir. Les deux machines étaient semblables, mises au point par le même constructeur, ce fut donc une lutte égale. Savez-vous cependant quel est l'atout qui a donné la victoire à Richer? Devinez-le en mille c'est... son nez. En effet, il est tellement long que chaque tour, il gagne inévitablement quelques centimètres sur Biemans: multipliez par le nombre de tours, vous êtes fixé.



Un essayeur pour Moto Revue que vous connaissez bien: il vous dira ce qu'il pense de cette construction, car n'oublions pas qu'avant peu, bien des caractéristiques de cette fabrication seront implantées en France. Au fait, quel est-il ?



Chaîne graphitée

UNE chaîne qui casse est une engeance en moto. Pour peu que vous avez des chaînes d'excellentes fabrications telles que Coventry ou Renold, raccommoder sur route devient une obsession. Ne nous est-il pas arrivé, en effet, faute d'outillage spécial, de passer quatre heures en pleine nuit à river ou dériver des maillons d'un acier trop « excellent ». Un remède pourtant existe, pourquoi ne pas graphiter vos chaînes? Kervoline a présenté au Bol d'Or un tube de graisse graphitée spécialement destiné à nos motocyclistes. Il suffit de très loin en très loin de faire dégouliner sur ces chaînes primaires et secondaires un peu de cette graisse dont la propriété est de pénétrer profondément à l'intérieur des rouleaux de la chaîne. Même, si votre chaîne est trop serrée après une tension rapide, le rendement est subitement, grâce au graphite kervoline, amélioré. Plus de ces chansons, peut-être agréables pour le conducteur mais désagréables pour le métal et ces heurts néfastes pour les maillons de chaîne. Grâce à Kervoline, on peut espérer doubler l'usage de ces chaînes, principale inquiétude de nos touristes partant en voyage, et puisque le tube n'est pas cher, ceux qui viendront se plaindre de la malpropreté du graissage classique et des inconvénients de chaînes rongées par le silex n'auront plus aucune excuse.

Les Pyrénées

Nos lecteurs qui ont déjà reçu les règlements ont pu voir que nous avons mis sur pied un concours d'éclairage. Ce concours d'éclairage se disputera pendant les huit étapes de l'épreuve, les équipements étant divisés en cinq classes.

BOL D'OR

CE QU'IL FUT... (suite)

Qu'est-ce qui s'est particulièrement bien comporté, par rapport à l'an passé? Les fourches, les chaînes, les freins (beaucoup de Perrot cette fois-ci).

Où en sommes-nous des grands problèmes de l'heure actuelle? bloc-moteur? transmission par arbre? suspension? Aucun vainqueur dans le clan des blocs-moteurs. La roue a tourné, simplement. N'ayons pas la sottise d'en tirer une conclusion autre que celle-ci: Près de 2.000 km. de course étant insuffisants pour sonner la transmission, il est prouvé que tous les modes sont au moins bons. Les avantages du bloc, indéniables, ne seront pas à rechercher dans la sûreté, mais dans la présentation extérieure, et dans la simplification de l'entretien.

Une seule transmission par arbre. Vu la faible distance que son conducteur en a tiré...

Une seule machine suspendue: la Clément-Gladiator 250 cmc. Elle termine en tête de sa catégorie, à 58 tours (250 km.) du suivant, bat le record de 100 km., même les 350 durant 12 heures, n'en termine qu'à 25 km., fait 4^e du classement général:

1^{er} Monet-Gogon, 500 cmc., 473 tours; 2^e Gillet, 500 cmc., 412 tours; 3. Vélocette, 350 cmc., 394 tours; 4. Clément, 250 cmc., 388 tours; 5. Gillet, 500 cmc., 374 tours, etc. suivie de 5 motos 500 cmc., 3 motos 350 cmc., 6 motos 250 cmc., sans compter celles qui n'ont pas fini.

Que voulez-vous de plus? Si vous aviez vu dans quel état de surmenage se trouvait Andréino au départ de la course, car il avait eu à assurer l'éclairage Soubitez de la plupart de ses concurrents prêts à la dernière minute, vous n'auriez pas donné un sou de sa chance. Mais sa machine était suspendue... Le principe Clément (car il y a un principe, tout original, un des seuls qui permette le débattement désirable) s'est prouvé, une fois de plus, absolument inattaquable.

Tresser des couronnes aux hommes, n'est pas le sujet de cet article. Toutefois, en applaudissant aux performances de l'as Debaisieux d'abord, du modeste Andréino ensuite, nous avons à vous faire remarquer ceci:

Prenant les résultats acquis aux 12^e et 18^e heures, les meilleurs nombres de tours effectués en ces six heures sont:

Debaisieux, 109; Caron, 107; Debay, 103; Patural, 102; Milhoux, 98; Andréino, 95.

De la 18^e à la 24^e heure:

Patural, 103; Debaisieux, 100; Andréino, 92.

Donc, un troisième homme à noter, Patural, le conducteur-proprétaire de la Vélocette victorieuse en 350 cmc. Desservi par des

Le film des vingt-quatre heures: De haut en bas: Mauve, l'organisateur félicite Debaisieux le vainqueur. — Debaisieux se ravitaile, c'est Sourdol son ami et collègue qui se charge de ce soin délicat. — Trois frères, les Bernardet: ou est Patné? — Vroonen avant le départ. — Le



Mauve, l'organisateur et fondateur du Bol d'Or, est une sympathique personnalité de notre sport.

ennuis de début, il a eu un fort beau retour dès la mi-course.

Trailant des conducteurs, nous en arrivons à formuler un reproche, le seul dont puisse souffrir l'organisation de l'actif Mauve. Comment se fait-il que, dans la cohorte des coureurs éprouvés, venus là pour tenter à tout le moins de durer les 24 heures, on laisse se glisser de jeunes loqués — ou loquards — qui, sans la moindre chance de gagner, troublent le travail des autres et ne font qu'amuser la galerie?

N'avons-nous pas vu, après un début quelconque, puis des pannes inattendues, puis quelques heures de bon sommeil, un concurrent au total peu impressionnant pèleriner durant les dernières heures de la course?

Si l'assistance nombreuse de l'arrivée avait connu ses avaras: deux chutes au même point en six tours, tamponnement de Cabel (par là perdant sa première place), que n'eût-il été sifflé!

Et pourquoi tel autre concurrent, ayant abandonné pour culbuteur cassé vers la 10^e heure, renait-il de ses cendres, vers l'arrivée pour faire, autour d'un Debaisieux vainqueur, mais mesuré, d'ostentatoires virages et des reprises fantasmagoriques de guidon douteux. Pourquoi, puisqu'il ne devait pas être et ne fut pas classé, l'avoire laissé tourner?

Ami Mauve, votre organisation est magnifique, mais songez aux gens sérieux de votre figuration. Si vous ne pouvez faire vos inscriptions sur invitation, soyez implacable pour les troubleurs. Et que votre Bol d'Or, 1931, après nous avoir émotionné sportivement mette encore en évidence de bonnes marques, de brillants coureurs et de nouveaux principes motocyclistes. Maurice K.

virage de la Légion d'Honneur. — Camping motocycliste des... spectateurs. — A la 23^e heure, k-o...! — Une banderole prend le... départ! mais le commissaire de police veille. — Deux outsiders et de qualité: Gallin le 100 kilos sur 350 cmc., sidecars et Patural qui surprit par son brio.



LE CARBURATEUR

IV

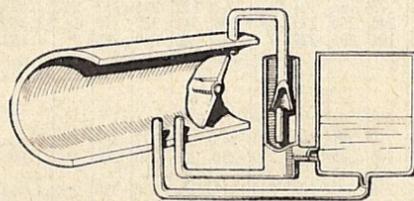
(Voir Moto-Revue N° 375-376)

L'automatisme

NOUS avons vu comment, par l'emploi d'un piston commandant le passage des gaz et faisant en quelque sorte l'office d'un diffuseur à section variable, on arrivait à rendre le carburateur presque automatique. Comment le rendre complètement automatique? Diverses solutions sont à notre disposition :

1° Carburateurs à gicleurs multiples

Reprenons notre carburateur semi-automatique. Il y aura néanmoins un certain nombre de régimes pour lesquels il nous donnera une carburation correcte. En prévoyant une insuffisance d'essence aux faibles régimes, nous arriverons aux régimes élevés, par suite de l'enrichissement progressif du mélange, à une proportion correcte. Une insuffisance d'essence a d'ailleurs des inconvénients : mauvais ralenti, échauffement, etc. Supposons qu'à partir de 2.000 tours, ce



Principe du carburateur à 2 gicleurs, l'un de ralenti l'autre principal; c'est ainsi que la dépression n'existant pas au départ, l'essence vient en petite quantité par le gicleur de ralenti, et permet un départ aisé.

carburateur nous donne un mélange bien dosé. Ne pourrions-nous pas lui adjoindre pour ainsi dire une autre carburateur alimentant le moteur jusqu'à 2.000 t.-m. Cela peut être réalisé très simplement au moyen d'un second gicleur débouchant dans un diffuseur foré dans le piston des gaz. Tel est le principe très simple du carburateur Binks. Au début, il y avait 3 gicleurs, mais le nombre a été réduit à deux. La difficulté de réglage de ce carburateur consiste dans le passage progressif d'un gicleur à l'autre ;

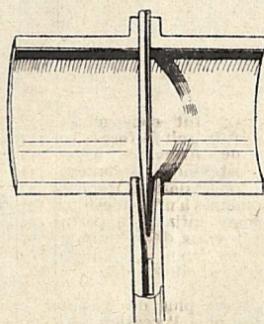
2° Carburateurs à réglage par l'air

Au mélange ayant tendance à s'enrichir, parmi les remèdes proposés, un fut d'introduire de l'air dans la tubulure d'admission. Billes, clapets soulevés par la dépression ont été essayés, il y a fort longtemps, mais avec assez peu de succès, à cause de leur imprécision. Ces carburateurs sont à peu près abandonnés aujourd'hui. Le Schebler, qui figurait sur les motos américaines des stocks, a dû être un des derniers qui

comportât un clapet d'air et encore possédait-il, en même temps, un réglage du débit d'essence par aiguille ;

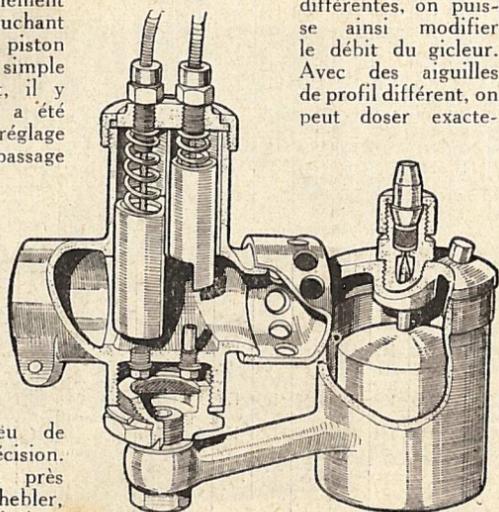
3° Carburateurs à réglage par l'essence.

Comme nous l'avons vu, le carburateur semi-automatique permet de n'avoir pas un très grand écart de dosage pour les différentes conditions de fonctionnement et ainsi une légère correction nous permettra de le rendre absolument automatique. Il nous suffira pour cela de faire légèrement varier le débit d'essence et, au lieu d'avoir un gicleur de dimensions invariables, d'avoir un gicleur variable. C'est ce qui est réalisé de la

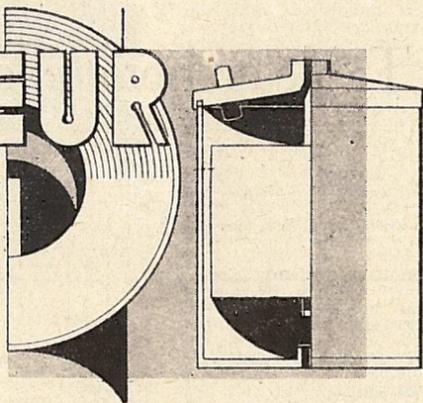


Réglage au moyen d'une aiguille-pointeau,

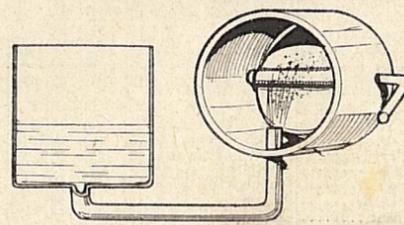
manière la plus simple et la plus sûre par les gicleurs à aiguilles. Ces gicleurs ont un assez gros alésage dans lequel pénètre une aiguille solidaire du piston des gaz. L'essence jaillit entre l'espace annulaire compris entre l'aiguille et le gicleur. Plus l'aiguille est grosse et plus le débit est faible. On conçoit qu'en donnant à la tige de l'aiguille des sections différentes, on puisse ainsi modifier le débit du gicleur. Avec des aiguilles de profil différent, on peut doser exacte-



Formule classique de carburateur de moto qui donne d'excellents résultats.



ment la quantité d'essence pour n'importe quel moteur et dans n'importe quelles conditions. C'est certainement le système de réglage qui peut être le plus précis. Bien entendu, il appartient au fabricant de carburateurs de déterminer, par des essais, le type d'aiguilles qui convient à chaque moteur en particulier. Néanmoins, il y a encore, pour le motocycliste, un réglage possible qui lui permet d'arriver à la plus extrême précision. Ces aiguilles sont légèrement coniques et leur hauteur dans le piston des gaz peut être modifiée.



On lance actuellement un carburateur de motos dont le réglage par papillon-volet semble donner de remarquables résultats.

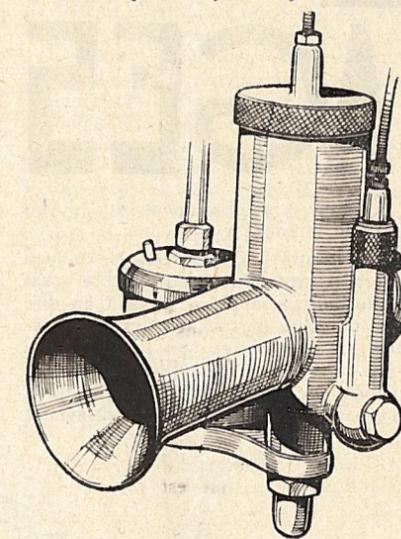
Si on abaisse un peu l'aiguille, il est facile de se rendre compte que l'on diminue le débit aux différentes positions du piston des gaz. En l'élevant, le débit est au contraire augmenté. La régulation du débit par l'aiguille est des plus populaires pour les carburateurs de moto. Etant donné que le débit d'air est réglé par le piston des gaz et que des échantillons pratiqués dans celui-ci permettent de passer plus progressivement encore d'un degré d'ouverture à un autre, on peut, en combinant tous ces éléments de réglage, arriver à une automaticité parfaite avec un mélange normal. On obtient donc le maximum de souplesse et d'économie en évitant les trous de carburation.

Un autre procédé de réglage du débit d'essence, consiste à utiliser un gicleur dit compensateur. Celui-ci est en communication avec l'atmosphère et ne ressent pas par conséquent la dépression qui règne dans la tubulure d'admission. Son débit ne dépend donc que de la hauteur du niveau de l'essence dans le puits qui l'alimente. Son débit reste donc sensiblement constant, quel que soit le régime du moteur, quelle que soit l'ouverture du papillon des gaz. Aux grandes ouvertures, alors que le

gicleur principal débite une forte quantité d'essence, le peu d'essence débité par le compensateur ne modifie qu'imperceptiblement la carburation. Par contre, aux petites ouvertures, alors que le gicleur principal débite peu, le mélange se trouve enrichi dans une forte proportion par l'essence débitée par le compensateur. Autrement dit, moins le gicleur principal débite et plus la proportion d'essence fournie par le compensateur est grande. Supposons un cours d'eau qui débite beaucoup l'hiver et qui soit presque à sec l'été et un petit affluent dont le cours soit identique en toutes saisons, il est évident que l'apport de ce petit affluent sera beaucoup plus sensible quand le fleuve sera presque à sec que quand il sera en crue.

Un troisième procédé consiste à freiner l'essence. Dans ce cas, le gicleur proprement dit est coiffé d'un tube ou lanterneau. Ce lanterneau est, d'une part, en communication avec l'air extérieur et d'autre part, il débouche dans le corps de carburation. Lorsque l'aspiration se produit dans la tubulure d'admission, il en résulte que de l'air est aspiré à

travers le lanterneau. Plus ce courant d'air est rapide et plus il y a d'essence

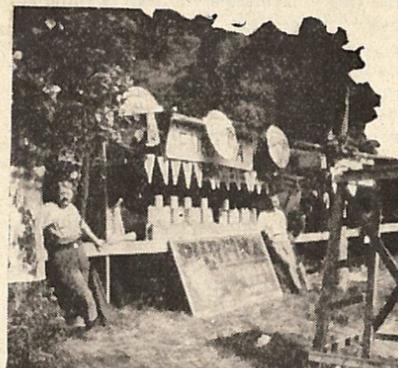


Le correcteur d'air et la cuve orientable dans un type motocyclette très connu.

Après le Bol

(suite de la page 691.)

DEBAISIEUX déclarait que pendant toute l'épreuve, il n'a pas eu un seul souci de son moteur au point de vue serrage, évidemment, un M. A. G. ! mais la maison ne vous en voudra pas de dire que Debaieux a fait une consommation importante de Fire-Pont Empire Oil et certainement c'est quelque chose dans le succès.



Des Stands : celui de Purfina, celui très achalandé de Maglum : en blanc, le barman connu Gaston, du Phalstaff de Montparnasse. — L'ensemble ravitaillments. — Et celui de Kervoline aux huiles graphitées.



DEBAISIEUX fut courageux. On le vit pendant la nuit se forcer pour se débarrasser d'une mauvaise alimentation qui gênait son estomac terriblement ; un système des deux doigts dans la gorge surtout après 1.000 kilomètres à moto n'est pas recommandable..., mais enfin ça a permis au sympathique Debaieux de vaincre. N'essayez pas, même si l'on vous fait sentir nombre de mouchoirs aux odeurs complexes.

VOUS n'aurez plus de grippage, car vous n'aurez plus l'occasion de prendre de la graisse de pont arrière de camion 10 tonnes pour lubrifier votre boîte de vitesses. En effet, Kervoline distribuait discrètement à tous ceux qui se plaignaient dans ce sens des boîtes d'une nouvelle graisse spéciale pour boîte de vitesses de motos et ayant toutes les qualités exigées, fluidité exacte à 40 degrés, propreté et « graissement » théorique parfait.

DONGHY fut un nom nouveau au Bol d'Or, et les trois machines engagées furent l'objet de la curiosité générale. Notre impression est catégorique, le constructeur a présenté une remarquable construction. Belle ligne et pour un début belle performance. Moto Revue se doit d'étudier cette conception du cultuteur côté volant.

LA moto fait tache d'huile. Avez-vous remarqué, au fameux stand des Jumo, un troisième personnage qui suivait avec une attention exaspérée de jeune sportif les différentes phases de la lutte. C'était un des dirigeants de la Paramount, M. Béchet, intéressé au sport motocycliste autant et plus que les jeunes initiés. N'a-t-il pas d'ailleurs trompé la fatigue de 24 heures à la belle étoile en attachant les pieds du signataire de ces lignes pendant son sommeil sur l'herbe. La gaieté n'est-elle pas la base de tous succès. Mais que

aspirée. Ce courant d'air lui-même est fonction : 1° de la dépression qui règne dans le corps de carburation ; celle-ci dépend et de la vitesse du moteur et de la position du boisseau qui fait office de diffuseur variable. Plus le boisseau est fermé et plus l'aspiration est proportionnellement énergique ; 2° du calibrage des trous d'entrée d'air et de sortie d'émulsion du lanterneau.

Dans un autre système, le freinage de l'essence est réalisé de la manière suivante : le gicleur comprend un jet calibré et noyé : ce jet se trouve à l'intérieur d'un puits ; le tout est coiffé d'un lanterneau au sommet duquel un trou permet le passage de l'essence ou plus exactement de l'émulsion, le lanterneau à sa partie inférieure est percé de trous par lesquels l'air pénètre. Cet air remonte à l'extérieur du puits, redescend à l'intérieur et aboutit à deux petits trous pratiqués à la partie inférieure du jet. Il pénètre dans le jet et entraîne l'essence. Plus il rentre d'air et moins il sort d'essence. On a donc un système de compensation très simple. — H. P. BORESTROKE

FIN

signifie le Trou dans le mur ? C'était ce petit miroir à la présentation « cassée » que le Paramount offrait à tous les spectateurs. Tant mieux à l'actif Directeur, sa présence parmi nous est la meilleure propagande pour la moto : j'irai voir le Trou.

N'ENGAGER qu'un coureur dans une épreuve comme le Bol d'Or est un beau geste pour prouver le cran d'une maison surtout aussi importante que celle qui nous occupe, mais répartir toutes ses chances sur la tête d'un seul homme n'est-ce pas trop osé ? Gillet-Herstal fut plus malin, Monet-Goyon aussi et Gnome dut regretter cette tactique qui devient sévèrement désagréable pour la maison. Il est vrai que de Rovin avait aligné aussi une belle équipe qui fait mentir l'audacieuse thèse du rédacteur de ces lignes.

ANDRÉINO a enfin son Bol, il l'a apremment cherché, et, après plusieurs tentatives les années précédentes, il l'a enfin eu, et de royale façon puisqu'il passe en même temps les records. Le beau frisé n'a pas connu pendant vingt-quatre heures le moindre raté, c'est normal chez un pareil as. Il est vrai qu'il s'était équipé d'un dyalmo Sou-bitez.

EN 125 cmc. Richer a battu le record des 12 heures et des 24 heures. L'an dernier paraît-il, il avait accompli le même exploit et il fut oublié. Rendons-lui donc justice, il le mérite.

CE chiffre 6.000, c'est la cadence de fabrication des Soubitez, et ce détail nous a été donné par un ouvrier un peu bavard de la maison. Espérons que les Frères Soubitez ne garderont pas rigueur à cet ouvrier de notre indiscretion.

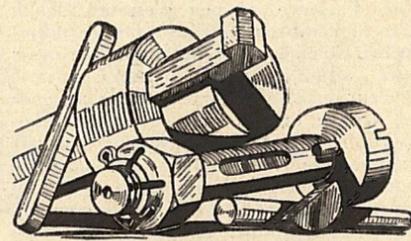
(Voir suite page 695.)

CLAVETAGES

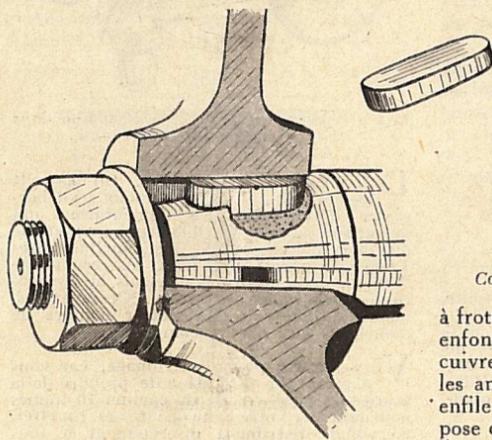
ON peut, en emmanchant deux pièces à frottement dur, empêcher qu'elles ne se déplacent l'une par rapport à l'autre. Cela nécessite un emmanchement à la presse. Un tel montage bien exécuté est très solide. On le trouvera sur certains moteurs, employé pour fixer le maneton ou les axes dans les volants. Le constructeur sera sûr, de cette manière, que s'il livre son moteur avec des volants bien centrés, ceux-ci ne pourront pas s'excentrer et surtout qu'un amateur de mécanique peu adroit les centre mal après un remontage. Cela ne se produit que trop souvent et se traduit par une perte très notable de puissance et par des vibrations intolérables. Avec un maneton et des axes emmanchés à la presse, l'amateur ne peut guère tenter de démonter cet assemblage et il préférera renvoyer le moteur à l'usine. Il y a donc beaucoup à dire en faveur d'une solution qui apparaît au premier abord comme un peu barbare. Ce serait une erreur de croire qu'elle est

de la roue. Un éclatement du moyeu sera donc à redouter.

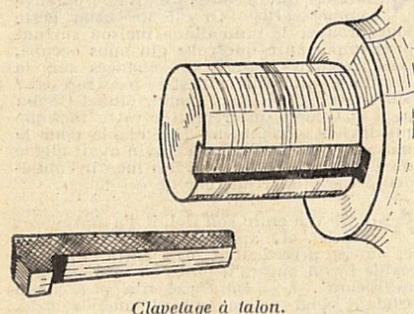
Une clavette encastrée dans le moyeu et portant simplement sur l'arbre n'est pas plus satisfaisante et on peut en dire autant de celles portant sur des plats pratiqués sur l'arbre et sur l'intérieur du moyeu. Les clavettes utilisées dans les pédaliers de bicyclettes s'apparentent à ce type et, si elles sont encore en usage, ce



n'est que par une vieille routine. Un emboîtement conique avec clavette Woodruff serait beaucoup plus satisfaisant. Les autres clavettes ou clés travaillent au cisaillement sur toute leur longueur. Elles sont encastrées à la fois dans l'arbre et dans le moyeu. Elles doivent rentrer



Clavetage courant sur un manchon conique.



Clavetage à talon.

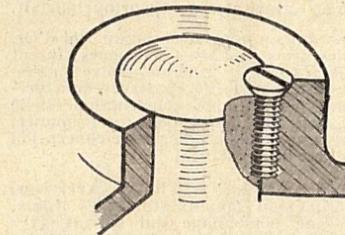
adoptée parce qu'elle est moins coûteuse ou qu'elle permet au constructeur d'effectuer une réparation lucrative. Ce système exige une extrême précision d'usinage et un matériel coûteux.

Un autre procédé possible, ce serait d'avoir la pièce femelle coupée en deux et serrée sur un arbre, mais on se heurte à de sérieuses difficultés d'équilibrage. Cela ne serait guère possible que pour des pièces très légères et ne transmettant que des efforts minimes.

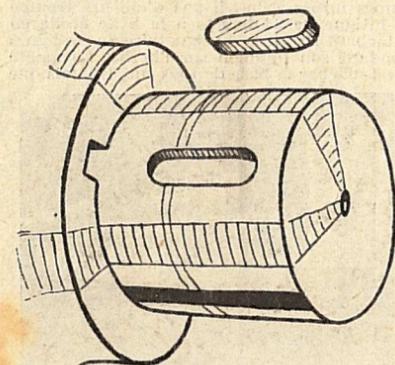
Le mode le plus courant d'assemblage d'une roue sur un arbre c'est la clavette.

Divers types de clavettes

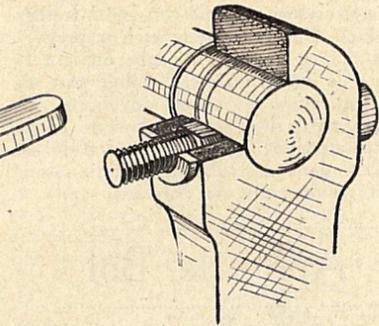
Il y a des multitudes de systèmes. Nous pouvons d'abord concevoir une clavette qui ne soit qu'une sorte de coin engagé entre la roue et l'arbre. C'est là un mode d'assemblage primitif et peu satisfaisant, car, tout d'abord, il y aura nécessairement un léger excentrage et ensuite la pression ne s'exercera que sur une faible partie de l'arbre et du moyeu



Vis entre cuir et chair du métal.



Sur partie cylindrique, clavetage ordinaire.



Comment est clavetée une manivelle de vélo.

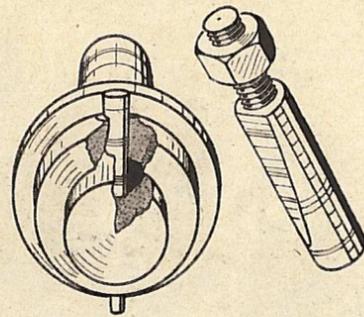
à frottement dans leur logement où on les enfonce à légers coups de massette de cuivre, car il faut bien se garder de mater les angles. La clavette étant en place, on enfle la roue sur l'arbre. Souvent, on dispose deux clavettes à 180 degrés l'une sur l'autre. Il ne faut d'ailleurs pas perdre de vue que les logements de clavette affaiblissent l'arbre et que celui-ci doit être largement calculé. On arrondira autant que possible l'extrémité des logements des clavettes car tout angle vif est une amorce de fêlure.

Un autre mode de fixation d'une roue sur un arbre c'est de les immobiliser l'un sur l'autre au moyen d'une goupille qui les traverse. La goupille est légèrement conique. Ce mode de fixation ne convient que si l'effort à transmettre est peu considérable. Sinon, la goupille se cisaille rapidement; faussée, son démontage devient difficile.

Un procédé d'immobilisation assez pratique dans certains cas, c'est une vis entre cuir et chair. Nous nous en sommes servi pour immobiliser sur son axe un levier d'embrayage qui glissait obstinément.

Cône et clavette

Si le moyeu conique intérieurement est emmanché sur un arbre de même force et qu'une pression latérale assez forte soit exercée par un écrou, les deux pièces se trouveront coincées et ne bougeront plus (dans une certaine mesure, bien entendu). C'est un montage que l'on trouve souvent pour le pignon de magnéto qui n'est pas exposé à de bien grands efforts. On a ainsi une grande latitude pour le réglage de la magnéto.



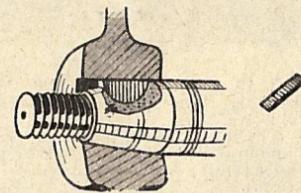
A gauche, clavette utilisée pour les manivelles de vélo; à droite, la goupille conique sert aussi au clavetage.

Le plus souvent pourtant le montage conique est complété par une clavette. Cette clavette est, en général, une clavette demi-lune ou clavette Woodruff. C'est là un excellent mode de fixation. On fait en général un cône au cinquième quand on veut que le démontage soit facile.

Toutefois, une conicité de cet ordre laisse supporter à la clavette une grande partie de l'effort d'entraînement et si cet effort est élevé, on préférera une clavette plate à la clavette demi-lune. Aussi, quand un démontage très aisé n'est pas indispensable, on préfère une conicité moindre, de telle manière que le coincement ait une valeur plus grande et qu'ainsi l'adhérence entre le moyeu et l'arbre soit meilleure. En principe un cône au dixième convient fort bien pour la fixation des pignons de chaîne, des arbres et du maneton dans les volants, etc... Si on tenait à une adhérence meilleure entre le moyeu et l'arbre,

on pourrait employer un cône de coincement au vingtième mais alors le démontage serait vraiment difficile. Dans ce dernier cas il n'est même plus besoin d'une clavette.

Dans le montage sur cône, il ne faut pas oublier que l'immobilisation du moyeu sur le cône est due beaucoup plus à l'adhérence résultant de la conicité qu'à la clavette elle-même. De plus, si les deux pièces sont mal serrées l'une sur l'autre, ou bien c'est la clavette qui se cisaille, ou bien, ce qui est plus grave, elle exerce un effort tel sur son logement qu'elle amorce des criques. C'est ainsi que l'arbre d'une roue arrière de voiture peut se rompre. Pour que l'adhérence soit bonne, il faut, bien entendu, éviter qu'il y ait sur l'arbre ou dans le moyeu des traces d'huile ou de graisse. Si une roue tendait à prendre du jeu sur son arbre, le remède c'est de roder le moyeu sur l'arbre. Si la clavette lâche souvent, on agira de même. Si le contact est parfait sur tous les points du cône, la clavette ne travaille pour ainsi dire pas.



La clavette Woodruff.

Autour du Bol

(Suite de la page 693)

UNE adresse de félicitations doit être envoyée à ce petit mécanicien à l'entrée du Bol d'Or, pendant les deux épreuves, à tenu essentiellement à rendre service à tous les constructeurs qui se sont présentés chez lui, c'est M. Nourry, 25, rue de Pontoise. Nous avons vu Debaisieux, nous avons vu les soigneurs de Monet et Goyon, ceux de Rovin, ceux de Gillet-Herstal envahir sa boutique. Nous avons vu aussi de nombreux motocyclistes utiliser son matériel et, en un si beau jour, il n'a rien réclamé aux concurrents, et a fait un très juste prix aux spectateurs,

CE coureur a eu, comme beaucoup d'autres, un pépin d'éclairage. Ce coureur a eu, comme beaucoup d'autres, un pépin de soupape. C'était courant en ce Bol d'Or, mais il a voulu prouver que la confiance que lui avait donnée la Maison Staub Jap était en bonnes mains. Et, voilà pourquoi Maurs a tenu à continuer à mener au poteau sa Propuleycle, rattrapant tour à tour le retard occasionné. Tous n'en ont pas fait autant, et nombreux sont ceux qui laissent ça là pour la moitié de dix fois rien.

VIVE Leroy. L'an dernier dans une grande course classique, les uns criaient: Vive Lafrance, d'autre criaient Vive Leroy. D'autres enfin applaudissaient Lempereur, sans que personne ne vit autrement qu'une malicieuse astuce. Cette année au Bol d'Or, Leroy a abdicqué la moto et a accepté la direction à volant; et voilà comment sur son cyclecar Royal Sport, Leroy a mené à la victoire son bloc-moteur Staub, le même que celui de moto et a prouvé qu'un bon motocycliste est toujours un excellent automobiliste. Antony, dont le moteur chantait si curieusement sur la voiture qui l'avait all-

gné, Anino et Dugué étaient, n'en déplaise au constructeur d'automobile, équipés d'une boîte motocycliste, c'était ni plus ni moins la nouvelle boîte de vitesse sport, compétition à marche arrière. Décidément la conception moto s'impose de plus en plus en auto.

CETTE année, il n'y avait pas de primes du plus malchanceux. Toutefois, il faut noter qu'il semble dorénavant que cette « victoire » appartienne toujours à un Belge. L'an dernier, c'était Lempereur, cette année pour ne pas mentir, ce fut Vroonen et, au moment où l'on croyait à l'invincibilité de cet as, le grain de sable de Cromwell va se loger dans un axe de roulement. Petites causes grands effets, dont le principal est la consécration pour 1930 de Vroonen le plus malchanceux.

ILS étaient deux frères, deux De Latour: l'un s'est attribué les records sur 5 km. et 5 miles à Monthléry, et l'autre Bernard, celui des 12 et des 24 heures, sur 4 roues au Bol d'Or. Belle équipe fraternelle.

MAINGUET n'a pas eu son Bol d'Or, pourtant il marchait terriblement. Il est de très méchante humeur, car trop de concurrents avaient omis d'éclairer leur arrière et l'arrêt et la visite dans les bas-côtés, de Mainguet sont dus en grande partie à la faute d'un concurrent. Les organisateurs devront prévoir des pénalisations effectives l'année prochaine contre les fautifs. Mais au fait, aucun

officiel ne se soucie du règlement à ce sujet. Il y aurait eu de la musique.

HUTRIC équipait Debaisieux, premier du classement général motos ainsi, du reste, que la plupart des premiers et des classés dans chaque catégorie.

LA chaîne est l'obsession non seulement du coureur, mais aussi du spectateur venu par la route. La chaîne cassée ne se compte plus et parmi les boîtes, petites et grandes, du Stand Kervoline un tube nouveau a attiré l'attention: c'est le tube de graisse graphitée qui, dorénavant, vous servira à lubrifier vos chaînes d'une façon rationnelle, ainsi que bien d'autres parties en mouvement de votre moto. Il y a longtemps que nous attendions cela et l'idée de Kervoline devra attirer l'attention de tous nos motocyclistes.

COMME toujours Naas a fait le Bol d'Or: il le fit d'une curieuse façon en pantalon mode 1930 ou 1901, à votre choix, (ça lui rappelle son temps d'école). Il le fait en gourmet, en connaisseur dans l'enceinte de ravitaillement et, comme chaque année, il ne regrette qu'une chose c'est de ne pas faire équipe avec son ami Bernard. Pourquoi? Il ne veut pas répondre à cette question. Mais, on sent que sa firme ne considère pas le Bol d'Or comme une épreuve de tout premier ordre. En effet, pourquoi une firme comme Gnome n'aligne-t-elle pas quatre machines au Bol? C'est sans conteste la plus populaire des épreuves. La foule impossible à évaluer qui s'y pressait en est la meilleure preuve: il est vrai que chez Gnome et Rhône, on a en préparation de véritables friandises pour les motocyclistes et il ne faut pas en vouloir aux dirigeants de nous préparer un succulent avenir, et, en conséquence, de tendre tous leurs efforts pour notre satisfaction complète.

LA berceuse fut pourtant complètement au point à peine 24 heures avant l'épreuve, et Andréino a enfin eu son Bol d'Or, aussi du coup les critiques en chambre se sont éteintes. La suspension arrière s'impose maintenant aux motos.

Le tableau de numérotage et Técalémit...

LE SPORT

A la Côte de Torvilliers, le 1^{er} juin : Un départ ; de gauche à droite, Leclère (8), Saroléa 500 cmc est 3^e ; Glavier (2) sur Aleyon 350 cmc., est 4^e ; Bourgoïn, sur Gnome-Rhône 500 cmc. ; Develiegher (2) sur Styl'son 500 cc. est 2^e ; Bannuath (4) sur Gillet-Herstal 500 cmc. est 2^e ; Deleplanque (7) est 4^e en 500 cmc.

Le Circuit de l'Ain

LA troisième épreuve de la Coupe de Tourisme sur 403 km. 500 comptant pour le championnat de France touriste se dispute le 6 juillet. L'U. M. de l'Ain et notre confrère *l'Echo des Sports*, malgré les difficultés énormes du parcours et surtout l'escalade de la Faucille et du Col du Berthian, ont reçu un grand nombre d'engagés. Voici ceux qui ont déjà régularisé leur déclaration :

175 cmc. — 1. Hommaire (Monet-Goyon) ; 2. Sourdôt (Monet-Goyon) ; 3. Rigollet (Monet-Goyon) ; 4. Bonnefoy (indép.).
250 cmc. — 1. Fraichard (Terrot) ; 2. Coulon (Terrot) ; 3. X... (San Sou Pap) ; 4. X... (San Sou Pap) ; 5. Pean (Peugeot) ; 6. Pahin (Peugeot) ; 7. Lapertot (indép.).

350 cmc. — 1. Mercier (Automoto) ; 2. Orega (Automoto) ; 3. Verchère (Automoto) ; 4. Perrotin (Terrot) ; 5. Creuze (Terrot) ; 6. Aumaitre (Ravat) ; 7. Huet (Ravat) ; 8. X... (Rovin) ; 9. X... (Rovin) ; 10. Journet (Motosacoche) ; 11. Bolliet (Oméga) ; 12. Geoffray (Oméga) ; 13. Préjoux (Peugeot) ; 14. de Lavallette (Peugeot) ; 15. Debaistoux (Monet-Goyon) ; 16. Gaussergues (Monet-Goyon) ; 17. Vidal (indép.) ; 18. Maillon



(indép.) ; 19. Brosse (indép.) ; 20. Maacke (indép.) ; 21. Peyer (indép.) ; 22. Floriack (indép.).

500 cmc. — 1. Debay (Gillet-Herstal) ; 2. Dumoulin (Gillet-Herstal) ; 3. Pear (X...) ; 4. Palmier (ind.) ; 5. Michon (ind.) ; 6. Rave-nault (ind.).

Sidecars 350 cmc. — 5. -Pourehot (ind.) ; 2. Rouchoux (ind.).

600 cmc. — 1. Andrieu (Gillet-Herstal) ; 2. Caron (Gillet-Herstal).

Un certain nombre d'autres attendent comme toujours la dernière minute et seront surpris de ne pas avoir les avantages des premiers arrivants. Notons que, pour les indépendants, les engagements sont gratuits avec de nombreux avantages matériels.

Ils sont de 150 francs pour les motos et 180 fr. pour les cyclecars jusqu'au 22 juin et à droit double jusqu'au 1^{er} juillet. On peut les adresser d'urgence à l'U. M. de l'Ain, place du Théâtre à Bourg, ou à notre confrère *l'Echo des Sports* où les indépendants auront intérêt à s'adresser à M. Gobin. La montée des deux côtes de la Faucille et du Berthian qui sert au départage des ex æquo sera chronométrée officiellement, mais n'intervient pas dans le résultat général de l'épreuve.

Côte de La Vallette

LE M. C. de Seine-Inférieure eut un gros succès le 15 juin, lors de son épreuve de la course de Côte de la Vallette. C'est encore Coulon, le grand vainqueur qui fait d'ailleurs la passe de 3 en 175, 250 et 350. Il faut, toutefois, noter la performance du petit Henger qui sur 100 cmc. bat les 125 et se rapproche de Coulon en 175. L'épreuve avait lieu sur le mille départ arrêté. Ajoutons que la course se disputait également sur le

La course du Val de Cuch, le 1^{er} juin : Boetsch sur Magnat-Debon dans un virage ; il le fit le meilleur temps 500 cmc. battant le record ainsi qu'en 250 cmc.

Groppo sur Magnat-Debon aussi en sidecar 350 cmc. dans le même virage.

La foule sur tout le parcours.



kilomètre arrêté, les deux épreuves étant totalisées. Nous avons de nouveaux recordmen sur cette épreuve : Henger qui établit le record en 100 ; Portrait en 125, Coulon en 175, 250, qui battent le record ; Pierval en 500 qui égale le record et Aubas en 750 qui l'établit.

100 cmc. — 1. Henger (Henger), 1 minute 29 s. 2/5 ; Herenstein, 5 m. 43 s. 2/5.

125 cmc. — Portrait (Portrait), 1 minute 43 s. 1/5.

175 cmc. — 1. Coulon (Terrot), 1 minute 17 s. 4/5.

250 cmc. — 1. Coulon (Terrot), 1 minute 1 s. 4/5 ; 2. Feuilletin (New Map), 1 minute 3 s. 2/5 ; 3. Sacarri (Terrot), 1 minute 17 s. 4/5 ; 4. Clément (Favor), 1 minute 30 s.

350 cmc. — 1. Coulon (Terrot), 58" secondes 2/5 ; 2. Braconnier (Vélocette), 1 m. 2 s. 4/5 ; 3. Notamy (Motoconfort), 1 m. 11 s. 2/5 ; 4. Simon (X...), 1 minute 22 s. 4/5.

500 cmc. — 1. Cauvin (Saroléa), 51 s., record du mille battu ; ex-record Flahaut 54 s. 4/5 ; 2. Pierval (X...), 55 m. 1/5 ; 3. Braconnier (Saroléa), 51 s. 1/5.

750 cmc. — 1. Aubas (B. M. W.), 1 m. 5 s. 1.000 cmc. — 1. Bourguenel (Kœhler-Escoffier).

Les Six-jours internationaux

PARMI les nouveaux engagés aux Six Jours Internationaux, on annonce la participation des trois firmes italiennes Gilera, Mas et Ardea, chacune avec trois concurrents.

Le M. C. Montrouge.

Pour répondre aux désirs de ses membres, le M. C. M. organise deux sorties les 21 et 22 juin. Pour les rapides aux grands moyens d'action, le 21, départ à 8 h. 30 pour Le Mans (épreuve des 24 heures). Pour les touristes plus calmes, le 22, départ à 9 h. 30 pour la Ferté-Alais. Distractions diverses en cours de route. Les rendez-vous ont lieu café de la Rotonde, 9, place de la Porte d'Orléans. A la Pentecôte, quelques fanatiques ont fui le Bol d'Or pour visiter une région touristique très courue, l'Avallonnais et le Haut-Morvan ; un temps splendide a favorisé cette excursion d'environ 700 kilomètres.

Le Club Motocycliste et Cyclecariste de Saint-Maur, 49, boulevard de Créteil organise, le lundi 23 juin 1930, une sortie sur la vallée de l'Oise et la forêt de Chantilly.

Le capitaine de route est M. Carrel. Rassemblement et départ du siège : 8 h. 30. Cette sortie a été organisée pour ceux ne pouvant participer aux sorties du dimanche.

Puis le dimanche 29 juin 1930, sortie sur la vallée de l'Oise et la forêt de Chantilly. Capitaine de route, M. Allain. Rassemblement : Terre-plein de la mairie de Saint-Maur (café Emile Drahon). Départ : 7 h. 45. Itinéraire : Saint-Maur, Le Bourget, Gonesse, Orry-la-Ville, Senlis, Saint-Firmin (vue superbe sur le château de Chantilly), Chantilly. Déjeuner.

Retour, Chantilly, Gouvieux, Boran, Bruyères, Bernes, Beaumont, L'Isle-Adam (sa plage), Mériel, Pontoise, Saint-Denis, Saint-Mau.

Arrivée au Siège vers 18 h. 30.

Le Grand Prix de Lyon, le 15 Juin

Course de côte de La Mothe-Saint-Héraye

LA traditionnelle course de côte de La Mothe-Saint-Héraye, fort bien organisée par l'A. C. des Deux-Sèvres, Charente et Vendée, avec le concours du M. Club des Deux-Sèvres, s'est disputée le dimanche 15 juin devant 10.000 spectateurs. On remarquait parmi ceux-ci des délégations des M. C. de Limoges, de la Charente-Inférieure, de la Charente, de la Vendée, de Lusignan, etc. Le spectacle méritait cette affluence. Perrotin sur Terrot 500 cmc. et Thomas sur 1.000 cmc., battirent ex æquo, par plus de 2 secondes le record de la côte. Le champion de France Lemasson s'adjugea sur son Aleyon celui de la catégorie 250 cmc. devant Perrotin qui, lui aussi, battait le record établi et Dupret, qui pilota en as une très jolie B. S. A. En 350 cmc. l'ancien record tomba. L'intrépide Thomas sur une Terrot emporta la catégorie, améliorant le temps de 2" 1/5, mais il était talonné par Lépinay avec seulement 1/5 de seconde d'écart. Daniau sur sidecar Motosacoche de 250 cmc. établit le record de sa catégorie. Genestal sur sa Sunbeam fit encore mieux que l'an dernier où il avait déjà battu le record. M. Bertrand sur une deux-temps, construite par lui et remarquablement vite, eut quelques démêlés avec sa boîte de vitesses et réalisa néanmoins un temps des plus honorables. Signalons enfin les excellentes performances de purs amateurs comme MM. Roy, Morgat, Vallet et Papin. Le parcours mesure 1 kilomètre avec un pourcentage moyen de 8 %, un virage de court rayon et le départ est donné arrêté. On jugera par ces indications de la valeur des temps réalisés.

Motos 175 cmc. — Lépinay sur Ravat, 1'2" 1/5.

Motos 250 cmc. — Lemasson, sur Aleyon, 45" 1/5 (R.B.) ; Perrotin sur Terrot, 48" ; Dupret sur B. S. A., 50" 4/5 ; Lépinay, sur Ravat, 51" 2/5 ; Bertrand sur Bertrand, 1'3" 3/5 ; Mme Daniau sur Dollar, 1'51" 3/5.

Motos 350 cmc. — Thomas sur Terrot, 47" ; (R.B.) ; Lépinay sur Ravat, 47" 1/5 ; Roy sur Ravat, 55" 3/5 ; Morgat sur Motosacoche, 1'5" 1/5 ; Vallet sur Sutter, 1'11" 1/5.

Motos 500 cmc. — Perrotin sur Terrot, 1'4" 1/5 (R.B. M. T.) ; Genestal sur Sunbeam, 46" 3/5 ; Papin sur Monet-Goyon, 54" 2/5.

Motos 1.000 cmc. — Thomas sur X., 44" 1/5 (R.B. M.T.).

Sidecars 350 cmc. — Daniau sur Motosacoche, 1'6" 1/5 (R.E.).

Le Grand Prix de Lyon

LE Grand Prix de Lyon eut lieu le 15 juin. Il n'y eut que 7 arrivants en motos :

175 cmc. — 32 tours, 208 km. : 1. Hommaire (Monet-Goyon), 2 h. 56 m. 8 s. 4/5, moy. hor. 71 km. 013 ; 2. Sourdôt (Monet-Goyon).

250 cmc. — 34 tours, 221 km. : 1. Gaussergues (Monet-Goyon), 2 h. 29 m. 18 s. 2/5, moy. hor., 89 km. 012 ; 2. Charrière (New Map).

350 cmc. — 37 tours, 240 km. 500 : 1. Richard (New Map), 2 h. 31 m. 48 s. 2/5, moy. hor., 95 km. 274 ; 2. Remier (Vélocette) ; 3. Durand (Vélocette).

500 cmc. — 40 tours, 260 km. : 1. Faure (Motosacoche), 2 h. 36 m. 7 s., moy. hor., 100 km. 155.

Sidecars.

350 cmc. — 20 tours, 130 km. : 1. Burrelier (Styl'son), 1 h. 58 m. 30 s. 2/5, moy. hor., 65 km. 970.

1.000 cmc. — 24 tours, 156 km. : 1. Amort (Styl'son), 1 h. 46 m. 36 s. 2/5, moy. hor., 88 km. 002.

Anvers-Paris-Anvers

LA célèbre épreuve du M. Sp. Anvers, sur les 950 km Anvers-Paris et retour a eu un succès triomphal, surtout à cause du temps affreux qui a régné sur le territoire français. Les concurrents sont tous arrivés à Anvers à 20 h. 30, étant partis à minuit d'Anvers. Une réception triomphale leur fut faite par Mlle Claessens, sœur du coureur connu et reine de la moto belge.

350 cmc. — 1. Schuermans (Ariel) sans pénalisation.

500 cmc. — 1. Johnny Walker (Lady) ; 2. De Keersmaeker (Lady) ; 3. Crart (Lady) ; 4. Ferraille (Lady) tous sans pénalisation. Sidecars 500 cmc. — 1. Van der Poorten (Gillet), s. p.

1.000 cmc. — 1. Goedhys (Harley-Davidson), s. p.

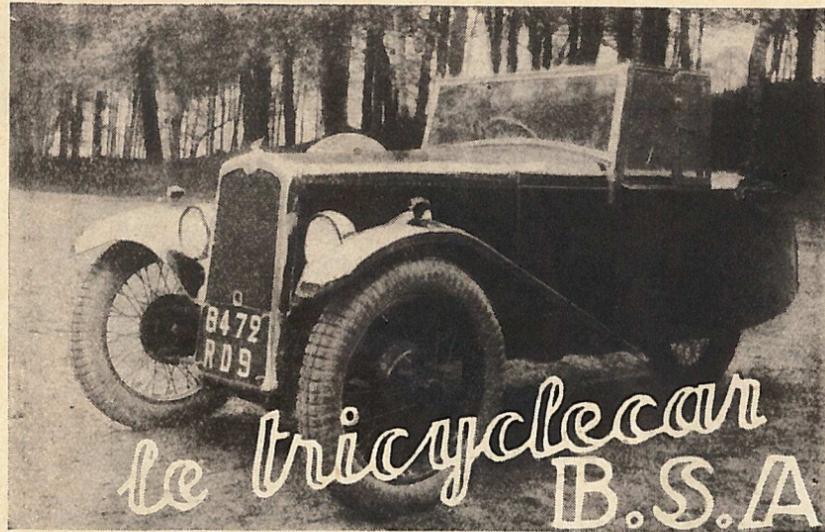


Le départ des motos 500 cmc.

Hommaire et Sourdôt sur Monet-Goyon, vainqueurs.

Richard est vainqueur sur New Map 350 cmc.

Burrelier à son arrivée, vainqueur en sidecar 350 cmc.



le tricyclecar
B.S.A.

Des son apparition le « 3 roues » B.S.A. a suscité la curiosité. Il en a été parlé, à l'époque, dans *Moto Revue*, mais je crois utile, avant de rendre compte de l'essai, d'en retracer brièvement les caractéristiques :

Construction. — Ce véhicule comporte un châssis en acier étiré en U. Il y a 3 roues dont les deux roues avant sont motrices et la roue arrière libre. Les trois roues sont interchangeables. Carrosserie deux places côte à côte.

Moteur à 4 temps, à deux cylindres de 85 x 90 m/m, alésage et course cylindrée : 1.021, 5 emc. Six chevaux, d'après la formule administrative.

Allumage par batterie et bobine.
Refroidissement à air.
Graissage par circulation d'huile et sous-pression par pompe mécanique renfermée dans le carter de distribution.

Transmission par deux arbres sur les roues avant par différentiel à engrenages coniques, rapport de démultiplication : 5,25/1. Les roues motrices sont fixées directement sur les arbres de sortie du différentiel.

Changement de vitesse type prise directe et à baladeurs, il comporte trois vitesses avant et une marche arrière. Les baladeurs sont actionnés par un levier à rotule.

Les rapports de multiplications sont les suivants : 5, 25 ; 7, 81 ; 15, 35 ; et 18, 9 en marche arrière.

Freins. — Freins avant 20 cm de diamètre, agissant par différentiel sur les deux roues avant.

Frein arrière 17,5 cm de diamètre, agissant sur la roue arrière.

Les deux systèmes, parfaitement indépendants, fonctionnent aussi bien en marche arrière qu'en marche avant.

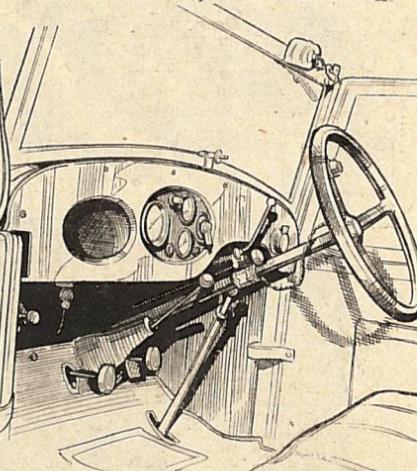
Direction par vis et secteur, démultiplication 1/4.

De même que dans le domaine moto, je me sens invinciblement attiré vers le bloc-moteur et la transmission à engrenages, de même je subis, pour la voiture, l'attraction de la traction par roues avant. J'ai été, donc, très heureux que M. Cox, le directeur de B.S.A. en France, m'ait convié à un essai de ce 3 roues et la pluie qui tombait le jour du rendez-vous fut un bienfait qui permit de mieux constater les qualités de tenue de route du B.S.A.

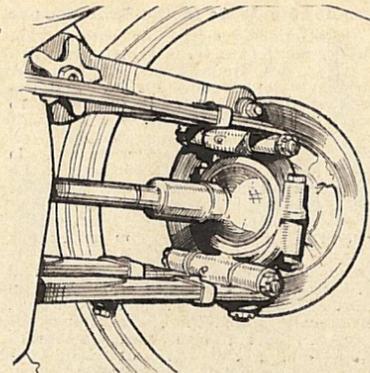
La carrosserie, dont la ligne au goût anglais peut ne pas plaire à tout le monde, est extrêmement confortable et large à souhait. Elle est traitée presque trop luxueusement pour un cyclecar : belles garnitures, tableau de bord complet, essuie-glace automatique, écrans latéraux et capote de grande qualité. En marche, l'absence de tout bruit, même d'échappement, fait oublier que le

moteur est un deux-cylindres dont la souplesse, la nervosité des reprises peut être enviée de bien des 4-cylindres. La direction est d'une douceur remarquable et n'est nullement influencée par la traction des roues, ni en ligne droite, ni dans les virages à droite ou à gauche ; ceux-ci, au contraire, peuvent être pris à bien plus grande allure qu'avec les roues arrière motrices, un virage qui dans le second cas serait considéré comme tangent, sinon acrobatique, semble normal avec la traction par l'avant, l'arrière suit avec une docilité extraordinaire. La même docilité se remarque dans le freinage : un coup de frein puissant sur le gouddron mouillé dans la descente de Picardie donne un arrêt en rigoureuse ligne droite sans aucun cisaillement de la direction. Ce tricyclecar fait un vrai 100 à l'heure et se révèle un excellent grimpeur. A titre d'exemple : un coup

de frein, au milieu de Picardie attaquée en prise, ayant fait redescendre la vitesse à 40, cette côte est terminée à un bon 72 sans avoir rétrogradé les vitesses ni quitté la prise directe. La souplesse ? On fait un tour complet, à fond de braquage, à 19 à l'heure en troisième et l'on repart sans être obligé de reprendre la deuxième.



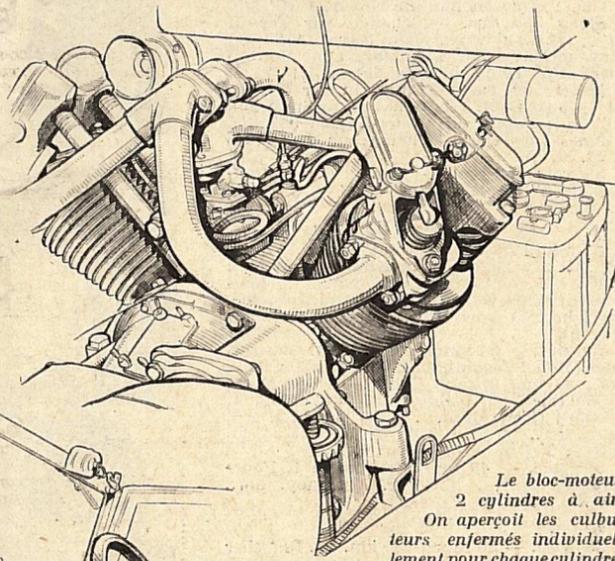
L'intérieur de la carrosserie. Tableau de bord complet et lumineux, essuie-glace automatique. Le levier des vitesses se trouve très proche du pilier de direction ; il est très accessible et son emplacement dégage entièrement le plancher à la gauche du pilote et laisse l'espace réservé au passager entièrement libre.



Détail de l'articulation de l'une des roues avant motrices. Le cardan est enclos sous une calotte et pivote au centre du boîtier qui constitue lui-même les points d'attache de la suspension-

de frein, au milieu de Picardie attaquée en prise, ayant fait redescendre la vitesse à 40, cette côte est terminée à un bon 72 sans avoir rétrogradé les vitesses ni quitté la prise directe. La souplesse ? On fait un tour complet, à fond de braquage, à 19 à l'heure en troisième et l'on repart sans être obligé de reprendre la deuxième.

Le système des roues avant motrices a cet autre avantage de permettre à la roue arrière une suspension d'une douceur remarquable ; aussi bien la largeur des sièges et la douceur de la suspension font qu'on oublie totalement qu'on est sur 3 roues et les critiques contre la suspension du tricyclecar sont ici sans valeur.



Le bloc-moteur 2 cylindres à air. On aperçoit les culbuteurs enjermés individuellement pour chaque cylindre.

La consommation de 6 litres 1/2 aux 100 km. n'est pas excessive pour ce véhicule de plus de 1.000 emc. de cylindrée et de 420 kg. à vide, ce qui permet des moyennes de routes très élevées avec un confort et un agrément de conduite dignes des meilleures voitures.

Je suis heureux que le cyclecar B.S.A. m'ait prouvé que mon attrait pour les roues avant motrices n'était pas sans raisons valables et que cette formule apportait avec elle bien des améliorations techniques et pratiques : groupement en un seul bloc de toutes les pièces mécaniques, sécurité de conduite et de tenue de route, amélioration de la suspension, possibilité d'établir une carrosserie de tout premier confort ;

Il est à souhaiter que cette solution soit généralisée dans l'avenir et le plus prochain.

Max END.

La construction italienne

LE DEUX-TEMPS

Le deux-temps italien... perfection !

Le deux-temps, des temps héroïques celui des bicyclettes à moteur avait connu, en Italie, belle fortune ; actuellement, il a cédé le terrain au quatre-temps. Il existe en Italie, en ce moment, cinq modèles de motos à deux-temps : l'Ancora 175 emc., la Garelli 350 emc. deux cylindres, l'MM 175 emc course et l'Ollearo 175 emc.

La principale raison en est que les motos légères, qui jouissent de facilités multiples, ont trouvé un meilleur rendement dans le quatre-temps, surtout en culbuteurs ou arbre à cames en tête.

Par conséquent, le 175 emc. deux-temps n'est resté que pour quelques machines utilitaires grâce à son économie de construction et sa simplicité.

La seule exception est Garelli qui continue à construire son 350 emc deux-cylindres aux merveilleux résultats : il n'est pas du type classique, mais comporte le passage des gaz d'un cylindre à l'autre, réalise la moindre perte de gaz frais et l'expulsion totale de ceux brûlés. De là son bon rendement. Ce moteur, très souple, ne comporte que deux vitesses. Le graissage du Garelli se fait par pompe mécanique dont le débit automatique est commandé par le même fil qui commande les gaz au carburateur.

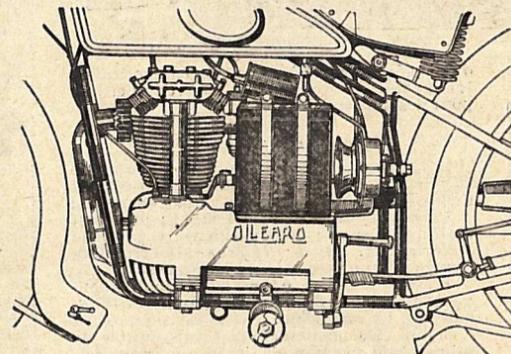
La magnéto (Marelli spécial qui a la forme cylindrique d'une dynamo d'éclairage) est complètement renfermée. Un avantage du bloc-moteur Garelli, ce sont ses dimensions réduites qui permettent d'exploiter un cadre très court ; de la stabilité et maniabilité proverbiales de la Garelli.

Le Casoli 175 emc (il y en a deux types à un et deux échappements) est un deux-temps classique avec changement à trois rapports, et friction à disques en bloc-moteur. Le graissage se fait par pompe mécanique.

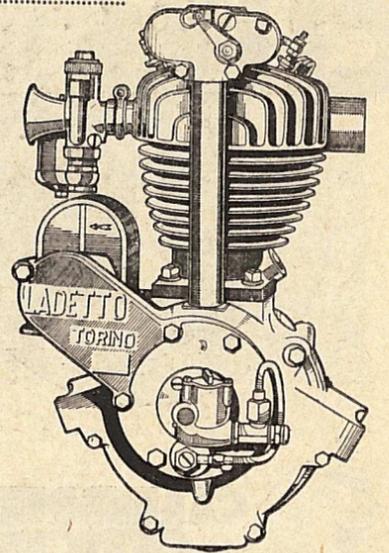
Comme conclusion il est à noter que ce nombre réduit des deux-temps fabriqués en Italie, et qui ont résisté et résistent encore à l'offensive du quatre-temps a provoqué une sélection sévère et est une bonne garantie de leur succès et de leur excellence. E. CAPORALI.

La « 24 heures » italienne

CETTE édition de la « 24 heures » a vu arriver le beau nombre de 72 coureurs dont 25 classés sans pénalisation. La course



L'Ollearo 175 cardan, bloc-moteur à quatre vitesses, allumage par distributeur (Soubitez). Construction vraiment moderne et rationnelle.



Le moteur Ladelto 175 emc. culbuteurs ensemble très simple. La culasse n'est pas détachable.

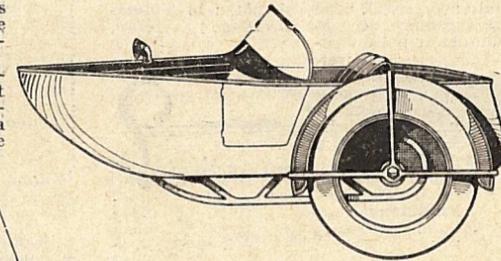
qui s'est déroulée selon la traditionnelle formule des courses de régularité a, en effet, demandé aux concurrents toute leur capacité, à cause de la longueur du parcours et de la difficulté de rouler continuellement un jour et une nuit sur des routes les plus variées.

Se sont classées sans pénalisation, et à citer : GD, Lampo, Mas, M. M., Ardea, Ariel, A. J. S., Triumph, Gilera.

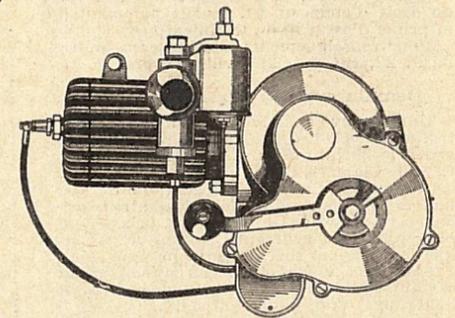
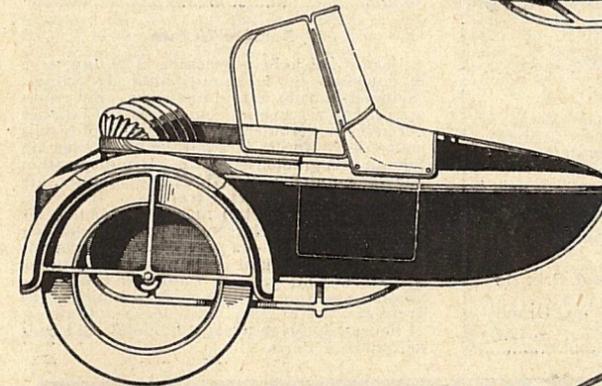
Le Sidecar en Italie

Le sidecar n'a pas encore pris en Italie une grande extension.

En conséquence, son sort dépend des conditions du marché qui, maintenant, est très favorable et, comme la moto, il sera sous peu de temps très répandu dans toute l'Italie. Cependant le sidecar italien laisse encore un peu à désirer (et ça n'est pas un fait qui arrive seulement en Italie) au



Deux sidecars italiens du type plus courant : le Restelli et le Parri. A noter le pare-brise très rationnel qui équipe ce dernier.

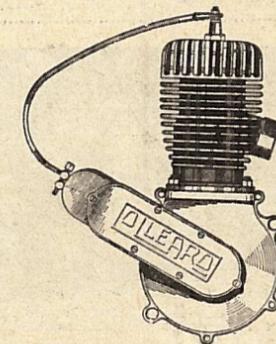


L'MM 175 horizontal ; la culasse est détachable

point de vue de son évolution. La carrosserie du sidecar n'est pas encore aussi bien étudiée pour son confort que celle de l'automobile. Pas si bien, il faut dire, car les constructeurs italiens ont commencé à s'orienter vers une discrète évolution, qui permet de jouir de toutes les bonnes commodités que le side peut offrir.

Les châssis des sides italiens sont tous à roue rigide.

Les carrosseries sont confortables ; la capote, cependant, les équipent rarement, tandis que le pare-brise se trouve sur tous les types. Les principaux constructeurs italiens (il faut citer parmi les meilleurs Parri, Meldi, Restelli, Bonomi, Barbero ; Longhi) fabriquent des beaux types surtout comme ligne ; certains modèles de luxe ou sport représentent des créations vraiment satisfaisantes.



L'Ollearo 175 emc. simple et massif.

L'Ollearo 175 emc. est un type classique, à cylindre incliné, graissé par mélange huile-essence. L'Ollearo garde ce type économique à côté de sa 175 quatre-temps, quatre vitesses et cardan (dont quelques croquis seront présentés sous peu dans *Moto Revue*) qui est plus coûteuse. La Maison MM, qui avait jadis une 125 emc. très rapide, en passant pour la 175 emc. quatre-temps, a voulu cependant conserver le deux-temps (de 125 emc. il est devenu 175 emc.) pour les compétitions. Les principales caractéristiques de ce moteur sont un merveilleux et simple changement à deux vitesses, et le passage des gaz à travers le piston de forme spéciale. La maison assure aux acheteurs de ce type la vitesse de 125 km. !

CLUBS



Tout en conservant le tact qui sied en cette occurrence, un agent de Terrot, au Mans, M. Compain, a présenté, lors d'une manifestation, 5 types différents, représentant les 5 parties du monde, sous la conduite du Père Eternel devenu... motocycliste.

CALENDRIER OFFICIEL

JUIN

29. Côte Ballon d'Alsace (M. C. Belfort).
Côte de Dives (A. C. Ouest).
Côte boul. Gallieni (M. C. Alger).
Meeting du Havre (M. C. Seine-Inférieure).

Demain à Gisors

Le M. C. de Gisors, avec l'A. C. de l'Ouest organise un Rallye-Ballon le 22 juin, à l'occasion de la fête patronale de Gisors. Départ à 14 h. 30, dans les jardins du Vieux Château. Les droits d'engagement, motos, sidecars et cyclecars : 5 francs, plus l'assurance obligatoire aux tiers (500.000 francs), fixée à 15 francs. Voitures : 10 francs, assurance, 25 francs.

La distribution des prix aura lieu au casino, à 18 h. 30, sous la présidence de M. Coustiller, maire. Les membres de l'A. C. de l'Ouest et du M. C. de Gisors ne paient pas de droit d'engagement, seul le paiement de la prime d'assurance est obligatoire. Pour renseignements, s'adresser à M. Bernard, 22, rue de Cappeville, Gisors.

Demain encore : Epreuve sportive

Une épreuve sportive dans laquelle, cyclistes, motocyclistes et piétons seront en lutte, a lieu le 29 juin à Clamart, organisée par le C. S. de Clamart. Dans la partie motocycliste, les concurrents auront une centaine de kilomètres à parcourir et un délai de quatre heures leur sera accordé. De nombreux prix récompenseront les concurrents. Notons en passant que le tirage au sort des prix ne plaît guère à nos motocyclistes et nous en connaissons un certain nombre qui, ayant participé au précédent rallye, n'ont pas été satisfaits. En effet, le motocycliste est désavantagé sur le cycliste et nettement sur le piéton, ses frais d'ensemble étant très élevés relativement. Or, le nombre

d'engagés dans les deux autres catégories est tel que toutes les chances se trouvent perdues pour les motocyclistes.

Moto Club Gannatois

Les membres du Moto Club, réunis le 17 mai, café Lajoie, ont remplacé le président démissionnaire et formé un bureau définitif : Président d'honneur : M. Billef ; président actif : M. Bertin ; vice-président : G. Julien ; trésorier : M. Ravet ; trésorier-adjoint : Monsieur Vaillant ; secrétaire : M. Martin. Il est procédé ensuite à l'admission de nouveaux membres : d'Espinasse-Vozelle et d'Escurolles. Un calendrier sportif est composé.

8 juin, fête sportive ; 22 juin, tournée de propagande sportive et touristique ; 6 juillet, Circuit de la Sioule par les Fades ; 20 juillet, sortie au M. C. d'Auvergne pour la course de La Barraque ; 3 août, sortie-pêche sur Rouzat ; 17 août, rallye-ballon à Vichy ; fin août, (date à préciser), course de côte ; 14 septembre, grimpée du Puy-de-Dôme ; octobre, banquet et bal du M. C. G.



Où aller dimanche ?

Parisiens :

M. C. Seine, à Armainvilliers.

Provinciaux :

M. C. Alsace, au Circuit des Vosges.
M. C. Ardennes, à la Vitesse à Rennes.
M. C. Auvergne au Puy-de-Dôme.
M. C. Nantes, au Gymkhana.
M. C. Gannat, en tournée-propagande.

Et en partant le samedi et le dimanche

M. C. Montrouge, au Grand Prix du Mans.
U. A. C. de la Sarthe, au Grand Prix du Mans.

CALENDRIER OFFICIEL

JUIN

26-27. Sortie Havre (A. M. A. Transports).

29. Sortie Nancy (M. C. Joinville).
Gymkhana interclubs (M. C. Lilas).

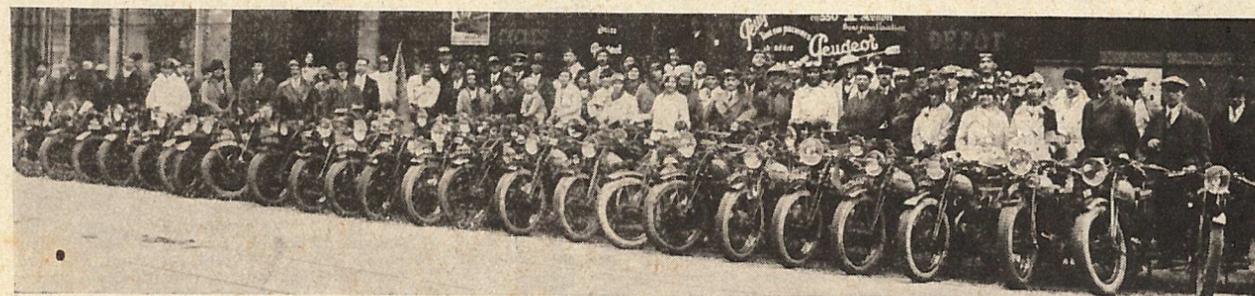
Sortie (M. C. Char.-Inf.).
Gymkhana (M. C. Seine).
Côte Plombières (A. M. Dijon).
Fontainebleau (M. C. Seine).
Côte Saint-Thomas (M. C. Auvergne).

Grand Prix Vitesse (M. C. Avignon).

Grottes Varades (U. M. Anjou).
La Roche Taillée (M. C. Annonay).
Côte La Carrière (M. C. Floirac).
Rallye-paper (Sp. A. M. Lyon).
Sortie Dives (M. C. Montrouge).
Rallye (M. C. Villeurbanne).
Camping Isle-Adam (Ch. Synd. C.).
Côte Montaigu (M. C. Jura).
Rallye-Ballon (D. A. M. Romans).
Sortie amicale (U. A. C. Sarthe).

Pour le 29 juin

Le M. C. de la Seine organise le 29 juin, avec le concours de la municipalité de Samois (Seine-et-Marne) un pique-nique suivi d'un gymkhana réservé aux membres du Club. Ces épreuves se dérouleront dans un des plus jolis coins de la forêt de Fontainebleau, sur un terrain mis gracieusement à notre disposition par la municipalité. Après le déjeuner, de nombreux concours (cerclés, barrières, anneaux, quilles, etc.) auront lieu entre les concurrents et un classement général aura lieu pour l'attribution des prix. Pour tous renseignements concernant cette manifestation, les sociétaires sont priés de s'adresser à la Commission sportive à chacune des réunions, ces dernières ayant lieu tous les vendredis à 21 heures, au Siège social, 10, boulevard Beaumarchais, à Paris.



Une caravane motocycliste. — C'est M. Gault, de Bordeaux, qui a réuni ce bataillon de toutes les P. qu'il a vendues cette saison.



A La Roche-Bernard

Le 29 mai quelques membres de l'U. M. N. rejoignaient le C. M. Nantais à Pont-Château. Après prise de contact, les clubs reprenaient la route se dirigeant vers La Roche-Bernard. Les Nantais s'installaient au pied du pont suspendu pour déjeuner, les Nantais prenaient d'assaut la berge escarpée de la Vilaine et enlevaient de haute lutte leur restaurant.

Puis, la sieste et l'arrivée du deuxième groupe des U. M. Nistes partis de Saint-Nazaire dans l'après-midi.

Un dernier mot sur Paris-Reims

Devant l'éclatant succès remporté par le challenge Borredon, organisé par le M. C. de la Seine le 18 mai, le comité du M. C. S. tient à remercier les généreux donateurs qui ont contribué à la réussite de cette épreuve, ainsi que le président du M. C. S., M. Borredon, qui avait mis en compétition un challenge d'une valeur de 2.000 francs. Notons également la bonne camaraderie des sociétaires du M. C. Liliensien ayant participé à cette course, qui ramenèrent à Paris, un membre du M. C. S., ainsi que sa passagère, victime d'un accident de machine au retour.

Résultats du Circuit de l'Auxois

Moto-cyclistes

1^{er} Berthelot Louis, A.M.D. Terrot 350 cmc., 14 pts N° 4 ; 2^e Michoudet Emile, A.M.D., Automoto 500 cmc. 14 pts, n° 2 ; 3^e Javelier René, A.M.D. Durandal 350 cmc., 20 pts, 16 ; 4^e Boivin Lucien, A. M. D. Terrot 500 cmc, 20 pts, 6 ; 5^e Pelletier Roger, A. M. D., Arbinet 350 cmc., 22 pts, 5 ; 6^e Lainé Roger, Indépendant, Peugeot, 350 cmc, 23 pts, 17 ; 7^e Fontaine Gaston, A. M. D. Terrot 350 cmc., 24 pts, 10 ; 8^e Roussellet Pierre, A. M. C. S., Monet-Goyon, 500 cmc., 28 pts, 8 ; 9^e Marlat, A. M. C. A. Peugeot 250 cmc., 32 pts, 12 ; 10^e Farache, A. M. C. S., Peugeot, 250 cmc., 33 pts, 18 ; 11^e Brotolet Maurice, A. M. C. A., Dollar, 350 cmc., 40 pts ; 11 ; 12^e Meheut Louis, A. M. D., Gnome-Rhône, 500 cmc, 64 pts, 1 ; 13^e Ratal Maurice, A. M. C. S., Monet-Goyon, 500 cmc., 135 pts, 9 ; 14^e Jacot, A. M. C. A. Abandonné crevaisson, 3^e tour, 32 ; 15^e Gouhard, A. M. C. S., abandonné cassé sa chaîne, 2^e tour, 3.

Records du Circuit

Jacob N° 32 sur Norton, 500 cmc., qui bat le record du tour pour motos A. M. C. A. en 22' 23" et abandonne au 3^e tour pour crevaisson (a fait 22' au Circuit de Péronne).

M. Lamblin A. M. D. bat le record du circuit en effectuant ses trois tours (69 km. 495 en 54'46" soit à 76 km. 134) record battu. Détenue par Schaver à 71 km. l'an dernier.

Motocycle Club Corbeil-Essonnes

Sortie très réussie le 25 mai sur Montereau et Fontainebleau. De nombreux motocyclistes se réunirent autour de M. Saulnier, président de la commission touristique, déjeuner champêtre des plus gais, sur le parcours de la course de côte où notre président Ramus se classe premier en 350 cmc. Retour copieusement arrosé par les effluves célestes et l'on se sépara à Corbeil, enchantés de la bonne journée passée, en se promettant de recommencer le plus souvent possible.



Après la soirée cinématographique. — Le bureau du M. C. du Morbihan : en manteau de cuir, M. Peyrus des Etablissements René Gillet et M. Laurence président du M. C. M. Remarquer sur le panneau les couvertures de Moto Revue aimablement disposées par notre correspondant.

Le Gymkhana du M. C. Vichy

Gros succès pour le M. C. Vichy, lors du Gymkhana boulevard des Etats-Unis. Plusieurs milliers de promeneurs se sont arrêtés intéressés.

Classement général. — 1^{er} ex aequo : MM. Bardin et Rougetet, gagnant chacun un guidon Masson ; 3^{es} ex aequo : MM. Desbouis et Rouchon, primés par la maison A. M. O.

Epreuve des Planches en zig-zag. — Primée par la Maison des Compteurs E. D. et le Moto Club de Vichy : 1^{er} Gervais, 2. Bardin, 3. Desbouis.

Epreuve des quilles en S. — Primée par les Etablissements Brampton et le M. C. V. : 1^{er} Rougetet, 2. Collon, 3. Desbouis.

Epreuve des quilles abattues. — Primée par la Maison Purfin et le M. C. V. : 1^{er} Bardin, 2. Chamayou, 3. Rougetot.

Epreuve des flechettes. — Primée par la Maison A. M. A. C. et le M. C. V. : 1^{er} Rouchon, 2. Sigot, 3. Barnabé.

Epreuve des Anneaux. — 1. Desbouis, 2. Rougetet, 3. Ray.

Epreuve réservée aux collégiens en tansad. — Primée par le M. C. V. : 1^{er} ex aequo : Bretet, Casenave, Galichon.

M. C. de Gisors

Quelques membres du Moto Club de Gisors, ont participé le jeudi 29 mai 1930, au Rallye-Ballon de Vernon, organisé par l'A. C. de l'Ouest. Jean Autier, (1^{er} au Circuit d'endurance de Haute Normandie 1930), s'est classé 1^{er} des motocyclistes et 2^e du classement général.

Le Circuit de la Serre

Les départs séparés par catégories furent donnés par Perraudin en l'absence de Peyre. Le chronométrateur Lécot et ses seconds : Tournier et Jouesty, départageaient les temps à une seconde près.

1. Laffuge (Terrot) 350, 3.346 points, coupe du M. C. D. et médaille du Progrès de Lyon.

2. Croissant (Peugeot 250), 3.056 points, coupe du Conseil municipal et la médaille Le Matin.

3. Vion (Peugeot 350), 2.506 points, coupe de la Fédération Commerciale et Industrielle de Dôle et médaille argent du Nouvelliste.



Une sortie à La Roche-Bernard. — L'U. M. St.-Nazaire, toute nouvelle, fit une gentille sortie le jour de l'Ascension.

4. Sautherey (Peugeot 350), 2.200 points, bronze Gibbs et médaille de bronze du Nouvelliste.

5. Tisserand (Monet-Goyon 175), 1.539 points, bronze Monet-Goyon.

Vers la fin de la course, un accident stupide : un commissaire bénévole, Michaud, tomba, frappé par un malaise vraisemblablement. L'état du blessé ne s'est pas amélioré à l'heure où nous écrivons ces lignes.

Le Rallye du M. C. Nord

Le 1^{er} juin le M. C. N. a obtenu un gros succès : 75 partants et 45 arrivées.

1^{er} groupe. — 1. Desmet ; 2. Guignard ; 3. Dramais ; 4. Chevallot ; 5. Depin ; 6. Gonderlier ; 7. Dubois ; 8. Laroux ; 9. Duquesne.

2^e groupe. — 1. Valembois ; 2. Delecroix ; 3. Topham ; 4. Pillot ; 5. Pollet ; 6. Réant ; 7. Vanhecke ; 8. Delandre ; 9. Hagué ; 10. Monnoyer ; 11. Betbeder ; 12. Calmant ; 13. Van Belleghem ; 14. Sofer ; 15. Vanderhagen ; 16. Figueredo ; 17. Barara ; 18. Becart...

Coupe des Sports du Nord : Calmant ; 1^{re} coupe M. C. N. : Dramais ; 2^e coupe M. C. N. : Vanhecke.

Moto-Touriste-Parisien

La dernière sortie du M. C. P., sur Blois et les châteaux de la Loire a été réussie. 35 membres au départ à la Porte Dorée et quelques heures plus tard à Blois où ils obtinrent un succès de curiosité sympathique.

Réception par le M. C. B. dîner et le dimanche matin tout le monde se retrouvait à 8 heures pour la visite des châteaux environnants. A midi déjeuner copieux et retour sur Paris. Hélas ! les éléments contrariaient les beaux projets de retour et obligent tous les membres à ne rallier Paris que le lundi matin. Un concours photographique avait été organisé, doté de nombreux prix. Le secrétaire, M. Gailhac en sortit vainqueur.

Soirée morbihannaise

Voici quelques détails sur la soirée morbihannaise organisée par le M. C. M., avec la présidence effective de M. l'Amiral Audouard à Lorient. C'est le 3 juin, sous le patronage de Moto Revue, que cette réunion de propagande eut lieu, et il est à souhaiter que tous les clubs de province organisent de pareilles soirées. La salle était comble, non seulement de spectateurs populaires, mais aussi d'un nombre impressionnant de notabilités lorientaises, depuis l'Amiral jusqu'à tous les officiers de la garnison. M. Peyrus, bras droit de René Gillet, avait assuré, selon sa louable habitude, et avec toute l'autorité qui le caractérise, un programme judicieusement varié sur les mille et un emplois de la motocyclette dans la vie sociale. M. Peyrus s'était déplacé de Paris. Parmi les films présentés et nouveaux que nos Parisiens ne connaissent pas encore, celui de la « cavalerie canadienne » opposée à la « cavalerie française » a fait une grosse impression. Si l'on note aussi une déléation des apprentis-mécaniciens de Lorient qui assistait à cette séance, on comprend combien la propagande des Etablissements René Gillet, et l'immense activité de M. Peyrus portent de fruits dans toute la France. Quels sont les clubs qui sont encore rétrogrades sur ce point ?

ÉPREUVES A VENIR

Régularité en mer

Le 3 août, un rallye régularité est organisé en interclubs entre les paquebots *France*, *Paris* et *Lafayette*. Nous ne connaissons pas encore les bases du règlement, mais nul doute que cette épreuve d'un nouveau genre, pour nos motocyclistes marins, ne rencontre un gros succès d'engagements car ils sont nombreux.

Challenge Renaitour

Le 3 août, l'A. M. C. d'Auxerre organise un circuit couru en rallye. Le départ d'Auxerre à 8 h. 30, de 30 en 30 secondes. C'est la formule normale du rallye-régularité. Sur 300 kms Auxerre-Dijon-Auxerre, avec moyenne s'échelonnant pour les motos de 43 à 50 et pour les voitures de 47 à 60. Deux contrôles fixes à Avallon et à Vitteaux. Le droit d'engagement comprend l'assurance et est fixé à 35 ou 45 francs selon la catégorie. Le Challenge Renaitour est affecté au club dont l'équipe de trois concurrents sera première. De nombreux prix en espèces et en nature sont prévus. Clôture des engagements le 31 juillet.

Le Circuit du Dauphiné

Cette épreuve de vitesse pour motos et voitures aura lieu le 10 août prochain à Grenoble, L.A.C. et le M.C. Dauphinois, qui ont su assurer jusqu'à présent le succès de leur traditionnelle course de côte de Lafrey, se lancent cette année dans une manifestation de grande envergure. Envisageant l'intérêt que pourrait avoir, en plein été, dans la capitale des Alpes françaises, une épreuve de vitesse, ces deux actifs clubs vont concentrer tous leurs efforts sur l'organisation du Circuit du Dauphiné. Cette épreuve pour motos et voitures aura lieu sur un circuit de 5 km. 600 au tour, donc très spectaculaire, situé aux portes mêmes de la ville de Grenoble; ajoutée sera la route entièrement goudronnée en parfait état et que des prix très importants seront décernés à chaque catégorie.

Le Circuit du Dauphiné, qui aura lieu le 10 août 1930, suivra de très près les Six Jours Motocyclistes Internationaux qui rayonneront en Dauphiné avec Grenoble pour centre, du 29 juillet au 3 août; ces deux importantes manifestations réalisent pour cet été une grande quinzaine automobile Dauphinoise.

Moto Club Vendéen

Il semble que la Vendée se réveille au motocyclisme. Le M. C. Vendéen s'est réuni le 2 juin et a enfin organisé d'une façon effective sa saison 1930. Il a même envisagé des épreuves de vitesse en liaison avec les clubs voisins. Le contrôle est ainsi composé : MM. Don, président; Marcé, secrétaire; Ravillon, trésorier; Barthélémy, Guillon Guilloton, Poirier, Perrocheau, Marionneau, Le Brasseur, Proutière et Bordron, membres.

Remerciements à l'A. C. d'Alger

Les motocyclistes des paquebots *France*, *Paris* et *Lafayette* se trouvant à l'occasion des fêtes du Centenaire en Algérie, le président de l'A. C. d'Alger, le 10 mai, accorda à tous nos jeunes gens du M. C. Transatlantique une réduction de 50 % pour assister au Grand Prix Automobile d'Alger. C'est une gracieuseté dont nous le remercions vivement.



Le M. C. du Roussillon est allé en sortie à Collioure, le 1^{er} juin.



Un club parisien qui aime le sport et tout à la fois le tourisme : le M. C. Montrouge.

LA VIE DES CLUBS

Une excellente soirée

Le M. C. du Morbihan a remporté un vif succès dans sa soirée cinématographique, organisée avec le concours effectif des Etablissements René Gillet et Dunlop. Nous extrayons d'une lettre particulière cette phrase significative... « car l'amiral Andouard qui a l'habitude de s'en aller vers le milieu d'une séance est resté cette fois jusqu'à la fin, et s'est déclaré excessivement content. ». Il est vrai que P. Peyrus, directeur aux Etablissements René Gillet est un organisateur de premier ordre. Son déplacement à Lorient est pour beaucoup dans le succès et la diversité du programme et plaît au populaire. René Gillet fait une excellente propagande depuis un an dans nos clubs pour la moto.

En Moselle

Le M. C. de Moselle, dont le siège est à Metz et affilié à l'U. M. F. commence à faire parler de lui. On dit même qu'il a des vues sur le M. C. Lorrain un peu mou en ce moment. Une section a été établie à Grosbliedersroff. Pour la Pentecôte, à l'occasion de la fête patriotique de Metz, ils avaient organisé un rallye-clocher et le lundi ils viennent à la démonstration physique présidée par M. Ricolfi, sous-secrétaire d'Etat à la Guerre.

Au Métropolitain

L'U. S. du Métropolitain sortit le dimanche 15 juin sur Chartres, 180 kilomètres aller et retour.

DERNIERE HEURE

2^e Grand Prix de Tourisme

Le Grand Prix de Tourisme du Club Sportif de Clamart se dispute le 29 juin; il est ouvert à tous les piétons, cyclistes et motocyclistes, hommes et femmes, sauf aux radiés ou pénalisés du T.C.F. ou de l'U.V.F. Les tandems sont admis ainsi que les personnes montées en tansad :

Motocyclistes. — La distance à parcourir sera d'environ 90 à 100 kilomètres sur un itinéraire inconnu des concurrents jusqu'au départ. Le délai accordé sera de 4 heures. Départ à 7 heures du matin, place de la Gare Fermeture du contrôle d'arrivée, à 11 heures, au même endroit. La police d'assurance sera exigée au départ. Les concurrents étant considérés en promenade sur la route, le Club Sportif de Clamart décline toute responsabilité en cas d'accident.

Au moment de leur engagement, les concurrents recevront une carte de route. Le droit d'engagement est fixé à 2 francs.

Pour les « clecaristes »

L'Amicale Cyclecar-Club de France organise, le 22 juin, sa journée de sport complet en accord avec sa section Nogentaise. Le matin : régularité sur 75 kilomètres, départ de la section du Perreux-Pont de Mulhouse, Choix de l'Est à 8 h. 30; 11 h. 30, pique-nique à Jossigny. L'après-midi, chasse à course motocycliste et automobiliste. C'est le gros morceau de la journée : 4 sangiers (des 250 emc.) seront lâchés dans le polygone; il suffira de les capturer le plus grand nombre de fois, pour totaliser des points. Rassemblement à 14 heures, à l'intersection des routes D. 17 et G. S. 5, engagement 5 francs. Nombreux prix en nature et en modèles. Donc les motocyclistes sont conviés à cette épreuve cyclecariste. Comme on le voit, la chasse aux renards du Moto-Club des Scolaires a porté ses fruits.

Une sortie interclubs

Le 22 juin, sortie en groupe des M. C. Toulouse, Montauban, Albi, Gaillac et Montech, sortie monstre. Un peu de beau temps et ce sera un succès.

Dimanche prochain

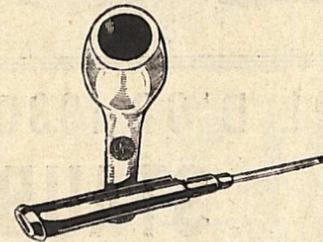
Chez les Corporatifs :

Les « Galeries Lafayette » organisent le 29 juin, une sortie sur Chantilly, Coye-la-Foret, Château Reine-Blanche, déjeuner avec vivres tirés des sacs, petit concours avec prix. Rendez-vous : 8 heures aux Galeries Lafayette ou 8 h. 30, bar-ge de Saint-Denis.

DANS LES USINES

La pipe motocycliste

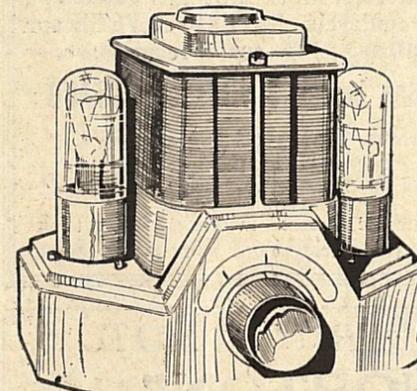
La L. N. M. bouge, elle offre : en prime hebdomadaire, une pipe étudiée spécialement pour le motocycliste et l'automobiliste; il ne s'agit pas d'un article quelconque, cassant, avec des défauts, il s'agit, au contraire, d'un objet fabriqué spécialement pour *Moto Revue* par l'une des firmes mondiales les plus importantes dans cet article. Bruyère de premier choix parmi les racines déjà



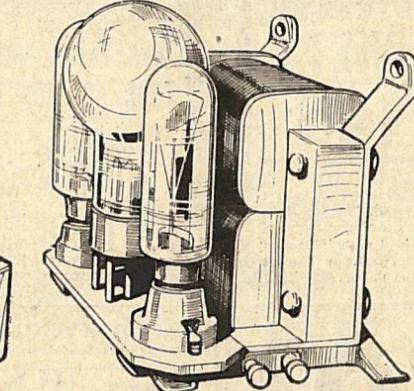
sélectionnées, cette pipe, aux armes de la L. N. M. est de premier choix pour sa partie buccale ainsi que dans son système dénicotinant et absolument « imbouchable » si l'on peut dire! Chaque pipe est d'ailleurs réceptionnée par la L. N. M. et aucune, présentant le moindre défaut, ne sera acceptée de *Moto Revue*. Que nos abonnés non encore *liqueurs* nous excusent de les mettre en deuxième plan cette fois, dans la faveur que nous faisons à cette page de la « Prime hebdomadaire », mais qu'ils comprennent combien l'effort et le désintéressement des premiers *liqueurs* méritent maintenant des compensations qui vont se succéder dorénavant à jet continu.

Chargeurs d'accus

NOTRE précédent numéro traitait, à la page des fabricants, des chargeurs d'accumulateurs pour motos et autos P. B. Voici aujourd'hui un autre modèle de chargeur pour garages et agents motoristes construit par la même maison, et d'un prix plus modique. Nous avons cru utile également pour les motocyclistes qui sont amateurs de T. S. F. de publier le chargeur 2 à 12 volts et 40 à 120 volts pour



Chargeur T. S. F. A v. 80 et, au-dessus, chargeur P. B. de garage.



bien fait pour son débrayage, pour ses moteurs à bloc. Quant à l'accélération progressive, les motos sont assez souples maintenant pour l'obtenir, même avec le pied.

Louis JOLY. Nancy.

PETITE CORRESPONDANCE

Idées comme d'autres

DEVANT la multitude des accidents qui arrivent journellement et qui envoient nombre de nos camarades dans les stations neurologiques par les fractures du crâne, quand ce n'est pas au cimetière, il est certain que la moto, malgré tous les détracteurs de progrès prend une place toujours de plus en plus grande dans notre vie, tant pour le travail que pour les sorties du dimanche. Il est certain que, malgré la stabilité des machines, il y a encore assez de danger au freinage, car sur dix dérapages, 8 au moins viennent sur un coup de frein et ce frein est d'autant plus dangereux qu'avec le frein au pied actuel, il immobilise une jambe du conducteur, la moto étant déjà considérablement ralentie par le coup de frein, un traîné du pied peut souvent sauver d'une chute qui peut souvent lui être fatale. Pourquoi ne remplacerait-on pas le frein à pédale par une solide commande à la main droite et mettre l'accélérateur au pied en double commande avec une manette au guidon qui permettrait d'amener le moteur sur un bon ralenti pour le départ et qui calerait le moteur sur ce ralenti pendant la marche, c'est-à-dire que, le conducteur relâchant l'accélérateur sous la force du ressort, l'admission se fermerait jusqu'au moment où arrêtée par la manette, le moteur continuerait à tourner comme celui d'une voiture sur son gicleur de ralenti. Que de fois le conducteur est saisi sous la surprise, il oublie de réduire les gaz, débraye; le moteur s'emballé, il réembraye; cette manœuvre est toujours fatale si la machine est une grosse cylindrée. D'ailleurs ce montage en double commande ne doit pas être impossible, car Dollar l'a

ITINERAIRE

SUD-EST

Aix-en-Provence. — Rest. av. ch. : Hôtel Negret Coste, cours Mirabeau (M. Granier, à Graissessac).
Draguignan. — Rest. av. ch. : Hôtel Central Ravotti, propriétaire. — Mécaniciens : Poncet, 22, avenue Carnot; François René, Monet, Terrot, Magnat, Motosacoche.
La Côte Saint-André (Isère). — Rest. av. ch. : Hôtel de l'Europe +.
Milly. — Rest. av. ch. : Hôtel Henri IV (M. Belgrand, à Maisons-Alfort).
Moret. — Rest. av. ch. : Hôtel de Moret, 4, avenue Jean-Jaurès (M. Belgrand, à Maisons-Alfort).
Moustiers-Sainte-Marie (Basses-Alpes). — Rest. av. ch. : Hôtel du Belvédère (M. Manny, à Paris).
Saint-Agrève (Ardèche). — Rest. av. ch. : Mandon; Jouve. — Mécanicien : Debard, autos et motos, Ultima, Ravat.
Sens. — Rest. av. ch. : Hôtel de Bourgogne + (M. Belgrand, à Maisons-Alfort).
Vichy. — Rest. av. ch. : Bar des Halles, 18, rue des Halles (M. Echegut, à Corbeny).

ASSUREZ VOUS A MOTO REVUE

Il y a quelque temps, un club automobile de la région parisienne faisait un gros tam-tam auprès de tous les motocyclistes, en leur consentant, par le truchement d'une Compagnie d'assurances, de syndicats, des conditions tout à fait réduites. C'est ainsi que, pour 45 francs par an, et pour la province, on pouvait obtenir une garantie de 100.000 francs pour les accidents corporels et dégâts matériels qu'on pouvait causer avec une motocyclette et même avec une moto de 12 CV.

Nous avons appris, dernièrement, que cette Compagnie, que nous avions un instant présentée nous-mêmes, et aux propositions de laquelle nous n'avions pas cru devoir donner suite, était sur le point de déposer son bilan. Le club automobile parisien, qui, pour la région parisienne, avait le monopole de ces assurances, et la Société d'assurance régionale, adressaient maintenant des circulaires aux anciens assurés de la Compagnie en déconfiture. La proposition serait celle-ci : l'ancien assuré recevrait une nouvelle police d'un an, mais la prime annuelle de cette police serait majorée et portée à 210 francs, plus une taxe et les droits et impôts.

Nous n'entrerons pas plus avant dans le sujet, mais nous tenons toutefois à constater que certains agents régionaux de cette Compagnie, en ces temps-là, avaient essayé de faire beaucoup de mal à notre organisation d'assurances. Constatons que notre organisation fonctionne depuis longtemps, que les Compagnies avec lesquelles nous traitons sont toutes très saines, et en parfaite condition; que nos assurés n'ont jamais eu à se plaindre de ces Compagnies, depuis plus de dix ans que nous traitons avec elles et, malgré cette campagne de dénigrement, et ceci, pour répondre à toutes ces insinuations malveillantes, qui pendant longtemps, ont cherché à apporter une perturbation qui a été nuisible dans tout notre milieu motocycliste.

Les chiens aboient... la caravane passe.

L'Ass.-Conseil.

PRIME HEBDOMADAIRE N° 88 DU 21 JUIN 1930

PIPE L. N. M.

Valeur : 35 francs

LIGEURS de la L. N. M. : 18 francs — ABONNÉS : 20 francs — NON ABONNÉS : 30 francs
(Rappeler votre Numéro.) (Franco, port en sus : 2 fr. 50)

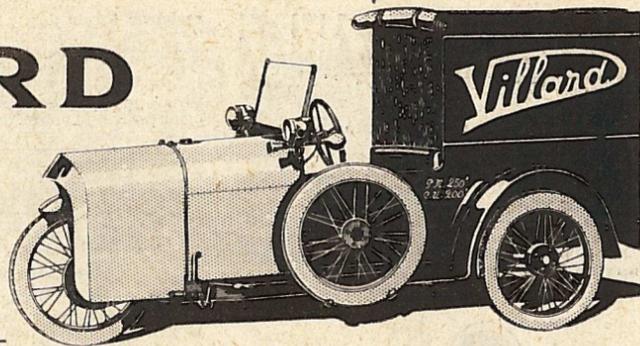
POUR LES LIVRAISONS RAPIDES ;
POUR LE TRANSPORT ÉCONOMIQUE DES
MARCHANDISES ;
ADOPTÉZ LES VÉHICULES UTILITAIRES...

VILLARD

- Fourgonnettes et Camionnettes Normandes -
Charge Utile : 200 et 300 Kilos.
Impôt : 120 fr. par An.
Consommation : 4 lit. 1/2 aux 100 Kms.

CATALOGUE M SUR DEMANDE

AUTOMOBILES VILLARD
SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 1.600.000 FR.
28, Bd Bonne-Nouvelle, PARIS - Tél. : Provence 91-29



THE MOTORIST

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

LE Super Casque Motorist

est le plus efficace
des Casques protecteurs.

ASSURE VOTRE VIE !

Léger comme un Serre-tête.

TOUT CUIR
ÉLÉGANTE - SOUPLE
- SOLIDE -
IMPERMÉABLE

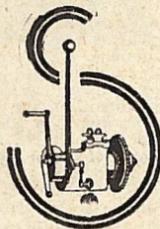
et ne coûte que **85 fr.**
LE CASQUE



LA VESTE "SPORT JACKETS"

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

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



BOL D'OR 1930

LES BLOCS-MOTEURS
et
BOÎTES DE VITESSES

STAUB

confirment leur parfaite mise au point :

1^{ers} LEROY sur Royal-Sport, Bloc-moteur « Staub-Jap » ;

ANNINO sur Annino, boîte Sport-Compétition 3 vitesses « Staub » ;

ANTONY sur Antony, boîte à marche arrière « Staub ».

2^{es} DUGUE sur Duguesclin, boîte à marche arrière « Staub » ;

BAES sur 500 cmc., MAURS 350 cmc. sur Propulcycle, blocs-moteurs « Staub » ;

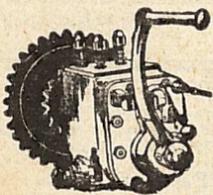
WECH sur Propulcycle, RAPEAU et VEZIN sur Jack-Sport, LABOURDETTE sur Sidecar Marc.

Tous équipés des boîtes 3 vitesses « STAUB »

Le bloc-moteur « STAUB » à soupapes latérales a émerveillé le public par ses reprises et la sûreté de sa marche.

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

NORTON



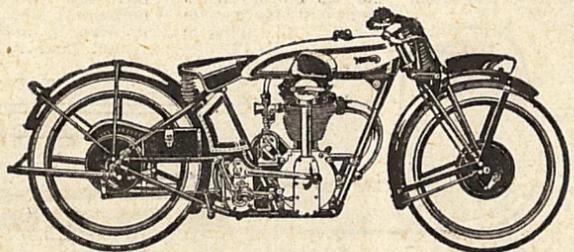
DEMANDEZ LE CATALOGUE à
Lucien PSALTY
50, rue Brunel - PARIS
Agent des plus célèbres motos du monde
et des boîtes de vitesses

Sturmey-Archer Gears, Ltd.

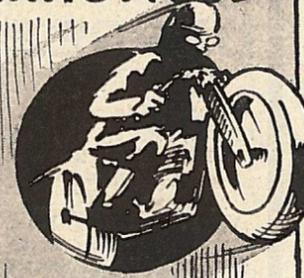
... POSSÉDER UNE MOTO ...

"NORTON"

C'EST S'ASSURER du SUCCÈS



nos petites annonces



PIÈCES pour MOTO INDIAN

TARIF ILLUSTRÉ
INDIAMOTO
1, Rue Faraday, PARIS-17^e
Reste ouvert le Dimanche matin

MOTOS

Motos occasions à crédit :

2 CV Charles Gérard,	800
2 vit. fr.	
Indian avec sidecar....	1.000
Indian solo, b. ét....	900
2 CV Automoto 2 vit.	900
2 CV W. D. S. 2 vit.	900
2 CV Rochester 2 vit.	1.200
2 CV Gnome et Rhône,	
2 vitesses	1.400
3 CV Peugeot bloc-mot.	1.200
3 CV Rovin, ch.-ch.	1.400
4 CV Peugeot, 2 vit.	1.200
2 CV Dollar, quatre-temps	1.600
3 CV Terrot, 3 vit.	2.000
2 CV Terrot Confort.	2.000
4 CV Gérard, bloc-mot. 29	4.500
4 CV Terrot Marchal Conf.	3.500
308 Motoconfort ch.-ch.	2.200
5 CV Terrot Jap avec sidecar	
Vannod, capote, pare-brise	6.000
9 CV Motosacoche avec sidecar,	
équipée, roue de rech.	5.000

Largeot, 4, Gde-Rue, St-Maurice. Entrepôt 20-59 Seine, Tram. Bastille n° 13, descendre Pont-Charenton.

Jeanjean achète ou échange, au plus haut prix, toute moto moderne. Jeanjean, 133, avenue d'Argenteuil, Asnières.

Amilcar 60 CV, carr. sport. Duval spéc. ét neuf, 6.800 fr. 5 CV Citroën, cabriolet, mécan. rév., bas prix. Blestel, chez Potin, 1, rue de la Collégiale (5^e).

A. J. 350 cmc., écl. élec., excell. aff. vendre par partie, 5.500 fr. 26, rue des Gravières, Neuilly (Seine).

Dollar 175 cmc. à culb., tt équip., ess. à vol., vendue p. essayeur de la maison af. de conf. Soubié, 38, r. Béranger, Saint-Maur (Seine).

Dresch 250 cmc., excell. ét., peu roul., écl. Soubitez, tansad, etc., prix 900 fr. 17, r. Pierre-Honfroy, Ivry (Seine).

Dresch 250 cmc., peu roulé, écl., compteur, épurateur, tansad, pare-jambes, pare-clous, etc., px : 2.700 fr., cse maladie. Fraudet, rue Chartres, Auneau (E.-et-L.).

PARMENTIER

119, Avenue des Batignolles - St-OUEN
livre toutes Marques de Motos
à CRÉDIT au même
Prix qu'au COMPTANT

tarif des insertion

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

- 1^o Utiliser une feuille de papier de format commercial de 21 sur 13 cm.
 - 2^o Ecrire sur la largeur en haut : la rubrique et le numéro dans lequel elle doit passer.
 - 3^o Dessous, l'annonce très lisible, de préférence en caractères d'imprimerie avec nom et adresse. Si l'annonce doit passer plusieurs fois, la recopier sur autant de 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^o Abonnés, la ligne 5 francs. Pour bénéficier de ce tarif, il faut que l'annonce ait un caractère accidentel ou strictement personnel.
2^o Non abonnés, la ligne : 10 francs.
3^o A caractère commercial, la ligne : 10 francs.

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

Maison F. TOUTIN Téléphone Péreire 10-41

171, Bd Jean-Jaurès, CLICHY (Seine)
PIÈCES POUR TRIUMPH, B.S.A DOUGLAS, TERROT

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

SIDECAR BUFFLIER



15 MODÈLES Catalogue contre 1 fr. 50 gratuit aux Agents

ACHAT PONT DE CHARENTON ECHANGE

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

AGENCE DIRECTE : R. LARGEOT
4, Grande-Rue - SAINT-MAURICE (Seine) - Tél. : 59
Toutes Marques 6 et 12 Mois
- Tous Prix - OCCASIONS - de Crédit -

UNE MOTO S'ACHÈTE chez les Spécialistes

AVENUE DES TERNES
HUIT MAGASINS
Les plus importants du Paris
OUVERTS LE DIMANCHE

MANTEAUX DE CUIR 425 Frs

mouton chromé 1^{er} choix
toutes couleurs pour Hommes et Dames
VALEUR 600 Frs - SOLDES à
FRANCE-CUIR 54, Rue Saint-Maur Ouvert Samedi après-midi
Téléph. : Roquette 83-88 Métro : SAINT-MAUR

AGENCE BRIQUET FN

SPECIALISTE RÉPARATIONS
11, Quai d'Anjou - Paris (4^e)

Disponible de suite chez William, agent exclusif pour St-Denis, de Terrot, Monet-Goyon, Gillet-Herstal, New Map, Motobécane, Koehler, New Motor, Rhonyx, Majestic, O. S. A., Stock Amac, Castrol K. L. : 10 fr., le litre Ricin 10 fr., Ricinée 12 fr. 50. William, 2, rue Dezobry.

D. S. 500 cmc., pn. nf, tansad. Très bonne machine, 3.000 fr. Sertin, 18, r. Caffarelli (3^e).

F. N., type M. 60, ét. nf, pn. ballons 715x115, entier. équip., élec. électr. Boch, assur. payée pour 1 an, cse ach. voit., 4.000 fr. Mercier, Sté Parisienne Seigneurs, 34, r. Sébastien-Mercier (15^e).

F. N. 500 cmc., équipée, 4.200 fr. Touzery, 108, rue V.-Hugo, à Levallois-Perret (Seine).

Gnome et Rhône 250 cmc., type E 2, absolument neuve et garantie, à prendre à l'usine même valeur 3.500 fr., à céder à un des abonnés à 2.800 fr. avec un tansad. Ecrire à Moto Revue.

René Gillet 6 CV, 1926, pn. nf 700x90, tt équip., b. ét. de marche., 3.200 fr. S'adress. Krafft, 99, rue du Théâtre.

Le Grimpure, neuve et garantie, un peu défraîchie par l'étalage, 250 cmc., 2 vitesses, boîte Albion, cataloguée 3.600 fr., à céder à 1.850 fr. M., à Moto Revue.

Motoconfort 4 CV, 4 temps, Blackburn, ent. équip., compl., tansad, écl. électr., pn. ballon, ét. nf, 3.500 fr., à débattre. Lagoutte, 4, r. Belgrand (20^e).

Moto La Française, 250 cmc., tt équipée, 1.700 fr., parf. ét. Pr r.-d.-v. : Elysée 52-87.

Moto Terrot, 350 cmc., culbuteur Jap, écl. électr., en parf. état mécanique. Pr r.-d.-v. : Elysées 57-04.

Motobécane 250 cmc., mte 27, sil., ent. équipée, 3.000 fr. Masset, 30, r. V.-Hugo, Alfortville.

Motoconfort Blackburne 500 cmc., Burman, compt. Jaeger, tansad Terry Novi, ét. méc. parf., 4.200 fr. Martinet, 7, rue Clodion Paris (15^e).

MAILLOT - MOTOS

SÉGUIN 26, Rue d'Armenouville
NEUILLY s/ SEINE
TOUTES MARQUES MOTOS
COMPTANT — CRÉDIT
ENTRETIEN, RÉPARATION, DÉPANNAGE

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. BEAUSSOLEIL, 9, Saint-Sabin - PARIS



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

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

SANS DÉMONTAGE PLUS de CABLES Cassés ou Grippés grâce au graisseur ERKATE
Edmond KAHN 9, rue Béliard PARIS (17^e)



LUBRIFIANT INTERNE MÉLANGÉ A L'ESSENCE GRAISSE LA CHAMBRE D'EXPLOSIONS ET ASSURE LA VITALITÉ DU MOTEUR
Augmente le Rendement du Moteur et en diminue ainsi la Consommation d'essence.
Facilite les départs. - Conserve la compression. - Evite le grippage. - Diminue les résistances. - Supprime la calamine. - Abaisse la température. - Augmente le kilométrage
FIREZONE est si délicate qu'elle peut servir à lubrifier les pendules et si pure, qu'elle peut être prise comme laxatif.
CONCESSIONNAIRE POUR TOUTE LA FRANCE:
TH. LEQUIME
7, Rue Labrousse - PARIS-15^e
Tél.: Vaugirard 20-27

MOREAU 1, Rue Malakoff - ASNIÈRES
(84, Avenue d'Argenteuil)
LIQUIDE A BAS PRIX PLUSIEURS OCCASIONS
en René Gillet solo ou side, Monet, Terrot, Train, etc.
DÉPANNAGES - RÉPARATIONS toutes MARQUES
Ouvert tous les jours de 8 h. à 12 h. et de 13 h. 30 à 19 h. même le dimanche

New Motorcycle 500 cmc., mai 1929, roulé 4.000 km., révisée, équip. complet, parf. ét. Vitas, 4, passage Brady (10^e).
Ner à Car, 3 CV, 5 vit., état impeccable, 1.200 fr. Destremau, Ossun (Htes-Pyr.).
Motos toutes marques, crédit sans supplément, facilité de reprise, d'échange, Palais de la Moto, 225 bd Pereire. Maison de confiance, ouvert le dimanche.
Peugeot P 104, à profiter de suite, parf. ét., access. divers, 2.600 fr., dernier prix. S'adresser cité des Trois-Bornes, n° 2 (11^e). (Soir préférence.)
P. 104 Griffon, écl. électr., compt., pn. neufs, peu roulé, 3.700 fr. Barde, 61, av. Gde-Armée.
Peugeot P 105-350 cmc., culb., équip. Marchal luxe, 2 klax., tansad, roulé 2.000 km., 4.600 fr. A. Perrot, 11, av. Pauline, Joinville-le-Pont.
Rhonyx type A, 2 1/2 HP, deux-temps, transm. à courroie, cataloguée à 1.775 fr., neuve et garantie, à céder 1.200 fr. M., à Moto Revue.
Rovin 175 cmc., écl., bon ét. marche, 600 fr.; Alcyonnette dame bon ét., 400 fr. F. Kilbourg, 26, rue d'Orfeuill, Dreux (E.-et-L.).
Royal Moto bloc-moteur Maserdier à chaîne, pn. ballon, selle Terry, cataloguée 3.600 fr., à céder, nve et garantie: 1.800 fr. M., à Moto Revue.
Magnifique Terrot 350 cmc., culb., 2 échapp., écl. Marchal, réserv. nick., équip. grand tourisme, aff. de conf., 5.500 fr. Vis. 28, bis rue Pascal.
Terrot 350 cmc., ét. nf, 1.200 km., écl. électr., tt équip., 4.500 fr. T. l. j. 12 à 14 h. Marchand, 59, rue Montcalm.
Terrot 350 cmc. lat., 1929, ét. parf., 3.500 fr. Riotte, 1, r. de Romainville, Paris.
Terrot 350 cmc., Jap, culb. E. A. volonté, 4.000 fr. Letellier, 12, av. E.-Rever (14^e).
Triumph Junior 250 cmc., moteur révisé, pneus neufs, éclairage électr., 600 fr. Dagorno, 36, rue Laugier (17^e).
Terrot culb., dern. mod. av. écl. Marchal, comme neuve, un châssis de sidecar avec deux carross., 700 fr. et 250 cmc. Gnome et Rhône, nve. Coulon, 26, rue de Verdun, à Suresnes. Tél. 88.
Utila 2 CV 1/2, parf. état, tansad, éclair., révis., visib. t. l. j.

20 h. et dim. matin, 1.000 fr. Daumerie, 12, rue des Orteaux, Paris (20^e).
Attention, ne pas confondre Jeanjean, Motos, 133, avenue d'Argenteuil, Asnières, agent principal de Motoconfort, Terrot, Dresch, Styl'son, Monet-Goyon, etc...
A. J. S. dble tube cyl. incl., 1930, équip. Lucas, compt., 1.500 km., mach. tte beauté, exposée au Salon de Londres, 7.000 fr. et sous garantie d'usine. Landy de Lagatinevie, 11, rue d'Artois. Elysées 41-31.
Automoto 500 cmc., grand raid et New Motor, chaque 4.200 fr. équip. g. luxe, 178, Route de la Révolte, Levallois.
A. J. S. 1930, éclairage, 250 cmc. 5.000 fr. Blot, dentiste, Poissy.
B. C. R. neuves, ayant servi aux essais et course Paris-Nice, à céder dans de très bonnes conditions. B. C. R., 2 bis, rue Etienne-Dollet, Le Kremlin-Bicêtre.
Belle 500 pn. conf., tansad, écl. électr. Maglum, compt., 2.900 fr. Neni Marcel, 9, imp. Durvi à Boulogne.
B. S. A., 500 très b. état, Monet-Goyon 2 CV b. ét., prix débat, cse chant situation. S'adr.: Pain, 22, rue Charcot (13^e).
Dollar 500 cmc., bloc Chaise fin 1928, tte équip., parf. état bas prix, crédit, voir soir 7 h. Dauplay, 63, boulevard Saint-Michel (5^e).
Dresch 250, écl. électr., tansad ét. neuf, 2.200 fr. L. Sison, 14, passage Cheysson (16^e).
La Moto Rhonyx Stainless ne coûte que 4.375 francs en 350 cmc., et 4.895 francs 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 (20^e). Tél.: Roq.: 07-67.
Dresch 250 cmc., écl. électr. Soubitez, klax., tansad, parf. ét., 2.300 fr. T. l. j. Fenaux, 22, rue de Paris, Pantin.
Dresch M. S. 604, écl. électr. dyn., dble charge, klax., ph. Blériot, tansad Planor, silenc. Evé, protégé-jambes tôle alum. com. neuve, except., 2.900 fr. Trividie,

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 PENDANT 1 AN

MAGASINS: 24, rue Meslay (3^e) (Mét. Répub.) Tél.: Archives 04-28
USINE: 187 bis, Rue Armand-Sylvestre (près gare Assn.) Tél.: Déf. 07-02

Ouvert Dimanches et Fêtes jusqu'à 20 heures
F. N. visible à Paris

ÉLITE LA BOUGIE QU'IL VOUS FAUT
12, Rue des Poissonniers NEUILLY-sur-SEINE

TERNES-MOTOS

100
AVENUE des TERNES, PARIS-17
DRESCH - DURANDAL
NEW-MAP - O. S. A.
MOTOSACOCHÉ
PEUGEOT - TERROT
MOTOBÉCANE
GLORIOL - TRAIN
Comptant - Crédit
100
Avenue des Ternes - PARIS
OUVERT LE DIMANCHE

53, rue des Charmettes, Le Vésinet.

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

D. S. 500 cmc., neuve équip., comp. Henriot, rue du Mont-Cenis (18^e). V. le soir après 6 h.

Doublet spécial 500, bte mot. Sturney, reprendrais moto plus faible. Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.

F. N. N. 60, écl. électr., compt., 2.700 fr. Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.

F. N. 500 cmc., m. 67, écl. et klaxon électr., compt., tansad, etc., parf. ét., 4.300 fr. et échangerai contre 350 cmc. de marque Clery, 78 ou 80, rue Parmentier, Ivry (Seine).

F. N. M. 60, comme neuve, compt., tansad, 3.500 fr. Chevaux, 20, rue Gramme (15^e).

F. N. 350 culb., parf. ét., 3.000 fr. Weingot, 8, rue Cour-des-Noues (20^e).

Gérald 250 cmc., 1.500 fr., 2 tps, 2 vit., ch. cour., ent. équip., p.-jambes, tansad, écl., prêt à prendre route, ts les jours. Gallez, 52, Grande-Rue, Saint-Leu-la-Forêt (Seine-et-Oise).

Gillet-Herstal, Terrot, Soyer, Styl'son, Motoconfort, Gnome, Saroléa, Rémy, agence 21, rue Tlemcen, Paris (20^e). Solde motos nves, ayant fait l'étalage, riche occas. en Terrot, Gillet-Herstal, Panther, F. N., Gnome, Dollar 350 et Motoconfort 250 bloc 1930, à liquider, reprise, échanges.

Gnome et Rhône 500 D3, fin 29, abs. neuve, équip. Lucas, tansad, compt., 5.500 fr. Gaspand, 65, rue Bide, Levallois.

Indian moto 5 CV (sport), à vend., 2.000 fr. 209, rue Paul-Bert, Montreuil.

Latérale 350 cmc., Blackburne, compt., tansad tr. b. ét., 2.300 fr. comptant. Lieutenant Mercier, Ecole de Joinville.

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

Monet-Goyon 350 cmc., type 1929, pn. ballon, tte équipée, 3.200 fr. Joslier, 3, rue Miréille, Le Bourget.

Monet-Goyon 500 cmc. 1930, réserv. en selle dble tube, écl. électr. Lucas, moto coûté 8.500 fr., laissée à 5.500 fr. et Automoto 350 cmc. 1929, écl. électr., tansad, outill., nombr. access., ent. équip., pr gd tourisme. Garreau, 289, rue de Vaugirard (15^e).

Motoconfort 308 4 CV, ch.-ch. écl. avant-arrière compl. équip., aff. de conf., prix, 2.300. Vis. t. l. j. Hery, 13, rue de la Grange-aux-Belles (10^e).

Attention à votre vie quand vous achetez une 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.

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

AU BOL D'OR 1930 20 coureurs:

Favre, Biémans, Henry, Lengagne, Flahaut, Luc, Ghizzoni, Robert, Lugaud, Mainguet et son passager, Le François et son passager, Gordine, De Latour, Dumoret, Vannhoof, Brun, Gallin, Poulet

ont assuré leur tête en portant LE SUPER CASQUE BLINDÉ **AMO**

casque ayant l'aspect du serre-tête, conçu spécialement pour le tourisme et adopté par tous les coureurs

pour son **EXTRÊME LÉGÈRETÉ** et sa **RÉELLE SOLIDITÉ**
Méfiez-vous des imitations bon marché
125 fr.

CATALOGUE GRATUIT
FAVRE, battant les records en 100 cmc., avait équipé sa moto avec la

VÉRITABLE LANterne au NÉON AMO

qui a assuré son éclairage pendant toute la durée du

BOL D'OR

C'est là la meilleure preuve que la

LANterne AMO

ne diminue en rien la puissance du moteur
FONCTIONNEMENT GARANTI

Prix avec 1 m. 25 de fil: **32 fr.**

Ets. AMO, fab., 23, rue Descombes, Paris
Tél.: Carnot 71-53

Garage Renouvier, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél.: Roq. 07-67.

New-Map 350 supers. Jap., culb. 2 tub. 1929, boît. Burman, cad. dble berc., rés., sel., r. broch. interch. 27.4, entier. équip. tte beauté, comme neuve, à enlev. de conf., 4.900 fr. Vattier, 14, rue Pali-Kao (20^e).

Hâtez-vous, grand rabais sur machine neuve ayant fait l'étalage. Jeanjean, motos, 133, avenue d'Argenteuil, Asnières.

New-Motorcycle 500 A. C. T., févr. 1930, roulé 1.200 km., écl. électr. Marchal, klaxon, montre, compt., tansad, etc... Truz, 14, rue des Minimes (3^e).

Norton 500 cmc., A. C. T., ét. nf, tr. rap., 6.500 fr. Ecr.: Prady, 38, rue Henri-Pauquet, Creil (Oise).

Peugeot 3 CV, bloc-mot., type P., 103, parf. ét. Ag. Peugeot, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.

P. 107 gd luxe, sortie fin mai, pas roulé, écl. Marchal, klax., compt., tansad P. B. luxe. Boyenval, 54, faubourg du Temple Paris (11^e).

350 cmc., L. M. P. culbuteur, pneu ballon, 2.900 fr. Henry, 285, boulevard Saint-Denis, Courbevoie.

Propulcycle 2 CV, 4 tps, écl. électr. État neuf, bonne occasion. 110, rue Anatole-France, Levallois.

500 D. S. latéral, compteur, écl. électr., siège A. K., ét. neuf, 4.300 fr. 800 fr. comptant, 12 m. de crédit. Barre, 123, avenue Foch, Saint-Maur.

Rochester neuve 3 CV, 5 vit., gar. catalog. 3.700 fr., vendue occas., 2.200 fr., cse étalage. Dédé, 350 roulé 1.500 km., 2.800 fr. Cherneau, 2, rue de l'Union, Cligny.

Saroléa 500 supers, culb., fin 28, surbaiss., pn. neuf à tringli., écl. électr., très propr., réelle occas. 4.500 fr. Vattier, 14, rue Pali-Kao.

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

Saroléa 500 cmc., culb., équipée parf. ét., bas prix. R. Simon, 21, Alphonse-Daudet (14^e).

Splendide affaire, Styl'son, 350 deux tub. Blackburne, Burman, écl. juin 1930, neuve, pas immatriculé, valeur 7.400 fr. à céder bas prix cse régimeon ou échange contre 250. Remy, 21, rue de Tlemcen, Paris (20^e).

Terrot 3 HP 4 tps, Pbée défrai. 3.875 fr. Motobécane 2 HP, 450 fr. Saillard, Vitry (Loiret).

Ravat 4 CV réserv. en selle, comme nve, 3.400 fr. Henry, 285, boulevard Saint-Denis, Courbevoie.

Terrot 1930, occasion, 2 tubes, 350 cmc. Monet-Goyon, 2 tubes, 350 cmc., 2.400 fr. Soyer, arbre à came 4 CV, 3.800 fr. Agence Soyer, Terrot, crédit au même prix qu'au comptant, reprise, échange. 89, rue de Tocqueville (17^e).

TOUT POUR B.S.A. STOCK CONSIDÉRABLE LES PLUS BAS PRIX
Expedition immédiate en Province
Envoi gratis du Catalogue Illustré
DELTAUNAY - 62 - rue Rochechouart PARIS (9^e)
TOUT POUR TRIUMPH

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

MAGNÉTOS DYNAMOS DÉMARREURS
Toutes Marques

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

RÉPARATIONS en 24 heures
avec Garantie de 6 Mois

SPECIALITÉ pour AUTOS

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

MOTOCUIR
MANTEAUX 390^{fr}
en cuir souple, depuis
Grandes Facilités de Paiement
Tous vêtements au choix
Catalogue par courrier contre 0.50
3, rue du Buisson-St-Louis, PARIS
Sur demande, recevra à toute heure, le jour désiré

BRIDIER & CHARON
SES BOITES POUR MOTOS
7, Rue au Bac, 7
SURESNES

Grande-Armée Motos

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

Stock complet de pièces détachées
MOTEUR JAP - BLACKBURNE
Pièces Boîtes **ALBION - GM**
PICARD - STAUD

Pièces Carburateurs
AMAC - GURTNER

Châssis **RENOLD - BRAMPTON**
Huiles **CASTROL - KERVOLINE**
Éclairage Électrique **NOVI**

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

Toutes Formes et tous Diamètres
Pose immédiate

AGENCE EXCLUSIVE
Pneumatiques **DUNLOP**
HUTCHINSON - MICHELIN

STOCK
ACCUMULATEURS **SLEM**

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

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

Terrot 4 HP, 350, à culbut., écl. électr., dernier mod. révisé, 5.000 fr. de Willencourt, 14, rue Passy (16^e).

Terrot 350 cmc., culb., équip., compl., b. ét., pn. nf., écl. Maglum, Prix 2.200 fr., urgent. Peie, 15 bis, rue de l'Arrivée, Enghien (S.-et-Oise).

Terrot, mot. Jap., 350 lat., 4 t. 41, rue Victor-Hugo, Bois-Colombes. Vis. de 18 à 21 h. et dim. mat.

Terrot, Champion France 350 cmc., 2 tubes, réserv. nick., Marchal, compt., siège ar. Brock 1930, 4.700 fr. Terrot nve 30, 3 CV lat., 3.400 fr. 178, Route de la Révolte, Levallois, ouv. le dim.

Terrot O. C. 4 HP, moteur nf., vente, cause départ. G. Lefebvre, 110, rue Darnémont (18^e).

Un affreux accident, l'autobus Madeleine-Bastille est coupé en deux par un bolide, renseignements pris, le bolide était une Rhony'x Stainless 500 cmc., à 4.875 fr., grâce à sa solidité à toute épreuve la moto et le propriétaire s'en sont tirés indemnes.

Triumph 500 cmc., parf. ét., 1.500 fr. Durand, 40, rue Saint-Paul.

Terrot 350 lat. luxe 1929 Marchal, compl., tansad 27x4, état impeccable, 4.200 fr., 800 fr. comptant le solde en 12 mois à débattre. Barre, 123, avenue Foch, Saint-Maur.

Villard 4 CV révisée entièrement, fourgonnette 200 kg., com. nve, 5.000 fr. Vis., 39, rue du Repos. Pour traiter: Barret, 51, rue Notre-Dame-de-Lorette.

Vente, achat, échange de motos d'occas. Leclercq, 47, avenue de la République.

Achat de suite motos, 178, Route Révolte, Levallois.

La Rhony'x Stainless, la seule 500 latérale bloc-moteur, livrable de suite est chez Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél.: Roq. 07-67.

1.900 fr. 4 CV 4 tps bloc Peugeot, occas. except. Agence Auto-moto-Peugeot, ftes motos nves, même prix crédit qu'au comptant. 178, Route Révolte, Levallois. Ouv. le dimanche.

La 500 Ultima 2 cylindres, ainsi que la 350, roues, broches, pneus 27x4, sont les plus parfaites pour l'usage du sidecar, elles ne coûtent que 5.150 et 4.350 fr. payables en 12 mois, mais seulement chez l'agent général pour la Seine, qui a en magasins toutes les pièces détachées. Barre, 123, avenue Foch, Saint-Maur. Tél.: Gravelle 09-66.

1.000 cmc. J. A. P. racing, à l'ét. nf., gar. 1 an, offert avec 2 réserv., 2 carbir, une Burmann spéc. et une fourche Harley 1926 à débat. N., 15, rue Ernest-Lacoste (11^e).

Ecr. pr r.-d.-v. à: Stahl, 51, rue St-Germain, Romainville (Seine).

Chez Pierre, le roi de la moto, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e), spécialiste de véhicules gd sport, vous trouverez d'occas.: Clement et Rochelle, Tracta, Lombard, G. A. R., Sandford, Deguingand avec et sans turbo-compresseur, téléphoner d'urgence: Roq. 07-67.

Sandford 1.100 cmc., moteur Ruby, culb. 7 CV, car. alum., gr. sport, spécial, exc. ét. M. Dantan, 11, rue Riquembourg, Antony (Seine), le sam. après-midi, 7.500 fr.

Morgan refroid. eau, démar. méca. Boy, roulé 10.000 km., excell. ét., 3.500 fr. J. Clément, 66, rue de la Pointe, La Garenne.

Monotrace, très bonne occ., parf. ét. vis. 28, boulevard Péreire, Paris (17^e).

Laffitte cyclecar 5 CV, 2x3 pl., excell. ét. génér., 5 roues, écl. vendu 2.500 fr. ou échange contre Morgan avec soule import., si besoin. Vannier, 1, rue de la Convention, Les Lilas (Seine).

Pressé cyclecar Salmson à vendre, conduite int., 2 pl., démar. électr., compl., mont., pn., bas px. 48, rue de Patay.

Sans bourse délier, vous avez une Peugeot 5 CV ou 201 pour cela, donnez en acompte votre vieille moto à Pierre, 4, rue Charles-Renouvier (20^e). Tél.: Roq. 07-67, vous paierez le reste 500 fr. par mois.

Camionnette Peugeot de Boulanger, 450 km. 1927 9 CV, type 177 B., ét. neuf, entièrement révis., 6.800 fr. Reprendrais moto ou cyclecar. Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, à Levallois.

Amilcar C. G. S. surb. 28, très chic, rally 29 spécial course. B. N. C. 7 HP gd sport à liquider bas prix ou échange contre moto 350 ou 500 bonne marque. Remy, 21, rue de Tlemcen (20^e). Tél.: Ménilm. 76-39.

Amateur sport, voiture Hinstin, force 8 HP, rapide, t. b. ét., marche à vendre, 4.500 fr., pressé. Garage Deschartres, 226, rue de Belleville (20^e).

Amilcar sport Bordino, type C. V., moteur C. G. S. n° 20.700, écl. électr., nomb. access. mécan. et carross. impeccable, très rapide à saisir, 6.000 fr. Wattier, 14, rue Pali-Kao.

Cabriolet Peugeot, 172 H., confort 12 x 45, impeccable, 5 CV. Reprendrais belle moto en compte. Agence Peugeot, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.

Bugatti, Bordino sport spécial 10 CV 3 pl., type 27, frein av., très équipé, ét. nf., nomb. access., phares Marchal, 9.000 fr. Facilités. Harley, 34, rue de Tunis, Saint-Maur (Seine).

D'Yrsan aluminium, ailes rondes, bloc Ruby, culb. Marchal, abs. neuf, tr. bs prix. Ecrire pour rend.-v. Chapoulaud, 21, boulevard Jourdan (14^e).

Morgan, eau, écl. Maglum, cap., car., allu., acc., 3.500 fr. Bouchez, 72, boulevard Port-Royal, Paris.

Cabriolet Peugeot 190 S, Spider dernier mod. 5 CV. Reprend. moto-soule. Agence Peugeot, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.

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

UN LOT...
quelques paires de
GANTS
Hors classe, val. 85^{fr}
réservés exclusivement à nos
Abonnés **40^{fr}**
à...
Joindre mandat à la commande adressée à:
MOTO REVUE
51, Rue Vivienne - PARIS

PRESTER
er SIX JOURS D'HIVER PARIS-NICE TOUR DE FRANCE
lex æquo

LAVAINÉ, 2^e au BOL D'OR
cat. 250 cmc.
vous présente sa **350** cmc. nouveau modèle

A CARDAN
TYPE TOUR DE FRANCE
Moyeu YDRAL, Bloc-moteur CHAISE
5650 fr., éclair. compris

EICHEL Frères
20, Av. Pasteur, COURBEVOIE (S.)
Tél.: Défense 02-19
VENTE A CRÉDIT
Catalogue gratis - Agents demandés

AUX DOCKS DU PNEU
Toutes marques Pneus 1^{er} et 2^e choix en solde, NEUFS, toutes dimensions, aux meilleurs prix

Exemples:
Vélo-moteur 30 fr.
25 x 3,00. . . 70 fr.
26 x 3,50. . . 80 fr.
27 x 4,00. . . 85 fr.

Tarif complémentaire sur demande
Vaysse, 387, r. de Vaugirard, Paris (XV^e)

Peugeot quadril. 5 CV, écl., dém. électr. tr. b. ét., pn. nf., 2.950 fr. Ecr.: Dentzer, 262, rue Saint-Honoré, Paris (1^{er}).

Sigma Bullot 6 CV, écl. électr. 2/3 place, parf. ét., 3.000 fr. Dien, passage Tourlaque (18^e).

Peugeot 5 CV, type 172, écl. électr., mot. révisé, 4.300 fr. Soir dim. ou écrire. Comte, 56, rue Wald-Rousseau, Aulnay-s-Bois.

Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél.: Roq. 07-67, est agent off. de Peugeot, Renault et Citroën et reprend. en compte ts cyclecars et motos.

Citroën, 5 CV 76100, vendue 8.500 fr. par partic., torp. 3 pla., comme nve, essais à volonté, le soir après 7 h. ou s. r.-d.-v. Tessier, 24, rue Vieille-du-Temple, Paris (4^e).

Morgan 1929, ét. nf., tt équip., écl. électr., 4.500 fr. à déb. Urgent. Pezzini, 14, rue de Calais, Argenteuil (S.-et-O.).

Morgan toutes pièces détachées, adapt. à ce véhicule, fabriquées et en vente chez Poiret, le plus ancien spéc. du 3 roues. Record du Monde Morgan monop. Paris, Acacias 1923, innovateur du tendeur de ch. suspension spéciale AV., frein AR et AV, mâchoires intérieures coulisseaux spéc. Répar., transl., rectific. de cylindre, peinture, sellerie, capote dernier mod., frein de direction. Poiret, 77, rue des Fontenelles, Nanterre (Seine).

Rosengart, Peugeot, Citroën, neuves et d'occasion, reprends moto ou cyclecar en compte, location Rosengart, permis de conduire, etc. Doublet, 228, rue J.-Jaurès, Levallois. Péreire 24-01.

Sima Violet, dernier modèle, juillet 1929, 4.500 km., torpédo sport, 2 places, Bordino, écl. Marchal, démarr. électr., pn. nf., roue secours, valeur 9.000 fr., ou échanger contre rapide moto, 350 ou 500. Ecr.: L. Chérié, 6, rue de Provence (9^e).

Sima Violet (cause départ), ent. rev., 5 pns nfs. au plus offrant. Vis. dim. mat. Smith, 11, rue Léon Cogniet (17^e).

Voiture motos, sidecars, neuf et occasion, garantie, échange, facilité de crédit. Palais de la Moto 225, boul. Péreire, Maison de confiance, ouv. le dimanche.

Cyclecar G. N., 7 CV, 2 places, très b. ét., 1.600 fr. Dimitri, 30, rue Ginoux (15^e).

G. N. Salmson, 6 CV, 2 places, 2 roues rech., cap., point. nve, 2.600 fr. ou éch. c. 5 CV Peugeot ou Morgan, Lallemand, 8, rue du 14-Juillet, Bois-Colombes.

Renault 6 CV, cond. intér., 5.500 fr. Huybre, 49, rue des Prairies, Métro Gambetta.

Cabriolet Peugeot 172 B. C., bon état, 5 CV, échangerai contre 350 ou 500. Ecrire à: Roudier, 104, rue Corneille, Levallois.

Renault 6 CV 1927, man. s. cap. C. I., 4 pl., ét. parf., pn. nf., 8.200 fr. 59, rue Arthur-Rogier (19^e).

Salmson 7 CV Bordino, conf., écl. Reprendrais motos en compte,

2 side cars BERNARDET
sur les 3 Arrivants 600 cmc. au
BOL D'OR 1930

1^{er} Proovost, sur Gillet-Herstal meilleur temps des Sidecars
3^e Barthélémy, sur New - Map

LA SEULE TECHNIQUE RATIONNELLE
du Sidecar, grâce à son Châssis en tôle emboutie, articulé sur Silentbloc, sa Roue amovible, ses Carrosseries sport ou Tourisme Mono ou Biplace, Confortables et Élégantes. Le Sidecar BERNARDET est le SEUL GARANTI 1 AN

Notices Bernardet 5, Rue des Bruyères, 5 franco Bourg-la-Reine (Seine)

Doublet, 128, rue Jean-Jaurès.
Achat comptant jusqu'à 10.000 voiturettes 3 ou 4 roues, 89, rue de Tocqueville, Paris (17^e), Dim. seul.

Torpedo Peugeot, 4 places, 5 CV, écl., démarr., pn. confort, éch. contre 500 ou Darmont. Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.

Votre Morgan a besoin d'un Antishimmy, cela ne coûte que 100 fr., n'hésitez pas, vous n'aurez plus les bras cassés. Pierre, le roi de la moto, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél.: Roq. 07-67.

5 HP Citroën, moteur refait à neuf, pont arrière et couronne neufs 715 x 115, all. Delco, accus, neuf, 6.500 fr. Citroën 5 HP cabriolet série 77.000 abs. ét. de neuf rouge, Panhard, châss. long., amort. Houss. 12 x 45, nfs, moteur neuf, valeur 22.500 fr., à enlever 14.000 fr., garantie un an photo contre 2 fr. Crusy, case 6, Orléans.

SIDECARS

Au plus offrant, superbe châssis side avec carrosserie, position droite. Fetaz (Alex.), 1, rue Crozatier, Paris (12^e).

Harley, side 2 pl. L. V., pare-brise, tansad, revis. compl., pn. neufs, ét. nf. 32, rue de la Chapelle (18^e).

Sidecar Vannod, bi-place, châssis long, gd luxe, Dunlop 27x4, roul. 100 km., 2.000 fr. S'adr.: à A. Vannod à Puteaux.

Side torpille, allum. surb., gd luxe, 1.300 fr. 89, rue de Tocqueville, Paris (17^e).

Harley side m. 1924, gr. pn., écl. électr., compt. et neuf, b. pr., garanti. Zurlés, 118, av. de Choisy.

Cause achat voit. superbe side alum. Richard av. moto D. S. 500 cmc., pn. ballons, écl., outill., pièces rechange, px intér. Buyser, 4, cité de la Roquette, Paris (11^e).

Indian, 1.600 fr. side bi-place ou échange camionnette. Mantrant, 19, rue Blanchard, Fontenay-aux-Roses. Tram. 86.

Sidecar Peugeot P. 104, 350 cmc., compt. Jaeger, roues 27x4 roulé 700 km., le tout état neuf, à profiter cause santé, 4.500 fr. Vis. t. l. j. Particulier A. David, 11, rue Mozart, Ivry (Seine).

René Gillet 6 HP, side LV, bipl. ét. nf., occasion sérieuse. Hennebert, 94, rue Croix-Nivert, Paris (15^e).

Membre vend sidecar Harley 6 CV révisé, garanti sur facture 2 ans, bnes cond. vente pour départ. Jean-Hella Gonarch, 105, avenue Henri-Martin.

Moto sidecar B. S. A. 5 CV, revis., 1.000 fr. Leroy, 11, rue Jean-Baptiste-Potin, Vanves (S.).

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

LE SILENTÉCHAPPEMENT
-(BREVETÉ DÉPOSÉ)-

Le seul... donnant à volonté... l'échappement libre ou le silencieux... sans freiner le Moteur.
EN TOLE D'ACIER FINEMENT NICKELÉ

Monté avec chicanes à l'intérieur. Se fait tous diamètres. Stock 30, 35, 40, 45, 50, 55 mm. Indiquer à la commande, dia. ext. du tuyau d'échapp. et le côté (sens de la marche).
L'Appareil complet: **80 fr.**
Supplément pour manette, câble, et gainé de commande. **15 fr.**

LES SACOCHES

Cuir gras demi-souple, première qualité. Dos et fond renforcés. Dimensions: 250 x 330 x 60. Fixation par courroies: la pièce. 100 fr. — par pontet... » 90 fr.

Tout pour Moto 9, Quai Jules-Courmont - LYON
- Envoi gratuitement son - Catalogue 1930: 72 pages, encyclopédie des Accessoires Motos.

ACCU HUITRIC
- 26 -
rue des Gravières
NEUILLY-sur-SEINE

équipait au BOL D'OR 1930

DEBAISIEUX 1^{er} catégorie 500 cmc.
sur Monet-Goyon
et la majorité des vainqueurs de chaque catégorie.

ECOLE DE MOTOS G. AUGOYAT
- AGENCE DES GRANDES MARQUES -
(OUVERT LE DIMANCHE, FERMÉ LE MARDI)

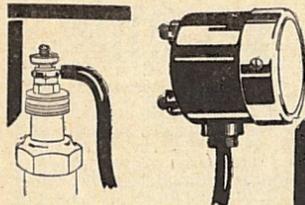
8, Avenue Dorian - PARIS (12^e)
(Face Métro Nation)

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

**LE GARAGE
RENOUVIER**
TOUS LES CYCLECARS
TOUTES LES MOTOS
2 et 4, Rue Charles-Renouvier,
PARIS Tél. Roq. 07.57



JEANJEAN MOTOS
133, Av. d'Argenteuil, ASNIÈRES
Agence: TERROT, MONET-GOYON,
STYL'SON, MOTOCONFORT
DRESCH, RENÉ GILLET, etc.
CRÉDIT - ÉCHANGE - RÉPARATION
Occasions

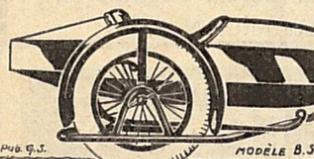


ATTENTION !...
la véritable Lanterne au
NÉON c'est la
J. L. N° 1.000
livrée avec une ampoule
dont la lumière s'enrichit
à l'usage.
ARTICLE DE LUXE
PRIX : 38 fr.
S^{té} J. LUZENA
139, Quai d'Asnières, 139
ASNIÈRES (Seine)

F. N. GILLET-HERSTAL
L'Agent Spécialiste
ACHÈTE et REPEND
GRAND CHOIX EN MAGASIN
Conditions spéciales au Comptant
Atelier Moderne
de Réparations. Personnel spécialisé.
CRÉDIT LATSCHA, 16, Rue
Aug.-Bailly, Asnières
Ouv. Dim. et Fêtes jusqu'à 20 heures
Tél. : Grésillon 17-93

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

frs 1650 FAURNÉ
franco toutes gares
FAURNÉ
15, r. Carfelet
VALENCE (Drôme)
DÉPÔT à PARIS
13, Passage Maurice.



6^e ANNÉE
LE NUMÉRO :
1 FR. 25

*L'actualité
Automobile*

SUPPLÉMENT MENSUEL

DE **MOTO
REVUE**

Indispensable à tous les Lecteurs
de Moto-Revue pour être
complètement renseignés.

ABONNEMENT, 12 N^{OS} : 15 fr.
ABONNÉS DE MOTO-REVUE : 10 fr.

Le demander chez votre libraire ou 51, rue Vivienne, PARIS (2^e)

Rudge, enjoliveurs, etc., descrip-
tion sur dem., photo. Ecr. : Eug.-
Berteloot, rue d'Elmes, Lumbres
(P.-de-C.).

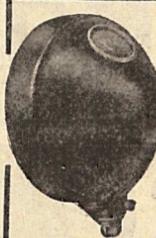
San Sou Pap échange contre
autre moto Henry, 285, boulevard
Saint-Denis, Courbevoie.

Achète boîte Harley, frein
main et pièces dét., je vends
F. N. Sahara impeccable. 3.000 et 2
Harley side Céel, l'une impeccable.
3.000 fr. L'autre à revoir 1.500 fr.,
reprénds petite moto super T. S. F.,
fusil, phono. Chevalier, 41, avenue
Rosny, Perreux (Seine).

Echangez votre 350 Dollar
contre la nouvelle 500 complé-
tement équipée, vous paierez la
différence en 10 ou 12 mois de
crédit, mais seulement chez Barre,
123, avenue Foch à Saint-Maur,
la plus importante maison de la
région, spécialiste dans la moto et
la vente à crédit.

Echange poste de T. S. F. 6
lampes, complet, val., 2.500 fr.,
contre moto 3 ou 4 CV même val.
même accidentée. Vis. t. l. soirs

CIBIÉ
62, RUE HAXO - PARIS (20^e)
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 —



KIREPOSE
Repose-pieds
élastiques à ressort
amortisseur
**APLANIT
LA ROUTE**
BESSE 11, de Fasaday Paris 17.
B^e FRANCE & ÉTRANGER



LE LION
Se met à votre dispo-
sition pour vous offrir
à Crédit au même Prix
qu'au Comptant
1^{er} VERSEMENT :
2 CV. 664 - 3 CV. 738
4 CV. 999 - Gd Luxe culb. 1270
Demandez Catalogue et Conditions
Reprise en compte toutes Machines
Agence: **DOUBLET**
128, rue Jean-Jaurès
LEVALLOIS
Tél. : Péreire 24-09



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

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



SAROLÉA
SIMON 170 bis
Av. de Paris
VINCENTES Tél. 24-47

après 8 h. Michel, 70, rue de Paris,
Villiers-sur-Marne (Seine-et-Oise).
5 CV 3 pl. trèfle Peugeot, tout
cuir contre moto, 2.500 fr. S'ad.
au café, 178, Route de la Révolte,
Levallois.
Moto 5 CV bloc-moteur contre
cylindrée plus faible 2 CV maxima
et soule. Mibourt, 8, rue Say (9^e).
Vendre ou échanger sidecar
René Gillet 750 cmc. contre
350 cmc. Terrot préf. Dedun, 11,
rue du Cherche-Midi. Ts les jours.

ON DESIRE ACHETER

Suis acheteur Darmon-Amil-
car ou petite voiturette. Joindre
photo si possible. J. Roudier, 104,
rue Corneille, Levallois.

Achat voiturette sport ou
cabriolet jusqu'à 10.000 gr. 178,
rue de la Révolte, Levallois.

Part. ach. 3 CV, 2 tps Monet ou
Motobécane mod. 29, of. dét. pr.
à Maurice 27, rue Mesnil, Paris
(16^e).

Suis acheteur Hydravion 2/3
places, prendrais livraison en
France après réception, descrip-
tion et prix. F. Barres, N'Gome
par Port-Gentil, Gabon A. E. F.

Achat comptant moto voiture
Amilcar Rally B. N. C., etc.
Vecheve, 21, rue de Tiemcen (20^e).
Tél. : 76-39.

DIVERS

Selle tansad, avec poignées
Leda, neuve 120 fr., prix excep-
tionnel. Boîte à 3 vitesses, marque
Staub, pour 350 cmc., valant 740,
à céder neuve et garantie à 450 fr.
M. à Moto Revue.

Tansad, V et W, avec amortis-
seurs, dossiers état neuf, prix
80 fr. Dours, 28 bis, rue Jean-
Arselies, Juvisy (E/O).

T. S. F., 6 lampes, portable,
haut-parleur, valise très résistante
transportable en moto. 800 fr.
Collet, 86, rue Ranelagh. Auteuil
12-30.

2 années livr. Moto Revue, 20 fr
Binard, 83, rue de Rennes, Paris
(6^e).

Le guide de l'acheteur, tous
les dim. matin de 8 heures à midi,
leçon gratuite à tout acheteur
d'une moto neuve ou d'occasion.
Jeanjean, 133, avenue d'Argen-
teuil, Asnières.

Un motocycliste avisé, achète,
échange et fait réparer chez Jean-
jean, motos, 133, avenue d'Argen-
teuil, Asnières, Agence de
toutes grandes marques. Crédit.

Le roi de la moto, 4, rue
Charles-Renouvier, Paris (20^e).
Tél. : Roq. 07-67, offre à ses
clients 1.000 pneus 27 x 4 deuxième
et premier choix depuis 100 fr.,
tous autres sections en magasin.

Moteur cadres, fourches, châss.,
sides, magnétos, carb., boît. vit.
2 et 3 vit. Albion et Burmann.
Angel, 119, rue de Flandre, Paris.

Compteur Jaeger neuf bito-
nalisat., cm. 27/4, cadran 120 km.,
prix 165 ; montre Jaeger neuve
8 jours, prix 85 fr. ; 4 bougies
K. L. G. neuves, prix 20 fr. pièce.
Fattori, 47, rue de Paris, Pré-
Saint-Gervais.

Deux cents moyeux, freins
tambours, écart de fourche 160
m/m à 65 fr. pièce (prix par quan-
tité), 500 moyeux ordinaires axe
de 12 m/m, écartement de fourche
160 m/m, 10 fr. pièce. Pierre, 4,
rue Charles-Renouvier, Paris (20^e).
Tél. : Roq. 07-67.

Ecl. électr. moto, compt., acc.,
dyn., ph., 1 en. AR., tableau
375 fr. Gonnaud, 11, rue des
Anglais, le s. à 19 h. 30.

Il me reste encore 13 carbura-
teurs nfs Amac dble manette à

DIRECTEMENT
du FABRICANT au MOTOCYCLISTE

DUR A CUIRE

JAMAIS ÉGALÉ
LA MEILLEURE QUALITÉ
LA MEILLEURE GARANTIE

au
MEILLEUR PRIX



N° 1 Modèle Touriste, en grain cuir. 75 fr.
En cuir chromé. 95 fr.
Prix.
N° 2 Modèle Sport avec frontal en caoutchouc mousse. 85 fr.
En grain cuir. 105 fr.
En cuir chromé.

MANTEAUX de CUIR — COSTUMES de SPORT
VÊTEMENTS de VILLE
Sur Mesure sans augmentation de Prix

NOTICE FRANÇO :
34, Place du Marché-Saint-
CHAILLOU Honoré — PARIS (1^{er})



130 fr. pose et réglage. Beausoleil
9, rue Saint-Sabin, Paris.

Un moteur Douglas compl.
avec carburateur et magnéto,
500 fr., un moteur 175 aubier
Dune neuf, 400 fr. Pierre, 4, rue
Charles-Renouvier, Paris (20^e).
Tél. : Roq. 07-67.

Deux boîtes de vitesses ch. ch.
4 vit., comme neuves à enlever
350 fr. pièce. Pierre, 4, rue Charles-
Renouvier, Paris (20^e). Roq. 07-67.
150 cadres neufs surbaissés
avec pédalier montés pour moto
légère à 75 fr. avec gauche élas-
tique, 150 fr. Beausoleil, 9, rue
Saint-Sabin, Paris.

Tansad cambridge confort,
réglable, ét. nf., val. 255 fr., laissé
à 110 fr. S'ad. : chez le cordonnier,
20, rue Parmentier (10^e).

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 (20^e).

Pour 200 fr. seulement, j'é-
change les roues Rudge D. F. ou
autres neuves avec pneus et
chambres neufs ballon 27/4. Pierre,
4, rue Charles-Renouvier, Paris
(20^e).

**VOITURETTES
ET CYCLECARS**
(SUITE)

Il n'y a qu'un spécialiste du
3 roues, c'est Pierre, 4, rue
Charles-Renouvier, Paris (20^e).
Tél. : Roq. 07-67.

Amilcar 7 HP C. G. S., gr.
spt surb., absol. neuf, très chic,
px int. Rally 29, type A. B. C. gr.
sp. spécial courses bas prix ou
échangerai cont. moins remp. ou
moto 350 ou 500. Remy, 21, rue
de Tiemcen, Paris (20^e).

Réelle occ. B. N. C., sp. cond.
int. 2 et 3 pl., dem. mont. compt.,
klax. mo. scap. entierem. revis.,
chez B. N. C. 7.500 fr. com. nve.
Michel, 23, rue Berthollet (5^e). De
4 à 8 h.

Citroën 5 CV torp., 6.500 fr.
Barbier, 2, rue Royet, Lyon.

Darmon Morgan 6 CV eau,
2.000 km., parf. ét. fin 28, cap.
beige. Dugard, 9, rue Fourcade
(15^e). Ap. 7 h. 5.500 fr.

G. A. R. voiturette sport 4 pl.,
ess. à vol., px 6.500 fr. Vis. conc.
15, rue Richer, Paris (9^e).

Monotrace 3.500 fr. Charou,
19, rue Madira, Bécon.

Morgan air, parf. ét. mécan.,
pn. ball., direct. démult., capot.
rétr. impôts payés, à enf. 3.700 fr.
Le soir ap. 8 h. et le dim. apr. midi.
Georges, 328, rue Saint-Jacques
(5^e).

Morgan eau, mot. neuf, écl.
elect. 70, rue des Archives, Paris.
5 CV Mathis, torp. 2 places,
écl., dém. électr., pn. conf., am.
t. b. ét., 5.500 fr. S'adresser : 9, rue
Frank-Chauveau, Vitry (Seine).

Morgan air, rev. par Darmon,
parf. état, pn. ball., magnéto nfs,
dir. démult., vol. souple, urgent,
3.500 fr. Corbin 6, rue du Moulinet
(13^e). Vaug. 25-70, 17 h. 30 à 18 h.

Cyclecar genre Morgan, mot.
Indian, bon état mécanique,
1.200 fr. Sam. apr-midi. Machi-
coisne, 7, rue République, Or-
léans (Loiret).

Occasion unique, Pierre, le
roi de la Moto, spécialiste du
3 roues, 4, rue Charles-Renouvier,
Paris (20^e). Tél. : Roq. 07-67,
offre Sandford, modèle unique,
châssis spécial super-surbaissé,
compétition, moteur ruby type K,
sortant d'usine (facture à l'appui
de chez Ruby). Turbo compres-
seur Cozette n° 7, 2 carburors,
radiateur d'huile, boîte 4 vitesses,
chaîne double, chronométré offi-
ciellement à plus de 150 km. à
l'heure. Prix 18.000 fr.

DRESCH
Meilleures Conditions de
COMPTANT & CRÉDIT
GARAGE
REPRISES
Agence FIAT & RENAULT
DAINELLI
51, Avenue Félix-Faure
PARIS

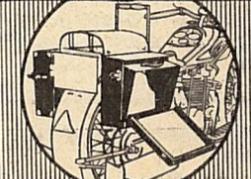
SIDE-CAR
CARROSSERIES EN TOUS GENRES
CHASSIS - CAPOTES - PARE-BRISE
Fernand RICHARD
139, Av. d'Italie, Paris, 13^e, T. : Gob. 25-00
Envoi du Catalogue contre 0 fr. 50



Motocyclistes ! Mécaniciens !
VOICI LE NOUVEAU J. C. 9
LÈVE-SOUPAPE AUTOMATIQUE
Pour le remontage instantané
des soupapes
LA GRANDE NOUVEAUTÉ
de cet appareil réside dans l'encliquetage
automatique à toutes les positions de
montée, assurant le blocage de la pince.
SES BECS TRÈS ÉTROITS
permettent l'introduction aux endroits
les moins accessibles.
MERSEY 104, Rue de la Garenne - COURBEVOIE
Téléph. : Défense 14-71



LES BAGAGES POUR MOTOS
P. PÉGUIN
(BREVETÉ S.G.D.G.)
37, rue de la Mulâtère - St-ÉTIENNE
MONTÉS SUR SUPPORTS AMOVIBLES
- S'ÉLÈVENT INSTANTANÉMENT -
Permettent d'emporter un Passager
sur le Tan-sad sans le gêner
PAS CHERS - SOLIDES - PRATIQUES
— Chez tous les Grossistes et Agents —



ECLAIRAGE ELECTRIQUE PAR
MAGDYN

LUCAS

AGENCE GENERALE ETS LEWIS BARNASCONE 60 R. ANATOLE FRANCE LEVALLOIS PERRET

SERVICE STATIONS

BORDEAUX - 173, Rue d'Arès
BOULOGNE-S/M. - 23, Av. de Paris
CANNES - 5, Rue des Gabres
CHATEAURoux - 11, Av. du G^l Raby
GRENOBLE - 33, Rue Condorcet
LYON - 62, Rue Cuvier, 62
MARSEILLE - 14, Rue du Dragon
NANCY - 151, Rue Saint-Dizier
NANTES - 6, Quai Daumesnil
TOULOUSE - 31, Rue de la Colombe

Cabr. 5 CV Peugeot 1928, spider garni et, comme neuf, à enlever de suite, 6.000 fr. Legnay, 42, rue Esther-Lacroix, Chatou.
Peugeot P. 105 4 CV à culb., ent. rev. deb. 29, roues av. et ar. démont et interch., tansad écl. électr. Marchal, dern. mod. 2 mois, trimestre payé, 4.700 fr. A Coupechoux, 51, rue Banner, Orléans (Loiret).

Peugeot 172, 2/3 places, ent. équipée A. V., cause double empl. Ecr. ou voir pr essai, Saint-Espes, Castelmau-sur-Gupie (Lot-et-Gar.).

Pour vous Madame, Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e), vient de créer un ensemble Rhonyx-Faurne comprenant la fameuse Stainless et le confortable Sid-Faurne où vous serez, Madame à l'abri des intempéries et veuillez rappeler à votre mari que le tout ne coûte que 6.500 fr. avec autant de facilités qu'exigera votre budget, Madame.

Cab. 5 CV Peugeot b. ét., 5.600 fr. Goriot, 25, av. de Robinson, Sceaux.

Peugeot torpédo, 4 pl., parf. ét., écl., démarr., pneu conf., reprend. 350 ou 500 compétition. Henry, 285, boulevard Saint-Denis, Courbevoie.

500 fr. comptant plus quatorze versements 290 fr., mon cyclecar Salmson, 3 pl., roues secours., état parf. Chri, 143, av. Em.-Zola, Paris.

Rosengart 5 CV, cabriolet, t. nf. roulé, 7.000 km. px 11.500 fr. Réelle occ. Lanoue, photo., 9, rue Saint-Benin, Nevers (Nièvre).

Les huiles augmentent de prix, mais Pierre, le roi de la Moto, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq. 07-67, vend la Castrol X. L. 10 fr. 25 le litre, le Ricin 1^{er} pression 10 fr. le litre, le benzol spécial Cours 20 fr. le bidon.

Salmson cyclecar, type A. L. sport, 4 cyl., culb., écl. électr., Ducellier, 5 roues, parf. ét., march. impôts payés, 2.600 fr. Lindsay, corderie, Lannion (C.-du-Nord).

Salmson torp. 2 pl., ress. AV., ent., ét. méc. parf., vérif. occ., enl. du 16 au 21, 3.500 fr. Fixer rend.-v. tte heure. Colin, 86, rue de Flandre.

Salmson 7 ch., cabr., dém., écl. électr., 5 pn. conf., mot. b. ét., vis. M. Méry, 1, avenue de la Source, Saint-Leu-la-Forêt ou écr., occ. 4.000 fr.

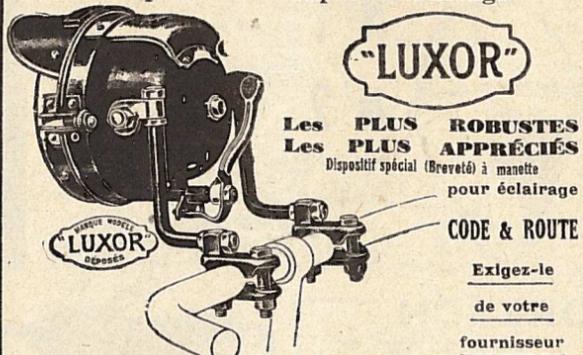
A titre de publicité, j'adresse contre mandat de 7 fr. 50 un porte-mine contrôleur de bougie, valeur 15 fr. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. : Roq. 07-67.

Sizaire 11 CV, cond. Sre H., équip. grd luxe, parf. ét. méc. et carross., à vend. px tr. int. ou éch. contre moto mod. av. soul. Seguin, 26, rue d'Armenonville, Neuilly-sur-Seine.

Camionnette Renault détaxé, 60 fr. par trimestre, pneu neuf, capote, etc., reprendrai 175 ou 250. Boudin, 104, rue Anatole-France, Levallois.

Cabriole Peugeot, Rosengart,

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



Les PLUS ROBUSTES
Les PLUS APPRÉCIÉS
Dispositif spécial (Breveté) à manette
pour éclairage

CODE & ROUTE

Exigez-le

de votre

fournisseur

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

TRAIZET & C^o, fabricants, 32, rue de Cambrai, PARIS-19^e

CONFORT et SECURITE

Siège-arrière. A ressort suspension très souple sur 2 gros ressorts à boudins. Recouvert simili cuir grainé extra fort double de 2 épaisseurs de feutre épais. PRIX : 72 F.

UN EQUIPEMENT DE GRANDE MARQUE POUR 96 F.

REPOSE-PIEDS EN ACIER EMAILÉS NOIR. COUPOUCHOUX MOUTON LARGES LA PAIRE : 24 F.

ENVENTE CHEZ TOUS LES DETAILLANTS

PIÈCES DÉTACHÉES POUR TOUS MODÈLES
HARLEY-DAVIDSON

NOMBREUSES OCCASIONS EN STOCK

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

CAMPHONINE

Décalaminant et puissant
préventif contre l'encrassement.

OPÈRE EN SERVICE NORMAL

En vente partout. 20 fr. (Franco)
PRIX. ... 20 fr. (Franco)

39, rue de Châteaudun

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

700 fr.

— A LA LIVRAISON —
POUR TOUS MODÈLES
ET AU PRIX DU COMPTANT
AUTOMOTO-PEUGEOT
AGENCE : 178, Route de la Révolte
— LEVALLOIS —

Citroën, occasion bas prix et neuf, condition exceptionnelle. Reprises en compte moto. Permis de conduire, etc. Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.

Sandford 1.100, alum. dern. mod., luxe roues flasq., écl., dém. élect. parf. ét., segments L. Bolle 130, gar., nomb. access., Mach. pr. connaisseur. Ecr. : Dautel, 49, rue Lepic ou tél. Marcad. 11-16.

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

Pierre, le roi de la moto, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Roquette 07-67, vend des pneus 27/4 neufs premier choix, 130 fr., les 700/800 à 95 fr., toutes les dimensions, motos sur les mêmes bases.

Motoconfort 350 Black-Burmann, outill. compl., ent. équip., pn. ball., nf., écl. électr., ét. nf., 100 à l'heure, 4.000 fr. ou éch. contr. Morgan, Lagoutte, 4, rue Belgrand, Paris.

Berceuse Clément Gladiator, 500 cmc., J. A. P. culbuteurs enfermés, deux échappements. Boîte Sturmey. Tan-sad suspendu, apte aux plus longs trajets à deux, moyennes très élevées, confort surprenant, économie (essence 3 l. 5). Machine ayant peu roulé, comme neuve, vendue de confiance. Tous essais acceptés. 5.000 F. S'adresser concierge, 93, rue de l'Ouest, Paris (14^e).

B. M. W. 500 cc. à culbuteurs. Eclairage Bosch. Cornet Bosch luxe. Compteur Jaeger. Frein de direction. Amortisseurs, jauge d'essence. Pistons B.M.W. et carburateur B.M.W. de course. Présentation et marche impeccables. Réservoir nickelé. Email neuf. Pneus racing Dunlop - presque neufs. Peu roulé, affaire de confiance. 8.500 fr. S'adresser concierge, 93, rue de l'Ouest, Paris (14^e).

SIDECARS

Harley Davidson, modèle T. 18 avec sidecar bi-place complet, capote, pare-brise, montre, etc., le tt à l'ét. de nf. 4.800 fr. T. I. j. Dieuzy, 13, bd Ménilmontant, Paris. Roquette 39-40.

Harley Davidson, très peu roul., mod. 1928, side bi-place avec capote, 9.000 fr. 43, av. de Ceinture, Enghien.

Indian side, état parf., pn. et ch. Renold c. neufs, 1.300 fr. Valois, 34, rue Louis-Blanc, Courbevoie, pt Neuilly.

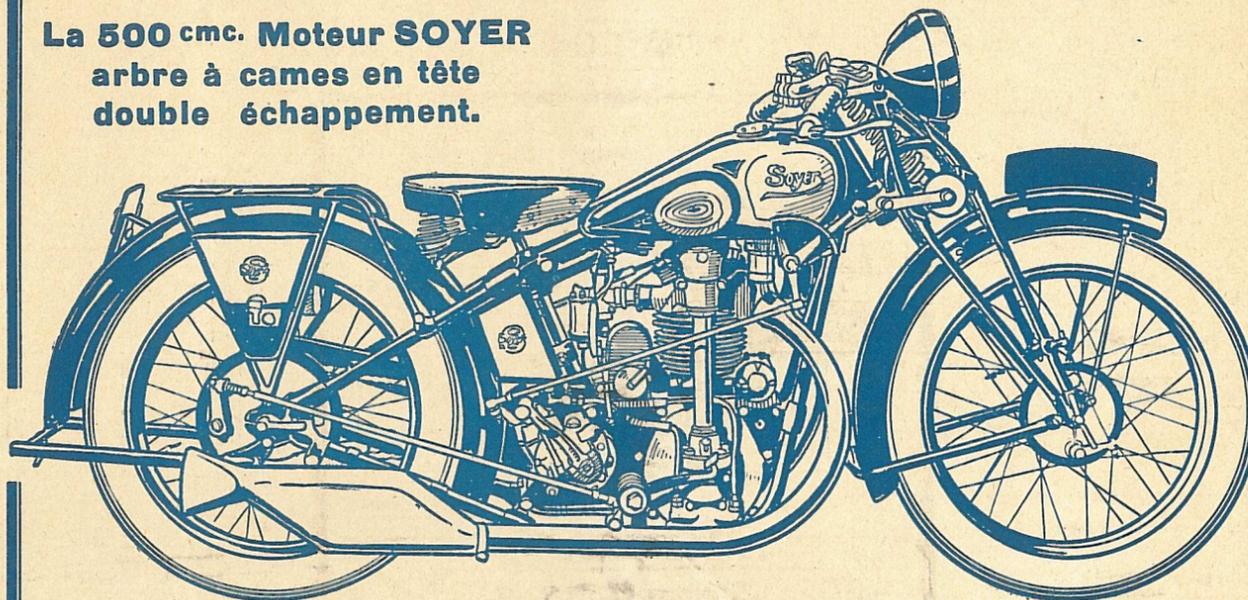
Sidecar P.E.U.P.L.E. pour moto légère, ét. nf., 600 fr.

New Hudson 6 CV, Jap, 3 vit., 1.500 fr. Gelée, 74, rue de Valenciennes, à Taverny (S.-et-O.).

Sidecars, motos, neuf et occasion, garantis, vendus à crédit, facilité d'échange. Palais de la Moto, 225, bd Pereire. Maison de confiance, ouv. le dimanche.

SOYER EST EN TÊTE
DU PROGRÈS

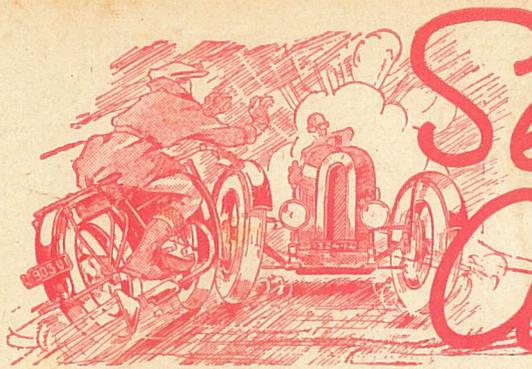
La 500 cmc. Moteur SOYER
arbre à cames en tête
double échappement.



SES PRIX :

B-7.	Moteur SOYER, 175 cmc., 2 temps.	2.800 fr.
B-8.	Moteur JAP d'origine, 250 cmc., 4 temps, soupapes latérales.	4.000 fr.
S-S.	Moteur JAP d'origine, 350 cmc., 4 temps, soupapes latérales, cadre droit.	4.300 fr.
S-C.	Bloc-Moteur CHAISE, 350 cmc., à culbuteurs, cadre droit.	4.200 fr.
S-C-2.	Bloc-Moteur Chaise, 350 cmc., à culbuteurs, cadre droit, double échappement.	4.380 fr.
O-7.	Moteur JAP d'origine, 350 cmc., 4 temps, soupapes latérales, cadre double berceau.	4.600 fr.
O-7-C.	Moteur JAP d'origine, 350 cmc., à culbuteurs, cadre double berceau.	5.500 fr.
O-7-5.	Moteur JAP d'origine, 500 cmc., soupapes latérales, cadre double berceau.	5.300 fr.
O-8.	Moteur SOYER, 350 cmc., arbre à cames en tête, boîte séparée, cadre double berceau.	5.500 fr.
O-10 ² .	Bloc-Moteur SOYER, 500 cmc., éclairage par dyalmo-klaxon, double échappement.	7.000 fr.
O-11.	Moteur SOYER, 500 cmc., arbre à cames en tête, boîte séparée, double échappement.	6.000 fr.

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



SerVICES ASSURANCES

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

Force du véhicule, portée sur la Carte grise. (Motos ou Voitures)	PRIME A PAYER SI L'ABONNÉ EST DOMICILIÉ DANS LES VILLES OU DÉPARTEMENTS							
	Paris, Seine, Seine-et-Oise, Marseille, Lille, Lyon, Bordeaux, St-Etienne, Nantes, Rouen				Autres Départements ou Villes non désignés dans la colonne ci-contre			
	100.000	150.000	200.000	300.000	100.000	150.000	200.000	300.000
Jusqu'à 2 CV. 1/2	113.75	130. »	145. »	163.75	85. »	100. »	105. »	118.75
» 4 CV.	162.50	181.25	202.50	223.75	111.25	127.50	140. »	148.75
» 5 CV.	192.50	215. »	237.50	255. »	133.75	150. »	165. »	186.25
» 7 CV.	222.50	252.50	275. »	307.50	147.50	165. »	180. »	201.25
» 9 CV.	237.50	267.50	297.50	322.50	162.50	185. »	200. »	235. »



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

REMISES IMPORTANTES AUX MEMBRES DES CLUBS

(Photo Volpeilliere.)

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

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

Les Assurances souscrites avant 4 Heures
à nos Bureaux, prennent effet du lendemain
A MIDI.

Contre-Assurance, la D. I. A. pour toutes démarches judiciaires,

Motos : 35 fr. ; Voitures : 50 fr. ; Cyclecars : 40 fr

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