

Paris-les Pyrénées-Paris : Résultats officiels

LE NUMÉRO

1^{er} 25

MOTO REVUE

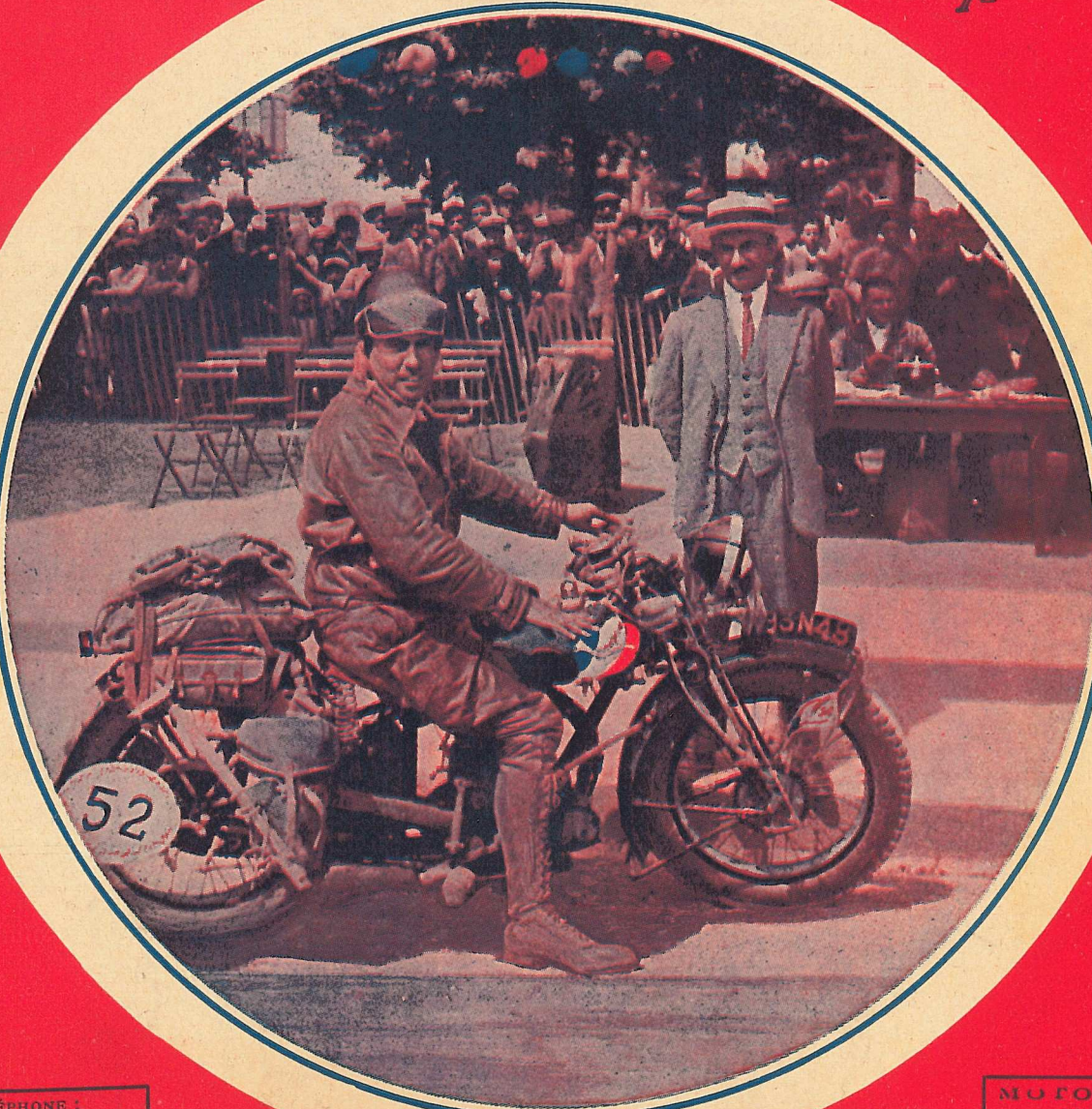
TOUS LES
SAMEDIS

MOTOS - SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

18^e ANNÉE — N° 385

26 Juillet 1930

et *Motocyclisme*
Automobilisme



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

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

PARIS - LES PYRÉNÉES - PARIS

La plus rude des épreuves de tourisme, d'endurance, de régularité et puis de vitesse. Longues étapes quotidiennes : 800 km. d'une traite, de nuit ; ascensions des cols pyrénéens et du Puy de Dôme ; traversée des routes abruptes du Massif Central ; 100 km. en vitesse à Montlhéry. De Lavalette, notre "vieux motocycliste" et doyen de l'épreuve, se classe 1^{er} ex æquo avec médaille d'or sur sa P. 105.

des MOTOS

ROVIN

Obtenus le 6 Juillet 1930

DANS

TOUL-NANCY

1er
Caté
350

LEMOINE

Moyenne : 140 km. 130

Catég.
350 cmc.

Record battu

Ancien Record : 132 km.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

2ème

FRANCISQUET

Catég. 500 cmc.

Moyenne : 155 km. 865

Ancien Record :
151 km. 600

du Classement Général

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

Les Motocyclettes

SAN-SOU-PAP

ONT COURU ET GAGNÉ LE MÊME JOUR

au Circuit de l'Ain

Catégorie } 1^{er}
250 cmc. } ex æquo

BAUDART

et dans TOUL-NANCY

Catégorie
250 cmc.

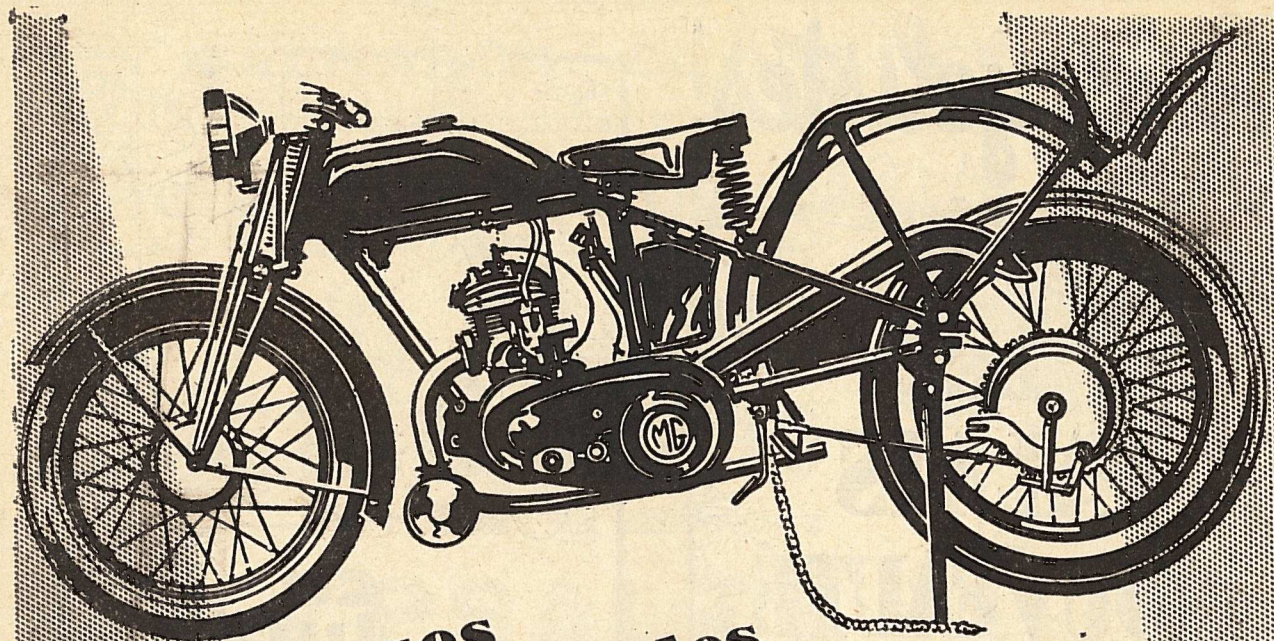
1^{er}
ROLAND

2^{ème}
MARTIN

*Catalogue :- Renseignements gratuits sur
demande à*

Motos San-Sou-Pap

114, B^d de Valmy, COLOMBES (Seine)



Roues démontables

**Roues
démontables**

Gros avantage pour réparer rapidement sur la route ; un 1/2 tour d'écrou et la roue vient dans la main. Mais cette "simplification" exige un usinage précis, et un contrôle rigoureux. Vraiment la **MONET-GOYON 1930** atteint la perfection en offrant un confort jamais atteint.

...imez la moto,
prenez un

Si vous aimez la moto, prenez une

**CATALOGUE
SUR DEMANDE**

Si vous aimez la préférence

**CATALOGUE
SUR DEMANDE**

MONET-GOYON

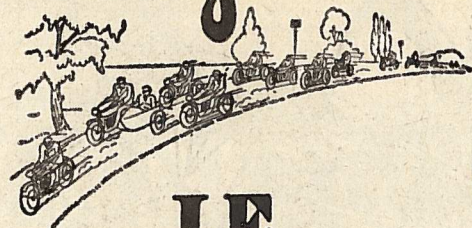
**R. DU PAVILLON
MACON**



57, Rue du Pavillon -:- MACON (S.-&-L.) — Succursale à Paris : — **112, Boulevard de Courcelles, 112**

Mentionnez toujours « **MOTO REVUE** » en écrivant aux annonceurs

Motocyclistes!



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

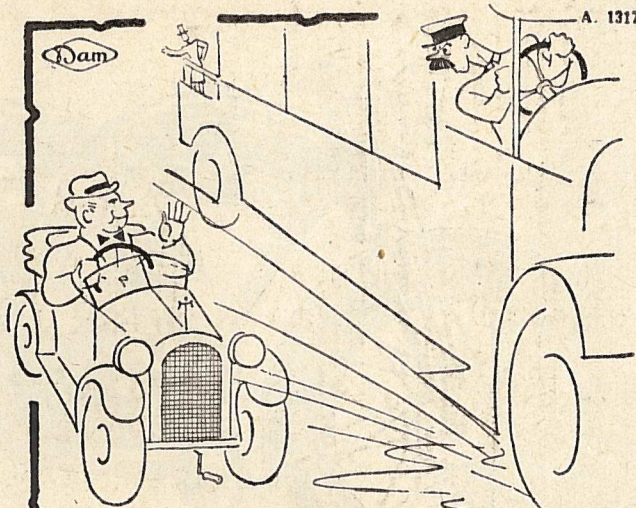
à crédit
très réellement
aux mêmes prix
qu'au comptant
sans intérêts,
sans combinaisons ni surprises

**visitez
ses stands**

les plus 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 ATÉLIERS
Livraison Gratuite dans la Région Parisienne



**ça
lui est
égal...**

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

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

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

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

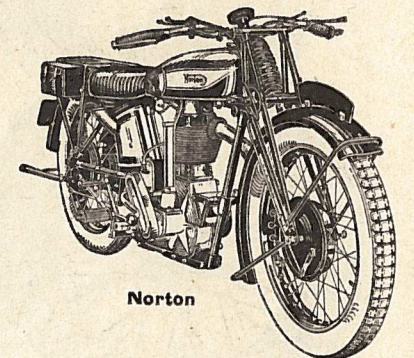


42, rue de Sèvres
BOULOGNE-S-SEINE

UN PALMARÈS COMME CELUI-CI

ne fait que confirmer que les motocyclettes

**LES PLUS RAPIDES
LES PLUS CÉLÈBRES
LES PLUS MONDIALES**



SONT EN VENTE CHEZ

LUCIEN PSALTY

50, rue Brunel, Paris

AGENT DES PLUS CÉLÈBRES
MOTOCYCLETTES DU MONDE

QUELQUES SUCCÈS...

GRAND PRIX DE L'EUROPE 1929

Cat. 500 cmc. : 1^{er} Mr PERCY HUNT sur Norton
» 600 cmc. side-car : 1^{er} Mr MANSELL sur Norton

Cat. 350 cmc. : 1^{er} et 2^e Mrs ROWLEY et
DAVENPORT sur A.J.S.

Succès remportés ces deux derniers Mois 1930...

TOURIST TROPHY ANGLAIS 1930

La course la plus importante du monde entier

Cat. 250 cmc. : 1^{er} A.J. GUTHRIE sur A.J.S.
» 350 cmc. : 1^{er} H.C. Tyrell SMITH sur Rudge
» : 2^e G.E. NOTT sur Rudge
» : 3^e G.W. WALCKER sur Rudge

Cat. 500 cmc. : 1^{er} W.L. HANDLEY sur Rudge
» : 2^e G.W. WALCKER sur Rudge
» : 3^e J.H. SIMPSON sur Norton

GRAND PRIX D'ALLEMAGNE 1930

Catégorie 500 cmc. : 1^{er} G.W. WALCKER sur Rudge — 2^e WOODS sur Norton
Il est à remarquer que les motocyclettes Norton et Rudge ont fait meilleur temps que les 1.000 cmc.

GRAND PRIX DE NAMUR

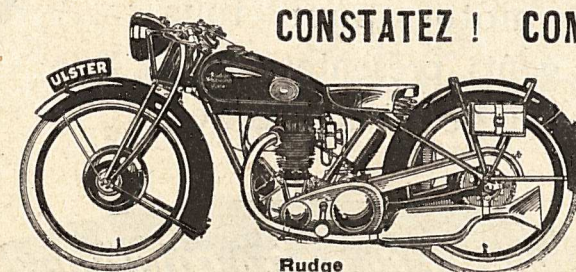
Cat. 350 cmc. : 1^{er}, 2^e et 3^e Mrs BRESLAU, CHAR-
LIER et GILSON sur moto A.J.S.

GRAND PRIX DE BROOKLANDS

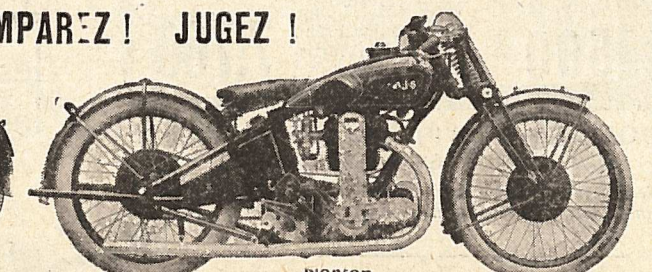
Catégorie 500 cmc. : 1^{er} ROWLEY sur A.J.S.

VOILA UN PALMARÈS UNIQUE!

CONSTATEZ! COMPAREZ! JUGEZ!



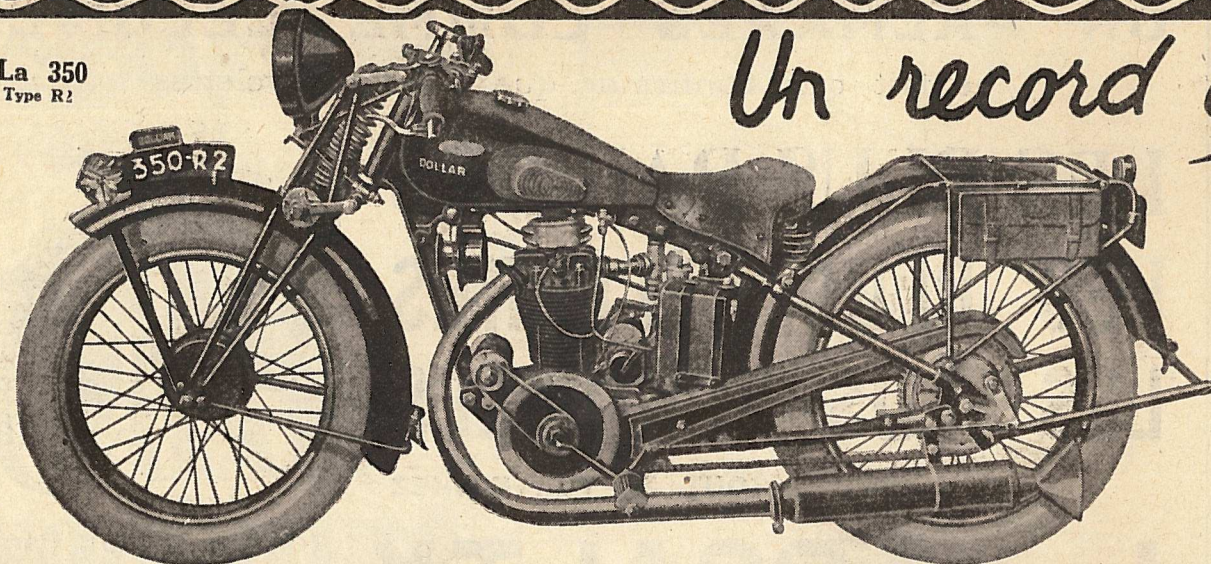
Rudge



Norton

Envoi des catalogues de motos A.J.S., NORTON et RUDGE franco. - Vente au Comptant et CRÉDIT

La 350
Type R2



Un record de

DOLLAR

Type R. 2. 350 cmc.	Avec Équipement électrique, Accus, Avertisseur, Phare-Code	A CHAÎNE 4.950 fr.
------------------------	--	-----------------------

Type R. 2. 350 cmc.	Avec Équipement électrique, Accus, Avertisseur, Phare-Code	A CARDAN 5.750 fr.
------------------------	--	-----------------------

Type S. 2. 500 cmc.	Avec Équipement MARCHAL, Comp- teur, Montre, Freins conjugués, Avertis- seur électrique...	A CHAÎNE 7.050 fr.
------------------------	---	-----------------------

Type S. 2. 500 cmc.	Avec Équipement MARCHAL, Comp- teur, Montre, Freins conjugués, Avertis- seur électrique...	A CARDAN 7.700 fr.
------------------------	---	-----------------------

DOLLAR - 19 P, Quai de la Marne
JOINVILLE-LE-PONT (Seine)

Veuillez m'adresser gratuitement votre Catalogue illustré
ainsi que vos Conditions de vente à crédit.

M _____
Rue _____
Ville _____ Dépt _____

est la machine française qui
dans la construction motocy-
perfectionnements indispens

- 1° Son Châssis-Poutre «Dollar» en
- 2° Sa nouvelle tra
- 3° Son bloc-mot

La plus belle gamme
de motos pour tous
les goûts, présentées avec
les plus beaux accessoires.

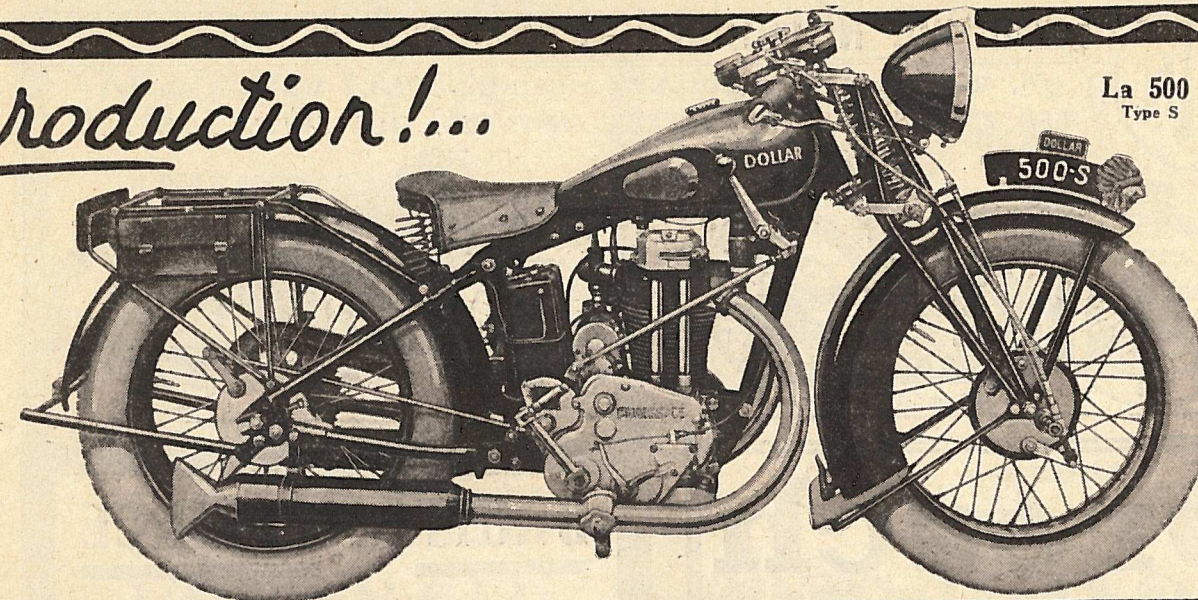
30
AGE

Demandez notre catalogue

Publicité

production!...

La 500
Type S



LAR

réalise le plus gros progrès
cliste et présente les trois
ables à une moto moderne.

acier forgé et traité qui est indéformable;
nmission à cardan ;
eur à culbuteurs.

OO
NTS

12 MOIS DE CRÉDIT
SANS
MAJORATION

Visitez nos usines

G.SWEERTS

Type P. 2. 250 cmc.	Avec Équipement électrique, Phare-Code	A CHAÎNE 4.400 fr.
------------------------	--	-----------------------

Type P. 2. 250 cmc.	Avec Équipement électrique, Phare-Code	A CARDAN 5.350 fr.
------------------------	--	-----------------------

Type U. 350 cmc. J A P	Avec Équipement MARCHAL, Comp- teur, Montre, Freins conjugués, Avertis- seur électrique...	CULBUTEURS 2 ECHAPPEM. 6.900 fr.
------------------------------	---	--

Type V. 500 cmc. J A P	Avec Équipement MARCHAL, Comp- teur, Montre, Freins conjugués, Avertis- seur électrique...	CULBUTEURS 2 ECHAPPEM. 7.900 fr.
------------------------------	---	--

DOLLAR - 19 P, Quai de la Marne
JOINVILLE-LE-PONT (Seine)

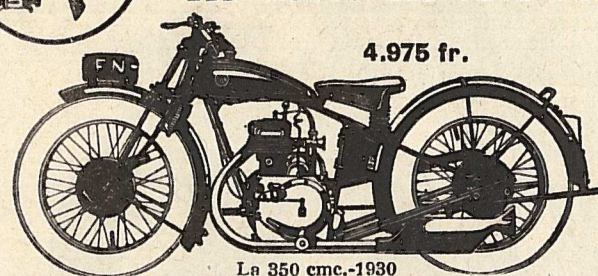
Veuillez me faire savoir le jour et l'heure où je pourrai
visiter votre Usine.

M _____
Rue _____
Ville _____ Dépt _____



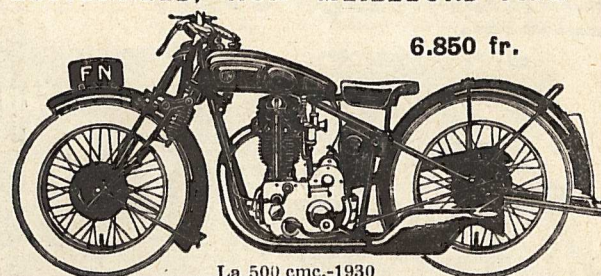
FABRIQUE NATIONALE D'ARMES D'HERSTAL-LEZ-LIÈGE
(Belgique)

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



4.975 fr.

La 350 cmc.-1930



6.850 fr.

La 500 cmc.-1930

Dresch

NOUVEAU MODÈLE A CARDAN

5.790 fr.

LIVRABLE DE SUITE : 350 - 250 - 175 cmc.

CARTE GRISE, PERMIS DE CONDUIRE GRATUIT
PRIME D'ASSURANCE GRATUITE POUR UN AN :
100.000 FRANCS

Livraison Immédiate

TOUS ACCESSOIRES & PIÈCES DÉTACHÉES

DRESCH - BEAUBOURG, 11, Rue Bailly, 11
(Métro : Arts-et-Métiers).

DRESCH-CLICHY, 131, Avenue de Clichy, 131
(Métro : Brochant).

DRESCH-COURCELLES, 174, Rue de Courcelles (Métro : Pereire).

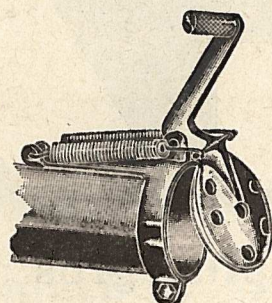
BRUIT et SILENCE

deux choses très appréciées
des MOTOCYCLISTES
sont à portée de vos pieds...

Pour tubes

40, 42,

45,



47, 50

et

54 mm.

si vous munissez vos échappements
de silencieux **"Stilo"** les plus
répandus en Allemagne et en Autriche.
42 fr.

Agent Général : BASTIDE, 56, Bd de Clichy, PARIS



AUTOMOBILISTES, MOTOCYCLISTES!..

Rappelez-vous qu'une réparation provisoire ou faite avec un produit inférieur, coûte plus cher qu'une boîte de **"LAS-STIK"** le seul produit vulcanisant à froid et adhérent "à Mort".

ÇA COLLE...

ÇA TIENT...

ÇA DURE!...

Las-Stik
PRODUIT SUPÉRIEUR
POUR
RÉPARER LES CHAMBRES À AIR

CONCESSIONNAIRES POUR L'EUROPE : ÉTABL^{ts} L. DIETRICH, 3, rue de la Seine, BILLANCOURT

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

VOULEZ-VOUS...

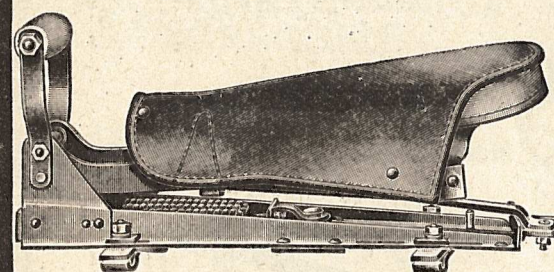
procurer
à votre Passager

UN CONFORT

supérieur au vôtre?...

ACHETEZ UN TAN-SAD RÉCRÉO

il n'y a pas meilleur



PRIX : 290 Fr.

S'adapte à tous les Porte-
Bagages

Se règle immédiatement
de 25 à 135 Kilogrammes

Agent Général :

BASTIDE 56, Boul. de Clichy, 56
— PARIS —

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

NEW-MAP

AU
GRAND PRIX DE LYON

(motos)

24 partants
7 arrivants

NEW-MAP

engage 2 machines
qui **TERMINENT**
et **REMPORTENT**

la 1^{re} place en catégorie 350 cmc.
pilotée par **RICHARD**

la 2^e place en catégorie 250 cmc.
pilotée par **CHARRIÈRE**

Justifiant une fois de plus la
SUPRÉMATIE INDISCUTABLE
DE SA FABRICATION

ÉTABLISSEMENTS

NEW-MAP

122-124, avenue Lacassagne
LYON

STOCK PIÈCES DE RECHANGE
E. FROTEY, 12, rue Jean-Nicot, PARIS

GILLET-HERSTAL

PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

2 GILLET au départ

(Cat. 500 cmc.)

2 GILLET à l'arrivée

M. ANDRIEU se classe 1^{er} ^{ex æquo} obtenant la MÉDAILLE D'OR

M. CARON obtient la MÉDAILLE D'ARGENT

la COUPE du TOURMALET ^{est} attribuée à GILLET-HERSTAL

Huile et Essence SHELL - Pneu DUNLOP - Chaîne BRAMPTON - Bougie CHAMPION - Selle BONHOMME - Carb. AMAG

qui se classe
définitivement
en tête des...

COUPES DE FRANCE 1930

GÉCO-HERSTAL 1^{er} ^{ex æquo} ROUBAIX-PARIS-ROUBAIX
CIRCUIT D'ARTOIS, ETC.

DEMANDEZ CATALOGUES, CONDITIONS DE
VENTE A CRÉDIT, PAIEMENT EN 8 MOIS

38, Rue des Bas-Rogers - PUTEAUX (TÉLÉPHONE: 743)

MOTOCYCLISTES...

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

peut désirer de son système d'éclairage.
me s
tour
es a
caboc
Le
devier
guère
port se
soms.
En e
souve

La transmission par chaîne donne satisfac-
tion à tous points de vue...
...pourvu que...
LA CHAÎNE SOIT UNE
RENOLD "MARK 10"

Nous avons déjà eu l'occasion d'entretenir

GRAND PRIX D'EUROPE

SPA-FRANCORCHAMPS

MOTOCYCLETTES

13 JUILLET 1930

CATÉGORIE 500 CMC.

21 PARTANTS

11 CLASSÉS

DONT

3

Saroléa

avec

CARLSON à la moyenne de 112 Km. 746
MARTINELLI à la moyenne de 111 Km.
GRÉGOIRE à la moyenne de 106 Km. 400

gagnant

3 GRANDES PLAQUETTES DE LA F.M.B.

et la

COUPE DES CONSTRUCTEURS

attribuée par la Chambre Syndicale à la

1^{ère} MARQUE BELGE TERMINANT AVEC LE PLUS
GRAND NOMBRE DE COUREURS CLASSÉS.

GRÉGOIRE remporte la

COUPE DU ROYAL AUTOMOBILE CLUB DE SPA

DÉCERNÉE AU CONCURRENT BELGE MONTANT UNE MOTO BELGE AYANT RÉALISÉ LE TOUR LE PLUS RAPIDE

Carburant imposé: 70% de Benzine et 30% de Benzol

SOUS RÉSERVE D'HOMOLOGATION PAR LA F.M.B.

HUILE SHELL

PNEUS DUNLOP — CHAÎNE COVENTRY — MAGNÉTO BOSCH — SELLE
TERRY — GARNITURE FERODO — SEGMENTS BRICO — CARBU-
RATEUR AMAL — CARLSON & MARTINELLI: BOUGIES K.L.G. —
GRÉGOIRE: BOUGIES LODGE

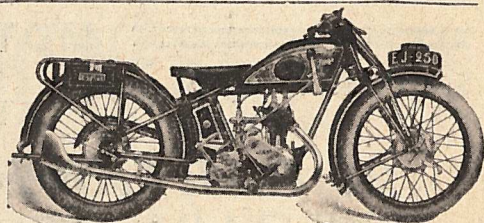
MAISON SAROLÉA — Sté A^{me} HERSTAL

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 —

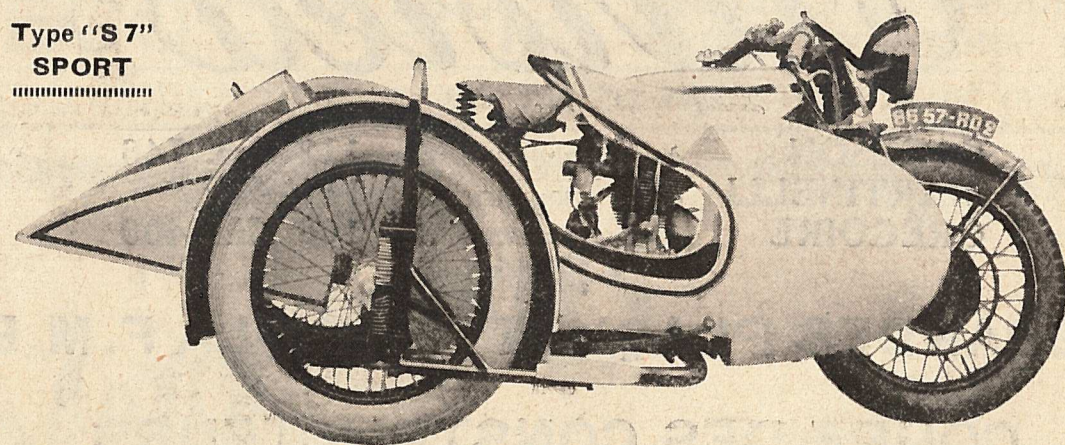


CATALOGUE, Franco sur demande : aux Usines à CLERMONT-FERRAND.

...Encore... et... Toujours... du... Nouveau...

CHEZ "L.V."

Type "S 7"
SPORT



LIVRAISON RAPIDE

SIDECARS "L.V." - 35, Rue Arago, PUTEAUX (Téléphone : 522 -)

STYL'SON

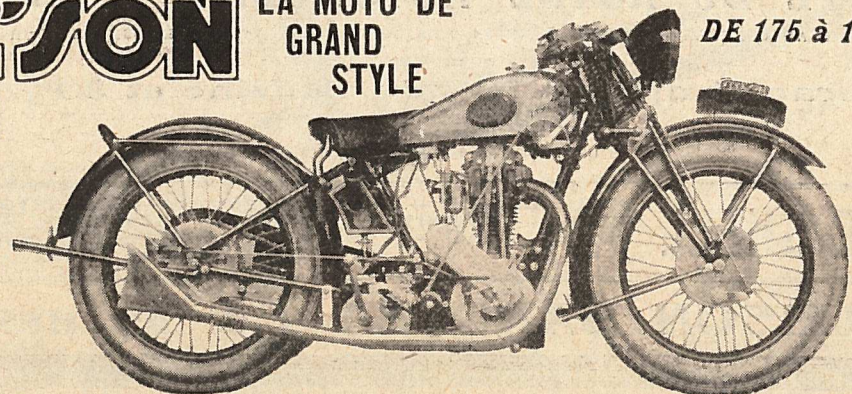
LA MOTO DE
GRAND
STYLE

DE 175 à 1.000 cmc.

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

DÉPOT à PARIS :
Établ. Lionel Dektereff & C^{ie}
66, Av. des Ternes - PARIS-17^e

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



Société Anonyme
DES
Motocyclettes
"Styl'son"

au Capital de
2.000.000 fr.
LE CHAMBRON-
FEUGEROLLES

SAINT-MARTIN AUTOMOBILES

27, Rue du Château-d'Eau, PARIS (8^e)

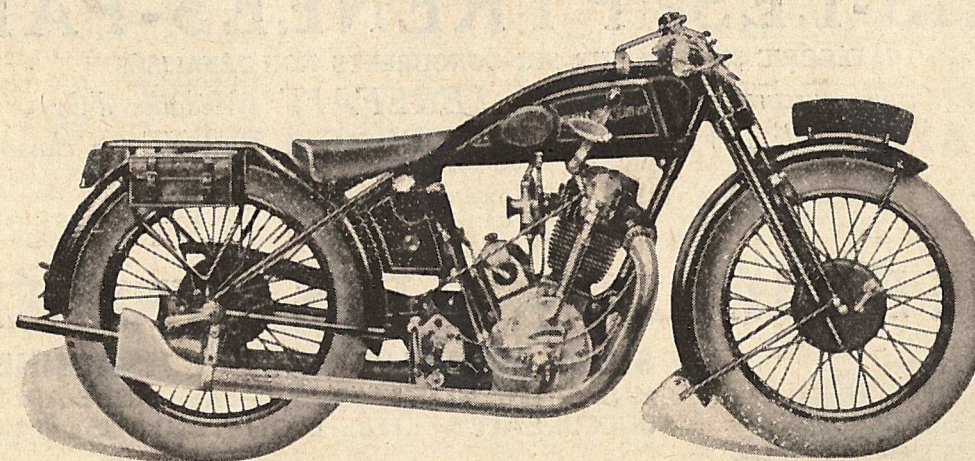
Toutes les Motocyclettes en 14 ou 20 Versements

Le plus fort vendeur en France de Motocyclettes
de toutes marques

NOTICE 1930 GRATUITE SUR DEMANDE

Des milliers et des milliers de clients sont sa réclame vivante !

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



KœHLER ESCOFFIER

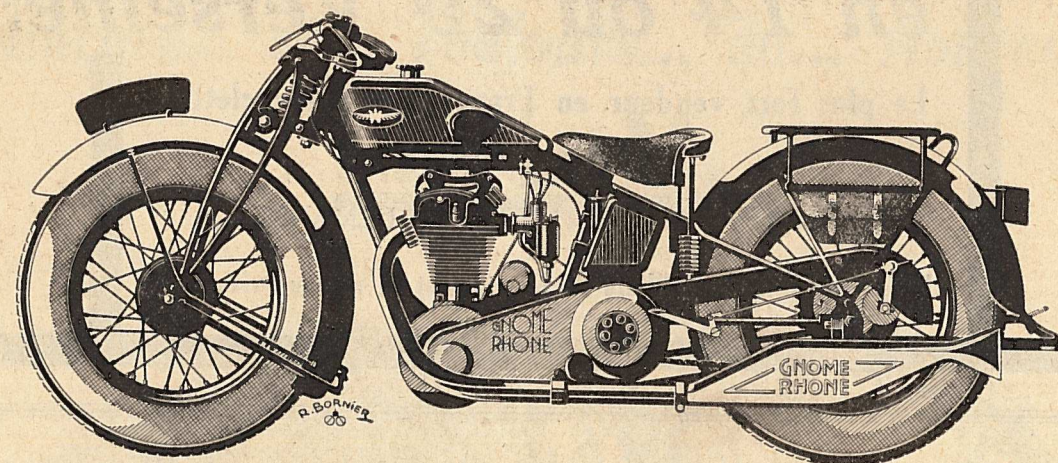
livre les plus BELLES MOTOS
2 CV, 3 CV, 4 CV, 5 CV et 9 CV.

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.

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

GNOME RHONE



PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

CATÉGORIE 500 cmc., SUR SIX CONCURENTS NON PÉNALISÉS

Les trois coureurs **BERNARD, LEREFIT** (Médaille d'Or)

NAAS (Médaille de Vermeil) sur Moto **GNOME & RHONE**, se classent

1^{ers} ex æquo

et remportent la

COUPE CHALLENGE DES PYRÉNÉES

SIÈGE SOCIAL: 34. RUE DE LISBONNE. PARIS

MAGASINS DE VENTE: 49. AV. DE LA GRANDE ARMÉE. PARIS

SUCCURSALES: LILLE · LYON · TOULOUSE · MARSEILLE

GNOME RHONE

Fondée en 1913

CAMILLE LACOME

Directeur-Fondateur

RÉDACTION ADMINISTRATION
ET PUBLICITÉ :

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

TÉLÉPHONE:

CENTRAL 03-81

CENTRAL 08-24

C/C Postal 29.737

MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE
PARAISANT LE SAMEDI

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

ABONNEMENTS

	UN AN 52 N ^{os}	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)

Passages à niveau

Les Anglais ont baptisé les passages à niveau de « death traps », pièges à mort, et ils ont raison. Que d'accidents mortels sont causés, chaque année, par ces traquenards. S'incliner devant les accidents en parlant de fatalité, en accusant la négligence des gardes-barrières, n'est nullement résoudre le problème essentiel de la sécurité. Il faut toujours compter avec la négligence humaine. Une garde-barrière, habituellement vigilante, peut avoir un moment de défaillance, et comme dans toutes les classes humaines, il n'est pas impossible qu'il y ait parmi elles des femmes négligentes. On nous en signalait une récemment qui fut révoquée pour ivresse, car les compagnies de chemin de fer sont sévères. Que faire? La première chose c'est d'avertir suffisamment les usagers de la route de la présence du passage à niveau. Cela est déjà réalisé au moins pour le jour; mais il faudrait, pour la nuit, que les signaux fussent garnis de cataphotes. Il serait également nécessaire de prévoir des signaux optiques très visibles annonçant l'approche d'un train. Cela a été essayé, mais les appareils n'ont pas donné satisfaction parce qu'ils étaient trop compliqués et trop délicats. Mais ne peut-on trouver mieux? Il y a bien une solution radicale, celle qui consisterait à prévoir des passages inférieurs ou supérieurs, mais de toute évidence, cette solution est coûteuse et ne peut être utilisée que dans les cas de routes à grand trafic.

Il est essentiel que les gardes-barrières n'aient pas à s'occuper d'autre chose que leur service. Quand elles sont sur des lignes à très faible trafic, on conçoit encore qu'elles puissent s'occuper de leur intérieur, mais il devrait y avoir à côté du passage à niveau une cabane isolée où elles devraient se tenir quelque temps avant le passage du train. Il est certain, d'autre part, que la sonnette qui les avertit du passage imminent du train fût doublée d'un signal optique. Il est arrivé en effet que des gardes-barrières mères de famille n'aient pas entendu la sonnette dont les cris des enfants couvraient le bruit. Sur les lignes à grand trafic, la garde-barrière devrait s'occuper exclusivement de son service et rester en permanence dans une cabane isolée, pourvue du téléphone. La plupart des gardes-barrières sont très consciencieuses et, dans bien des cas, elles ont fait preuve d'héroïsme. Mais il faut leur permettre d'accomplir leur service dans les meilleures

conditions possibles. On étudie, sur certaines lignes secondaires, la suppression des barrières. Des signaux optiques avertiraient les usagers de la route et de la présence du passage à niveau et de l'arrivée des trains. Il y a certainement quelque chose à tenter dans cet ordre d'idées, sur les lignes à très faible trafic, à condition que les signaux fonctionnent parfaitement. Mais sur les lignes à trafic moyen, la barrière-niveau reste indispensable, et sur les lignes à grand trafic croisant une route nationale, le passage en dessus ou en dessous est la seule solution admissible.

SOMMAIRE

N^o 385

Samedi 26 Juillet 1930

La Course des 7 Virages, par Caubet.....	812
Par-ci, Par-là.....	813
Chaîne ou Cardan? Accouplements élastiques, par H. P. Borestroke.....	815
Où mettre le levier des vitesses, par Robert Sexé.....	817
L'Examen motocycliste, par J. Mellier.....	818
Paris-Les Pyrénées-Paris: Résultats officiels..	820
A travers le monde.....	826
L'Éclairage électrique (VII) par H. P. Borestroke....	827
Mise au point du 2-temps	831
L'Équipement électrique Paris-Rhône.....	836
Nos Clubs.....	837

Tous en prison

L'AUTOPHOBIE et la motophobie parlementaires semblaient avoir, ces derniers temps, marqué une certaine régression. On pouvait espérer que les groupes automobiles de la Chambre des Députés et du Sénat étaient assez influents pour protéger notre cause et pour décourager nos adversaires. Mais si ceux-ci restaient tranquilles, c'était à la manière des enfants qui ne font nul bruit lorsqu'ils préparent quelque méfait. Et ils nous réservent, paraît-il, une ou deux surprises peu agréables. Ils proposeraient, par exemple, de donner toute latitude aux tribunaux pour infliger de la prison à tout conducteur en cas d'une récidive d'une infraction au code de la route. Cela peut aller fort loin avec la partialité des tribunaux actuels. Que, par deux fois, votre lanterne arrière s'éteigne et qu'à chaque fois vous ayez eu la malchance de rencontrer Pandore et votre sort sera clair. Vous pourrez aller dormir sur la paille humide des cachots et déguster les haricots pénitentiaires. Nous espérons, certes, que beaucoup de tribunaux n'abuseront pas de cette mesure ridicule et encore, n'en jurions-nous pas.

Mais il serait malgré tout abusif qu'ils eussent un tel pouvoir.

Bien entendu, les charretiers pourront continuer à rouler sans lanterne et les vaches vous barrer la route à l'improviste. L'ire de la loi n'est réservée qu'aux conducteurs de véhicules à moteurs.

Si ce beau projet est adopté, les prisons de France seront trop petites et on fera bien de profiter des crédits alloués à l'outillage national pour en élever d'autres.

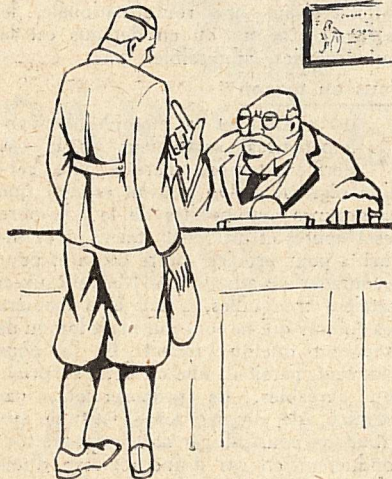


FANTAISIE, par Jean CAUBET

I

Mon cher, dit le Directeur, en se levant, c'est demain votre dernière épreuve. Si vous arrivez encore en seconde position, nous serons au regret de vous remercier ! Tâchez de trouver ce je ne sais quoi qui vous manque, ce je ne sais quoi qui peut faire de vous un champion !

Bob est à nouveau dans la rue : il regarde encore les somptueux bureaux de la Motors Company, il songe à ce dangereux demain. Demain ! la course de côté ! Les sept virages ! Et ce cinquième qu'il a essayé encore ce matin, si raide, si raviné par les pluies récentes ! Ça ne va plus depuis quelque temps ! Bob se gratte la tête et fait la grimace... Non ! il ne sait pas ! Cependant



Mon cher, dit le directeur...

il n'a pas peur ! c'est comme un moteur qui tournerait mal sans que l'on sache trop ce qu'il a. Il le comprend bien, c'est un je ne sais quoi qui lui manque, un peu de décision ? un peu plus de sang-froid ? Davantage d'audace calme ? Les changements de vitesse à retardement ? Ce carburant qui ne va pas ? La confiance en lui ?

Bob ne sait plus. Il saute sur un pied, deux fois et s'en va souper...

II

TACHEZ de trouver ce je ne sais quoi qui vous manque « ce je ne sais quoi »... se répète avant de s'endormir Bob qui, sagement, s'est couché de bonne heure. Et cette phrase tourne dans sa pauvre tête comme un chemin de fer de gosse sur voie circulaire... Des heures passent... Dieu ! que c'est déplaisant de mal dormir !

Soudain une voix parle à côté de lui :

— « Excusez monsieur, l'audace que je prends de forcer votre demeure à cette heure tardive ; mais les affaires sont les affaires. Je suis représentant de la maison des Fournitures Générales pour les Sports Motocyclistes (M. F. G. S. M.). Tout pour la moto ! Ne pas confondre avec les maisons similaires et peu sérieuses. J'arrive au fait. Vous êtes engagé dans la fameuse



Le directeur pleure de joie...

course des Sept Virages qui aura lieu demain à 14 h. 30. Vos dernières performances sont loin de vous donner entière satisfaction, je ne vous les rappellerai pas afin de ne pas vous attrister. Si vous continuez dans cette voie, on n'aura plus à vous offrir à la Motor's qu'une place de concierge. Et je songe aussi à tous les sourires que vous ne glanerez plus...

« Or, monsieur, que vous manque-t-il ? Rien. Presque rien ! « Ce je ne sais quoi » qui peut faire de vous un champion ! J'ai une proposition absolument confidentielle à vous faire ; je mets à votre disposition les pilules M. I. A., fabriquées dans nos laboratoires. Naturellement, notre invention précieusement conservée est très peu connue, mais notre clientèle comprend les hommes les plus célèbres du sport motocycliste et nous pouvons dire avec fierté que « nous-faisons-les-champions ! » Je n'insiste pas sur les résultats du traitement que nous recommandons et qui sont simplement prodigieux. Une seule pilule et vous vous sentez un autre homme, deux pilules et voilà que monte en vous une force surhumaine, vos yeux flamboient, vous devenez le maître de la route.

« Cher monsieur, je vous sens déjà convaincu. Veuillez signer ce chèque. Nous applaudirons demain à votre étonnant succès. »

III

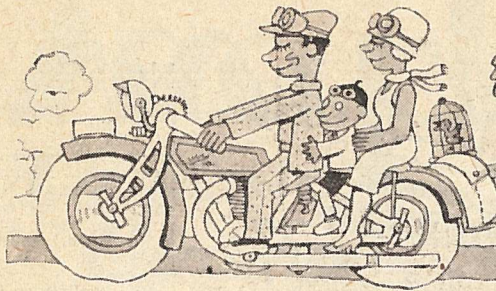
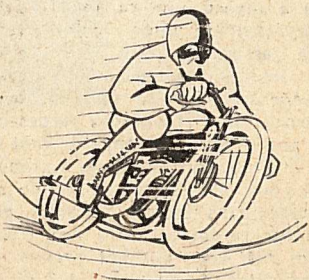
Bob très soucieux, dissimule mal son impatience. Devant lui se dresse la côte des Sept Virages, longue et mystérieuse comme la vie. Il tâte de temps en temps, d'un geste machinal, une minuscule boîte. S'il avait affaire à un fumiste ou à un concurrent de la Motor's ? Si, au lieu de la force surhumaine, montait en lui une vague lasse qui le laisse abêti, sans force et comme usé ? Et cependant si c'était vrai ! La victoire dans un temps record ! La foule délirante, puis le directeur de la Motor's, les grandes affiches ! les réceptions !... Bob tâte encore ses pilules, réfléchit, réfléchit... puis soudain se décide. Un coureur de la Motor's Company n'a pas besoin de pilules !

Bob ne pense plus à rien. Le premier virage vient d'être passé... et mal !... Il aurait fallu le prendre, comme l'autre jour, tout à fait à droite. Le deuxième va surgir avec ses mauvaises pierres, à nu, comme des vertèbres. Tant pis ! Bob ouvre la boîte et avale le contenu ! Il fusionne longuement, puis ne comprend plus ce qui se passe. Mais c'est quelque chose d'inouï... La machine vibre et sa carcasse semble craquer. Les arbres fuient comme des fantômes, la route n'est plus qu'une chose blanche qui se dérobe dans un brouillard. C'est fini, voilà l'arrivée. Sa course a dû être prodigieuse, car des bras robustes l'enlèvent de la selle, il se sent emporté sur des épaules qui languent comme une houle. On le porte en triomphe. Le directeur de la Motor's, pleure de joie ! C'est le plus beau jour de sa vie ! Les acclamations de la foule roulent et se répercutent. C'est du délire ! Voici dans les bras de Bob, une énorme gerbe de fleurs...

Soudain une chute fantastique dans le vide, un choc brusque et Bob, les yeux bouffis de sommeil, se réveille... sur sa descente de lit.

Un rayon de soleil jouait dans la chambre calme et c'était le matin de la course des Sept Virages.

Jean CAUBET



PAR-CI PAR-LÀ

Transport des enfants en tansad

BEAUCOUP de lecteurs de la région parisienne nous disent qu'ils ont été menacés de contravention pour avoir transporté leur enfant sur leur motocyclette. Disons, encore une fois, et pour la dernière, que seul le transport d'un enfant sur le guidon d'une bicyclette et d'une motocyclette, a été, à bon droit, interdit par le Préfet de police, mais qu'un enfant transporté dans les conditions normales de sécurité : tansad approprié repose-pieds à sa portée, n'a jamais été défendu. En conséquence, lorsqu'un agent dresse une contravention à ce sujet, rendez-vous au commissariat, et faites constater qu'il y a excès de pouvoir, et on ne pourra donner suite à votre contravention. Le transport sur le réservoir est moins recommandable, toutefois, aucun décret ne l'a interdit.

Une écurie de chevaux à vendre

L'EXCELLENT Francisquet, ayant changé de casaque, nous prie de dire qu'il tient à la disposition des amateurs toute sa collection de Sunbeam, machines de grande vitesse. S'adresser : 12, rue des Petites-Ecuries à Paris.

Petite Correspondance

ONT une lettre ou une communication à leur nom à notre secrétariat où ils peuvent la retirer :
Naas (Gnome-Rhône) (Lettre).
Triureau, Maurice (Lettre).
Lepin, silencieux (commun.).
M. C. Escargots (Film).
Rob. Boell (pellicules).

Bonne idée

J'ai une idée !... Les distributeurs d'essence se sont très perfectionnés, mais n'arriverait-on pas au distributeur automatique rappelant les distributeurs des gares. Ne pourrait-on pas fabriquer des pièces d'une forme spéciale et d'un poids déterminé que l'on vendrait dans les garages par exemple 10 francs. En introduisant cette pièce dans le distributeur, on aurait une quantité d'essence correspondant au prix de la pièce. Puisque le prix de l'essence n'est pas uniforme c'est la quantité d'essence qui varierait.

Pour éviter toute tentative de fraude, le prix du litre serait indiqué sur le distributeur, et on pourrait exiger la quantité d'essence à 1/9^e près.

Certainement, un appareil de ce genre verra le jour et sera d'une utilité incontestable pour ceux qui circulent la nuit. Marc BARNY. Abonné et correspondant.

N. D. L. R. — Cela a existé : par suite des risques d'incendie par contact des canalisations d'essence et fils conducteurs, l'idée a dû être momentanément abandonnée.

Qui l'a trouvé ?

QUEL est le motocycliste qui, entre Cercottes et Etampes, le 14 juillet, aurait trouvé, sur la route, un trousseau d'une douzaine de clefs et un tournevis reliés par un anneau ; c'est notre abonné, M. Tabaureau, clerc de notaire, rue de Paris à Ozoir-la-Ferrière, qui a perdu cet objet. Il serait reconnaissant qu'on lui en fit retour.

INFORMATION

Un deuil

M. HENRI TOUCHET, l'industriel connu qui a droit à notre reconnaissance pour l'excellence des accessoires motocyclistes dont il a doté notre sport, vient de trouver la mort à Monfort-l'Amaury, à la suite d'un accident le 14 juillet. Moto Revue et l'Actualité Automobile présentent de la part de nos motocyclistes, leurs sympathies émues à Mme Touchet, son épouse, et à son collaborateur, M. Dupieux.

Gachet a perdu sa jambe

C'est en perdant sa jambe artificielle qui se brisa, que Gachet l'unijambiste dut abandonner : dommage, car il eût été curieux de le voir à l'arrivée !

Leroy fut blessé

LEROY ne partit pas aux P. P. P. : la raison est simple : un dérapage, une foulure au dernier moment... et voilà. Mais ça va mieux, et il s'est vengé en faisant le commissaire à l'autodrome : donc, ça allait mieux !

Gilbert

L'INDÉPENDANT Gilbert qui, par suite de fatigue, fit une chute dans la première étape de Paris-Les Pyrénées-Paris, fut transporté à l'hôpital de Libourne, et la sœur qui le soigne nous téléphone que son état est des plus satisfaisants. Nos vœux.

LE président du M. C. de Libourne nous écrit qu'il a fait des démarches à l'hôpital pour que tous soins vigilants lui soient assurés. Un groupement comme celui de Libourne, qui a su s'atteler à la tâche d'un parc fermé aussi brillant (sans jeu de mots !) que celui que nous avons connu aux Pyrénées ne nous étonne pas. Notons, enfin, que le M. C. de Libourne a pris à sa charge les frais d'éclairage du parcours à travers la ville. Nos remerciements vont à tous les membres sans exception.



Billa s'est marié... à moto. Voici le sympathique Styl'sonien, cravaté et en habit sur sa moto : en amazone, son témoin le coureur Payot ; entre les deux, la nouvelle épouse ; les bras croisés, l'acrobate Rulles.

Hommaire blessé

EN regagnant la porte Maillot avec le groupe des concurrents de Paris-Les Pyrénées-Paris, Hommaire a été victime d'un accident, heureusement peu grave. Toujours les trop enthousiastes suiveurs !

Gaussorgues, qui le précédait, freina brutalement pour éviter un cycliste qui venait de tomber devant lui. Gaussorgues tomba également et Hommaire, qui le suivait, fut entraîné dans la chute. Il se blessa au menton et se cassa plusieurs dents. Il fut soigné dans une pharmacie voisine et put ensuite regagner Paris. Nos vœux de rétablissement.

Ah ! ce voyageur !

IL est reparti ! Sénéchal ne peut rester en place, le voilà reparti pour un nouveau raid de « tourisme à très vive allure », encore sur une Delage, pas celle du rallye des Capitales, une autre. Le but de ces randonnées ? Il est simple : essayer par lui-même tous les nouveaux modèles dont il est l'agent. Bon voyage et surtout, pas le mal de mer entre Anvers et Saint-Sébastien !

Camping

M. CHARLES NÈRE, 18, avenue de Garlande à Bagnaux, part le 1^{er} août faire du camping en Bretagne, avec sa femme, dans une voiture 7 CV... Il serait heureux de se joindre à tout motocycliste ou automobiliste dans les mêmes conditions.

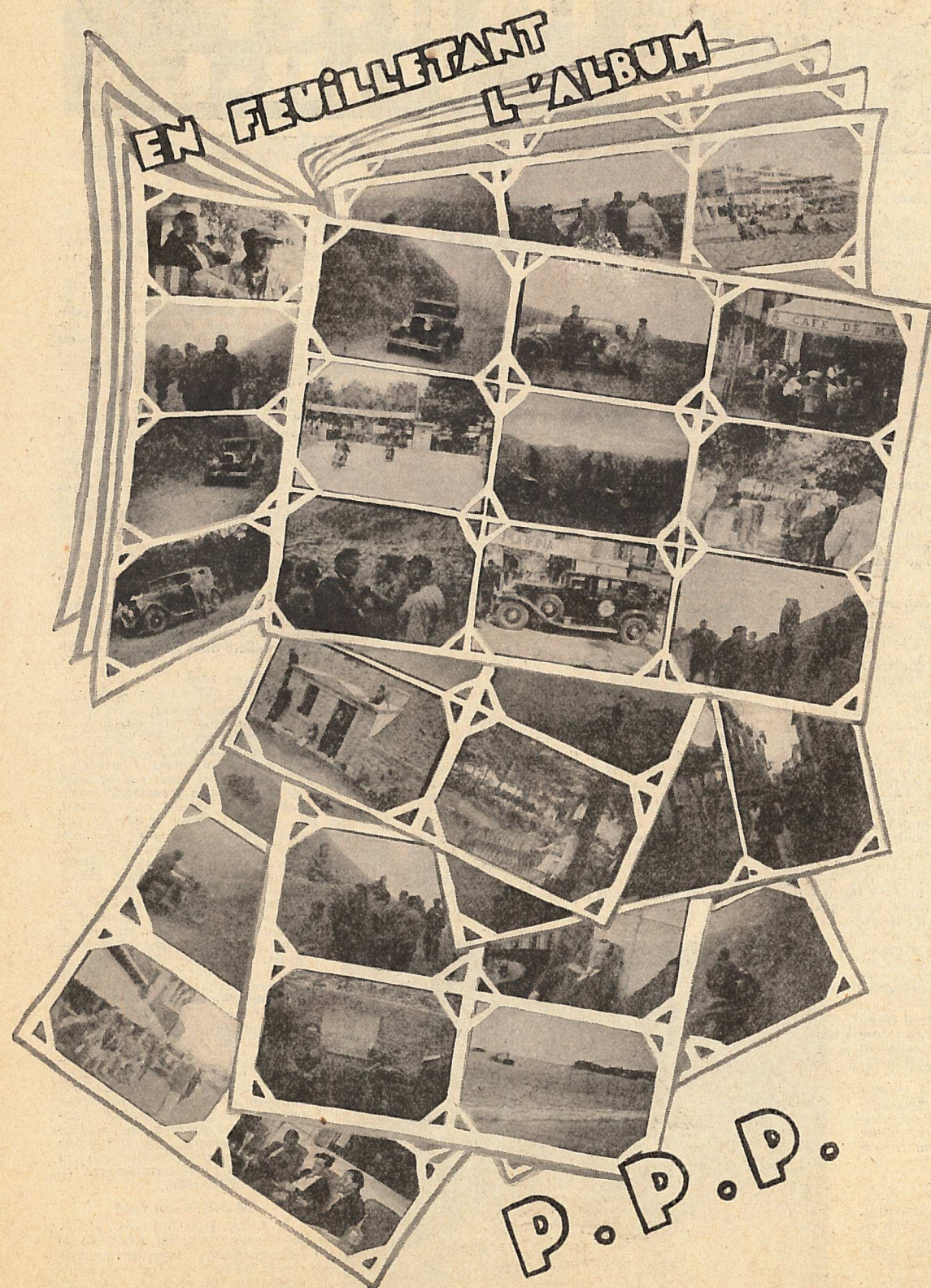
Ça va mal !

NOUS recevons ce mot : « Voilà deux ans, j'ai versé, dans mon bureau, de la main à la main, à un certain monsieur, la somme de 400 francs, engagement et licence pour un rallye nocturne. En cas de non départ, le règlement prévoyait le remboursement. Nous avons réclamé. Or, l'intéressé, ne renie pas la dette, mais recule de plus en plus le remboursement, prétextant d'abord, son départ au régiment, maladie, etc. J'aurais voulu m'adresser au président du club parisien qui patronnait cette épreuve et qui certainement ignorait cette dette. Mais, je ne connais pas l'adresse de ce jeune homme qui s'intitule directeur d'une magazine ; force m'est donc de m'adresser à vous pour avoir ces renseignements. J'ajouterai que j'ai fait une dernière réclamation à l'intéressé par voie d'huissier, et il me répond que, rentrant de Bordeaux, il paiera fin courant. Je crains bien que, comme c'est la dernière limite accordée, il y ait beaucoup de chances que le 1^{er} août, la rédaction et la publicité de ce magazine soient saisies... ». — Le président du M. C. de Gisors.

N. D. L. R. — Avez-vous deviné de qui il s'agit ? Non ? Eh ! bien, vous n'êtes pas malins ; supposons que le nom commence par un D et finisse par un T ; supposons aussi que ce ne soit ni Dupont ni Durant, et qu'il s'agisse encore de ce petit bonhomme qui a organisé (??) dernièrement ce rallye à la Manche.

M.J.P.A. en raid

M.J.P.A. part aujourd'hui, samedi soir, pour un raid rapide Paris-Varsovie avec un coureur connu, en tansad ; et il nous donnera ses impressions. Puisque M.J.P.A. s'est loyalement racheté des imprudences de jeunesse de l'an dernier, il est absout : nommons-le donc : c'est Marc Augier



Nos lecteurs trouveront ci-contre quelques photographies qui ont été recueillies au cours de Paris-les Pyrénées-Paris par nos Commissaires de route. Nous devons les photographies qui vont suivre à M. Boëll, commissaire général et à M. de Lavalette.

En feuilletant l'album..., sur la colonne de gauche, nous voyons : Bernard à l'apéritif; devant lui, Camuset qui conduisait la 201 Peugeot officielle; en dessous, au col du Tourmalet, pendant que Stern et Baudart discutent, Muret pose devant la photographie; en dessous, c'est la Citroën de Lejeune; puis enfin notre confrère Maurice Henry, devant la Panhard officielle avec laquelle il a suivi l'épreuve pour le compte de L'Echo des Sports.

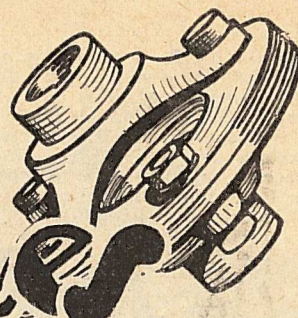
Dans le feuillet du haut, et de gauche à droite : une vue en haut du col d'Aspin; Sarthou et Merman opèrent; à droite, le « fanfante » des concurrents devant le Casino de la Pergola, à Saint-Jean-de-Luz. La voiture de M. Tisney, directeur commercial de la Purfina, monte l'Aubisque; Sarthou et Merman avec leur Bugatti officielle en haut de l'Aspin, il a l'air de faire froid; l'apéritif au Café de Madrid; l'arrivée à Tarbes organisée par Le Republicain des Hautes-Pyrénées; en haut du col, scène de contrôle.

Dans la bande du bas, Grivel discute le coup avec Boëll et Dupont, deux commissaires sportifs; en haut du Tourmalet, la Franklin de Brosselin, voiture à refroidissement par air par turbine, qui a été une véritable révélation dans la montée des cols; en haut du col, quelques spectateurs frigorifiés.

Dans les bandes qui suivent, on voit un concurrent montant le Tourmalet dans le brouillard; puis le contrôle installé à la porte de la petite baraque; un parc fermé; quelques rues pittoresques de Saint-Jean-de-Luz; encore en haut du Tourmalet; la baie de Saint-Jean-de-Luz et la baignade de quelques concurrents; Lejeune « sirotant » son apéritif; un concurrent grimpe la route rocailleuse. En bas, de Lavalette donne une leçon de chant, et Baudart, Stern et Muret à l'apéritif, commentent l'étape.

Accouplements élastiques

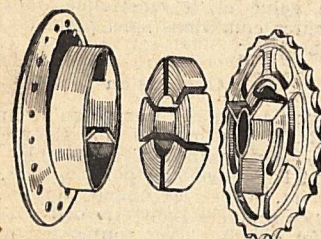
Chaines Cardans



Chaines ou Cardan? Deuxième phase! la lutte ouverte par Kamotsu pour les partisans
synthèse nette des raisons qui ont conduit certains constructeurs à

de la chaîne, continue ici par une
envisager le cardan.

Il est généralement admis que la principale difficulté que peut éprouver un constructeur à employer la transmission par engrenages, c'est que les pignons d'angle, quelle que soit leur denture, s'accrochent mal du couple irrégulier du monocylindre. On exagère beaucoup et il y a eu jadis des voitures monocylindriques à transmission par cardan. Il y a quelques jours encore l'une d'elles, une Renault 1902 faisait Paris-Lisieux et Lisieux-Dauville sans aucun ennui. Il est vrai que ces vieux monos étaient munis d'un volant extérieur (indépendamment des volants intérieurs) qui n'aurait pas déparé un mo-



Le montage du pignon Royal Enfield: le joint est composé de deux plateaux concentriques à cannelures avec interpositions de blocs élastiques ou ressorts.

teur industriel. Et l'inertie d'un tel volant affecterait singulièrement l'accélération de nos machines en même temps qu'il en augmenterait le poids et quels à-coups si on voulait freiner énergiquement sans débrayer. On en vient donc à considérer qu'il faut prévoir, dans une telle transmission, un dispositif amortisseur. Notons d'ailleurs que plus d'un constructeur a pensé que la chaîne elle-même nécessitait un tel dispositif. Les uns le montent sur l'arbre même du moteur. En principe, le moyeu du pignon de chaîne porte une série de rampes. Ce pignon tourne fou sur un manchon fixe sur l'arbre et qui porte une joue également pourvue de rampes. Un ressort réglable presse le pignon sur la joue du manchon de telle sorte qu'en marche normale pignon et manchon forment bloc. Mais vient-il à se produire un à-coup, les rampes du pignon se déplacent légèrement par rapport à celle du manchon, cela en comprimant le ressort. Dès que l'effort anormal cesse le ressort oblige le pignon à reprendre sa position primitive. Ce mécanisme est simple, sûr et très peu encombrant. Quant aux variations de la ligne de chaîne qui résultent du léger déplacement latéral du pignon elles sont insignifiantes et ne peuvent avoir pratiquement aucune sorte d'inconvénient.

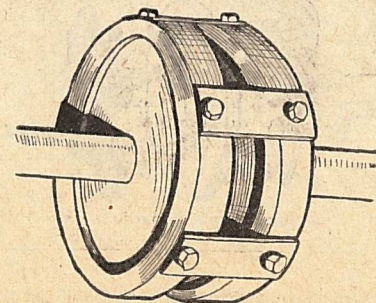
On peut également régler un embrayage de telle manière qu'il patine imperceptiblement quand un à-coup se produit. Un tel réglage est d'ailleurs assez délicat.

Il est pourtant probable que, dans certains cas, freinage violent par exemple, un léger glissement des disques a lieu et évite une rupture de chaîne. Sur les machines américaines, on peut avec le levier à main dégager légèrement les disques d'embrayage et atténuer ainsi en ville les à-coups, surtout quand on marche au ralenti. Le grand levier permet en effet dans ce cas une commande très précise et très progressive de l'embrayage.

Enfin, l'amortisseur peut être logé dans le moyeu arrière. L'un des systèmes les plus populaires c'est le moyeu Enfield. Celui-ci en principe se compose d'un tambour extérieur qui porte le pignon de chaîne. Ce tambour comporte intérieurement une série de cloisons. D'autre part sur le moyeu est fixé un plateau portant lui aussi des cloisons. Le tambour est monté sur le plateau et, dans les compartiments constitués par les cloisons, il y a des blocs de caoutchouc spécial: ce sont ces blocs de caoutchouc qui amortissent les à-coups. Les blocs de caoutchouc conservent très longtemps leur élasticité et il y a actuellement des caoutchoucs spéciaux qui ont une durée illimitée. Il y a, en fait, plusieurs suspensions de voiture, qui, à l'origine, utilisaient des ressorts spirales et qui emploient maintenant du caoutchouc qui lui, ne s'affaisse pas et ne risque jamais de se briser. Tels sont, dans la motocyclette classique à transmission par chaîne, les systèmes amortisseurs généralement employés. Ils sont fort utiles surtout quand la chaîne n'est pas assez tendue, et les rouleaux en se déplaçant sur les dents freinent légèrement le choc.

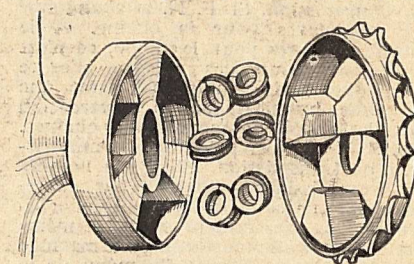
Il est logique de conclure qu'un amortisseur est utile et non indispensable avec une transmission aussi positive que les engrenages, surtout quand on emploie comme moteur un monocylindre.

Certes, les vieilles voitures n'en avaient



Accouplement élastique par courroie formant manchon: ce genre n'est pas recommandable sur moto.

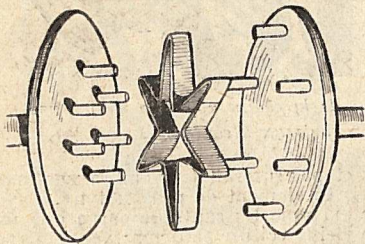
pas et par surcroît leur embrayage manquait totalement de progressivité. Voyez par exemple les sauts de carpe que fait une vieille voiture au démarrage. Tous ces chocs sont encaissés par les engrenages. Cela démontre assurément leur solidité, mais ils se passeraient fort bien de cette preuve. D'ailleurs d'une manière générale, sur les vieilles voitures, ces engrenages étaient de dimension généreuse et le pont arrière était très lourd, ce qui en augmentant le poids non suspendu n'était pas fait pour améliorer la suspension. On pourrait également invoquer, contre la nécessité d'un amortisseur, l'exemple des premières motos à cardan,



Amortisseur du pignon moteur du type Enfield à deux tambours et cloisons.

car la transmission par engrenages n'est pas une nouveauté. Quel vieux motocycliste ne se rappelle la Georgia Knapp, construite à Troyes et dont l'inventeur a depuis exploité à Paris, non loin des grands boulevards, une maison électrique. La Georgia Knapp s'adjugea même le premier critérium du Quart de litre. Son moteur placé sur le côté de la roue arrière attaquait celle-ci par un couple d'engrenages droits. La position du moteur n'affectait pas la stabilité autant qu'on aurait pu le croire et le rendement était bon, mais bien entendu, le point défectueux, c'était les engrenages qui n'étaient pas protégés. Le carburateur à mèches était loin d'être idéal. Il est évident qu'avec nos lourds et puissants moteurs actuels, ce dessin n'est plus possible. Au fond, d'ailleurs, la transmission était adaptée à la moto: celle du tricycle de Dion On vit également au début du siècle, nous ne nous rappelons pas la date exacte, une moto qui aurait mérité beaucoup mieux qu'une disparition prématurée, la moto Cardan. Elle ne possédait, bien entendu, pas de changement de vitesse, mais le moteur était disposé transversalement et la transmission se faisait par pignon d'angles. Il n'y avait pas de dispositif amortisseur. Puis nous arrivons à des machines construites par une firme puissante et qui remportèrent le plus vif succès, nous voulons parler des F. N. quatre cylindres et monocylindrique. Présenter ces

machines à nos lecteurs est superflu. Une chose est certaine, c'est que, merveilleusement construites, elles ont établi d'une manière indubitable l'excellence de la cardan, et nous avons récemment rencontré une F. N. 1914 qui, par son silence et sa douceur de marche, faisait une forte impression sur ceux qui la voyaient passer et démontrait ce que doit



Accouplement par courroie du type Citroën à deux plateaux accolés avec rainures transversales et lame élastique.

être une moto surtout aux yeux du public. La transmission n'avait nécessité depuis l'origine aucune réparation. Il est donc prématuré de prétendre que la transmission par engrenages est fragile. Nous avons vu également des monocylindres F. N. qui, après plusieurs années d'usage, n'avaient jamais donné le moindre ennui de transmission. Si F. N. a abandonné les engrenages pour la chaîne, et le quatre-cylindres pour le mono, ce n'est nullement pour des raisons d'ordre technique, mais simplement parce que le public, hypnotisé par la construction anglaise, voulait des monos et des chaînes. Les F. N. ne possédaient pas d'amortisseur de transmission. Et il y a nombre de transmissions modernes par engrenage qui ne comportent pas d'amortisseurs. Un constructeur nous a même déclaré que, sans amortisseur, une machine est plus souple, la roue elle-même de la machine faisant volant. Il paraît d'ailleurs qu'un amortisseur n'est pas nécessaire pour les polycylindres et que la question ne se pose que pour les monos. Tout cela est une question d'essais comparatifs. Personnellement, nous serions assez partisans d'un amortisseur, mais qui ne permet qu'un jeu très modéré. Mais encore une fois, il vaut mieux laisser provisoirement la question en suspens et nous en remettre, pour la trancher, à l'expérience. Examinons simplement, si un amortisseur se montre nécessaire, les quelques types qui s'offrent à notre choix.

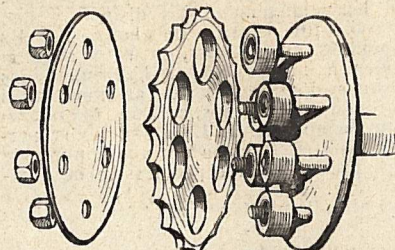
Amortisseurs de transmission

Nous ne pouvons guère songer aux amortisseurs qui conviennent aux transmissions par chaîne. Celui monté sur l'axe du moteur entraînerait quand il fonctionnerait un déplacement relatif des deux pignons dans le sens latéral et dans le cas d'un moteur disposé transversalement, cas dans lequel il serait monté sur l'arbre, il prendrait de la place et serait difficilement accessible. Il compliquerait le montage de la transmission. L'amortisseur dans le moyen arrière n'est pas non plus recomman-

dable à cause de la rigoureuse précision avec laquelle les engrenages doivent être montés. Les blocs caoutchouc seraient en tous cas à proscrire à cause de l'huile.

Nous nous trouvons donc presque nécessairement amenés à employer des amortisseurs sur l'arbre de transmission.

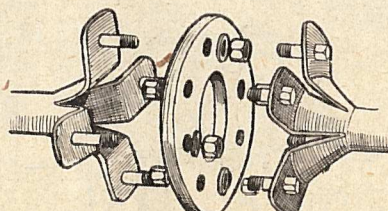
L'un d'eux est largement employé dans la construction automobile et est constitué par une rondelle en tissu enrobé dans du caoutchouc et vulcanisé. C'est le joint Hardy. Il donne une très légère flexibilité dans son plan mais elle est toutefois suffisante pour amortir les chocs, mais la flexibilité dans le plan de l'arbre est relativement considérable en sorte que ces joints remplacent un joint à cardan et corrigent les défauts d'alignement des arbres. Comme un cadre de



Amortisseur de chaîne du type A. B. C. à ressorts.

moto n'est jamais absolument rigide, ces joints sont donc des plus recommandables. Leur montage est simple. L'arbre est coupé et chacun des tronçons porte une fourche à trois bras boutonnés sur le joint qui est, par conséquent, percé de six trous. Ce type d'amortisseur très simple, très bon marché, n'a besoin d'aucun soin et d'aucune protection. Nous croyons qu'il est appelé à être largement employé et nous le trouvons en particulier sur une moto à cardan qui a fait ses preuves, nous voulons parler de la B. M. W.

Nous pouvons également concevoir sur l'arbre de transmission un joint basé sur le même principe que l'Enfield, c'est-à-dire deux plateaux concentriques munis de cannelures internes pour l'un et externes pour l'autre, avec interposition de blocs élastiques ou de ressorts. Le système est simple, efficace et ne demande lui non plus aucun soin. Il est facile en variant la composition et le nombre des blocs ou en employant des ressorts de force déterminée d'obtenir le degré de souplesse voulu. Un accouplement de ce genre a été étudié par la Société d'Engins Graisseurs.



Joint souple de cardan.

MON PETIT DOIGT M'A DIT...

...que la maison qui s'est illustrée au dernier « Petites Motos », engloberait sous peu la construction dénommée par deux lettres de l'alphabet.

... que le véhicule à 2 roues du Salon entrerait dans la voie commerciale et que le constructeur envisageait le transport de 4 personnes par l'accouplement en sidecar.

... que Norbert Laurent, le metteur au

Le manchon Julien se compose de deux plateaux parallèles pourvus de bossages. Le plateau mâle en porte deux qui sont encadrés par quatre dispositifs élastiques montés sur le plateau femelle. Ces dispositifs élastiques sont constitués par des tiges réglables, coulissant dans leurs bossages respectifs et que des rondelles Belleville ou des ressorts appliquent contre les bossages du plateau mâle.

Dans l'accouplement élastique Citroën, il y a deux plateaux accolés portant une série de rainures transversales entre lesquelles serpente une lame d'acier.

On peut aussi accoupler deux plateaux au moyen d'une courroie qui forme manchon et dont l'élasticité assure quelque souplesse, mais il ne semble pas que ce type primitif convienne à une transmission de motocyclette.

On peut enfin, sur chacun des deux plateaux, monter une série de goujons munis de rouleaux et sur lesquels on fait passer une courroie. Etant donné l'allongement possible de la courroie, nous ne croyons pas non plus que ce système soit bien recommandable.

On a également fait des essais satisfaisants pour substituer aux arbres rigides des arbres flexibles constitués par un fort ressort spiral tournant dans un tube de maintien. C'est, en somme, le principe des transmissions flexibles mais ici le ressort ne doit pas se plier aux courbes d'une gaine et il fonctionne dans les meilleures conditions sans perte de rendement.

Conclusion

I n'est nullement prouvé qu'un amortisseur de transmission soit rigoureusement indispensable. Cela semble être surtout le cas pour les polycylindres. Au contraire, avec les monocylindres, sa présence semble devoir être utile. Il faut en effet compter avec toutes les maladresses de certains conducteurs. Une machine ne doit pas seulement être établie pour les bons mécaniciens. Et comme la transmission par engrenages a, pour diverses raisons, des adversaires, il faut l'établir avec toutes les garanties possibles. Nous ne sommes pour la même raison pas très partisans d'un frein sur la transmission dont un maniement trop brutal pourrait causer des avaries. A un autre point de vue, celui des inevitables fléchissements du cadre, un joint flexible est nécessaire. On peut assurément prévoir une articulation par cardan ou par joint de Oldham, mais il nous semble qu'en définitive le joint flexible donne une solution économique et sûre. Sa faible élasticité dans son plan est toujours suffisante pour éviter les à-coups trop durs en même temps qu'elle rend impossible un flottement exagéré qui présenterait d'autres inconvénients. D'autre part, elle permet des déplacements d'arbre tels qu'ils suffisent non seulement aux fléchissements d'un cadre rigide mais à ceux d'un cadre élastique. Ne nécessitant aucun entretien, très durable, bon marché, d'un remplacement facile, il convient parfaitement. Pour garantir un centrage parfait, on fera bien toutefois d'emboîter les deux tronçons au moyen d'un rotule. — H. P. BORESTROKE.

point rouennais connu, tournerait actuellement à Monthlery à 147 avec une maconnaise 350 cmc.

... que celle-ci serait destinée à Flahaut, retour de Paris-Les Pyrénées-Paris. — KAMOTSU.

Où mettre le Levier des Vitesses ?

par Robert SEXÉ

Quelque part, près du cylindre ?

AVEZ-VOUS donné, à un camarade, ses premières leçons de conduite ? Ses mains se crispent au guidon, un œil reste fixé sur la route, tandis que l'autre cherche le levier des vitesses... Et, là-dessous, en première, le pauvre moteur tourne, à plein régime. Minute héroïque, la décision douloureuse est prise, une main, à tâtons, abandonne le guidon qui, avec sa bonne amie la roue avant, se met à danser un joyeux shimmy, et dans un choc brutal, des plaintes d'engrenages maltraités, la vitesse est engagée... ou pas ! Alors ! autant, ou au temps ! pour les crosses !

Bien sûr, avec l'habitude, on remarque, de moins en moins, en usage normal, cette difficulté. Elle ne disparaît, pourtant pas... Dans la boue, sur le sol traître, vous hésitez, encore aujourd'hui, à lâcher le guidon, véritable planche de salut. Et en vitesse, même les héros britanniques du Tourist Trophy, partagent vos craintes, et ne veulent plus changer de vitesse autrement qu'au pied... cette année.

Au pied ?

POUR un coureur expérimenté, un conducteur doué de quelque doigté ! (même dans les pieds !) le changement de vitesse par un système quelconque de pédale présente de gros avantages.

Bien entendu, avec les deux vitesses que rendent pleinement suffisantes des moteurs



La sortie des doubles câbles de commande, avec leurs tendeurs.

deux-temps comme le « Gillet » ou la « Scott » c'est l'idéal.

Mais il faut reconnaître qu'avec trois vitesses, et de grosses bottes, sa manœuvre est un peu plus délicate... pour le pilote ! (Quoique souvent brutale ! pour les pignons.)

Au guidon ?

L'idée de placer le contrôle des vitesses au guidon n'est pas nouvelle. Certains moyens démultiplicateurs pour bicyclettes, donnèrent au constructeur de l'ancienne « Triumph » deux-temps, l'idée de l'y placer. Mais une boîte normale de moto demande, pour actionner son baladeur, une énergie appréciable que ne sauraient transmettre des manettes et des câbles genre commande de carburateur...

Recourir à quelque servomoteur, un système électro-magnétique ? C'est bien compliqué...

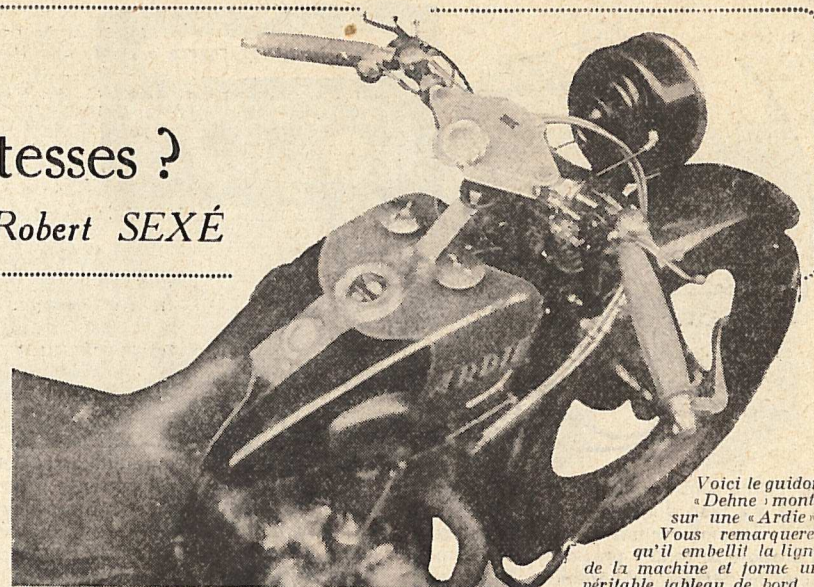
Un ingénieur berlinois, Otto Dehne, chercha autre chose. Après cinq ans de travail, d'essais, de modifications incessantes, il est parvenu à mettre sur le marché une solution absolument au point :

Un guidon formant levier des vitesses.

Le guidon levier des vitesses

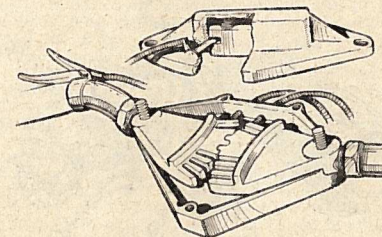
CERTES comme tout progrès, c'est une complication supplémentaire. Imaginez un guidon dont toute la partie centrale est masquée par une sorte de tableau d'aluminium comme pour les instruments de bord. Les deux moitiés, absolument normales, de guidon, qui émergent à droite et à gauche, y sont montées sur pivot. Le conducteur peut leur imprimer, à volonté, un léger mouvement synchronisé, d'avant en arrière.

Si vous enlevez la plaque supérieure de ce tableau, vous verrez que les deux



Voici le guidon « Dehne » monté sur une « Ardie ». Vous remarquerez qu'il embellit la ligne de la machine et forme un véritable tableau de bord.

branches du guidon se terminent en secteurs dentés qui s'engrènent mutuellement. Vous remarquerez également, que ces

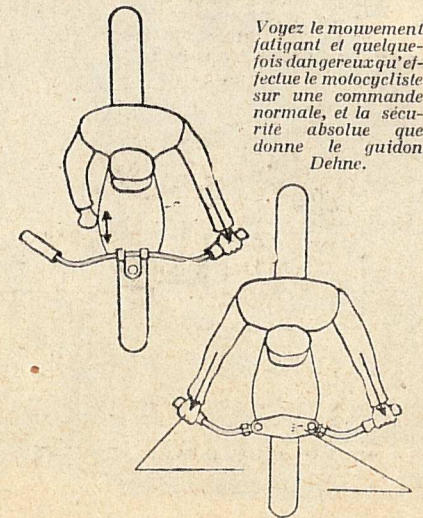


Le couvercle enlevé, vous voyez les segments qui s'engrènent et le mécanisme d'encliquetage.

segments portent quatre rainures où peut venir se loger une clavette poussée par un ressort.

Cette clavette immobilise donc les segments dans quatre positions différentes, qui correspondent aux trois vitesses et au point mort. Un système de déclat, placé au levier d'embrayage contrôle le verrouillage ou le déverrouillage des segments.

Sur le secteur de gauche sont fixés deux gros câbles Bowden de 4 mm. transmettent le mouvement du guidon à la boîte de vitesse. Voilà tout le guidon Dehne.



Voyez le mouvement fatigant et quelquefois dangereux qu'exécute le motocycliste sur une commande normale, et la sécurité absolue que donne le guidon Dehne.

Et la manière de s'en servir ?

Ce n'est pas compliqué du tout (à l'usage tout au moins, car à la description !). Vous mettez en marche votre moteur : actionnez le déclat placé au levier d'embrayage, et imprimez un très léger mouvement en arrière au guidon.

Ceci fait, vous lâchez le déclat, embrayez normalement et démarrez en première. Pour passer en seconde, vous appuyez sur le déclat en débrayant, et en poussant le levier en avant. Même manœuvre en 3^e. Pour descendre la gamme des vitesses, vous ramenez le guidon vers vous.

Notez que, pour empêcher toute erreur, une butée spéciale empêche de franchir trop facilement la position de deuxième vitesse. Le mouvement du guidon est fort peu sensible ; il m'a semblé, toutefois, procurer un certain relâchement, à cause du changement léger de position, un peu plus penchée (en troisième) et plus droite (en première).

J'ai essayé ce guidon, en mars, dans la banlieue de Berlin. Il équipait cette plaisante petite deux-temps à cardan, la « Stock », qui le monte en série. Il faisait froid, et on n'était pas fâché de n'être point obligé, pour changer de vitesse, de quitter les protège-mains fourrés placés au guidon.

Certes, comme pour un guidon souple (comme pour toute sensation nouvelle !), il faut quelques minutes « pour s'y faire ». L'apprentissage fut facile, malgré le redoutable asphalte berlinois.

La facilité de la manœuvre, qui exige si peu d'énergie et supprime les vagues gestes éloquentes qui font la fierté des jeunes « motards », encouragea même le paresseux que je suis, à changer fréquemment de vitesse...

Des critiques

AU cours d'une visite qu'il fit, l'année dernière, en Angleterre, l'ingénieur Otto Dehne céda son brevet pour l'Angleterre à la « Bowden Wire Co ».

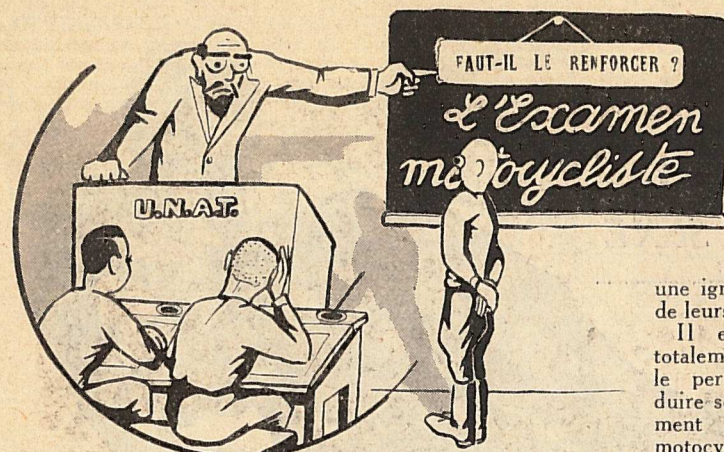
Et c'est précisément l'emploi de deux câbles Bowden supplémentaires qui ne m'enchantait guère. Il est vrai qu'ils ont 4 millimètres (on pourrait, avec, remorquer une voiture en panne !).

La construction semble excessivement robuste, le carter central en duralumin, particulièrement robuste. Il le faut pour résister aux inevitables bûches...

La critique la plus sérieuse que l'on puisse faire est que cette belle pièce de mécanique augmente de quelques billets de cent francs le prix d'une motocyclette.

Une fabrication en grosse série en réduirait le coût d'une façon appréciable.

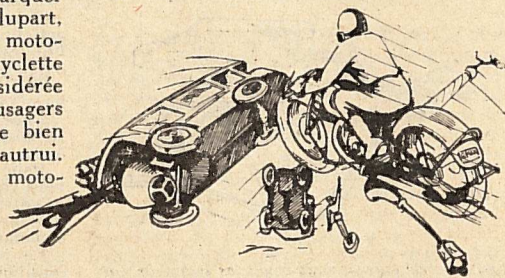
Nous espérons, pour notre part, que les réalisations de M. Dehne contribueront à faire disparaître la gymnastique pénible et parfois dangereuse qu'il nécessite encore le levier classique. — Robert SEXÉ.



NOTRE confrère *Paris-Soir* trouve qu'il y a trop d'accidents provoqués par des motocyclistes. Et comme remède, il propose de rendre plus difficile l'examen pour le permis de conduire. Il prétend même que ce remède lui a été suggéré par un des dirigeants du Moto Cycle Club de France.

Nous ferons tout d'abord remarquer que les accidents ont, pour la plupart, été subis et non provoqués par les motocyclistes en sorte que la motocyclette ne peut, en aucun cas, être considérée comme un danger pour les autres usagers de la route. Ils sont, au contraire bien souvent victimes des maladroitures d'autrui. Que d'automobilistes « tassent » les motocyclistes et commettent ainsi de véritables crimes qu'une police de la route insuffisante ne permet pas de constater et de punir.

Il est d'ailleurs totalement juste que le permis de conduire soit plus aisément accordé aux motocyclistes qu'aux automobilistes et il est étrange qu'un dirigeant de Moto Cycle Club qui devrait être pourtant au courant de la question, ait pu affirmer une telle chose. Les Inspecteurs de l'U.N.A.T. sont des gens sérieux et consciencieux et l'énergique Famechon ne conserverait pas longtemps dans ses services un inspecteur qui



La moto à l'Armée

A la Revue du 14 Juillet qui eut lieu à Lyon, sur la place Bellecour, devant M. le général de Serrigny, gouverneur militaire de Lyon, les Lyonnais ont pu voir, pour la première fois, en colonnes, le 1^{er} Escadron Motocycliste de l'Armée française, dont *Moto Revue* a annoncé la création, en février dernier. Ce même escadron partira bientôt aux grandes manœuvres de Lorraine. Son entraînement et son instruction se poursuivent actuellement et activement sous l'impulsion du Commandant de Causans : c'est le type Armée Française 750 cmc. René-Gillet avec sidecar qui sera mis à l'épreuve durement et nous sommes persuadés que le matériel répondra aux besoins de l'Etat Major de l'Armée.

Gillo! nous requitte

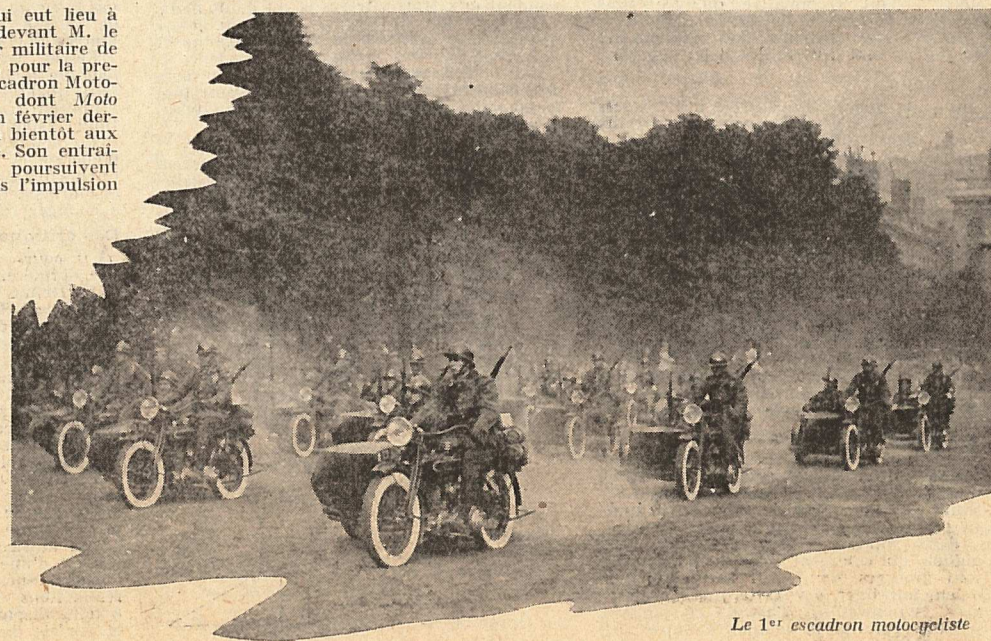
GILLOT, accidenté comme on le sait, repartira au Maroc, fin août, par la route, via Espagne, en sidecar 350 cmc. Terrot.

J'ai fait 122 à l'heure

Et cela pendant 24 heures. J'ai réussi 2.930 kilomètres pendant ce temps : et si vous savez calculer, ça repré-

sente du 122 à l'heure : Et j'avais des chronomètres officiels, des gens qui me regardaient, d'autres qui me pointaient...

(Extrait d'une conversation avec M. Pneumatique Dunlop, à l'issue des 24 heures du Mans).



Le 1^{er} escadron motocycliste

délivrerait si légèrement un permis de conduire à un motocycliste. Nous recevons souvent les doléances de candidats recalés qui trouvent l'examen trop dur. Les insinuations de *Paris-Soir* vis-à-vis de l'U.N.A.T. ne tiennent donc pas.

Nous ne voulons pas dire qu'il n'y ait parmi nous des imprudents et nous sommes les premiers à le regretter ; mais aucun permis de conduire ne permettra de s'assurer qu'un conducteur est prudent. La seule manière d'assurer la sécurité sur les routes, c'est la création d'une police routière spécialisée.

D'ailleurs, nous y insistons, ces imprudents n'ont fait de tort qu'à eux-mêmes et il est extrêmement rare qu'une tierce personne ait été victime de leur étourderie. C'est loin d'être le cas des automobilistes. Un imprudent est beaucoup moins dangereux au guidon d'une moto qu'au volant d'une voiture.

Les statistiques établissent nettement d'ailleurs que la proportion des accidents dus aux motos est moindre que celle des sinistres causés par les voitures. La moto actuelle stable, tenant bien la route, souple, bien freinée, ne peut être considérée comme un véhicule dangereux. Le tansad lui-même ne devient dangereux que par l'imprudence du conducteur. Il faut, par surcroît, remarquer que, d'une manière générale, les motos sont plus rapides que les voitures et qu'évidemment un grand nombre de motocyclistes, pleins d'une juvénile ardeur vont trop vite.

La motocyclette dangereuse, cela est une veine nouvelle pour les rédacteurs en mal de copie, mais ne correspond nullement à la réalité. L'immense majorité des motocyclistes n'a jamais d'accidents et n'en aura jamais. J. MELLIER.

Le Grand Prix d'Europe

AU Grand Prix d'Europe Motocycliste, c'est la grosse, grosse foule ! Et qu'on en prenne en « haut lieu » ! bonne note. Un Grand Prix moto peut attirer autant de monde, ou plus ! qu'un Grand Prix voiture... En Belgique... En Allemagne... en Angleterre ! Et pourquoi pas, donc, en France ? A condition que ce ne soit pas un simple lever de rideau, bien sûr ! avant la « grande » pièce : le départ des « bagnoles » !

Parmi les quelque 56 engagés, il y avait des Anglais, des Suédois, des Hollandais, des Suisses, des Allemands, des Italiens, et même un Russe ! Et des Belges, naturellement ! Mais pas un pilote Français, pas une moto française ! L'actif et si aimable commissaire général, M. Maurice Pire, le déplorait amèrement.

NOTÉ la présence, au « remplissage » officiel, qui précéda la course (coursée avec un carburant « standardisé » 20x30 de la « Standard », du reste, de nombreuses personnalités étrangères.

Le sport et la presse motocycliste anglais, allemand, hollandais étaient représentés par leurs figures les plus connues.

Voici, en amicale conversation avec le directeur de la course, le baron Nothomb, l'infatigable Sportprésident de l'Adac. M. Kroth et l'élegant baron Tyndall de la fédération hollandaise.

Nous nous attendions à voir de nombreux Français. Notre attente a été quelque peu déçue...

Aperçu pourtant, la silhouette de Francisquet, spectateur cette fois-ci et celle du souriant Bastide, venu en vastes pantalons de golf ! et à moto !!

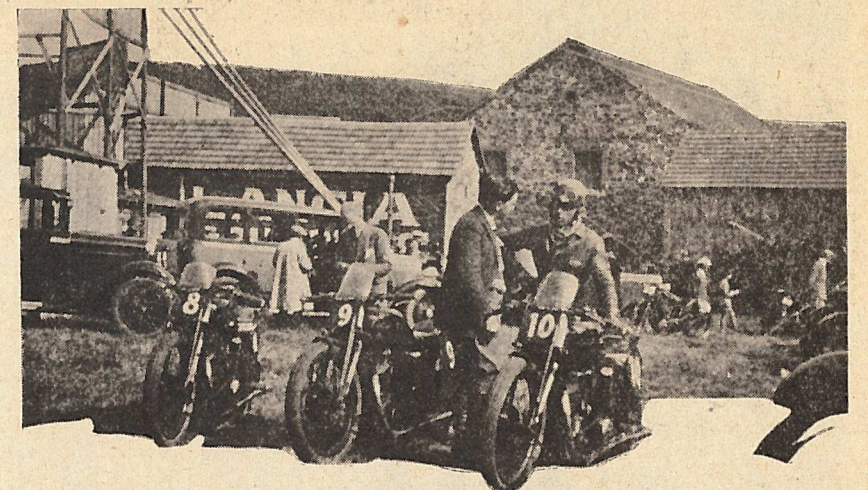
LA F. M. B. la veille, s'était mise en frais, et avait donné un grand et international banquet, à Spa. Heureuse coutume.

A l'heure des discours... et du champagne ! des membres de la vieille aristocratie belge, représentant le Roi, la ville, les pouvoirs publics et sportifs, etc., célébrèrent, à l'envie, la moto. « L'auto des travailleurs », dit le baron Nothomb.

Au dehors la pluie tombait à verse.

LES « beaux dimanches » ! Eh ! bien ce fut malgré la menace du ciel, un beau dimanche motocycliste. Le premier ministre, heureusement, nous a dit hier soir son représentant, a donné des ordres « Qu'il fasse beau ! » Et il fit beau ! pas une goutte de pluie de toute cette journée sandwichée entre des jours d'orage.

APPUYÉS aux planches de box, les pilotes, guerriers corsetés de cuir, examinent le ciel bas, avec quelque préoccupation. Voici, fumant sa pipe éternelle, le parfait sportsman Graham Wallker.



La Rudge du Grand Prix d'Europe, La Harley monocylindrique, à culbuteurs ! La verrons-nous dans les épreuves françaises ?

Le héros des T. T. nous vient d'Angleterre, via le Nurburg Ring et le Grand Prix hollandais, où il triompha.

Un grand coureur prestigieux et un caractère d'élite. Son calme souriant et sérieux pourtant, fait plaisir à voir chaque fois. Voici dix ans qu'on se rencontre : « N'est-ce pas, Old Man Walker ? on ne vous félicite plus ! vous abusez trop des succès ! Dites-moi, plutôt, quel est le plus dur circuit de tous, vous qui les connaissez tous, si bien ? Le T. T. ? »

« Celui-ci, précisément. D'autres diront, le Nurburg ! mais ses boucles artificielles m'amuse énormément et je le connais si bien, un vrai scenic-railway, comme à la foire, le Nurburg ! »

« Nos « Rudge ? » Regardez ma 500 cmc. et dites-moi : voyez-vous quelque détail les différenciant de l'« Ulster » de série ? Aucun, n'est-ce pas ? Et pourtant, je vais vous confier quelque chose : nous avons fait neuf machines de courses seulement pour toutes les épreuves de vitesse de la saison. Et à la main !! Quatre soupapes, quatre vitesses : je puis vous dire que le nombre de tours à la minute vous étonnerait.

La 350 cmc. à six culbuteurs ? Notre intention est de la commercialiser, telle quelle l'an prochain. »

LE grand ténor Handley, le plus rapide pilote de circuit du monde se promène avec Marchant. Sa veste de cuir noire est rembourrée aux coudes, aux épaules. Un col blanc, à pointes ! lui donne un air romantique. Le grand chic pourtant, m'assure-t-on, c'est le cuir verdâtre et la culotte de velours

vert. Le souriant Woods en a lancé la mode, Tyrell Smith l'a suivi. Admirez leurs silhouettes cavalières ! Oh ! comtesse Riguidi.

TIENS ! mais cette « Harley Davidson », que pilote Weyres, d'Aix-la-Chapelle a un aspect bien... continental, avec son gros mono 500 cmc, à culbuteurs double échappement.

C'EST un véritable amateur qui pilote la deux-temps « D. K. W. » engagée en 175. Le liégeois Gow est le propriétaire d'une grande poissonnerie !! Il se paye le luxe de battre, avec ses 92 de moyenne, la quatre deux-temps de l'anglais Fernihough qui se classe deuxième derrière lui, à 88 à l'heure !

DÉCIDÉMENT les « Raleigh » ne sont pas très belles, avec leur magnéto à l'avant, la ligne démodée du cadre : la première impression qu'elles font n'est guère favorable. Mais, sapsiti, elles avancent, toutes les deux !

Elles n'ont qu'un seul échappement. Notez ça, amateurs de tubulures !

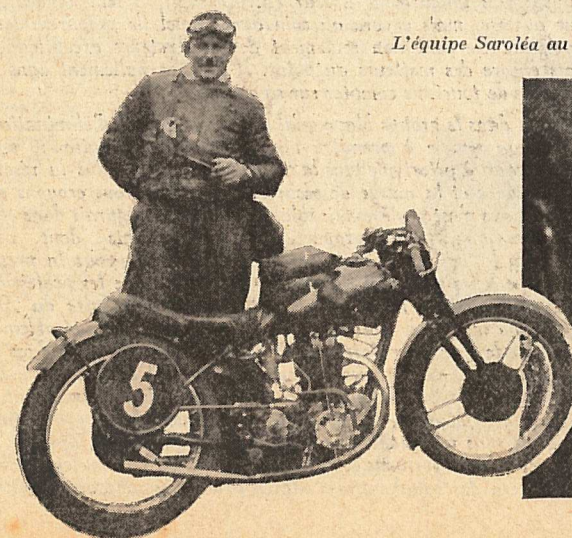
Et Duncan, en même une, sans élégance, mais héroïquement à la troisième place. Duncan, le fils d'Isadora ! l'a baptisé Francisquet !!! un nom à retenir.

DODSON, lui, donne une impression de maîtrise absolue. Ces virages parfaits, élégants, sûrs ! Quelle souplesse de conduite, et quelle utilisation de la route.

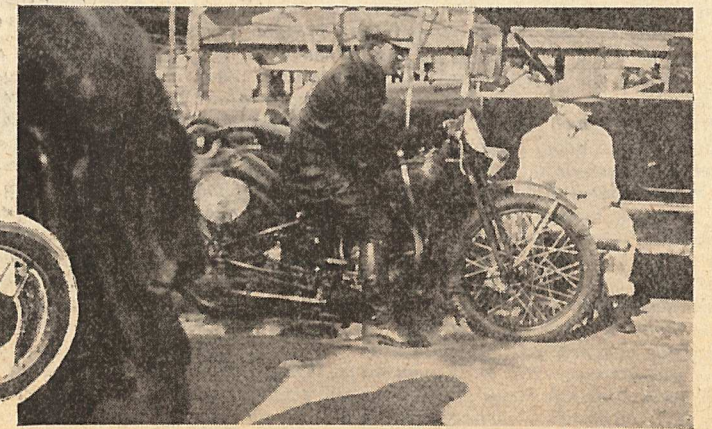
AL'INSTAR du T. T. : Voici qu'on peint, en vitesse sur l'asphalte, les carrés blancs avec les numéros où vont se loger, bien en ordre, comme les pions d'un jeu de dame, les partants.

Un carré spécial, détaché, en avant pour le gagnant de l'an dernier. Dodson signalé ainsi à l'admiration des foules.

UN FLANEUR FRANÇAIS.
(Voir suite page 825)



L'équipe Saroléa au Grand Prix d'Europe.





PARIS - LES PYRÉNÉES - PARIS

LE CLASSEMENT OFFICIEL

126 engagés, 97 partants, 50 arrivants, 29 seulement ont la médaille d'or et se classent premiers de leur catégorie
 18 firmes seulement ont terminé l'épreuve sans pénalisation
 Monet et Goyon (3) ; Rovin (1) ; Terrot (3) ; Peugeot (3) ; San Sou Pap (2) ; Génial Lucifer (2) ; Rhony'x (2) ; Vélocette (1) ; Ravat (1) ; Automoto (1) ; F.N. (1) ; Calthorpe (1) ; Gnome-Rhône (2) ; Saroléa (1) ; Gillet-Herstal (1) ; Triumph (1) ; Amilcar (1) ; Gardner (2).
 6 firmes, légèrement pénalisées, terminent brillamment l'épreuve
 Villard, Motoconfort, Jonghi, Prester, Citroën, De Soto.
 4 indépendants sur 28 engagés réussissent à terminer
 Ce sont : Daviet, Bolvin, Augier, Russoléo.

QUELQUES REMARQUES

Il est difficile de donner satisfaction à tout le monde. Organisez une épreuve facile, et on déclarera qu'elle est sans utilité. Mettez sur pied un rude concours, et on vous accusera de donner, par suite des éliminations qu'elle provoquera, l'impression que les véhicules automobiles actuels sont de marche peu sûre. Le public n'a trop souvent qu'une idée fausse des concours de tourisme. Les moyennes imposées lui paraissent des plus modestes, et on entend bien des gens critiquer les concurrents et prétendre que, s'ils prenaient le départ, ils se feraient forts d'effectuer le parcours sans pénalisation. Mais ces mêmes critiques baisseraient un peu leur caquet si on les prenait au mot. Il suffirait même de les placer en un point quelconque du parcours. Ils seraient stupéfaits de l'allure à laquelle roulent les concurrents et comprendraient peut-être qu'il ne s'agit pas d'un jeu d'enfants. Il faut, en effet, penser qu'il faut prendre sur les temps de marche les ravitaillements et l'entretien de la machine, souvent les repas, que le coureur avisé a toujours une certaine avance en prévision des pannes, des traversées de village, des changements de pneus, etc... Les contrôles rapprochés compliquent la tâche imposée. Songez au temps que peut prendre le simple remplacement d'une bougie, ou d'une chambre à air, ou même un simple ravitaillement en huile et en essence. Avec des contrôles espacés de 120 kilomètres, ce sera une grosse affaire que de rattraper un quart d'heure d'arrêt. N'oublions pas non plus l'entretien. Il faut, avant le parc fermé, faire une révision rapide, resserrer des écrous, etc... Et cela prend encore du temps. Faire du 50 de moyenne sur 200 ou 300 kilomètres, en déduisant tous les arrêts, n'est pas quelque chose de sensationnel. Mais accomplir 800 kilomètres à cette allure, et, en étant obligé d'inclure les arrêts dans le temps alloué, est fort différent, surtout quand, par surcroît, une partie de l'étape est couverte la nuit, l'étape initiale a été en fait très dure et elle a « sonné » énergiquement concurrents et machines avant les étapes de montagnes, dont la sévérité est bien connue et qui, elles, impressionnent davantage les foules. Cette étape est également importante à un autre point de vue, celui de l'éclairage. On sait quelle importance nous attachons à cette question. Et nous devons reconnaître que le motocycliste qui n'a pas un éclairage

suffisant n'a qu'à s'en prendre à lui-même. Il y a un vaste choix d'appareils puissants et sûrs.

A ce propos, nous avons pu faire une remarque assez curieuse. C'est que les éliminations et les pénalisations ont été le moins nombreuses parmi les concurrents participant au concours d'éclairage. L'explication en est simple. C'est que ces concurrents ont été ceux qui ont apporté le plus de soin à la préparation de leurs machines. S'ils ont eu la sagesse de se munir d'un bon éclairage pour l'étape de nuit, nous pouvons penser que les mille et un détails de la préparation n'ont pas été négligés par eux. On n'affronte pas Paris-Les Pyrénées-Paris avec une machine mal réglée ou disloquée. Une épreuve comme celle-là mettra infailliblement en lumière le point faible d'une machine. Un pneu à moitié usé, une chaîne fatiguée lâcheront à coup sûr. Il y a des as qui ignorent dans tous les concours, les pénalisations. Ils ne le doivent pas uniquement à leur entraînement, à leur vigueur, à leur adresse, mais encore au soin avec lequel ils préparent leurs machines. Ce sont non seulement des conducteurs exceptionnels, mais encore des metteurs au point. Il ne faut nullement dans un concours de tourisme compter sur sa chance.

C'est dans le groupe blanc qu'il y a eu le moins d'éliminations. Cela semble à première vue assez curieux puisqu'il semblerait à priori que plus la cylindrée est forte, plus la réserve de puissance et la marge de sécurité augmente. Nous croyons que ce paradoxe n'est pas inexplicable. Tout d'abord figurait dans cette catégorie une forte proportion d'indépendants dont nous admirons la vaillance, mais qui ne disposent pas pour la préparation de leurs machines des mêmes possibilités que les professionnels. C'est ensuite la moyenne plus élevée. Pour faire du 50 à l'heure de moyenne, il faut rouler à une allure considérablement plus rapide que pour faire du 45. Il n'est pas étonnant, dans ces conditions, que les grosses cylindrées aient été le plus éprouvées.

Si l'étape de 800 kilomètres a été un coup de massue avant les étapes de montagnes, il faut reconnaître que l'épreuve de Montlhéry est plus redoutable encore. Elle n'est pas encore disputée au moment où nous écrivons ces lignes, mais il n'est pas douteux qu'elle provoquera des pénalisations. Après avoir triomphé des embûches

de la route, il peut sembler amer d'être pénalisé dans une épreuve de 100 kilomètres. Mais notre rôle est d'éprouver les machines à l'extrême limite de leur résistance, et rien n'est plus dur, que ce parcours de 100 kilomètres qui secoue les machines à fond sans merci. C'est en fait une marche à pleins gaz, avec des freinages et des accélérations continus. Et quand des machines sont déjà fatiguées par 2.500 kilomètres de routes comme celles qu'elles ont

rencontrées, l'épreuve de Montlhéry est presque le coup de grâce. Mais il faut éliminer sans pitié les fautes de construction.

Le nombre des concurrents qui se sont engagés, connaissant fort bien pour la plupart les difficultés à vaincre, démontre que l'on veut des épreuves dures. Les chances de vaincre sont moindres, mais les victoires plus probantes.

Les classements

Groupe Bleu

Motos 175 cmc. — 1. ex æquo Sourdrot (Monet-Goyon), Hommaire (Monet-Goyon), Sterni (Rovin), tous avec 500 points et diplôme de médaille d'or.

250 cmc. — 1. ex æquo Coulon (Terrot), F. Fraichard (Terrot), Pean (Peugeot), Pahin (Peugeot), Baudard (San Sou Pap), Mouret (San Sou Pap), Druz (Génial Lucifer), Pointel (Génial Lucifer), tous avec 500 points et diplôme de médaille d'or.

Cyclecars 350 cmc. — 1. Christe (Villard), 438 points, diplôme de médaille d'argent.

Groupe Blanc

Motos 350 cmc. — 1. ex æquo Franier (Rhony'x), Thorat (Rhony'x), Debaisieux (Monet-

Goyon), Mercier (Automoto), Maisonneuve (Vélocette), Huet (Ravat), Lhuissier (F. N.), De Lavalette (Peugeot), Flahaut (Calthorpe), Crivel (Terrot), tous avec 500 points, diplôme de médaille d'or; 11. ex æquo Orenge (Automoto), Benoit (Motoconfort), Fournival (Ravat), tous avec 496 points, diplôme de médaille d'argent; 14. ex æquo Gaussorgues (Monet et Goyon), Janin (Jonghi), tous avec 488 points, diplôme de médaille d'argent; 16. Mourrot (Rhony'x), 483 points, diplôme de médaille d'argent; 17. Lavaine (Prester), 469 points, diplôme de médaille d'argent; 18. Renaud (Rhony'x), 466 points, diplôme de médaille d'argent; 19. Rouquairol (Motoconfort), 456 points, diplôme de médaille d'argent.

Indépendants. — 1. Daviet, 500 points, diplôme de médaille d'argent; 2. Bolvin, 497 points, diplôme de médaille d'argent.

Voitures 1.100 cmc. — 1. Jaque (Amilcar), 500 points, diplôme de médaille de vermeil.

Groupe Rouge

Motos 500 cmc. — 1. ex æquo Bernard (Gnome-Rhône), Boutillier (Saroléa), Andrieux (Gillet-Herstal), Lerefait (Gnome-Rhône), Martin (Triumph), tous avec 500 points, diplôme de médaille d'or; Naas (Gnome - Rhône), 500 points, diplôme de médaille de vermeil; 7. Molard (Saroléa), 598 points, diplôme de médaille d'argent; 8. Caron (Gillet d'Hers-

tal), 486 points, diplôme de médaille d'argent; 9. Leclère

(Saroléa), 480 points, diplôme de médaille d'argent.

Indépendants. — 1. Augier, 439 points, diplôme de médaille de bronze; 2. Russoléo, 419 points, diplôme de médaille de bronze.

Voitures 1.500 cmc. — 1. Mme La Caze (Amilcar), 500 points, diplôme de médaille d'or.

3 litres. — 1. Lejeune (Citroën), 488 points, diplôme de médaille d'argent; 2. Bévia (de Soto), 480 points, diplôme de médaille d'argent.

5 litres. — 1. ex æquo Roberts (Gardner), De Carrizosa (Gardner), tous avec 500 points, diplôme de médaille d'or.

LA FIN DE L'ÉPREUVE

3^e Étape

Tarbes-Perpignan (400 km.)

Et le martyre va continuer. Au départ de Tarbes, les concurrents ne sont plus que 78 et seulement 57 non pénalisés ! Le premier départ eut lieu encore dans la nuit, les derniers au petit jour. Etape encore très difficile; en effet, c'est la grande descente jusqu'à Perpignan, émaillée de nombreux cols, de virelets dans la pierreaille : c'est d'ailleurs pour les habitués de l'épreuve, l'étape qu'ils considèrent comme celle à « surprises », celle des crevaisons. C'est, en effet, Pahin et Baudard qui étreignent la série, le premier deux fois coup sur coup, et en pleine obscurité.

Sarthou, président du M. C. Bordeaux, suit la course comme commissaire depuis Libourne : il s'est chargé du contrôle au sommet d'Aspin avec Mermans secrétaire de l'A. C. du Sud-Ouest. Lissmond se fait infliger 13 points, malgré une montée moins ardue que la veille. Le col de Peyresourde et Arreau défilent sous le paysage ensoleillé et céleste. Tout le long du chemin, les coureurs pestent contre la rocaille et leurs pneus : ceci jusqu'à la fin de l'interminable descente au contrôle signature de Luchon où a lieu le ravitaillement. On aperçoit là-bas, sur la hauteur, le Portet d'Aspet au bout d'un sentier muletier à silex et défoncé : c'est le supplice pour les pneus.

Druz bat un record : 3 crevaisons en 7 kilomètres ! Au contrôle, de ce fait, une avalanche de pénalisations : Rusoleo, 138 points; Augier, 20; Simon, 5; Besch, 19; Roussin, 13; Christ, 9. Et l'on entame une autre descente et une autre grimpe par Saint-Girons.

Voici le col du Port. Rouquairol amasse 6 points et Robert 20 points. Heureusement qu'un arrêt neutralisation d'une demi-heure à Ax-les-Thermes va autoriser nos victimes sportives à souffler. Et l'Hospitalet à nouveau se présente à eux. Le sol devient de plus en plus affreux jusqu'au Puymaurens; la chaleur est tropicale.

Braconnier et Besch collectionnent à nouveau 4 points; et un accident stupide vient éliminer une magnifique machine : la Jonghi de Raimondini à la suite d'une bûche, prend feu et est complètement détruite dans la descente. De nombreuses autres bûches sont signalées, sans conséquences d'ailleurs.



Les concurrents sont de gentils « eschotiers » — La baignade dès l'arrivée. En canot auto devant St Jean de Luz.

Et avant Perpignan, un vrai billard ! pendant 40 kilomètres.

Sur les allées des platanes, le M. C. Roussillon fait une enthousiaste réception aux rescapés de l'étape que nous avons toujours signalée aux coureurs comme la vraie difficulté. Les choses ont été parfaitement faites : barrières, foule, ordre. Le bilan de cette journée est tragique : 11 abandons ! Parmi eux, celui de Simon est des plus justifiés : un télégramme de Paris est venu jeter la consternation au coureur de Saroléa qui doit rentrer d'urgence.

Et Dona La Caza, la seule femme de l'épreuve, a toujours le sourire !

4^e Étape

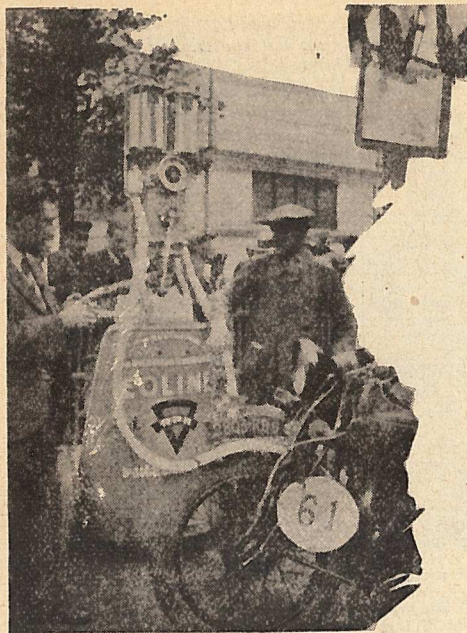
Perpignan-Rodez (300 km.)

Et cette étape jugée comme de repos fut aussi pénible que les autres : au départ, on ne voit pas Boor : le président du M. C. d'Epinal qui, jusque-là, avait marché magnifiquement, fut victime de ses blessures de guerre qui se rouvrirent et dut abandonner à Bagnères-de-Luchon. C'est à Tarascon que le sympathique rémois, Carré, le poignet brisé, dut abandonner.

66 concurrents sont encore au départ, dont 48 seulement non pénalisés : la joie diminue plus on rapproche du terminus : l'anxiété ce matin peint les visages : arrivera-t-on au but ? Il est 9 heures quand les premiers démarrent à travers le marché de Perpignan, vers Narbonne, un vrai billard.

A la sortie de Narbonne, Triareau Maurice embrasse un camion; c'est son frère René qui le relève et le transporte dans une clinique : clavicule cassée, machine hors d'usage, mais pas de gravité. Puis la route poussiéreuse et le gravier viennent amorcer une nouvelle série de crevaisons : c'est Besch, c'est Braconnier qui s'occupent follement sur la route : ils roulent depuis le début avec le même pneu arrière et alors !...

A Béziers, le M. C. B. a bien fait le contrôle horaire, grâce à l'activité de MM. Brengues et Audoubert. Et vers Lodève, la route devient de plus en plus atroce; ça recommence, plus la poussière. Legal crève en série; il peste et retarde terriblement; il veut rattraper et éclate en pleine vitesse, bûche sans mal, mais la machine est handicapée. Hachel qui, en 500 cmc., débutait et avait marché à une allure des plus brillantes et qui seul des nouveaux restait avec les as, sans pénalisation, est victime d'un stupide éclatement; ses rayons s'affaissent et il doit, la mort au cœur,



« Purfina » et l'essence « Eoline » des Raffineries de Pétrole du Nord, ont ravitaillé les poitures officielles, les indépendants et de nombreux concurrents qui ont remporté des médailles d'or et de nombreuses Coupes

abandonner, car il fera l'impossible pour gagner le contrôle à pied; il a eu un cran rare!

Au Caylar, du goudron sur toute la largeur de la route : les Ponts et Chaussées sont en faute légale. 40 kilomètres avant Millau, Robert sur son sidecar, rencontre une voiture, l'évite, mais capote; pas de mal pour les deux conducteurs, mais le sidecar tordille! Il arrive au contrôle de Millau quand même, mais abandonne et son passager arrive sur le tansad.

Magnifique réception à Millau par le M. C. et ses dirigeants, MM. Finiels et Gentil, sur la place Mandaroux : foule immense! Des primes sont attribuées par le Dr Jonghy aux concurrents : beau geste! L'accueil fut tel que les concurrents expriment le vœu de faire l'an prochain, une étape à Millau!

Villard attrape là une pénalisation; si vous aviez vu cette face pâle d'émotion; un véhicule 4 temps magnifique qui fait l'admiration et, pour des idiots crevaisons, ne pouvoir continuer, vous ne pouvez comprendre le vide immense qui saisit le sympathique constructeur : rien n'est perdu, brave Villard, la fatalité n'a pas atteint votre honneur : le manque de temps de rejoindre dans les délais, c'est le hors-course et non l'abandon; vous concluez votre « Pyrénées » avec un gros pas d'avance : bravo! Il est vrai que c'est les rechargements perpétuels : complications pour tous. Enfin, 10 kilomètres avant l'arrivée, la route redevient excellente; mais l'A. C. de l'Aveyron, avec ses représentants MM. Simon et Delcloux, n'a nullement l'intention de se faire « souffler » l'étape par Millau, et le parc fermé, l'organisation, la signalisation, l'enthousiasme, le service d'ordre sont de qualité supérieure : le contrôle est avenue Victor-Hugo, le parc à la caserne; c'est dire que les concurrents, devant une telle précision, vont gentiment se coucher sans plus songer aux fraudes nocturnes possibles.

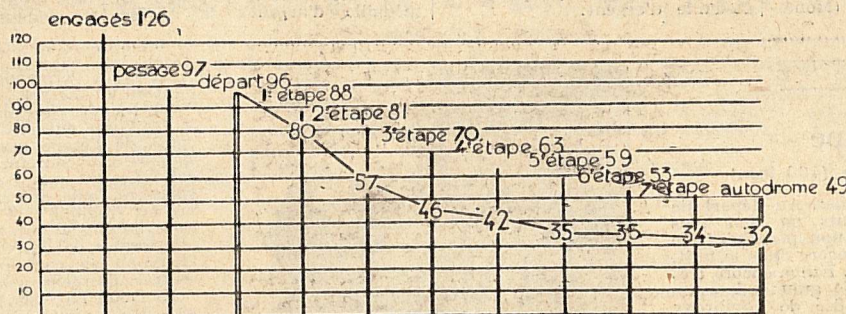
Comme on le voit, la 4^e étape fut aussi rude que les précédentes. Dalmas et Russoleo ont, en outre, à Rodez, écopé de 20 points :

avec les 5 abandons, il ne reste de ce fait que 61 concurrents en ligne. Les P. T. T. de Rodez et leur R. P. ont été admirables de dévouement et d'activité malgré l'heure tardive d'arrivée : félicitations.

5^e Étape

Rodez-Clermont-Ferrand (288 km.)

Un temps exécrable, atroce, est venu, alors qu'on s'y attendait le moins, compliquer la 5^e étape aux 1.800 virages et la rendre une des plus meurtrières : décidément, « Les Pyrénées 1930 » ont connu toutes les difficultés possibles. De plus, les routes sont dans un état déplorable. De Rodez à Aurillac, cela pouvait encore passer : mais dès cette ville, c'est l'orage jusqu'au terminus : en particulier, le puy de Dôme au sommet duquel se terminait l'étape, était noyé dans le brouillard, la pluie : de l'aveu de beaucoup, ce fut la plus rude étape. Bevia débute d'une façon redoutable à Entraygues, où il faillit se tuer : heureusement, il s'en tire avec quelque 20 points seulement : il arrive quand même à Aurillac, contrôle horaire. L'équipe Genial-Lucifer, Pointel-Druz dont la tenue est si remarquable depuis le début a failli se disloquer sérieusement : Druz rencontre un affreux cabot qui ne cesse de le harceler : son nez, dit-on ! Bref, le cabot va à « dingue », mais Druz aussi : la machine est solide et il peut continuer : c'est alors que son coéquipier



Le Graphique des engagés et concurrents en course ; puis la ligne des « abandons » : dès le début, l'élimination est dense puis la ligne a tendance à prendre l'horizontale.

Pointel en a « marre ! » et veut absolument laisser ça là ! il tombe de fatigue, mais Druz ne « marche pas » dans la combinaison, le réconforte et on repart sans accroc. Janin lui aussi, vierge depuis Paris, bûche et sa magnéto décalée sous le choc est cause de 20 points de gratification. Augier fait chorus avec 20 points aussi.

Le contrôle de Bort est parfaitement tenu par Montecot, Chaminade, Albinet et Lignier. Les crevaisons commencent ensuite leur rôle néfaste ; Bolvin arrive au contrôle de justesse après 2 crevaisons. Barthélemy, seul sidecar en course encore, doit abandonner aussitôt Bort : le moral des concurrents est très bas, la pluie redouble de rage, les routes sont une vraie glaise. Et les concurrents arrivent au puy de Dôme invisible sous l'orage, par Rochefort, Montagne et La Baraque.

C'est alors que l'escalade imprévue du géant auvergnat vient semer la confusion : le désespoir de beaucoup est pénible à voir : les voitures sont les plus désavantagées.

Jaques, 4 pts ; Gaussorgues, 4 pts ; Benoit, 5 pts ; Chéret, 7 pts ; Fournival, 8 pts ; Dalmas, 14 pts ; Lavaine, 20 pts ; Richard, 3 pts ; Russolo, 4 pts ; Lejeune, 11 pts ; Leclère, 19 pts.

Gaussorgues a joué de malheur, crevaisons multiples. Lejeune est fautif, mais non sa Citroën : c'est une erreur de parcours qui l'a fait pénaliser. Contant a disparu du lot. Roussin a juste des ennuis sous l'orage à mi-côte du puy de Dôme et ne peut arriver à terminer dans les délais à quelque cent mètres du but.

Le vin d'honneur offert par le M. C. d'Auvergne ne fut pas dédaigné des coureurs et des commissaires après une telle étape.

6^e Étape

Clermont-Orléans (300 km.)

Le beau temps revenant, et les routes en se rapprochant de la capitale ont facilité le travail des concurrents. La rude montée du Puy de Dôme, hier, avait littéralement assommé les pilotes ; mais, ce matin, ils étaient tous de parfaite humeur. Les départs furent donnés entre 8 et 10 heures, de la Halle aux Blés à Clermont. Tout d'abord, une route en très piteux état. Mais l'A. C. du Centre et son vice-président M. Chapeau, va jusqu'à Paris, montrer une activité surprenante et une initiative qui remontera sérieusement le moral des déprimés. A Montluçon, tracé parfait, contrôle, parfait.

Et cependant Lavaine attrape là 10 points ; Russolo et Augier 20 points chacun. De Lavalette, à Saint-Amand, émaille enfin d'un incident sa course vraiment trop monotone par sa régularité de chronomètre et sa compréhension de l'épreuve ; une grosse pierre devant sa roue, il y va d'un remarquable trainard, et entraîne Mourot dans sa chute ; mais les deux se relèvent sans mal et repartent. La route devenue magnifique incite les concurrents à tenter la vitesse ; de l'avance sur tous les contrôles. A Bourges, l'A. C. du Centre a organisé, place de la Gare, le deuxième contrôle horaire. Et c'est la ruée vers Orléans, but de l'étape. Encore là se manifeste la brillante initiative de l'A. C. du Centre et de M. Henge et aussi la vitalité de l'A.M.C. Orléanais qui, entre nous, préparait une réception à « son » engagé Luc, resté là-bas vers les Pyrénées. Le parc est à ciel ouvert.

On apprend que Dalmas a abandonné : c'est le seul cette fois. Une rectification est faite à ce moment en faveur du coureur Martin que la presse, induite en erreur par le télégraphe, avait pénalisé de 23 points au Tourmalet.



Quelques-uns des cols et contrôles. En bas, contrôle de Pau.

Tout cela pour un diplôme de médaille d'or ! déclare sentencieusement Naas. — Eh ! oui, et le reste si tu arrives, lui réplique malicieusement Pingouin.

La septième étape

Orléans-Monthléry (100 kilomètres)

ÉTAPE relativement facile non seulement comme route, mais aussi comme temps ; le soleil est revenu ce matin. Il pleuvra bien à l'autodrome, mais avant l'épreuve de vitesse. Et 54 concurrents partent d'Orléans, joyeux, certains du succès. Toutefois, Chéret, à Etampes, à 25 kilomètres du but tombe en panne et doit abandonner. Lissmond qui, à ce jour, avait malgré 5 points, marché d'une façon merveilleuse, voit son cadre céder à Angerville, alors qu'il roulait sur le billard ; il rafistole avec des cordes, des fils de fer et atteint, grâce à un beau cran bien belge, l'autodrome : 43 minutes de retard, 43 points ; et si Lissmond ne prend pas le départ, ce n'est pas parce qu'il a douté de lui, ce n'est pas parce que le règlement le lui interdisait (une clause d'« insecure » serait à étudier dans les règlements), mais parce qu'il céda à contre-cœur aux sollicitations de tous qui lui représentèrent les risques qu'il courait et faisait courir à ses compagnons.

A l'Autodrome (100 kilomètres sur piste)

Et tandis que se déroule, sur le circuit routier, le Grand Prix Cycliste de Paris de l'U. V. F., on annonce que les concurrents arrivent à l'entrée de l'autodrome. Les concurrents pénètrent sans discontinuer sur la piste et lâchent leurs machines en attendant le départ de l'épreuve de vitesse en trois groupes ; d'ailleurs, la formule du tourisme dominera aussi pendant cette dure course et le groupe bleu aura à peine terminé ses 70 kilomètres que déjà les « blancs » seront en piste. Un court arrêt pour permettre un tour d'honneur aux Sionistes venus de Jérusalem et le groupe rouge s'élance à son tour.

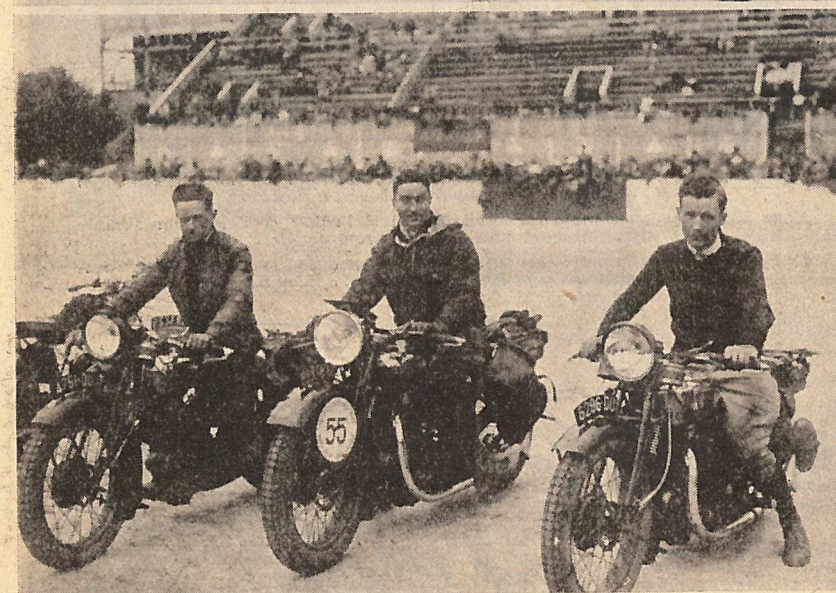
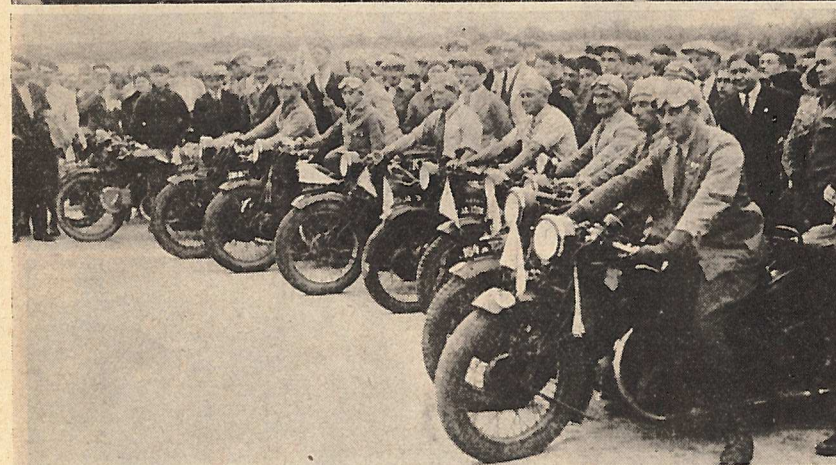
Voici le classement du groupe blanc : En 175 cmc. — Hommaire se trouve handicapé au départ par une bougie encrassée. Sourdol qui avait pris la tête la conserve jusqu'à l'arrivée... juste avant la ligne Sternj le passe.

1. Sternj (Rovin), 1 h. 34' 27".
 2. Sourdol (Monet-Goyon), 1 h. 34' 28".
 3. Hommaire (Monet-Goyon), 1 h. 34' 43".
- En 250 cmc. — 1. Mouret (San Sou Pap), 1 h. 16' 52", moy. : 78 km. 057.
2. Coulon (Terrot), 1 h. 21' 41".
 3. F. Fraichard (Terrot), 1 h. 21' 42".
 4. Baudard (San Sou Pap), 1 h. 22' 2".
 5. Druz (Génial Lucifer), 1 h. 22' 57".
 6. Péan (Peugeot), 1 h. 22' 58".
 7. Pahin (Peugeot), 1 h. 23' 15".
 8. Pointel (Génial Lucifer), 1 h. 25' 30".
- Dans la catégorie cyclecars, Christie, sur fourgonnette Villard réalisa sur les 100 kilomètres une moyenne de 50 km. 139

Et tandis que là-haut dans le poste de chronométrage, MM. Carpe et Sautin, Mars et Vignault assistés des membres du M. C. Scolaires s'exercent sur les minutes, secondes et cinquièmes, le groupe blanc part à son tour. Lhuissier fonce le premier ; Janin a une panne de bougie, mais il a une machine si rapide que cela ne l'inquiète pas. Gruyère joue de malchance au quatorzième tour, il casse sa chaîne et chute ; il est mis hors course n'ayant pu terminer dans les délais : Renaud crève et attrape 20 points ; Lavaine, 1 point ; Mourot, 17 points ; Gaussorgues, 20 points ; Orensa, 4 points ; Rouquairol, 20 points. Et pendant ce temps, d'autres rachètent leurs pénalisations antérieures : Janin, 8 points ; Fournival, 4 points ; Benoit, 2 points ; Jaques, 4 points.

Motos 350 cmc.

1. Janin (Jonghi), 1 h. 8' 19", moy. : 88 km. 090.
2. Flahaut (Callthorpe), 1 h. 13' 40".
3. Lhuissier (F.N.), 1 h. 15' 14".
4. Debaisieux (Monet-Goyon), 1 h. 15' 28".
5. Huel (Ravat) 1 h. 16' 16".
6. Fournival (Ravat), 1 h. 17' 17".
7. Maisonneuve (Vélocette), 1 h. 17' 52".
8. Daviet (indépendant), 1 h. 19' 26".
9. Frasier (Rhony'x), 1 h. 20' 17".
10. Benoit (Motoconfort), 1 h. 20' 20".
11. Thorat (Rhony'x), 1 h. 20' 29".



En haut du col du Tourmalet, Lejeune discute avec Naas (maillot blanc) : derrière, Bernard, à droite Leclère : le plus grand, debout, Brosselin le sympathique conducteur de la belle Franklin à refroidissement canalisé ; à gauche de la photo, M. de Crosfon secrétaire de la direction du Petit Parisien.

La photo de dessous les Macchabits de Jérusalem, partant faire leur tour d'honneur. L'Équipe Terrot : Coulon, Grivel et F. Fraichard, Terrot remporte la Coupe du M. C. F., du silence et de la présentation des machines.

12. De Lavalette (Peugeot), 1 h. 20' 32".
13. Crivel (Terrot), 1 h. 20' 54".
14. Mercier (Automoto), 1 h. 21' 51".
15. Bolvin (indépendant), 1 h. 24' 19".
16. Lavaine (Prestor), 1 h. 26' 16".
17. Orenge (Automoto), 1 h. 29' 29".
18. Gaussorgues (Monet-Goyon), 1 h. 33' 53".
19. Mourot (Rhony'x), 1 h. 42' 51".
20. Rouquairol (Motoconfort), 2 h. 3' 53".
21. Renand (Rhony'x), 2 h. 22' 27".

Voitures 1.100 cmc.

1. Jaque (Amilcar), 1 h. 15' 52", moy. : 79 km. 586.

C'est au tour du groupe rouge à se mettre en piste. Lutte sévère pour la première place que conserve Caron du commencement à la fin. Pour les deuxième et troisième places, Boutillier, Andrieu et Leclère se livrent un duel acharné. Au dixième tour, Richard rentre au stand et abandonne. Molard fait une chute sur la ligne droite de Saint-Eutrope ; il repart : on pense qu'il n'y avait rien de grave mais, à l'arrivée Molard s'évanouit. On le transporte à l'infirmerie sur un brancard il a les mains en sang. Bel exemple de courage, Molard a parcouru une quarantaine de kilomètres alors qu'il était couvert de blessures. Son état n'est pas inquiétant.

Pénalisés : Leclère, 1 point ; Molard, 1 point ; Lejeune, 1 point. Ont racheté : Naas, 1 point ; Caron, 6 points ; Augier, 2 points.

Motos 500 cmc.

1. Caron (Gillet-Herstal), 1 h. 6' 59", moy. : 89 km. 571.
2. Boutillier (Saroléa), 1 h. 10' 2".
3. Andrieux (Gillet-Herstal), 1 h. 10' 3".
4. Bernard (Gnome-Rhône), 1 h. 11' 23".
5. Naas (Gnome-Rhône), 1 h. 13' 17".
6. Augier (indépendant), 1 h. 14' 49".
7. Martin (Triumph), 1 h. 15' 16".
8. Lerefaix (Gnome-Rhône), 1 h. 17' 1".
9. Rusoelo (indépendant), 1 h. 18' 22".
10. Leclère (Saroléa), 1 h. 23' 29".
11. Molard (Saroléa), 1 h. 23' 35".

1.500 cmc.

1. Mme La Caze (Amilcar), 1 h. 19' 29", moy. : 75 km. 487.

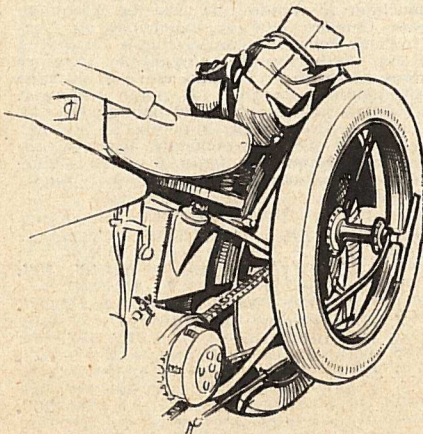
3 litres

1. Bevia (De Soto), 1 h. 15' 58", moy. : 79 km. 760.
2. Lejeune (Citroën), 1 h. 20' 22".

5 litres

1. ex æquo Roberts (Gardner), De Carrizosa (Gardner), 1 h. 8' 18", moy. : 87 km. 847.

Puis la caravane rentre par Berny et Versailles à Paris où tout le long du parcours une foule enthousiaste s'acharne pour acclamer les rescapés. Le vin d'honneur traditionnel, les congratulations, les résultats des fleurs comme jamais on n'en avait vu, et la dislocation. Paris-Les Pyrénées-Paris 1930 entre dans l'histoire sportive, début d'une série d'épreuves dorénavant de plus en plus pénibles pour les mécaniques et... les concurrents.

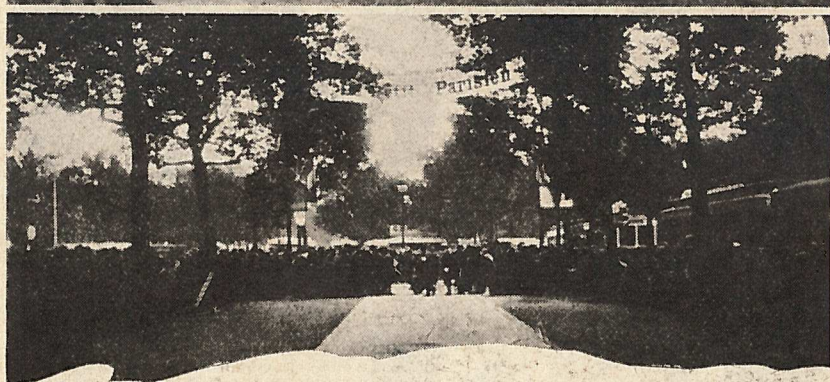
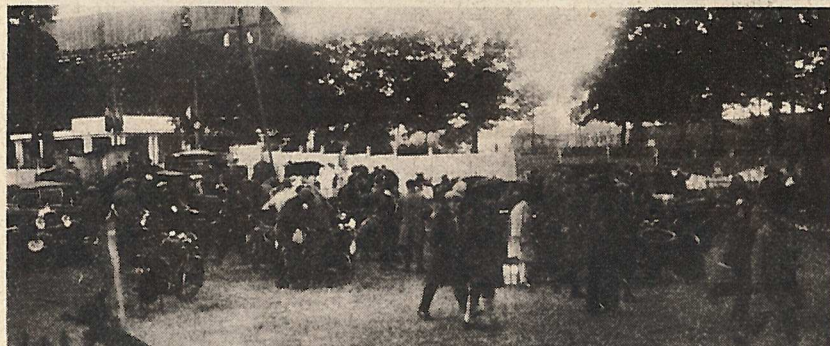
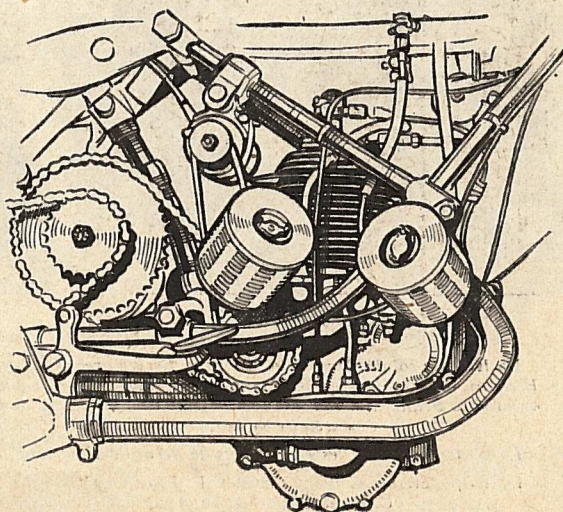


A droite :

Une mécanique bien complexe, celle de Bruscoli, avec ses deux épurateurs, son bloc-moteur deux cylindres 2 temps avec relais...

A gauche :

La roue de secours de Chérel ne déparait pas l'ensemble. C'est une solution à retenir.



Le départ de la "course de vitesse" des rescapés, à Montlhéry fut donnée de façon originale... précédé par une course à pied !

Notre photo représente le dernier ravitaillement à l'entrée de l'autodrome : encore 100 kilomètres mais qui compteront double...

Le Parc d'arrivée à la porte Maillot ; la foule stoïque attend la caravane des "rescapés" pyrénéens et ne leur ménagera pas applaudissements.

Autour de l'épreuve

Au parc fermé, Debaisieux et Bernard luttent d'élégance et la foule hésite à acclamer les deux gentlemen, en habit de ville, qu'on lui annonce comme deux as de l'épreuve ; un motocycliste, c'est-il toujours, dans l'esprit du profane, quelque chose de boueux, huileux, poussiéreux ? Bravo Bernard, vive Debaisieux !

Il est seul, avec sa béquille, sur le boulevard : il contemple d'un air triste ces heureux d'un soir de gloire sportive et un inconnu qui passe vient lui offrir un superbe bouquet lui prouvant que dans notre sport, on n'oublie personne... n'est-ce pas Basset ?

La plus belle mécanique des Pyrénées, c'était une 500 cmc. liégeoise appartenant à un professionnel qui fut malchanceux à Rodez, incident de route imprévisible, le trou qui engloutit les espoirs de Legal et les projets d'Hachel. Si Herstal présente, en série un tel morceau, il aura du succès, certainement !

Vilain resquilleur ! Il se présente au vin d'honneur cambré sur une 100 cmc., avec un brassard égaré et cherche à convaincre le cerbere préposé au filtrage qu'il est un concurrent : hélas ! il s'adressait à l'un des organisateurs et ça n'a pas pris.

Qui donc a payé à Saint-Jean-de-Luz ? C... présente une amie à M... et S... : on dîne abondamment, et C... à l'addition, s'esquive. Brave M... ! il s'exécute de bonne grâce... prétend-on ?

Gaussorgues fut le plus gentil et à la fois le plus râleur : ceux qui l'ont vu arracher de colère son phare à Montlhéry ont dû avoir une curieuse impression de lui ; il est vrai qu'à Maillot, la sympathie populaire lui fut grande ; il s'était proprement fait emboutir par des enthousiastes suiveurs...

La colère d'ailleurs ne dure jamais longtemps ; on assista, en haut de Puymaurens, à une bagarre sensationnelle entre Benoit et l'autre... dans ce petit bistro. Mais dans ce Midi, ça ne dure pas et l'accord fut vite rétabli grâce à une bonne bouteille arrivée à propos.

Lismond a joué la grande déveine ! L'as des 144 heures a failli perdre un œil : une pierre lui brisa ses lunettes et par un hasard incroyable, il fut indemne.

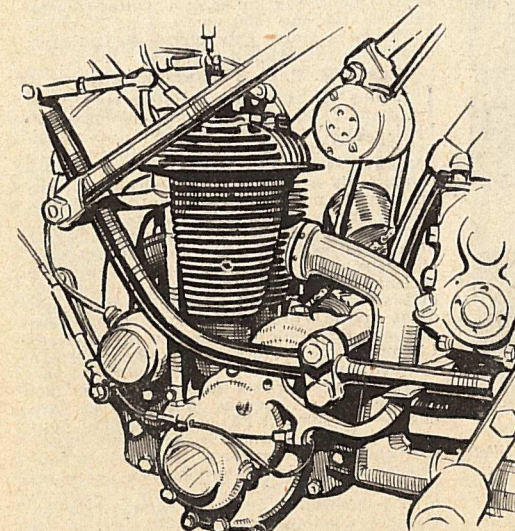
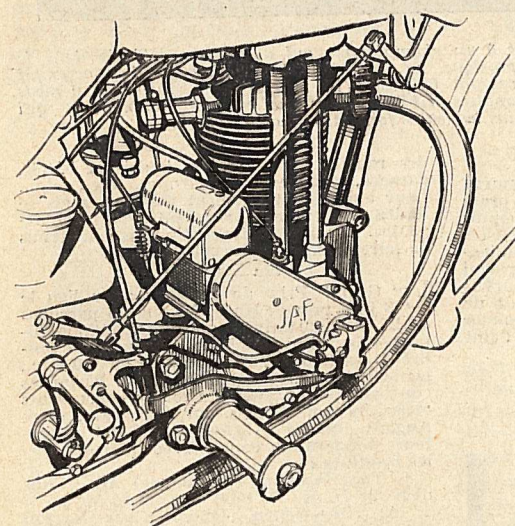
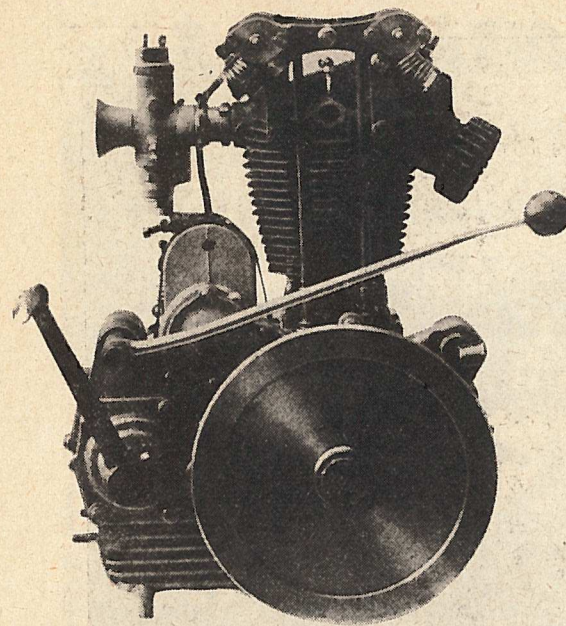
Wilman est content, car sa prime ne sera pas divisée à l'infini. Druz et Pointel le sont encore plus, car à eux deux ils sauront se la partager fraternellement.

De haut en bas :

Le moteur de la Jonghi de Raimondini, la nouvelle culbuteurs qui a été remarquable et c'est aussi le moteur de Janin qui termina brillamment à Montlhéry.

Lismond fit une magnifique démonstration sur son 600 cmc. J. A. P. Tornax : un regrettable accident (cadre cassé) vint à l'entrée même de l'autodrome lui enlever sa chance et priver les spectateurs d'une belle démonstration de vitesse.

Curieux tuyau d'échappement coulé, le moteur est italien... la machine de Bruscoli le poids lourd de l'épreuve.



Soubitez, dans un coin du parc fermé à Maillot est solitaire, peu causeur. Regretterait-il donc ses 5.000 francs si généreusement octroyés ? Oh ! non, mais un affreux panaris est son apanage : il souffre. Et sa présence en ce moment dans cette foule trépidante a fait un énorme plaisir à tous ; j'en connais un autre qui ne s'est pas dérangé et pour beaucoup moins qu'un panaris !

Chéret, pour une fois, a menti à la tradition ; pour la première fois, il n'était pas absolument prêt ; s'il est arrivé, c'est parce que c'est un as-né ; mais, diable ! s'il a « serré » moult fois, c'est sans doute parce qu'il a mis en pratique avant le départ son NPSFQQA.

De Lavalette est un type curieux, toujours élégant, toujours souriant, et puis, devinez-vous ce qui l'intéressait le plus dans toute cette randonnée gigantesque qu'il semblait considérer d'un œil désabusé ? Sa moto ? Oh, certes ! non. C'était une 201 cmc. Peugeot à quatre roues ! Réellement, il avait de quoi être surpris : une 201 cmc. partie de Maillot, rentrant à Maillot, ayant fait, en officiel, le même parcours que les concurrents sans connaître la moindre panne... C'était, en outre, la seule petite voiture et elle a accompli le même service que les plus grosses. Evidemment, c'est admirable, tellement que De Lavalette lui-même en est resté stupéfait... Et il s'y connaît dans les voitures, croyez-vous !

La femme d'un coureur malheureux, H..., avait promis 50 francs aux pauvres s'il réussissait. Il n'a pas réussi. Mais la généreuse épouse nous a avoué qu'elle s'était laissée aller à verser un acompte au départ... Voilà qui n'est pas encourageant pour la « charité » !

Dans ce même domaine, Mouret nous montre le fameux papelard qu'une bonne dame lui avait remis sous pli cacheté au départ, le fameux porte-bonheur qu'il ne devait pas ouvrir avant l'arrivée ; lui, au moins ne prit pas d'acompte et il réussit pleinement. Toutefois, le papier en question était une magnifique prière liturgique avec une invitation à faire le pèlerinage de Lourdes. « Evidemment, nous dit Mouret souriant, mais il me semble que j'en reviens. »

Et qui a hurlé pendant deux heures, c'est le n°..., allons, faisons-nous ! Il a été pénalisé et n'a pas connu la même faveur qu'un certain autre... Alors, il demande justice égale : c'est rose, mais le règlement est fait pour être appliqué, et sa réclamation provoque l'effondrement des projets d'une grande marque rivale. (A suivre)

Le Grand Prix d'Europe

(Voir page 819)

PROBLÈME des carburants ! On escomptait généralement que la nouvelle et obligatoire mixture, le « septante-trente » comme on dit en Belgique, ferait tomber la vitesse. Et ce n'est pas sans quelque surprise qu'au cinquième tour, les experts belges voient Tyrrell Smith démolir le record du tour de l'an dernier, établi par Woods.

Ce « septante-trente » a causé bien des ennuis, bien du travail, dans le clan belge. Ce qu'il a fallu décompresser de « zines », au cours des essais.

La « F. N. » de Handley, qui fit ce premier tour météorique, avant de disparaître, est bien, bien curieuse... et jalousement gardée !

Le bloc, lisse et long, doit cacher bien des choses intéressantes ; mais certainement pas de chaînes primaires !

Arbre à cames, bien entendu. Quatre vitesses probablement et commandées par deux curieux petits cylindres. Le levier ne serait-il pas au guidon ?

Le réservoir d'essence, placé bas, côté selle, rappelle celui des « Motosacoche » de course.

Les voilà bien ! les progrès du féminisme ! J'ai appris à Francorchamp que le directeur commercial d'une vieille et célèbre maison de motocyclettes belges, était une... dame ! Mademoiselle Catherine, pour ne pas la nommer ! Et tous les agents de la marque vous diront leur admiration pour sa technique et son habileté en affaires.

UN FLANEUR FRANÇAIS



CALENDRIER INTERNATIONAL

AOÛT

- 10 Le Klausen (M. C. Berne).
Kilomètre lancé (M. C. Athènes).
15. Match Belgique-Angleterre (U. M. Liège).

CALENDRIER BELGE

JUILLET

27. Grand Prix Entre Sambre et Meuse (U. M. Namur).
Grand Prix Entre Sambre et Meuse (M. C. Entre Sambre).
Sortie Bruxelles (A. M. C. Liéno).
Course Prairies (M. C. Hesbaye).
Grand Prix Entre Sambre et Meuse (A. M. C. Sombrefte).
Gymkhana (A. M. C. Wavre).
Course Prairies (Veroux) (A. M. C. Condroz).
Grand Prix de Mettes (A. M. C. Couilletois).

AOÛT

3. Visite Laroche (U. M. Namur).
Mont Theux (A. M. C. Hesbaye).
Rallye Clocher (S. M. Prov. Luxembourg).
Mont Theux (U. M. Liège).
Mont Theux (A. M. C. Condroz).
Sortie Clervaux (A. M. C. Hutois).
Exposition Liège (A. M. C. Wavre).
Sortie Arras (M. C. Couilletois).

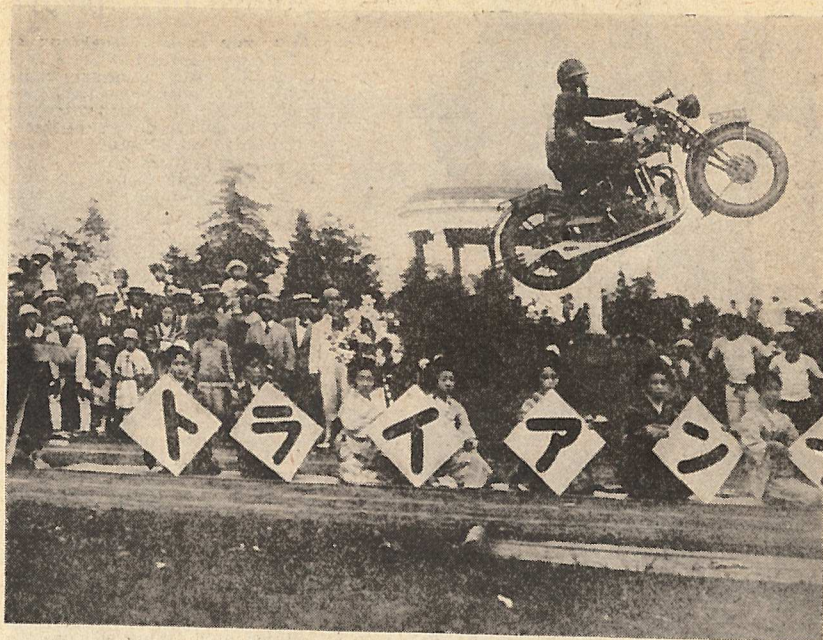
Klausen 1930

L'INTÉRÊT grandit pour les 9 et 10 août où se déroule le Klausen 1930 et « Grand Prix Suisse de la Montagne ». Le Comité a reçu l'inscription définitive de Carmine sur Universal 1.000 cmc. solo et sur sidecar de la même marque. Les Allemands tiennent en réserve un flot de guidons classés : se sont déjà engagés : Weyres, sur Harley-Davidson ; Bon, sur D. K. W. ; Faust, sur Harley-Davidson. On compte aussi sur la participation des Anglais.

Du côté des automobiles, cette course est la seule qui compte en Suisse pour le championnat d'Europe de la Montagne, c'est elle qui départagera les *ex aequo*. Quant aux inscriptions, on peut ajouter à celles déjà dites, Ollendorf sur Bugatti et Oestreich sur D. K. W. Le fameux Italien Sterlich sur Maserati, le Français Marret sur Salmson, l'Allemand Klein sur Bugatti sport et Morgen sur Bugatti course.

En Serbie

LA Serbie possède actuellement, malgré les désastres de la guerre, près de 1.000 motocyclettes, et dès que les routes seront complètement en état, l'augmentation sera encore plus sensible. Il semble que les constructeurs français doivent s'intéresser aux Balkans, maintenant. Le marché anglais fait des efforts de ce côté. De ce côté, seule, la maison Sover semble être représentée. Les Allemands, les Américains, et les Belges sont, par contre, très actifs.



Un saut record exécuté sur une 348 cmc à un championnat qui a été tenu à Tokio dans le parc Tochimagen devant le kiosque de musique. Le champion Ikui Nakabayashi a accompli certainement une belle performance en sautant 52 pieds (16 mètres) à la hauteur de 9 pieds (2 m.75) au-dessus de 7 jeunes filles japonaises habillées dans leur costume national, et qui tiennent dans leurs mains les lettres formant le mot Triumph.

Aide et renseignements

NOUS avons annoncé précédemment l'inauguration d'un service d'aide organisé par le Motor Union de Liège. Depuis une semaine, les patrouilleurs motocyclistes sillonnent les grandes voies de communication qui aboutissent à Liège. Choisis parmi les meilleurs mécaniciens, ils sont pourvus de tout le nécessaire de dépannage et de secours en cas d'accident. Ils peuvent donner toutes indications utiles concernant l'état

des routes, les itinéraires à suivre, hôtels, garages, agences de marques, etc., etc... Leur aide est strictement gratuite, mais se limite évidemment aux interventions urgentes. A chaque intervention, ils sont tenus de faire signer leur carnet de route.

En Pologne

LE Grand Prix de Pologne a eu lieu le 8 juin près de Katowice sur un parcours de 27 km. 200 formant un triangle, 9 tours furent obligatoires pour les motos de petite cylindrée (total 240 km. 600) : 11 pour les 350 cmc., les 500 cmc., etc. (total 301 kms). Parmi les concurrents il y avait un lot de concurrents étrangers : un Suisse, un Américain, deux Anglais, quatre Allemands. 80.000 spectateurs suivirent la course avec intérêt. Voici les résultats :

1. Toni Bauhaus (Allemagne) Adac, Munich sur D. K. W. (500 cmc. 2 h. 51' 24") ;
3. A. Alvensleben (Pologne) sur Norton (500 cmc.) 3 h. 3' 20" et record du tour : 14, 3" (moy. 119 km.-h.) ;
4. Oilter (Suisse) sur Motosacoche (350 cmc.), 3 h. 1' 45" 6.
4. Perrey S. Harry (Angleterre, M. C. C. Birmingham) sur Ariel, 3 h. 12' 35" 1.

Après P. P. P. : Lissmond repart

LE plus malchanceux, n'est-ce pas Lissmond ? Mieux, il l'aura été jusqu'au bout, jusqu'à l'ultime minute des récompenses ! D'abord il n'aura pu participer à l'épreuve de vitesse sur protestation des concurrents à quatre roues ; ensuite, il aura entendu le palmarès, à Maillot, ayant terminé l'épreuve « encadrée » comme les autres ! sur sa machine endommagée, ayant entendu affecter la prime de 150 francs au plus malchanceux à un autre (indépendant, disait le règlement !)... Décidément, la malchance et Lissmond font un ! cette fois, « Heureusement que la Tornax possède en ce moment un bout de ficelle qui, nous a dit en riant Lissmond, me portera bien bonheur jusqu'à Barmen, en Westphalie, où je vais de ce pas, ramener ma machine sans toucher à quoi que ce soit. » Espérons donc que la malchance stupide qui l'a accablé jusqu'au bout sera terminée et que Lissmond soit assuré qu'il emporte de France la sympathie de tous (même de certains automobilistes qui n'ont pas réussi à le fâcher !) et aussi l'assurance qu'il est considéré par tous comme l'un des meilleurs guidons de notre sport : il vient de le prouver au moral et au sens propre.



Les suspensions arrière élastiques René Gillet sont maintenant connues et appréciées en Autriche : M^{me} Muller, elle-même, femme de l'agent viennois de l'usine de Montrouge, est une ardente conductrice ; la voici devant la belle église de S-Charles, Karlsplatz, à Vienne.

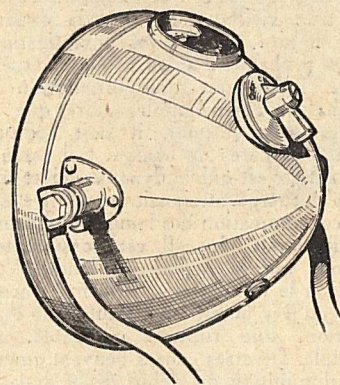
ECLAIRAGE ELECTRIQUE



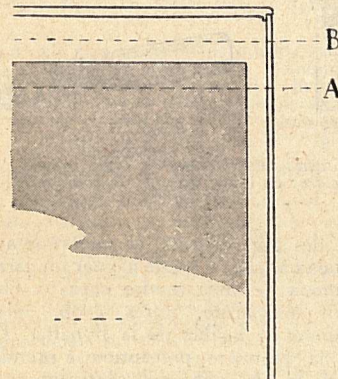
VII

Son entretien

EN pratique, rien n'est plus simple qu'un équipement d'éclairage électrique, l'entretien en est insignifiant et les pannes sont rarissimes. Tout au plus arrive-t-il que les ampoules lâchent et la seule précaution est d'avoir des ampoules de rechange du type approprié à l'installation. Elles doivent être maniées avec quelques précautions et on les transportera, soit dans un étui spécial, soit dans un étui métallique de savon à barbe en les entourant de coton



Le phare anglais Miller.



A : mauvais niveau et B : bon niveau de l'électrolyte.

ou de papier froissé. Cet étui sera transporté à l'abri des chocs. Quant à l'entretien, c'est la batterie qui demande le plus d'attention. Peu à peu, soit par évaporation, soit par décomposition, l'électrolyte, ou plus exactement l'eau de l'électrolyte, disparaît. Il en résulte que le haut des plaques se découvre et que la concentration de l'électrolyte augmente. Ce sont là deux choses à éviter. Il suffit d'ailleurs de refaire le niveau au moyen d'eau distillée. L'électrolyte doit dépasser d'un centimètre environ le haut des plaques. Nous insistons sur la nécessité d'employer de l'eau distillée exempte de sels minéraux. A défaut, on pourrait employer de l'eau de pluie, mais à la condition, très rarement réalisée, qu'elle ait été recueillie avec une extrême propreté. Pour notre part, nous avons fait un grand entonnoir en carton bitumé supporté par un petit bâti de bois. Par un bon orage, un litre est rapidement rempli et comme les

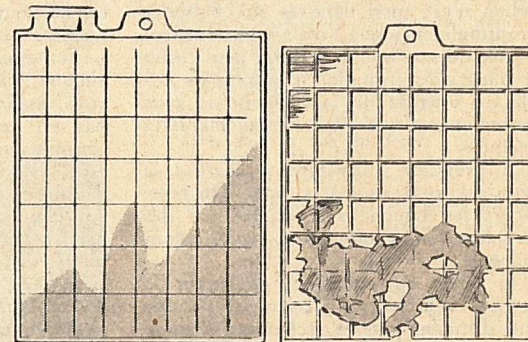
Il porte des indications graduées sur sa tige. Pour plus de commodité, il est logé dans une pipette de verre à poire de caoutchouc qui permet de pomper une petite quantité du liquide dont on veut mesurer la densité. Prélevons donc de l'électrolyte et lisons le chiffre qui affleure dans la pipette le niveau du liquide. Pour un accumulateur chargé, ce chiffre doit être 28. Si l'accumulateur était à plat, il ne serait que de 20 degrés environ. Si nous étions sûrs que l'accumulateur est bien chargé et que le chiffre fût inférieur à 28 degrés, l'électrolyte serait trop faible. Le mieux que nous aurons à faire, sera d'aller chez un électricien qui ramènera l'électrolyte au degré de concentration normal. Sous aucun prétexte, nous ne devons verser de l'acide sulfurique pur dans une batterie, mais utiliser une solution concentrée. Nous enlèverons une partie de l'électrolyte et la remplacerons par quelques centimètres cubes de la solution concentrée jusqu'à ce que nous l'ayons amenée, par tâtonnements, à la densité voulue. Pour préparer une solution d'acide sul-

quantités à ajouter sont minimes, on est pourvu pour longtemps. Il faut s'abstenir soigneusement de refaire le niveau avec de l'eau acidulée. Il est prudent de vérifier chaque semaine le niveau dans les trois compartiments de la batterie. Il ne faut pas dépasser le niveau indiqué, ce qui réduirait le degré de concentration de l'électrolyte et favoriserait les projections et la formation de sels grimpants.

Une batterie doit être tenue très propre et on doit en particulier nettoyer soigneusement les bornes et les graisser pour les protéger contre l'acide.

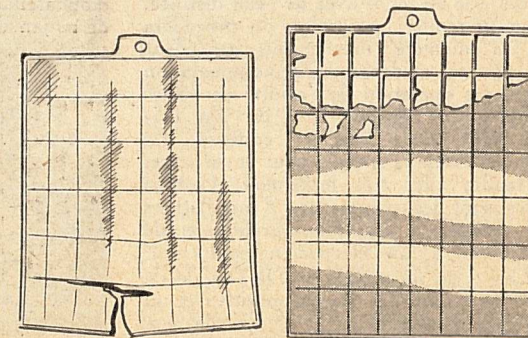
Vérification de la densité de l'électrolyte

DE temps à autre, mettons tous les trois mois, on vérifiera la densité de l'électrolyte, de préférence après une promenade diurne alors qu'on sait que la batterie est bien chargée. En effet, la densité augmente en même temps que la charge. Cette densité se mesure au moyen d'un densimètre ou aéromètre de Baumé. Cet appareil est constitué par un petit flotteur de verre lesté de plomb et qui s'enfonce d'autant moins dans un liquide que celui-ci est moins dense.



Sulfatage par manque de charge.

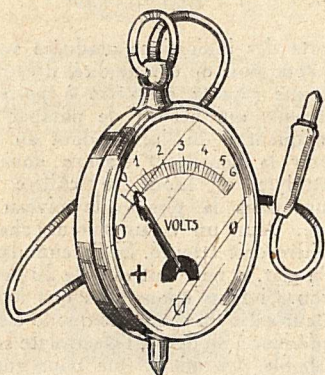
Plaques détériorées par les impuretés de l'électrolyte.



Plaques négatives inversées : la grille a éclaté.

Pas assez d'eau : la partie émergée est vide de matières actives et la partie immergée est dissoute par suite d'accroissement de concentration.

furique, il faut mettre de l'eau distillée dans un récipient de verre et verser l'acide goutte à goutte. On ne doit jamais verser l'eau dans l'acide, car il se produirait des projections dangereuses. La solution concentrée pourra mesurer, par exemple, 38 ou 40 degrés. Pour toutes les mesures, on doit bien veiller à ce que



Volmètre de poche.

la pipette soit bien verticale. Mais, en somme, soit qu'il s'agisse de remplacer l'électrolyte ou de le ramener à la densité voulue, il est beaucoup plus simple d'avoir recours à l'électricien. Une bonne précaution au début de la saison, c'est de faire recharger l'accu et de faire remplacer l'électrolyte. Cela coûte une vingtaine de francs tout au plus et on est tranquille.

Rien n'est aussi néfastes aux batteries d'accumulateurs que l'inactivité. On peut estimer qu'une bonne batterie peut rester un mois sans trop de risques, mais au-delà on opérera de la manière ou plus exactement d'une des deux manières suivantes :

La première consistera à charger la batterie à fond, puis à la vider. On remplacera les bouchons d'ébonite par des bouchons de caoutchouc parfaitement étanches.

On peut, au contraire, décharger la batterie, remplacer l'électrolyte par de l'eau distillée, puis la recharger, changer l'eau et la décharger à nouveau et ainsi de suite jusqu'à ce que toute trace d'acidité ait disparu. Finalement, on laisse la batterie au repos avec de l'eau distillée. Pour la remise en service, on procédera de la manière inverse en procédant par charges et décharges et augmentation à chaque opération de l'acidité de l'électrolyte. Ce procédé très sûr est évidemment assez long et coûteux. Le premier est plus simple, pour la recharge, il faudra aller très lentement. Comme rares sont les possesseurs d'installations de charge, il est bien préférable de s'adresser à un électricien compétent.

Les accus fer-nickel. — De l'oxyde de nickel constitue la plaque positive et un mélange d'oxyde de fer et d'oxyde de mercure, la plaque négative. L'électrolyte est constitué par une solution de potasse à 20 %. A la décharge, le voltage varie de 1 volt 5 à 1 volt 2 par élément. Ces batteries, à part une addition périodique

d'eau distillée, résistent à tous les traitements et ne réclament aucun soin.

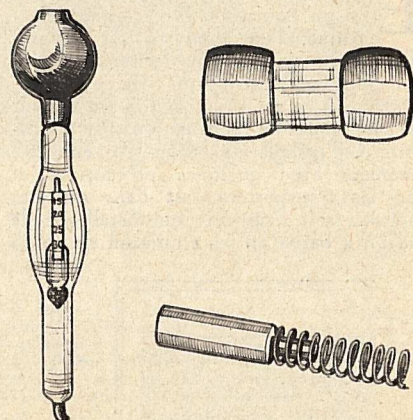
Les pannes d'allumage

ENCORE une fois, elles sont rarissimes, mais enfin vous pouvez être malchanceux.

Vous roulez la nuit. La lumière baisse. Les causes peuvent être les suivantes. Il est rare tout d'abord que les canalisations soient en cause, car il en résulterait une extinction complète. Si la baisse se produit seulement à l'arrêt, c'est la batterie qui est en cause. Elle est déchargée ou sulfatée. Si, aux grandes allures mêmes, la lumière baisse et que l'ampoule ne soit pas trop vieille, c'est vers la dynamo qu'il faudra diriger vos investigations. Il est probable d'ailleurs que l'ampèremètre indiquerait une diminution de la charge. Par exemple, alors que les phares sont allumés, il doit indiquer 1 ou 2 ampères de charge. S'il est à la décharge, c'est que la dynamo débite mal. Si la décharge atteignait un chiffre égal à la consommation des lampes, la dynamo ne débiterait plus. Il est possible tout d'abord que le fusible ait fondu. Vous auriez à le remplacer. S'il lâchait encore, c'est qu'il y aurait un défaut dans l'installation, une rupture de câble, par exemple. Diverses causes peuvent amener une diminution du débit de la dynamo. Il peut y avoir une rupture d'isolant d'un inducteur. Il se peut que les charbons portent mal sur le collecteur, qu'ils soient coincés, que le collecteur soit sale. Ce sont là, bien entendu, des choses auxquelles on ne peut remédier sur la route et qui nécessitent un démontage de la dynamo.

Toutefois, si l'ampèremètre n'indique aucune charge, il serait prudent de vous assurer que le conjoncteur n'est pas en cause et qu'il établit bien le courant quand le débit de la dynamo est suffisant. Pour vous en assurer, débranchez le fil qui va de la dynamo au conjoncteur-disjoncteur et, d'autre part, celui qui va de celui-ci à l'ampèremètre et réunissez-les au moment où le moteur tourne à bon régime. Si dans ce cas, l'ampèremètre indique une charge, c'est que le conjoncteur ne fonctionne pas. Avant de procéder à cette vérification, vous vous serez assuré que le fusible de la dynamo était en état. Les fabricants d'appareillage électrique recommandent de ne jamais chercher à régler le conjonc-

teur-disjoncteur et certains, très prudemment, le plombent pour éviter toute intervention inopportune. Si le conjoncteur ne joue pas son rôle quand la dynamo débite, cela est fort désagréable, mais il y a plus désagréable encore, c'est, quand à l'arrêt, il n'interrompt pas le courant. Vous verrez alors dans ce cas l'ampèremètre, au lieu de rester à zéro, indiquer une décharge rapide. Attention ! Votre batterie va être bientôt à plat et le courant, passant dans la dynamo, peut en détériorer les bobinages, particulièrement ceux du circuit d'excitation. Il faut immédiatement débrancher le fil qui relie le conjoncteur-disjoncteur à l'ampèremètre. Si le conjoncteur-disjoncteur n'est pas plombé, ouvrez-le et vous constaterez que la palette est collée. Le réglage d'un conjoncteur

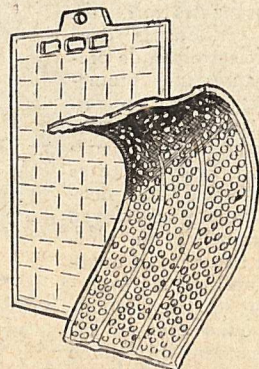


A gauche : un densimètre type pipette avec aëromètre ; en haut : un fusible sous verre ; en bas : un balai.

étant des plus délicats, ce que vous avez de mieux à faire, c'est de gagner un garage ou mieux de vous rendre chez un électricien spécialiste, après avoir enlevé également le fusible de la dynamo. Car c'est la première précaution à prendre, quand la dynamo doit fonctionner à circuit ouvert, c'est-à-dire sans être en liaison électrique avec les accumulateurs. Sans cette précaution, il serait possible que les inducteurs fussent grillés, car le fusible peut ne pas fondre à temps. Et, surtout, jamais, sous aucun prétexte, ne remplacez un fusible par un bout de fil de cuivre. Si le fusible fond de manière répétée, c'est qu'il y a quelque chose d'anormal, un court-circuit par exemple, ou que vous employez des ampoules d'une puissance exagérée. En somme, si votre équipement électrique ne fonctionne pas et que vous ne soyez pas très sûr de vous, commencez toujours par enlever le fusible de la dynamo.

Vérifiez de temps à autre votre éclairage, même si vous ne devez pas rouler la nuit. Si une ampoule ne donne pas, commencez par vous assurer que le culot porte bien dans la douille. Ce n'est pas toujours le cas des petites ampoules à deux ergots. Voyez ensuite si le filament n'est pas rompu et enfin vérifiez l'état de la canalisation alimentant cette lampe.

(A suivre). H. P. BORESTROKE.



Plaques détériorées par surcharge.

LE SPORT

Le Grand Prix du Comminges

Nous sommes à quelques semaines de cette grande et belle manifestation organisée chaque année avec un égal et retentissant succès, par l'Union motocycliste du Midi et le Syndicat d'initiative de Saint-Gaudens, sur l'incomparable circuit permanent du Comminges.

Le Grand Prix des motos présentera un attrait tout particulier non seulement à cause des prix qui lui sont affectés (plus de 30.000 fr.) mais surtout en raison de la participation à cette épreuve des plus grands « as » du moment.

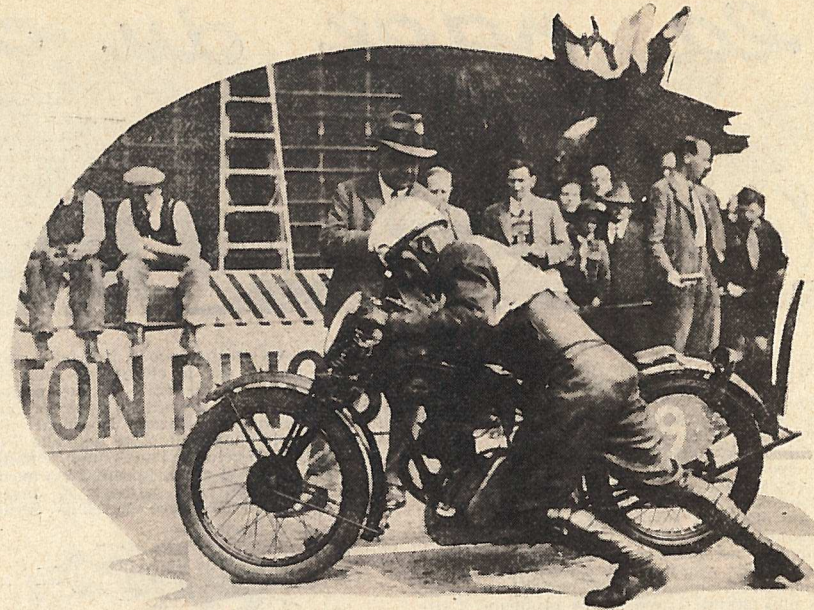
L'épreuve est ouverte aux catégories suivantes :

Au-dessus de 125 cmc. et jusqu'à 175 cmc.
Au-dessus de 175 cmc. et jusqu'à 250 cmc.
Au-dessus de 250 cmc. et jusqu'à 350 cmc.
Au-dessus de 350 cmc. et jusqu'à 500 cmc.

La date du 17 août en pleine saison pyrénéenne, permet d'espérer pour la journée du Grand Prix des motos, une affluente considérable de spectateurs aux tribunes de la Garenne, d'où l'on peut assister à presque toutes les péripéties de la course et admirer le plus magnifique panorama qu'il soit possible d'imaginer. Les engagements qui seront clos irrévocablement le 31 juillet à droits simples, sont reçus à l'A. C. M., 17, allées Jean-Jaurès, Toulouse. Envoi des règlements sur demande.

Il est déjà acquis que nous aurons, pour le Grand Prix de vitesse du Comminges, une compétition de valeur. La liste des engagés comprend en effet tous les champions du volant qui se sont illustrés cette année dans les principales épreuves internationales. L'épreuve, comme on sait, se courra le 17 août prochain, sur l'excellent circuit permanent de Saint-Gaudens. Elle est dotée de plus de 100.000 francs de prix, et sa formule est des plus séduisantes : départ par catégorie : 750 cmc. à 1.100 cmc., 1.500 à 2.000 et 2 litres et au-dessus. Consommation libre. Des prix spéciaux sont affectés à chaque catégorie, et les deux premiers du classement général gagneront respectivement 30.000 fr. et 15.000 francs. Le programme de la semaine internationale du Comminges comprend, en outre, les épreuves ci-après : 10 août : Circuit des Stations thermales ; 11 août : kilomètre lancé ; 13 août : Course de côte de Peyresourde ; 15 août : Gymkhana à Barbazan ; 17 août (matin) : Grand Prix des motos ; 17 août (soir) : Grand Prix des voitures.

Nous rappelons que la clôture des engagements pour le Grand Prix du Comminges, organisé par l'Automobile Club du Midi, est fixée au 5 août, irrévocablement. Des coureurs en renom se sont déjà fait inscrire. Nous en publierons la liste prochainement. Mais nous pouvons dire, dès à présent, qu'en raison de la participation certaine de quelques grands « as » du volant, le 6^e Grand Prix du Comminges, qui se disputera le 17 août, sur le magnifique circuit permanent de Saint-Gaudens, sera âprement disputé et semble devoir nous faire assister, comme l'année dernière, à une compétition extrêmement intéressante. 150.000 francs de prix seront répartis aux divers lauréats. Le meeting débutera le 10 août par le Circuit de régularité des Stations thermales ; il se poursuivra le 11 par l'épreuve du Kilomètre lancé, le 13 par la Course de côte de Luchon, le 15 par le Gymkhana de Barbazan, pour se terminer enfin par les Grands Prix de vitesse (le matin pour les motos, le soir pour les voitures). Rarement, en vérité, meeting ne s'est présenté sous d'aussi heureux auspices ; rarement aussi, compétition ne fut aussi richement dotée de prix en espèces, coupes et challenges.



Nouveaux modèles britanniques : l'O. K. Supress nouvelle 1930, 250 cmc. fait son apparition au T. T.

Les engagements sont reçus à l'A. C. M., 17, allées Jean-Jaurès, à Toulouse. Envoi de règlements sur demande.

Le Circuit du Dauphiné

La date de cette importante épreuve de vitesse, 19 août, qui est organisée pour la première fois cette année à Grenoble, approche et son succès s'annonce grandiose. Les travaux de réfection de routes sont terminés et les nombreux concurrents en motos et voitures qui viendront participer au Circuit de vitesse du Dauphiné trouveront sur le triangle de route de 5 km. 300 au tour qui leur est destiné, un sol en parfait état et goudronné. Les tribunes, contenant plus de 1.000 places assises et des gradins pouvant recevoir également 1.000 personnes seront placés dans de

Circuit d'été

Le 13 juillet, l'A. C. du Midi et l'U. M. du Midi, ont organisé leur épreuve dénommée « Circuit d'été », 33 partants : motos et voitures. Le départ fut donné par le commissaire général, M. Sarrazat. L'arrivée avait lieu route de Muret. MM. Tournier et Rouche assuraient le populaire contrôle de Saint-Girons, d'où les concurrents gagnaient Ax-les-Therres par le col du Port, où notre correspondant, M. Vié et M. Boulicaut avaient assumé le contrôle. A Ax-les-Therres, Soulié, Crampagne et Constant eurent beaucoup de travail pour écarter la foule enthousiaste qui envahissait ce contrôle. Etape et déjeuner. Le retour eut lieu par Foix et Pamiers. Félicitons les organisateurs de leur activité.

175 cmc. — 1. Soubie (Monet-Goyon).
250 cmc. — 1. ex æquo : Ané d'Ormoy (Favor), Prat (Stylson) ; 3. Belou (Gnome et Rhône) ; 4. Alquier (Peugeot).

350 cmc. — 1. ex æquo : Laborie (Styl'son), Georges Langlois (Gnome et Rhône), Rey (Favor), Sablé (Favor) ; 5. Fournil (Soyer) ; 6. Chauvin (Soyer).

500 cmc. — 1. Alex. Langlois (Gnome et Rhône) ; 2. Dedieu (Koeller) ; 3. Lançon (Gnome et Rhône).

Sidecar 600 cmc. — 1. Garrigues (Gnome et Rhône).

Voitures 1.100 cmc. — 1. ex æquo : Savènes (Sénéchal), Thomas (Amilcar) ; 3. Laymond (Amilcar).

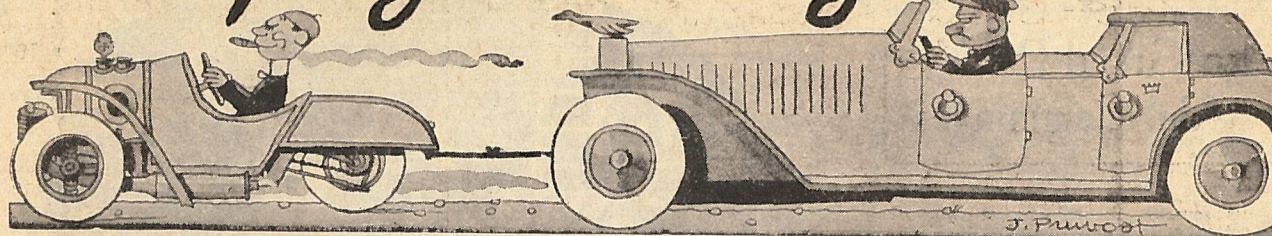
Classement général

Moto. — 1. ex æquo : Ané, d'Ormoy (Favor), Garrigues (Gnome et Rhône), Laborie (Styl'son), Langlois (Alex.) (Gnome et Rhône), Georges Langlois (Gnome et Rhône), Prat (Styl'son), Rey (Favor), Sablé (Favor), Soubie (Monet-Goyon) ; 10. Dedieu (Koeller) ; 11. Belou (Gnome et Rhône) ; 12. Fournil (Soyer) ; 13. Lançon (Gnome et Rhône) ; 14. Alquier (Peugeot) ; 15. Chauvin (Soyer).
Voitures. — 1. ex æquo : Savènes (Sénéchal), Thomas (Amilcar) ; 3. Laymond (Amilcar).



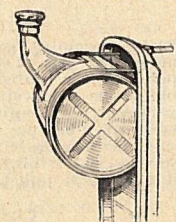
La Dirt Tracks Norton qui s'illustre en ce moment sur cendrières et avec laquelle 2 amateurs Peraldi et Bourgois viennent de battre les records à 1' 33" le tour de piste amateur.

la page du cyclecar



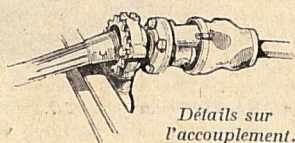
Voiturette ou cyclecar

Nous entendons dire partout que la voiturette n'est pas mal, mais revient un peu cher. Par contre, les amateurs de cyclecar se plaignent également du prix, qui, à leur avis, n'est pas en conformité avec le confort. Admettons qu'il est très difficile de mettre moins de 13.000 francs dans une voiture, et de satisfaire les goûts d'une clientèle de plus en plus exigeante. Confort, ligne élégante, rendement mécanique élevé, organes impeccables, voilà ce qu'exige la clientèle actuelle trop raffinée. Pourtant, à ce point de vue, il semble qu'une petite 5 CV, lancée récemment sur le marché, a résolu la plus grande partie de ce problème. Cette 5 CV, n'atteint même pas 12.000 francs au comptant. Or, c'est à ce prix, la moins chère des voitures européennes. On la vend même à tempérament, moins de 400 francs par mois. Nous ne croyons pas, si l'on compare au prix des cyclecars, que la critique puisse porter dans ce sens. L'élégance n'est pas négligée non plus, sa carrosserie est gainée, des marche-pieds pratiques, une large banquette où l'assise est « very comfortable » comme dans une Rolls. Un grand coffre à l'arrière, que l'on peut ouvrir, même de l'intérieur, un large pare-brise, et la capote est en toile imperméable. Donc, du point de vue confort et agrément, cette voiture bat le record. Ce qui a fait hésiter à son apparition, a-t-on dit, c'est le point de vue sécurité, surtout nocturne. Aucun cyclecar, en effet, n'est livré avec équipement électrique complet ; or, cette 5 CV, possède le même éclairage qu'une voiture coûtant 10 fois plus cher, et elle a frein sur les quatre roues, donnant une tenue de route merveilleuse. Pour arriver



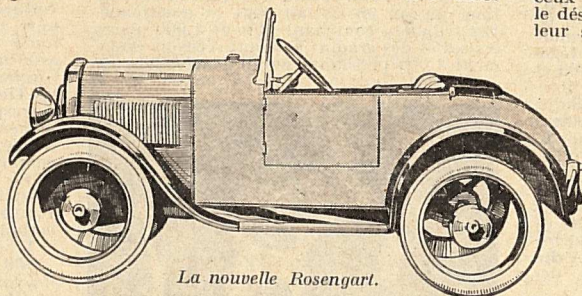
Leréservoir avec son embouchure spécialement pratique.

à ce prix, a-t-on dit encore, il a fallu certainement rogner sur le châssis de l'ancienne 5 CV Rosengart, qui avait fait ses preuves. C'est une erreur gratuite qu'ont propagée certains détracteurs. Puisque Rosengart il y a, disons que le châssis de cette nouvelle 5 CV, est exactement celui de l'ancienne. Le moteur a 4 cylindres 750 cmc., faisant bloc avec la boîte de vitesse, trois rapports de marche arrière, pont arrière avec engrenage Gleason



Détails sur l'accouplement.

et différentiel, ainsi que des amortisseurs à l'avant. De plus la 5 CV, nouvelle Rosengart, est la plus rapide dans ce genre de véhicule. Elle frise nettement le 100, et sa consommation est égale à une moto 500 cmc, sans plus. Vous connaissez ses aptitudes et sa nervosité ; il suffit d'avoir traversé Paris, pour observer combien la 5 CV, nouvelle Rosengart, est plus rapide que n'importe quel véhicule. Comme accélération aussi, l'attitude en côte est remarquable. Nous avons tenté un essai en marche normale, le kilomètre s'est établi à 12 centimes par personne ; c'est, à notre avis, légèrement moins que le kilomètre avec une moto



La nouvelle Rosengart.

Un éclairage électrique pour Morgan

Bien des possesseurs de Morgan ignorent encore qu'ils ont à leur disposition un éclairage électrique puissant et sûr et qui, à des milliers d'exemplaires, a établi la preuve de sa valeur ; en effet, quand un équipement électrique tient sur une moto, il ne peut pas ne pas tenir sur un cyclecar où la suspension agit pour son confort comme pour celui des passagers. Novi a réalisé un équipement Alternovi qui permet aux Morganistes d'affronter en toute sécurité les étapes de nuit. Sa puissance et sa sécurité d'éclairage bien connues des motocyclistes permet, de nuit, les fortes moyennes. Donnant une puissance de 90 watts, cet appareil permet d'alimenter un phare de 150 bougies ou deux phares de 75 bougies. L'équipement complet comprend : un Alternovi complet avec son support et son débrayage, un ou deux projecteurs code estampillés, un commutateur avec dispositif ville, phare et code, une lanterne arrière.

L'entraînement de l'Alternovi se fait soit par friction sur le volant à l'aide d'un

galet, soit, si ce volant est inaccessible, par courroie. Un dispositif spécial, alimenté par une pile, permet, à l'arrêt, l'éclairage d'un feu de position.

Le schéma de montage ci-dessous permettra de montrer aux Morganistes qu'il ne comporte aucune difficulté. Les établis-

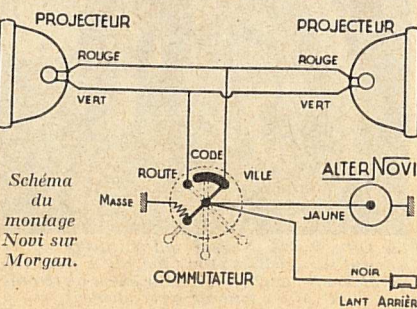
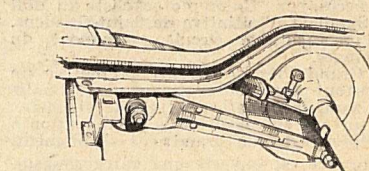


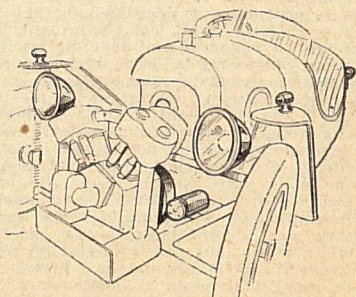
Schéma du montage Novi sur Morgan.



L'amortisseur dont le rôle double est aussi de former poussée ou jambe de force.

500 cmc., Nous avons compris l'amortissement, naturellement, de la voiture dans ce chiffre. Or, nous ne comprenons pas comment, à l'heure présente, il y a encore des gens qui comptent et emploient le chemin de fer, alors qu'avec une voiture semblable, ils économiseraient 40 % de leur budget-voyages. Il est vrai que le Français est routinier, et ne se rend pas comme... la Garde. Le sportif n'a pas à dédaigner cette petite 5 CV. Nous, qui sommes habitués aux hautes allures sur le deux roues, nous trouvons un certain charme, un peu enjôleur dans cette robustesse de tenue de route, et surtout dans sa qualité de serpent qui glisse et se faufile partout. C'est à la fois, un outil de travail : rapide et économique, et un admirable véhicule de sport. Aussi, ne sommes-nous pas surpris du geste gracieux de la maison Rosengart, qui, sur notre demande, consent à faire, à ceux de nos lecteurs qui en manifesteront le désir, un essai gratuit de sa voiturette. Il leur suffira de demander, par lettre, à la maison qui leur enverra un bon d'essai à effectuer chez un des 2.500 agents de la marque. Nous savons qu'il y a toujours des grincheux qui mettraient bien en doute notre insertion. Il suffit d'ouvrir le palmarès sportif. Il y a quelques jours eut lieu le Grand Prix des frontières, en Belgique.

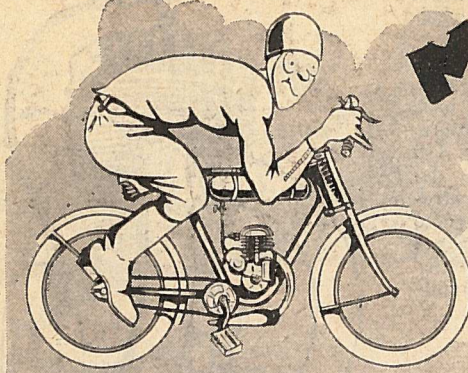
Résultat : 54 km. 500 de par cours, moyenne 70 à l'heure, côte 6 %. Qu'avez-vous à répliquer à cela ? N'est-ce pas un début prometteur pour Rosengart ?



L'ensemble Novi pour Morgan n'est pas une adaptation quelconque : il a été étudié spécialement pour le cyclecar.

sements Novi, sont, du reste, outillés pour pouvoir, eux-mêmes, effectuer, dans le plus bref délai, le montage de leur appareillage.

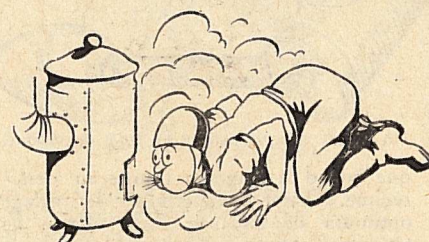
MISE AU POINT D'UN 2 TEMPS



Le graissage à huile perdue y est pour quelque chose et nous ne pensons pas que le carter sec soit à conseiller pour les deux-temps à carter-pompe.

Carburateur

Si on cherche la vitesse pure, il est certain que les deux-temps s'accroissent de gros carburateurs, mais c'est au détriment des autres qualités et en particulier du ralenti et de la consommation.

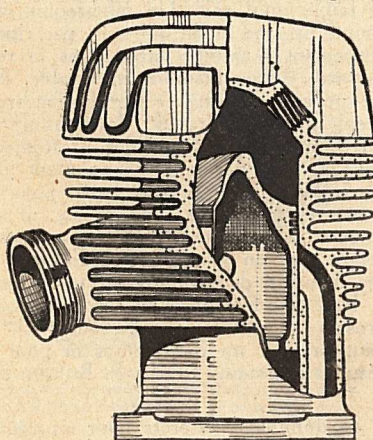


Que l'allumage soit énergique !

Vous pourriez à défaut d'un gros carburateur essayer un plus gros diffuseur et un plus gros gicleur. C'est comme toujours affaire de tâtonnements.

Polir les passages

On ne saurait croire combien les aspérités des tuyauteries, en créant de petits remous, freinent les gaz. Nous ne saurions donc trop vous conseiller de veiller aux points suivants : 1. Raccordement des tubulures. C'est ainsi qu'il



Polissez les passages.

batterie et bobine. Avec ce dernier allumage, on peut laisser 6 ou 7 dixièmes de millimètre et ainsi, on évite l'encrassement. En général, les bougies pour moteurs surcomprimés conviennent. Mais c'est avant tout un cas d'espèce. Si une marque et un modèle de bougie vous ont donné satisfaction, tenez vous-y.

La question de l'huile

Il faut proscrire les huiles qui ont tendance à gommer. A notre avis, l'huile de ricin ne convient pas aux deux-temps. Il vaut mieux prendre une huile minérale de toute première qualité et parfaitement exempte de goudrons et d'acides. Il ne faut pas graisser exagérément. Il suffit qu'aux reprises, une légère fumée bleue apparaisse à l'échappement. Il est assez curieux que la dilution de l'huile par les vapeurs d'essence n'ait aucun résultat mauvais sur les deux-temps.

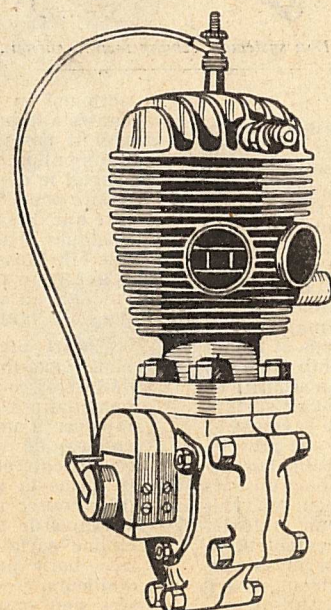


La culasse sera toujours propre !

est souvent utile d'évaser l'orifice d'échappement, mais en veillant bien à ne pas modifier la hauteur de l'orifice dans le cylindre. La lumière sera polie avec de la toile émeri extra-fine ou mieux avec une lime très douce : 2. Polir l'intérieur du carter ; 3. S'assurer que le canal de transvasement se raccorde bien au carter et que le joint ne déborde pas à l'intérieur du canal ; 4. Polir l'intérieur de la culasse et l'écran déflecteur de telle manière à réduire au minimum les frottements gazeux sur celui-ci. Mais surtout, n'en modifiez pas le profil. Assurez-vous que, quand le piston est à fond de course, il affleure le bas de la lumière d'échappement.

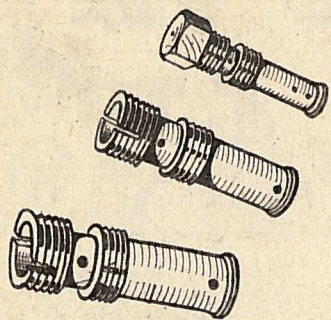
Le système d'échappement

Beaucoup de deux temps ont des systèmes d'échappement défectueux. Il n'en faut pas plus pour que le rendement tombe. Rappelons qu'à cet égard, dans le Tourist Trophy, la Scott est la seule machine pour laquelle on autorise des tubulures s'arrêtant avant le moyeu arrière. Il paraît également prouvé qu'il est utile d'avoir à la sortie du cylindre une chambre de détente qui amortit les pulsations et qui assure un écoulement régulier. Un bon système d'échappement doit non seulement ne pas causer de contre-pression, mais provoquer une dépression qui contribue à extraire les gaz du cylindre. Cela est encore plus important que pour une quatre-temps, puisque la chasse de gaz frais est loin d'avoir le même effet pour le balayage que la remontée d'un piston. Il semble que les célèbres Oxford Bags du Villiers soient le modèle du genre. Ils permettent d'éviter certaines perturbations singu-



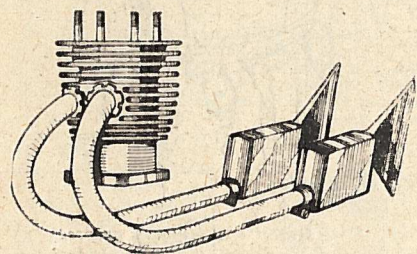
Allumage normal par magnéto.

lières d'échappement qui s'apparentent aux phénomènes de résonance. Il convient donc de ne pas chercher à faire de l'appa-



Différents gicleurs.

reil silencieux d'un deux-temps un prétexte à faire une exposition de tube nickelé ou chromé. Naturellement des



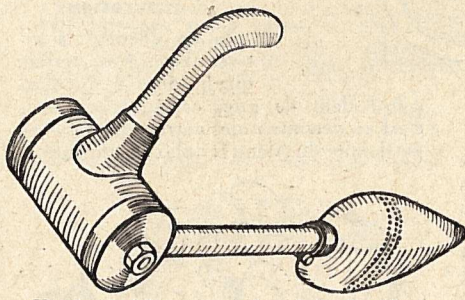
Un double échappement.

recherches dans cet ordre d'idée peuvent mener loin, mais leur utilité n'est pas contestable.

Les appareils d'allumage

Etant données les difficultés qu'on peut rencontrer pour assurer à un deux-temps un bon dosage du mélange pour toutes les conditions de fonctionnement, il est très important d'avoir un allumage très énergique. Bien que la magnéto tourne au régime du moteur, c'est une erreur que de monter une petite magnéto sur un deux-temps. Une bonne magnéto

transforme un deux-temps. On veillera particulièrement à ce que le ressort du rupteur soit puissant. Il est généralement possible de le doubler et d'assurer ainsi une rupture plus brusque. Le volant magnétique est, s'il est bien construit, préférable à la magnéto, mais il semble que l'allumage par batterie et bobine soit un nouveau progrès. On dit fréquemment qu'un deux-temps demande plus d'avance qu'un quatre-temps. C'est une erreur, mais la magnéto tournant au régime du moteur, l'avance pour un même déplacement du boîtier porte-came est deux fois moins grande



Un simple échappement et sa boîte de détente.

que quand la magnéto tourne au demi-régime. Quant à déterminer le réglage optimum de l'avance, c'est affaire de tâtonnements.

Conclusion

Comme nous le disions au début,



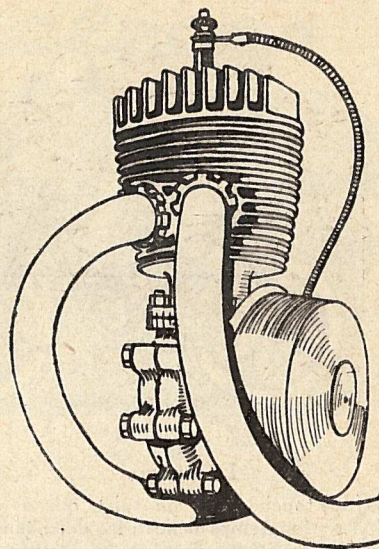
Bon système d'échappement... surtout.

Singuliers organisateurs

Une bien triste histoire nous a été signalée. Comme nous n'avons entendu qu'une des deux parties, nous ne donnerons ni noms ni dates, ni lieux. Voici les faits. Un club organise une course de côte. Un concurrent monte, à l'amorce d'un virage est gêné par le public et un peu déporté; sans perdre son sang-froid, il débraie et freine, mais la route était partiellement encombrée par une automobile qui était placée obliquement. Le malheureux motocycliste, malgré tous ses efforts, ne peut éviter complètement la voiture, heurte l'aile de celle-ci et à la cuisse broyée. Que dites-vous tout d'abord d'organisateurs qui ne s'assurent pas un service d'ordre suffisant pour maintenir le public à sa place? Ce n'est certes pas toujours facile et il faut de l'énergie pour y parvenir, mais il faut qu'un club organisateur songe à ses responsabilités et à ses devoirs. La sécurité de tous exige une stricte discipline. Comment concevoir surtout qu'une voiture puisse se trouver sur le parcours de la course et garée (???) au petit bonheur selon la fantaisie de son propriétaire. La route doit être absolument libre, et si possible les bas-côtés. Tous les véhicules doivent être garés en dehors du parcours. Prévoyez si vous le voulez un parc spécial pour les véhicules des officiels, mais en aucun point, sous aucun prétexte, ne tolérez que les voitures des petits copains encombrant la route ou les bas-côtés. Il est donc certain que les organisateurs de l'épreuve en question ont méconnu complètement, si les faits rapportés sont exacts, leurs devoirs d'organisateurs. Mais ils ne s'en tinrent pas là. Le malheureux motocycliste est

actionné en paiement de dommages-intérêts pour les dégâts causés à la précieuse bagnole du petit copain, et son assurance n'était pas prévue pour les risques de course. Les organisateurs ont, là encore, commis une faute grave. Il ne faut jamais donner le départ à un concurrent qui n'est pas régulièrement assuré pour les risques de course. Mais quel manque d'humanité que d'essayer de soutirer de la poche d'un pauvre homme, quelques centaines de francs pour une carrosserie rayée ou une aile faussée, alors que lui-même est mutilé pour toujours. N'aurait-on pas dû, même s'il était responsable de l'accident, l'aider à en supporter les conséquences d'un accident survenu par un défaut d'organisation?

Encore une fois nous n'entendons désigner personne, et nous examinons cette affaire d'une manière parfaitement désintéressée; nous serions heureux que cette histoire fût imaginaire et qu'elle ne fût pour nous qu'une occasion de rappeler à nos amis des clubs combien l'organisation d'une épreuve de vitesse engage leur responsabilité, combien elle est délicate et coûteuse. Une modeste course de côte, et c'est la forme la moins dangereuse d'une épreuve de vitesse, ne peut coûter moins d'une dizaine de mille francs si on veut s'assurer de toutes les garanties. Et surtout, il faut une discipline parfaite, des commissaires énergiques et dont le rôle ne se borne pas à arborer des brassards. Nous sommes heureux d'ailleurs, de constater que les épreuves négligemment organisées sont extrêmement rares et que l'immense majorité des clubs se rend compte de ses responsabilités et de ses devoirs



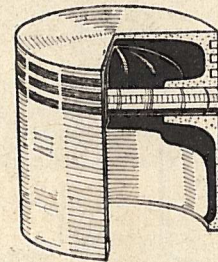
Allumage par volant magnétique.

le deux-temps se prête mal au bricolage et il n'est guère possible d'en modifier utilement les caractéristiques. Ce qu'il réclame c'est un ajustage et un montage parfaits de ses organes. Il faut réduire au minimum les frottements mécaniques et s'assurer qu'il n'y a aucun coincement si faible qu'il soit. Un vilebrequin mal monté ou une bielle qui n'est pas rigoureusement d'aplomb affecteront le rendement d'une manière incroyable. Par un polissage soigné et par un raccordement très progressif des tubulures, on limitera la valeur des frottements gazeux. Le système d'échappement joue un rôle plus important que pour le quatre-temps. Mais, en somme, il est impossible de transformer un bon deux-temps en un moteur sensationnel ou un mauvais deux-temps en un moteur à haut rendement. On s'expose à de grosses et coûteuses expériences si on veut bricoler un deux-temps et pour un résultat incertain. — H.-P. BORESTROKE



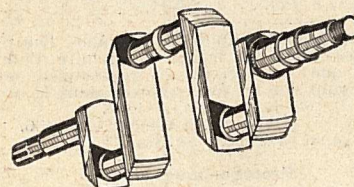
II Comment est constitué le quatre-cylindres ?

DANS un quatre-cylindres, les deux pistons médians sont attelés sur le même coude du vilebrequin, les deux pistons extrêmes sont attelés sur deux coudes formant tous les deux avec le coude central un angle de 180°. Ainsi les deux pistons du milieu se meuvent ensemble, et les deux pistons extrêmes également. Le groupe des pistons du milieu équilibre celui des pistons extrêmes. Cet équilibrage n'est pas absolument parfait, mais enfin, il peut être considéré comme suffisamment approché. Le vilebrequin d'un quatre-cylindres est relativement long et, pour qu'il soit rigide, on lui donne des proportions massives. On peut aussi adopter des vilebrequins rapportés (en plus, bien entendu, des paliers extrêmes) par un palier intermédiaire. Les paliers sont, en général, des paliers lisses, mais il y a quelques moteurs, comme le 5 CV Peugeot, dont le vilebrequin est monté sur des roulements à billes de grandes dimensions. Nous ne

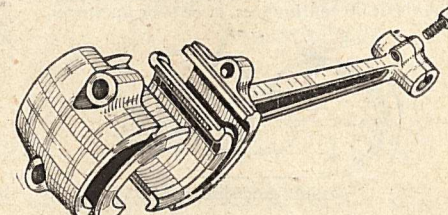


Piston ordinaire avec axe flottant.

sage est insuffisant, l'échauffement qui en résulte fait fondre le régule et ainsi le grippage est évité. C'est donc un système offrant de grandes garanties contre les malades, les négligences ou des graissages mal étudiés. Les coussinets en bronze, portant sur des manetons cimentés, sont plus durables encore, et il n'est pas exceptionnel d'en voir qui, après 100.000 kilomètres, sont encore en très bon état. Mais, en cas de graissage insuffisant, ils ne pardonnent pas et au lieu



Quatre ou un cylindres, les différences techniques sont assez rares : voici un vilebrequin de 4 cylindres à 2 paliers aussi employé en auto et moto.



Autre bielle garnie de régule.

moindre, mais parce que l'ovalisation du cylindre est moins rapide.

A NOS JEUNES

Lorsqu'on a éliminé toutes les causes classiques qui font chauffer un moteur : 80 à 85° en hiver, 90 à 95° en été, à la partie supérieure du réservoir d'eau (thermomètre Fournier), ne peut-on pas incriminer le défaut de compression des cylindres ?

La température optimum au même point doit-elle osciller normalement autour de 75° centigrades, et quel inconvénient y a-t-il à rouler avec un moteur qui chauffe, en dehors de la décomposition possible de l'huile ? — X... Paris

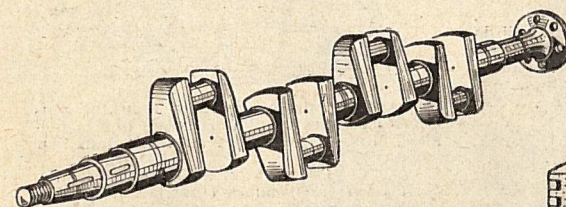
Le manque de compression ne peut provoquer un échauffement des cylindres. Celui-ci est dû soit à une insuffisance d'avance à l'allumage, soit à un jeu excessif des poussoirs de soupapes, soit à l'affaiblissement des ressorts, soit à une carburation pauvre, soit enfin à l'entartrage des chemises d'eau. Une mauvaise compression ne pourrait avoir une influence qu'indirectement en agissant sur la carburation.

Prester déménagement

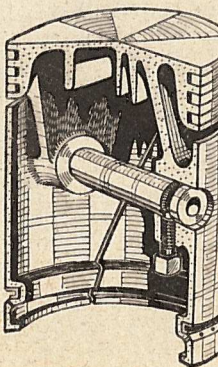
LA maison qui s'illustra aux « Petites Motos », Prester, quitte ses locaux actuels pour s'agrandir et va : 50, avenue Marceau à Courbevoie. Bonne note pour les nombreux lecteurs qui ont demandé leur catalogue à ces établissements.

Après le circuit de l'Ain

LA coupe du syndicat d'initiative qui était affectée à la machine la mieux équipée, n'a pas, ainsi qu'il a été publié antérieurement, été attribuée.



Pour autos, on utilise le 4 cylindres à vilebrequin sur 5 paliers.



Piston H. B. H. pour moteur d'auto et dont la conception n'est pas incompatible avec celle de la moto.

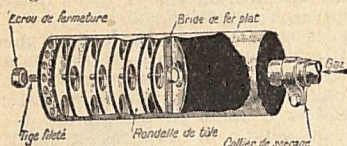
connaissions pas, par contre, de moteurs de série courante qui aient des têtes de bielles à rouleaux. En général, les têtes de bielles sont fendues et comportent un coussinet le plus souvent garni habituellement d'un métal antifriction, le régule, qui fonde à une température peu élevée. Avec un graissage suffisant et des portées largement calculées, le régule s'use peu, et on est assuré de parcourir 40 ou 50.000 km, sans avoir à refaire les coussinets (et, bien entendu, à rectifier le vilebrequin). Dans certains cas, le régule est fondu à même la tête de bielle, ce qui permet d'alléger celle-ci. Quand le grais-



LA PAGE PRATIQUE.

Avant le concours du silencieux

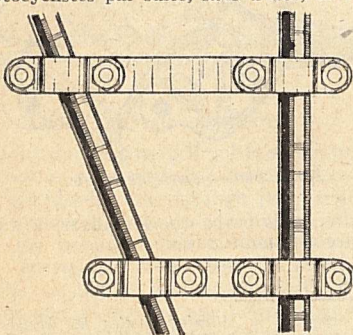
CEUX qui possèdent des Motoconfort 175 cmc, pourront, si le cœur leur en dit, établir un silencieux excellent en suivant les indications du croquis. Prendre un tube d'acier de 55 m/m de diamètre sur 20 centim. de longueur. Fixez au milieu et à l'intérieur



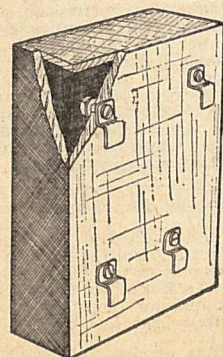
une bride de fer plat. Fabriquez 8 rondelles de tôle que vous percez, ainsi qu'un trou de fixation, 2 trous de chaque côté pour le passage des gaz. La disposition des chicanes sera faite de manière à ce que les trous de passage des gaz soient à l'équerre les uns des autres. — OZIAU, Paris N° 363 (A gagné une bougie Unus.)

Porte-mallette

LES cadres porte-mallette existant dans le commerce ne plaisent pas à tous nos motocyclistes par suite, sans doute, de l'en-



combrement qu'ils provoquent. Quelques colliers et trois ou quatre crochets posés sur la mallette fortement assurée, seront la meilleure réalisation dans ce sens. Ces crochets

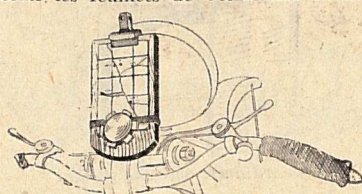


viennent se poser dans l'échancrure des colliers. Une courroie suffira pour maintenir le tout en place. — REEVES, n° 361. (A gagné une bougie Unus.)

Suivez le guide !

FILEZ à Chamonix-Mont-Blanc, et choisissez-y une ancelle (une tuile de bois). Si le temps vous manque, n'allez qu'à la cuisine, et demandez à la patronne de céans une vieille caisse. Découpez-y une planchette de 13 cm. x 25 cm.

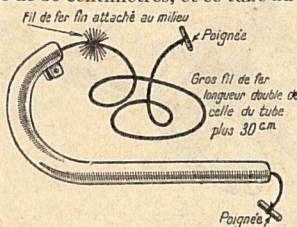
Garnissez ce futur superbe tableau de bord : d'une pince à dessin, en haut, à dessein de retenir les feuillets de l'itinéraire Lichevin



ou la carte Arde; d'une bague caoutchouc (découpée dans une vieille chambre à air), au milieu, pour calmer les vents, toujours curieux de voir les feuillets à l'envers; et d'un trou dans le bas pour le passage... de la tige du frein de direction. Serrez l'écrou de frein, mettez les gaz, et suivez le guide, sans le regarder avec trop d'insistance... à cause des décors, qui méritent eux aussi une certaine attention. — BOB, à Vitry, n° 440. (A gagné une bougie Elite.)

Nettoyage des tubes d'échappement

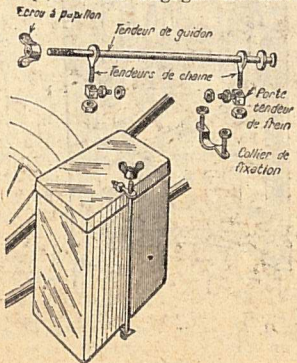
BIEN que ce truc soit connu d'un grand nombre de nos lecteurs, rappelons qu'il suffit de prendre un fil de fer d'une longueur double de 30 centimètres, et ce tube au moyen



duquel une éponge ou deux ou trois de fil de fer sera fixée solidement. Chaque extrémité du fil de fer, un bâton servant de poignée, un peu d'huile de bras et votre tuyau d'échappement est décalaminé. — ROCUET, à Chacrisse, N°227 (A gagné une bougie Unus.)

Petit porte-bagages

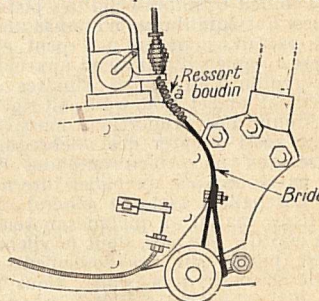
VOUS avez un vélo moteur et la facilité d'emporter des bagages est assez rare.



Prenez une boîte genre Phoscao, de grandes dimensions, avec deux portes-tendeur et un frein dans lesquels vous vissez deux tendeurs de chaîne de vélo et votre fermeture sera complétée du côté ouverture par un écrou à papillon et de l'autre côté par une large rondelle, car il ne faut pas que le tendeur de guidon qui forme la pièce principale de fermeture, puisse passer à travers la roue. Deux colliers à la base fixeront cette sacoche sur votre porte-bagages. Anonyme, N° 375 (N'aura pas de bougie.)

Un ressort de rappel défaillant

IL vous est arrivé d'avoir le ressort de votre magnéto défaillant, pour une raison ou une autre, surtout pour affaiblissement. Prenez un ressort à boudin auquel vous aplatissez un fil à chaque bout. L'un de ces yeux



est fixé à la vis du bout du câble, l'autre est passé dans un trou à l'extrémité d'une bride que vous fixez au repose-pied ou s'appuyant sur le carter moteur dans le cas d'une P 105, et le tour est joué.

RAGUET, à Chacrisse, n° 436. (A gagné une bougie Unus.)

Protège-bougies

NOMBREUX sont les protège-bougies qui nous ont été soumis. Une vieille poignée de moto en caoutchouc coupée en deux fera

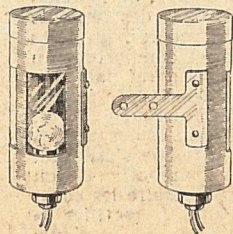


un excellent protège-bougies, d'autant plus que les bougies étant plus larges que la poignée, elles se tiendront fermement dans leur logement.

POTAUFEX, à Reims, n° 365. (A gagné une bougie Unus.)

Lanterne rouge

À DÉFAUT de lanterne rouge qui a pu se sauver en cours de route, une vulgaire boîte de savon à barbe Gibbs : vous pratiquez au fond un trou avec une ouverture latérale; introduisez une douille dite tube mignonnette, une petite tôle qui formera patte et percée de 4 trous. Vissez le tout sur la boîte, un coup de peinture cellulosique et le tour est joué. — MÉRARD, N° 723 bis Argenteuil. (A gagné une bougie Unus.)



La L. N. M.



Vers Etaples, sous les sapins, le repas champêtre est apprécié par la famille au complet.

Dans un pays charmant

TRÈS heureux de voir avec quel empressement tu réponds à tes abonnés et surtout de ta réponse au sujet de la L. N. M. Pourquoi n'existe-t-il pas une brochure comprenant les noms et maisons qui en font partie ? (Dans un petit mois.)

Tu voudras bien m'envoyer deux insignes (plaques) et la carte d'identité (ci-joint mandat).

Deux bonnes adresses dans un pays charmant : Hôtel du Lion d'Or, à Saint-Fargeau (Yonne), près Auxerre, restaurant avec chambres, garage gratuit — mécanicien, A. Gueule, avenue de la Gare, Agence Rhon'yx.

LANCHARD, à Champigneulle, Abonné.

Dans l'Est.

JE me permets de vous signaler quelques adresses que je connais très particulièrement, région Est.

Vous pourrez ne pas les enregistrer, mais on est toujours fier de faire connaître son pays.

Donc, première petite ville : Luxeuil-les-Bains (Haute-Saône), 6.000 habitants, jolie petite ville d'eaux, très fréquentée pendant la saison (15 mai-15 septembre), lieu de repos, hôtels, pensions de famille à des prix très abordables, particulièrement hôtel de la Pomme d'Or, Bézine, propriétaire, magnifiques promenades, routes goudronnées.

2° Plombières-les-Bains (Vosges), ville de 3.500 habitants, ville d'eaux, également très fréquentée, au pied des Vosges, belles randonnées, Hôtel Cunin (recommandé). BEROULLAT, à Luxeuil.

Courrier des Ligeurs

En Touraine

CI-dessous deux adresses pour la L. N. M. Gouin, Hôtel du Chemin de Fer à Cinq-Mars-La-Pile (Indre-et-Loire), à 19 kilomètres de Tours, maison de famille pour motocyclistes à ressources limitées et garage gratuit.

Une autre adresse pour plus rupins : « Family Hôtel à Langeais (Indre-et-Loire), propriétaire Delalandre, avec tout confort moderne, garage gratuit et par la même occasion je me fais inscrire comme membre de la L. N. M.

ORY, Abonné 844.

Région Ouest

TRÈS content de vous pour bien des choses; maintenant deux bonnes adresses : A Lisieux (Calvados), je vous recommande l'hôtel d'Alençon, repas copieux, 12 francs par personne, chambre pour deux, 12 francs, garage à l'œil, gens aimables. Je suis allé à cet endroit plusieurs fois avec ma femme et ai été bien traité.

A Lillebonne — comme c'est pas vieux je joins la carte — Comme déjeuner je vous explique : hors-d'œuvre, saucisson, sardines, omelette fines herbes, aloyau, pommes sautées, salade (très copieux).

B..., au Havre.

En Voyage

UNE période où les fervents de grand tourisme motocycliste sillonnent les routes de France, et au moment où vos services de propagande de ce beau sport, sont littéralement absorbés par l'épreuve récente de Paris-Les-Pyrénées-Paris, je crois intéressant de vous signaler le circuit de 4500 kilomètres que je viens de « boucler » en un mois sur une P 105.

Bien qu'avant cette randonnée, je fusse, je l'avoue, un profane pour cette cylindrée, je partis de Bordeaux après avoir effectué les 4 à 500 kilomètres nécessaires au rodage du moteur, c'est-à-dire avec bien peu d'entraînement et m'arrêtais successivement à Poitiers, Paris, Meaux, Reims, Châlons-sur-Marne, Saint-Menehould, Verdun (là une visite des champs de bataille) Metz, Nancy, Epinal.

D'Epinal, où je pris avec moi, un ami, nous visitâmes les Vosges et l'Alsace, choisissant des itinéraires très durs mais délicieusement beaux. Une excursion nous mena à Strasbourg par les cols de la Chipotte et du Hantz, Schirmeck et Mohsheim. La visite de Strasbourg de-

manda deux bonnes journées et aussi est-ce avec grand regret que nous quittâmes cette belle ville, revenant par la vallée jusqu'à Selestal, puis par une des régions les plus accidentées, celle qui mène au Haut Kœnigsbourg à Saint-Dié, par le col de Sainte-Marie.

Une 2^e excursion fut consacrée au col de la Schlucht, limite de l'ancienne frontière, devenue celle des départements des Vosges et du Haut-Rhin, admirant cette belle chaîne des

lacs de Gerardmer, Longemer et Relournemer. Puis d'Epinal, vers Mulhouse par Le Thillot, le col de Bussang (si voisin du Ballon d'Alsace Thann, et couché à la frontière à Saint-Louis, où le lendemain pour 2 francs suisses et sans la moindre « tracasserie » de la douane nous entrions à Bâle munis d'un permis de circulation valable 5 jours.

Bale, Rheinfelden, Baden, Zurich, Pfaffikon, Uster, Aarau, Olten, Solothurn, Biel, Neuchâtel, Lausanne, Genève furent l'objet de nos itinéraires à travers la Suisse, ou nous ne cessâmes d'admirer cette impeccable propriété des nombreux villages et villes traversés et ce sens si parfait de la discipline routière qui y règne. Nous rentrâmes à Epinal par Gex, le col de la Faucille, Morez, traversant le Jura, la splendide vallée du Doubs, par Besançon, puis Luxeuil et Remiremont.

Je revins sur Bordeaux par Vitell, Langres, Dijon, Beaune, Autun, Moulins, Vichy, Clermont-Ferrand, Ussel, Tulle, Brive, Périgueux, ayant donc accompli mes projets sans le moindre ennui mécanique « tournant rond » malgré des parcours effectués sous la pluie battante.

Je terminerai en conseillant de faire un léger sacrifice dans l'établissement de nos petits budgets, pour se munir de l'excellent ami, qu'est un avertisseur électrique, que de services m'a rendu ce précieux auxiliaire! et pour confirmer qu'une machine à culbuteurs menée raisonnablement peut être une parfaite machine de tourisme.

Pierre ROLLAND.



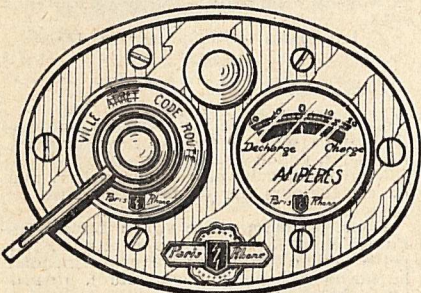
La Peyro Clabado (la pierre clouée) dans la région de Sidobre, près de Castres, attire maintenant de nombreux touristes.

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE



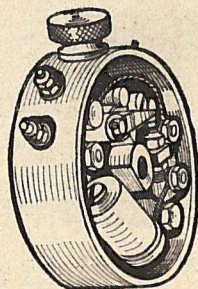
L'équipement électrique Paris-Rhône pour motocyclettes

Un équipement électrique pour motocyclette doit répondre à des conditions de poids, d'encombrement, de robustesse, de sécurité qui mettent l'ingéniosité des constructeurs à l'épreuve. Bien entendu des données précieuses ont été amassées depuis que l'équipement électrique des voi-



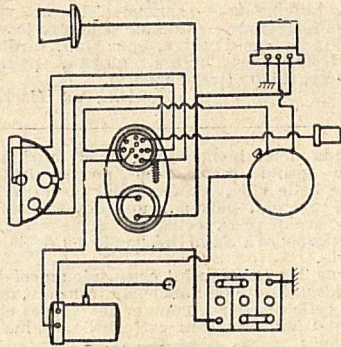
tures est universellement réalisé et nous trouvons dans l'équipement électrique des motos les mêmes tendances que l'on constate dans celui des voitures. C'est ainsi que l'on tend à supprimer la magnéto et à la remplacer par un allumage batterie et bobine. C'est là un gain de poids et une simplification. L'étincelle étant aussi vigoureuse à tous les régimes, la mise en marche est beaucoup plus facile et le ralenti, particulièrement en ce qui concerne les deux-temps, est lui aussi amélioré. Il se peut même que certains types de moteurs pour lesquels un allumage satisfaisant est difficile à réaliser au moyen d'une magnéto, peuvent réapparaître avec l'allumage batterie-bobine.

Les équipements de voiture Paris-Rhône jouissent auprès des automobilistes d'une réputation méritée et le Dynallumeur pour motos mérite de connaître le même succès. Il donne un allumage vigoureux, égal à tous les régimes, un éclairage puissant et



absolument conforme aux dernières prescriptions du Code de la route, un avertisseur puissant et harmonieux.

L'installation comprend une génératrice 6 volts dont le débit à pleine charge est de huit ampères. Ce débit est automatiquement réduit quand les phares ne sont pas en action, de sorte qu'on évite la surcharge de la batterie. Cette génératrice est du type à trois balais. Le courant nécessaire à l'excitation des inducteurs est recueilli par un troisième balai décalé par rapport aux deux autres. Plus la vitesse augmente et plus le voltage baisse au troisième balai, plus, par consé-



Rallye Paquebot

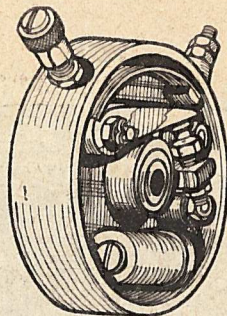
Un rallye de régularité, organisé par les Sections Autos-Motos des paquebots Paris, France, Lafayette se disputera entre ces trois navires, le 3 août 1930, sur Le Havre, Harfleur, Caudebec, Rouen Dieppe, Saint-Valéry, Camy, Fécamp, Etretat, Le Havre (terrain d'aviation). Deux moyennes : 35 et 45 kilomètres. Le départ sera donné à 7 h. 30 au Café du Pont 3, chez Relland. Des contrôles de signatures seront installés à : Caudebec, Rouen, Dieppe, Fécamp. Pénalisation de dix (10) points. Le rallye sera neutralisé à Dieppe deux heures pour déjeuner.

Un classement pour les autos, un classement pour les motos, un classement général pour l'attribution d'un challenge.

Le rallye se fera rigoureusement en solo.

Moto Club Castrais

Le Moto-Club Castrais organise pour le 3 août 1930 un « Rallye-concentration » ouvert à tous les groupements motocyclistes. Le but de cette épreuve est de rallier Castres, au siège du Moto-Club, le 3 août avant 11 heures. Les droits d'engagement sont fixés à 25 francs. Ils donnent droit au banquet offert par le club organisateur à 12 h. 30. A 14 h. 30 aura lieu un grand « gymkhana »,



quent, diminue l'action des inducteurs. Il se produit donc une régulation qui maintient le débit à peu près constant et qui empêche un débit trop grand aux régimes élevés.

Un conjoncteur-disjoncteur, réglé à l'usine, met la dynamo en communication avec la batterie dès que la dynamo produit un courant suffisant pour la charge. Il interrompt le courant dans le cas contraire et empêche la batterie de se décharger à l'arrêt.

Du conjoncteur-disjoncteur un fil amène le courant au tableau de distribution et à la batterie. Celle-ci est d'encombrement très réduit et insensible aux chocs.

Du tableau partent les fils qui vont au phare et aux lanternes. Lorsque l'éclairage n'est pas utilisé, une résistance branchée sur le circuit d'excitation réduit l'intensité du courant.

Il y a lieu de remarquer que la génératrice ne tourne qu'au régime du moteur et ainsi n'est exposée à aucun effort anormal.

Dans l'équipement par Dynallumeur est incorporé le système d'allumage. Ici la génératrice ne tourne qu'à la demi-vitesse du moteur. Son induit, beaucoup plus robuste et mieux équilibré que celui d'une magnéto, n'est parcouru que par des courants à faible tension. Aucune panne n'est donc à craindre.

Pour l'allumage par batterie nous devons disposer d'une bobine pour transformer le courant 2 d'un mécanisme de rupture.

La bobine, organe fixe, est facile à loger. Nous la placerons par exemple bien à l'abri, sous le réservoir.

Le mécanisme de rupture se trouvera, lui, monté à l'extrémité de l'arbre de la génératrice. L'encombrement est minime puisque la longueur de la génératrice n'est augmentée que de deux centimètres et demi environ. Ce rupteur est le frère cadet de celui longuement éprouvé sur les voitures. Un linguet oscillant sous l'effet d'une came montée sur l'arbre, porte une vis platinée. L'autre vis est montée sur le plateau fixe. Le condensateur est immédiatement accessible et démontable en quelques secondes.

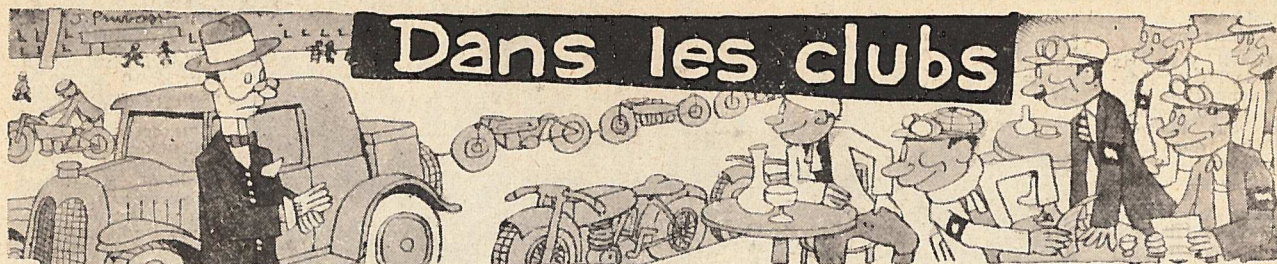
On voit combien est simple un allumage de ce type. Nous pouvons ajouter qu'il est aussi sûr que simple, à la condition bien entendu que la construction en soit impeccable. C'est le cas des équipements Paris-Rhône. Bien conçu et bien construit, léger et peu volumineux, aisément adaptable, il répond à tous les besoins.

avec le concours des as régionaux, au cours duquel différentes épreuves, dotées de nombreux prix en espèces et en nature, seront disputées.

Moto Club Castrais, place Soult à Castres.

Rallye de régularité

L'Union sportive du métropolitain, Société affiliée à l'U. M. F., organise, le 27 juillet 1930, sur le parcours : Sannois, Pontoise, Saint-Clair-sur-Epte, Rouen et retour, un rallye de régularité Automoto ouvert : 1° Aux motos : 175, 250, 350, 500 cmc. et au-dessus. 2° Aux autos et Cyclocars : 750, 1.100, 1.500 cmc. et au-dessus. Ce rallye, organisé pour la première fois par l'U. S. du Métropolitain, est doté d'une magnifique coupe challenge offerte par le Chemin de fer Métropolitain de Paris. Elle sera distribuée au Club ayant le moins de points de pénalisation sur les trois hommes constituant l'équipe. Ce trophée sera acquis définitivement à la Société qui l'aura gagné trois fois consécutives ou non. L'U. S. du Métropolitain est heureuse de porter à la connaissance des concurrents, qu'en plus du challenge, de jolis prix en nature viendront récompenser les lauréats. Au classement Motos, il sera attribué : une selle Terry, un phare Maglum, un Silencieux, une boîte de vitesse Staub, 3 bidons-huile Kervoline T. T., etc



AOÛT

3. Vitesse Monthéry (M. C. F.).

Circuit Vitesse (M. C. Lorrain).
Grand Prix Marseille Indép.
(M. C. Marseille).
10. Côte Laffrey (M. C. Dauphinois).
10-17. Semaine Comminges (U. M. Midi).

Course de côte de Doullens

L'A. C. P. A. organise cette épreuve le 27 juillet 1930, avec le S. I. D. de Doullens et le concours de l'Echo des Sports. L'A. C. P. A. et l'A. C. N. F. offre des Prix aux lauréats du Nord et du Pas-de-Calais.



ou aller dimanche ?

PARISIENS

A. C. Picardie (Côte de Doullens).
M. C. Dyonisien (Course de côte).
U. Sp. Métro (Régularité).
Le Vendredi 25
A. M. A. Transports (Sortie sur Dreux).

PROVINCIAUX

A. C. Ouest (Côte de Falaise).
M. C. Aubagne (Régularité).
Col du Rousset (D. A. M. Romans).
U. M. Anjou (Cholet-Saumur).
M. C. Jura (Rallye Pocker).



AOÛT

3. Circuit Sigrand (A. M. Dijon).
Régularité (M. C. Lilas).
Sortie (M. C. Lens).
Ballon Alsace (M. C. Joinville).
Pique Niche Seiches (U. M. Anjou).
Pique Niche Aiguebellette (Sp. A. M. Lyon).
Gymkhana (M. C. Jura).
Col du Rousset (D. A. M. Romans).
Sortie Pêche (M. C. Gannat).
Sortie Chartres (M. C. Sèvres).

lancée arrivée lancée. Un ou deux départs au choix. Route asphaltée et absolument droite. De nombreux et jolis lots récompenseront ceux qui auront couru cette épreuve. Éminente, le recordman de l'an dernier, dote la course de 2.000 francs de prix. La Ville de Doullens offre 3.000 francs de prix en espèces ; l'A. C. P. A. offre 1.500 francs de prix et l'A. C. N. F. des prix aux lauréats du Nord et du Pas-de-Calais. Coupe du commandement unique des voitures Sport et Coupe des Hôtelliers Restaurateurs et Débitants. A ces prix s'ajoutent ceux non moins nombreux du S. I. D. des coupes et objets d'art offerts par des amis de l'Automobile.

On peut s'engager à :
Doullens, au siège du S. I. D., rue des Boucheries ;
Paris, à l'Echo des Sports, 13, faubourg-Montmartre ;

Le programme de la journée
8 h. 30 à 10 h. 30, pesage des voitures, bascule Vitry, avenue de la Gare ;

9 heures à 11 heures, vérification des engagements, de l'assurance et des licences, place Eugène-Andrieu (pres de l'Hôtel de Ville), 12 heures, banquet ;

14 heures précises à la Côte : épreuves motocyclistes et automobilistes ;

19 heures : distribution des prix dans une des salles de l'Hôtel de Ville ;

20 h. 30 : grande fête de nuit dans les jardins du Musée, concert et bal.

Renseignements

Concernant le tourisme, logement, etc. : voir M. Dupont, rue du Bourg.

Concernant la Course de Côte : s'adresser au Siège du S. I. D., rue des Boucheries, à Doullens.

Course de côte de Taverny

Le M. C. Dyonisien organise, pour la seconde fois, son épreuve annuelle de côte de Taverny, le 27 juillet, ouverte à tous les membres de clubs motocyclistes.

Les départs seront donnés arrêtés, de minute en minute. Les arrivées arrêtées.

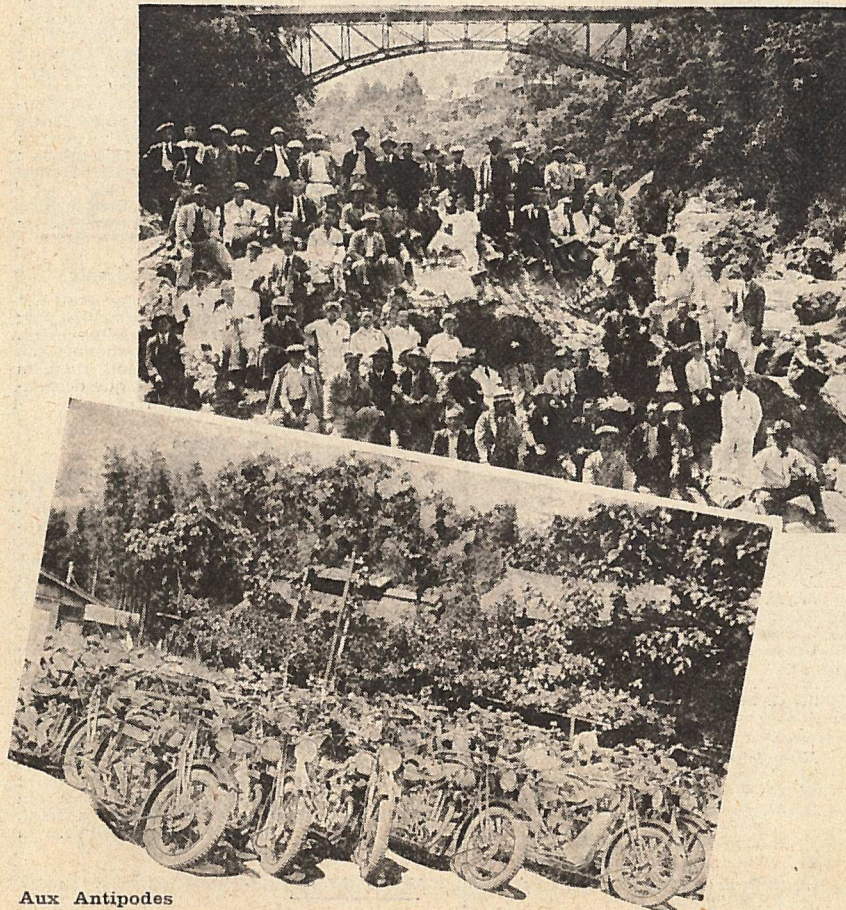
Chaque concurrent a droit à deux essais sur 800 mètres de 4 à 12 % corsée de 5 vitesses. Un classement sera établi par catégories.

Le rassemblement au siège du M. C. D., le 27 juillet à 7 heures (départ en groupe). Les droits sont fixés à 10 francs chez M. Alain, 31, rue du Chemin-de-Fer à Saint-Denis, jusqu'au départ.

Course de côte de Castillon

Le 27 juillet se courra pour la première fois la course de côte de Monpezat à Castillon, organisée par le Moto Club Libournais.

La côte est splendide et promet une lutte magnifique. Le Moto Club de Libourne, organisateur, a doté l'épreuve de très jolis prix en espèces.



Aux Antipodes

Des touristes ? Des gens à chemin de fer ? Non, pas certes ; mais de vrais motocyclistes équipés comme tels ! C'est au contrôle horaire du Rallye de Tokio à Tokio (Japon) organisé par l'agent de Triumph que ces documents de 70 machines et pilotes ont été pris.

Moto Touriste Nancéen

Créé, il y a six mois, le M. C. Nancéen comprend déjà plus de 200 motocyclistes qui réalisent tous les dimanches des sorties groupant plus de 50 machines.

Challenge Interclubs Métropolitain

Le Rallye régularité organisé, le 27 juillet 1930, par l'U. S. du Métropolitain sur Sannois - Rouen - Sannois, s'annonce comme un succès.

Quelques modifications ont dû être apportées au Règlement : moyenne, modifiée. Maximum : 60 km. pour tous véhicules. Minimum imposé :

Motos (solo ou side). — Jusqu'à 175 cmc., 30 km.; jusqu'à 250 cmc., 35 km.; jusqu'à 350 cmc., 40 km.; jusqu'à 500 cmc. et plus, 45 km.

Voitures, Cyclecars. — Jusqu'à 750 cmc., 40 km.; jusqu'à 1.100 cmc., 45 km.; jusqu'à 1.500 cmc. et plus, 50 km.

Le concurrent remet au départ, sous enveloppe cachetée portant son nom et son numéro d'engagement, la moyenne qu'il désire prendre.

Pénalisations. — 1 point par minute d'avance ou de retard sur la moyenne choisie. Les points seront calculés à l'aller : du départ au contrôle fixe et du contrôle fixe à l'arrivée; au retour : de même. Toutefois, un battement d'une minute en avance ou en retard est accordé.

Challenge. — Il est bien entendu que le nombre d'équipes engagées par chaque club, en vue du challenge, est illimité. Rappelons qu'un certain nombre de prix individuels récompenseront les concurrents les mieux classés. Le contrôle de Saint-Clair-sur-Epte sera assuré par le M. C. de Gisors. L'arrivée à Rouen, au siège du M. C. de la Seine-Inférieure, place de la République, sera contrôlée par ce club. L'U. S. Métro organise, le 20 juillet 1930, une sortie sur Rouen, afin de reconnaître le parcours. Les engagés dans le Rallye, désirant se joindre à cette sortie sont priés de se trouver à 6 h. 45, Porte de la Chapelle.

Enfin, le 23 juillet, date de clôture des engagements à droits simples, une réunion eut lieu à 20 h. 45, Salle des Sports de l'U. S. M., 52, quai de la Rapée. Tous les engagés ou clubs participants y furent instamment invités.

Une sortie Dollar

M. Nonon, agent de Dollar à Charleville, fit une sortie le 13 juillet, avec 25 motocyclistes, à travers la ville de Charleville au ralenti; puis par Mézières et Mohon, revinrent prendre l'apéritif au lieu de départ. Un banquet offert par la maison Dollar eut lieu après-midi, sous la présidence de M. Fouroin, entouré de Mme et M. Nonon, Lambert, Colle et Hubert. A 15 heures, eut lieu un rallye secret.

Un bureau

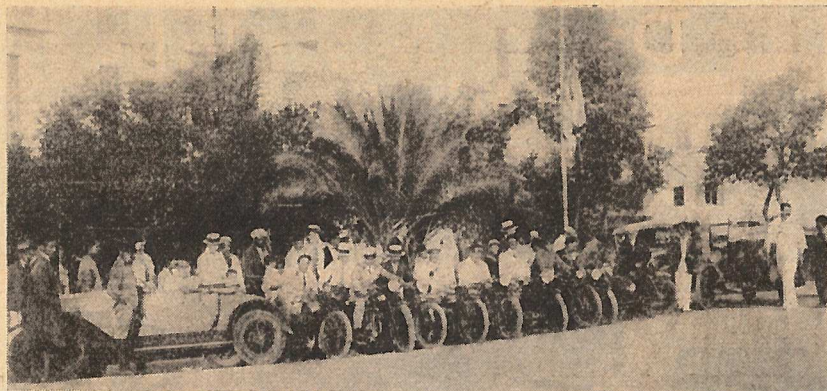
Membres du bureau du Moto Club des Cornouailles, dont le siège est au Café des Halles à Concarneau :

Présidence d'honneur : M. Bouilloux-Lafont, député, vice-président de la Chambre; M. Jacques Cadoret, président; M. Louis Verdier, vice-président, instituteur; M. Marc Bourhis, secrétaire, instituteur; M. Léon Vatin, trésorier, membre correspondant de la L. N. M.

Le club compte pour l'instant 32 membres actifs et compte faire parler de lui pendant la saison 1931.

Moto Club de Beaumes-de-Venise

Cet actif groupement motocycliste qui fut un des premiers à adhérer à la Fédération Motocycliste de Vaucluse, organise le 3 août prochain et pour la première fois, une épreuve en côte dite : « Course de Côte des Vigneaux », sur un parcours de 2 km. 250. Cette épreuve, quoique officieuse, est appelée à obtenir un



Sortie de l'U. M. Rabat le 13 Juillet : Les Lévriers au retour du Camp Monod.



Tous les jours :

M. C. France : 8 à 12 h.
Hirondelles M. C. : 14 à 21 h.
M. C. Aubagne : 14 à 18 h.
A. Cyclecar C. de France : 8 à 18 h.
U. M. Forez : 14 à 19 h.

beau succès, étant donnée la participation assurée des équipes de courses appartenant aux Clubs Fédérés du Vaucluse et celles des groupements voisins.

Les dirigeants du M. C. de Beaumes à la tête duquel nous citerons M. Amiel, l'actif et dévoué Président; Peyronnet, Alexis, Secrétaire, ainsi que leurs dévoués collaborateurs, dont les noms m'échappent, n'ont rien négligé pour donner à cette belle manifestation des sports mécaniques, un éclat tout particulier. — R. BARNAYOL (correspondant de Moto Revue).

A Mourmelon

Un nouveau club vient de se former dans la région châlonnaise, le 7 juillet, c'est le M. C. Mourmelonnais à Mourmelon-le-Grand, sous la présidence de M. Droz. Nous souhaitons grande vie à ce nouveau groupement.



MARDI

M. C. Dyonisien (2°).
M. C. Villefranche (1°r, 2°, 3°, 4°).

MERCREDI

M. C. Paris-Seine (1°r, 2°, 3°, 4°).
M. C. Aubagne (1°r, 2°, 3°, 4°).
Belleville M. C. (1°r, 2°, 3°, 4°).
Camping C. Fr. (1°r, 2°, 3°, 4°).
Pingouins du XV°e, Paris (1°r, 2°, 3°, 4°).

M. C. Aubervilliers (1°r).
M. C. Stains (2°).

JEUDI

Hirondelle M. C. (1°r, 3°).
M. C. Dyonisien (1°r, 2°, 3°, 4°).
M. C. Scolaires (1°r, 3°).
U. M. Forez (1°r, 2°, 3°, 4°).

VENDREDI

M. C. Seine (1°r, 2°, 3°, 4°).
M. C. Manola (1°r, 2°, 3°, 4°).
M. C. Billancourt (1°r).
M. C. Cligny (1°r, 2°, 3°, 4°).
A. M. A. T. (1°r, 2°, 3°, 4°).

Réunion de l'U. A. M. Ardennaise

C'est à Givet qu'eut lieu, le 10 juillet, la première réunion, en vue de la formation d'une section de l'U. M. Ardennaise. Le bureau était constitué par : le président, M. Colle; vice-président, M. Nonon; secrétaire, M. Lambert; trésorier, M. Lampson, assistés de MM. Fouillade, Bonnan, Berthe et Ourlier. Réunion tous les premiers jeudis du mois au siège.

Moto Club de Fougères

Le rallye-chevaux du 6 juillet dernier eut un bon succès. 16 motos et 37 voitures prirent le départ. L'épreuve se déroula sans incident grâce à une organisation parfaite.

Lefort, de Gorron, est premier en voiture avec 10 points d'écart (100 mètres) et premier du classement général. M. Chevallier, de Fougères, est premier en moto avec 20 points (200 mètres) et second du classement général. Le prix féminin est gagné par Mlle Thierry, seule concurrente à moto, devant deux concurrentes en voiture dont les performances sont néanmoins remarquables. (Mlle Thierry vient juste de passer l'âge nécessaire à l'obtention du permis de conduire !)

Voitures. — 1. M. Lefort, de Gorron, gagnant de la coupe de l'Ouest-Eclair; 2. MM. Tuffeu Ernée, Lécirvain; 4. Fontaine; Ravalet; Janvier; Vionne; Herbot; Héris; Guéret; Henry; Desbois; Droguet; Lebon; André Delarue; Mme Bourdanas; Jouet; Mlle Vitu; Le Gour; Picard; (plus forte moyenne); Barbier; Asseline; Aumont; Froumentin; Billois-Juban; Hervé; Desnier; Meniard; Barbe; Vedy; Lepiniec; Besnier; Desrués; Ronault; Delacroix; Dongué et Crézé.

Motos. — Louis Chevallier; Garnier; Rennes; Chausseblanche; Portelette; Mlle Thierry (premier prix féminin); Fauvel; Thierry; Macé; Bannier; Henri Chevallier; Lepiniec; Noël; Zainier; Dumoulin; Gosselet; Romagné et Jamin.

Le M. C. de Fougères adresse ses remerciements à l'A. C. de l'Ouest et à l'Ouest-Eclair pour leur aimable concours.

Auto-Moto Club Castillonais

Ce jeune club organisé depuis peu avait fait une première sortie à laquelle prenaient part quelques automobilistes et motocyclistes. Tous furent enchantés de leur randonnée qui avait pour but Les Eyzies, charmant site de la Dordogne pittoresque. Ajoutons que de nouveaux sont inscrits chaque jour.

Au Maroc

Le 13 juillet l'Union motocycliste de Rabat a organisé une sortie en forêt de Mamora. Un très grand nombre de motocyclistes était présent, et à quelques kilomètres de Camp Monod, un goûter sur l'herbe permit à quelques nouveaux membres de prendre étroitement contact avec les anciens du club. La plus franche gaieté, comme de coutume aux Lévriers, amusements, jeux, etc. Et sur la route il était possible de voir toutes les cylindrées depuis la 175 cmc., jusqu'à la 500 cmc., toutes les marques ou presque. Ce qu'il y a d'intéressant c'est que tous les possesseurs de motos, depuis la plus modeste moto, peuvent venir ils ne seront pas laissés seuls, sur la route par les machines plus grosses, la camaraderie qui règne chez les Lévriers ne tolérant pas cela. Rappelons que l'U. M. R. organise le 10 août, la Course de Côte de Rabat, et qu'à cette occasion la coupe Moto Revue sera attribuée au premier du classement général. Quel motocycliste marocain s'attribuera la coupe Moto Revue ?

NOTA BENE

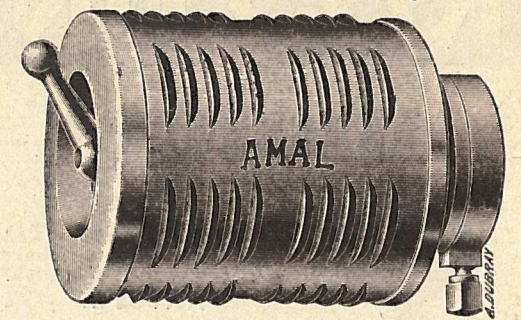
Communiqués de clubs arrivés trop tard. — M. C. Haut-Beaujolais. U. A. M. A. Givet. M. C. Lilas. M. C. Avignon.

**FAIBLE DÉPENSE...
GRANDE ÉCONOMIE...**

en équipant votre Moto d'un...

ÉPURATEUR d'AIR

Filtre soie - Soupapes de protection - Dépoussiérage automatique



PRIX : 36 fr.

AMAC
SOCIÉTÉ ANONYME FRANÇAISE
75 bis, Rue de Villiers
NEUILLY-sur-SEINE (Seine)

Dépôt à PARIS : E. R. MUNRO, 198, Boul. Péreire

ENFIN UN APPAREIL PRATIQUE !

pour l'arrimage des bagages sur
le porte-bagages ou le tan-sad.

LE BLOC-BAGAGES

AMO

Filet élastique composé de branches caoutchouc très robustes, munies à leurs extrémités de crochets appropriés; fixe énergiquement et

EN QUELQUES SECONDES

à l'arrière de la moto, tout bagage, quelles que soient sa forme et sa dimension.

Fixation rapide, puissante et souple

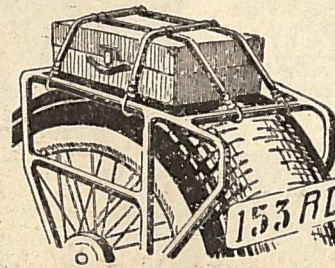
que rien ne pouvait réaliser
jusqu'à ce jour.

Modèle 3 branches :

28 FR.

Modèle 4 branches :

36 FR.



ÉTS AMO Fabricants - 23, rue Descombes
PARIS (17°)

Du choix de votre casque dépend VOTRE VIE

Dans **PARIS-LES PYRÉNÉES**
plus de 50 coureurs ont fait confiance au
SUPER-CASQUE AMO



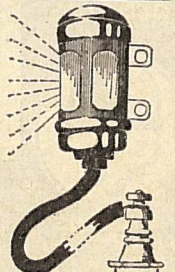
Sterny - Péan - Pahin - Chéret - Bila
Mourot - Daviet - Boor - Mercier - Orensa
R. Triaureau - M. Triaureau - Benoît
Gruyère - Barré - Bolvin - Valentin
Raudoux - Lebreton - Luc - Barthélemy
et passager - Robert et passager - Rou-
quayrol - Franier - Thorat - Flahaut
Lhomme - Reisser - Dejardin - Jabely
Augier - Russolo - Lerefait - Mollard
Gilbert - Méaulle - Legal - Simon - Liss-
mond - Bertin - Lavaine - Duverdiér, etc.

Le Super-Casque **AMO**, conçu spécialement
pour le tourisme est le plus **SOLIDE**,
le plus léger et le plus élégant.

La Véritable LANTERNE au NÉON AMO

Lumière parfaite
Sans ennui, sans consommation,
par simple branchement sur la bougie
FONCTIONNEMENT GARANTI

Complète avec 1 m. 25 de fil... **32 fr.**

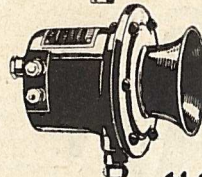


Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

avertisseurs KLAXON pour motos



KIFONET-MOTO
émail noir, pavillon court
6 v., complet fil et bouton.
Prix : 65 fr.

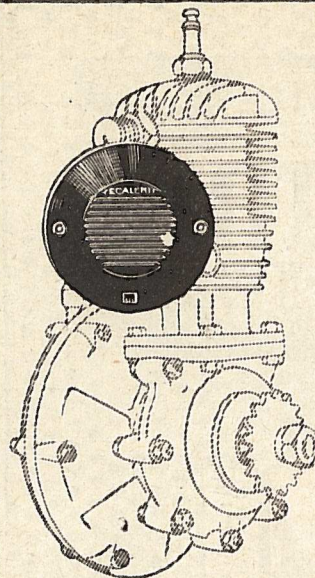


KLAXET-MOTO
émail noir, pavillon court
6 v., complet fil et bouton.
Prix : 125 fr.

Notice spéciale franco

KLAXON

Bureaux et Ateliers : 39, Avenue Marceau, COURBEVOIE
Magasin de Vente : 31, rue Daru, PARIS (8^e)



NOUS AVONS
LE TYPE
DE
FILTRE
A
AIR

Qui convient à votre
Machine et vous as-
sura l'alimentation
en air pur. La durée
du moteur s'en trou-
vera triplée, et le
rendement de votre
Moteur ne changera pas de toute la saison.

DEMANDEZ LA NOTICE EN COULEURS
ENVOYÉE SUR DEMANDE AUX ÉTABLISSEMENTS

TÉCALÉMIT
18, Rue Brunel - PARIS (17^e)



nos
petites
annonces

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.
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

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

NE SORTEZ PAS sans votre CASQUE PROTECTEUR...

"MOTORIST" qui assure votre VIE pour... 85 fr.

SACOCHE de Moto doubles tout cuir. Extra, la paire. 59 fr.

NOTRE CASQUE PROTECTEUR "AVIATIC". 59 fr.

Lunettes de Moto, depuis 2 95
Masques - Pare-Brise

Moto-Camping Poids : 3 kilos, long. : 190 x 150. Livrée avec mats et haubans. Une TENTE complète... 175 fr.

TOILE de tente. 25 fr. BON pour un SUIROIT expédié franco contre 3 fr. en timbres-poste avec le Catalog. 1930, 120gr., 40 pag.

Cause dép. régt, Motobécane 4 CV, 2 temps, tansad, écl. élec., parf. état, 2.000 fr. Creuzet, 152, av. Président-Wilson, Pré-Saint-Gervais.

Norton 500 cme., culb., écl. Lucas, klax., compt., bas prix, vis. t. ls. mat. Jouanin, 70, avenue Colbert, Livry-Gargan.

Cse chang. situat. P. 105, grd luxe, réserv. nickelé, écl. Maglum, roues à broches, sortie usine le 17 mars 1930, ét. impec., prix à déb. Laboutière, Neuilly-Grand-champ (Seine-et-Loire).

A vend. Peugeot 250 cme., A. C. T., spéc. comp., 140 km. H. 3.600 fr. De Givry, 12, Villa Duthy, rue Didot (14^e).

Peugeot P. 107, fin 29, roulé 6.000 km., compteur, par-jambe, tansad, porte-bag., pr malle, état de nf, de t. conf., cse achat voiture. Arnold, 114, rue de Flandre.

Rhony's type A, 2 1/2 CV, 2 temps, transm. à cour., cataloguée à 1.775 fr. neuve et gar. à céder à 1.200 fr. M. à Moto Revue.

Cse départ, sidecar René Gillet 750 cme., ét. parf., écl. Mag., tansad. Prix à débattre. R. Monnier, 27, rue Pierre-Guérin (16^e).

René Gillet nve 6 CV. Prix 3.300 à déb., cse dép. Tansad, ts acces. Charles, 20, rue Vieille-du-Temple.

Royal moto, bl. mot. Massardier à chaîne, pns. ballon, selle Terry, cat., prix. 3.600 fr. à céder nve et gar. 1.800 fr. M. à Moto Revue.

Ravat 350 cme., Mot. Zurcher, culb., tte équipée, tr. b. état., à vend. ou échange, avec soult., cont. 175 cme. S'adres. : Coiffeur, 371, r. Vaugirard, Paris (15^e).

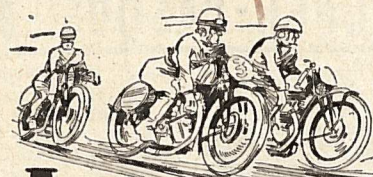
Saroléa, 500 cme., culb., 2 tub., mod. 1930, vit. 135 k., écl. Lucas, montre, compt. Jaeger, nomb. acc., roulée 2.500 km., 6.500 fr., à coûté 9.000 fr., accepte tout essai.

"BEST" POMPES ROBINETS

BURMAN BOITES DE VITESSES

PIÈCES DÉTACHÉES "JAP"

Bougies
K.L.G.
&
LODGE.
Lunettes
Casques
Sacoques
Chaînes
Selles
&
sièges
arrières



Les succès en course des boîtes Burman ne se comptent plus.
En voici un extrait concernant la plus importante épreuve française : le Grand Prix de l'U.M.F. 1929.

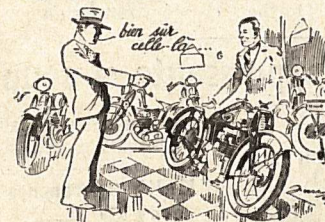
1 ^{er} en 175 cc. Monet-Goyon	boîte Burman
2 ^e en 175 cc. Alcyon	Boite Burman
3 ^e en 175 cc. Monet-Goyon	Boite Burman
4 ^e en 175 cc. Monet-Goyon	Boite Burman
1 ^{er} en 250 cc. Excelsior	Boite Burman
2 ^e en 250 cc. Terrot	Boite Burman
3 ^e en 500 cc. Terrot	Boite Burman

Nulle doute que la sagesse qui a inspiré une fois de plus en la circonstance le choix des constructeurs ci-dessus inspire également les motocyclistes avisés qui n'hésiteront pas à équiper leur nouvelle machine.

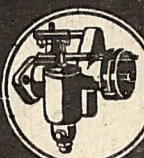
ACCESSOIRES TOUTES MARQUES
Catalogue illustré franco sur demande

LIONEL DEKTEREFF ET C^{ie} 88, A^e des Ternes. PARIS

Un motocycliste
averti fixera son choix
sur une machine munie
d'une boîte...
BURMAN



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



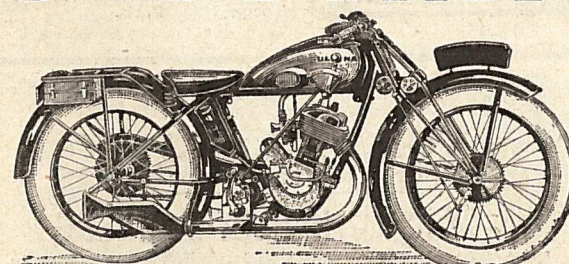
CARBURATEUR
BOWDEN

Pub. G. S.

ULTIMA

EN TÊTE DU PROGRÈS...

LIVRE TOUS SES MODÈLES AVEC
ROUES INTERCHANGEABLES A BRO-
CHE QUI, DEPUIS PLUS DE CINQ
ANNÉES, DONNENT ENTIÈRE SATISFACTION
A SA CLIENTÈLE...



Type B 2 X.

3 cv. 250 4 temps, chaîne-chaîne, freins tambours..	3.700
4 cv. 350 4 temps, chaîne-chaîne, freins tambours..	3.950
4 cv. 350 4 temps, chaîne-chaîne, roues à broche...	4.350
5 cv. 500 4 temps, chaîne-chaîne, roues à broche....	5.150

E. BILLION — CONSTRUCTEUR —
24 à 24 ter. rue du Commandant-Faurax - LYON
Allo! LALANDE 02-04

Agents demandés partout. - Catalogue sur demande.

Agence Générale pour la SEINE : BARRÉ, 123, Boul. National - PARC-ST-MAUR

ECOLE DE MOTOS

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

G. AUGOYAT
8, Avenue Dorian - PARIS (12^e)

(Face Métro Nation)

de préf. échang. cont. Amilcar ou B. N. C. gd sp. surb. b. ét. Charlier à Longueuil-Annel (Oise).

Soyer mod. B 8 1929, 3 CV., mot. Jap., 4 temps, pn. demi-conf. ph. Luxor, tansad, pr cse maladie. 1.600 fr. Ch. Masson, 14, rue des Laisnés, à Sannois (S.-et-O.).

Soldons ap. expos., motos neuves, Peugeot, Magn. Debon. Px intér. fac. paiement. Le Calvez, 8, rue de Valois, Paris.

Terror 4 CV lat. tans., compt., montre, écl. Soubitez. S'adres. : 19, rue Géroldo (9^e).

Train 350 cmc., culb., écl. Soubitez, klax., montre compteur, ét. garanti, 3.200 fr., sur fact., dern. mod. Delahaye, 1, rue de Belfort, Clichy. Sam. et dim. ou soir 18 h.

La Moto Rhonyx Staines ne coûte que 4.475 fr. en 350 cmc. et 4.375 fr. en 500 cmc., c'est la révélation de l'année, va aussi vite qu'un culbuteur, son bloc-moteur est le plus simple et le plus facile d'entretien au monde, essayez cette machine, vous serez stupéfait. Agent général : le Garage Renouvier, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. : Roq. : 07-67.

A. J. S. 500 course A C T unique en France, mise au point par Denly, a fait 165 à Montlhéry, état neuf abs. 8.500 fr. à déb. Delahaye, 34, r. Louis-Blanc, Courbevoie.

A. J. S. Spécial Dirt Track Fr. 5.000
Motosacoche 5 CV, c. nve 5.500
Peugeot 3 CV, bloc-mot. 1.500
F. N. M. 60, écl., compt. 2.800
Gillet 4 CV Confort 28. 2.400
Monet 3 CV 2.200
Dresch, écl. Soubitez... 2.200
Terror 3 CV 2.200

Doublet, 128, r. J.-Jaurès, à Levallois.

Automoto 350 cmc., dern. mod. Tout équip., 3.800 fr., comme nve. Henry, 285, bd Saint-Denis, Courbevoie.

Automoto 3 CV culb., écl. électr., tt équip., tansad, 2.000 fr. Blondel, 46, rue de la Chapelle, Paris (18^e).

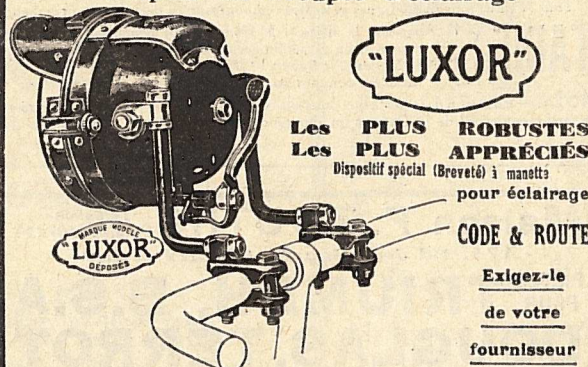
ACHÈTE AU MIEUX toutes motos modernes. Moris, 24, bd de Charonne (20^e).

B. S. A. 250 cmc., 3 vit., ch.-ch., écl. électr., excell. ét., 1.800 fr. Wattier, 14, rue Pali-Kao (20^e).

500 cmc. Blackburne double tube course, réserv. en selle, cadre surb. spécial, prix int. : 350 cmc. Automoto, équip., écl., tansad. Garreau, 289, r. de Vaugir. (15^e).

C. P. Roléo 350 cmc., mot. Colin, deux-tps, magnéto Mea, carn. Amac, boîte 3 vit., nve, chaîne courroie, 3 freins, tr. b. état, 1.700 fr. Ecrire ou le soir :

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



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

TRAIZET & C^{ie}, fabricants, 32, rue de Cambrai, PARIS-19^e

POUR
B.S.A. TRIUMPH
DALBIAC, 1, Rue des JARDINS S'PAUL PARIS

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

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

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

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

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

Marville, 137, Faub.-du-Temple, Paris (10^e).

Soldé moto d'exposition démonstration P. 105 grand luxe, facilité d'échange, crédit, 89, rue de Tocqueville, Paris.

Dé-Dé 350 cmc., très peu roulé, 2.800 fr. ; Motobécane 250 Jap, écl., bon état, 2.500 fr. ; Gnome et Rhône 500 cmc., éclair., 3.000 fr. ; Motobécane 175 cmc., roulé 1.000 km., 800 fr. ; New Map 250 cmc., 1.800 fr. ; Rochester neuve 250. Chesneau, 2, rue de l'Union, à Clichy.

Dollar 350 cmc., arbre à cames en tête, équipement Marelli, klaxon Northeaster, tansad, pare-jambes, photo sur demande. Ecrire : Masset Jean, 104, avenue de Paris, Boulogne-sur-Mer. Tél. : 442.

Superbe Dollar, tte neuve, arbre à cames, compt., montre, sac cuir, outill., valeur 7.300, vend. 5.900 fr. Chatillon, 14, rue Raspail, Levallois (Seine).

Dollar mot. chass. arbre à cames en tête, sort. usine dép. 8 mois, 2.500 fr. T. I. J., 119, rue de Flandre (19^e).

Région Pau, Dollar 250, culb., 2 l. 1/4 aux 100 km., ballon, écl. Marchal, dyn., acc., klax., phares route, code, compt., tansad, filtres air, ess. ét. neuf, essai volonté. Cause fin vacances. Catalogue, à Hagetaubin, par Arthez (Basses-Pyrénées).

Disponible de suite chez William, agent exclusif pour St-Denis de : Terror, Dollar, 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, Saint-Denis.

F. N. 500 cmc. 715x115, écl. et klaxon électr., compt., tansad, etc., état parfait, bas prix, ou échangerais contre 350 cmc. de marque. Cléry, 71, r. Parmentier, Ivry (Seine).

Moto F. N. 350 cmc., culb. rév. et réemallage complet. 3.900 fr. Peigneu, 96, av. de la République, Maisons-Alfort.

F. N. 4 cyl., parfait état, bas prix. Fixot, 10, rue Sibuet, soir après 7 heures, dimanche.

Vous manque-t-il fonds pour acquérir moto ? A 6 % vous obtiendrez satisfaction. 89, rue de Tocqueville, Paris.

Gillet-Herstal 500 cmc. 1928, état mécan. neuf, écl. Marelli. L. Marc, 79, r. Chardon-Lagache, Paris (16^e).

Gillet-Herstal, Terrot, Soyer, Gnome, Styl'son, Motoconfort, Saroléa, Rémy, 21, rue de Tlemcen, Paris (20^e), solde motos d'exposition 1930 : Styl'son, Terrot, etc. Occasion unique : F. N. 500 surb., 3.850 fr. ; B. M. W. 500, équip., 7.800 fr. ; Royal Moto 350, état neuf, 3.500 fr. ; Terrot 350 lat., équip., 2.800 fr. ; Gillet-Herstal 500, Bol d'Or, équip., nve ; New Map 350 et 500, bas prix.

Gnome et Rhône 500 cmc., bon ét., 1.500 fr. Autiquet, Bury (Oise).

Jeanjean, Moto Ecole, 133, avenue d'Argenteuil, Asnières : leçon et permis gratuits à tt acheteur au comptant.

Koehler-Escoffier 350 cmc., 2 cyl., march. gr. luxe, état neuf, 125 km., écl. électr., prix de base : 5.000 fr. G. de Changy, 18, rue de Meudon, Clamart.

Lot motos Terrot neuve 1930, bas prix. Auroux. Pour r.-d.-v. : Did. 10-68.

Marc, bloc-moteur chaise culb. 350 cmc., parf. état, 3.800 fr. ou échange Morgan. Blanche, 27, rue Marcadet, Paris (18^e).

Monet-Goyon 4 CV Villiers deux-tps : 1.800 fr. Rhomer, 6, impasse Célestin, Paris (20^e).

Monet 500 culb., 2 tubes, élect., tansad. Urgent. 3.900 fr. Dubuc, 6, rue P.-Guérin (16^e).

Motobécane 175 cmc., 2 vit., très bon état : 1.000 fr. Legeret, 6, imp. du Chevaleret, Vitry-sur-Seine.

Motobécane Supersport 350 Blackburne, parf. ét., 3.800 fr. Vandenberghe, 6, rue des Filles-du-Calvaire, Paris.

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

Motobécane 2 CV, 2 vit., ch.-ch. (le matin ou écrire) : 1.100 fr. 11, rue Pierre-Philippot, Maisons-Alfort.

Motobécane 2 vit., bon ét., 900 fr. Henry, 285, bd St-Denis, Courbevoie.

Motosacoche Mag 250 cmc., 4 tps, très b. ét., équip. : 1.800 fr. Soulag, 30, rue Ginoux (15^e).

Motosacoche 500 double tube Mag Suisse, écl. électr., très peu roulé, valeur 9.000 fr., aband. à 5.500 fr., reprendrais moto plus faible. Doublet, 128, r. J.-Jaurès, Levallois.

Motosacoche 2 cyl. culb., très rap., excell. état, belle occas. Godbarge, 15, rue de Siam (16^e).

Norton 500 culb., fin 29, écl. Lucas, klax. Bosch, tansad comme neuf, roulé 2.000 km., cause trop vite. Prix : 7.000 fr. Harding, chez Quignon, 1, rue Bucquoy, Arras.

New Motor, bloc-chaise 500 cmc., écl. électr., équip. parf., c. neuve, au plus offrant. Sauvat, 137, av. Gén.-Michel-Bizot (12^e).

New Motorcycle 500 cmc. ACT fort jolie et abs. neuve, mars

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

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

Tri-Moteur **GALLAND** Charge utile 400 Kgrs

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

Frein sur les 3 roues,
Moyeu AR amovible, Pneus Michelin 700/100
LE MIEUX CONÇU

1, rue Chauvelot, PARIS (15^e) : AGENTS : DEMANDÉS

PIÈCES DÉTACHÉES POUR TOUS MODÈLES HARLEY-DAVIDSON
NOMBREUSES OCCASIONS EN STOCK
HARLEY-DAVIDSON Repairs - Tél. : Maillot 05-21 et 14-31 - 32-34, Rue Pierret, NEUILLY-S.-SEINE

V&W VOS VACANCES
seront un enchantement si vous équipez votre Machine avec nos
Sièges-Arrière, Repose-Pieds, Porte-Bagages, etc.

Envoi de notre Catalogue franco sur demande
V & W 5, Rue Franklin, 5 LE PRÉ-ST-GERVAIS

ORNEZ VOS MOTOS !...
LES FÉTICHES LES FANIONS **RZ** PORTENT ! BONHEUR !
Nombreux Sujets de 14 à 30 fr.
Les réclamer aux Marchands de Motos et d'Accessoires
— FABRICANT —
ROSAS 57, Boulevard de la Villette - PARIS

UNE VOITURETTE
au PRIX d'une MOTO
s'achète
HALL DE LA VOITURETTE
99, Avenue d'Orléans, PARIS
OCCASIONS REVISÉES en TOUTES MARQUES
Agences : Renault, Donnet, Peugeot

1930, roulé 1.200 km., éclair. électr. Marchal, klaxon, montre, compt., tansad. Cruz, 14, rue des Minimes (3^e).

Occasion, motos de toutes marques revisées et garanties 6 mois. Jeanjean, Motos, 133, av. d'Argenteuil, Asnières.

Peugeot P. 108, écl. électr., peu roulé, 3.100 fr. Essai à vol. Hamard, 38, rue Davy (17^e).

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.

Particulier vend, cause opération, Terrot 350 Sp., culb., renf. 1930, phare Trilux Marchal, tubes, ét. réserv., chromés accus, klaxon, tabl. bord, montre, compt. selle AR, access., roulé 800 km. Poulain, Hermitage Hôtel, La Baule (Loire-Inférieure).

P. 105, c. nve, 29, écl. électr., compt., tansad, sac, cav. : 3.800 fr. Urg., cse mal. Vis. 54, rue Rouget-de-l'Isle, Suresnes.

P. 107 neuve, tout équipée, bas prix, cons. reprise voiture, 198, rue Bécon, Courbevoie, gare d'Asnières.

Peugeot P. 105, ét. nf, écl. Marchal, ent. équipée, 3.800 fr. Momer, 6, r. Hipp.-Lebas, Paris. Ecrire préf.

Suis acheteur toutes motos modernes. Les offrir même dim. matin. Maurice, 9, r. Cousin, Clichy (imm. Porte).

René Gillet 6 CV Sport, tout équipée, éclairage électrique 2 phares, klaxon, frein AV, tansad ; bas prix. René Gillet 6 CV Armée, entièrement revisée, très bel aspect, à liquider : 3.200 fr. Train 4 CV, 4 temps, revisée usine après accident, machine neuve, éclairage électrique, tansad, à solder : 4.000 fr. D. S. 500 cmc., très bon état, Maglum, pour : 2.500 fr. Carrosserie LV diplace point, neuve, capote, pare-brise, 800 fr. Carrosserie LV mono, peinture, garniture neuves, capot et pare-brise : 700 fr. Carrosserie spéciale extra surbaissée pour châssis René Gillet, neuve : 1.000 fr. Tansad En, neuf, extra-souple : 175 fr. Moreau, 1, rue Malakoff Asnières (84, av. d'Argenteuil). Ouvert tous les jours, même dimanche matin ; tramway 45 et autobus BD.

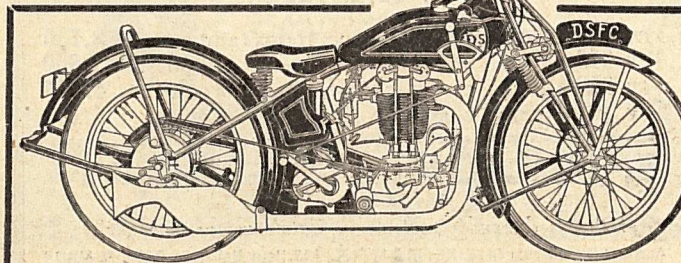
René Gillet 6 CV Sport, éclairage électrique Soubitez, 2 phares, klaxon électrique, trompe-frein AV, tansad, à vendre : 5.900 fr. Voir Baes, 12, rue de l'Eglise, Neuilly.

Rhonyx, très belle occasion, neuve, 350 cmc. Visiter Garage, 27, av. de La Motte-Picquet.

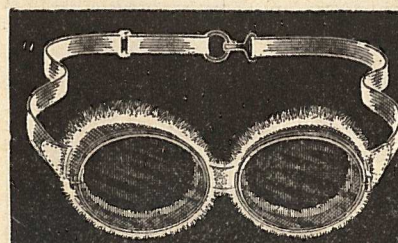
San Sou Pap, type luxe, 175 cmc., ch.-ch., pn. ballon, tansad, éclairage, parfait état : 1.750 fr. Jean Dufour, 118, avenue Jules-Ferry, Sartrouville.

Soyer 4 CV récente, mot. Jap lat., excellent état, équip. touristique complet : 3.300 fr. Ecrire Vauch A., 36, av. Simon-Bolivar, Paris (19^e).

La Rhonyx Stainless, la seule 500 cmc., bloc-moteur.



D.S. 350 cmc. 4.850 fr. 500 cmc. 5.350 fr. 500 cmc. culbut., 2 Echange. 6.600 fr.
Recordman de CHATEAU-THIERRY, TOUL-NANCY (Sidercar) ET GOMETZ-LE-CHATEL
- AGENCE - OFFICIELLE **HARLEY-DAVIDSON**
Demander le Catalogue spécial d'Accessoires et de Pièces détachées pour motos Harley et Indian
MALTERRE Frères, 13, Rue Biscornet, PARIS (12^e)



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

ALTERNO

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

livrable de suite, chez Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq. 07-67.

Soyer 4 CV deux-temps, gris, sél., él. électr., comp. équip., état nf : 1.800 fr. Prévot, 28, rue Beaubourg (3^e).

Moto S. I. C. 3 HP, 2 vit., bon état, à vendre 1.000 fr. Journaux, 16, rue du Gén.-Marbot, Villemomble.

Soyer 250 cmc. 3 HP 1/2, él. électr., 2 pn. de rech. et outill., tr. b. ét. : 2.000 fr. Chauvel, 52, bd Haussmann (9^e).

Terrot 350 cmc. culb., él., compt., montre, tansad, malle AR, en bon état, sam. apr.-midi et dimanche. Théard, 90, bd de Strasbourg, Nogent-s.-Marne (S.).

Au plus offrant : Terrot 4 CV culb., él., pn. conf., sort. fin 28; urgent. Dim. matin. Wurffel, 44, rue Descartes (5^e).

Terrot 350 cmc., type H. S. C., tansad, équip., él. électr., klaxon électr., compt., pneus neufs, état parf., 4.200 fr. Sandford, 72, av. Ternes.

Train 250 cmc., deux-tps, 1929 : 1.800 fr. Geoffroy, Valmondois.

Triumph 500 H. boit. Sturmei, 3 vit., él. électr., pn. neufs, ét. général impeccable : 1.300 fr. Vattier, 14, rue Pali-Kao.

Moto Styl'son 500 cmc., moteur Blackburne, boîte Burmann, 2 échappements, sortie usiné février 1930, état de neuf, compteur, montre, tansad, phare accu, klaxon. Prix : 5.200 fr. S'adress. : Raverdy, 2, bd Thiers, Melun (Seine-et-Marne). Urgent.

Utilia 2 CV 1/2, parf. état, rev., él., tansad, 1.000 fr. T. I. J. 20 h. et dim. matin. Daumerie, 12, rue des Orteaux (20^e).

Vacances, Peugeot, Automoto usines et agence qui livre pour vos vacances, sans intérêt de crédit, 1^{er} versement, si minime soit-il, en 5 à 2 CV. Démonstration, vente 178, route de la Révolte, Levallois. Ouvert fêtes, reprise, échange.

F. N. 4 cyl., él. électr., 4.500 fr. F. N. 350, 1930, él. électr., selle En, comme neuve. 4.500

Terrot 500 culb., él. électr., compt., bien eq. 4.900

Terrot 350 culb. enfermés, res. nickelé, pas roulé. 4.500

Royal Enfield 500 cmc. culb., él. Lucas, compt. 6.300

Monet-Goyon 1930, 350, 2 tps, él. électr., pas ré. 3.400

Dresch 250, él. électr., access., compt., montre 2.500

et nombreuses autres machines à partir de 900 francs. Garage Regor, 5, rue Emile-Lepeu.

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

TOUTES MOTOS NEUVES ET
OCCASION, GARANTIE 6 MOIS

Crédit : 12 et 18 Mois sans Intérêts
ACHAT ET REPRISSE DE TOUTES MOTOS

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

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

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

**AGENCE
BRIQUET
F. N.**
SPÉCIALISTE
RÉPARATIONS
11, Quai d'Anjou - Paris (4^e)

LES ÉTABLISSEMENTS CH. GAUTHEROT
Construisent un side-car spécial
POUR LA 350 STANDARD TERROT
C'est un véritable side-car de luxe dont la carrosserie, d'une ligne agréable, est livrée avec peinture cellulosique. La suspension sur le châssis est constituée par des ressorts à grandes lames et une nouvelle barre d'accouplement vers la selle ne gêne pas pour le lancement du moteur.
Poids total : 53 kilogs. . . . 1.675 Fr.
Prix avec Pneu Ballon. . . .
Renseignements franco sur demande Ets Ch. GAUTHEROT, Route de Langres, DIJON.

**Allez voir les nouveaux
Éts J. DETRUCHE**
119, Fg-Saint-Martin - PARIS
AGENT VOITURES PEUGEOT
- MONE - GOYON -
ET NOMBREUSES AUTRES MARQUES
VENTE A CRÉDIT
RÉPARATIONS DE MOTOS
de toutes Marques
- par Spécialiste -
Téléphone: NORD 81-07

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

CYCLECARS ET VOITURETTES

Darmont, spéc. t. ét. 43, rue Gaultier, Courbevoie.

Morgan Darmont sport à eau, él. él. c., riche occ. à saisir, 3.800. Neuilly, Motos, 7, rue Montrosier, Neuilly-sur-Seine.

Morgan sport, air, parf., état mécan., pn. ball., dir. démul., rétro., route broche, él. électr., à enlev. 3.500 fr. Georges, 328, rue Saint-Jacques (5^e).

Sup. Morgan à eau, ent. rev., 3.200 fr. Vis. le dim., 75, rue Pasteur, Choisy-le-Roi (S.).

Peugeot 5 CV, type 172 BC., carross., sport allongé, 3 pl., état parf., 6.000 fr. Pierron, Bréval (S.-et-O.). Urgent.

Renault 6 HP, N. N. c. int., 4 portes, amort., housse, état neuf. Rossaer, 91, route de la Révolte, Levallois-Perret.

Occas. unique Pierre le Roi de la Moto, spéc. du 3 roues, 4, r. Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. : Roq. 07-67, of. Sandford mod. uniq. chas. spéc. super-surbaisé, compétition, moteur rubys, type K, sortant d'usine (facture à l'appui de chez Ruby).

Turbo compresseur Cozette N° 7 2 curabos, radiateur d'huile, boîte 4 vitesses, chaîne double, chronom. officiel, à plus de 150 km. à l'heure. Prix. 18.000 francs.

Amilcar 6 CV 1927, cabr. 2 pl. et spider pn. conf. parf. état, 9.000 francs, 6, r. Barye (17^e). Wag. 59-17.

Amilcar 6 HP Bordino carr. Duval, parf. état, él. dem. él. capote 6000 francs. Mortier, 53, rue de Buzenval, Houilles (S.-et-O.).

Citroën 5 CV torpédo 2 pl. parf. état, capote neuve, 4 pns. nfs, 4900. Echangerai cont. moto. Garage Régor, 5, r. Emile-Lepeu (11^e).

Citroën 5 CV ravis, cabr. dern. mod. pon Benjo, ail. rond. ventil. N° 76.600 nomb. acces. toute beauté, de conf. 7.900 fr. Vattier, 14, r. Pali-Kao (20^e).

Cyclecar 8 CV, excell. ét. demi taxe 1800, essai à volonté. Bouissié 3, r. Grenier-sous-l'Eau (4^e).

Cabr. 5 CV Peugeot parf. ét. mot. nf. pn. nf. él. dém. 5.800 fr. Giraud, 227, r. Lafayette (10^e).

1/2 valeur Darmont spéc. 1/2 val. cabr. 5 CV. Facile reprise moto, 178, rte Révolte, Levallois.

Darmont spéc. 1930, Px. à déb. urg. Michellin, 60, Av. d'Argenteuil, Asnières (Seine).

Darmont bon ét. frein avant N. confort él. amort. capote etc. reprendrais moto en compte. Doublet, 128, r. J.-Jaurès, Levallois.

Pierre, 4, r. Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq. 07-67 est

PRESTER

1^{er} ex aux 6 Jours d'Hiver
aéro PARIS-NICE

TOUR DE FRANCE

LAVINE termine brillamment
Paris-les Pyrénées-Paris

avec 350 cmc nouveau modèle
A CARDAN

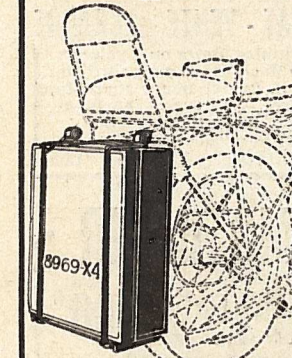
BLOC-MOTEUR CHAISE
Sa machine du Tour de France
Dunlop-Mobililol-Amac-Soubitez

5.650 francs
éclairage compris.

EICHEL FRÈRES
50, Avenue Marceau, COURBEVOIE (Scin.)
Tél. : Défense 08-97

VENTE A CRÉDIT
Catalogue gratuits, Agents demandés

Pour votre Confort :
LE SUPER-MOTO STRAP
La Moto-Mallette
et son support amovible



JÉRARD FRÈRES - Neuilly-s.-Seine
20, Rue d'Armenonville
Wagram : 65-12, 4-16

Aux Docks du Pneu

Toutes Marques Pneus
— 1^{er} et 2^e Choix —
en solde, NEUFS,
toutes dimensions,
Aux meilleurs Prix

— LEMANDEZ —
TARIF EN BA SSE

VAYSSE
387, r. de Vaugirard PARIS-15^e

CALTHORPE
1^{re} MARQUE ANGLAISE vendue à un prix français
PRÉSENTATION ET
FINI HORS PAIR
Agence général : français :
E. N. LAURENT
140, Rue des Charrettes
15, Quai de la Bourse
ROUEN
Tél : 41-92

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

GILLET-HERSTAL
ACHÈTE ou REPREND
GRAND CHOIX EN MAGASIN
Conditions spéciales au Comptant
Atelier Moderne
de Réparation. Personnel spécialiste.
CRÉDIT LATSCHA, 18, Rue
Aug.-Bailly, Asnières
Ouv. Dim. et Fêtes jusqu'à 20 heures
Tél. : Grésillon 17-33

agent off. de Peugeot, Renault et Citroën, et reprend en compte tous cyclecars et motos.

Darmont spéc. bon état, 43, r. Gaultier, Courbevoie (Seine).

Fiat 509 7 CV, joli torp. sport 1928, 2-3 pl. entier. équipée, pn. bal. voiture de gd luxe, a coûté 32.000 à sais. 11.500. Vattier, 14, r. Pali-Kao, (20^e).

Morgan eau b. état de suite, 2.500. Gréach, 13 bis, r. Pitais, Ablon (S.-O.).

Morgan, toutes pièces détachées adapt. à ce véhicule, fabriquées et en vente chez Poiret, le plus ancien spéc. du 3 roues. Rec. du monde Morgan monop. Paris Acacias 1923, innovateur de tendeur de ch. suspension spéc. AV, frein AR et AV, mâchoires int. coulisseaux spéc. répar. transf. rectifié. de cylindre, peinture, sellerie, capote dern. mod. frein de direction. Morgan tous typ. occas. 6 et 7 CV à partir de 1800, 77, rue des Fontenelles, Nanterre (Seine).

Morgan air équip. 3.200. Herbout, 26, rue Singer, sam. apr.-midi.

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

Peugeot 172 R. 5 CV cabr. cap. toile parf. état 6.300 fr. 2 moteurs Indian complets 150 fr. pièce, 1 boîte Harley av. embrayage, 120 fr. Noiville, 4, r. Buzin, Sèvres.

Votre **Morgan** a besoin d'un anti-shimmy, cela ne coûte que 100 francs, n'hésitez pas, vous n'aurez plus les bras cassés. Pierre, le Roi de la Moto, 4, r. Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq. 07-67.

Peugeot 172 R. cabr. 5 CV, 6.000. Peugeot 172 B. C. cabr. 5 CV 4.800. Salmson tourist. 7 CV, 3.000. Darmont frein AV, 5.500. Peugeot 9 CV, camion, 5.500. Reprises en compte Motos ou cycl. Doublet, 128, r. J.-Jaurès, Levallois. Tél. Péreire 24-09.

Rally 29 spéc. course type ABC, équip. état nf. garanti px int. Verchère, 21, r. de Tlemcen, Paris (20^e).

Sandford gd sport surbaissé alum. 1.100 cmc. état absol. de nf. Bas px. Ecr. pour rend.-vous. Faure, 3, r. Montmorency, à St-Brice-sous-Forêt (S.-et-O.).

Sandford gd sport 1.000 cmc. surb. Marchal parf. ét. absol. nomb. transf. mod. unique, 13.500. Griffon b. mot. 350 cmc. culb. tr. b. ét. à vend. ou éch. cont. voir. Léo B. Germignac (Ch.-I.).

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, Paris (20^e). Tél. Roq. 07-67, vous paierez le reste 500 fr. par mois.

Sima-Violet 3 pl., b. ét. pns. nfs, 2.600. Sam. tantôt, Pierre, Garage, 83 Av. du Maine (14^e).

Sima-Violet surb. pont arr. nf. 800 fr. Ecr. Davagnier, 7, r. de Sèvres, Paris.

Sima-Violet sport 650 cmc.

juill. 29, roulé 6.000 km., él. dém. él. comp. montre, capote, outill. acc. 85 à l'heure, marche parf. ts essais Px 7.500 fr. cause ach. gr. voiture Boulard Av. Jean-Jaurès, Décines (Isère).

Sima-Violet, 2 pl. sport, 5 roues cap. compt. él. él. à enl. cse refus permis. 1.900 fr. Bobier à Vert-en-Drouais, près Dreux (E.-et-L.).

Voiturette sport 3 pl. 5 roues pns peinture neuve 4.700. Henry, 285, boul. Saint-Denis, Courbevoie.

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

Peugeot 5 CV cab. 3.900 tr. b. ét. 25, av. Robinson, Sceaux-Robinson.

Rosengart, joli cabriolet 3 pl. état nf. Urgent, Pierre, 31, rue Parmentier, Ivry.

SIDECARS
Sidecar à coll. pr. 250 cmc. (Peuple) com. nf., 500 fr. 156, rue Croix-Nivert.

Side ét. nf. p.-brise, 950 fr. de 6 à 9 h. soir. Brasseur, 249, rue Grimaud, Paris (19^e).

De conf. moto, side, D. S. Malterre, 5 CV, parf. état mécan., 2.800 fr. Joan, 44, rue Thiers, Colombes.

Indian tr. b. état carross., 1 pl. 1/2, comme nve. 1.000 fr. G. Renaudat, 16, rue des Changes, Vierzon (Cher).

Side F. N. 4 cyl., entier. révisé par F. N., compl. équipé, 6.000 fr. Adixie, 200, rue Croix-Nivert. Tél. : Vaug. 44-23.

Sidecar Harley-Davidson, él. mod. 1926, n'ayant pres. pas roulé, él. nf. gar. Virique, 20, rue Alsace-Lorraine, Vesoul (Hte-Saône).

Bon. Occas. moto B. S. A., 5 CV 1927. Side bipl. nomb. acces. 3.900 fr. cause ach. voit. Bolot, 13, rue St-Sébastien (11^e), après 20 heures.

Harley 9 CV, side b. ét. divers acc. 3 pns nfs, essai à volonté à enlev. 2.500, 24, aven. Edouard-Vaillant, Billancourt (porte Saint-Cloud).

Sidecar René Gillet, parf. état pn. neuf roue secours, Px 4.500. Tailleux, 80, rue de Grenelle.

ECHANGES
J'éch. motos 2 t. occas., de marques, div. cont. sid. Harley-Davidson, même en pièces dét. Ecr. G. Renaudat spéc. motos, Vierzon (Cher).

A éch. contre plus faible cylindrée moto Indian 750 cmc. état neuf (de préf. 250 cmc.) Ecr. Charles-Laurent, 57, r. du Luxembourg, Givet (Ardennes).

J'achète toutes motos de 4 à 9 CV, La Moto pour Tous, 3, rue Aumont (13^e).

Jeanjean, Motos, 133, avenue d'Argenteuil, Asnières, vend, échange, répare les motos toutes marques.

FILTREZ... VOTRE ESSENCE PLUS D'ENNUIS DE CARBURATEURS avec L'ENTOMOS



Entonnoir à double filtrage muni d'un filtre spécial permettant le mélange de l'huile et de l'essence sans réduire le débit du filtrage. Son encombrement permet de le loger dans la sacoche Réclamez-le de votre fournisseur habituel.

— EN VENTE : —
**DANS LES GARAGES ET
MAISONS D'ACCESSOIRES**

**SANS DÉMONTAGE
PLUS DE CAHLES
cassés ou grippés
grâce au Graisseur
ERKATE**
Edmond KAHN
9, rue Beldor
PARIS (17^e)

FN - TERROT MOTOCONFORT, et toutes les Marques

VENTE A CRÉDIT
Achat - Échange - Occasion

Leçons à tout acheteur
Garage gratuit pendant 1 an

DEPREZ
MAISON FONDÉE EN 1893
24, Rue Meslay (3^e)
(Mét. Répub.) Tél. : Archives 04-28
USINE : 187 bis, Rue Armand-Sylvestre
(près gare Asnières) Tél. : Déf. 07-02
Ouvert Dimanches et Fêtes
jusqu'à 20 heures
F. N. visible à Paris

F. N. GILLET-HERSTAL

ACHÈTE ou REPREND
GRAND CHOIX EN MAGASIN
Conditions spéciales au Comptant
Atelier Moderne
de Réparation. Personnel spécialiste.
CRÉDIT LATSCHA, 18, Rue
Aug.-Bailly, Asnières
Ouv. Dim. et Fêtes jusqu'à 20 heures
Tél. : Grésillon 17-33

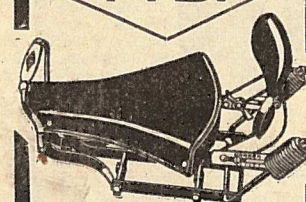
MOTOS
Saroléa
Magasins d'exposition et de vente
DELAUNAY, 62, Rue Rochechouart - PARIS

**Side-CARS
BELGIAN**
Exposition et vente
DELAUNAY
62, Rue Rochechouart - PARIS

HUILE DE RICIN
Garantie pure
95 fr. les 10 litres franco
toutes gares FRANCE
Versen. à la comm., Cte postal 113-33
G. JUTARD BORDEAUX, 2, cours Arnaoan

**SELLES & SIÈGES
ARRIÈRES**

P. B.



A RÉGLAGE INSTANTANÉ
De 40 à 90 kilogr.

En vente partout et
NOTICE FRANCO:
ÉTABLISSEMENTS
- DES SIÈGES - **P. B.**
9, rue Faite-Félix, Vincennes

MOTOS toutes MARQUES
CRÉDIT au PRIX du COMPTANT
— RÉPARATIONS —
171, Av. Victor-Hugo, Clamart
— Succursales — **DRESCH**
Porte de Versailles
2 bis, Av. Ernest-Renan, Paris

L'INDISPENSABLE
Arrache-pignons
UNIVERSEL
Modèle B 90fr
Modèle C 265fr
Ouverture 200
Ouverture 450
Chez tous les marchands
d'accessoires, et quincailliers
Gros - Détail
S' d'OUTILLAGE 46, rue Amelot
Paris, Roq. 50-87
Trousses pour motos, autos, Outillage, crics, etc.
Catalogue contre 0.75 en timbres

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

Echange 4 CV Automoto,
équipée juin 30 contre motorette,
89, rue de Tocqueville, Paris.
On échangerait Terrot 350 cmc.
écl. toute équipée contre Monet-
Goyon 175 cmc. ou 250 cmc. mod.
récent 9, rue Beautreillis.

ON DESIRE ACHETER

Suis acheteur moto occ. Peugeot.
P. 110 ou P. 108 ou Motoconf.
T 3. Ecr. pr rend.-vs à Masson-
neau, 181, rue Saint-Honoré.
Cherche moteur ou pist. et cyl.
Violet ou Aleyon, occas. Davag-
nier, 7, rue de Sèvres, Paris.

Ach. ou avances 80 % de la
val. à 5 % intérêt d. suite. s.
motos, etc. Herboristerie, 24, rue
Voltaire, Levallois, de 8 à 20 h.
Suis acheteur 5 CV Peugeot
C. 1, modèle tôle de préf. Ecrire
avec renseign., prix et rendez-v.
à Deschamps, 20, av. Berthet,
Sannois (S.-et-Oise).

DIVERS

Cherche empl. pend. vac.
août et sept., comptabil. mont. ou
réparat. motos ou t. aut. travail.
Marc Barny, instituteur, Château-
neuf-sur-Charente (Charente).

Profitez-en cont. 15 fr. j'env.
franco un pn. à tal. 26 x 2 3/8 pr
jantes 650 x 65. Moers, 56, faub.
Saint-Antoine (12°).

Malle auto 42 x 93 2 porte-
habits, sangle, hous. caout., com.
nf. Maréchal, 239, Fg-St-Honoré
(8°).

Selle tansad av. poignées, Leda,

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

nve, 120 fr. px except., à céder
nve. M. à Moto Revue.
Le Roi de la Moto, 4, rue
Charles-Renouvier, Paris (20°).
Tél. Roq. 07-67, offre à ses clients
1.000 pns 27 x 4 deuxième et pre-
mier choix depuis 100 fr. toutes
autres sections en magasins.

Taxis Citroën B. parf. état
mécan. 3.500 fr. affaire exception-
nelle. Liégeois, Laval (Mayenne).
Cherche à louer pour vacances
du 15 au 31 août, une tente et
2 lits pour le camping. Ecr.
G. Chebroux, 46, boul. de la Gare,
Chelles (Seine-et-Marne).

Suis acheteur Gnome et Rhône
500 cmc. D 4 1929, même très
accidentée, s'adr. Figini, rue Par-
mentier, Thorigny (S.-M.).

Un écl. élec. est posé dans
48 h. chez Jeanjean. Motos, 133,
avenue d'Argenteuil, Asnières.

Les huiles augmentent de
prix, mais Pierre, le Roi de la
Moto, 4 rue Charles-Renouvier,
Paris (20°). 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
course, 15 fr. le bidon.

PIÈCES pour MOTO
INDIAN
— TARIF ILLUSTRÉ —
INDIAMOTO
1, Rue Paraday, PARIS-17°
Reste ouvert le Dimanche matin

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

NAVILLE & SES FILS
3, rue Sarcelle - PARIS (14°)
Montage - Rayonnage
Transformations de **ROUES**
Rayons et Jantes de tous profils
Pour Motocyclistes & Voitures
EXPÉDITIONS EN PROVINCE

CAMPHONINE

39, Rue de Châteaudun, 39
PARIS (9°)

STAUB

BOITES 2 et 3 VITESSES
BOITES-500 cmc. Sport compétition
BOITES MARCHE ARRIÈRE
BLOCS-MOTEURS 350 et 500 cmc.
soupapes latérales — MOTEURS
350 et 500 cmc. soupapes latérales.

— Demandez Notices : —
26 à 30, Rue Jules-Ferry
COURBEVOIE (Seine)

Pièces détachées pour
Boîtes de Vitesses, Moteurs
PERTUISOT 23, rue des Acacias
PARIS (17°)
Agent général des pièces STAUB

ACHAT - VENTE - ECHANGE

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

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

RHONY'X

PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

remportent

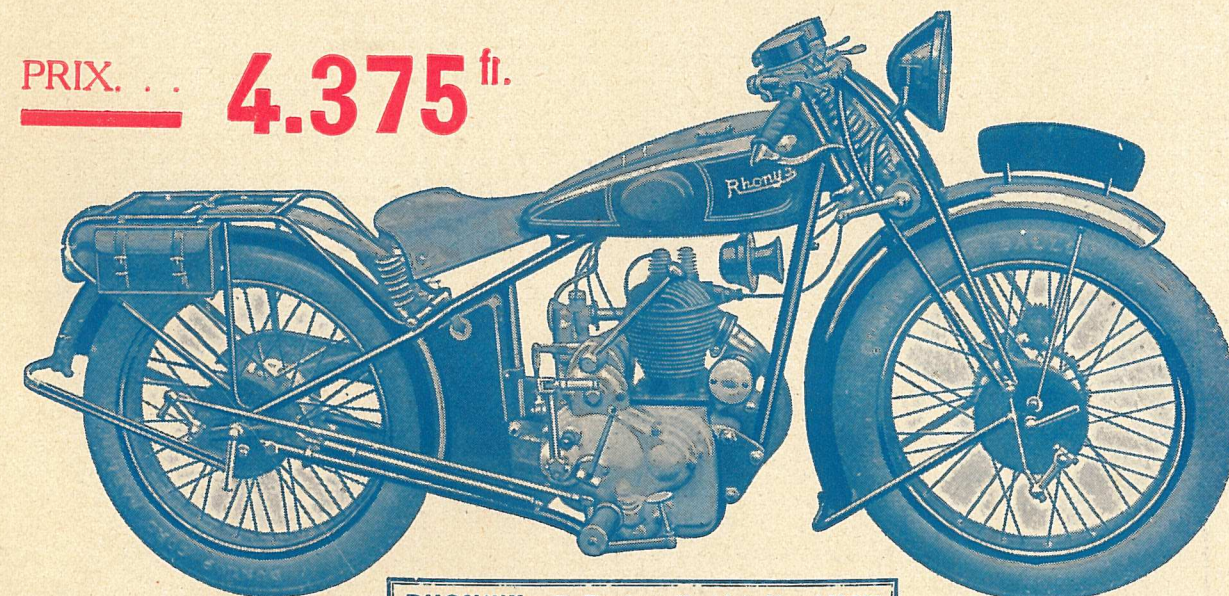
LA COUPE DES PYRÉNÉES - LA COUPE SAINT-JEAN-DE-LUZ

avec

4 MACHINES AU DÉPART — 4 MACHINES A L'ARRIVÉE

FRANIER, THCRAL, MOURCT, RENAUD, tous avec Bloc-Motcur
de Série, Type ST 33 **STAINLESS**

PRIX... 4.375 fr.



RHONY'X - 50, Chemin de Monchat, 50 - LYON
Veuillez m'adresser votre Catalogue illustré gratis.

Mr _____
Rue _____
Ville _____
Département _____

DISTRIBUTEUR POUR LA
RÉGION PARISIENNE :
GARAGE RENOUVIER
4, Rue Charles-Renouvier
PARIS

Les
4 RHONY'X
étaient équipées
de
- PNEUS -

WOLBER

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

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

Ci-joint la somme de (2)

Nom _____

Prénoms _____

Profession _____

Adresse _____

TARIF DES ABONNEMENTS (FRANCE & COLONIES)

A Abonnement complet MOTO REVUE hebdomadaire et son supplément mensuel L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE			B Abonnement simple MOTO REVUE Hebdomadaire			C Abonnement simple L'ACTUALITÉ AUTO-MOBILE MENSUEL		
UN AN	SIX MOIS	TROIS MOIS	UN AN	SIX MOIS	TROIS MOIS	UN AN	SIX MOIS	TROIS MOIS
64 Numéros	32 Numéros	16 Numéros	25 Numéros	13 Numéros	6 Numéros	12 Numéros	6 Numéros	3 Numéros
55 »	30 »	18 »	45 »	23 »	14 »	20 »	11 »	6 »

Signature: _____

(1) Indiquer le nombre des Numéros souscrits.

(2) Pour l'envoi des fonds un simple mandat-poste ne vous coûtera que 0 fr. 40 si vous faites porter sur ce mandat par l'employé des postes: mention CHEQUES POSTAUX-29.737-PARIS (2°)

CE QU'ON
PENSE DES
RENÉ

GILLET

A SUSPENSION ARRIÈRE
ÉLASTIQUE BREVETÉE

Rosny-sous-Bois, le 24 juin 1930.

Monsieur RENÉ GILLET,
128, route d'Orléans, MONTROUGE (Seine)

Monsieur,

C'est une satisfaction très grande pour moi de venir vous faire l'éloge de la 9 CV avec sidecar dont je viens de me rendre acquéreur.

Pour une première sortie, elle a effectué, sur des routes pavées tantôt bonnes, mais plus souvent mauvaises, environ 500 kilomètres, sans aucune défaillance, ni incident et ce à quatre personnes.

Il n'est donc que très juste de reconnaître que la moto René Gillet élastique, est pour le tourisme la reine des machines, tant par son confort et son endurance que par sa ligne qui fait de chaque passant un admirateur.

Monsieur Gillet, c'est un double plaisir pour moi, matériel et moral, de vous exprimer aujourd'hui ma pleine et entière satisfaction.

Veuillez accepter, Monsieur, avec mes meilleurs sentiments, l'assurance de ma profonde considération.

Signé : POURCHET ELIE,
1, villa Victor Hugo,
ROSNY-SOUS-BOIS (Seine).

Paris, le 19 juin 1930.

Monsieur RENÉ GILLET
MONTROUGE (Seine)

J'ai l'honneur de vous adresser mes impressions sur la 1.000 cmc. à suspension arrière que vous m'avez livrée le 10 avril dernier, veuillez d'abord m'excuser si je ne vous ai écrit plus tôt, et si j'ai attendu jusqu'à ce jour, c'est que j'ai voulu effectuer un certain nombre de kilomètres pour me faire une opinion.

Quant à la suspension arrière, elle n'affecte nullement la conduite et je n'y fais aucune différence avec un cadre rigide, dans les virages aucun flottement, sur les mauvais pavés que j'ai pu rencontrer, je crois rêver, je n'ai ressenti aucune secousse violente (coups de raquette) comme avec un rigide, surtout pour le passager en larsad qui en est plus affecté encore que le conducteur et ici ma femme est tellement émerveillée de ce confort qu'elle se passerait d'un side, c'est vous dire l'idéal même de cette heureuse conception et je rends hommage à M. René Gillet de l'avoir adoptée à souhait. Quant à la fourche avant, tous commentaires sont superflus.

Signé : LOUIS DURET,
23, rue Surcouf, PARIS (7^e).

Paris, le 2 juin 1930.

Monsieur RENÉ GILLET
126 bis, route d'Orléans, MONTROUGE (Seine)

Bravo ! Hé oui, depuis que je roule sur ma 1.000 cmc. à suspension, je suis dans un rêve, c'est vraiment la reine du grand tourisme ! Quel moteur et quel confort ! Ancien usager de toute la gamme des cylindres et amateur de grandes randonnées confortables et rapides, je suis aux anges. Ce n'est pas un motard en chambre ou un théoricien règle et papier qui le proclame, mais un vrai de vrai qui la pratique dans tous les coins de cette douce France sur bonnes et trop souvent hélas mauvaises routes.

Enfin un constructeur à la page ! Il est vrai que mes compliments vont à un pratiquant et non à un rolls-royaliste et pourtant un reproche à M. René Gillet, je regrette qu'une si belle conception qui a, depuis longtemps dans le même principe, fait ses preuves sur châssis side n'ait pas été adoptée pour la moto avant 1930. Beaucoup, j'en suis certain, après usage penseront comme moi.

Signé : M. DURAND,
Inspecteur à la Préfecture de Police,
1, rue Muller, PARIS.

Clamart, le 30 mai 1930.

Etablissements RENÉ GILLET
126 bis, route d'Orléans, MONTROUGE

Messieurs,

J'ai le plaisir de vous informer que les premiers essais de ma moto René Gillet 750 cmc. élastique, me paraissent devoir me donner une grande satisfaction pour l'avenir.

J'ai déjà eu pas mal de machines des modèles les plus variés y compris le bloc-moteur quatre-cylindres. Aucune ne m'a procuré un tel confort et ne m'a semblé aussi robuste. C'est mon premier modèle deux-cylindres en V qui conserve au ralenti et au point mort, un équilibrage moteur aussi régulier : des spécialistes de la voiture eux-mêmes restent en arrêt devant cet état de choses.

Après quelques centaines de kilomètres, je vous confierai mes impressions et mes clichés dès que j'en aurai. Au fait, seriez-vous assez gentil pour m'envoyer quelques épreuves de ma jolie monture ?

Avec mon bon souvenir, veuillez agréer, Messieurs, mes salutations distinguées.

Signé : CHERPITEL,
97, rue Condorcet,
CLAMART (Seine).

DEMANDEZ LES NOUVEAUX CATALOGUES

Établissements RENÉ GILLET 128, Route d'Orléans, 128
— MONTROUGE (Seine) —