

Un Bloc-moteur chez Monet-Goyon !

LE NUMÉRO

1^{fr.} - 25

MOTO REVUE

TOUS LES
SAMEDIS

MOTOS - SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

18^e ANNÉE — N° 393

20 Septembre 1930

et
*Motocyclisme
Automobilisme*



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

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

La Moto mène à tout, même au « Motoplane » : ce sport nouveau est essentiellement prisé par les sportives qui y trouvent un délassement sain, sans danger, précurseur d'une santé future intense ; n'est-ce pas, pour nos futures épouses et mamans, autrement recommandable que la salle de danse enfumée, aux contacts douteux, embuée de tuberculoses, bouillonnante de névroses et neurasthénies ?

C'est seulement avec
une...

750^{cmc.} à compresseur

BMW



...que HENNÉ a établi son Record du Monde
battu le 31 Août, par une 1.000^{cmc.} à chaînes.

Comme... d'après les Compétences?

Un Bloc-Moteur avec transmission par Cardan,
fait perdre **20%** de rendement au Moteur,

Vous pouvez imaginer...

- quelle vitesse aurait atteint -

La **BMW**

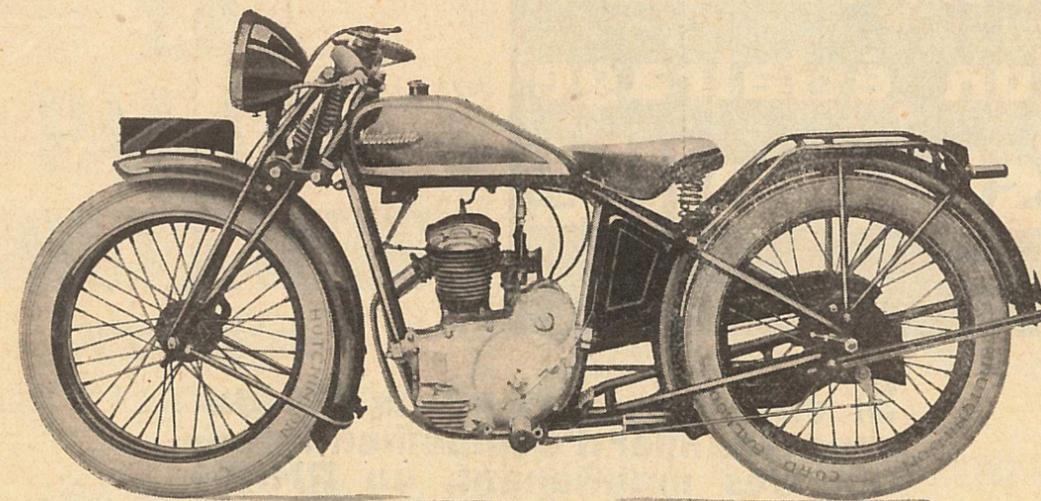
Si ELLE AVAIT ETE MUNIE DE CHAINES!

Agent Général : **BASTIDE, 56, Boulevard de Clichy - PARIS-18^e**

Les MODÈLES

Motobécane
1931

ÉCONOMIE - - -
SOUPLESSE - -
RENDEMENT - -
DURÉE - - - - -
SATISFACTION
CONSTANTE



MODÈLES 4 TEMPS

250 cmc. - 3 CV - 4 temps

Type B 3 - Bloc moteur à soupapes latérales - Alésage 65 - Course 75 - 3 vitesses - Pneus ballons de 26x3,5 - Vitesse 85 km. environ. Machine d'un prix d'achat et d'un entretien réduit, employée à de nombreux exemplaires comme machine de solo et même de Tan-Sad en pays accidenté. Livrée avec éclairage par alternateur et phare-code **3.700** fr. au prix de
Type B 3 LUXE, mêmes caractéristiques qu'ci-dessus, mais avec présentation de luxe. Réservoir et échappement chromés. Livrée avec éclairage par dynamo, batterie et avertisseur, au prix **4.400** fr. de

175 cmc. - 2 CV - 4 temps

Type B 2 S - Bloc moteur à soupapes latérales - Alésage 56 - Course 70 - 3 vitesses - Pneus ballons de 25x3 - Vitesse 75 km. environ. Machine à 4 temps économique, pratiquement inusable. Convient particulièrement aux trajets urbains et suburbains. Confort, souplesse, agrément de conduite inconnus sur des machines de cette puissance. Livrée avec éclairage par alternateur et phare-code au prix de : **3.225** fr.

350 cmc. - 4 CV - 4 temps

Type B 4 - Bloc moteur à soupapes latérales - Alésage 70 - Course 90 - 3 vitesses. Motocyclette très rapide : vitesse de 95 km. environ; convient parfaitement pour le Tan-Sad. Livrée avec pneus ballons de 26x3,5 et éclairage par alternateur **4.350** fr. et phare-code au prix de
Type B 4 LUXE, mêmes caractéristiques qu'ci-dessus. Présentation de grand luxe - Pneus ballons de 27x4 - Eclairage par dynamo et batterie - Avertisseur - Réservoir et échappement chromés. **4.950** fr. Prix

MODÈLES 2 TEMPS

B.M.A. 100 cmc. - 1 CV - 2 temps

Type B 1 - Bloc moteur à démultiplicateur - Alésage 46 - Course 60 - Transmission par courroie trapézoïdale. - Fourche à parallélogramme - Pneus ballons de 600x55 - Poids 29 kgr. 900 - Consommation 1 lit. 1/4 aux 100 km. environ - Vitesse 25 à 30 km. environ. Prix à peine supérieur à celui d'une bicyclette de bonne marque. Entretien nul. Machine circulant sans carte grise, ni permis de conduire. Impôt annuel : 36 fr. - 20.000 exemplaires en circulation à l'heure **1.375** fr. actuelle. Prix

175 cmc. - 2 CV - 2 temps

Type B 2 - Transmission chaîne-chaîne - Alésage 56 - Course 70 - 2 vitesses - Pneus ballons de 600x60 - Fourche à parallélogramme - Réservoir en selle. 100.000 exemplaires de cette machine, soit en mono-vitesse, soit en 2 ou 3 vitesses, ont été mises en circulation, ce qui dispense de tout commentaire. C'est ce type de motocyclette qui a créé la réputation mondiale de la marque. Livrée sans éclairage au prix de... **2.500** fr.

250 cmc. - 3 CV - 2 temps

Type E - Transmission chaîne-chaîne - Alésage 66 - Course 70 - 3 vitesses - Pneus ballons de 25x3 - Fourche à parallélogramme - Réservoir en selle. Motocyclette essentiellement utilitaire, elle permet cependant d'atteindre des vitesses élevées. D'une robustesse exceptionnelle. Livrée sans éclairage **3.200** fr. au prix de

Ces prix s'entendent, à l'exception du B.M.A., pour marchandises rendues franco dans toute la France.

Siège social et Bureaux : 16, Rue Lesault, PANTIN (Seine) - Tél. : COMBAT 08-68 et 15-68.

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

**A partir du 1^{er} janvier 1931
toutes les motocyclettes
devront être munies
d'un éclairage
estampillé**

Si vous êtes parmi ceux qui devront changer d'équipement, montez, dès maintenant, un RM. C4 estampillé, au lieu d'attendre le dernier moment.

Vous aurez ainsi un bon éclairage dès le début de l'hiver, un faisceau lumineux portant loin et large, un bon code, une veilleuse et un grand feu rouge.

Le RM. C4, le fameux Radios à accus, est posé en moins de 2 heures sur n'importe quelle moto, sans aucune transformation mécanique. Il est garanti un an et ne demande qu'un graissage annuel.

**détachez
ce coupon
maintenant**

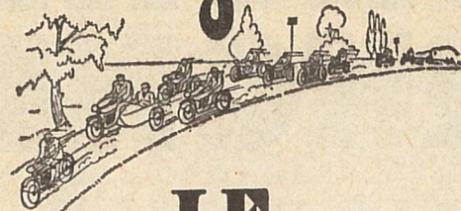
**ECLAIRAGES
ELECTRIQUES
RADIOS**
POUR CYCLES ET POUR MOTOS
BELLEGARDE (Ain)

Société RADIOS - Bellegarde - Ain

Prière de m'adresser gratuitement votre catalogue.

Nom
Rue n°
à
Dép't

Motocyclistes!



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

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

**visitez
ses stands**

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

400 MOTOS en STOCK 400

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

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

**POUR 30 FRANCS
PAR MOIS**

GAREZ VOTRE MOTO...

au Garage RÉGOR

3 et 5, Rue Émile-Lepou
PARIS (II^e)

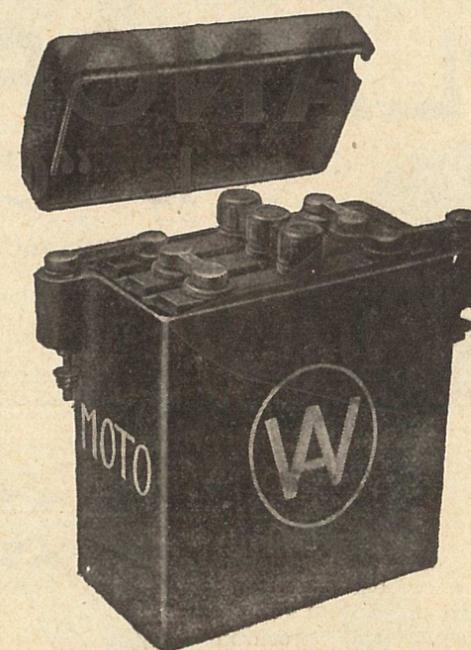
Spécialisé pour MOTOS, SIDECARS, CYCLECARS

OUVERT JOUR et NUIT

ACCESSOIRES - RÉPARATIONS - HUILES - ESSENCE

Partout la lumière du Jour

(Création de ST-MARTIN-AUTOMOBILES)

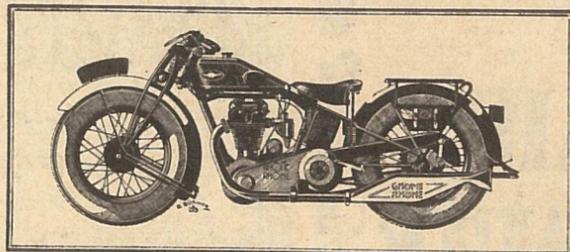


ACCU.WATT

20, r. Chaptal, LEVALLOIS (Seine)



GNOME RHONE



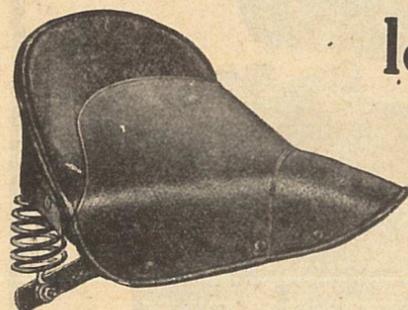
Motocyclette 500 ccm., Type "D4", SUPERSPORT.

SOCIÉTÉ
des
MOTEURS GNOME-RHONE

SIÈGE SOCIAL : 34, Rue de Lisbonne - PARIS
MAGASINS de VENTE : 49, Avenue de la Grande-Armée - PARIS
SUCCURSALES :
LILLE - LYON - MARSEILLE - TOULOUSE

PLANOR... vous offre le "Confort"

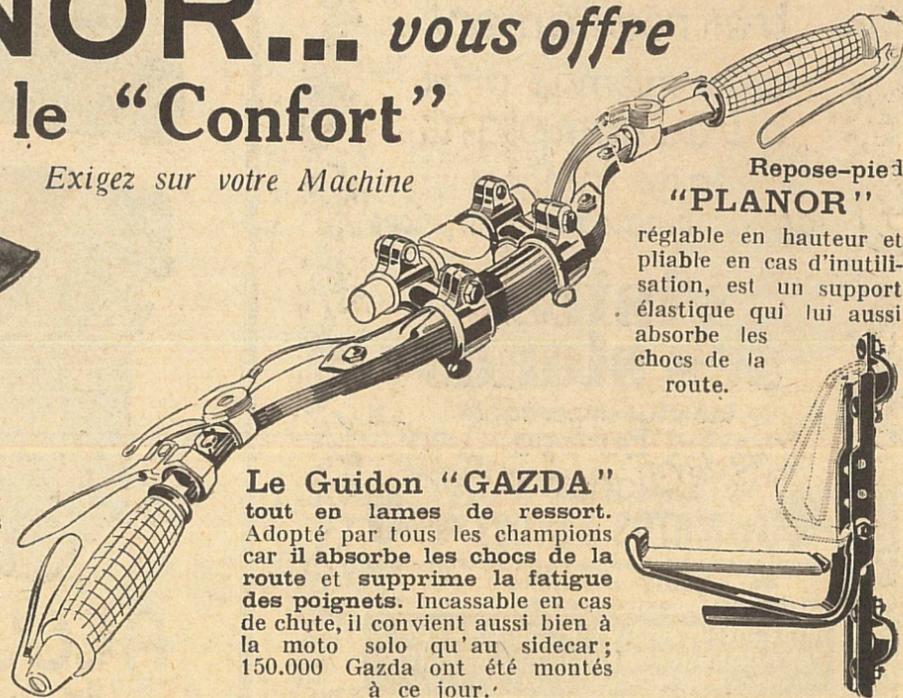
Exigez sur votre Machine



La Selle "PLANOR"
Type 65.000

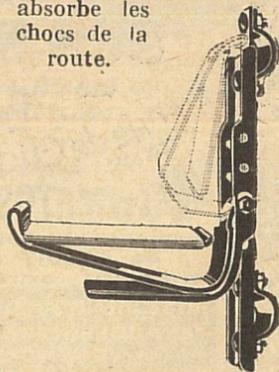
composée de lames d'acier accrochées au bec par des ressorts à boudin et formant à l'arrière un dossier souple procurant au cavalier une assiette remarquable.

Catalogue sur demande aux



Le Guidon "GAZDA" tout en lames de ressort. Adopté par tous les champions car il absorbe les chocs de la route et supprime la fatigue des poignets. Incassable en cas de chute, il convient aussi bien à la moto solo qu'au sidecar; 150.000 Gazda ont été montés à ce jour.

Repose-pied
"PLANOR"
réglable en hauteur et pliable en cas d'inutilisation, est un support élastique qui lui aussi absorbe les chocs de la route.



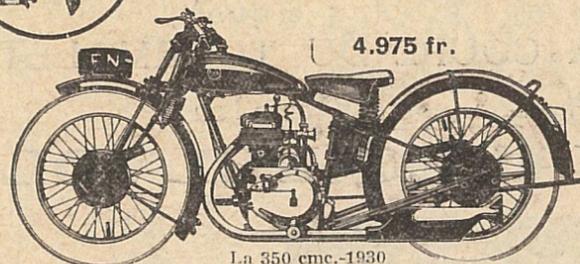
Anc. Etab^{ts} **MORTAGNE**, 25, Rue de Bellevue - Boulogne-s/Seine R. C. Seine 157.376

IV Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

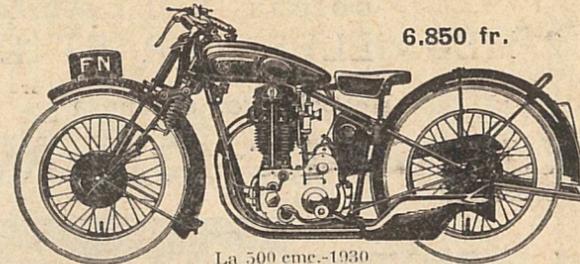


FABRIQUE NATIONALE D'ARMES D'HERSTAL-LEZ-LIÈGE (Belgique)

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



La 350 ccm.-1930

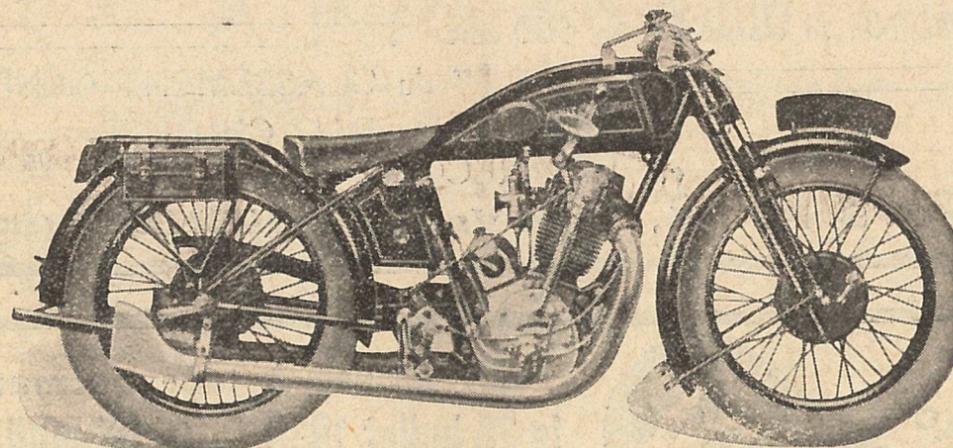


La 500 ccm.-1930

4.975 fr.

6.850 fr.

CHAMPION DE FRANCE 1930



KOEHLER-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 ccm. EDDOURA, à arbre à cames en tête

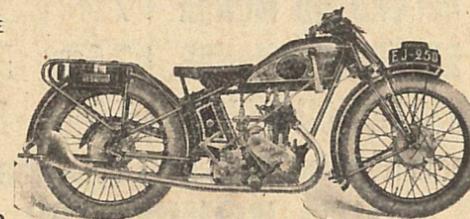
177, Rue Rambuteau - MACON (S.-&L.) Catalogue franco.

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 ccm. — Sport, Confort ... 2 Temps. 2.950 fr.
3 CV., 250 ccm. — Sport, Confort ... 2 Temps. 3.580 fr.
3 CV., 250 ccm. — Supersport ... 4 Temps. 4.585 fr.
4 CV., 350 ccm. — Tourisme ... 4 Temps. 4.375 fr.
4 CV., 350 ccm. — Supersport ... 4 Temps. 5.550 fr.



CATALOGUE, Franco sur demande : Aux Usines à CLERMONT-FERRAND

V Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

Après avoir, avec 2 engagés (cat. 250 cmc.), dans
PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS
 obtenu 2 PLACES de 1^{er} (ex æquo)
 2 MÉDAILLES D'OR ET LA COUPE DU TOURMALET
 Après avoir obtenu la 1^{ère} PLACE (cat. 250 cmc.) au
CIRCUIT DE WARCQ-BELVOL

Les MOTOS **SAN-SOU-PAP** gagnent encore

au
CAMP DU DRAP D'OR
 où LEMOINE se classe 1^{er} en 500 cmc.

1^{er} du CLASSEMENT GÉNÉRAL

enlevant { LE RECORD DU CIRCUIT
 et LE RECORD DU TOUR

Motos S. S. P., 114, B^d de Valmy, COLOMBES (Seine)

Les
 Motos
ROVIN

ont ajouté à leur palmarès :
 le 20 Juillet 1930, COTE DE DOULLENS

175^{cmc.} 1^{er} J. de Latour. RECORD BATTU

350^{cmc.} 1^{er} Lemoine. . . . RECORD BATTU

500^{cmc.} 1^{er} Francisquet RECORD BATTU

1000^{cmc.} 1^{er} Francisquet RECORD BATTU

Moyenne 166 km. 686

et RECORD GÉNÉRAL TOUTES CATÉGORIES MOTOS et VOITURES

le 24 Août 1930, à la JOURNÉE DES RECORDS à ARPAJON

RECORD DU MONDE 175^{cmc.} Km. lancé, pilote Jean de Latour (138 k. 996)

RECORD DU MONDE 175^{cmc.} Mille lancé, pilote Jean de Latour (136 k. 224)

RECORD DU MONDE 175^{cmc.} Km. arrêté, pilote Jean de Latour (97 k. 772)

et le même jour, à la COURSE de COTE du MONT VENTOUX, RECORD BATTU en 100 cmc. pilote Barnavol

Motos ROVIN, 169, Boulevard Péreire, PARIS-17^e

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
 PARAISSANT 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)

A propos d'Arpajon

Le *Petit Bleu*, adversaire déclaré de la moto et de l'auto, ne peut évidemment comprendre l'intérêt de la journée des records organisée sur la route d'Arpajon. Aussi se livre-t-il à des attaques violentes contre cette manifestation. « Il est inouï, dit-il, que des organisateurs de courses d'automobiles continuent à bénéficier d'une tolérance dangereuse pour

tous et odieuse pour les vrais usagers des voies publiques. » Et il décrit, sur le mode pathétique, le « calvaire » imposé aux malheureux promeneurs obligés par les gendarmes à emprunter une déviation pour rejoindre la route d'Etampes. Il ne faudrait pas cependant exagérer, et la perte de temps causée par cette déviation n'a pas été bien grande. Etant donnée la publicité faite autour de l'épreuve dans toute la presse, les automobilistes en question devaient en connaître l'existence et il leur était facile d'emprunter un autre itinéraire. Admettons cependant que ces automobilistes aient été retardés de manière sensible, n'y a-t-il pas des cas où l'intérêt général doit avoir le pas sur les commodités des particuliers ? C'est bien le cas pour la Journée des Records, qui est une des dates les plus importantes du calendrier sportif international. Notre pays est un de ceux qui comprennent la nécessité de la vitesse ; c'est une tradition, et c'est chez nous qu'ont eu lieu les premières courses. C'est grâce à ce culte de la vitesse qu'il est honoré à l'étranger. Il faut lire, dans la presse de tous les pays, les comptes rendus consacrés à la Journée des Records pour comprendre quel prestige elle possède. Le culte de la vitesse n'est pas sans utilité. Lisez plutôt l'admirable article du Professeur Richet dont l'âge n'a pas abattu l'indomptable ardeur. Qu'il y a loin de ces vues profondes et puissantes aux jérémiades de quelques grincheux apeurés. Nous sommes persuadés que la mauvaise humeur des quelques automobilistes qui ont emprunté la déviation s'est bientôt apaisée, surtout s'ils se sont informés et ont compris quelle influence peut exercer, sur l'opinion étrangère, une épreuve comme celle d'Arpajon. Combien l'Angleterre souffre de ne pouvoir, par suite d'une législation mesquine, organiser des épreuves de vitesse. Et ne sait-on pas que l'Allemagne s'efforce, elle aussi, d'avoir sa Journée des Records ? Même commercialement, un exploit comme celui de Panhard n'est-il pas de nature à mettre notre

vieille marque sur le plan des Bentley et des Mercedes, parmi les voitures de sport de grand luxe. Parlerons-nous du point de vue technique ? Nous devons, dans l'O. E. C., une machine qui marque le succès de deux solutions discutées : l'alimentation par compresseur et la direction par quadrilatère déformable. Qui nous dit que ce n'est pas le début d'une révolution dans la

construction motocycliste ? Les records établis par des machines françaises de petite cylindrée ne montrent-ils pas que celles-ci sont encore riches de possibilités ? Qui nierait l'intérêt des études de carénage ? Et n'est-ce rien que de voir une machine belge s'avérer plus vite que les motos anglaises dans une catégorie où la suprématie britannique s'était jusqu'à présent affirmée ?

Le rédacteur anonyme du *Petit Bleu* paraît d'ailleurs peu au courant. Il s'étonne que les épreuves du kilomètre et du mile n'aient pas été disputées sur l'autodrome de Montlhéry ! Qu'il aille faire un tour à l'autodrome et il comprendra. Quant au danger des essais de vitesse à Arpajon, est-il si grand ? Des machines admirablement étudiées et mises au point, pilotées par des as, sont-elles dangereuses ? L'absence d'accidents n'est-elle pas la meilleure preuve que ce danger ne doit pas être exagéré ? Les spectateurs ont été frappés de la tenue de route de ces bolides. Un circuit peut être beaucoup plus dangereux. Quant à la collaboration des gendarmes, doit-elle soulever des protestations ? Ne sont-ils pas chargés de faire respecter l'ordre et de régler la circulation ? Et ne reçoivent-ils pas, pour ce service spécial, une indemnité supplémentaire ?

Que le *Petit Bleu* le veuille ou ne le veuille pas, la Journée des Records continuera à vivre, à telle enseigne que la route va être élargie et sa cambrure réduite.

C'est apparemment qu'en haut lieu on en comprend l'intérêt. Au moment où nous terminons ces lignes, De Montgon, toujours dans ce *Petit Bleu*, le 12 septembre, nous rassure avec une inlassable patience les théories insensées de toute une petite presse aux abois. Et, sans doute, ami du fameux d'Arzens dont nous entretiendrons sous peu nos lecteurs, il nous parle de la limitation de la vitesse avec la technicité de la ménagère qui veut prouver à son boucher qu'il n'y connaît rien au bifteck.

SOMMAIRE

N^o 393

Samedi 20 Septembre 1930

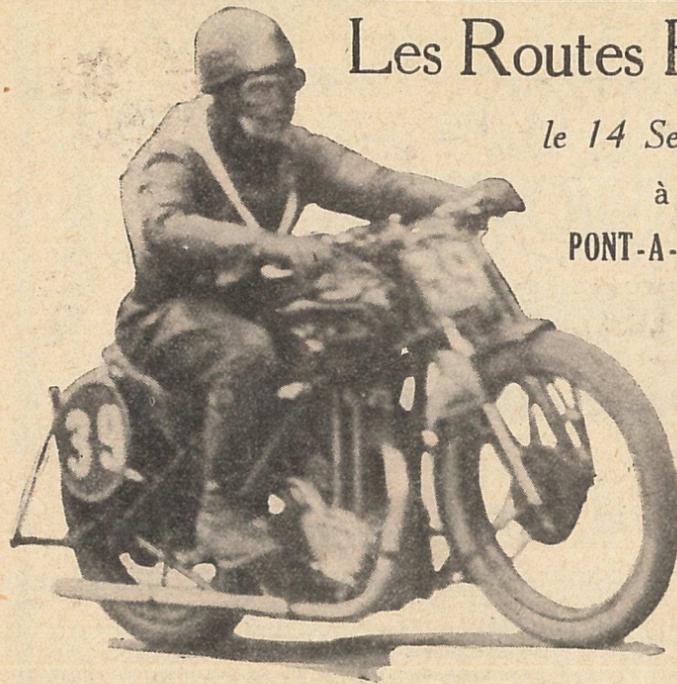
Les Routes Pavées : vainqueurs !	1052
Par-ci, par-là	1053
Le 2 ^e Rallye du Salon : le Règlement	1054
Etude expérimentale sur le deux-temps	1055
Un bloc-moteur 350 cmc. Monet-Goyon	1057
Les cylindrées limites	1059
Les manœuvres de Lorraine ont pris fin	1062
Cognements et cliquetis, par H. P. Borestroke	1065
Vers Helsingfors, par Robert Sexé	1067
L'estampillage des phares	1069
Graissage par barbotage	1072
Nos Clubs	1073
Page pratique	1076
La L. N. M.	1077

Les Routes Pavées : 3 heures Motos

le 14 Septembre

à

PONT-A-MARCO

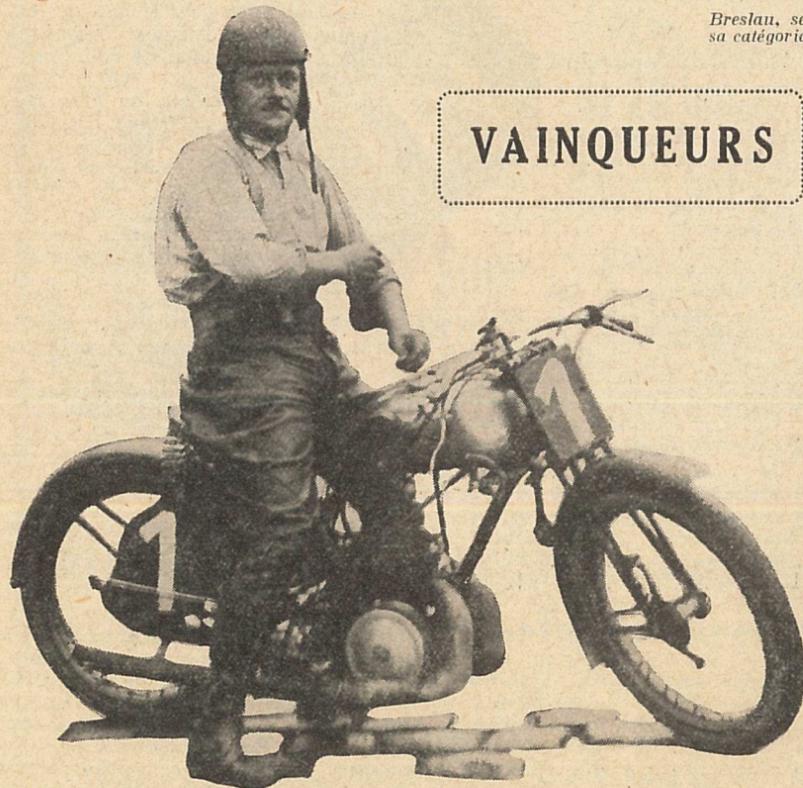


Grégoire, l'as belge, dès le début, prend la tête de toutes les motos et termine en 500 cmc premier toutes catégories.



Breslau, selon son habitude belge, se promène au-dessus du lot de sa catégorie avec l'A. J. S. 350 cmc. qui sera nettement vainqueur.

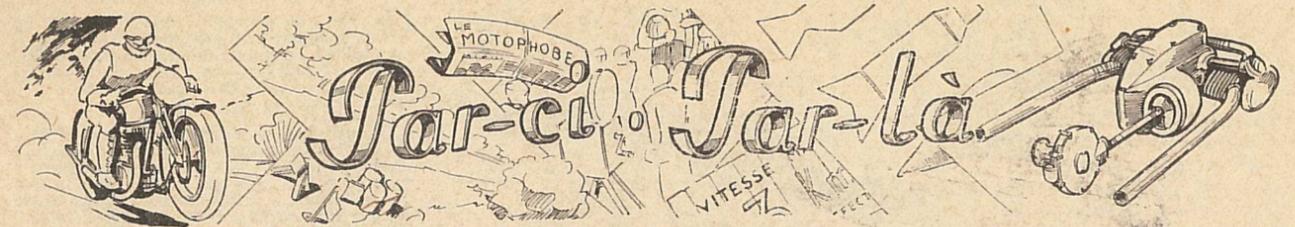
VAINQUEURS



Sourdot, en 175 cmc. Monet et Gogon, mène la course la plus rapide si l'on compare sa cylindrée aux adversaires : c'est une démonstration magnifique de l'as français.



Andreino est en grande forme cette année 1930 : il collectionne sur Clément-Gladiator 250 cmc. toutes les victoires auxquelles il s'attaque : il est vrai qu'avec une Berceuse, aux Routes Pavées...



Un peu d'histoire

BEAUCOUP de nos lecteurs s'imaginent que l'automobile est un produit d'après-guerre. Disons donc qu'en août 1900, la première automobile introduite à Madagascar se rendit de la côte à Tananarive sans incident!

Nous le renions

DANS Mantes, dévale, au ralenti, mais à l'échappement absolument libre, une 500 cmc. double tube, qui « abrutil » littéralement la population. Les gendarmes sourient et laissent passer, mais dressent contravention à une magnifique Marmon qui « faillit » doubler et dont la qualité principale était l'extrême prudence pendant 60 kilomètres que nous la suivions : c'est injuste, d'autant plus qu'un habitant ayant donné le n° de moto aux gendarmes, ceux-ci en ont fait fi ! Nous renions de tels motards qui nous font beaucoup de mal.

Un nouveau fini : le cadmium

PEU à peu le nickel baisse pavillon devant le chrome. Celui-ci, primitivement réservé à de petites pièces et à des machines de luxe, est maintenant utilisé de manière courante même pour des pièces importantes et des motos de prix modéré. Le chrome risque-t-il d'être à son tour supplanté par le cadmium ? Celui-ci fait en effet son apparition sur quelques nouveaux modèles, mais son emploi est beaucoup plus limité que celui du chrome, et semble réservé à de petits objets : écrous, boulons, etc... Le cadmium est, en effet, un métal mou comme le plomb, et il ne peut être question de l'employer pour un guidon ou un réservoir. Le cadmium serait plutôt un adversaire pour la parkérisation. Il adhère fortement au fer et ne risque pas de peler. Il ne se produit pas de couple électro-chimique susceptible de provoquer la formation de gaz qui soulèverait la courbe de cadmium... Le dépôt s'opère de même manière que pour le nickel par la galvanoplastie. La pièce, soigneusement décapée, est plongée dans le bain et reliée au pôle négatif. Les anodes constituées par du cadmium pur sont mises en communication avec le pôle positif. La couche de cadmium qui se dépose sur les objets traités est d'un gris blanc et peut recevoir un beau poli. Le procédé est naturellement beaucoup plus coûteux que la parkérisation ; en sorte que les applications du cadmium sont limitées.

Avis à nos jeunes

NOUS recevons journellement des lettres de jeunes qui nous demandent de les recommander car ils ont l'intention de devenir des coureurs. Nous ne tiendrons plus compte à partir de ce jour de telles lettres qui nous font perdre du temps et n'aboutissent à rien. Un jeune qui veut être coureur, commencera par s'entraîner physiquement, moralement : il n'hésitera pas à dépenser sur ses économies les sommes nécessaires pour acquérir, à ses propres frais, une machine avec laquelle il cherchera à attirer l'attention sur lui, régulièrement, proprement, loyalement et ce n'est que lorsque des mois et même des années auront accumulé de tendres lauriers sur son nom qu'il pourra espérer être remarqué par un constructeur : toute autre méthode est vanité et futilité.

Boxe et Moto

GRASSI, l'ex-champion de France poids plume, est un motocycliste. Il nous écrit pour nous féliciter de la précision de notre service de renseignements : cela nous flatte, et il ajoute « Merci beaucoup des renseignements de l'équilibrage de mon Harley, d'autant plus que je n'avais aucun droit à des renseignements pour la double raison que je suis pas abonné et je n'ai pas mis de timbre pour la réponse, aussi je m'en excuse et le prie de trouver ci-joint le timbre omis. Encore une fois merci. — GRASSI.

information

Précisons une fois pour toutes

MARC Augier n'a jamais appartenu à la rédaction officielle ou à l'Administration de Moto-Revue, n'y appartient pas actuellement et n'y appartiendra vraisemblablement jamais. Par conséquent, nous declinons absolument toutes offres, promesses, ou conséquences qui nous sont quotidiennement signalées sur Marc Augier grâce à cette qualité qui ne lui appartient nullement. Il semble temps de faire cesser nettement une confusion qui a indisposé trop de nos amis.

Pauvre Sexé

DANS une lettre que nous recevons de Diego Suarez à Madagascar, nous lisons comme P.S. « Adieu, mes amitiés à Sexé que j'attends. » Que diable ! en voilà des voyages à faire pour notre globe-trotter.

Moteurs à gaz

ON fait beaucoup de bruit autour des expériences, décisives paraît-il, concernant la réalisation tant souhaitée du moteur autos au gaz d'éclairage. Il y a 30 ans passés que la question est à l'étude et il semble qu'un gros pas ait été fait, ces jours-ci : toutefois, il y a encore fort à faire.

Nouveau record

HANDLEY, sur sidecar 600 cmc. F.N., sur la piste de Montlhéry, a battu le 11 septembre, un nouveau record du monde : 5 milles lancé en 2' 54" 2/5, moy. 166 km. 099.

L'essence augmentera-t-elle ?

ON dit que l'hectolitre d'essence doit grimper de 15 francs au 1^{er} octobre : non, ce ne sera pas : il y a exagération dans une telle information. En effet, l'Etat pousse à fond la fabrication du carburant national. Les importateurs, par suite du relèvement du prix de l'alcool, ne peuvent donc céder le carburant national qu'à perte et ils se doivent d'équilibrer ce budget forcé, grâce au relèvement du prix de l'essence. Rien toutefois, dans l'état actuel, ne justifie l'augmentation de l'essence, surtout à un tel taux.

Il y a trente ans !

NOUS extrayons du Vélo, le 1^{er} septembre 1900 : On sait que le dernier dada du Prince de Galles est le motocar (à noter qu'il s'agit du Roi actuel d'Angleterre). Or l'héritier présomptif rendait visite à l'Empereur d'Allemagne à Cassel. Le Kaiser qui se pique d'être dans le train, était allé attendre son hôte dans une resplendissante automobile.

— Rien de nouveau, n'est-ce pas ?

LE SALON



Berlin (Autos-motos), 6 au 16 nov.
Londres (Autos), 17 au 26 octobre.
Londres (Motos), 10 au 15 novembre.
Marseille (Foires), 13 au 28 septembre.
Paris (Autos), 2 au 12 octobre.
Paris (Autos), 23 octobre au 2 Nov.
Paris (Motos), 28 nov. au 14 déc.
Paris (Nautique), 1^{er} au 12 octobre.
Paris (Foires aux Autos) 2 au 12 oct.
Saint-Etienne (Cycles) 2 au nov.

Autodromes anglais et français

SANS faire de commentaires, à quoi tient-il donc qu'à l'autodrome de Brooklands, les accidents mortels soient si nombreux ? Encore le 6 septembre, on nous signale un accident de voiture et un accident de moto, tandis qu'à Montlhéry la sécurité est beaucoup plus grande ?

Quêtes à domicile

UN coureur qui eut une notoriété il y a quelques années, et que la chance n'a guère favorisé (à moins que ce soit un manque d'énergie), quête, si l'on peut dire, à domicile pour subvenir à ses besoins urgents. Vallée-Picard (ci-Valpic), l'agent de Cleveland est un bon cœur, dit-on : Gury est bon cœur raisonné. Mais, il y en a d'autres qui, feuilletant Moto-Revue, seraient tentés de se laisser aller avec trop d'abandon à cette vertu cardinale qu'est la charité : attention, notez bien qu'en telle occasion, vous ne prêtez pas de l'argent, mais vous le donnez, n'est-ce pas Valpic ?

Noir et or

ALORS que la mode actuelle est aux couleurs et aux finis brillants, il semble que le prochain Salon permette d'entrevoir un retour à une présentation plus sobre, et en particulier à un émailage noir relevé de filets or. Ce n'est pas que les émaux brillants et le chrome soient fragiles. Des pièces chromées, longtemps négligées, reprennent leur éclat primitif dès qu'on les frotte d'un chiffon. Il y a simplement là une question de goût et de mode. Reconnaissons toutefois que l'émailage noir relevé de filets a une apparence discrète et luxueuse et qu'il met en valeur les belles lignes de nos machines actuelles.

Moto volée

LE 8 septembre, entre 9 h. 30 et minuit, devant le 21 de la rue Lafontaine, une Stylson R-1-2, noire, 350 cmc. JAP latérale, N° du cadre : 1356, matriculée 1956-R.D.9., phares B.R.C. alternovis, volant extérieur aluminium, pneus Dunlop 26 x 3,50 a été volée, elle appartient à M. Petrillo François, 4, rue Gossin au Grand-Montrouge (Seine). Prime de 500 francs à celui qui la rapportera.

(A noter que dans notre encart belge comporte une liste qu'il est bon de consulter pour éviter tous ennuis.)

Après le Circuit du Camp du Drap d'or

IL y a eu des mécontents et notamment les coureurs de la région parisienne : les prix n'auraient pas été à la convenance des bénéficiaires de la région parisienne. Evidemment, nous n'avons entendu qu'un son de cloche. N'a-t-on pas insinué que M. Ria aurait répondu à ces coureurs parisiens qu'il y avait assez de membres au M.C. du Nord et qu'il n'avait pas besoin des coureurs, ce qui a profondément contrarié nos six parisiens qui nous ont adressé une protestation dans ce sens.

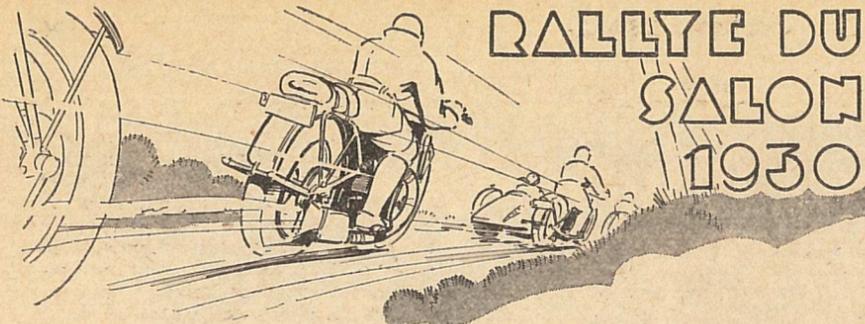
Quelques cas de jurisprudence

UN motocycliste qui dépasse un cycliste à droite, même si ce cycliste s'obstine à tenir sa gauche est coupable et responsable de l'accident occasionné éventuellement. C'est la Cour d'appel de Caen, le 10 octobre 1929, qui l'a déclaré.

QUAND vous confiez votre moto librement à un copain pour une balade bien déterminée, vous engagez votre responsabilité civilement ; que cette mission soit temporaire ou permanente, salariée ou gratuite. Donc attention ! c'est la Cour d'appel de Colmar qui l'a jugé ainsi, le 5 janvier 1930.

Une grimpée

GUANOGLIO a grimpé sur une 500 cmc Garelli le Mont-Cervin jusqu'au Refuge du Duc des Abruzzes, soit à une altitude de 2.900 m. Jusqu'à plus ample informé, c'est la première fois qu'une moto réussit cette ascension.



Voici le Règlement officiel :

ARTICLE PREMIER

Moto Revue organise les 25 et 26 octobre 1930 à l'occasion du Salon de la Motocyclette son 2^e Grand Rallye ouvert à tous possesseurs de motocyclettes avec ou sans sidecar ou de cyclecars.

ART. 2

Les concurrents pourront prendre le départ de toute ville de France et de l'Étranger signalée sur une carte spéciale dressée à l'occasion du Rallye et dans laquelle existera un club motocycliste ou automobiliste ou un contrôle officiel qui pourra vérifier le départ d'une façon rigoureusement exacte.

ART. 3

Les concurrents auront la faculté de partir à n'importe quelle heure, le samedi 25 octobre. Ils régleront néanmoins leur marche de façon à ne pas dépasser les moyennes maxima et à arriver à Paris à l'un des contrôles d'arrivée pendant les heures d'ouverture et qui seront : le samedi, de 16 à 18 h., et le dimanche, de 7 h. 30 à 8 h. 30 précises.

ART. 4

La ville de départ choisie par le concurrent, ainsi que l'itinéraire exact devront être précisés sur un bulletin spécial d'engagement et ne sauraient être modifiés après la clôture des inscriptions sous peine d'exclusion du rallye.

ART. 5

Les concurrents devront rallier Paris par l'itinéraire qu'ils auront indiqué, mais ils auront la liberté quant au choix des routes qu'ils pourront emprunter pour aller d'un contrôle à un autre : toutefois le calcul des distances entre chaque contrôle sera calculé d'après la carte établie spécialement pour le rallye par les organisateurs et la carte d'Europe de l'Association des Automobiles reconnus pour les autres pays européens.

ART. 6

Les Organisateurs adresseront à tous les concurrents engagés un Carnet de Route sur lequel chacun des participants au rallye devra, sous peine d'exclusion du rallye, indiquer exactement la ville de départ, l'itinéraire choisi avec indications des contrôles officiels et la distance séparant chaque contrôle. La perte de ce carnet entraînera l'exclusion. Les heures de passage seront contrôlées par les clubs locaux ou, à défaut, par les commissaires désignés sur la liste officielle fournie par les organisateurs.

ART. 7

La vitesse moyenne sera calculée suivant le temps écoulé entre le départ et l'arrivée, sans tenir compte des arrêts en cours de route et des heures de passage dans les contrôles officiels qui ne seront mentionnés qu'à titre d'indication et de justification pour l'organisation.

ART. 8

Les concurrents seront libres de rouler à l'allure et pendant le nombre d'heures qui leur conviendront. Toutefois, les moyennes réalisées devront être comprises entre 35 minimum et 40 kilomètres maximum à l'heure. Afin d'éviter que ce rallye dégénère en course de vitesse, tous les concurrents dont la moyenne sera égale ou supérieure à 45 kilomètres seront exclus du classement.

ART. 9

Les concurrents devront se conformer strictement aux prescriptions du Code de la Route, ainsi qu'aux arrêtés préfectoraux et municipaux en vigueur dans les villes et villages traversés. Toute infraction à ces régle-

ments qui serait sanctionnée par un procès-verbal ou un avertissement entraînera l'exclusion du concurrent.

ART. 10

Les organisateurs exigeront des concurrents à l'arrivée la présentation de leur permis de conduire et la carte grise.

ART. 11

Les véhicules devront porter, pendant toute la durée du trajet, sous peine d'exclusion, les deux disques officiels avec le numéro du concurrent, un de chaque côté de la machine.

ART. 12

Les engagements sont reçus jusqu'au lundi 20 octobre, à Moto-Revue, 51, rue Vivienne. Le timbre à date de la poste fera foi pour les engagements adressés par courrier. Les droits d'engagements sont fixés à dix francs.

ART. 13

Pour être valable, un engagement devra être accompagné des droits et obligatoirement du bulletin spécial d'engagement qui sera envoyé sur demande des intéressés.

ART. 14

Il y aura trois classements. Le premier sera individuel et le second sera par équipe de deux concurrents. Le troisième sera par équipe de cinq d'un même club. Un club pourra constituer autant d'équipes qu'il le désirera, mais les équipes devront être déclarées au moment de l'engagement.

ART. 15

Le classement individuel sera établi de la façon suivante :

I. Distance parcourue

Il sera accordé à chaque concurrent un bagage de 100 points pour une distance minimum de 50 kilomètres. Il sera accordé, en outre, 1 point en plus par 10 kil. ou fraction de 10 kil. parcourus.

II. Vitesse moyenne

On calculera la vitesse moyenne horaire commerciale, sans déduction des arrêts et l'on donnera à chaque concurrent, un point par kilomètre entier, les fractions de kilomètres ne comptant pas et le maximum étant 40. Pour les moyennes inférieures à 35 kilomètres et supé-

rieures à 40 kilomètres, on procédera de la façon suivante. Les concurrents seront pénalisés d'un point par kilomètre en plus ou en moins.

Exemple :

Un concurrent réalise une moyenne de 44 kilomètres. Il comptera 40 points correspondant au maximum réglementaire desquels on déduira 4 points correspondant aux 4 kilomètres supplémentaires, soit 36.

Autre exemple

Un autre concurrent ne réalise que 30 kilomètres de moyenne alors que le présent règlement prévoit 35 kilomètres. Il marquera donc 30 points desquels on déduira 5 points correspondant à la différence existant entre la moyenne réglementaire et celle réalisée, soit 25.

III. Epreuve de roulement

Elle sera disputée de la façon suivante. Une estrade d'un mètre de hauteur environ et présentant une pente de 6 à dix mètres environ de longueur sera dressée. Les concurrents y monteront leur véhicule par un plan incliné. Le départ sera donné, moteur arrêté (boîte de vitesse au point mort). Au signal du départ, un commissaire laissera le véhicule du concurrent rouler par son propre poids jusqu'à l'arrêt complet. On mesurera la distance séparant la verticale de l'axe de la roue avant, de la ligne de départ. Le classement se fera d'après la distance parcourue à raison d'un point par mètre entier, les fractions ne comptant pas.

Il est interdit de poser les pieds à terre après le départ, sinon la distance comptera à partir de l'endroit où sera le véhicule du concurrent à ce moment.

IV. Epreuve de démarrage et freinage

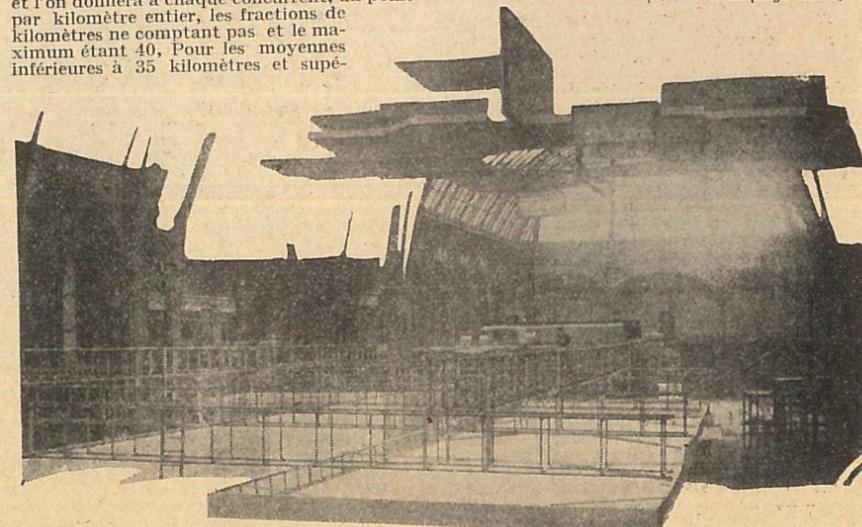
Aussitôt après l'épreuve de roulement, chaque concurrent poussera son véhicule moteur arrêté jusqu'à la ligne de départ de cette dernière épreuve et se tiendra debout à côté de lui. Le concurrent ne devra, en aucune façon, modifier un réglage quelconque (ni freins, ni carburateur, ni bougie, ni rien...).

Au signal du starter, il devra mettre son moteur en route, puis rouler jusqu'à une ligne d'arrivée éloignée d'une distance qui sera comprise entre 25 et 50 mètres. Le temps T, sera pris en secondes et cinquièmes au passage de cette ligne, au-delà de laquelle le concurrent devra arrêter son véhicule sur la plus courte distance possible. Cette distance D, sera exprimée en mètres et décimètres. Le classement de cette épreuve sera obtenu en multipliant T par D, l'unité étant la seconde et le mètre, chacun de ces facteurs pouvant donc avoir une décimale. Toutefois, le coefficient D ne saurait être inférieur à 1.

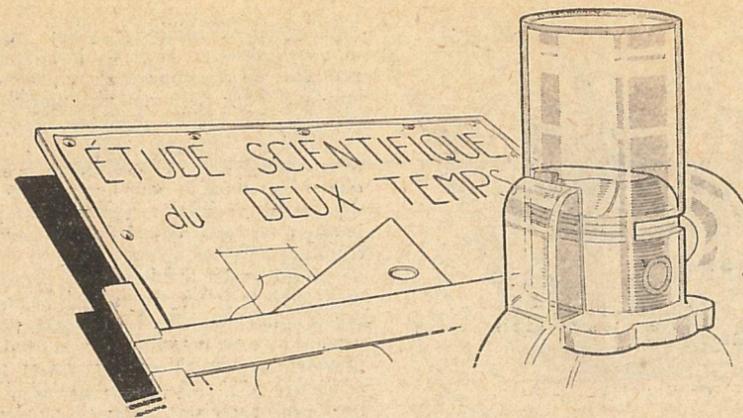
Ces épreuves auront lieu sur route macadamisée ou asphaltée quelque soit le temps — et aux horaires établis par l'organisation : tout concurrent ne se présentant pas à son appel ne pourra plus prendre part aux épreuves suivantes et sera éliminé du classement.

Le classement général sera obtenu en soustrayant le produit de l'épreuve IV du total des points des épreuves I, II et III.

(Voir suite page 1058)



On prépare le Grand-Palais pour le prochain Salon.



l'expression de carter-pompe) et à trois lumières.

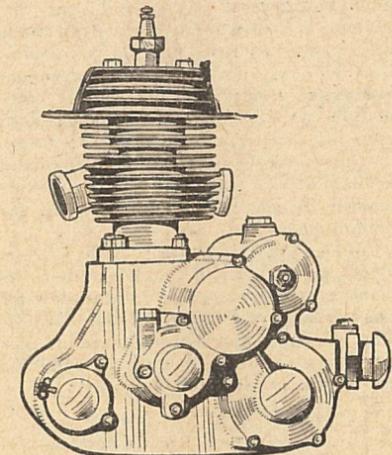
ROGER Collin, ingénieur-mécanicien I.E.M.N., licencié ès-sciences, a eu l'amabilité de vouloir nous adresser un exemplaire de la thèse qu'il a soutenue devant la Faculté des Sciences de Nancy. Elle est intitulée : *Contribution à l'étude du moteur à deux temps à trois lumières et à pré-compression dans le carter*. C'est une étude en tous points remarquable qui combine de la manière la plus heureuse la méthode expérimentale et les déductions mathématiques. On connaît, en général, pratiquement les avantages et les inconvénients du deux-temps classique, mais il est intéressant de les mesurer exactement. C'est le moyen d'arriver à une technique plus sûre et de tirer d'un moteur aussi simple le meilleur parti.

Les essais de M. Collin ont porté sur deux moteurs : un moteur de 270 cmc., qui est d'ailleurs un des plus appréciés et un moteur qu'il a lui-même établi. Ce dernier était un monocylindrique de 82 mm d'alésage et 95 mm de course, c'est-à-dire d'une cylindrée de près de 500 cmc. Le refroidissement se faisait par eau, l'allumage par une magnéto Bosch, l'alimentation par un carburateur Solex de 35 mm. Le graissage était assuré par mélange d'huile à l'essence dans le rapport d'un dixième.

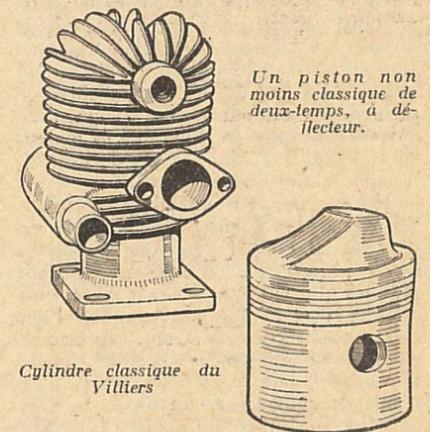
L'auteur commence par classer les deux-temps en deux catégories bien distinctes, d'après le mode dont est effectué le balayage. On distingue, en effet, les moteurs à balayage en écuicourant, c'est-à-dire ceux dans lesquels les gaz brûlés ou fumées s'échappent à un bout du cylindre pendant que les gaz frais arrivent à l'autre bout. Il faut d'ailleurs ranger dans cette classe les deux cylindres à culasse commune.

Les moteurs à déflecteurs sont ceux où les gaz sont dirigés par un écran qui est formé sur le piston. C'est donc le type couramment employé dans la construction motocycliste.

À côté du problème de l'évacuation des fumées existé celui de l'alimentation en gaz frais. L'auteur n'étudie que le moteur à pré-compression dans le carter (nous préférons

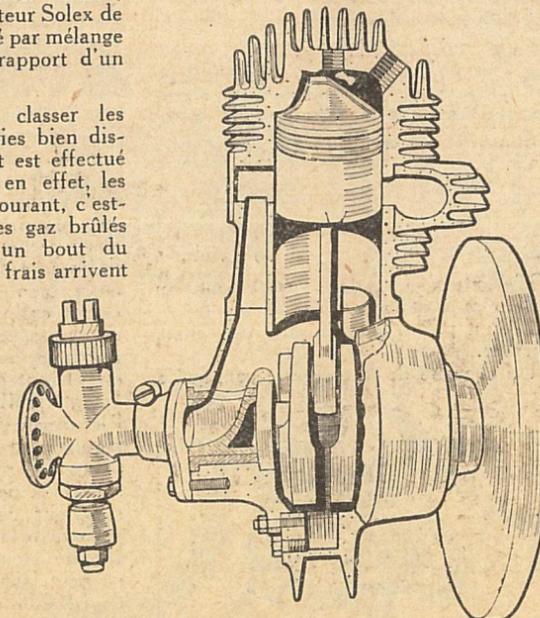


En 350 cmc. deux-temps, bloc-moteur, l'industrie italienne est bellement représentée par le Garelli.



Un piston non moins classique de deux-temps, à déflecteur.

Cylindre classique du Villiers



Le deux-temps 350 cmc. célébré par les randonnées de Robert Sexé et aussi le fameux Tour du Monde Dumoulin-Andrieux-Sexé : Gillet-Herstal.

Le rôle du déflecteur

Il est très difficile de savoir comment se comporte exactement le déflecteur et de se rendre compte des irrégularités de fonctionnement (remous, éjection d'une partie des gaz frais en même temps que les gaz brûlés, évacuation incomplète de ces derniers). Même, si on pouvait constituer un cylindre transparent, l'examen au stroboscope ne serait pas possible par suite de la leur de l'explosion.

M. Colin a construit une maquette en celluloïd transparent de mêmes cotes que le moteur à étudier. Le piston en bois reçoit, à sa partie supérieure, une couche épaisse de paraffine dans laquelle on peut sculpter n'importe quelle forme de déflecteur. Avec ce dispositif les expériences suivantes ont été faites.

1^o Le piston étant au bas de sa course, on insuffle, par la lumière de transfert, des fumées blanches de chlorhydrate d'ammoniaque. Mais, malheureusement, une installation de laboratoire ne permet pas de produire assez de fumées pour qu'on puisse se représenter ce qui se passe exactement avec les vitesses de gaz atteintes sur un moteur réel.

On constate en tout cas que l'écoulement des gaz n'est régulier que lorsque leur vitesse est faible. Les gaz atteignent alors le fond du cylindre. Au contraire, si la vitesse augmente, les gaz suivent de plus près le déflecteur et ne montent plus dans le cylindre. Dans la partie supérieure du cylindre se forment des tourbillons. Il est probable que ce phénomène s'accroît aux plus grandes vitesses ;

2^o Pour voir ce qui se produit aux vitesses plus élevées, on opère de la manière suivante : le piston est maintenu par un ressort dans la position dans laquelle les lumières viennent d'être fermées. On tire sur la tige-piston pour ouvrir les lumières et on remplit lentement le cylindre de vapeurs de chlorhydrate d'ammoniaque. On laisse alors remonter le piston qui ferme les lumières et, au moyen d'un ventilateur, on établit dans le canal de transfert une pression. En abaissant le piston et en le laissant rapidement remonter sous l'influence du ressort, on établit un courant gazeux rapide et de faible durée. On constate alors qu'il reste

dans le cylindre une quantité importante de fumées. Il semble même que le balayage est amélioré quand on étrangle l'arrivée de l'air avant le transfert, en réalisant ainsi un écoulement plus lent.

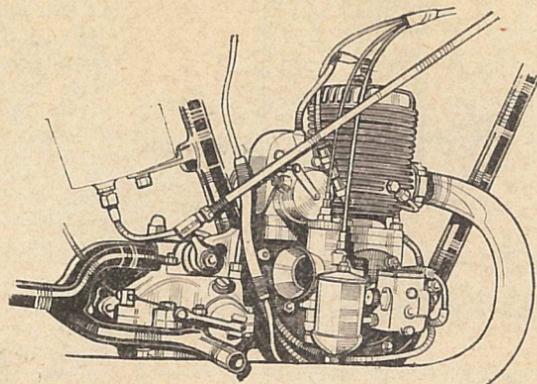
3° Une troisième série d'essais a été effectuée avec de grandes vitesses de gaz. A différentes hauteurs dans le cylindre sont suspendues de petites boulettes de coton. On fait passer un courant d'air par le transfert et l'échappement. Aux faibles vitesses, toutes les boulettes s'inclinent dans la direction de l'échappement; à des vitesses supérieures, seules les boulettes proches du déflecteur s'inclinent et les autres tournent simplement sur elles-mêmes.

Ayant ainsi établi que le déflecteur ne remplit qu'imparfaitement ses fonctions, M. Colin a essayé d'établir un moteur qui n'en comporterait pas, tout en conservant la simplicité d'organes du deux-temps classique. A cet effet, il y a dans le piston un canal vertical qui vient vers le bas de la course en présence du canal de transfert. Les gaz arrivent donc par l'intérieur du piston et ils sont dirigés verticalement en sorte qu'on est sûr qu'ils atteignent la chambre d'explosion. Bien que ce moteur ait été établi avec des moyens de fortune, il a donné des résultats encourageants et, en tout cas, des consommations au cheval-heure effectif inférieures à celles du moteur de série. Il semble donc que les pertes de gaz frais par l'échappement sont réduites du fait que les gaz sont bien orientés vers le fond du cylindre. Pour mesurer le balayage, M. Colin a eu recours à l'examen chimique des gaz et des fumées se trouvant dans le cylindre pendant les temps de compression et de détente. A cet effet, il a utilisé un robinet tournant, vissé sur le cylindre à la place de la bougie (celle-ci étant montée sur le corps du robinet). Ce robinet est entraîné par une chaîne à rouleaux et il peut être réglé de telle façon qu'il soit ouvert lorsque le piston monte pour avoir les gaz au temps de compression, ou lorsque le piston descend pour avoir les gaz au temps de détente.

Voici les résultats de l'analyse en gaz carbonique et en oxygène.

	Moteur de série		Moteur sans déflecteur	
	carbone	oxygène	carbone	oxygène
Echappement ...	1.9	1.8	4.8	8.2
Détente ..	9.8	3.1	7.4	2.2
Compression ...	8	6.3	4.3	10.2

Ces chiffres montrent, dans les gaz d'échappement du moteur de série, moins de gaz carbonique, c'est-à-dire une plus faible proportion d'essence brûlée, ce que confirme la présence d'une plus grande quantité d'oxygène, celle-ci n'ayant pas été utilisée pour la combustion. Au temps de compression, nous constatons



Au Championnat de France, nous vîmes un remarquable Pauvert 175 cmc. deux-temps.

qu'au contraire il y a plus de gaz carbonique et moins d'oxygène, ce qui est la preuve qu'il est resté plus de gaz brûlés. A la détente, le chiffre plus fort en gaz carbonique n'implique pas que la combustion ait été meilleure puisque nous trouvons une plus grande proportion d'oxygène, mais simplement qu'au moment de l'explosion, il était resté une plus grande quantité de gaz brûlés contenant du gaz carbonique.

Connaissant la composition de l'air, on arrive par le calcul à déterminer les quantités représentant le volume des gaz frais s'échappant directement dans l'atmosphère et alpha représentant le volume des gaz brûlés qui restent dans le cylindre. Ces chiffres sont les suivants :

	Moteur série	Moteur sans déflecteur
x	4.500 cm ³	410 cm ³
x	4.600 cm ³	1.350 cm ³

La valeur du balayage sera définie par les coefficients suivants :

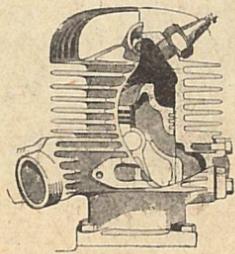
$$\text{Coefficient utilisation } V = \frac{\text{Volume d'air utilisé}}{\text{Volume d'air aspiré}} = \frac{1000}{1000 + x}$$

$$\text{Coefficient encombrement } E = \frac{\text{Volume des fumées dans le cylindre}}{\text{Volume des gaz comprimés}} = \frac{z}{1000 + z}$$

	Moteur série	Moteur sans déflecteur
V	21 %	68 %
E	82 %	58 %

L'avantage est donc nettement au moteur sans déflecteur, même en admettant qu'il puisse y avoir quelques causes d'erreur.

Un chapitre de la thèse est consacré à



Un piston vu dans son cylindre, chez D. K. W.

l'étude de l'équilibrage d'un moteur monocylindrique. Après avoir rappelé le principe de l'équilibrage généralement employé pour les moteurs monocylindriques, M. Collin démontre que cet équilibrage n'est pas entièrement satisfaisant et, pour un équilibrage parfait, que si l'on emploie pour l'équilibrage des organes alternatifs un contre-poids prolongeant la tête de bielle. Le moteur équilibré de cette manière absorbe moins de puissance de frottement au piston au pied de bielle et aux paliers, mais beaucoup plus à la tête de bielle. Le principal inconvénient de cette disposition, c'est qu'il faut prévoir dans le carter une cavité pour permettre le passage du contre-poids à la fin de la course descendante, ce qui augmente encore la valeur de l'espace nuisible.

L'examen des courbes de puissance a démontré qu'entre 1.300 et 2.100 tours-minute, pour le moteur de série et 1.500 à 1.700 pour le moteur sans déflecteur, il est impossible d'obtenir une vitesse de marche stable. A ces régimes, une très légère variation de résistance dans le circuit de la dynamo conduit à une grande diminution ou augmentation de vitesse. Cette discontinuité ne peut provenir que d'oscillations des colonnes gazeuses de circulation dans le moteur, soit à l'admission, soit au transfert, soit à l'échappement. En prolongeant le carburateur par un tuyau conique terminé par un ajustage de Borda qui, dans le sens normal d'écoulement, présente un coefficient de débit de 0,98 et dans l'autre sens de 0,62, on freine les vagues de retour des oscillations. Or, malgré ce dispositif les périodes d'instabilité subsistent en sorte qu'il n'est pas possible d'en accuser l'admission.

Nous ne pouvons dans ce court compte rendu, retracer tous les travaux de M. Collin, car sa thèse, extrêmement condensée, ne permet guère un résumé. Elle établit plusieurs faits intéressants, en particulier que pour le moteur qu'il a conçu, l'aspiration dans le carter est à peu près indépendante de la vitesse dans toute la région de fonctionnement normal, que le transfert a lieu pendant un temps important en sens contraire du débit normal. Le moteur sans déflecteur est entièrement équilibré, a d'ailleurs un carter dont l'espace mort est très grand et il est, sous le rapport de l'alimentation, inférieur aux moteurs courants, mais les méthodes de mesure de M. Collin conviennent tout aussi bien à ces derniers moteurs. Il établit enfin que l'anomalie de la courbe de puissance provient d'un effet de résonance qu'il est facile de supprimer en plaçant, après le cylindre, un pot de détente suffisamment grand pour que l'échappement s'effectue de façon plus régulière et que l'on n'ait pas dans le tuyau des pulsations aussi franches. Un silencieux de grande capacité serait donc supérieur aux simples tubulures.

Cette brève analyse, dont nous avons éliminé tout l'appareil mathématique, ne peut faire justice au très beau travail de M. Collin, à laquelle nous renvoyons ceux de nos lecteurs que la question intéresserait. Elle a été éditée aux Etablissements Cuny à Saint-Dié.

NOS CONSTRUCTEURS ET LE SALON

Monet - Goyon fait un Bloc !

MONET et Goyon, loin de cacher sa construction prochaine, tient, au contraire, à la présenter avant le Salon : tactique excellente ; le jeune homme que la motocyclette intéresse viendra au Salon, sachant trouver à la firme Monet et Goyon la nouveauté de l'année : il passera devant d'autres firmes d'un air détaché, d'abord parce qu'il ignore, dans la multitude des présentations nouvelles, les particularités du stand devant lequel il se trouve ; qu'ensuite tout jeune homme est de nature assez fière pour ne pas avouer aisément à son copain qu'il ignore qu'Untel, par exemple, a sorti une 500 cmc ou une 350 cmc, merveilleuse. Félicitons Monet et Goyon d'abandonner la routine et souhaitons que son exemple soit suivi.

Monet et Goyon sort donc une 350 cmc. : à cela, rien d'extraordinaire ! mais, où la firme mûrissante semble prendre directive nouvelle, c'est en nous présentant la M. G. 35, bloc-moteur : C'est le premier bloc-moteur qu'elle construit ; on sent qu'il y a déjà des années que la maison y travaille ; elle l'a réussi : belles lignes, léger.

Extérieurement, il est entièrement nouveau et de conception Monet : c'est un soupape latérale type classique, d'alésage 75 pour une course de 78, soit une cylindrée de 344 cmc. La distribution, assurée par une came unique, est transmise par deux poussoirs indépendants aux queues des soupapes : solution heureuse, elle permet, en cas de grippage de l'une d'elles (chose bien rare actuellement) de n'abimer quoi que ce soit dans la mécanique. Le piston est à trois segments, dont l'un est racler : le vilebrequin est monté sur des roulements à billes et porte en bout.

Le volant magnétique auquel Monet-Goyon est resté fidèle (et pour cause, car il n'en a eu que des succès). Nous retenons surtout le départ, qui est étonnamment rapide. Insistons, en outre, sur la simplicité

extrême de ce volant composé d'un aimant circulaire, d'une bobine, d'un condensateur et d'un allumeur, pièces aisément contrôlables et réglables : notons aussi que le volant, facilement démontable, est soigneusement repéré. Le refroidissement, bien qu'il s'agisse d'un latérales, est assuré d'une façon telle qu'on ne peut le souhaiter plus parfait : la culasse en aluminium est garnie d'ailettes nombreuses et très larges, selon les directives Villiers. La bougie encastree est refroidie d'une façon très rationnelle en tête du cylindre.

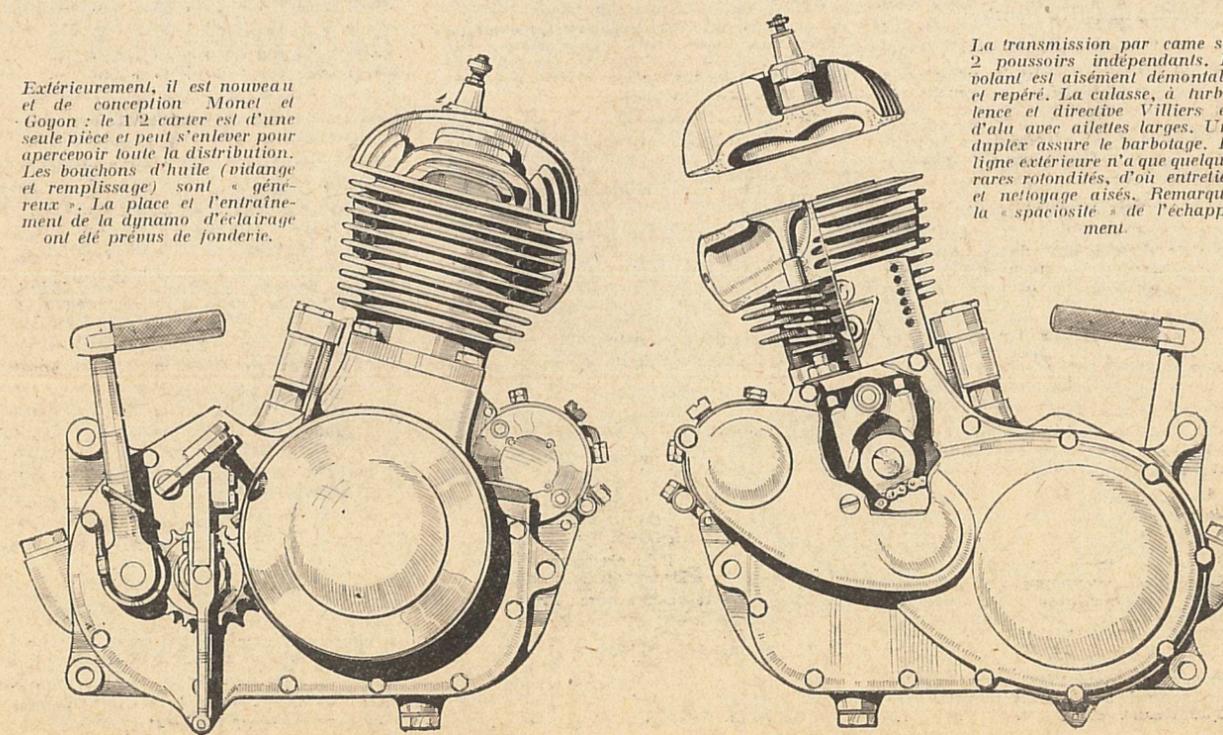
Le graissage, par barbotage, est assuré par une chaîne duplex : le carter, en effet, est à forme réservoir d'huile, le barbotage s'opère d'une façon abondante et perpétuelle : la chaîne remonte l'huile dans un auget ; à l'aspiration, quand le piston s'élève, il se produit une forte dépression dans le carter qui entraîne violemment l'huile dans la mécanique ; au temps de compression, quand le piston revient, l'huile est brusquement renvoyée au carter : ce système permet de ne plus employer le secours des pompes. La culasse a une forme qui plaît : les bureaux d'études ont obtenu le summum de la turbulence.

La boîte de vitesses formant bloc avec le moteur présente la principale nouveauté de Monet-Goyon : le mécanisme est du type sans clabots avec engrenages toujours en prise ; un baladeur conduit les pignons par le système connu sous le nom de « renvoi de sonnette ». L'expérience et les incontestables victoires multiples de la saison ont conduit Monet et Goyon vers une solution rationnelle des rapports : trois vitesses réalisées à la moyenne logique entre les rapports de compétition et ceux de série. En outre, il est prévu le cas de la visite de la boîte : intérieurement, un cloisonnement la sépare du moteur, permettant le graissage avec une huile appro-



M. Monet, le sympathique constructeur

prée et différente du moteur : il suffit d'enlever le volant, quelques écrous, et le carter dégage mêt à jour l'intérieur. Le tout n'est pas lourd ; on a étudié plus particulièrement l'accessibilité des organes extérieurement ; d'un côté, le 1/2 carter est d'une seule pièce, sans recoups où la saleté puisse se loger : quelques lignes légèrement ondulées ! quelques écrous à enlever et la distribution, mise à jour, permet au plus profane de se rendre compte de l'excellence intérieure de la mécanique. Le kick est repliable avec renvoi, à l'inverse des autres conceptions, par ancrage à la partie supérieure. La tige d'embrayage, excellentement bien placée, à l'abri des heurts, des pavés, est tout à la fois très accessible, n'obligeant pas, comme dans beaucoup de machines, à avoir des doigts de fée pour régler



La transmission par came sur 2 poussoirs indépendants. Le volant est aisément démontable et repéré. La culasse, à turbulence et directive Villiers est d'alu avec ailettes larges. Une duplex assure le barbotage. La ligne extérieure n'a que quelques rares rotundités, d'où entretien et nettoyage aisés. Remarquez la « spaciocité » de l'échappement.

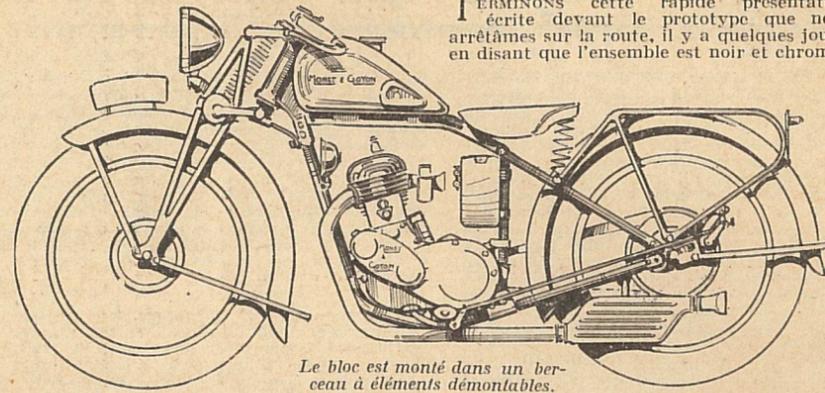
cet accessoire. En outre, remarquez que l'on a prévu, de fonderie, l'emplacement de la dynamo d'éclairage : cet organe est placé à l'abri de tous les incidents de route sans que son accessibilité en soit moins bonne. En outre, de construction une commande spéciale a été prévue pour la dynamo. Le reniflard comporte un tube qui, accaparant l'huile venant de la partie supérieure, la conduit par derrière le volant, donc à l'abri des chocs, jusqu'au pignon de chaîne qu'il graisse automatiquement. L'introduction de l'huile se fait par un orifice très large et la vidange en est assurée aussi amplement sous le moteur.

L'EMBRAYAGE est du système à disques multiples : quinze disques (c'est un chiffre!) se frictionnent doucement dans l'huile et donnent ainsi une souplesse rarement rencontrée des pièces mécaniques.

Le bloc-moteur est monté dans un cadre double berceau, autre nouveauté pour Monet et Goyon. Les éléments de ce cadre sont démontables entièrement. Le réservoir lui-même est d'un dessin nouveau très agréable : la fourche est le type classique à ressort central dont nous avons déjà entretenu nos lecteurs et qui a donné tant de satisfaction. La partie supérieure du cadre est en acier forgé : c'est une poutre-maitresse de grande résistance.

L'EXTREMITÉ des fourches possède une sorte de demi-lune sur laquelle viennent se boulonner la béquille, le porte-bagages, etc.,

offrant cette particularité à la roue AR : de ne plus avoir besoin d'enlever le faux maillon de chaîne ; la roue, au lieu d'être entraînée vers l'arrière, est portée vers l'avant par un logement qui a conduit automatiquement à terre. On a amélioré le confort



Le bloc est monté dans un berceau à éléments démontables.

en rendant très facile l'ancrage de l'ergot de frein qui occasionne tant de colères sur la route : il est prévu sur le tube même du porte-bagages : disons plutôt que c'est la « directibilité » de renvoi de la tige de frein, opportune

amélioration, qui a conduit à cette surprise neuve. Le garde-boue n'est pas repliable : aucun intérêt à compliquer puisque le nouveau système de démontage de la roue et la hauteur sur la béquille annihilent toutes difficultés : la selle sur trois points dont deux à ressorts...

TERMINONS cette rapide présentation écrite devant le prototype que nous arrêtons sur la route, il y a quelques jours, en disant que l'ensemble est noir et chromé ;

Sa vitesse, sa consommation et le reste... nous vous en entretiendrons quand nous en ferons l'essai sur la route...

M. ANCELOT.

*Mon petit doigt
m'a dit...*

... que le téléphone est un accessoire plus dérapant que l'auto et qu'il faut s'en méfier étrangement.

... qu'en effet, celui de nos indésirables qui, à Kamotsu lui-même, par téléphone, l'autre jour, lui déballa toutes ses rancœurs, ne sera pas peu surpris d'apprendre que celui dont il médisait tant était le même qui était au bout du fil.

... qu'ainsi cela nous a confirmés sur l'opinion désastreuse de beaucoup d'Africains à son égard.

... qu'un de nos collaborateurs chevau-

chait incognito, une machine 500, 2 cylindres, dont il dit vraiment beaucoup de bien.

... qu'il aurait retenu l'essai de ce nouveau type pour le numéro précédant l'ouverture du Salon de la Moto.

... que le fameux moteur 100 cmc. des quatre records du monde Aubier et Dunne n'aura pas été une vaine manifestation sportive d'un technicien.

Le Rallye du Salon

RÈGLEMENT (suite)

(voir page 1054)

LES ex-æquo seulement seront départagés par leur classement obtenu en prenant les diverses épreuves dans leur ordre : I. Distance ; puis, en cas d'ex-æquo : II. moyenne ; puis, en cas d'ex-æquo : III. épreuve de roulement ; puis, en fin, IV. épreuve de démarrage et freinage.

Classements par équipes

IL y aura également un classement par équipes de deux indépendants, sans que ceux-ci fassent obligatoirement partie d'un club et un troisième classement par équipes de cinq d'un même club. Un concurrent ne pourra concourir que dans une de ces deux catégories et devra le spécifier lors de son engagement. Les deux classements seront obtenus en additionnant les points du classement individuel pour chacun des équipiers. Le total le plus élevé désignant l'équipe victorieuse.

En cas d'ex-æquo, c'est l'équipe dont le premier homme est le mieux classé au classement individuel qui sera déclarée vainqueur.

ART. 16

LES réclamations ne seront acceptées que dans l'heure qui suivra la proclamation des résultats qui sera faite dans l'après-midi au stand de Moto-Revue. Elles devront être faites par écrit et accompagnées de la somme de 50 francs qui sera rendue si la réclamation est reconnue justifiée et déposée au stand de Moto-Revue au Grand Palais.

ART. 17

LES concurrents devront être assurés contre les accidents de toute nature pouvant être causés à des tiers.

ART. 18

PAR le fait de son engagement, toute personne prenant part à un rallye reconnaît adhérer sans restriction au présent règlement et s'oblige de la façon la plus absolue à l'accepter, ainsi que les décisions des commissaires dans toutes leurs conséquences. Elle s'interdit, en outre, d'apporter les contestations devant les juridictions civiles, commerciales ou correctionnelles.

ART. 19

LE Comité d'Organisation se réserve le droit d'apporter toutes modifications qui lui seraient imposées par les circonstances et décline toutes responsabilités en ce qui concerne les accidents que les concurrents pourraient causer ou qui pourraient leur être causés pendant toute la durée du concours ainsi qu'au sujet de toute infraction aux lois, règlements et arrêtés des pays traversés, entendant que la responsabilité des accidents ou des infractions soient exclusivement supportés par ceux qui les auront causés ou commis, au même titre que des touristes isolés, conformément aux articles 8, 9 et 18.

Quelques exemples concernant le classement

SUPPOSONS 6 concurrents : A, B, C, D, E, F, qui ont couvert les distances suivantes

A	800 kil.	à 35 de moyenne
B	200 kil.	à 30 —
C	360 kil.	à 42 —
D	100 kil.	à 40 —
E	450 kil.	à 36 —
F	595 kil.	à 38 —

DANS les épreuves de classement, ils ont réalisés les performances suivantes :

	Roulement	Démarrage	Freinage
A	36 m.	14"	2 m. 20
B	60 m.	6" 2/5	1 m. 50
C	62 m.	9"	6 m.
D	53 m.	4" 4/5	1 m. 40
E	42 m.	8"	1 m.
F	50 m.	7"	3 m.

EN ce qui concerne la distance et la moyenne le classement serait le suivant :

1 ^{er} A	avec 100 + 80 + 35 + 215 points
2 ^o F	avec 100 + 60 + 38 + 198 —
3 ^o E	avec 100 + 45 + 36 + 181 —
4 ^o C	avec 100 + 36 + 38 + 174 —
5 ^o D	avec 100 + 10 + 40 + 150 —
6 ^o B	avec 100 + 20 + 25 + 145 —

APRÈS l'épreuve de roulement, le classement devient :

1 ^{er} A	avec 215 + 36 + 251 points
2 ^o F	avec 198 + 50 + 248 —
3 ^o C	avec 174 + 62 + 236 —
4 ^o E	avec 181 + 42 + 223 —
5 ^o B	avec 145 + 60 + 205 —
6 ^o D	avec 150 + 53 + 203 —

DE ces derniers chiffres, il est déduit ceux donnés par la dernière épreuve et qui sont :

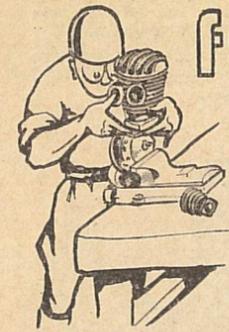
pour A	14 × 2,2 = 30,8
pour B	6,4 × 1,5 = 9,6
pour C	9 × 6 = 54
pour D	4,8 × 1,4 = 6,72
pour E	8 × 1 = 8
pour F	7 × 3 = 21

LE classement général individuel obtenu donne le suivant :

1 ^{er} F	avec 222 points
2 ^o A	— 220,2 —
3 ^o E	— 215 —
4 ^o D	— 196,28 —
5 ^o B	— 195,4 —
6 ^o C	— 182 —

LE classement par équipes serait en supposant 3 équipes : AB, CD et EF :

1 ^{re} EF	avec 215 = 227 + 442 points
2 ^o AB	— 220,0 = 195,4 + 415,6 points
3 ^o CD	— 182 = 196,48 + 378,28 points



Faut-il changer les cylindrées limites

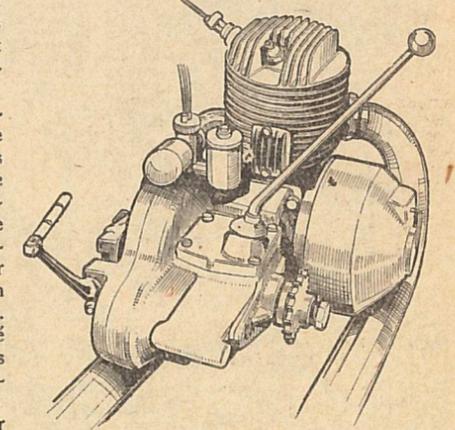
ON a récemment proposé de réduire le nombre des cylindrées à deux : les 200 cmc. et les 400 cmc. Cela est-il désirable ?

Quels arguments peut-on invoquer en faveur d'une telle mesure ?

La simplification et la possibilité de standardiser ? Nous croyons que cela est illusoire. Il faudrait alors fixer l'alésage et la course, les dimensions des soupapes, etc. Avons-nous dans les catégories actuelles obtenu une normalisation quelconque ? Une soupape de Gnome et Rhône 500 cmc. va-t-elle sur une Terrot ou une Norton de cette cylindrée ? Nous n'aurions qu'une seule cylindrée que la normalisation serait encore impossible pour bon nombre d'organes. Nous pouvons unifier certains détails : ligne de chaîne, écartement des fourches, boulonnerie, emplacement des commandes. C'est déjà intéressant mais, en somme, à la réduction du nombre des cylindrées ne correspondra pas une simplification industrielle. Au surplus, si on veut réduire le nombre des catégories, pourquoi ne pas choisir dans les catégories existantes ? Ce qui importe, ce n'est pas d'avoir un moteur de cylindrée donnée, c'est d'avoir une machine souple, maniable, économique et capable d'atteindre une vitesse donnée. Or le rendement d'une machine, en entendant ce terme de la manière la plus étendue, n'est pas uniquement fonction de la cylindrée. Il peut être intéressant de sacrifier partiellement le rendement volumétrique pour obtenir plus de souplesse et de silence, et, par exemple, une 500 cmc. à moteur de caractéristiques moyennes peut-être plus agréable pour la promenade ou pour un service utilitaire qu'une 350 cmc. capable de réaliser les mêmes performances. Si je prends une 500 cmc. X, je sais fort bien que je serai « déposé » sur la route par bon nombre de 350 cmc. et même de 250 cmc., mais je sais que, d'autre part, je n'aurai d'ennuis d'aucune sorte, et que cela est, pour l'usage que je fais de ma machine, beaucoup plus précieux que de grandes vitesses. On peut raisonner de même pour les autres cylindrées et la sagesse consiste généralement à choisir une machine dont le rendement n'est pas obtenu au moyen d'une élévation exagérée du taux de compression ou du régime, mais d'un léger accroissement de la cylindrée. Qui peut nier le charme d'une très grosse machine

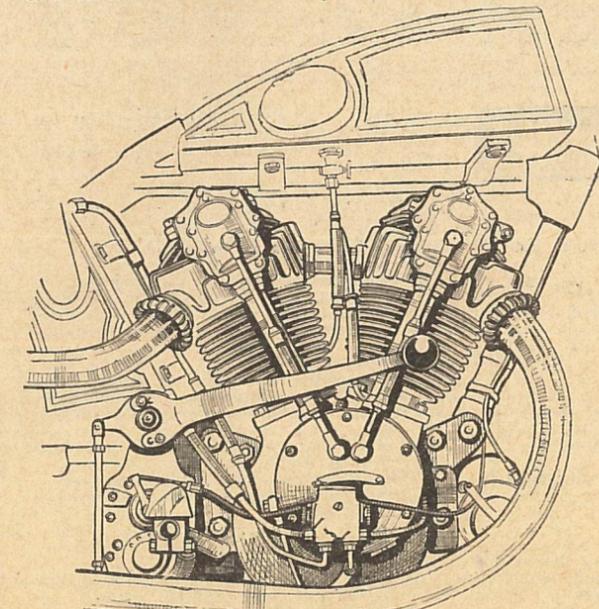
à 2 ou 4 cylindres ? Sans doute, à l'arrêt, faut-il être suffisamment musclé ou assez adroit, mais en route quel confort et quelle sécurité ! Cela vaut, dans bien des cas, le supplément de consommation et d'impôts. Bien entendu, il y a une question qui n'est pas à négliger : le prix.

Mais, à notre avis, il est particulièrement heureux que nous ayons une gamme complète de cylindrées depuis la 75 cmc. jusqu'à la 1.300 cmc. Chacune de ces machines existe, non pas une fantaisie des constructeurs, mais parce qu'elle satisfait les besoins d'une clientèle. Et c'est une raison essentielle pour maintenir la classification actuelle. On nous dira : voyez le succès de la 200 cmc. en Allemagne et l'apparition sur le marché anglais de motos 200 cmc. N'oublions pas que le succès de la 200 cmc. en Allemagne est dû à l'exemption d'impôt. On aurait constaté la même chose pour les 175 cmc. ou les 250 cmc. si on avait adopté ces limites d'exemption d'impôt. C'est en somme un succès dû à des considérations fiscales et non techniques. Quant à l'apparition des 200 cmc. en Angleterre, elle n'est due qu'au désir d'exporter en Allemagne, et nous n'avons pas l'impression qu'il se vend beaucoup de machine de cette cylindrée en Angleterre où la taxation se fait au poids.



En Allemagne, on s'est arrêté avec avantage à une cylindrée peu officielle, celle de la D. K. W., 300 cmc., dont plus de 100.000 exemplaires sillonnent déjà les routes et que certains constructeurs français ont avec bonheur déjà utilisée.

elle se sera développée. elle sera complètement indifférente aux questions de cylindrée. Que lui importera que le moteur ait 375 cmc. ou 410 cmc. ? Elle se préoccupera du confort, de la consommation, du prix, des impôts, accessoirement de la vitesse, mais non de la cylindrée. Elle sera comme les automobilistes qui achètent une cinq ou une six chevaux sans savoir même quelles sont les cotes du moteur.



La Kohler-Escoffier 1000 cmc. semble avoir atteint la limite utilisable en grosses cylindrées. Voici le moteur bi-cylindre du regretté Eddourra.

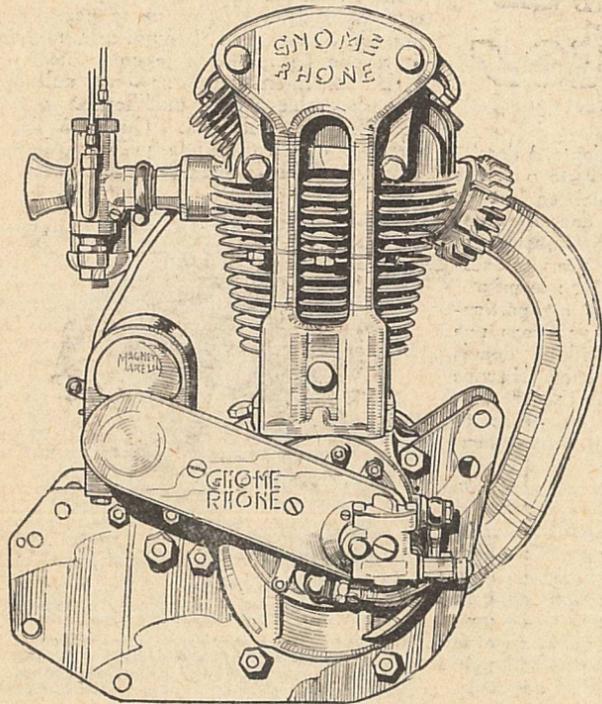
Nous verrions de plus dans la suppression des cylindrées de 500 cmc. à 1.000 cmc., un inconvénient grave : ce serait la gêne qui en résulterait pour la production des moteurs à 4 cylindres. On pourrait, il est vrai, dire que le 200 cmc. serait un mono, le 400 cmc. un bicylindre et qu'on pourrait, en utilisant des organes identiques, arriver à constituer un 4 cylindres de 800 cmc. C'est envisager la question d'une manière un peu simpliste.

Il n'est pas douteux

que s'il s'agit de quatre-temps, la forme bicylindrique, la plus admissible, c'est le flat-twin : or quel rapport de construction peut-il y avoir entre un mono, un flat-twin et un quatre-cylindres en ligne ? Quant au deux-temps qui, lui, s'accom-

quatre-cylindres n'a actuellement de chances de s'imposer que dans la catégorie 500 cmc. et au-dessus. 500 cmc. c'est déjà juste, mais 400 cmc. est certainement insuffisant.

Aussi, ne voyons-nous pour notre part aucune nécessité de réduire le nombre actuel des cylindrées, et d'imposer des cylindrées tout aussi arbitrairement choisies, et qui ont l'inconvénient de ne pas exister. La moto correspond à des besoins trop différents pour qu'on puisse songer à ne construire que des motos de deux cylindrées. La classification sportive actuelle a le mérite de permettre d'aligner en course une série de machines qui a sa réplique dans une série de machines commerciales. Si vraiment le besoin se fait sentir ou de réduire les séries ou bien au contraire d'y ajouter des catégories nouvelles, les constructeurs sauront bien le demander. Car, au fond, ce sont les désirs de la clientèle qui déterminent l'évolution de la moto. Et actuellement, nous ne croyons pas que la clientèle soit encore bien disposée vis-à-vis de cylindrées non reconnues par les pouvoirs sportifs. Une grande marque anglaise risque le paquet, mais nous avouons que nous n'aurions



Le 500 cmc. D 4 à culbuteurs Gnome et Rhône, un des plus beaux spécimens de la construction française et dont les possibilités touristiques ont été poussées au plafond de l'utilitarisme.

mode au mieux des 2 cylindres en ligne, nous croyons que, s'il est réalisé en 4 cylindres, il vaut mieux renoncer au type à piston déflecteur et employer deux groupes de deux cylindres à culasse commune. Le

maladie a inquiétés et qui ne tariront pas d'aimables questions. Moto Revue lui adresse ses vœux de complet rétablissement.

AMUSONS-NOUS ;

Allez au baptême

ALLEZ tous au baptême de Mademoiselle Gruyère, à Château-Thierry, demain dimanche, 21. Cette demoiselle a 3 mois, mais sera heureuse de voir toute la jeunesse motocycliste à laquelle elle dispensera son plus gracieux sourire.

Le baptême a lieu à 9 h. 30 : rendez-vous, chez Gruyère, rue Henri-Petit. A l'issue de la cérémonie a lieu le rallye-poursuite sur 45 km. environ.

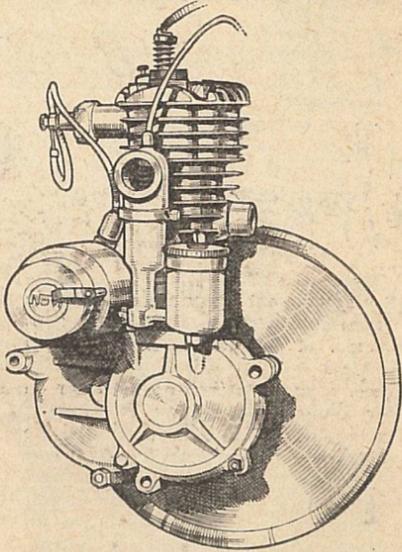
A midi, banquet : pour 25 francs, on se réglera du menu suivant : **Hors-d'œuvre** : Cicca, Brampton, Terry, Bridler, Amac, Flertex, Gurtner, pour trouver la bonne carburation.

Poissons : Queues de poisson à la française (il y aura peut-être du turbo pas compresseur, des goujons de rechange).

Rôti : Filet de bœuf pleine sauce, spécialité Hutchinson (la sauce inuliner, rastines, au choix).

Légumes : Macédoine de pièces détachées (feuille de chou : Moto Revue, l'Auto, l'Echo des Sports, l'Eclairer de l'Est, Petit Parisien... pas le Petit Bleu...).

pas eu cette hardiesse. Plus tard ce sera une autre affaire et nous verrons pour les machines utilitaires un accroissement



Le plus populaire 100 cmc. français qui a contribué largement à l'extension de la moto, le vélomoteur Motobécane, sans impôt, ni permis de conduire.

des cylindrées et cela dans le but de conserver le même rendement en obtenant plus de souplesse. Sans doute, et cela pour les machines utilitaires vendues à une clientèle indifférente au sport, les 175 cmc. tendront à devenir des 200 cmc., les 250 cmc. des 300 cmc. et les 350 cmc. des 400 cmc., mais nous n'en sommes pas encore là. Et même à ce moment-là, si on conserve pour les épreuves sportives le règlement à la cylindrée, nous ne croyons pas qu'il soit utile de changer la classification actuelle. — REGAIRAZ.

Volailles : rôties Moto confort. **Salade** : à la Kervoline ricinée ou à l'huile graphitée selon les goûts. **Fromages** : Gruyère (sous toutes ses longitudes et latitudes). **Desserts** : Gâteaux, Montlhéry, Glace, des Pyrénées à la Camphonie, Biscuit, des Routes Pavées, Café Champion 3 couleurs. **Liqueurs** : Discoul, Firezone Oil, Mixtrol, Catalysol. **Vins** : Rouge et blanc **Echauffant** se faisant jusqu'à Colère Escoffier. **Bordeaux** Soyev-Graves. **Youvray** de Bons Magnats. **Champagne** Dollar. **A deux heures**. — Gymkhana motocycliste et à 17 h. 30 vin d'honneur et distribution des prix. En même temps a lieu la fête du Bas Village, organisée par l'Amicale des Gens Sportifs (A. G. S.) et un meeting d'aviation. Le matin, le contrôle du Challenge M. C. Seine est assuré chez Gruyère.

Mauvais prophète

Il y a dix-huit mois, Bernard annonçait que le 200 à l'heure n'était pas possible en mono 500 cmc., mais aisément réalisable en poly... Fut-il mauvais prophète ? Mais, au fait, que ne nous offre-t-il pas la gloire d'être le premier Français dépassant le 200 à l'heure ! Il possède, n'est-ce pas vrai, un 4 cylindres qui peut, dit-on, se permettre cette prouesse ! Allons, pas de paroles, des actes !

DERNIERE HEURE

Records ! Records !

Le 12 septembre, écrabouillement nouveau de records.

Motos
Sidecars 600 cmc. — 10 km. arrêté. Handley F. N. 3° 52' 15, 155 k. 038.
10 miles arrêté, Handley F. N. 67° 157 k. 860.

Cyclecars
Cyclecars 100 cmc. — 50 kilomètres M^o Stewart, Morgan JAP, 18'1" 34, 166 k.460.
50 miles, M^o Stewart, Morgan JAP, 29'13" 65, 165 k. 182.
100 kilomètres, M^o Stewart, Morgan JAP, 36' 22" 72, 164 k. 926.

Nos vœux

BIVES, le sympathique directeur de Gnome-Rhône, avenue de la Grande-Armée, a été, il y a quelques temps, frappé de congestion pulmonaire et de jaunisse consécutive. En convalescence en ce moment, il ne tardera pas à retrouver la force et la santé d'antan : nous le reverrons au Salon, où il aura fort à faire pour répondre à tous ceux que sa

Les Routes Pavées

14 Septembre 1930



29 partants... 16 arrivants
50 % de déchet dans les motos !

C'EST le samedi 13 septembre, que la partie de l'épreuve réservée aux motos se déroula sur le circuit de Pont-a-Mareq. Le succès spectaculaire de la démonstration de l'actif M. C. Nord de la France reste toujours le même, bien que le nombre des partants fut cette année bien inférieure. Du point de vue sportif, il semble que tout s'est ligué contre les organisateurs : la pluie, l'ouragan fit rage et vint disloquer tout l'intérêt prévu, surtout en 500 cmc. De plus, un grave accident endeuilla la journée : Dupont, excellent amateur, sur une Kœhler-Escoffier, dès le début, étant parti en retard, voulut rattraper son temps et prenant mal un virage vint heurter un poteau : sa machine prit feu et lui-même expira quelques minutes après. Moto-Revue avait signalé déjà le cran et les promesses de ce coureur : nous présentons à sa veuve et à ses amis nos condoléances émues.

Dès le départ, c'est un véritable duel franco-belge qui se déclare. A 15 h. 15, le docteur Castel donne le départ à 22 motos et 7 sidecars. Les 500 cmc. bagarrent immédiatement pour la première place et le belge Grégoire s'octroie le premier tour, talonné perpétuellement par Debay et Debaisieux. Durant la première heure, Grégoire en 500, Breslau, en 350 cmc., Descatoire en 250 cmc., Sourdrot en 175 cmc., sont les leaders. Mais dès que l'ouragan se déchaine, d'autres valeurs apparaissent : Andreino, en 250 cmc., prend énergiquement la tête, ainsi que Barthelemy en sidecar 600 cmc.

Quelques remarques. — Ce qui frappe tout d'abord, c'est la brillante régularité dans la vitesse de la Monet-Goyon 175 de Sourdrot qui domine nettement le lot des 175, 250 et 350, marchant de pair avec Breslau dès le début. En 250 cmc., Andreino profite de sa vieille expérience et de l'ouragan pour mener la course raisonnée d'un as et... gagner. En 350 cmc., Breslau a une A. J. S. très rapide : l'homme se promène sur ses concurrents. En 500 cmc., la lutte devient strictement belge :

c'est un véritable Championnat de route de Belgique dont sort nettement vainqueur l'invincible Grégoire sur Saroléa. Barthelemy vaincra brillamment en sidecars 600 cmc. La Stylson et la Magnat-Debon en sidecars, n'ayant pas d'adversaires, n'ont pas jugé prudent de perdre la victoire en fonçant : c'est leur intérêt, rien à dire, esprits pondérés, c'est une qualité. Et puis, ne trouvez-vous pas curieux cette nouvelle victoire de la Bereuse Clement-Gliadiator ? La suspension arrière s'impose..!

POUPONNEAU en 350 cmc., seul arrivant, avait une tenue de son sidecar réellement remarquable : c'était un Bernardet sport. Et ce même modèle de sidecar fut à la victoire, en 600 cmc. avec Barthelemy qui luttait contre une coalition redoutable. Du début à la fin, il tint la tête, battit ce record du tour, vieux de huit ans, malgré la pluie, etc... Le public s'éclipsait à certain virage tant le coureur était prestigieux : le sidecar sport Bernardet avait une tenue qui s'est dénoté irréprochable.

TABLEAU DE MARCHE

MOTOS	1 ^{re} heure	2 ^e heure	3 ^e heures	Classement				
				Trajet	Moyenne			
175 cmc....	1 Sourdrot 2 Henri 3 Catalain	Monet-Goyon Prestor Griffon	1 2 3	1 (6 tours) 2 (4 tours) 2 (4 tours)	1 (11 tours) 3 (4 tours) 2 (13 tours)	1 2	210 km. 667 — 176 km. 069	70 km. 222 — 58 km. 675
250 cmc....	5 Pierron 6 Descatoires 7 Schouppé 8 Andreino 9 Baillieux	Gillet Hersta Mondiale Clement C.a.l. Terron	— — — — —	1 (6 tours) 1 (6 tours) 1 (6 tours) 1 (6 tours) 5 (3 tours)	4 (7 tours) 3 (10 tours) 2 (11 tours) 1 (12 tours) Hors Course	— — — — —	— — — 197 km. 600 —	— — — 65 km. 670 —
350 cmc....	16 Vieyra 17 Breslau 18 Bruscol 19 Dillies 32 Fondu	Vélocette A. J. S. Vélocette Motosacoche Mondiale	1 2 — — —	2 (6 tours) 1 (7 tours) 4 (3 tours) 2 (6 tours) 2 (7 tours)	2 (11 tours) 1 (13 tours) Hors Course 2 (11 tours) 2 (13 tours)	3 1 — 2 2	185 km. 967 233 km. 600 — 195 km. 577 243 km. 950	61 km. 989 77 km. 870 — 65 km. 192 81 km. 316
500 cmc	33 Debay 34 Debaisieux 36 Dupont 37 Haps 38 Poncin 39 Grégoire 40 Mollard 42 Caron 43 Maurer	Monet-Goyon Kœhler Escoffier Saroléa Saroléa Saroléa Saroléa Gillet Hersta Sunbeam	3 5 Incendie 4 2 1 — — —	2 (7 tours) Hors Course Hors Course 2 (7 tours) 1 (8 tours) 5 (6 tours) Hors Course 5 (6 tours)	3 (11 tours) — — 3 (11 tours) 1 (14 tours) 3 (11 tours) — 6 (10 tours)	— — — — 1 3 — 4	— — — — 258 km. 114 201 km. 980 — 176 km. 225	— — — — 86 km. 038 67 km. 326 — 58 km. 740
350 cmc....	48 Pouponneau	Magnat-Debon	1	1 (4 tours)	1 (8 tours)	1	163 km. 328	54 km. 442
600 cmc....	50 Détrée 51 Mariette 52 Proovos 54 Calmant 56 Barthelemy 55 Staimier	Saroléa Saroléa Gillet Hersta Gillet Hersta New Map Stylson	1 — — — — 1	Hors Course 1 (6 tours) 3 (5 tours) 3 (5 tours) 1 (6 tours) 1 (4 tours)	Hors Course — 2 (11 tours) 3 (10 tours) 3 (10 tours) 1 (17 tours) 1 (11 tours)	— — 2 3 1 1	— — 213 km. 120 193 km. 366 225 km. 287 152 km. 404	— — 71 km. 040 64 km. 455 75 km. 082 60 km. 801



Au campement de Croismare : le poste de police de l'escadron motocycliste.

Elles se sont terminées par le triomphe incontesté de la valeur "manœuvrière" de la motocyclette

Nous avons laissé, dans notre dernier numéro, les Manœuvres au moment où elles allaient terminer la première phase; nous étions au 3 septembre; ce soir-là, le premier escadron est arrivé à Dompièrre, dans les Vosges, où il établit ses campements à quelque 20 kilomètres au nord d'Épinal. Il est à ce moment 19 heures et la manœuvre se développe normalement, mais un ordre arrive de le diriger sur Rambervillers, pendant la nuit, où a lieu la concentration de la cinquième division de cavalerie sous les ordres du général Dufieux. Pour la première fois, l'escadron motocycliste exécute une manœuvre de nuit et le succès en est complet

à nouveau. Cette manœuvre se poursuivra jusqu'au lendemain 4 septembre, aux environs de midi. On sait, ainsi que nous l'avons dit dans le dernier numéro, quelle vigueur et quel brio ont saisi tous les hommes; on connaît l'incident de la tête de pont qui a attiré l'attention du Haut Commandement sur cette nouvelle unité. La première phase des manœuvres touche à sa fin; le 5 et le 6 septembre, nous retrouvons l'escadron motocycliste dans la région de Lunéville. C'est le matin, le soleil vient de se lever; cette aube est vraiment féérique: sous les rayons horizontaux de l'astre, les nickels jettent des feux intermittents, le spectacle est curieux: de

tous les côtés le réveil a sonné et nous voyons, avec un contentement des yeux inestimable, cet incessant défilé des patrouilles du Général Altmeyer, cheminant sur tous les points de l'horizon sur leur autochenille et leur sidecar, d'autres rampent dans les fossés. On sent les charges épiques de la cavalerie de Détaille, où sont les rêves or, bleus et rouges des enlumineurs d'Épinal, rappelant les charges héroïques sans doute, mais meurtrières à plaisir des hommes et des pauvres chevaux innocents? Malgré tout, le cœur se serre de songer que l'on a tant tardé à l'adoption de la mécanique servile, inconsciente, obéissante à l'extrême et qui remplace amplement 10,



La carrosserie Vannod de l'escadron motocycliste est aménagée pour le transport du fusil-mitrailleur.

Des essais concluants ont été exécutés pour le transport des mitrailleuses. Dans un des véhicules, on aperçoit la mitrailleuse et ses munitions, dans l'autre, le trépied de l'arme.

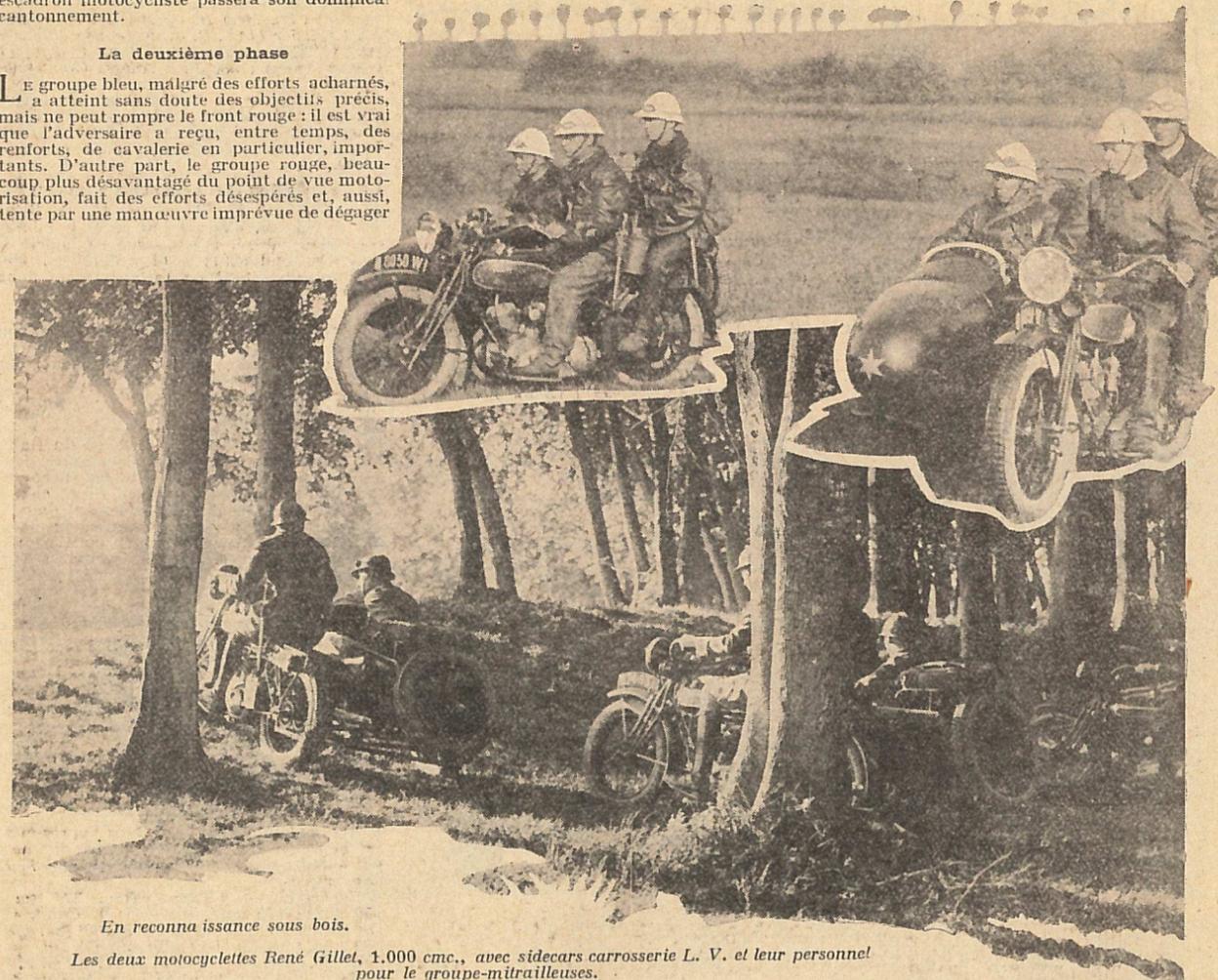
15 et 20 cavaliers. Il y a, pour nos peintres modernes, un sujet neuf, plein d'idées, qui laisse derrière lui toutes les formules classiques qui ont bercé notre enfance...

Et la cote 286 vient d'être enlevée par les sidecars mitrailleurs, nous sommes le 5 au matin; tous les objectifs du Haut Commandement se trouvent atteints; nous atteignons enfin le dimanche, qui sera jour de repos; c'est à Jolivet, non loin de là, que le premier

escadron motocycliste passera son dimanche cantonnement.

La deuxième phase

Le groupe bleu, malgré des efforts acharnés, a atteint sans doute des objectifs précis, mais ne peut rompre le front rouge: il est vrai que l'adversaire a reçu, entre temps, des renforts, de cavalerie en particulier, importants. D'autre part, le groupe rouge, beaucoup plus désavantagé du point de vue motorisation, fait des efforts désespérés et, aussi, tente par une manœuvre imprévue de dégager



En reconnaissance sous bois.

Les deux motocyclettes René Gillet, 1.000 cmc., avec sidecars carrosserie L. V. et leur personnel pour le groupe-mitrailleuses.

l'étreinte, dont l'initiative revient en partie à nos motocyclistes. La deuxième phase des manœuvres s'annonce donc sans trêve. Pour compléter le caractère poétique, le temps qui, jusqu'alors, avait été magnifique, est devenu subitement épouvantable: la neige, le vent, la boue vont maintenant mettre à l'épreuve la qualité manœuvrière tant contestée aux motocyclistes et, aussi, établir involontairement un parallèle entre les possibilités du cheval et celles de la nouvelle arme. Gros handicap, semble-t-il, et dont se réjouissent les officiers adversaires de la motocyclette. Disons de suite que ce handicap, non prévu au programme officiel, est accepté avec joie par tout l'escadron; il faut même que les officiers modèrent par des paroles paternelles l'ardeur impétueuse de toute cette jeunesse qui jubile des dérapages plus acrobatiques les uns que les autres, tant des chevaux que des motos; mais si les uns font connaissance avec le sol, les sidecars se permettent des rébalancements qui en disent long sur leur stabilité: les chevaux sont déjà fourbus devant les éléments déchainés et ce sont les motocyclistes qui fourniront le plus gros appoint routier; dans cette seconde phase, ajoutons que la nuit fut sans sommeil. Les dragons motocyclistes tiennent essentiellement à ce que leurs machines soient absolument au point et conservent malgré l'orage, dans l'esprit de leurs chefs supérieurs, l'impression d'enthousiasme qu'ils ont rencontrée. Le 10, les manœuvres touchent à leur fin, on nous permettra de ne pas insister sur l'évolution tactique et technique des opérations; cela ne nous regarde d'ailleurs pas et laissons aux intéressés le soin d'en tirer les conclusions

utiles. Puis à Croismare, c'est la grande revue: 20.000 hommes défilent devant M. Maginot, ministre de la Guerre, et le général Brécart, qui commande la cavalerie, doit s'arrêter: le Ministre de la Guerre vient d'être surpris de la forme extraordinaire et surtout, après d'aussi pénibles opérations, du matériel de l'escadron motocycliste dont on peut dire qu'il n'a pas subi la moindre altération depuis son départ. Fanion en tête, il défile à une allure de chasseurs à pied, si l'on peut dire, devant les diplomates étrangers, devant le Gouvernement, et le meilleur témoignage de l'intérêt et de l'enthousiasme que nos poilus motorisés ont suscité est matérialisé par les applaudissements de cette assistance dont les manifestations d'expansion sont plutôt rares en toute circonstance.

PERSONNELLEMENT, nous sommes d'accord avec les appréciations officielles que le Haut Commandement et le Ministre ont formulées lorsqu'ils ont dit que la motocyclette à l'armée a, pour sa première manifestation, porté haut l'idée de l'emploi de ce véhicule dans nos grands organismes nationaux. Satory s'est rappelé à l'esprit de tous et nous sommes véritablement heureux de voir que nos prévisions étaient justes, que notre effort, dont d'ailleurs nous sommes récompensés maintenant, du 17 novembre 1927, n'a pas été stérile. Remercions à distance les constructeurs français: les René Gillet et Terrot, les Gnomé et Rhône et Gillet-Herstal qui ont tenu, à cette date mémorable, à fournir libéralement un effort désintéressé: c'est grâce à eux que les résultats actuels ont été acquis.

Le retour

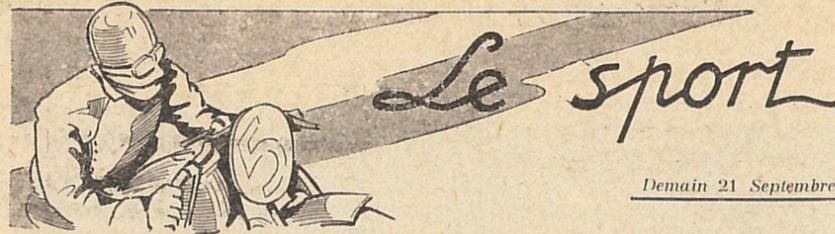
L'ESCADRON motocycliste, au moment où nous écrivons, est revenu à Mailly: cette fois, il se repose, nous savons qu'il va redescendre par la Bourgogne enchantée et participera aux prochaines manœuvres dans les environs de Dijon; puis vers le 25 septembre ce sera le retour au bercail, à Lyon. Nous demandons instamment à tous les motocyclistes qui se trouvent sur le parcours de venir former la haie pour applaudir nos poilus, car ils ont compris notre idée et nos desirs à tous. Inutile de dire que la population de Lyon, essentiellement sportive, sera sur leur passage; de ce côté, nous sommes tranquilles, ils recevront un accueil enthousiaste dont ils se rappelleront longtemps.

A Transac

ALLONS à Transac! Et nous ne dirons pas sur quel point de la France se trouve ce village. Mais, ce que nous dirons, c'est qu'il y a 415 habitants et... 60 motos! A qui le record?

Cinéma et moto

LES grands cinémas passent actuellement l'arrivée de Costes et Bellonte, à New-York: chacun de remarquer, sur l'écran, l'importance extrême donnée au service d'ordre à moto en Amérique: le document est vivant, il y a loin des 8 motos de la police parisienne! Et on sent que ce mode rapide est autrement efficace que le cheval dont le rôle est relégué aux réceptions piaffantes.

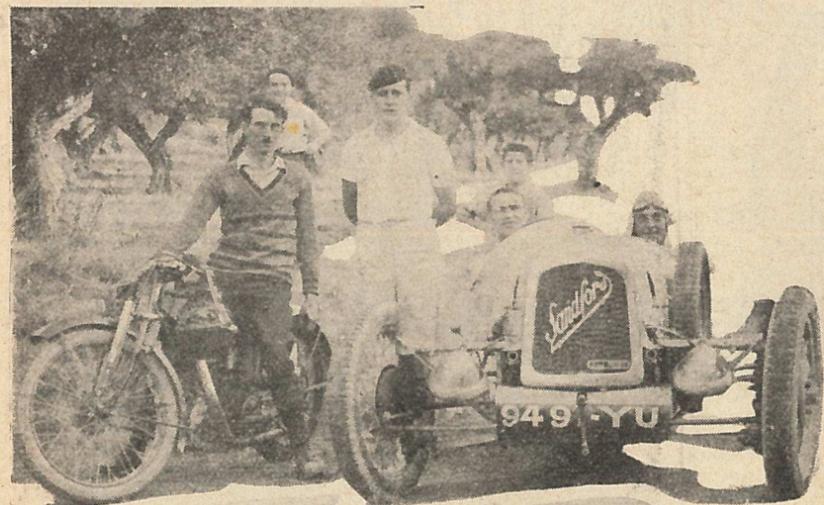


Demain 21 Septembre

Le Grand Prix de l'U. M. F.

Le départ du Grand Prix sera donné le 21 à 8 heures du matin. Le tirage au sort a eu lieu à l'A. C. F. le 27 août, a fixé comme suit l'ordre de départ :

500 cmc. — 2. Koehler Escoffier (Perrin) ; 4. Francisquet (X...) ; 6. Genestal (X...) ; 8. A. J. S. I (Guthrie) ; 10. Norton II (Simpson) ; 12. Sunbeam (Dodson) ; 14. F. N. (Handler).



Lelong (n° 2), président de la S. M. Cuers est vainqueur en 250 cmc. sur Terrot ; nu-tête dans le Sandford, Di Giovanni qui dirigea l'épreuve et Thibaut le vainqueur en 1929.

Ceux qui ont lutté ardemment contre les pouvoirs pour éviter un précédent désastre pour la motocyclette : de gauche à droite : Lelong, président de la S. M. C. ; assis : Laugier et Maurel du M. C. Marseille ; debout, Cresp de Marseille ; assis, nu-tête et lunettes : Kleimpetier et derrière, Ducreux de la S. M. C.

250 cmc. — 44. Rovin II (Rolland) ; 46. Excelsior I (S. A. Crabtree) ; 48. S. O. S. II (Smith) ; 50. New Imperial (E. A. Mellors) ; 52. Excelsior II (L. B. Crabtree) ; 54. Johnston (O. K. Suprême) ; 56. Monet-Goyon III (Gaussorgues) ; 58. Jack Adams (Montgomery Jap).

175 cmc. — 60. Monet-Goyon I (Honn) ; 62. Monet-Goyon II (Sourdol) ; 64. Fernihough (Excelsior) ; 66. Rovin I (de Latour) ; 68. S. O. S. I. (John Hood) ; 70. W. C. Cooper (S. O. S.).

La Course des Moulineaux n'a pas eu lieu
Et toujours énergique, le M. C. Seine-Inférieure, n'ayant pas réuni le nombre d'engagés désiré, a supprimé sa course de côte des Moulineaux le 14 septembre... Eh ! là ! pourquoi tant de forfaits, cette année 1930 ?

Gometz-le-Châtel

C'est le 26 octobre que se disputera, pour la 11^e fois, la course des côtes de Gometz-le-Châtel organisée par l'excellent club parisien que dirige Mauve, l'A. M. C. de France et avec le concours de l'A. C. I. de France. Cette épreuve est trop connue de nos lecteurs dont plusieurs centaines y ont participé l'an dernier à l'occasion du Rallye du Salon. C'est en somme la clôture de la saison sportive française et son succès est indéniable car c'est une des rares courses de côte qui se dispute généralement dans les grands froids, le moteur ayant donc beaucoup de conditions atmosphériques qu'il ne rencontre pas dans les autres épreuves ; il est ouvert aux motos depuis 75 cmc jusqu'aux plus grosses voitures ; rappelons que les départs ont lieu, le moteur en marche ou non, au choix, mais la voiture arrêtée. La distance est de 1 km. en droite ligne, le pourcentage est assez élevé et atteint quelquefois 10 %. Le sol, chaque année, est remis en état à l'occasion de cette course et est très rouflante. Nous engageons vivement les nombreux motocyclistes qui viendront à Paris à l'occasion du Salon et que l'amour de la compétition agrippe à demander le règlement déjà publié à M. Mauve, 134, route de la Révolte à Levallois-Perret.

Kilomètre lancé Lorrain

Le 7 septembre eut lieu, dans l'après-midi, l'épreuve du kilomètre lancé, organisée par le Moto-Club de la Moselle. Grande foule. Gros succès.

100 cmc. — 1. Barthélemy, 32" (mot. 150 km.) ; 175 cmc. sport. — 1. Cuny, 46" (78 km. 250) ; 2. Mme Cremona (76 km. 270). 250 cmc. touriste. — Tgiki, 46" (78 km. 250). 250 cmc. sport. — 1. Royer, 31" (116 km. 150) ; 2. Sassi, 350 cmc. touriste. — 1. Silbour, 40" (90 km.) ; 2. Ernetz, 350 cmc. sport. — 1. Geogel, 30" (120 km.) ; 2. Becker, 500 cmc. course. — 1. Monti, 29" (124 km. 200) ; 2. Rugeni, 500 cmc. touriste. — 1. Ollot, 36" (100 km.) ; 500 cmc. course. — 1. Gille, 25" 1/2 (142 km. 890) ; 2. Becker, 500 cmc. sport. — 1. Pleiffen, 29" 1,5 (123 km. 360) ; 2. Heime, Sidecars 590 cmc. — 1. Becker, 32" 1,5 (110 km. 510). 1.000 cmc. — 1. Haas, 31" (116 km. 150). Cyclecars 750 cmc. — 1. Ladranti, 34" 3,5 (104 km.). 1.100 cmc.

Le M. C. Seine et son Challenge

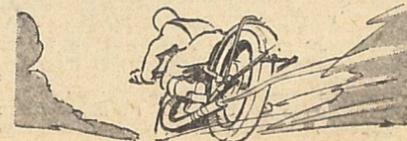
Date : 21 septembre.
Parcours : Livry-Gargan, Meaux, La Ferté-sous-Jouarre, Montreuil-aux-Lions, Château-Thierry, La Fère-en-Tardenois, Villers-Cotterets, Pierrefonds, Compiègne, Senlis, Louvres, La Patte-d'Oie-Gonesse, soit 215 kilomètres.

Départ : Livry à 9 heures ; rendez-vous 8 h. 1/2.

Contrôles : Château-Thierry, La Fère, Pierrefonds.

Moyennes : 175 cmc. : 36 km. ; 250 cmc. et side 350 cmc. : 40 km. ; 350 cmc. et side au-dessus de 350 cmc. : 45 km. ; 500 cmc. et au-dessus, cyclecars et voitures jusque 1.100 cmc. : 48 km.

Challenge aux trois coureurs du même club, les mieux classés ; nombreux prix individuels.

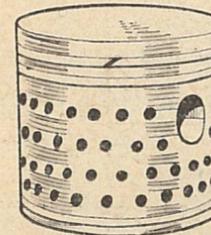


Cognements et Cliquetis

AUTANT le ronronnement régulier d'un moteur est agréable, autant l'oreille est irritée par les chocs et les bruits. On se fait encore au bruit particulier de la chaîne primaire ou même au ronflement des engrenages. On s'accommode du cliquetis des soupapes. On accepte le claquement à froid d'un piston parce qu'on sait

est le résultat, l'adduction de l'huile sous pression au maneton ne peut être trop recommandée.

Une autre cause de cognement trop souvent négligée, c'est un mauvais montage du vilebrequin ou des volants. Il y a encore, malgré tous les soins pris dans les usines, des volants qui ont du voile et quand on cherche à tirer d'un moteur le maximum de rendement, il est extrêmement important de vérifier ce point. Mais cette vérification ne peut être faite avec des jauges micrométriques malheureuse-



Piston ajouré pouvant occasionner du cliquetis.

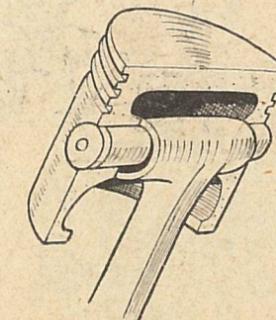
qu'après quelques minutes de marche il aura disparu, mais le motocycliste qui s'intéresse tant soit peu à son moteur, souffre des bruits anormaux qui témoignent que son moteur n'est pas en ordre.

Cognements

Il faut bien distinguer cognements et cliquetis. Un bruit mat, sourd, accompagné souvent de vibrations est, en général, dû à des jeux anormaux, en particulier à la tête de bielle. Avec les roulements lisses, la situation est beaucoup moins grave qu'avec les roulements à rouleaux qui, par contre, ont une durée considérablement plus longue. Le cognement se fait surtout entendre quand le moteur tourne à vide ou sous une charge légère. Si vous soupçonnez du jeu à la tête de bielle, vous ne devez pas continuer à rouler ; le martèlement aurait tôt fait de briser un rouleau et ce serait un désastre. Mais encore une fois cet événement ne peut se produire qu'après un très long usage. Nous avons vu des roulements qui, après quarante mille kilomètres, n'avaient pas achevé leur carrière. Cela est avant tout une question de graissage. Il n'est pas juste, en effet, de dire que les roulements à rouleaux peuvent fonctionner sans graissage. Sans doute, les frottements sont considérablement réduits, mais ils existent néanmoins. Avec les régimes actuels et l'effet considérable de la force centrifuge qui en

ment très coûteuses. Une bielle faussée peut également provoquer des cognements. Trop de motocyclistes se proposent d'améliorer le rendement de leur moteur en élevant le taux de compression, en transformant en dentelle leur piston et leur bielle. Il leur serait de beaucoup profitable de vérifier d'une manière minutieuse le montage de leur moteur.

Si le claquement à froid est un mal peu



Le jeu dans la tête de bielle est à éviter.

grave, un claquement qui persiste quand le moteur est chaud, est beaucoup plus grave et dénonce un mauvais ajustage du piston. Nous renvoyons pour l'ajustage du piston, à un article précédemment paru.

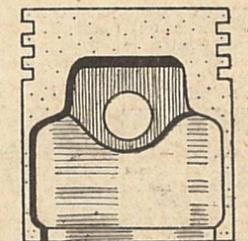
Au temps des pistons en fonte, des parois très minces empêchaient la circulation de la chaleur et produisaient non seulement un serrage mais de la distorsion. Le piston portant mal dans le cylindre provoquait une sorte de cognement. Avec les pistons épais en aluminium, le serrage se produit si le jeu n'est pas suffisant, mais la distorsion n'est pas à craindre.

Un cognement métallique plus net et plus clair est, en général, dû à l'axe de piston qui a pris du jeu. Il n'était pas rare, il y a quelques années, de rencontrer des axes de piston de trop faible diamètre, d'où usure rapide, soit à la bague de pied de bielle, soit avec les axes flottants, aux bossages du piston. Avec les axes creux de large diamètre, actuellement en usage, il faut plusieurs dizaines de milliers de kilomètres avant qu'on puisse constater de l'usure. Mais une usure très faible suffit à produire ce bruit accompagné de vibrations.

Signalons enfin qu'un jeu excessif dans les engrenages de distribution donne naissance, lui aussi, à un léger cognement.

Cliquetis

Le cliquetis proprement dit n'est pas dû à une défectuosité du moteur et doit, par conséquent, être soigneusement distingué du cognement. Il résulte d'une accélération excessive de l'onde explosive. Cela peut tenir soit à la composition du mélange, soit à la nature du carburant, soit au taux de compression trop élevé. Un excès d'avance à l'allumage a un autre effet. C'est que l'explosion est



Des masses mal réparties provoquent la distorsion, le serrage, le cliquetis, le cognement.

anticipée et que le piston n'a pas franchi le point mort haut lorsque l'explosion atteint la phase finale où les gaz s'enflamment et se dilatent avec le maximum de rapidité. Quand le taux de compression est élevé, il arrive même que les gaz détonent. Cela ne se produirait pas si cette phase finale avait lieu au moment où le piston est descendu légèrement dans sa course de détente. Des arêtes incandescentes, des dépôts de calamines provoquent également ou un allumage anticipé, ou des explosions locales, ou une élévation du taux de compression et de la température qui provoque la détonation. Les moteurs à taux de compression élevé nécessitent une manipulation intelligente de la manette d'avance à l'allumage.

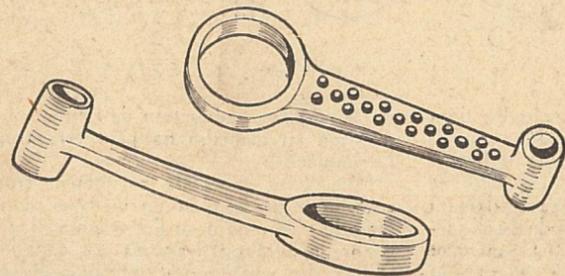
D'autres causes de cliquetis sont l'emploi d'une trop grande multiplication ou d'un mauvais réglage de la carburateur. Si la multiplication est trop grande, la résistance offerte par le piston est excessive et il est, en quelque sorte, heurté par le choc de l'explosion. Quant à l'influence d'un mélange pauvre, elle paraît à première vue un peu étrange puisqu'en principe un mélange pauvre brûle lentement, il arrive même que la combustion ne soit pas achevée à la fin du temps d'échappement. En fait, cette combustion d'un mélange trop pauvre s'opère d'une manière assez irrégulière. Elle commence par être extrêmement rapide avec une expansion brusque qui provoque un choc contre le piston. Puis la combustion se ralentit et elle dure pendant toute la détente et même pendant l'échappement. Il en résulte encore un autre inconvénient, c'est que les parois restent longtemps en contact avec les gaz en combustion et s'échauffent de manière anormale. Cet

échauffement a des inconvénients multiples. L'huile qui tapisse les parois du cylindre brûle, les soupapes se piquent, etc. Le seul remède, c'est de monter un plus gros gicleur.

Au delà d'un taux de compression assez élevé, 6 à 1, par exemple, il est utile, sinon indispensable, d'additionner l'essence de benzol; une proportion de 25 % ne nécessite pas une modification

de réglage du carburateur. Avec 50 %, il y aura souvent lieu de prendre un gicleur un peu plus petit et de charger légèrement le flotteur. Au delà de 7 à 1, l'emploi des carburants à base d'alcool s'impose.

Qu'on nous permette enfin d'insister sur l'importance de la multiplication. Trop de motocyclistes ont l'illusion qu'une augmentation de multiplication se traduit par un gain de vitesse. Cela est souvent faux. Une multiplication légèrement trop faible est de loin préférable à une multiplication légèrement trop forte et le cliquetis apparaîtra beaucoup plus aisément dans le second cas. Gardez-vous également d'élever inconsidérément le taux de compression. Il se peut que le refroidissement soit insuffisant, que les organes n'aient pas été étudiés pour cela.



Une bielle ajourée n'est pas meilleure que la bielle faussée...

Un peu de Tout

N'exagérons rien

Il circule dans le monde automobile une brochure remarquable sur la pénétration d'une voiture au pays de l'U. R. S. S. Les dessins sont d'un humour charmant. Toutefois, notons que le texte est en contradiction flagrante avec les relations si pondérées, si saines et aussi si vivantes de Sexé. Allons! pourquoi bluffer toujours sur ce pays: tout n'est pas rose là-bas, mais tout de même, l'auto et la moto sont loin d'être aussi extraordinaires et diaboliques que Pawlowski nous le décrit: L'auteur de ces lignes, lui aussi, fut en Russie et n'est nullement d'accord, historiquement, avec le charmant Pawlowski: il est vrai que cette brochure est un délicieux bonbon...

Evidemment...

Plusieurs lecteurs nous écrivent:

Moto-Revue ne pourrait-il mener une campagne contre les marchands d'essence marquant le chiffre des francs d'un mètre de haut que l'on voit à 200 mètres et à côté (10 cm. de haut), les centimes, ce qui amène des surprises désagréables à l'arrêt (surtout quand ça se termine par 95 cent).

N. D. L. R. — Savez-vous ce que nous faisons: nous reprenons de l'essence avant d'être complètement à sec: cela nous permet, quand nous nous arrêtons devant un farceur-type ci-dessus, de lui tirer notre révérence et d'aller plus loin: Pauvreté n'est pas vice, hein!



Londres (autos): 17-26 octobre.
— (motos): 10-15 novembre.
Marseille (foire): 13-28 septembre.
Paris (autos): 2-12 octobre.
— (motos): 23 octobre, 2 novem.
— (aéro): 28 nov.-14 déc.
— (nautique): 1^{er}-12 octobre.
— (rallye Moto Revue): 26 oct.
Saint-Etienne (cycles): 2-9 nov.

La Foire aux autos

Pendant la même période que le Salon, à lieu, au Parc des Expositions, à la porte de Versailles, la 5^e Foire aux Automobiles. Autos, motos, cycles et camions, tout ce que « l'occasion » compte de types et genres est représenté là. Il est très intéressant de rendre visite à ce Salon d'un autre genre.



OCTOBRE

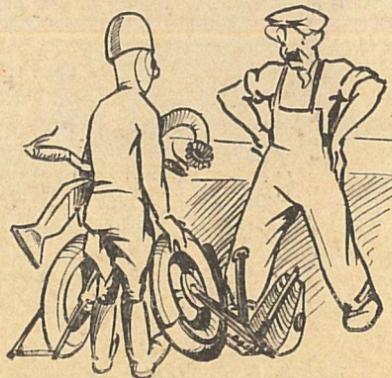
4. Fon Nle Autom., Orsay.
5. Mathis, Orsay.
6. Citroën, Bullier.
6. Peugeot, Wagram.
7. Chenard, Continental.
- Chrysler Mot., Claridge, Delahaye.
- Synd. agents, Orsay.
- Spidoleine.
- Déjeuner Solex, Claridge.
8. Fiat Lutetia.
9. C. A. F. A., Centraux.
- Déjeuner des Vieux, Gillot.
10. Studebaker.
- Rosengart, Orsay.

Sous la présidence de M. Et. Flandin, ministre du Commerce et de l'Industrie, aura lieu le 4 octobre, au Palais d'Orsay, le Banquet de la Fédération de l'Automobile, du Cycle, du Moto-cyclo et de l'Aéronautique

Chez nos Fabricants

Un refrain annuel

Chaque année, l'hiver vient avec son triste cortège et ses humidités frissonnantes. Chaque année, nombreux sont les moto-cy-



clistes qui mettent de côté, tout au moins pendant les trois mois fâcheux (octobre, novembre, décembre), leur moto. D'abord, comme première raison, ces trois mois sont les plus tristes, les plus dérapants. Ensuite, on roulerait bien encore en octobre, mais ce damné fisc... Enfin, on ressortira sa moto qui risque d'être un tacot, faute de soins, au moment du printemps.

Tout cela, c'est un calcul maladroit qui prouve que beaucoup de nos jeunes gens sont encore dans l'âge où on décide sans raisonner, ou on raisonne sans décider.

Voici notre conseil basé sur l'expérience. D'abord, ne rentrez pas au 1^{er} octobre votre machine, parce que ce mois-là est relativement beau. Ensuite, le 26, vous avez une véritable obligation morale à participer au Rallye du Salon, œuvre de propagande motocycliste indéniable. Ensuite, le fisc a changé ses batteries et vous avez un gros intérêt à profiter de sa modernisation à cette occasion.

En effet, on peut maintenant ne plus faire partir son « impôt » du 1^{er} de chaque trimestre. Alors, pourquoi s'obstiner à dire que le 1^{er} octobre on rentrera sa machine et qu'on la sortira le 1^{er} janvier. De la sorte, on se prive volontairement des fêtes du Salon, de la Toussaint, de l'Armistice, et on va payer juste pour le 1^{er} janvier un impôt de trois mois dont on ne profitera guère puisque beaucoup ne reprennent le guidon qu'à P.ques.

D'autre part, avez-vous remarqué que vous faites un autre mauvais calcul. Cette période d'hiver est une période de calme pour nos mécanos. Voyez par exemple chez Gnome-Rhône, à l'agence de la Grande-Armée ou aussi chez Monet-Goyon, à Levallois; pendant toute la saison, ces firmes ont entretenu, grâce au travail intense, un personnel spécialisé: va-t-on maintenant le débaucher? Ce n'est avantageux pour personne. Or, c'est précisément ce moment de calme que les motocyclistes intelligents doivent saisir pour faire reviser leur machine. D'abord, le personnel, beaucoup moins bousculé que pendant l'été, met du soin, figmoil chaque machine: le noyau de bons ouvriers a été conservé, le travail sera donc soigné. Ensuite, les prix d'hiver, et c'est normal, sont de beaucoup moins élevés que ceux d'été.

Faire reviser vos machines, maintenant, sans attendre le printemps est donc avantageux à tous points de vue.

Les pompes Somia sont bien

Quelques abonnés ayant acquis la pompe en prime de l'excellent modèle que nous avons présenté, nous ont fait remarquer qu'elle ne s'adaptait pas à leur valve. Disons à leur intention que, dans ce cas, ils trouveront dans le commerce cycliste un accessoire appelé «raccord universel» qui leur permettra d'éviter ce petit ennui.

LE GRAND TOURISME

Zigs-zags...

par
ROBERT SEXÉ

Vers Helsingfors!

III

(Suite)

A KAUNAS, ce centre lithuanien si actif, je croise même un parlementaire français, en voyage « d'étude », qui gesticule de sa canne et crie à son compagnon: « Valdemaras m'a dit, etc. »

Et comme je rentre le soir à l'Hôtel de Lithuanie, au charme provincial bien vieillot, je l'entends qui dit bien haut dans le hall: « Je disais à Valdemaras... », etc.

Kovno. Ce pauvre chef-lieu de gouverne-



Le Secrétaire du Moto Club de Memel et son camping dans la forêt lithuanienne.



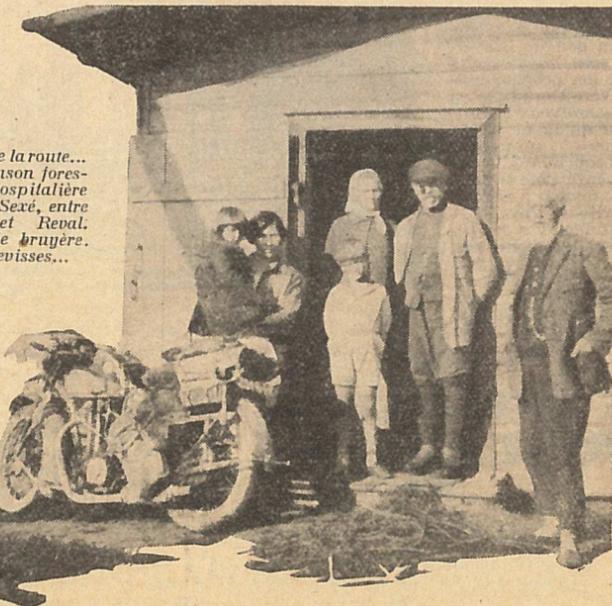
Segals, vainqueur de l'épreuve Riga-Ventaspel. Riga dont parle Sexé.

ment russe, promu capitale, a fort à faire à s'embellir. On y travaille ferme, pourtant. Quelques palais, des jardins publics, un quartier de villas mettent déjà une note moderne. La voirie s'améliore. Après un déjeuner chez l'agent d'Harley-Davidson, où le borsch, un potage à la betterave, velouté, les beignets à la viande, les concombres au miel donnent une haute idée de la cuisine lithuanienne, un pilote militaire, à la calote d'astrakan, sur une Harley, tient à m'escorter jusqu'à la route de Shavli (Sialai).

Route sans empiètement, bien entendu, et impraticable dès qu'il pleut; je suis prévenu! Bah! il fait beau...

A un carrefour, mon compagnon montre une piste poussiéreuse qui escalade le plateau par un pourcentage impressionnant. « C'est tout droit. Bonne chance! » Et l'on file, en soulevant une magnifique traîne de poussière qui fait plaisir à voir, quand on a le courage de se retourner!

Ça va: en somme, la petite ville de Keidani est atteinte sans encombre. Mais, quand le soir vient, je suis encore loin de Shavli, et le chemin, pénible le jour, est par trop scabreux la nuit. Seulement, voilà, où coucher? L'auberge du prochain village est tellement repoussante qu'on s'enfuit épouventé. Mais, dans ce pays d'immenses propriétés, une magnifique allée d'arbres mène



Hasard de la route...
A la maison forestière et hospitalière où logea Sexé, entre Dorpat et Reval. Le coq de bruyère... les écrevisses...

au blanc château d'un seigneur polonais. Alors je n'hésite pas et fais, devant le grand perron, une entrée aussi discrète que possible, mais remarquée! L'intendant, les domestiques se précipitent. Je n'ai pas le temps de formuler une demande, de sortir les lettres de recommandation que mon bagage est dessanglé, que l'on m'entraîne au pavillon réservé aux hôtes.

Vieux portraits, tapisseries de soie, mobilier de chêne miroitant, balcon donnant sur les perspectives d'un parc à la française. Savourez, mon vieux! cette bonne fortune imprévue.

Le maître est absent: dîner avec le régisseur et l'ingénieur agronome qui surveille l'exploitation du vaste domaine. Ils me montrent, le lendemain, la collection de tracteurs de tous modèles, la distillerie, la fromagerie.

Le plein d'huile et d'essence fait par leurs soins, le sac chargé de provisions de bouche, je file joyeusement sur la mauvaise piste de Sialai.

Là, tu retrouves la solide chaussée des tsars qui unissait Pétersbourg à l'Europe. Ses lignes droites coupent la campagne marécageuse. Tu n'as plus qu'à te laisser vivre jusqu'à Riga. Tes mains posent sur le guidon.

passives, sans avoir à tenir la machine, à lui imposer sa volonté. La route, comme un rail, te guide. Glissement un peu monotone, après les bonds sur la piste aventureuse.

C'est dimanche; dans la banlieue de Riga, des motocyclistes attendent l'arrivée de l'épreuve Riga-Ventaspil-Riga, quatre cents kilomètres sur mauvaises routes en endurance, avec une vingtaine de concurrents. Les voici, masqués de boue et de poussière sur leurs motos plâtrées de glaise.

Mais, le soir, à la réunion du Moto-Club letton, dans ce dancing souterrain où musiques, danseuses, smokings et... atmosphère sont strictement standardisés d'après les meilleurs modèles montmartrois, ces vingt redeviendront, hélas! de très corrects gentlemen, et le vieux champion Segals, le vainqueur de la journée, se révèle un parfait fox-trotter.

Riga, grande ville moderne, capitale du plus évolué des nouveaux états baltes, les apports slaves et germaniques en font un mélange heureux comme un cocktail réussi.

A Wenden (Valmieras), le lendemain, tu abandonnes, à la sortie de la ville, le tracé favorable aux ralliements qui unit Reval (Tallin) à Riga, par Fellin.

Notez bien que c'est l'itinéraire recommandé! Mais j'ai à visiter Dorpat. Et non sans anxiété, je me lance sur ce chemin forestier fait d'ornières, qui passe par Walk (Valga).

S'il pleuvait (et il pleuvait bien, l'an dernier à mon passage à Dorpat), quelles luttes à soutenir pour atteindre Reval, car on ne peut compter, de ce côté, sur aucune route empierrée! Cette anxiété gâte toujours, un peu, le plaisir des longs itinéraires sur ces sections « coloniales ». Mais quelle tranquillité! ce ne sont pas au moins les automobiles qui vous gênent...

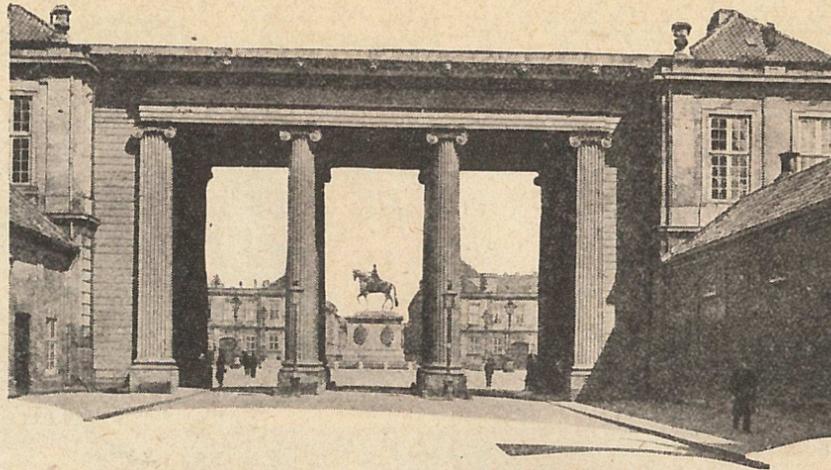
Walk et sa frontière compliquée est rapidement atteinte.

Le calme paysage de Livonie, avec ses bois, ses étangs sous les aunes, les prés autour des fermes blanches, défile à bonne allure. Au coucher du soleil, après deux crevaisons, tu entres à Dorpat (Tartu). Dorpat, traversé l'an dernier dans des circonstances pénibles, après une lutte de deux jours avec la boue, se révèle, maintenant, comme une assez plaisante ville, bien bâtie au bord d'une rivière, avec les ruines d'une cathédrale gothique, sur un monticule, les édifices de l'Université, et un hôtel des plus confortables, de Russie, que pourrait recommander, sans remords, notre T. C. F.

Notre correspondant achève de me conquérir aux charmes de sa ville en m'invitant à dîner dans une brasserie où les écrevisses et un coq de bruyère rôti sont les plus efficaces des propagandistes. Vive Dorpat! c'est bien ennuyeux tout de même qu'on ne puisse y aller à moto que par beau temps...

Et ce fait me stimule puissamment à reprendre vite le voyage.

Bataille avec les ornieres, les bourbiers, traversée des villages dans des cloaques foulés par les carrioles, dérapages qui se terminent dans un talus ou un fossé moelleux.



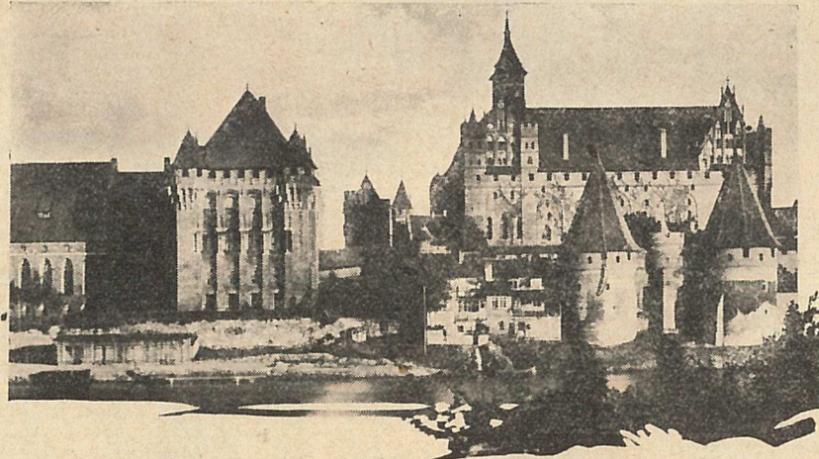
Copenhague : les colonnades du château royal d'Amalienborg.

la grande série commence, avec des variations connues et sa tactique spécialisée, les trucs, les joies des petites réussites, et le repos, au long des parcours faciles, parce que déserts, où les charrois n'ont pas encore atterri la couche de terre gazonnée.

Tu l'arrêtes, en haut d'une ongue et progressive montée.

Les vagues de la forêt esthonienne déferlent régulières, tu domines la cime noire des pins. Aucun bruit, la lumière du soleil est pâle et triste. Après la station d'Agviidu, les charrois des bûcherons ont arraché tout le chemin qui n'est plus qu'une fondrière! Et sur une dizaine de kilomètres, paraît-il!! Le jour baisse. Retraite stratégique au magasin général près de la gare où le garde forestier qui fait ses achats est un ancien fonctionnaire allemand.

Avec l'hospitalité balte, il offre de me loger à la maison forestière, où, au milieu de sa famille, je passe une de ces soirées intimes qui réconfortent le voyageur.



Le château-fort de Marienburg. La citadelle de l'ordre des chevaliers teutoniques.

Dans la matinée, après quelques lûches mémorables, je débouche enfin sur la grande route de Narva. Bientôt la Baltique grise emplit l'horizon. Cette côte est très plate: sur la colline, un champ d'aviation. Une route goudronnée, maintenant: des autos, les vieilles tours à créneaux, les bastions, les rues affairées, les maisons à pignon de Reval.

Tu n'es plus un étranger, ici. L'accueil de John Vreybach, l'animateur du mouvement motocycliste, est, cette fois-ci, encore plus cordial.

Une fois décapé de la couche de glaise, après un déjeuner... esthonien, couché dans un sidécar, tu savoures le tourisme passif à travers le charme ombreux du parc de Katharinenthal, avec ce Trianon tout simple que s'y fit construire Pierre le Grand.

Au fond de la baie, les ruines du couvent de Sainte Brigitte dressent encore un pignon orné et des fenêtres ouvertes sur le ciel. Cette année-ci, la route pousse plus loin, vers le Nord, la plage de Pirita s'est créée, et un casino...

Et tu savoures la bière forte, l'harmonieux demi-cercle du golfe et, par-dessus les fumées du port, le panorama: les tours sveltes, les bastions trapus de Reval qui se dessinent contre l'horizon.

Soirée en ville, musique tzigane, vodka, hors-d'œuvre, longues causeries, chants d'Ukraine, la Russie toute proche fait sentir ici le rythme, la cadence de sa vie différente...

Reval, départ hasardeux, l'an dernier, et arrivée un peu disputée; cette fois-ci, étape plaisante. Et demain, en route, par quelque Ariane rapide ou cette rouleuse et lente «Ebba Munk», vers Helsingfors.

(A suivre.)

Robert SEXÉ.

réponse, vu qu'il est classé dans la catégorie des lâches anonymes.

M. GUENY, ou tout au moins celui qui signe de ce nom, n'ayant pas donné son adresse, ne recevra pas réponse à sa lettre du 13 août 1930.

M. Laval, artiste-peintre à Paris n'aura pas de réponse, car il a omis son adresse et nous ne voulons aucune pression pour obtenir une insertion dans notre organe; la première condition est de se faire connaître.

Revue et l'Actualité Automobile n'auraient pas assez de pages: notre directive est de donner les places de premiers avec les temps et moyennes; mais les autres n'auront toujours droit qu'à la mention de leur classement; à eux d'être premiers. Quand nous faisons exception à cette règle, il y a un motif capital: importance de l'épreuve, comparaisons à faire, etc...

Le possesseur d'une Magnat-Debon, qui nous a écrit de Ste-Livrade au sujet d'un changement de moteur, ne recevra jamais de

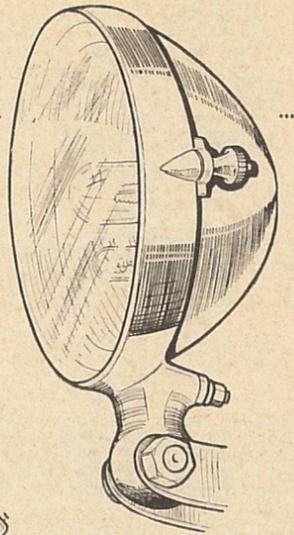
L'Estampillage des Phares

Si le décret relatif au phare-code est assez clair en ce qui concerne les conditions auxquelles doit répondre ce type de phare, il ne définit pas avec assez de netteté les conditions dans lesquelles doit être effectué l'estampillage.

Rappelons tout d'abord que le phare-code ne supprime pas les phares existants. Certes, il y a des types de phares-codes assez puissants pour qu'avec une paire on puisse rouler aisément la nuit, mais néanmoins cela n'a rien d'obligatoire, et on peut se servir des anciens phares excepté à la rencontre d'autres véhicules et dans les villes. Jusqu'ici, on n'avait pas d'éclairage d'intensité intermédiaire entre l'éclairage puissant et éblouissant des ampoules de route et celui non éblouissant, mais tout à fait insuffisant, des ampoules de ville. Quand on passait du premier au second, on avait l'impression de se trouver plongé dans l'obscurité. Aussi certains conducteurs, possesseurs de phares, où les ampoules de ville étaient situées à la partie supérieure du réflecteur, montaient des ampoules assez puissantes. La lumière étant rabattue

Insistons tout d'abord sur ce point qu'une ampoule de phare-code ne suffit nullement à transformer un phare ordinaire en phare-code. On aurait d'ailleurs le plus grand tort de ne pas se mettre en règle, car il suffit d'un seul phare-code pour être en règle et le prix est en général modéré. Il y en a qui ne coûtent qu'une soixantaine de fr. (estampille comprise).

Il y a quelques cas, où des phares antérieurs à l'arrêté répondent aux conditions imposées. Si l'on croyait posséder un appareil répondant à ces conditions, il faudrait aller trouver l'agent qui a vendu la machine, ou mieux encore, l'agent de la marque du phare. Il pourra vous dire si le phare est d'un



Le R. M. C. A. Radios

ensuite le droit d'estampiller tous les phares du même modèle. De plus, vous pouvez croire que tous les fabricants ayant des types de phares susceptibles d'être estampillés, les ont présentés à l'examen de la commission.

En somme, vous pouvez vous trouver dans trois cas. — 1) Vous avez acheté une machine neuve avec phare estampillé et vous êtes en règle. — 2) Vous avez acheté une machine équipée d'un phare-code dont le

type a été agréé, mais qui n'est pas estampillé. Vous irez dans ce cas trouver l'agent de la marque de phare qui fera le nécessaire — 3) Votre phare n'est pas d'un type agréé. Vous ne pouvez songer à le faire estampiller, et il vous suffira de monter un petit phare supplémentaire code pourvu de l'estampille. Bien entendu, vous pouvez remplacer votre phare non agréé par un phare estampillé, donnant les trois éclairages, route, code et ville, mais nous insistons sur ce point, l'estampille est obligatoire, et l'emploi d'une ampoule code dans un phare ordinaire ne vous met pas en règle. D'autre part vous ne pouvez employer une ampoule ordinaire dans un phare-code.

On aura, de plus, dans beaucoup de cas, à changer le tableau de bord qui devra posséder un plot spécial pour le phare-code; mais somme toute la dépense ne sera jamais très grande. — H.-P. BORESTROKE.

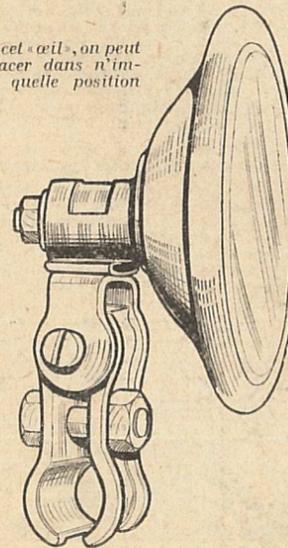
Des représentants

M. BOYER MARCEL à Paris et M. Colomies à Carcassonne, tous deux abonnés, seraient heureux de faire la représentation des motos ou accessoires. Avis aux intéressés.

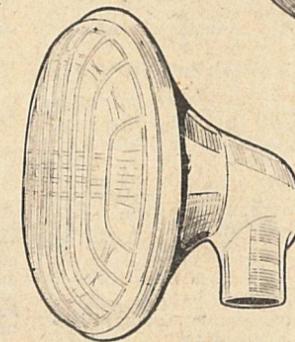
Voulez-vous être trimotoristes?

Ceux de nos lecteurs de la région parisienne susceptibles d'être conducteurs de trimoteurs pourront nous adresser leur curriculum vitae, ou, s'ils préfèrent, la nomenclature de leurs antécédents. Nous envisageons, en effet, d'ici peu une série d'emplois possibles et nous préférons toujours que ce soient nos jeunes qui en profitent. Ecrire Moto Revue Secrétariat.

Avec cet «œil», on peut se placer dans n'importe quelle position



Le Miller et le Lucas modifié 1930.



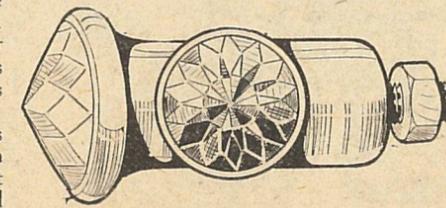
Un phare-code agréé.

type agréé. Dans ce cas, où il vous l'estampillera lui-même ou bien il l'adressera à la maison qui fera le nécessaire. Il vous encoûtera une dizaine de francs par phare (plus les frais d'envoi et de retour).

Si votre phare n'est pas d'un type agréé, vous ne pouvez songer à le faire estampiller, car, même s'il remplit les conditions, il faudrait que vous le soumettiez à l'examen de la commission et le droit d'examen est de 500 francs. Cette somme est peu de chose pour le fabricant de phares; celui-ci, en effet, n'a qu'à présenter le phare type, pour avoir

vers le bas, on évitait d'éblouir et néanmoins on avait un éclairage assez bon. Mais bien entendu, cette petite combinaison n'est pas admise par le nouveau décret et ne dispense nullement du phare-code obligatoire après le 31 décembre prochain. Le rôle de l'éclairage code, c'est de laisser un éclairage suffisant lors des croisements d'autres voitures et cela sans éblouir les conducteurs.

Bien entendu, tous les éclairages des véhicules livrés depuis la publication du décret sont estampillés. Pour la plupart des autres, livrés avant cette date, il sera nécessaire d'acheter un phare code.



Une lanterne arrière Cicca bien moderne



CALENDRIER INTERNATIONAL

SEPTEMBRE
29. Côte de Féléac (Roumanie).
Championnat de la Montagne.
OCTOBRE
11. Match Brooklands (S. M. C.R.C.).

CALENDRIER BELGE

OU ALLER DIMANCHE ?
Cortège Liège (A. M. C. Liéno).
Heer-Agimont (U. M. Namur).
Records Belges (F. M. B.).
Sortie Waterloo (A. M. C. Bray).
SEPTEMBRE
28. Rallye Paper (A. M. C. Wavre).
Sortie Tournai (A. M. C. Bray).
Sortie Grammont (G. M. Couilletois).
OCTOBRE
5. Régularité (C. M. Couilletois).

Les différents marchés mondiaux

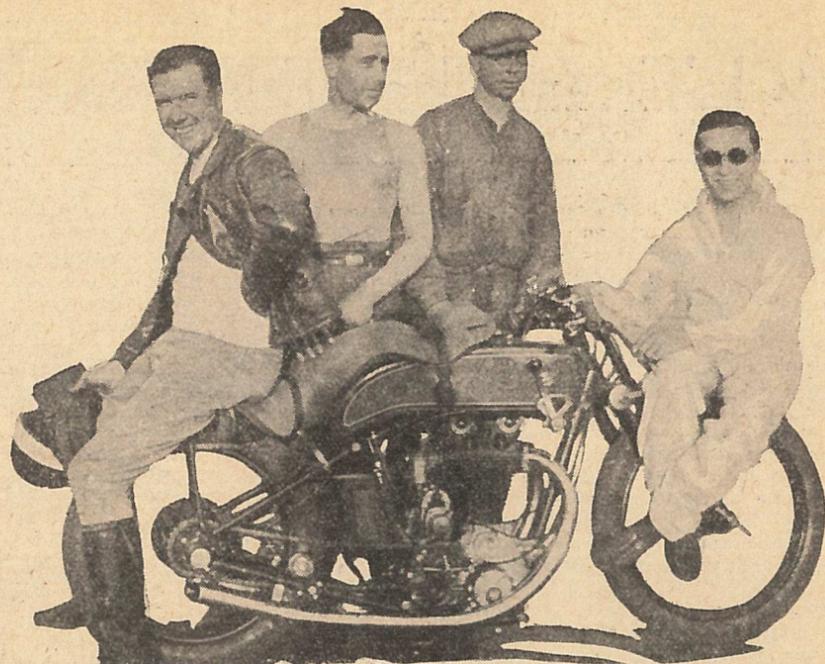
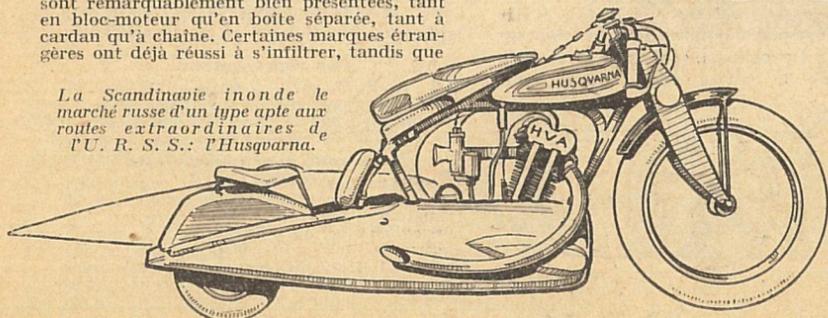
Le marché motocycliste italien

Le commerce motocycliste semble être dans une situation particulièrement florissante en Italie. Non seulement la production nationale a réalisé des progrès considérables dans les chiffres de machines fabriquées, mais les importateurs également ont vu augmenter leurs chiffres d'affaires. Il y a eu 3.395 motos d'importées en Italie en 1929, contre 3.370 l'année précédente...

La moto en Russie

La motocyclette prend une extension extraordinaire en Russie à l'heure actuelle, et déjà beaucoup d'organes consacrent de remarquables articles sur ce véhicule en particulier. Le gouvernement soviétique a édité un almanach excessivement intéressant pour les ouvriers, les agriculteurs et les employés : il s'intéresse à la question motocyclette d'une façon sévère. Le Spravochnaïa Kniga Avtodorovitcha donne des indications, sur l'achat et l'usage d'une motocyclette, qui sont remarquablement bien présentées, tant en bloc-moteur qu'en boîte séparée, tant à cardan qu'à chaîne. Certaines marques étrangères ont déjà réussi à s'infiltrer, tandis que

La Scandinavie inonde le marché russe d'un type apte aux routes extraordinaires de l'U. R. S. S. : l'Husqvarna.



En avant pour le record du monde des 24 heures : l'équipe Gillet Herstal et la fameuse 500 cmc. qui va tenter la prouesse : Debay, Sbaiz et Milhoux.

nous, Français, nous restons en arrière. Nous donnons ici le dessin d'une fabrication strictement russe, l'Avtodor, et la fameuse Husqvarna, machine scandinave qui a rencontré un très gros succès sur les immenses routes de Russie.

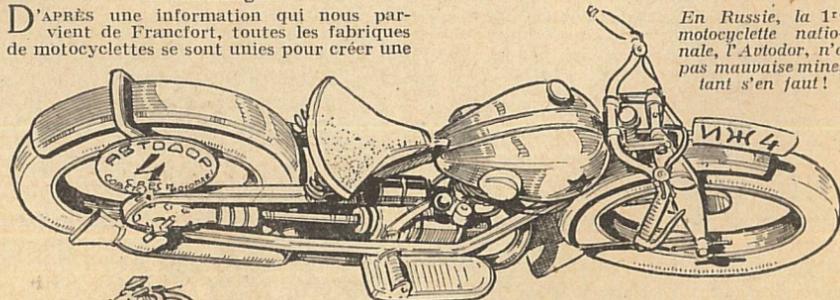
L'état du marché motocycliste en Suède
Le commerce de la motocyclette en Suède a été tout particulièrement calme cette année. Les dernières statistiques qui nous parviennent sont celles de juin dernier : 431 motocyclettes d'une valeur de 2 millions 449.875 francs ont été importées pendant ce mois. Or, l'année dernière, ce chiffre s'élevait à 1.108 machines d'une valeur de 10.738.000 francs. Les importations pour les six premiers mois de l'année 1930 s'élèvent à 3.350 motocyclettes contre 5.788, au cours de la même période de l'année précédente.

Un cartel de l'industrie motocycliste en Allemagne
D'APRÈS une information qui nous parvient de Francfort, toutes les fabriques de motocyclettes se sont unies pour créer une

association destinée à contrôler étroitement le marché motocycliste allemand. La réglementation du nombre des agents a été envisagée ainsi que la question des commissions et des conditions de crédit... Un effort vigoureux va être fait par l'ensemble de l'industrie en vue de stabiliser les prix et pour s'assurer les matières premières, les accessoires, les pneus dans de meilleures conditions. Une propagande collective sur les marchés étrangers est sur le point d'être entreprise. La crise aiguë outre-Rhin a activé puissamment cette entente et ces réalisations.

Le marché motocycliste en Angleterre
D'APRÈS les chiffres du Ministère anglais des transports, le nombre de motocyclettes neuves mises en circulation au mois de juin 1930, s'est élevé à 7.712. L'année précédente, pour ce même mois, il était de 8.887 ! Il y a donc eu, pour ce seul mois, une baisse de 1.175 machines !! Il est inté-

En Russie, la 1re motocyclette nationale, l'Avtodor, n'a pas mauvaise mine, tant s'en faut !



ressant de noter que ce sont surtout les ventes de motos légères qui ont été atteintes par la crise que subit l'industrie anglaise de la motocyclette, crise due au chômage et à la très grave situation économique générale.

Après le Grand Prix Suisse

Le 6 et le 7, le Grand Prix Suisse se courut sur le circuit Saint-Sauveur, à Lugano, sur un parcours de 19 h. 816 à couvrir, 8, 10 et 12 fois, selon les cylindrées. La construction anglaise est venue lutter avec un gros contingent contre la construction suisse et la construction italienne.

La France fut représentée par Sourdod, Gaussorgues sur Monét-Goyon et Richard, sur Motosacoche.



Courses de motos sur l'hippodrome de Pardubice en Tchécoslovaquie; le Casque d'Or, le 31 août: Avant le départ!

EN ANGLETERRE

L'abandon de l'Utility Trial

DEPUIS longtemps, la moto n'est plus réservée à un cercle relativement étroit de sportsmen, mais c'est au cours des dernières années qu'elle s'est particulièrement développée comme moyen de transport pratique et économique. Pour encourager ce mouvement très heureux, l'A. C. U., le pouvoir sportif anglais, peut-être poussé par une grande revue, avait décidé d'organiser un concours destiné à orienter la construction motocycliste vers la moto utilitaire, propre, confortable, silencieuse. Nous savons, certes, qu'il ne faut rien brusquer, et qu'il ne faut pas souhaiter l'apparition prématurée de modèle révolutionnaires, et il faut loyalement reconnaître que, tout en restant pour la plupart fidèles à des solutions classiques, les constructeurs ont su fort bien s'approcher de cet idéal. Ce sont les gens de goût et les besoins de la clientèle qui font loi, et aussi la bourse de cette clientèle. Toutefois, nous croyons utile d'organiser des épreuves où les qualités pratiques de la moto soient mises en valeur et on ne pouvait qu'approuver les intentions de l'A. C. U. Nous apprenons donc avec regret que l'Utility Trial a été abandonné. Le prétexte, c'est que le nombre des engagements était insuffisant : il n'y en avait guère que 25. Pourtant, est-ce là une attitude admissible? Quand on entreprend quelque chose de nouveau, il ne faut pas être trop présomptueux. L'A.C.U. estime peut-être que ce trial se traduirait pour ses finances par un déficit, mais un pouvoir sportif doit être désintéressé et l'A. C. U. pouvait supporter une perte financière peu sensible pour un club aussi riche. Il est certain que des machines intéressantes avaient été préparées pour ce concours, et il n'est pas très logique de priver quelques industriels plus audacieux du fruit de leurs efforts.

MAIS pourquoi ce petit nombre d'engagements. Il est vraisemblable que la plupart des constructeurs anglais n'estiment pas que le jeu en vaille la chandelle : ils considèrent sans doute que toute la faveur du public va aux solutions consacrées par l'expérience et que ce qu'il faut, ce sont de bonnes machines

au prix les plus bas possible. L'insuccès de machines originales ne peut que les engager à être prudents. Ils pouvaient redouter que, dans un concours de ce genre, victoire échut à une machine de cylindrée microscopique, silencieuse, confortable, propre, mais en pratique incapable de performances intéressantes, et par surcroît d'un prix prohibitif.

aucune contestation. Mais que de protestations s'élèveront dans un classement dépendant de l'appréciation d'un jury? Et c'est croyons-nous la cause profonde du peu d'ardeur des constructeurs anglais.

QUE faire, pour hâter le perfectionnement des motos? En ce qui concerne le rendement et la régularité de marche, qui sont les qualités essentielles aux yeux du public, courses et épreuves d'endurance continueront à donner de précieuses indications. Ce sont ces qualités de sûreté de marche, de stabilité, d'économie qu'il faut maintenir par-dessus tout. Une machine dotée de tous les raffinements n'aura jamais la moindre chance de succès si elle est délicate. On ne peut exiger de tous les motocyclistes d'être



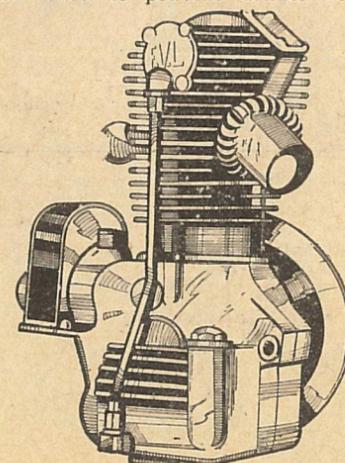
Les taxis-sidecars de la ville de Prague.

Car il ne faut pas oublier l'importance du prix. De plus, comment apprécier les diverses qualités qu'on peut exiger d'une machine pour Monsieur Tout le Monde? Pas de notes données par des experts? Mais comment fixer la valeur respective des diverses qualités, comment être sûr de l'exactitude des notes? La vitesse, la consommation sont des choses mesurables; on peut à la rigueur mesurer le bruit, mais comment estimer la facilité d'entretien, le confort, etc... Un concours de cette nature est donc plein d'inconnu. Que l'on accorde dans un concours de régularité des prix spéciaux pour ces qualités soit, mais il serait dangereux de vouloir faire de cela un facteur de classement au même titre que la réalisation d'une vitesse moyenne. Les constructeurs ne s'engageront en nombre que dans les épreuves où la tâche qui leur est imposée est bien définie. Les résultats alors ne peuvent donner lieu à

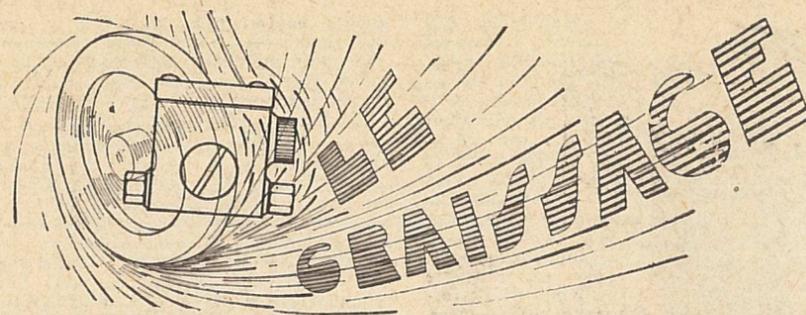
des mécaniciens avertis. On peut dire qu'au point de vue de la sûreté de marche, la moto rivalise avantageusement avec les meilleures voitures. Et pourtant, que de fatigues on lui impose, et quelles surcharges. La popularité de la moto a été assurée du jour où la panne a été bannie. Il y a lieu de développer maintenant ce qu'on pourrait appeler qualités secondaires. Il ne faut pas nier l'intérêt d'épreuves spéciales, ou, en marge des concours de régularité, de prix spéciaux. Le danger serait, actuellement, d'en faire les facteurs du classement général.

A Madagascar

Le malgache aime beaucoup la moto. Le développement de ce véhicule sera très important avant peu. Il est de bon droit de signaler que l'initiative de cette propagande revient à des Français, aux Pères Lazaristes, dont les missions sont en plein essor là-bas et sous l'impulsion de Mgr. Canitrot, un sportif de premier ordre. Quand eut lieu, il y a quatre ans, le cyclone qui ravagea notre colonie, les petites 175 et 250 cmc. Gnome et Rhône des missionnaires disparurent dans la tourmente et ce fut un de leurs gros chagrins que nous confia Monsieur Robert, le distingué secrétaire général de la Congrégation, envoyé en visiteur là-bas. Depuis le mal est réparé, grâce aussi aux efforts des constructeurs et on songe beaucoup dans certains milieux, à profiter de l'effort motocycliste lancé par les Lazaristes. Ce qui rebute, c'est le prix de revient qui augmente terriblement le prix d'achat d'une 500 par exemple : 10.000 francs ! La petite cylindrée entre 175 et 300 a beaucoup de faveur, car les routes, aussi, sont dures. Un mécanicien parisien qui s'est expatrié là-bas va tenter de lancer une moto coloniale : le débouché le permet. Caruelle vient de prendre, à Tananarive-Ankadifotsy, toutes dispositions à ce sujet : nous avons connu Caruelle vieux motocycliste : n'a-t-il pas été en France constructeur de cadres et fait du montage? Mais les moyens d'usinage manquent là-bas et les prix toujours prohibitifs rejettent impitoyablement les indigènes vers leurs charettes à bœufs. Que ceux de nos fabricants et constructeurs qui s'intéressent à ce marché se mettent en relation pour pièces détachées etc., avec lui.



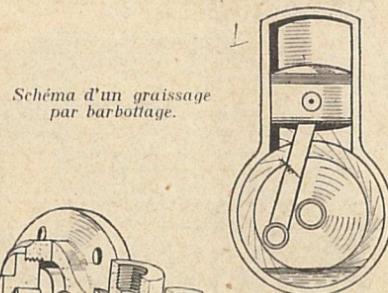
Construction italienne : la F. V. L. 500 cmc.



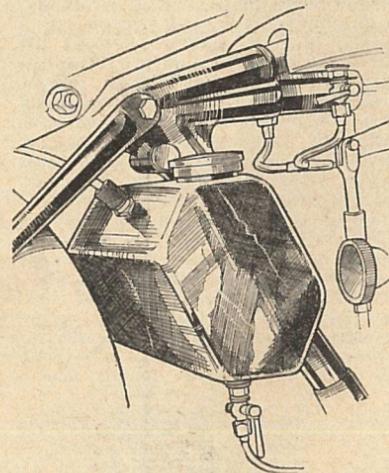
Barbotage

RECONNAISSONS impartialement qu'il y a un avantage à reconnaître au barbotage, c'est sa simplicité et, quand il s'agit de moteur à régime et à rendement moyens, il peut être défendu, surtout quand la tête de bielle est montée sur galets et qu'un segment racler permet un graissage abondant sans remontées d'huile. Reste la question de la température de l'huile. La solution est facile à trouver. Il suffit de faire circuler l'huile et d'avoir une quantité d'huile suffisante en circulation pour que cette huile ait le temps de se refroidir. Ce système est employé sur un certain nombre de voitures et les anciennes F. N. à 4 cylindres l'employaient aussi. L'huile est contenue au fond du carter. Sous chaque tête de bielle se trouve un auget où plonge un doigt fixé à l'extrémité de chaque bielle. Une pompe envoie l'huile dans les augets. L'huile est projetée sur les parois des cylindres, sur les cames, etc. Elle pénètre dans les roulements de têtes de bielles parce que ceux-ci aspirent l'huile à l'endroit opposé à celui où la pression est la plus forte. C'est donc sous la tête de bielle que doit être pratiqué le trou d'huile. Ce n'est donc pas sur la pesanteur qu'il faut compter pour alimenter en huile les têtes de bielles et ce serait une faute grave que de percer le trou d'huile au-dessus de la tête de bielle.

L'huile retombe au fond du carter, celle des augets déborde, elle aussi, et ainsi on a une circulation comportant les étapes suivantes : 1° De la pompe aux augets ; 2° Projection de l'huile par barbotage ; 3° Retour de l'huile au fond du carter sous l'effet de la pesanteur. La réserve d'huile de la base du carter se refroidit au contact des parois.



En somme, le reproche qu'on peut adresser à ce système, c'est une lubrifi-



Le réservoir d'huile classique pour le graissage par circulation.

cation insuffisante de la tête de bielle dans le cas des très hauts régimes. Il a l'avantage d'être très sûr. L'huile peut être amenée aux augets par des canalisations de grand diamètre qui ne risquent pas de s'obstruer.

Les pompes peuvent être de divers systèmes : à pistons, à engrenages ou à vis. Il y a intérêt à ce que la pompe soit noyée, c'est-à-dire qu'elle fonctionne au sein de la masse d'huile. Les pompes à engrenages qui sont le plus couramment employées aspirent mal, mais refoulent bien. En les plongeant dans le liquide même qu'elles ont à pomper, elles ne risquent pas de se désamorcer, ce qui aurait des conséquences désastreuses. Les pompes à piston sont commandées par une came et un ressort de rappel. On peut également les constituer par un piston animé d'un mouvement hélicoïdal. Le piston porte à cet effet une cheville engagée dans une came creuse formant chemin de roulement. Avec ce procédé, on emploie un piston creux à son extrémité et comportant à cet endroit des lumières qui, à certains moments, viennent en présence d'autres lumières pratiquées dans le corps de pompe. On assure ainsi la distribution sans employer des clapets à billes dont le fonctionnement et l'étanchéité ne sont pas toujours parfaits.

Il est parfois difficile de loger une quantité d'huile suffisante à la base du carter, car le moteur peut être trop haut. D'autre part, avec un réservoir d'huile séparé, le refroidissement de l'huile est meilleur.

Dans ce cas, on ne peut songer à utiliser la pesanteur pour ramener l'huile au réservoir et on emploie soit deux pompes : une pour amener l'huile, l'autre pour la refouler au réservoir quand le niveau voulu a été atteint dans le carter du moteur, soit simplement une pompe à double effet. On fait en tout cas en sorte que le débit de pompe de refoulement soit supérieur à celui de la pompe d'aspiration. Dans le cas des distributions en dessus, il est nécessaire d'assurer à la distribution un graissage abondant. On est donc souvent amené à utiliser une pompe à deux corps. D'une part, l'huile est envoyée au carter, d'autre part à la distribution, parfois, quand il s'agit d'un bicylindre en V au cylindre avant qui a toujours une tendance à être sec.

J. MELLIER.

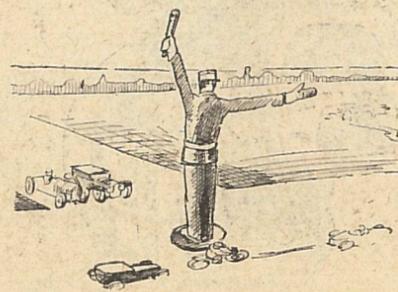
Au poids du vieux papier

Nous disposons de quelques dizaines de collections de *Moto-Revue* des années 1921, 1922, 1923, 1924, 1925, 1926, 1927, 1928, 1929 que nous céderons jusqu'à épuisement du stock, et que nous adresserons dans l'ordre de réception des demandes.

Voilà une riche documentation susceptible de « rendre service » à beaucoup de points de vue, d'autant plus que les articles inoubliables sur la marche et l'entretien de certains organes de la moto sont d'actualité.

Les collections des années 1921 à 1926 ne comprennent que 24 numéros, puisque *Moto-Revue* ne paraissait que tous les quinze jours ; l'année 1927 comprend 36 numéros, les suivantes en comprennent 52.

Les années 1921 à 1927 : 15 francs l'année, au choix ; les cinq années pour 80 francs.



La France pittoresque... circulation nouvelle et moderne...

Les années 1928 et 1929 : 30 francs l'année, au choix et 50 francs les deux.

Vous pouvez avoir une bibliothèque motocycliste qui vous donnera la « vie » de la motocyclette dans la période durant laquelle elle a démarré puissamment.

Poids : Ne pas oublier que les collections de 1921 à 1926 pèsent environ 3 k. à 3 k., 500 chaque année ; celle de 1927 pèse 4 k. 600 et celles de 1928 et 1929, 6 k. 800 chaque. Joindre les frais de « postal » ou encore mieux les envois peuvent être faits en port dû, emballage gratuit, soit en grande ou petite vitesse. Nous conseillons ce dernier mode d'expédition pour les intéressés qui nous demanderont plusieurs collections.

Ecrire sans tarder, avec envoi des fonds, à notre Service des Abonnements si vous voulez être servi. A ce prix, il n'en restera pas pour servir toutes les demandes.



SEPTEMBRE
28. Côte de Gaillon (A. C. Ouest, l'Auto).
Coupe Régularité Miramas (A. C. I. F.).
OCTOBRE
5. Grand Prix de France (M. C. F.).
Championnat interclubs (M.C.F.).



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



SEPTEMBRE
26. Sortie Gisors (A.M.A. Transports).
28. Sortie Gaillon (M. C. Montrouge).
Sortie Lyon (A. M. Lons-le-Sautier).
OCTOBRE
26. 2^e Rallye de Salon (Moto Revue).

Les 3^{èmes} Six Heures d'Argenteuil, le 5 Octobre

Le 5 octobre aura lieu la troisième 6 heures d'Argenteuil sur circuit gardé. Le prix des engagements a été légèrement augmenté cette année par suite des primes d'assurance auxquelles sont contraints les organisateurs : 15 francs pour la moto, 18 francs pour le sidecar et 25 francs pour le cyclocar, 163, Grande Rue, à Argenteuil. Pour ceux ne faisant pas partie du Club les prix sont de 30, 35 et 40 francs. L'itinéraire passe par Argenteuil, Bezons, Houilles, Sartrouville, Maisons-Laffitte, Carrefour d'Achères, Conflans-Sainte-Honorine, Eragny, Saint-Ouen-l'Aumône, Pierrelaye, Patte d'Oie d'Herblay, Franconville, Sannois, Argenteuil. Les engagements sont reçus jusqu'au 30 septembre. Il y a deux groupes, le groupe bleu et le groupe rouge selon la force des cylindres ; les bleus devront effectuer 5 tours du circuit à la moyenne de 36 à l'heure ; les rouges : 6 tours du circuit à la moyenne de 45 kilomètres à l'heure contrôlés par un carnet de route valable chaque tour. Les contrôles seront installés : Argenteuil (départ et arrivée) Porte de Sannois (contrôle horaire). Bezons, 10, rue de Pontoise (contrôle de passage). Achères, passage à niveau (C.H.) Saint-Ouen-l'Aumône, bifurcation des Nationales (C. H.). Le moteur devra rester en marche au contrôle. Les cas de pénalisation, très nombreux, sont prévus avec beaucoup de précision dans le règlement. Les coupes de Coster, Leroy-Tabardet récompenseront les groupes vainqueurs. Le nom des concurrents se trouvera sous enveloppe fermée jusqu'au départ et l'organisateur : le M. C. d'Argenteuil s'absentent de participer à l'épreuve en tant que club. Des coupes Morris et Sool, etc... vien-

dront récompenser les malchanceux. Nu doute que les sympathiques dirigeants d'Argenteuil ne rencontrent le succès le 5 octobre.



PARISIENS
Grand Prix de l'U. M. F. (U. M. F.).
Pau.
Challenge du M. C. S. (M. C. Seine).
Prix Georges Louis (M. C. Senres).
Baptême Moto-Avion (Château-Thierry).
PROVINCIAUX
Grand Prix de l'A. C. F. Pau (A. C. F.).
Grand Prix de l'U. M. F. (Pau) (U. M. F.).
Circuit Régularité (D. A. M. Romans).
Rallye Clocher (A. M. Sedan).
Baptême Avion-moto (Château-Thierry).
Circuit de la Drôme (D. A. M. C.).
Au Vélodrome (M. C. Nantes).
Régularité Courpière (M. C. Auvergne).

Le Mont des Cats

La course de côte du mont des Cats, organisée par le M. C. du Nord de la France, s'est courue le 31 août.
175 cmc. — 1. Pascaud, 44 pts ; 2. Pillot, 46 pts ; 3. Rémy, 80 pts ; 4. Dubois, 108 pts.
250 cmc. — 1. Guignard, 12 pts ; 2. ex aequo : Guinet et Elfanti, 23 pts ; 4. Derhille, 44 pts ; 5. ex aequo : Donckel et Deomet, 350 cmc. — 1. Dillies, 3 pts ; 2. Strozinski, 11 pts ; 3. Vasseur, 19 pts.
500 cmc. — 1. Mollard, 1 pt ; 2. Betbeder, 12 pts ; 3. Plouvin, 13 pts ; 4. Duval, 19 pts ; 5. Gioni, 21 pts ; 6. Vanecke, 28 pts.
Coupe du M. C. N. F. — Molard.



Au Grand Circuit du Haut-Rhin, le 17 août, sur 352 km. Voici les premiers concurrents, à Colmar, sur la place Rapp. Cette épreuve fit honneur au M. C. du Haut-Rhin qui est le club doyen de l'Alsace et qui comprend actuellement 1.000 membres.

A l'occasion de l'épreuve des 6 heures, les réunions du M. C. d'Argenteuil auront lieu désormais et jusqu'au 1 octobre, tous les samedis, à 21 heures. En outre, une réunion spécialement réservée aux clubs participants, eut lieu à Paris, le lundi 15 septembre, à 21 heures, aux Templiers, rue de Malte. Le dimanche 28, une permanence sera assurée au siège du M. C. A., Maison Duret, 163, Grande-Rue, à Argenteuil, de 8 à 12 heures et de 14 à 17 heures. Date de clôture des engagements : 28 septembre.

Un Club nous communique

1. — Un des motocyclistes poussait, de chez lui au garage voisin pour la faire réparer, une petite Peugeot deux-temps, dont le réservoir était vide. Il possédait le permis de conduire, mais la machine n'était pas déclarée au fisc. Un douanier l'accosta, l'emmena à la règle où un procès-verbal lui est promis pour avoir circulé avec une machine dont les impôts n'étaient pas payés !

2. — Un autre motocycliste, ayant emprunté la moto d'un camarade pour se rendre de Monthermé à Charleville (20 km.), mais ne s'étant pas muni des papiers de ladite moto se voit arrêter et dresser procès-verbal bien qu'il puisse produire la carte grise et la feuille de circulation de la machine dans un délai de vingt-quatre heures.

Je vous demanderai de nous faire savoir, par la voie de Moto-Revue, si les faits reprochés à nos adhérents sont bien de nature à les faire condamner, ou si les représentants de l'autorité outrepassent leurs droits.

Non, les autorités n'ont nullement outrepassé leurs droits :

1° Toute machine sortie de chez le vendeur d'origine, non munie du W et rencontrée sur la voie publique, même tenue à la main, est sous le coup de la loi fiscale : seul, le cas exceptionnel de la conduite d'une machine neuve de chez l'agent au client a pu être toléré : encore est-ce illégal.

2° On doit toujours avoir sur soi (constamment dit la loi), le permis de conduire, le permis de circulation, le récépissé de déclaration (carte grise) : l'absence d'une de ces pièces entraîne un premier procès-verbal : on doit, en outre, présenter au fisc, la pièce manquante dans les 24 heures, sinon on est passible d'un nouveau procès-verbal plus important.

L'Elan Motocycliste Asnières

L'Elan Motocycliste Asnières qui groupe en ce moment de très nombreux adhérents, se voit dans l'obligation de changer son siège social, faute de place.

Le nouveau siège social est transféré au « Soleil d'Or », Maison J. Sagot, 146, Avenue d'Argenteuil, à Asnières, et la première réunion au nouveau siège aura lieu le Jeudi 18 septembre prochain, sous la présidence de son sympathique président : M. Renaud. Félicitations à la jeune Mlle Befer qui vient de recevoir une lettre de compliments de la part de l'Union Sportive du Métropolitain, lui attribuant une broche en récompense de sa belle performance pour l'épreuve de régularité du 27 juillet dernier.

M. C. Langrois

Le M. C. Langrois organise, le 28 septembre, une épreuve de régularité en circuit fermé dite « de la Croix d'Arles ».

Cette épreuve, réservée aux motocyclistes, se courra sur 4, 5, 6 et 7 tours, selon les catégories. Une coupe est attribuée à chaque catégorie ; en outre, une plaquette artistique sera remise au concurrent ayant fait le meilleur temps.

Pour tous renseignements et engagements, s'adresser au siège du M. C. L., place Diderot, à Langres. Droits d'engagement : 10 francs.



Mardi

M. C. Dyonisiën (2^e).
M. C. Villefranche (1^{er}, 2^e, 3^e, 4^e).

Mercredi

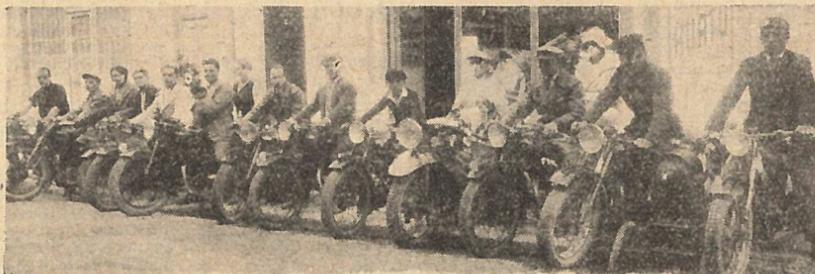
M. C. Paris-Seine (1^{er}, 2^e, 3^e, 4^e).
M. C. Aubagne (1^{er}, 2^e, 3^e, 4^e).
Belleville M. C. (1^{er}, 2^e, 3^e, 4^e).
Pingouin M. C. XV^e (1^{er}, 2^e, 3^e, 4^e).
Camping C. C. Fr. (1^{er}, 2^e, 3^e, 4^e).
M. C. Anbervilliers (1^{er}).
M. C. Stains (2^e).

Jeudi

Hirondelles M. C. (1^{er}, 3^e).
Scolaires M. C. (1^{er}, 3^e).
M. C. Dyonisiën (1^{er}, 2^e, 3^e, 4^e).
U. M. A. Ardennes (1^{er}).
U. M. Forez (1^{er}, 2^e, 3^e, 4^e).

Vendredi

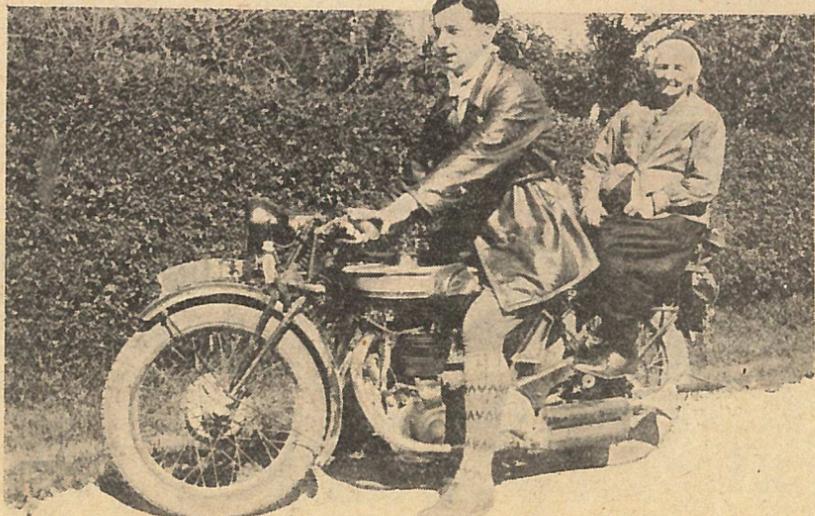
M. C. Seine (1^{er}, 2^e, 3^e, 4^e).
M. C. Manola (1^{er}, 2^e, 3^e, 4^e).
M. C. Boulogne-Billancourt (1^{er}).
M. C. Clichy (1^{er}, 2^e, 3^e, 4^e).
A. M. Transports (1^{er}, 2^e, 3^e, 4^e).



Le 6 septembre, eut lieu une sortie Dollar par les agents de Bourg, Bressoux et Goubeault.

U. A. Mototouristique Ardennaise
(Sections de Givet et Charleville)

Ce groupement est de plus en plus florissant. Après avoir fait diverses sorties, notamment au 15 août, visite du Fort de Charlemont, à Givet, déjeuner amical et visite des grottes de Nichet, cette jeune Société a fait ensuite une sortie très appréciée sur la vallée



A 83 ans, et le fait est authentique, Mme Letissier, demeurant à Perrier près de Sourdeval, (Manche) va couramment chez son fils, à 100 kilomètres de là, à moto, sans qu'aucune conséquence pour son grand âge ait jamais été ressentie.

de la Semoy. La vallée de la Semoy est très intéressante à visiter. Le dimanche suivant ont été visités les étangs de Bairon, également très intéressants, et à la saison estivale, les amateurs de plongeurs peuvent s'en donner à leur aise. Enfin, le 7 septembre, une seconde sortie sur Reims a eu lieu. On voit que ce club ne chôme pas et que les sorties se succèdent sans interruption, à la joie de tous les membres.

Course de Côte de Darbous

C'est le 7 septembre que le M. C. de Bellène a fait courir son annuelle course de côte de Darbous sous le patronage de l'U. M. de Vaucluse. Tous les Clubs motocyclistes Vauclusiens étaient représentés, aussi cette intéressante épreuve obtint-elle un succès complet. Affluence considérable de spectateurs enthousiasmés par l'audace des pilotes. Toutes les épreuves organisées par les Clubs motocyclistes affiliés à l'U. M. A. ont toujours obtenu des succès retentissants : l'Union fait la Force ! — R. BARNAVOL.

100 cmc. — Barnavol, 4' 5" 4/5.
125 cmc. — Barnavol, 4' 9" 2/5.
175 cmc. — 1. Megny, 3' 5" 2/5 ; 2. Malgon ; 3. Nene ; 4. René ; 5. Roubaud ; 6. Chapus ; 7. Vignon.

250 cmc. — 1. Batoneau, 2' 44" 2/5 ; 2. Champetier ; 3. René ; 4. Bauré ; 5. Jaquemin ; 6. Archimbaud ; 7. Trau ; 8. Rival.
350 cmc. — Ely, 2' 42" 4/5, meilleur temps motos, moy. à 7 km. 290 ; 1. Bagier ; 2. Tauré ; 3. Grenon ; Gardiol.

750 cmc. — Max Rogier, 2' 56" 3/5.
1.000 cmc. — Duny.
Sidecars 1.000 cmc. — Sauvin, 3' 26".

Voitures sport, 750 cmc. — 1. (Bernard Massot Rosengart), 3' 31" 4/5 ; 2. Blanchard (Peugeot).

Une sortie Dollar

Le 6 septembre, les possesseurs de Dollar de Bourg, sous la direction de M. Bressoux et de M. Goubeault, ont organisé une promenade dans la région ; ils allèrent goûter la friture à Neuville sur Ain et l'après-midi, un défilé en ville fit faire une bonne propagande sur la bonne tenue des conducteurs.

Rallye-Croix de Malte

Organisé par le M. C. Poitou, il faut croire que l'épreuve fut dure, en raison du mauvais temps sans doute. Sur plus de vingt engagés, il n'y eut que douze arrivants, dont deux hors course et plusieurs pénalisés.

Classement général :
1. Creuzé (M. C. P.) ;
2. Proust (M. C. P.) ;
3. Lepinay (M. C. Touraine).

Classement par catégories :
Rouges : 1. Creuzé (M. C. P.) ; 2. Proust (M. C. P.) ; 3. Roy (M. C. P.) ; 4, 5, 6 ex-æquo : Honorez, Sicard et Prudhommeau (U. M. Saumur) ; 7. Beneteau (M. C. Meluzin). — Bleus : 1. Lepinay (M. C. Touraine) ; 2. Amy (U. M. Saumur) ; 3. de Bourleuf (M. C. P.). A l'arrivée, après proclamation des résultats, un vin d'honneur a été offert aux concurrents.

Les Scolaires

Trois des plus brillants membres du M. C. Sc. s'étaient donné rendez-vous en haut du Puy de Dôme et s'y sont fort bien retrouvés. Ils vous envoient leur meilleur souvenir.

Rallye Fallon Peugeot

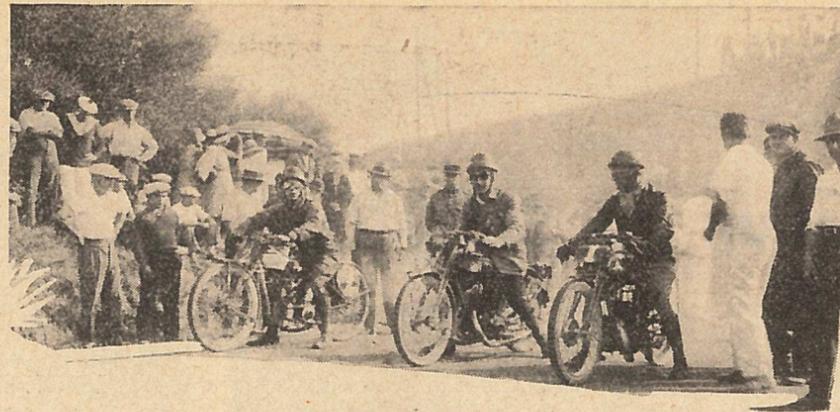
Le M. C. Villeurbanne et Région organisait, le 6 septembre, un rallye-ballon : énorme succès. Plus de 150 concurrents se réunissaient dans la matinée, avenue de Saxe et défilèrent cours de la Liberté, place du Pont, rue de la Barre, rue de la République, en ordre parfait. Par la route de Meximieux, tout le monde avait rallié Pérouges « Hostellerie ». Une demi-heure après, un énorme ballon était lâché et une meute de motocyclistes et automobilistes se mettait à sa poursuite. Chasse pleine d'imprévus : la montagne s'écroulait assez soudainement en bordure d'une haie et M. Goderiaux (voiture) avait la bonne fortune de l'atteindre le premier. A midi, banquet copieux à près de 200 convives au Modern-Hôtel à Meximieux « Quinty ». Après divers jeux meublant l'après-midi, M. Goderiaux prit possession de son vélo (premier prix) et servit de chef de file aux voitures et aux motos qui, selon la règle, restèrent derrière lui jusqu'aux faubourgs de Lyon. Il faut féliciter l'agent Peugeot, M. Tournier, ainsi que M. Arbaud, l'actif président du M. C. de Villeurbanne et Région, qui assuraient l'organisation.

Après la côte de Cuers

Malgré la polémique absurde contre le S. M. Cuers et son épreuve le succès fut sans précédent.

Tous les commerçants se sont frottés les mains de satisfaction et de larges sourires illuminaient leurs figures au compte des recettes. Un aperçu : à 9 heures, il n'y avait plus de pain dans Cuers ! Souhaitons que l'année prochaine les commerçants se défendent à leur tour, leurs intérêts sont en jeu.

La foule innombrable, massée de bonne heure sur les 23 kilomètres du circuit, avec un service d'ordre impeccable, organisé avec soin, fut particulièrement remarquée : aucun accident et incident à déplorer, n'en déplaise aux grincheux. A 8 heures, contrôle des machines. M. Maurel, secrétaire délégué du M. C. de Marseille, aidé de M. Laugier (alias Reigual) cumule les fonctions de starter et de chef-chronométrateur. Sur 36 engagés, 19 prennent le départ, 15 terminent : quelques bûches peu sérieuses, quelques morceaux de chaînes restèrent sur la route, quelques crevaisons, entre autres Groppo, qui roula quelques kilomètres à plat... pour

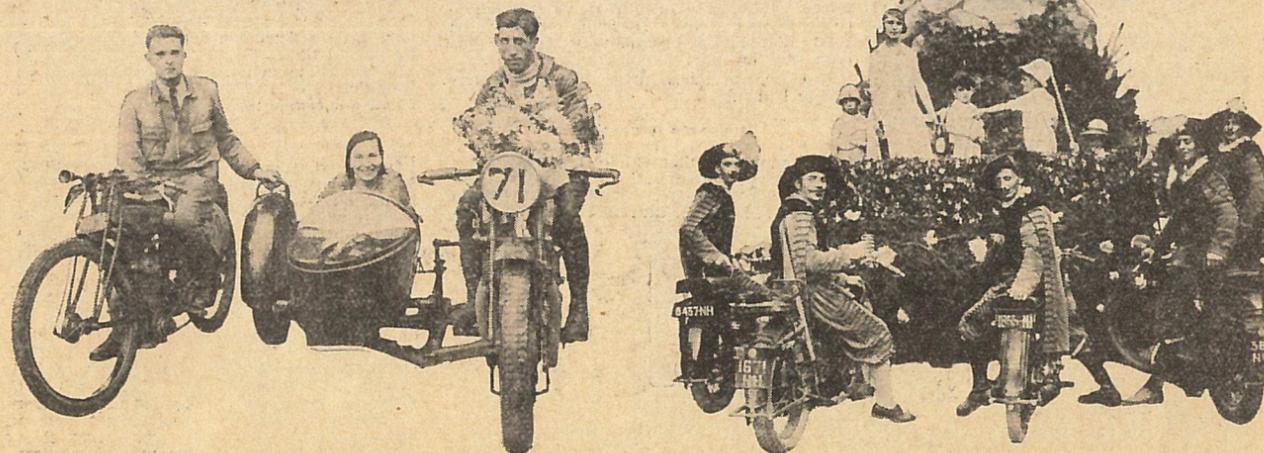


A la course de côte de Cuers : un départ de 175 cmc.

venir changer sa roue arrière devant les tribunes officielles. Les résultats ont été donnés précédemment.



A la course du col Bayard, le 6 septembre : Borel est 1^{er} en 500 cmc. et toutes catégories, faisant le meilleur temps.



Rallye-Croix de Malte. — Le M. C. du Poitou eut une excellente idée dans cette formule et c'est Creuzé, Président du M. C. P., qui fut vainqueur.

Fête patronale à Courpière. — Le M. C. Auvergne fait de la bonne propagande pour la moto. Voici la cavalcade des Mousquetaires.

Le Circuit du Haut-Rhin

Le Grand Circuit du Haut-Rhin se courut le 17 août 1930 et eut un vif succès. Organisé par le M. C. du Haut-Rhin, sous la direction de MM. Weniger et Orban, ce fut une belle épreuve. Le club doyen d'Alsace a toujours une fébrile activité dont nous ne pouvons que le féliciter.

350 cmc. — Ex æquo : 1^{er} Ruckly, Wolff, Granddemange, Arbogast, Wagner, Müller, Lohner, Pramaggiore ; 2^e Buhl ; 3^e Zwickerl.

500 cmc. — Ex æquo : 1^{er} Thierry, Fissner, Geiswiler, Knayer, Kirstaetter, Ziegler ; Ex æquo : 2^e Ehrets-

mann, Glassmann ; 3^e Knab ; 4^e Usché.

750 cmc. — 1^{er} Matter Alphonse ; 2^e Matter Lucien.

Cyclecar. — 1^{er} Weibel Joseph. Sidecars. — 1^{er} André. Le classement par équipe donne la victoire au club-organisateur.

Du Motoball

Devant le très nombreux public rassemblé dimanche au Concours Hippique, s'est déroulé, pour la première fois à Vichy, un match de moto-ball. Les deux équipes venaient de Dijon et se trouvèrent renforcées sur le terrain par des équipiers du Moto-Club de Vichy. Les joueurs de Dijon se montrèrent de parfaits équilibristes et acrobates. Nous tenons à signaler l'ardeur et la maîtrise de deux jeunes as : MM. Bardin et Desbouis.

La nouveauté du jeu, sa rapidité, l'habileté des cavaliers et la maniabilité des machines ont permis aux amateurs de sports d'admirer et d'applaudir cette nouvelle adaptation.

Des prix furent marqués à égalité. L'arbitrage de M. Singer, président de la Fédération Française de Moto-ball, était loin d'être une sinécure.

Cette rencontre avait été préparée par les soins de M. Lyand, du Vélo-Sport, M. Caillot, et M. Huguenet.

Des prix ont été offerts aux joueurs au nom de la Ville de Vichy, du Syndicat d'Initiative, de l'Automobile Club et du M. C. de Vichy.

Les règlements sont édités par l'Amicale Motocycliste Dijonnaise, 40, rue Jeannin, Dijon.

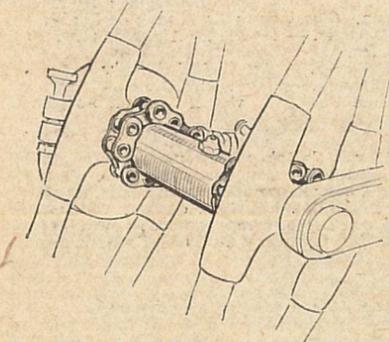
Équipe tango et noir : Propt (capitaine), Berthot, Singer Marcel, Patte (A. M. D.) et Bardin (M. C. V.).

Équipe bleu et blanc : Javelier (capitaine), Pelletier, Chaignet, Thévenot (A. M. D.), Desbouis (M. C. V.).

LA DÉRIVATION PRATIQUE

Un truc à Baldwin

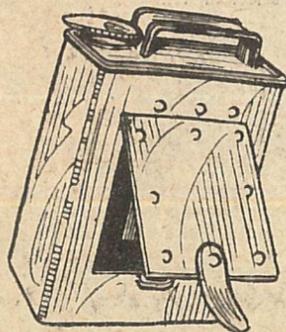
NATURELLEMENT nous n'enverrons pas une bougie à Baldwin. On a remarqué que sa moto des records était affublée de deux chaînes qu'on voit rarement sur les fourches. Baldwin avait en effet maintenu les deux biellettes de sa fourche avec de la chaîne à vélo et, comme



l'indique le croquis, il leur donnait la tension maximum au moyen d'un lien de chatterton. Interrogé, il nous a déclaré qu'il y trouvait un élément énorme de sécurité, car « votre route d'Arpaion, à la vitesse où je roule, est ondulée sérieusement. » Il y a une idée à suivre pour nos lecteurs qui détestent le coup de cisaille ou la remontée brutale des ressorts de fourche dans les trous.

Bidon perdu

BIEN des marques d'huiles ne conignent plus leurs bidons. Avec l'un d'eux, faites une sacoche à outils. Sur le plat d'un bidon, découpez une ouverture assez grande pour le passage des outils en ayant soin de laisser, tout le tour de la coupe, un demi-centimètre de plus de tôle à replier ensuite en dedans pour éviter les coupures aux mains. Rivez le rectangle de tôle qui tombe sous



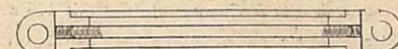
un morceau de cuir souple : il faut laisser déborder la tôle de 2 centimètres tout le tour. Fixez, pour faire charnière, le cuir en haut de l'ouverture et en dedans (ceci pour éviter que l'eau ne coule dans la sacoche). Assurez la fermeture par 2 petites boucles et 2 bouts de courroies fixés en haut et en bas de l'ouverture par des rivets. Fixez l'ensemble au porte-bagage avec des demi-colliers et des petits boulons que vous trouverez chez tous les marchands de cycles.

BELOU, Fougeré, n° 482 bis. (A gagné une bougie Unus).

A GAGNER UNE BOUGIE

Frein puissant

POUR rendre plus sûr le frein à pied de certaines machines, pratiquer ainsi que le croquis l'indique : c'est une façon de renforcer une tringle de frein à pied trop faible travail-

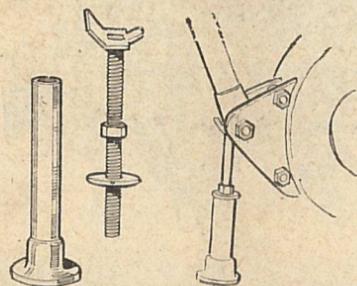


lant à la compression, en supprimant les deux contre-écrous de la tringle et en mettant un tube de fer à emboîter bien juste sur la partie cylindrique des deux chapes, et l'on bloque l'ensemble en serrant les deux chapes.

SUMOLEAU, Romsay, n° G. 17 (a gagné une bougie Unus).

Pour régler sa direction.

LORSQUE vous voulez régler votre direction et que vous êtes seul, il n'est pas facile de soulever votre machine et de la caler : en reposant votre machine sur la béquille avant, vous ne sentez pas bien si votre direction a du jeu ; il faut donc soulever la machine par un point du cadre voisin du moteur, il n'y a qu'un vérin qui soit bien commode pour faire ce travail. Pourquoi ne pas le fabriquer vous-même ce vérin ? Un morceau de tige filetée de 18 mm, un écrou, une rondelle, voici pour la vis. Un morceau de tube fileté à un bout

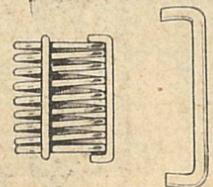


et une bride ronde en 21 x 27, et voilà la partie fixe. Pour la ferrure du haut, elle est faite selon la forme du cadre de votre machine (tube simple, double berceau, ou cadre en tôle) : d'ailleurs, le croquis vous en dira plus long que les plus longues explications.

BLANCHARD, Paris, n° G. 15 (a gagné une bougie Unus).

Ressorts à remonter

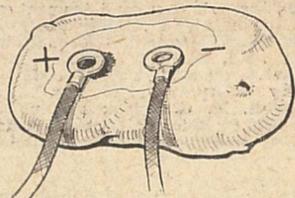
POUR monter facilement les ressorts sur les queues de soupapes, il y a un moyen aisé : fabriquer trois crochets ayant la forme de la figure et la longueur du ressort une fois com-



primé. Lorsque les crochets tiendront le ressort, vous pourrez le mettre en place sans fatigue. — P. VIGNAUD, Bordeaux, n° G. 20 (a gagné une bougie Unus).

Trucs

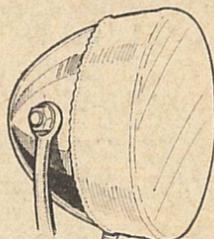
Il existe encore des batteries d'accumulateurs où les pôles n'ont pas été repérés et si vous mettez le fil positif sur la borne négative, vous risquez le dégonflement en vitesse de votre accu. Il y a un moyen d'y remédier : pour distinguer le pôle positif du pôle négatif (allant à la masse), il suffit d'appliquer les



deux fils partant des deux bornes sur une moitié de pomme de terre fraîche : à la place du fil positif, il apparaîtra sur la tache verte très distincte, rien à la place du fil négatif. D'autre part, pour préserver la caisse renfermant les accus, j'ai employé avec succès de la gomme laque diluée pour en enduire les parois. Pour éviter les sels grimpants autour des bornes, il suffit d'enduire les bornes d'une couche assez mince de vaseline, les sels eux-mêmes s'en vont très facilement sous l'effet d'un filet d'eau continu. — ARNOLD, à Strasbourg N° 900 (A gagné une bougie Unus).

Contre le brouillard

Ces pauvres motocyclistes sont toujours victimes d'un incident quelconque. Voici une trouvaille pour le début de l'automne et dans tout le cours de l'hiver contre le brouil-

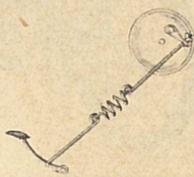


lard. Prenez deux coupons de soie assujettis au moyen d'une ficelle autour du phare, la lumière jaune pénétrant très facilement le brouillard. — IREY, Boulogne, n° G. 21 (a gagné une bougie Unus).

Il y a une idée

BIEN souvent, après une période d'humidité, les freins deviennent brutaux, les tambours ou les poulies-jantes étant rouillés. Pour remédier à cet état de chose, très facile : faire sauter la tige ordinaire, de commande de frein, la couper en son milieu, recourber les deux extrémités ainsi formées par la coupure, en forme d'œil. Prendre un ressort de tension et mettre une extrémité dans chaque œil. Et voilà !

Dans les freinages brusques, le ressort se tendra et l'effort brusque à la poignée se transformera en freinage progressif. C'est tout. — LIEUREY, n° 401 (a gagné une bougie Unus).



Quelques

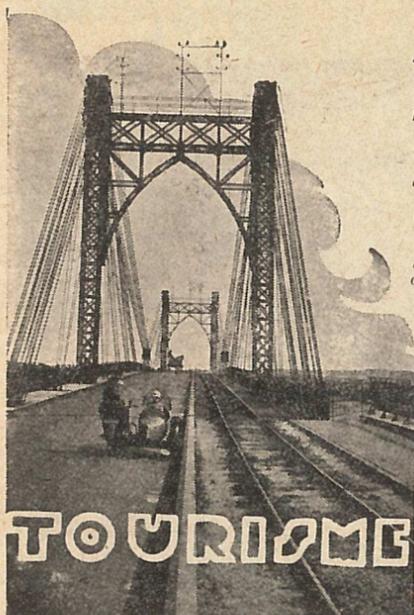
adresses



Argentat (Cortèze). — Rest. av. ch. : Fouillade + (M. Benoit à Valenton).
Aubasson. — Rest. av. ch. : Hôtel de la Paix (M. Lotz à Nexon).
Azay-le-Rideau. — Rest. av. ch. : Hôtel du Commerce (M. Tabareau à Ozoir).
Beaugency. — Rest. av. ch. : Hôtel de Bretagne + (M. Tabareau à Ozoir).

Jargeau (Loiret). — Taillandier, Mécanicien : rue des Limousins 10 %.
La Malène (Lozère). — Rest. av. ch. : Hôtel Osmin Monginoux (M. Tréneule à Paris).
Langeais. — Rest. av. ch. : Family Hôtel + (M. Coty à Langeais).
Marvéjols (Lozère). — Mécanicien : Gros, Peugeot (M. Tréneule à Paris).
Etampes. — Rest. av. ch. : Branchler, place de l'Eglise +

Surplombant la vallée à 72 mètres, le viaduc de l'Allier conduit à Villefort dans la Lozère.



Paysage moderne : le pont suspendu de Lezardieux, dans les Côtes-du-Nord.

TOURISME

Voilà qui est fait

Je me fais un devoir de signaler à mes camarades motocyclistes qui se trouveraient en panne entre Cuers et Toulon, de s'adresser au garage Varois, rue de la République, à Solliès-Cout (Var) sur la route nationale, tenu par M. Laptonie, qui mérite, par la qualité de son travail et la modicité de ses prix, de recevoir le panonceau L. N. M. Le 15 courant, ayant une panne de magnéto, condensateur tordu, et ayant, en outre, cassé mon guidon et faussé mon repose-pieds dans un essai de remorquage par corde, je lui amenais la machine à laquelle il adapta un nouveau guidon, redressa le repose-pieds, en un mot remit en état ; puis il démontra entièrement le magnéto, la nettoya, la remit au point et la recala, soit en tout 5 à 6 heures de travail pour le prix de 80 francs tout compris (c'est-à-dire, avec fourniture d'un guidon neuf et ajustage).

Malheureusement, la magnéto étant trop calée sur le retard, je lui ramenaï la machine et il y repassa encore deux bonnes heures pour trouver le calage primitif (il s'agit d'un bloc-moteur). Il n'accepta aucune rémunération pour ce nouveau travail.

J'ai donc pu, grâce à lui, regagner Paris par les Alpes, le Dauphiné, la Savoie, la Suisse et le Jura, soit 1500 bons kilomètres sans le moindre ennui. Je lui ai promis de signaler sa conscience professionnelle à la Ligue.

Tout compris, pas cher

Je vous signale une excellente maison située à Nice, très recommandable pour un séjour de vacances :

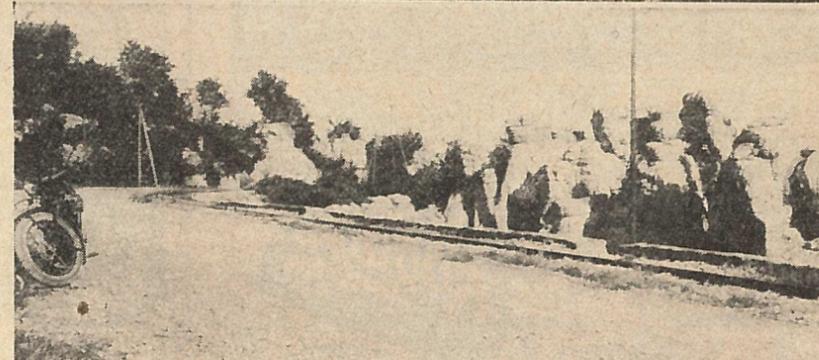
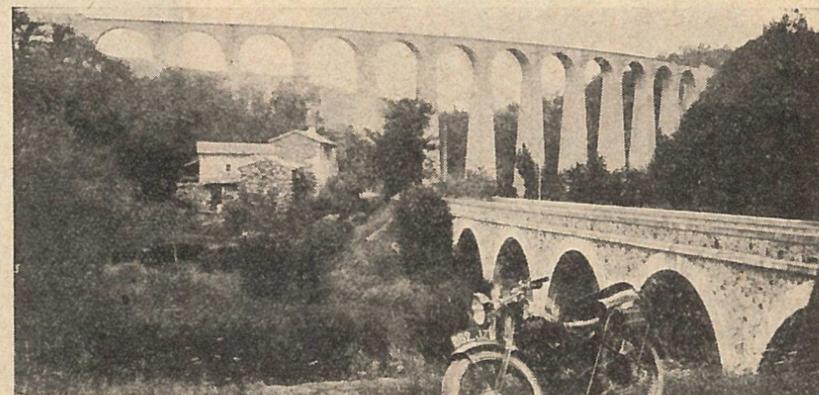
Pension 25 francs par jour en été, tout compris ; chambres très confortables, nourriture excellente et abondante, jardin ombragé, garage gratuit. Cet établissement est, d'ailleurs, fréquenté déjà par des motocyclistes, qui s'en sont toujours déclarés enchantés.

La route Paris-Nice, parfaite de bout en bout, entièrement goudronnée même par les Alpes, peut se faire en deux jours avec une bonne machine et, au point de vue excursions dans la région, il y a de quoi faire.

Bref, je recommande tout particulièrement, la pension de famille Le Chalet, 16, boulevard Carabacel à Nice.

HILLARD, à Neuilly-sur-Seine.

Adhérez à la L. N. M.



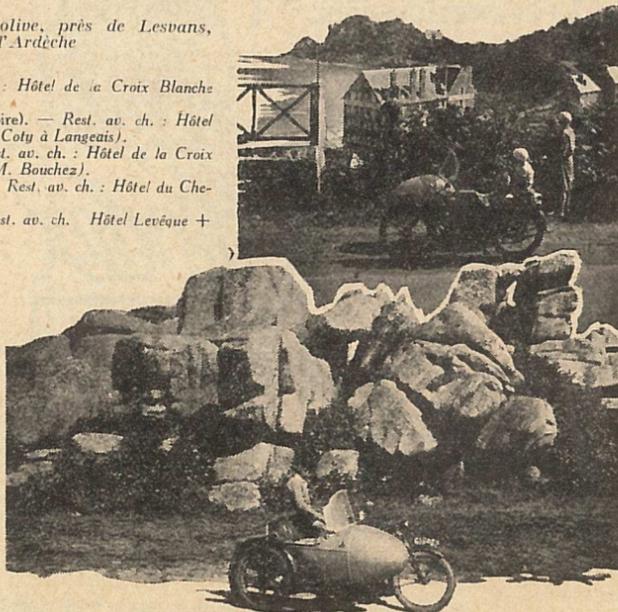
Dans le bois de Païolive, près de Lesvans, dans l'Ardèche

Blois. — Rest. av. ch. : Hôtel de la Croix Blanche (Moto Club Manola).
Cinq-Mars (Indre-et-Loire). — Rest. av. ch. : Hôtel du Chemin de Fer + (M. Coty à Langeais).
Civray (Vienne). — Rest. av. ch. : Hôtel de la Croix Blanche, place d'Armes (M. Bouchez).
Eymoutiers (Vienne). — Rest. av. ch. : Hôtel du Chemin de Fer (M. Barré).
Felletin (Creuse). — Rest. av. ch. : Hôtel Levêque + (M. Lotz à Nexon).

Montoire-sur-le-Loir (Loir-et-Cher). — Rest. av. ch. : Hôtel du Cheval Rouge + Mécaniciens : Mahieu, rue Saint-Denis et Renard, rue Lemoine (M. Tabareau à Ozoir).
Lamballe (Côtes-du-Nord). — Rest. av. ch. : Restaurant de la Tour d'Argent, 6, rue du Belvoir Laigle. — Rest. av. ch. : Hôtel du Dauphin.

La plage bretonne de Trestegnel.

Les rochers Treburden, en Bretagne.



AMAC



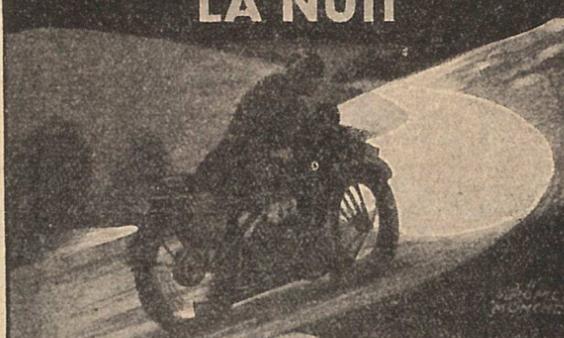
1930
Force
L'enthousiasme

Aux Championnats de France 1930, tous les arrivants, sans exception, avaient un Carburateur **AMAC**

Sic Anon. **AMAC**, 75^{me} Rue de Villiers - Neuilly-Seine
Dépôt de Paris: E. MUNRO - 198 Boulevard Péreire

FENAG

VOTRE AMI LA NUIT



FENAG A.G. NUREMBERG

Représentant Général pour la France : **ARTHUR HÉROLD**, 5, Allée Erasme - VILLEMONTBLE (Paris-Est)
Représentant Général pour la Belgique : **R. GRAMME**, Belgian-Sidecars, 43, Rue Goswin - LIÈGE

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

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

PERMIS DE CONDUIRE GRATUIT
OUVERT MÊME DIMANCHE MATIN

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

HUILE DE RICIN Garantie pure

9 fr. 50 le Litre (par Bidons de 10 Litres) FRANCO TOUTES GARES FRANCE. — Versement à la Commande
Compte Postal 113-33 - **G. JUTARD**, 2, Cours Arnozan, BORDEAUX

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

Serre-tête toile. 18
Serre-tête cuir. 25
Serre-tête Agneau. 35

SAC à dos Anglais 25 fr

NOTRE CASQUE PROTECTEUR "AVIATIC". 59 fr

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

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

LES

René Gillet

AVEC OU SANS SUSPENSION ARRIÈRE ÉLASTIQUE BREVETÉE EN SOLO OU AVEC SIDECAR...

sont des Machines rêvées pour les longues randonnées!

Établissements RENÉ GILLET & C^{ie}
126 bis, Route d'Orléans, 126 bis
— MONTROUGE (Seine) —

APRÈS INVENTAIRE...
MOTOCUIR
3, Rue du Buisson-Saint-Louis - PARIS (10^e)

Offre, ce Mois seulement : Ses MANTEAUX, CULOTTES, VESTES de CUIR

CATALOGUE FRANCO : A tempérament, 6 Mois ou 1 An
0 fr. 75 Sans Versement d'avance

UNE BOUGIE SPÉCIALE POUR VOTRE MOTEUR

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

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

BOUGIES K.L.G.
MONTEZ-LES - OUBLIEZ-LES!

Vente en gros : Société A^{me} Kirby-Smith, 73, Rue Laugier, Paris

PRIX IMPOSÉS 42 56 FRANCS

Rodage

1^o Pour le rodage de vos soupapes faites ce travail à l'HERMETIC-RODEX
2^o Pour obtenir un joint parfait employez l'HERMETIC

En vente chez votre fournisseur habituel, ou à défaut remplissez le bon ci-dessous

L'Hermetic-Rodex

L'HERMETIC, 19, rue Lucie LE PARC-SAINT-MAUR (Seine)

Veuillez m'envoyer contre mandat-poste de 14 frs inclus votre nécessaire comprenant :
1 boîte Hermetic-Rodex mixte
1 boîte Hermetic joints

Nom : _____
Rue : _____
Ville : _____

Surveillez votre compression!

1^o Pour obtenir un joint parfait employez l'HERMETIC
2^o Pour le rodage de vos soupapes faites ce travail à l'HERMETIC-RODEX

En vente chez votre fournisseur habituel ou à défaut remplissez le bon ci-dessous

L'Hermetic

L'HERMETIC, 19, rue Lucie, SAINT-MAUR (Seine)

Veuillez m'envoyer contre mandat-poste de 14 frs inclus, votre nécessaire comprenant :
1 boîte Hermetic-Rodex Mixte
1 boîte Hermetic joints

Nom : _____
Rue : _____
Ville : _____

nos petites annonces

Tarif des insertions

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

- 1° Utiliser une feuille de papier de format commercial de 21 cm sur 13 cm.
- 2° Ecrire sur la largeur en haut : la rubrique et le numéro dans lequel elle doit passer.
- 3° Dessous, l'annonce **très lisible**, de préférence en caractères d'imprimerie avec nom et adresse.

Si l'annonce doit passer plusieurs fois, la recopier sur autant de feuilles séparées. Aucune réclamation ne sera acceptée si l'annonce n'est pas conforme aux indications ci-dessus. Les erreurs viennent de la trop grande négligence apportée dans la transmission des annonces. Toute annonce non parvenue 10 jours avant la parution, passera dans le numéro suivant. Tout Abonné a droit à 6 lignes gratuites remboursant au delà de son prix d'abonnement.

TARIF

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

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

SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

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

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

MOTOS A VENDRE

Occasions de la Semaine : chez Pierre, le roi de la moto, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20°). Motoconfort 500, 3.000 fr. Soyer a. à came neuve, 4.500 fr. Magnat-Debon 350, 2.300 fr. Gnome D-4, 3.850 fr. San-Sou-Pap, 2.500 fr. Marc, arbre à came neuve, 4.800 fr. F. N. 350 surbaissée, neuve, 4.200 fr. 50 autres machines en magasin toutes récentes, toutes avec éclairage électrique et équipement.

Automoto, grand tourisme, sous garantie, équip. complet Marchal, Jaeger, émail grand luxe, 4.500 fr., écrire ou téléphoner à : Lajudie, 79, rue Riquet, Paris. Tél. Diderot 97-59.

B. C. R. arrière rigide, juin 1930 encore garantie, 500 emc. Chaise, 2 tubes, roulé 1.000 km. neuve.

Maison F. TOUTIN Téléphone Péreire 10-4
171, Bd Jean-Jaurès, CLICHY (Seine)

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

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

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

cause achat voiture, 1.500 fr. Chaussinand, 9 bis, rue de Bievres à Clamart.

B. M. W. div 11 750 emc. en magasin, reprend en compte moto anglaise Ariel B. S. A. ou similaire Terrot, etc. Barré, 123, avenue Foch, Saint-Maur, agent régional B. M. W.

Disponible de suite chez William, agent exclusif pour Saint-Denis, de : Terrot, Dollar, Monet et Goyon, Gillet-Herstal, New-Map, Motobécane, Koehler, New-Motor, Rhony, X., Majestic O. S. A., stock Amac, Castrol X. L., 10 fr. le litre, rien 10 fr., Rieinee 12 fr. 50, William, 2, rue Dezobry, Saint-Denis.

Cleveland 270 emc., 2 temps, parfait état, 1.750 fr. Valpic, 23, avenue Trudaine, Paris.

Cleveland 4 CV, bon état, tansad, écl., Magond, bons pneus, 1.100 fr., vis. sem. de 7 à 12 h. et 14 à 18 h. 55, boulevard de la Liberté, Châtillon-sur-Bagneux (Seine).

Dollar 500 emc., L. S. S., achetée neuve juill. 29, 5.000 km., complètement équipée, état de marche. S'adresser samedi après-midi ou dimanche : 16, rue des Tanneries, Paris (13°) à M. Hamard.

Dresch 350 emc., roulé 5.000 km., Soubitez luxe, compt. O. S., parf. état, net, 2.600 fr. Visible à Paris. Ecrire : Maitrepierre, 3, rue de Metz, Paris.

F. N. 350 M. 70, très bon état, 2.500 fr. Monet et Goyon 250 Mag. 1930, roulé 2 km., 3.000 fr. 12 mois crédit. Styl's on Blackburne, culbut., 2 tubes, 350 emc., éclair. Miller, boîte Burman, compteur et montre Jaeger, payé 8.300 fr., roulé 1.500 km. 4.800 fr. avec 12 mois de crédit, et 1.000 fr. au comptant, stock important de motos d'occasion vendues avec 12 mois de crédit. Barré, 123, av. Foch, Saint-Maur.

Moto Indian, 900 fr. Cyclo-tracteur, roues moto. 500 fr. Peugeot 125, débrayage, 700 fr. Griffon 125, débrayage, 700 fr. Automoto 2 CV, 900 fr. Sidecar Harley, 1.800 fr. Camionnette Ballot 10 CV, 1.500 fr. Gerurier, postier, bureau poste, rue Monge, Paris.

F. N. 500 emc., état neuf, encore sous garantie, 6.000 fr. S'adresser : M. Gaulard, 21, rue du Jour, Paris.

Pour cause départ au régiment, à vendre moto F. N. M. 70, 350 emc., bon état, éclairage électr., 2.700 fr. Galmard, 22, rue Belle-Hache, Sèvres (Seine-et-Oise).

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

"LUXOR"

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

CODE & ROUTE

Exigez-le de votre fournisseur

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

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

PORTE-FILIERE "EMBOUT DB"

Permet le filetage de toutes les Pièces sans aucun démontage.
Utilise les Filières en service.
Cage de 39,6... Prix 24 »
de 25,4... 28,40

Composition : Cage 25,4, 7 coussinets de 4 à 10 mm... Prix 105 »
Composition : Cage 39,6, 6 coussinets de 10 à 20 mm... Prix 145 »
Composition "Auto" : Cage 39,6, couss. 5/16 34, valve américaine; 7,5+7,5, valve Michelin; 8+125 à gauche, tige de frein; 14+150, droite et gauche, goujons de roue Michelin... Prix 170 »

SOCIÉTÉ D'OUTILLAGE MÉCANIQUE INDUSTRIEL & AUTOMOBILE
46, r. Amelot, PARIS (11^e)

Spécialiste DU **Bloc-Moteur F.N.**

GILLET HERSTAL BMW

TYPE 1931

au même Prix qu'au Comptant. Sans Intérêts, sans Assurance. Conditions Spéciales au Comptant

Sous-Agents demandés

SES RÉPARATIONS
SES MOTEURS GONFLÉS
GRAND CHOIX D'OCCASION
ACHÈTE & ÉCHANGE

F.N. LATSCHA
16, Rue Auguste-Bailly
ASNIÈRES
(Près gare d'Asnières)
en face le 272, Boul. St-Denis
(Ouv. Dim. et Fêtes jusqu'à 20 h.)
Tél. : Grésillon 17-93

ALTERNO L'ÉCLAIRAGE PARFAIT POUR TOUTES MOTOS MAGNETOS FRANCE

93 Route d'Heyrieux - LYON

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

LES MOTOS ROUSSEY

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

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

HALL de la VOITURETTE
Établ. fondé en 1910
99, Avenue d'Orléans
Tél. : Gob. 50-41

Le plus grand choix de Voiturettes et Cyclecars de toutes Marques

Agences : **RENAULT, DONNET, etc.**

La belle affaire : **Gnome-Rhône**, 49, avenue de la Grande-Arrée, Paris, a encore à la disposition des amateurs, un beau sidecar Ferrard attelé à une 500 circ. D. sport, avec écl. Maglum, équip. complet, pour 4.000 fr.; une autre D 500 sport, type 1928, pn. ballon: enfir 2 motos 250, type M. 1. 1930, révisées par l'usine et garantes 3 n cis. Profitez-en.

Motocyclette New-Map, 4 qtre chevaux, Bloc Chaise, roulé 3.000 km., ecl. électr., compt., selle tandem, 3.700 fr. S'adresser, 50, Grande-Rue, Montrouge.

P. 105 et. nf., éclair. électr., v. 6.900 fr. prix : 3.700 fr. Molon, 178, rue de Courcelles. 20 h. Wag. : 19-65.

B. M. A. Motobécane et. nf., val., 1.375 fr. Prix 875 fr. ou cont. vélo course ou cont. Motobécane 2 CV, med. 24, excell. ét., 650 fr. Terrot Magl., 4 CV, 4 tps, 3 vit., excell. ét. génér., 2.000 fr. ou éch. c. p. faible à pédales (préfer. Motobécane) ou T. S. F. 3 à 6 l. Motos R. Bam-M. sides, cyclecars, voiturettes, camionnettes, amort. Houaille, pneu et ch. magnéto rits à b. phono et disq. diff. nf. Radiola val., 145 fr. av. 30 % rab. et div. obj. compt. et crédit. Ecrire av. timb. à M. Breton, Breteuil (Oise).

Magnifique Norton 500 emc., culbut. 135 à l'heure avec beau phare Marchal trilux chromé, tableau de bord, compteur, mont., tansad, gros klaxon Saint-Christophe, 5.700 fr. Vis. sur rendez-vous. Ferré, 142, avenue de Grammont, Tours (Indre-et-Loire)

Peugeot P. 109, écl. électr., 1.800 fr. 11, rue Pantin, Noisy-le-Sec (Seine), M. Lerebours.

Peugeot P. 107, grand luxe, ecl. Marchal, phare code, tansad, Terry, repose-pieds, compteur, porte-bagage, roulé, 4.000 km., état de neuf. S'adresser : 63, rue Meslay, Paris.

Peugeot 105 emc., état de neuf, bloc-mot., ecl. électr. 3, Cours Marigny, Vincennes.

Peugeot P. 107 350 emc., gr. luxe, comme neuve, ecl. électr., accessoires, 3.600 fr. Leroux, 85, rue Amiral-Roussin, Paris (15°).

Terrot H. S. T. 4 CV, février 1930, état parf., mont., compt., ecl. électr., klaxon, tansad, pare-jambes, repose-pieds J. Bull, cause acheteur Morgan, pressé, 4.000 fr. Bris, Chaille Le Marais (Vendée).

Soyer 3 HP 1/2, bon état mec., tansad, compteur, 1.600 fr. Motoconfort, 100 emc., roulé 200 km., éclairage, état garanti, 1.000 fr. Agence de la Plaine, 3, rue du Chemin-Vert des Courses, Asnières (4 routes).

Saroléa 500 emc., 2 tubes 1930.

PIÈCES DÉTACHÉES POUR TOUTS MODÈLES HARLEY-DAVIDSON

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

STAUB

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

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

Pièces détachées pour Boîtes de Vitesses, Moteurs
PERTUISOT 23, rue des Acaclias PARIS (17^e)
Agen. général des pièces STAUB

LANTERNE J.L.
arrière pour Motos

Sans Dynamo,
Sans Batterie,
Sans Pile ;
SANS INSTALLATION SPÉCIALE en mettant le contact
de la Lanterne J.L.
sur la bougie du Moteur elle éclaire instantanément

PRIX : 38 fr.

Société des Anciens
Établissements J. LUZENA
139, Quai d'Asnières, 139
ASNIÈRES (Seine)

LE GARAGE RENOUVIER
TOUS LES CYCLECARS
TOUTES LES MOTOS

2 et 4, Rue Charles-Renouvier,
PARIS Tél. Roq. 07-87

éclair. Marchal, grand luxe, à vendre ou échange, contre cabriolet 5 CV Citroën ou Amilcar sport. S'adresser : 116, rue d'Angoulême.

San-Sou-Pap luxe 175 chaîne-chaine, tansad, parfait état, 1.700 fr. Dufour, 118, avenue Jules-Ferry à Sartrouville (S.-et-Oise).

Terrot 350 cmc. 1929, dble tube, roulé 4.500 km., à vendre 4.500 fr. Joly, (74, rue Vieille-du-Temple, Paris (3^e)).

Triumph 500 cmc., culb., 4 soup., double échap., parfait état, 3.500 fr. avec son side, 4.000 fr.

F.N. TERROT
Motoconfort

ET TOUTES LES MARQUES

CRÉDIT même Prix qu'au Comptant sans...

MAQUILLAGE
Achat - Échange - Occasion
Réparations rapides et Pièces de toutes Marques

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 d'Asnières) Tél.: Déf. 07-02

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

GRATUITEMENT
avec garantie d'usine
Pose des éclairages électriques

SOUBITEZ
et des compteurs **JAEGER**

MAILLOT-MOTOS 26, rue d'Armenonville
NEUILLY-sur-SEINE

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

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

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

L'ÉCOLE DE MOTOS
AGENCE DES GRANDES MARQUES
AU COMPTANT ET A CRÉDIT (RÉPARATION)
— Les Occasions sont Garanties comme les Neuves —
(REMISE SUR PERMIS A TOUT ACHETEUR)

G. AUGOYAT
Maison fondée en 1884
8, Avenue Dorian - PARIS (12^e)
FACE MÉTRO : NATION
Ouvert le Dimanche
Fermé le Mardi - -

S'adresser : 63, rue du Pan. Vis. tous les jours, Romainville (Seine).

Trois roues, livr de s. chez Pierre, 4, rue Charles-Renouvier.

Morgan à air 6 CV 1930 vert jade, 4.500 fr., Morgan air, 6 CV, 30, 3 pl., bleu, 4.200 fr., Morgan air, 5 CV, 1929, ball. Marchal, 4.500 fr., Morgan air, 7 CV, cais., culb., rouge, 5.000 fr., Morgan eau, 7 CV, super sport, 3.200 fr., Morgan air 7 CV, rev., imp., rouge, 3.500 fr., Morgan air, 7 CV, rev., imp., bleu, 3.500 fr., Morgan air, 7 CV, bon état, 2.500 fr., Morgan eau, 9 CV, bon état, 1.500 fr., Sandford, spéc., mod. unique, 5 Ruby K. Turbo, 16.950 fr. Morgan à air, neuf, équipement à volonté, livrable de suite, comptant, crédit, reprises en compte. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier.

De suite vendez ou faites-vous avancer même 80 % de la valeur de votre moto ou voiture, intérêt à 5 % vous aurez ainsi avantage de trouver acheteur certain au meilleur prix et de disposer d'argent de suite, 178, rte de la Révolte, Levallois.

Aiglon-Peugeot 4 CV, mod. P. 104, Side Peuple, 1 pl., écl., capote, pare-brise, outill. compl. le tout excel. ét. 4000 fr. visible dimanche matin, Ravaine, 40, rue François-1^{er}, Vanves, Seine-Urg.

Austral 250 cmc., 2 tps, état 1.300 fr. cse régiment. Deschamps, Garage de la Chasse, 2, rue de la Chancellerie, Versailles (S.-et-O.).

C. P. Roléo 350 cmc. roulé 1200 km. avec 2.000 fr. et 350 cmc. JAP culb. 1930 pour 1.900 fr. Georges, 89, rue Tocqueville, Paris.

D. F. R. 350 cmc., pn. nfs, écl. électr. t-sad, b. état. 1.800 fr. Combeau, 66, rue Barrault, Paris (13^e).

F. N. 500 cmc., 29 ecl. élect., équip. comp. malle arr. Thomasset, 6, rue Frédéric-Mégisson, Paris (15^e).

Moto Peugeot - Automoto. Même prix crédit qu'au comptant. Premier versement gré client, école démonstration à votre domicile, aucun engagement, d'aucune nature, 178, Rte de la Révolte, Levallois.

Motos occasion garanties, 1929-1930, premier versement 178, Rte de la Révolte, Levallois.

Gnome-Rhône 4 CV 1930, écl. élect. estampillé. Ecriture p. rendez-vous, Hamon, 87 bis, boul. St-Michel, Paris.

Gnome-Rhône, 250 cmc., type E avec tansad, compl. équip. écl. élect. 1.500. Pressé. Leroy Jean, 18, rue Antonin-Reynaud, Levallois (Seine).

Monet-Goyon 2 CV, confort, excell. état, access. 1500 fr. Exertier 10, r. Jacquemot, Paris (17^e).

Monet-Goyon 4 HP, 2 tps M. Villiers 2 tubes éch. 1500 fr. Rohmer, 6, impasse Célestins, Paris (20^e).

Motobécane dern. mod., 350 cmc., bloc-mot. peu roulé, tansad, écl. élect. compt. mont., ét. neuf. Cune, 170, avenue d'Italie, Paris, vis. à part. 6 h. 1/2.

Motobécane 2 CV monov., parf. état, pn. nfs, 750 fr. Bourget, 45, rue des Chambarès, Bois-Colombes (Seine).

Motoconfort 3 CV prêt à prendre la route, 900 fr. accessoires mot. entier. révis. prouvé, gros pneus, tansad, écl. élect. arrêt ph. code klax. occas. unique cause achat voiture, 2.000 fr. Doignon, 98, rue Château, Asnières. Tél. 187.

Motoconfort Sortie usine 3 mois 350 cmc. blackburne, écl. compt., etc.. 3.400 fr. Doublet, 128, r. Jean-Jaurès, Levallois.

Motoconfort 100 cmc. roulé 600 km. éclair. élec. équip. 950 fr. samedi apr.-midi, dim. matin. Mazur, 34 bis, rue Amelot, Paris.

P. 111 350 cmc. bas prix, état neuf, 3 CV, 2 tps, 2 échap. ch-ch., 900 fr. Henry, 285, boul. St-Denis, Courbevoie.

Peugeot P. 110 et P. 109, neuves garanties 6 mois soldées à 2.500 fr. et 2.800 fr. avec écl. A. Peugeot, 128, r. Jean-Jaurès, Levallois.

P. 105 état neuf, écl. élect. Y. 6.900. Prix 3.700 fr. Molon, 178, rue Courcelles 20 h. W. 19.65.

Somme espèces, fournie pour l'acquisition de votre moto ou voiture, neuf et occasion 3 % remboursable par mensualités. Jean, coiffeur, 9, rue Valentin, Levallois.

Ravet 1930 Zurich 350 cmc., culb. 2 tubes éclair. Marchal, coté 7.000 fr. soldé 1/2 valeur. Goiffon, 89, rue Tocqueville.

René Gillet 750 cmc. avec side bipl., mod. 29, ecl. Marchal, klax., pare-brise, cap., compt., roulé 500 km. réel. occas. Lambert, 149, avenue Neuilly, Neuilly.

René Gillet 6 CV, pns ball., frein AV, bas prix ou éch. 350 ou 500 cmc. Doridan, 92, rue de Paris, Romainville (Seine).

Besoin urgent, argent Rovin Jap 250 cmc., 4 tps, Dynamo Soubitez accus, klax., tansad, m'a coté 4.800 fr. juin 1930, très bas prix urgent, visible t. l. jours. Béchet, 53, rue Gambetta, Chelles.

Saroléa 350 à culb., mod. 1930, vendu par part. S'adress. : Garage Castex, 3, rue Castex, Paris.

Terrot 3 CV, compt. éclair., b. état, 2.200 fr. Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.

Terrot 350 cmc. Jap. Racing, boîte Burman, écl. Radios, 2.800 fr. Blanc, 39, rue Châtillon, Clamart.

Terrot 350 cmc., lat., très bon état, 2.300 fr. De quoi monter petite moto, 400. Galichet, rue des Cailles, Soisy-sous-Montmorency, f. rue Boniface.

Terrot 350 cmc., lat., 28, parf. état, tansad, ecl., 3.200 fr. Coussemaeker, 112, rue de l'Hay à Gentilly, pour R. V. Nord 31-12.

Garage gratuit pour motos et voitures à vendre. Jean, coiffeur 9, rue Valentin, Levallois.

Terrot 500 cmc. Jap. ecl. Marchal, klax., mont., compl., pare-jambes, s. caval., s. arr., pn. 27x4, c. neuve, Arnal, 84, rue Billancourt, Boulogne (Seine).

Terrot, 350 cmc. Supers., sort. 29, ecl. Soubitez, outill. sac., cuir, parf. état mécan., 4.000 fr. Virly,

32, rue des Carreaux, Fontenay-sous-Bois (Seine).

Terrot 350 cmc., mod. Confort, pns ball., soup. lat., à vendre comme neuve, 3.700 fr., cse dép. régiment, access., tansad, outill., etc. S'adress. : M. Lorieux, 13, boulevard Garibaldi, Paris, le soir après 7 h. et samedi après-midi.

Terrot 350 H. S. C., ecl. élect., compt., siège, ar., impôt assur. payés avril, roulé 4.000 km., saul

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

ÉLITE
LA BOUGIE QU'IL VOUS FAUT

12, Rue des Poissonniers
NEUILLY-sur-SEINE

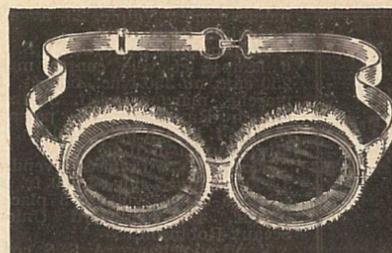
"SIGMUND-RECORD"
BOITES SILENCIEUSES pour Motos
11, Quai de l'Oureq, 11 PANTIN

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

NAVILLE & SES FILS
3, rue Sarrette - PARIS (14^e)
Montage - Rayonnage - ROUES
Transformations de Rayons et Jantes de tous profils
Pour Motocyclettes & Voitures
EXPÉDITIONS EN PROVINCE

SAROLÉA
170 bis, Av. de Paris
VINCENNES - Tél. 24 47

Peugeot Agence **DOUBLET**
128, r. Jean-Jaurès
MOTOS-AUTOS LEVALLOIS - Pér. 24-09
vous enverra gratuitement ses Catalogues et ses CONDITIONS SPÉCIALES de VENTE à CRÉDIT avec reprise avantageuse de toutes Motos ou Cyclecars.



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

jeudi après 17 h. 1/2. Lucien, 21, rue du 14 Juillet, Villeurbanne (Rhône).

Terrot 350 cmc., culb., dble tube, ent. équip. sous gar., prix intéressant, Biette, 73, rue Chauveau, Neuilly-sur-Seine.

Train 250 cmc., bloc-mot., pns ball., nfs, état méc., part., outill., access., 2.500 fr. L. Hoffmann, 11, rue des Deux-Gares, Paris.

Cse maladie, part. vend de suite, Stella, 350 cmc., 2 tps, 3 vit., eh. ch., moyeux à broches, freins à tamb., pns conf., 700/400, cadre surb., assur. payée 1913, équip. compl., outill. 20 kg., siège arr. et repose-pieds à ressorts spée. sac. caval., boîte à outils, portebagages et bidon, 2 chambres et pneu rechange, révis. ordre de marche, 3.800 fr. Bécart, 5, rue Davy, Paris (17^e). A part. 7 h. du soir.

Rhonyx vous présente son bloc Stainless 500 cmc. à 4.975 fr., son 350 cmc. à 4.475 fr. avec facilités de paiement, Agence, 285, boulevard Saint-Denis, Courbevoie.

Peugeot P. 105/175 cmc. février 30, 1 tube et. neuf 2.500 fr. Rivière, 15, allée de Bagatelle, Le Perreux, visible samedi et dimanche.

Pour le PRIX D'UNE MOTO LE CYCLECAR DARMONT-MORGAN
Vous procurera le bien être et la sécurité d'une voiture
Impôt: 1 fr. par jour
5 litres aux 100 km.
Vitesse: 100 km à l'heure
VENTE A CRÉDIT
Exposition : 178, Rue de Courcelles - Paris
Usines : Rue Jules-Ferry - Courbevoie
PRIX : 6.950^{fr.} depuis

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)

SANS DÉMONTAGE PLUS de CABLES cassés ou grippés grâce au Graisseur ERKATE
Edmond KAHN
9, rue Béliador
PARIS (17^e)

SIDE-CAR
CARROSSERIES EN TOUS GENRES
CHASSIS-CAPOTES-PARE-BRISÉ
Fernand RICHARD
139, Av. d'Italie, Paris, 13^e T.; Gob. 24-00
Envoi du Catalogue contre 0 fr. 50

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

reprendrai moto en compte, Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.

Cyclecar D'Yrsan surbaissé, gr. sport, course, 4 cylindres, culbut., 6 CV Ruby, comme neuf, 10.000 fr. Durand, 17 bis, avenue de l'Union à Nanterre, visible tous les jours.

Mathis spl. Bordino, mot. culbut., 5 roues, capote, éclair. Vergne, 10, rue du Loing, Paris (14^e).

Très beau cabriolet 5 HP Peugeot, parfait état à enlever, urgent, 4.300 fr. Coiffeur, 27, rue Verrollet Villejuif (Seine).

5 CV Peugeot torpédo, 3 pl., état de neuf, mod. 1927, conf., etc. Reprandrai moto en compte. Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.

Cabriolet Peugeot 5 CV, très bon état, cause départ. A. Cutis, 22, rue Scheffer, Paris (16^e).

Peugeot 5 CV 190 S. C. I., 4 places, parfait état. Osburg, 3, avenue Joyeuse, Joinville (Seine).

Cabriolet Peugeot 5 CV, très bon état, cause départ. A. Cutis, 22, rue Scheffer, Paris (16^e).

Peugeot 5 CV 190 S. C. I., 4 places, parfait état. Osburg, 3, avenue Joyeuse, Joinville (Seine).

Le roi de la moto, Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq. 07-87, achète toutes les motos, mais de modèles récents seulement.

Amilcar 6 CV, confort, parf. état, 5.500 fr. essai tte distance. M. Pinget, rue du Bas-de-Grange, Vierzon-Ville (Cher).

Amilcar C. G. S., grand sport, surbaissé, état neuf. Regnier, 68, rue du Chemin-Vert, Paris (11^e).

Citroën B 2 9 CV, torp., 3 pl., trèfle, cl. dém., 6 roues Biberdum 13-45, bon état, 5.000 fr. Ecr.: Gaston, 5, rue Emile-Allez, Paris.

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

Urgent. Mathis 9 CV G. M., 5 pl., cond. intér., ecl. Marchal, état méc. parf., moteur révisé, prix très intéress. J. Chatelain, 15, rue Félicité, Paris.

Monasix 1929, tt équipée, état neuf, dble emploi, 18.500 fr. D' Capitaine, Auriac (Corrèze).

5 CV Peugeot cabr., dém. élec., mont., compt., klax., fin 28, de tte conf. Dureuil, 18, av. Nicolas-Gillet, Colombes (Seine).

Très jol. cond. int. Peugeot 5 CV, car. Weymann, pare-choes luxe AV et AR., roue sec., malle AR, tabl. bord. compt., voit., gd luxe, ét. neuf, pay. 22.500 fr., 10.900 fr. avec 12 m. cr., av. 1/3 compt., oec. unique. Repr. au

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

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

bes. belle moto. Barre, 123, av. Foch, Saint-Maur. Tél. Gravelin 09-66.

Peugeot 5 CV coquet, torp., 3 pl., tr. b. ét., 4.800 fr. Raimbaud, 11, Grande-Rue, Alfort. Sauf dim.

A v. cabr. 5 CV Peugeot b. ét., pneus nrs, écl., dém., klaxon, 6.500 fr. ou éch. moto 500 culb. récente. Bourrit, 46, rue de la Comète, Asnières (Seine).

Renault 10 CV, cond. int. K. 3, t. b. ét., s'adress. sam. de 14 h. à 18 h. et dim. 15, av. Labourdonnais, Villemomble (Seine).

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

Part. v. 6 CV Renault C. 1., 4 pl., 4 portes, sér. luxe fin 1927, ét. gén. impeccable, 8.500 fr. Collet, 96, rue de la Réunion, Paris.

Salmson G. N. 6 CV 3/4 pl., 5 pn. cap. à vend., 3.000 fr. ou éch. c. bne moto, side Harley, bi-pl., parf. ét., 3.200 fr. S'adr. à: Manoury, 107, av. d'Ivry, Paris, à part. 7 h.

Attention au shimmy qui cause des dégâts graves à votre cyclecar, faites monter pour 100 francs, l'appareil spécial qui vous rendra la direction précise et sûre. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq. 07-67.

Vends cycl. Alcyon 5 HP 3-4 pl., éclair. électr. et Magondeaux, capote, peinture neuve, 5 roues garnies, assurances encore 8 mois, parf. ét. Foucault, ess. vol., 92, rue République, Elbeuf (Seine)-L.

SIDECARS

Harley, side, état parfait, 1.200 fr. Lejeune à Pierrefonds (Oise).

Sidocar New Motocycle 500 cmc. 1929, équip. complet, side sport alm., surbaissé, parfait état, prix intér., urgent. Ivain, 7, rue Froment, Paris (11^e).

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

Joli side Belgian aluminium surbaissé, complet, complet, pq. ball., 950 fr., boîte 3 vit. Sturmey, ch. ch., 400 fr. Doridan, 92, rue Paris, Romainville.

Grand side bi-place, Indian, parf. état, prix, 1.800 fr. Sabbe, 6, rue du Bois-de-Meudon, Sèvres (Seine-et-Oise).

Sidocar Gnome et Rhône, 500 D 3, ét. nf, prix int., éc. : Daron, 36, rue de Ménilmontant (20^e).

Terrot avec sidecar 350 cmc. à culb., parf. état, à vend., 3.200 fr. S'adress. : 78, rue Danton, Pré-Saint-Gervais. Tous les jours.

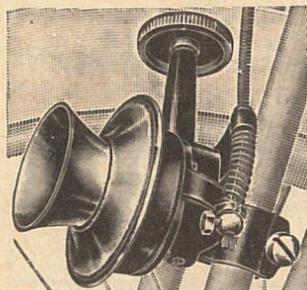
ÉCHANGES

Echange Cleveland 4 cyl., 750 cmc., neuve contre dix billets de mille et trois de cent francs

MOTOCYCLISTES !!

LE
"ROTAPHONE"

LIBÈRE LA ROUTE



VIBREUR AUTOMATIQUE

Seul pratique et efficace. 80 fr.
En vente partout...

VANGIN & SOUDY
Constructeurs

118, Rue du Dauphiné
:: LYON ::

CE CATALOGUE EST ENVOYÉ GRATUITEMENT



PLUS DE 1400 AGENTS DES MILLIERS DE MOTOCYCLISTES SONT NOS CLIENTS FIDÈLES PARCE QU'ILS TROUVENT CHEZ NOUS.

UN CHOIX COMPLET D'ARTICLES IRRÉPROCHABLES AUX MEILLEURS PRIX

Boîtes BURMAN - Pompes BEST Carburateurs BOWDEN Pièces pour MOTEURS J. A. P.

BON A DÉCOUPER
à toute personne qui en fera la demande en nous adressant ce BON dûment rempli. Etablissements L. DEKTEREFF & C^o, 88, Avenue des Ternes, Paris.
Nom _____
Adresse _____ 20 Sept. 1933
Département _____

même usagés. Valpic, 23, avenue Trudaine, Paris (9^e).

Echangerai poste de T. S. F. 6 lampes et vélo contre moto 250 cmc. ou 350 cmc., bon ét. de marche, marque indiff. S'adr. : Munch Raymond, 10, passage Beslay, t. les j. à part. de 19 h. ou dim. jusqu'à midi.

Moto F. N. 70 révisée à vendre, 3.500 fr. (avec side, 4.000 fr. ou échange contre voiture 3 places. Faleur, 45, boulevard Union, Sceaux-Robinson.

Vend ou échange A. S. S. complet., A. C. T., comme neuve, 1.500 km. contre moto tourisme, culb. équipée. Boulard, 115, route d'Orléans, Montrouge.

ON DESIRE ACHETER

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

Cherche side touriste 1 pl. 1/2, bien équipé Gnome, Bernardet, LV. Yvon, 54, rue Victor-Hugo, Angers.

DIVERS

Novi 100 bougies, phare de 200 mm. neuf, 280 fr., éclair. à l'arrêt, 30 fr., Protège-jambes 30 fr. Repose-pieds, 15 fr. Tous les soirs à partir de 7 h. René Solard, 63, rue du Théâtre, Paris (15^e).

T. S. F., accus Heinz 80 v.-2 A. Tungar, mod. 1102-31, rechargeant 4 v.-2 A., 40 v. s. 0,5 A., à profiter, pour 400 fr. Guiet, 9, avenue Baudard, Bois-Colombes, le soir après 18 heures.

Le Roi de la Moto, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq. 07-67, offre à ses clients 1.000 pn. 27/4, deuxième et premier choix depuis 100 fr. toutes autres sections en magasins.

Roues motrices pour vélo avec moteur 1 CV 4 tps, culbut. complets avec magnéto, carbur. état neuf, 470 fr., réservoirs en selle nickelés neufs, 180 fr. Beausoleil, 9, rue Saint-Sabin.

Les huiles augmentent de prix, mais Pierre, le roi de la moto, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq. 07-67, vend le 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.

La glace de l'hiver : vous rentrez vos machines ; pourquoi n'en profitez-vous pas pour les porter chez Gnome-Rhône, 49, av. de la Grande-Armée, où l'on conserve au complet le personnel spécialisé de l'été et où, pendant l'hiver, les tarifs de réparations sont réduits de moitié !

5 moteurs Peugeot 2 cylindres en 4 à 45 degrés de 90 x 100 avec carburateur Solex et magnéto Scintilla. Lauthier, 72, avenue du Général Michel-Bizot, Paris (12^e).

Terrot 4 CV, 350 cmc., état neuf, écl. électr., klax., compt., montre, fait 7.000 km. 3.900 fr. Montignon, 19, rue Gérando, Paris.

Henderson, 4 cyl. occ. unique, luxe. Ecrire : R. Boell, Moto Revue.

nos assurances

Notre "SERVICE DES ASSURANCES" peut faire assurer ses Abonnés à toutes les Compagnies d'Assurances (syndiquées ou non). Toutefois, la plupart de ces Compagnies appliquent le Tarif syndical sans aucune différence ; d'autres, font de 5 à 20 %. Nous faisons bénéficier nos Abonnés du maximum de ces différences, que d'aucuns appellent des "Commissions".

Par contre, la Compagnie "LE SIÈCLE" (C^{ie} non syndiquée) consent des primes exceptionnellement réduites, du fait de notre contrat, déjà fort ancien, puisqu'il date de plusieurs années ; nous sommes heureux de pouvoir en faire bénéficier nos Abonnés qui nous en font la demande expresse en nous remettant leur Bulletin d'Adhésion.

Voici nos Tarifs forfaitaires pour cette Assurance, y compris les Services Juridiques gratuits, et pour une garantie contre les accidents corporels et dégâts matériels causés aux tiers, pour 100, 150, 200 ou 300.000 francs. Nous conseillons de prendre une garantie moyenne de 200.000 francs.

Cette colonne indique la force du véhicule, portée sur la carte grise, que ce soit une Moto, un Side ou une Voiture

Voici la prime à payer selon que l'abonné est domicilié dans les Villes ou Départements ci-après et pour une garantie s'appliquant à une Moto, un Side, un Cyclecar ou une Voiture :

	Paris, Seine, Seine-et-Oise, Marseille, Lille, Lyon, Bordeaux, St-Etienne, Nantes, Rouen				Les autres Départements ou Villes non désignés dans la colonne ci-contre :			
	GARANTIE TOTALE 100.000	GARANTIE TOTALE 150.000	GARANTIE TOTALE 200.000	GARANTIE TOTALE 300.000	GARANTIE TOTALE 100.000	GARANTIE TOTALE 150.000	GARANTIE TOTALE 200.000	GARANTIE TOTALE 300.000
Jusqu'à 2 cv 1/2	113.75	130 »	145 »	163.75	85 »	100 »	105 »	118.75
— 4 — ..	162.50	181.25	202.50	223.75	111.25	127.50	140 »	148.75
— 5 — ..	192.50	215 »	237.50	255 »	133.75	150 »	165 »	186.25
— 7 — ..	222.50	252.50	275 »	307.50	147.50	165 »	180 »	201.25
— 9 — ..	237.50	267.50	297.50	322.50	162.50	185 »	200 »	235 »
— 12 — ..	282.50	320 »	350 »	390 »	207.50	237.50	260 »	292.50
— 13 — ..	796.50	892.50	946.50	1174.50	534 »	589.50	648 »	771 »
— 14 — ..	825 »	909 »	1020 »	1216.50	540 »	615 »	678 »	805.50
— 15 — ..	846 »	948 »	1050 »	1251 »	564 »	639 »	706.50	840 »
— 17 — ..	864 »	964.50	1069.50	1276.50	588 »	664.50	733.50	873 »
— 19 — ..	891 »	999 »	1105.50	1318.50	612 »	696 »	769.50	915 »
Pr une Ford 14 cv	585 »	652.50	720 »	855 »	352.50	390 »	430 »	507.50

Une ristourne de dix pour cent (10%), sur le montant total de ce barème, est faite aux Clubs amis qui sont en rapport avec nous. Ces ristournes peuvent atteindre, selon le nombre d'assurances faites dans l'année, un rappel jusqu'à 15 et 20% de remise.

COMBINAISONS INTÉRESSANTES :

L'ASSURÉ VEUT LAISSER CONDUIRE son véhicule par un ami : l'extension de la garantie lui est octroyée moyennant une Surprime de 25% sur les Tarifs généraux.

L'ASSURÉ VEUT TRANSPORTER UN AMI et lui étendre sa garantie :

en Tansad	Surprime	50 %
Le "SIÈCLE" est une des rares C ^{ies} qui assurent ce risque et nous sommes la SEULE organisation à pouvoir procurer cette garantie.		
en Sidocar	Surprime	50 %
en Cyclecar	"	35 %
en Voiture	"	35 %
en Camionnette	" fixe de	130 fr.

Avez-vous lu **MOTO REVUE** attentivement ? Avez-vous vu que nous organisons des rallies ? Avez-vous remarqué que des sorties sont faites avec notre Concours, par la plupart des Clubs ; dans ce cas (Rallies, Concours, Sorties amicales) nos Assurances jouent, tandis que la plupart des Assurances sont annulées, du fait des Concours, Rallies, etc.

N'oubliez pas que l'Assurance aux Tiers ne vous garantit pas des dégâts que l'on vous occasionne : il vous faut, en telle occurrence, faire une action en justice. Or, la plupart d'entre vous n'ont pas le temps ; faites donc un additif à votre Police qui vous permet de vous contre-assurer : D. I. A. ou D. A. S. Les Services de Contentieux et Juridiques sont absolument gratuits pour nos Abonnés-Assurés.

**Et après, soyez prudents...
...mais tranquilles !**

ECLAIRAGE ELECTRIQUE PAR MAGDYNOLUCAS

AVIS IMPORTANT
Les Projecteurs **LUCAS H. 52** (Ampèremètre dessus, Interrupteur à l'arrière) peuvent être transformés en **PROJECTEURS H. 52** estampillés **T.P. - A.B., N° 136**. Le jeu complet des pièces nécessaires à la transformation, peut être obtenu aux Service-Stations **LUCAS et C^{ie}**, et chez tous les Constructeurs et Agents Spécialistes.
PRIX : **100 frs** (POSE NON COMPRISE)
La Lampe **DELUX-LUCAS** estampillée est obligatoire.

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

1

ERS

MONET GOYON

COTE DU MONT VENTOUX



Catégorie **500** cmc. **DEBAISIEUX**
MEILLEUR TEMPS TOUTES CATEGORIES

Catégorie **250** cmc. **RAVAUTE**

Catégorie **175** cmc. **GABELIER**

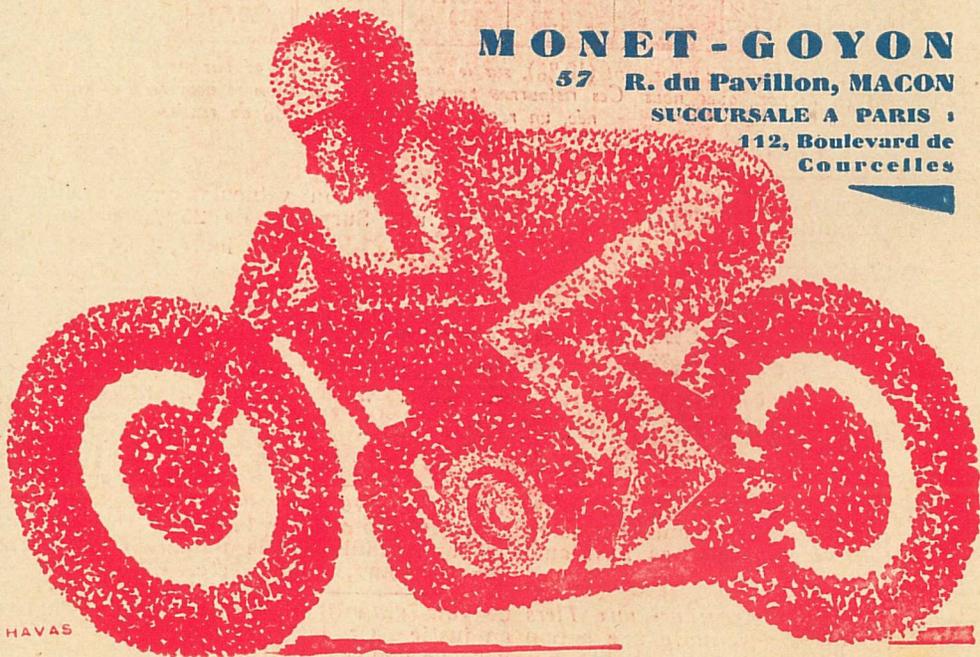
Moteur VILLIERS 2 Temps - M.A.G. d'origine 4 Temps - Graissage KERVOLINE

MONET - GOYON

57 R. du Pavillon, MACON

SUCCESSALE A PARIS :

**112, Boulevard de
Courcelles**



HAVAS