

L'Amac 1931 !

LE NUMÉRO

1<sup>fr.</sup> 25

# MOTO REVUE

TOUS LES  
SAMEDIS

18<sup>e</sup> ANNÉE — N° 397

18 Octobre 1930

MOTOS - SIDECARS  
CYCLECARS  
ET VOITURETTES

et

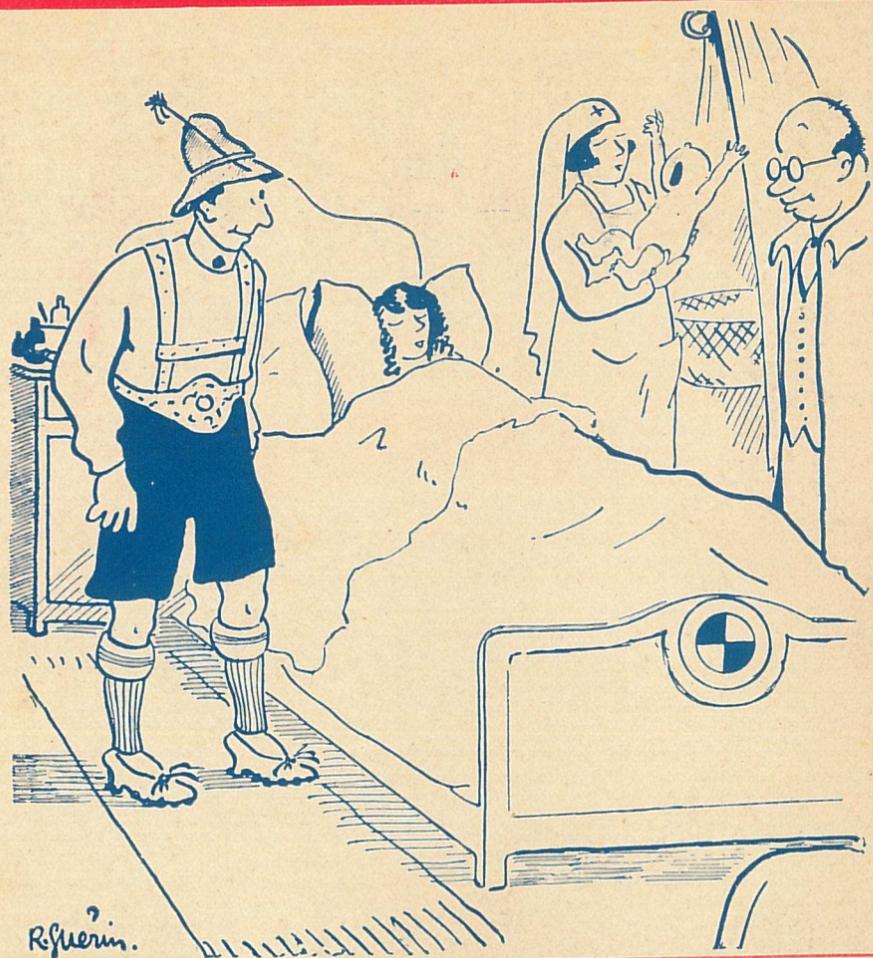
Motocyclisme  
Automobilisme



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

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

La Motocyclette, en 1931, voit son essor définitif, grâce à la firme **DRESCH**, qui a su, par une sérieuse sélection de matières premières, une réalisation mécanique des plus rationnelles, obtenir, à l'usage de l'ouvrier, de l'employé, du petit fonctionnaire, de l'agriculteur, un véhicule sûr, économique et peu coûteux d'achat : l'affluence de la demande en est le meilleur témoignage.



R. Guerin.

Monsieur & Madame **BMW**  
sont heureux d'annoncer la naissance  
de leur fille **R 2**  
La mère et l'enfant se portent bien.

La petite **BMW** sera la  
grande Vedette blanche et noire  
du SALON 1930 !...

Agent Général pour la France : **VICTOR BASTIDE** 56, Boulevard de Clichy  
— PARIS (18<sup>e</sup>) —

# DOLLAR

présente au Salon

**3 NOUVEAUTÉS :**

1° La 350 cmc. **SUPER-LUXE**

Bloc-Moteur CHAISE à culbuteurs

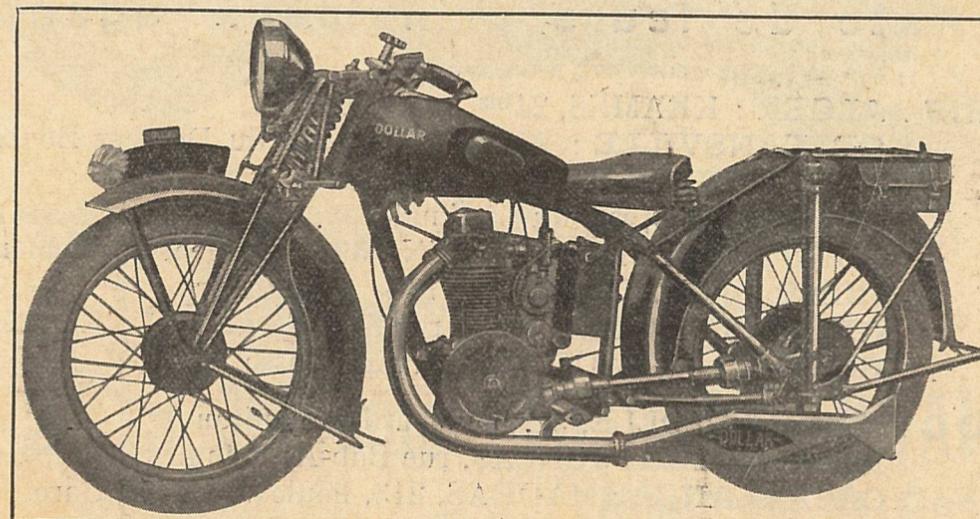
2° Les 350 et 500 cmc. **GRAND-SPORT**

Moteur M.A.G. - Boîte BURMANN

3° LA SENSATIONNELLE...

**SUSPENSION ARRIÈRE**

Livrable sur tous les modèles - (Breveté S.G.D.G.)



SOLUTION DÉFINITIVE DU CONFORT EN MOTO

STAND  
**68**  
GRANDE  
NEF

12 MOIS DE CRÉDIT

SANS  
**MAJORATION**

ETS DOLLAR

19, Quai de la Marne - JOINVILLE (Seine)

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

M \_\_\_\_\_

Rue \_\_\_\_\_

Ville \_\_\_\_\_

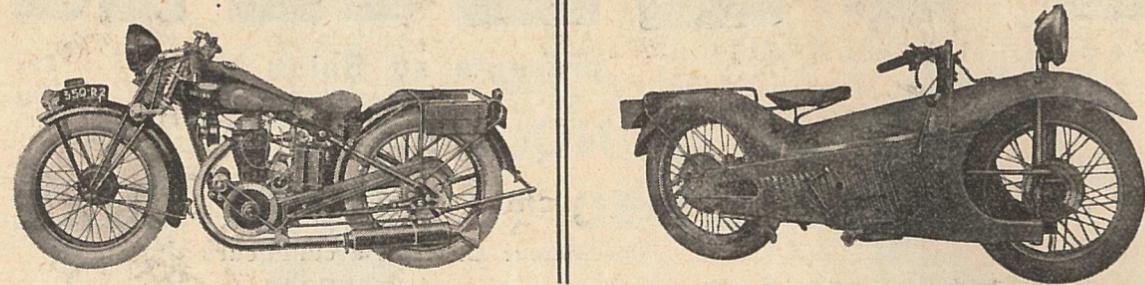
Départ \_\_\_\_\_

Publicité G. Sweerts

18-10-30

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

# DOLLAR MAJESTIC



dont la grande vogue s'affirme en  
**AFRIQUE DU NORD**  
présente aux lecteurs de Moto Revue  
la liste de leurs principaux agents

**ALGÉRIE :** ALGER : KRAMÈS, 24<sup>bis</sup>, rue de Lyon.  
ORLEANSVILLE : AMMIRATT, rue du Docteur Bouteloup.  
TLEMCEM : ELVAZ, 20, rue Faëdo.  
SETIF : SIMO, rue du Cardinal-Laviger'e.  
CONSTANTINE : MARTIN, 39, rue Georges-Clémenceau.  
BONE : BALDETTI, 2, rue Prosper-Dubourg.  
GUELMA : MOUNIGUET, rue Sadi-Carnot.  
BOUGIE : FERAUD, 4, rue Trézel-Basse.

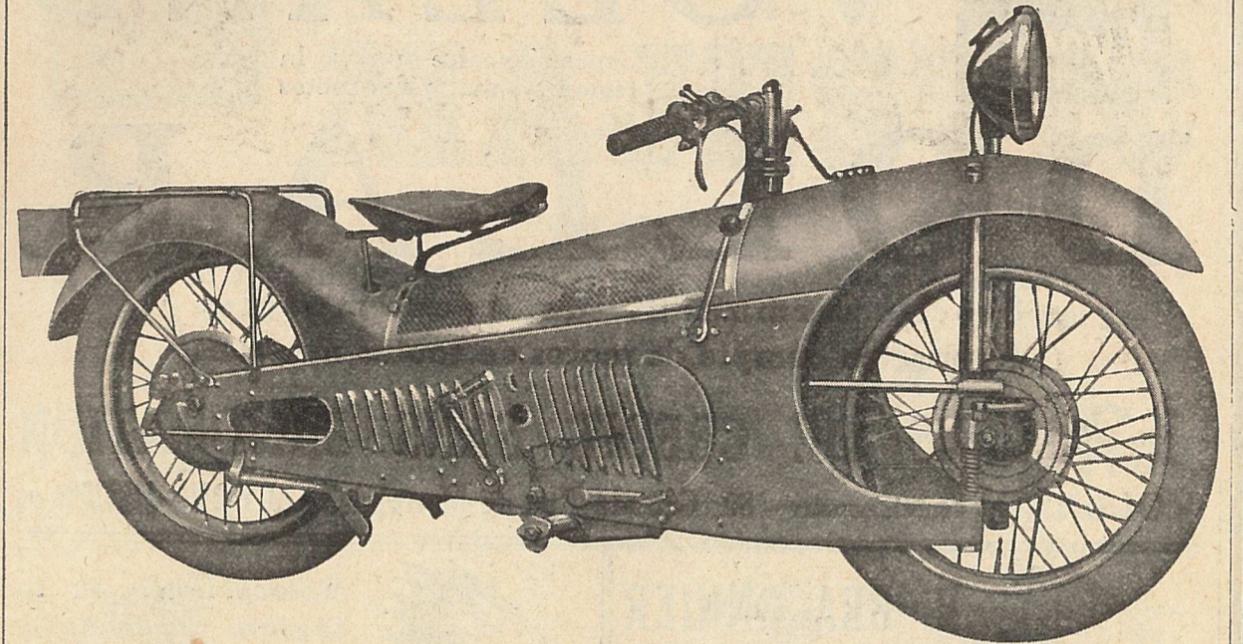
**MAROC :** FEZ : POUSOLLE, 57, boulevard Pœymirau.  
MARRAKECH : JUNCAS, rue Bab-Aganaou.  
CASABLANCA : MADRAS, 213, boulevard de la Gare.  
TANGER : CAVEL, 87, Villa Marshan.

**TUNISIE :** TUNIS : VINCENT DI MALTA, 23<sup>bis</sup>, rue de Marseille.

Les prix des motocyclettes DOLLAR et MAJESTIC sont  
établis pour machines rendues franco de port, d'emballage  
et tous droits à quai d'un des ports Nord-Africains

**12 MOIS DE CRÉDIT**

# MAJESTIC



*présentera ses 2 nouveaux modèles*

1° La 500 cmc., 4 cylindres

2° La 350 cmc. Bloc moteur CHAISE

**Maximum de Confort  
Protection Efficace  
Éléance**

**STAND  
41  
GRANDE  
NEF**

**12 MOIS de CRÉDIT**  
sans  
Majoration

Établissements MAJESTIC  
19 bis Quai de la Marne - Joinville (Seine)  
Veuillez m'adresser votre Catalogue illustré  
et vos conditions de Vente à Crédit.  
M \_\_\_\_\_  
Rue \_\_\_\_\_  
Ville \_\_\_\_\_  
Dépt. \_\_\_\_\_

18/10/30

Publicité G. SWEERTS



Les Dollaristes et...  
... les futurs Dollaristes !

*trouveront bon accueil auprès de*

**VOLLAND**

Concessionnaire pour la  
région lyonnaise des motos

**DOLLAR**

Stock permanent de tous modèles  
Reprise en compte de motos de toutes marques

**12 MOIS DE CREDIT SANS MAJORATION**

VOLLAND, Concessionnaire - 86, Grande Rue de Monplaisir - LYON TÉLÉPHONE : Vaudrey 01-03



**R. BRACONNIER**

Agent Régional

61-63, Rue de Vaucelles

CAEN

Téléphone 6.99

**DOLLAR**  
ET  
**MAJESTIC**

Stock complet : CHAISE - DOLLAR  
Dépannage - Atelier spécial électricité  
" que la moto "

Seul spécialiste de la Région

**CENTRAL-MOTOS**

CAEN (Calvados)



*Motocyclistes de la  
région Rouennaise  
ralliez*

*notre grande famille  
des Dollaristes*

Vous serez bien  
servi par...

**PHILIPPE**

Agent Régional de

**DOLLAR**

188, Rue Pierre-Corneille  
SOTTEVILLE - lez - ROUEN  
(Seine-Inférieure)

STOCK PERMANENT de TOUS MODÈLES  
DOLLAR et MAJESTIC

**12 Mois de Crédit** Sans  
majoration



**G. DUBOIS**

Agent de

**DOLLAR**

et

**MAJESTIC**

pour la région bordelaise

invite les motocyclistes qui ne pourront pas se rendre au Salon de Paris, à venir  
visiter en ses magasins, la gamme des différents modèles 1931, notamment :

**la 3 cv. Bloc Moteur " Type G<sup>d</sup> Prix de Bordeaux "**

**12 MOIS DE CRÉDIT SANS MAJORATION**

G. DUBOIS, Agent, 262, Cours-de-l'Argonne - BORDEAUX



**TOUS  
MODÈLES**

**DOLLAR**

EN MAGASIN  
LIVRAISON RAPIDE

**12 MOIS DE CRÉDIT** sans  
majoration

Réparations - Pièces détachées

**MALLET - THUAULT**

12-14, Quai Louis-Blanc - LE MANS



**Motocyclistes!...  
... Attention !...**

Avant de fixer votre  
choix sur une  
machine - -

Venez essayer les dif-  
férents modèles de

**DOLLAR  
MAJESTIC  
NEW - MOTORCYCLE**

construites pour vous donner entière satisfaction

RÉPARATIONS - TRANSFORMATIONS

**12 MOIS DE CRÉDIT** sans  
majoration

**J. BAUCHIERO**

30-36, Rue Carnot, HOMÉCOURT



**Motocyclistes Alsaciens !...**

Voyez les Motocyclettes

**DOLLAR**

et

**MAJESTIC**

à

**STRASBOURG (Neudorf). Léon COMBES, route d'Altenheim**  
**COLMAR, R. GUENTAL, 20, rue de Logelbach**  
**MULHOUSE (Dornach), J.-B. BADER - Cycles-Motos**

qui vous feront bénéficier des meilleures conditions

**12 MOIS DE CRÉDIT — SANS — MAJORATION**



**ÉTAMPES-DOLLAR**

AGENCE **A. CHAMPY** 3, rue Badrien  
D. ECTE 105, r. st-artin  
Mécanicien Spécialiste de la Moto  
MAISON DE LA L. N. M.  
Avanta es aux Ligueurs et Dolla-istes  
**OUVERT LE DIMANCHE**  
GARAGE GRATUIT



EXPOSITION DE MOTOS

**DOLLAR**

**12 MOIS DE CRÉDIT**

Réparations de toutes Motos

**GREVILLOT, BELFORT**  
222, av. Jean-Jaurès



Motocyclistes Ardennais,  
Soyez modernes !...

Pour 1931 montez tous une

**DOLLAR**

C'est votre intérêt.

Exposition des nouveaux modèles  
courant Janvier 1931

**12 Mois de Crédit — SANS — MAJORAT DN**

**MONTJOLY - GARAGE**

8-10, rue Montjoly - **CHARLEVILLE**  
G. NONNON, propriétaire



Motocyclistes de  
**CHOISY-LE-ROI**  
Venez choisir votre

**DOLLAR**

ou votre

**MAJESTIC**

CHEZ

**Alfred GROSSMANN**

RUE DARTHÉ (Angle de l'avenue de Villeneuve-le-Roi)

**CHOISY-LE-ROI (Seine)**

GRANDES FACILITÉS DE PAIEMENT  
Réparations de Motos de toutes marques



Il n'y a plus de mauvais pavés  
dans le Nord grâce à . . .

**DOLLAR**

qui présente au Salon sa sensationnelle  
**SUSPENSION ARRIÈRE**

**DOLLAR & MAJESTIC**

Exposition  
des  
**MOTOS**  
chez...

**POTTIER, 50, Fg. de Béthune - LILLE**

**LEPOUTRE, 70, Rue E. Jacquet - FIVES**

**HEUGHE, 6, Place du Colisée - LAMBERSAET**

**12 MOIS de CRÉDIT SANS MAJORATION**



Agence

**DOLLAR**

STOCK PERMANENT

12 mois de crédit

**R. GUILLE**

53, rue Denfert-  
Rochereau

La Ferté - Bernard



**LIMOGES-MOTOS**

MOTOCYCLISTES !

Pour faire des sorties agréables  
il vous faut une bonne machine.

Achetez la moto

**DOLLAR**

Tous modèles en magasin

GARAGE : 200 motos

40, Avenue Garibaldi - **LIMOGES (Haute-Vienne)**



**M. BOURNEZ**

Mécanicien Spécialiste

73, Bd de Belleville

PARIS - Tél. MÉNIL. 94-02

Agence

**DOLLAR**

**BELLEVILLE**

STOCK PERMANENT

CRÉDIT SANS INTÉRÊT



**PALAIS de la MOTO**

à **AUCH**

Agence

Exclusive

**DOLLAR**

GRANDE EXPOSITION  
DE TOUS MODÈLES

Avantages aux Dollaristes

**12 mois de crédit**

**PALAIS DE LA MOTO**

20, Avenue d'Alsace - **AUCH**



## La Moto pour Tous

Stock permanent tous modèles

12 et 18 mois de CRÉDIT **DOLLAR**

M. DUPONT, vendeur de la maison sera présent au Stand DOLLAR. — Notre aimable clientèle trouvera auprès de lui le meilleur accueil et tous renseignements

LA MOTO POUR TOUS - AGENCE OFFICIELLE - 3, Rue Aumont - PARIS Gob. 07-76



# DOLLAR

SERVICE RÉPARATIONS  
STOCK PIÈCES DÉTACHÉES

## LIAUDOIS PARIS

9, Avenue Félix-Faure - Vaug. 39-51

TOUS MODÈLES MOTOS LIVRABLES IMMÉDIATEMENT

GRANDES FACILITÉS DE PAIEMENT

# DOLLAR



## DOLLAR-NORD-<sup>BANLIEUE</sup>

STOCK PERMANENT TOUS MODÈLES  
CRÉDIT SANS INTÉRÊT. — Permis Motos 30 Frs

ATELIER SPÉCIAL de RÉPARATIONS pour TOUTES MOTOS  
**R. THION** Mécanicien Diplômé **ENGHIEN**  
4, Boul. d'Ormesson.

Agent Exclusif pour le canton de Montmorency



Les Dollaristes

sont chez eux... à

# ST-GERVAIS-MOTOS !...

Agence directe  
et exclusive de

# DOLLAR

Ils y reçoivent les bons soins de BARDET  
Mécanicien-Spécialiste de la DOLLAR

CONDITIONS  
LES PLUS  
AVANTAGEUSES

LES PLUS GRANDES FACILITÉS  
DE PAIEMENT

CRÉDIT  
SANS  
INTÉRÊT

RÉPARATIONS GARANTIES ET AU MEILLEUR PRIX  
Reprise en compte de toutes marques de motos  
ÉCOLE DE MOTOS — PERMIS GRATUIT

Stock permanent de tous Modèles  
à St-GERVAIS-MOTOS, 7, Rue du Pré-Saint-Gervais

Téléphone : NORD 93-46

ET AUX MAGASINS D'EXPOSITION :

63, Rue Oberkampf - Tél. : ROQ. 42-59



**CORBEIL** STOCK PERMANENT  
DES MOTOS  
**DOLLAR** CRÉDIT sans INTÉRÊT

Agents Régionaux :  
HUET et RASSER à BALLANCOURT (S.-O.)



Agence directe des Motos  
**DOLLAR**  
Vente à Crédit au même  
Prix qu'au Comptant  
**DUVAL**

32, Route de Bondy - BOBIGNY  
(Seine)



**PALAISEAU**  
Agence directe  
**DOLLAR**

Tous modèles livrables  
rapidement

**12 MOIS DE CRÉDIT**

MÉCANIQUE GÉNÉRALE - RÉPARATIONS  
MOTOS - VOITURES de TOUTES MARQUES

**FAURE - 17, Rue Michelet  
PALAISEAU**



GRANDE EXPOSITION  
des MOTOS  
**DOLLAR**

Tous modèles livrables de suite  
**12 Mois de Crédit**

**CORRÉARD**  
GARAGE BEAU SOLEIL  
Boul. des Lices - ARLÈS-sur-Rhône



AGENCE  
**DOLLAR**

50 Motos toujours disponibles  
RÉPARATIONS - ÉCHANGE - CRÉDIT  
Pièces détachées pour toutes marques

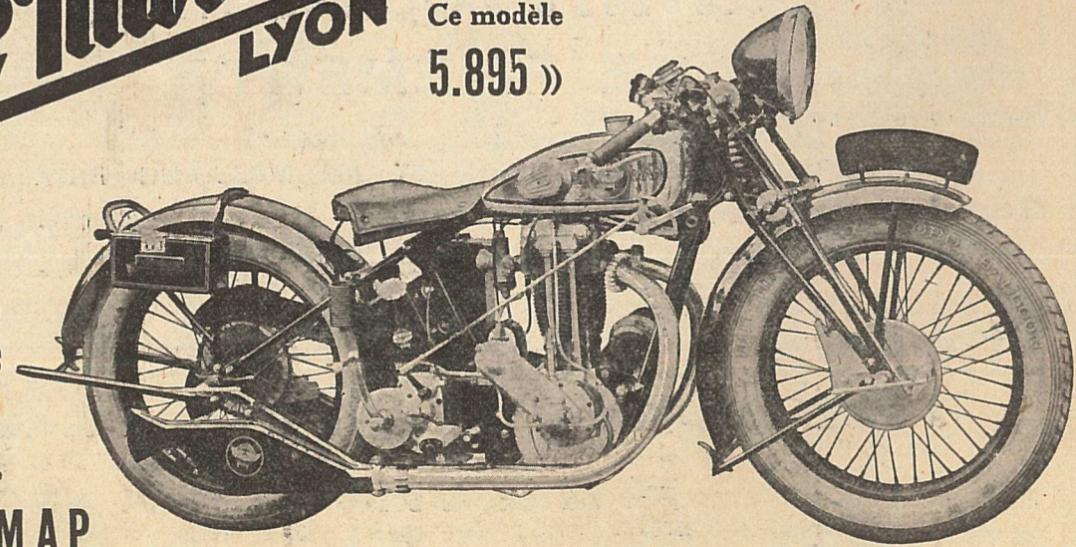
**HOT & PRUNIER**  
10-12 Place du Commerce - VALENCIENNE 3 - Tél. 6.16

**P. Martin**  
LYON

Modèles  
fabriqués  
en grande  
série  
aux Établ.

**NEW-MAP**

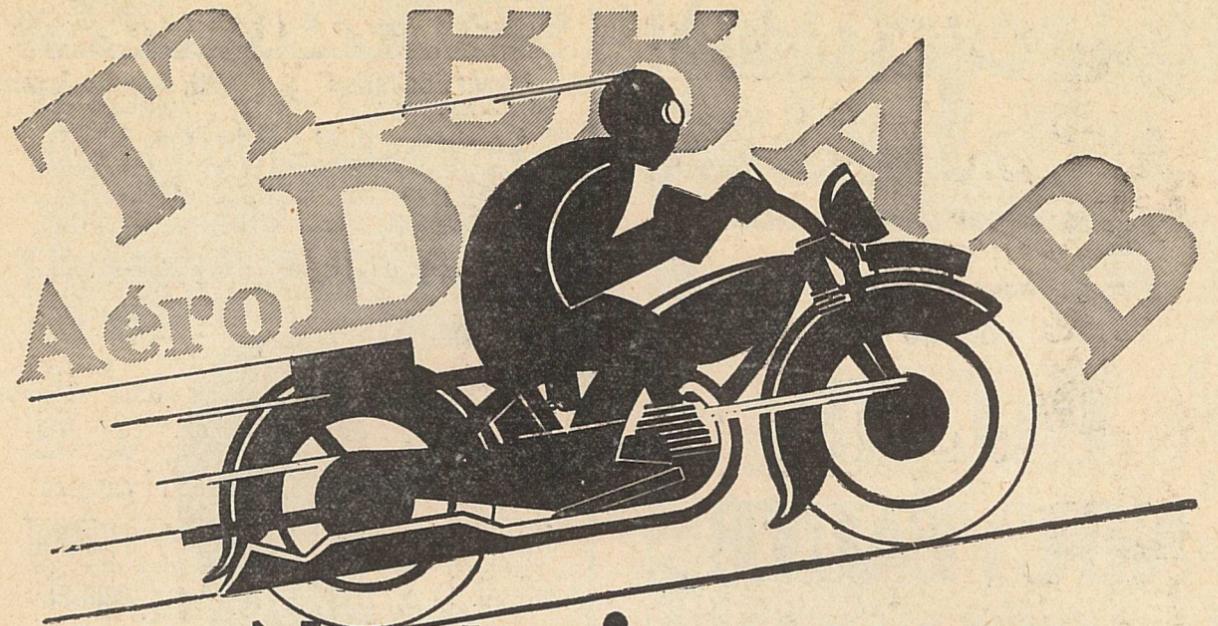
122-124,  
Aven. Lacassagne,  
LYON



Moteur ZURCHER 350 cmc, culbuteurs enfermés, double échappement graissage mécanique. - Boîte BURMAN à disques multiples. - Cadre double-herceau indépendant se reliant à un amortisseur en acier forgé formant poutre-maitresse. - Fourche à 4 amortisseurs réglables à la main. Ressort à compression de fort diamètre. - Réservoir en laiton embouti contenant 12 litres, entièrement chromé, panneaux verts transparents. - Roues à jantes bases creuses à tringles, pneus 26x3,25. - Émaillage anglais. - Toutes les parties nickelées sont chromées, etc. - Équipement électrique SOUBITEZ avec accus, klaxon.

Ce modèle  
**5.895 »**

Stock et Ateliers : 12, r. Jean-Nicot, PARIS - Tél. 20-09



**Ne graissez pas  
à l'aveuglette...**

Ne graissez pas à l'aveuglette puisqu'il existe un guide sûr qui vous empêchera de vous égarer sur les chemins de l'usure, de la dépense et du mauvais fonctionnement. Ce guide vigilant est le tableau de graissage Mobiloil pour motos. Il vous indiquera laquelle de Mobiloil Aéro D, de Mobiloil TT, de Mobiloil B, BB ou A est l'huile exactement appropriée à

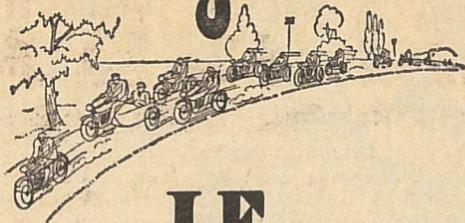
la marque et à la classe de votre moto. En suivant ses indications, vous serez certain que votre moteur, quel qu'il soit, sera protégé contre encrassement, usure, grippage, etc... dûs à l'emploi d'une huile qui n'a pas été étudiée pour lui avec la compétence exceptionnelle des laboratoires Mobiloil, spécialisés dans la matière depuis 65 ans. Envoi de notre tableau de graissage franco sur demande.



**Mobiloil**

LA GRANDE MARQUE DE RÉPUTATION MONDIALE

# 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

## THE MOTORIST

41, Avenue des Ternes GALVANI 77-64 28, Rue des Acacias WAGRAM 12-20

**SALON de la Moto 1930**  
Stand 20 — GRANDE NEF  
**UN CASQUE GRATUIT!**

est offert à  
tout acheteur  
de **2**  
casques  
MOTORIST  
pendant la  
durée du  
**SALON**



est offert à  
tout acheteur  
de **2**  
casques  
MOTORIST  
pendant la  
durée du  
**SALON**

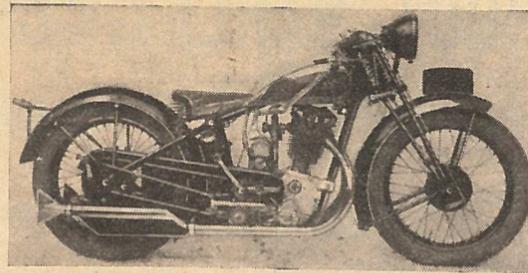
le "SUPERCASQUE MOTORIST",  
double calotte de liège à tampon  
métal assure votre vie!

POUR **85** FRANCS

	"MOTORIST" Sacoche de moto doubles la paire 59 F.		"MOTORIST" Bottes spéciales de moto "Waders" 150 F.
	"MOTORIST" vêtement de CUIR chromé l'choix havane fourré laine 3/4 depuis 390 F.		"MOTORIST" Guêtres de Dames Jersey caoutchouc ou paracuir depuis 35 F.
	"MOTORIST" Serre-tête, cuir fourré laine depuis 25 F.		"MOTORIST" Gants de moto, cuir fourré depuis 25 F.

**CADEAU** Il est expédié franco un paquet de lames de rasoir FORAX avec le catalogue 1930 40 pages contre 5 fr. en timbres remboursables par un bon inséré ou catalogue.  
**BON** pour un SUROIT expédié avec, le catalogue 120 gravures contre 3 fr. en timbres :

OUVERT DIMANCHE et FÊTES

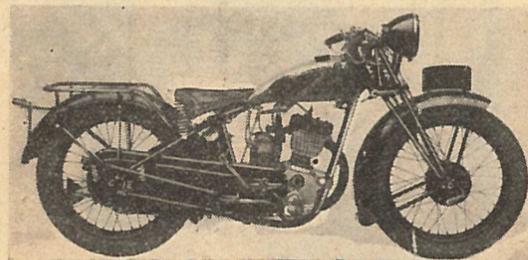


La 350 cmc. à culbuteurs

Aux 4 modèles 1930 dont le succès grandit chaque jour sont venus s'ajouter

**3 nouveaux modèles**

**400 cmc. soupapes latérales**  
**350 cmc. culbuteurs**  
**500 cmc. soupapes latérales**



La 400 cmc. S.L.

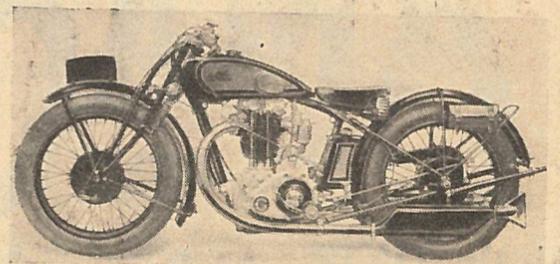
Bénéficiant d'une expérience de 10 ans  
(10 ans de succès)

dans la construction du bloc-moteur, les modèles "GILLET" représentent ce que la technique moderne a produit de plus parfait au point de vue

**SIMPLICITÉ - RENDEMENT**  
**ACCESSIBILITÉ - ROBUSTESSE**

# GILLET

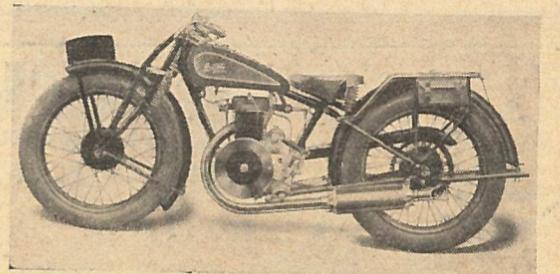
présente au stand 43  
une gamme de  
**7 MODÈLES**  
qui répondent à tous les  
désiderata de la clientèle



La 500 cmc. culbuteurs  
qui détient

**52**  
**records du monde**  
ET QUI A ENLEVÉ en 1929 et en 1930  
LA  
**COUPE DE FRANCE**

Catégorie 500 cmc. solo et 600 cmc. sidecar



La 350 cmc. 2 temps

38, Rue des Bas-Rogers - PUTEAUX

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

TOUTES MOTOS NEUVES & D'OCCASION, GARANTIE 6 MOIS  
**CRÉDIT : 12 ET 18 MOIS SANS INTÉRÊTS**  
 ACHAT AU COMPTANT ET REPRISE DE TOUTES MOTOS  
 PIÈCES HARLEY ET INDIAN SOLDÉES A 50%

PERMIS DE CONDUIRE GRATUIT  
 OUVERT MÊME DIMANCHE MATIN

LA MOTO POUR TOUS 3, rue Aumont - PARIS (13<sup>e</sup>)

**AMAC**

le Carburateur parfait, démontre sa  
 Vogue et sa Supériorité par les  
 Résultats sportifs :

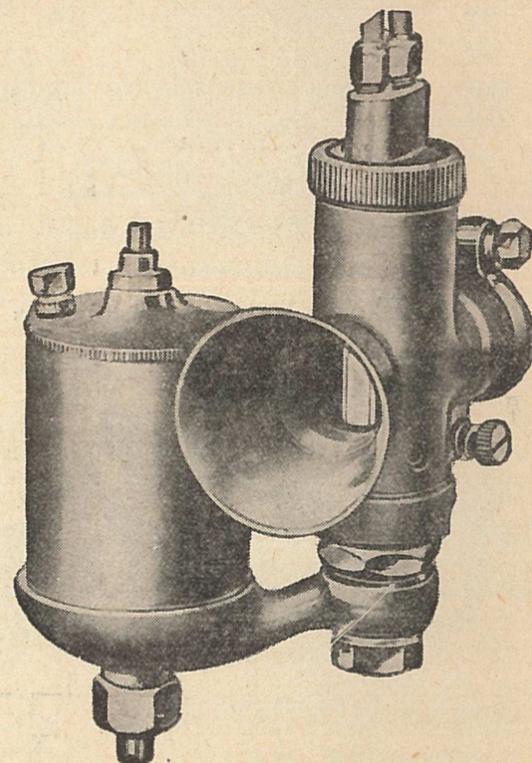
**BOL D'OR** Tous les arrivants (sauf un)  
 en motos et sidecars.

**GRANDS PRIX du M. C. de LYON**  
 Tous les arrivants (motos et sidecars).

**TOURIST TROPHY ANGLAIS**

Juniors : les 7 premiers.  
 Lightweight : les 10 premiers.  
 Seniors : les 11 premiers.

Autres Spécialités **AMAC** :  
 Son ÉPURATEUR d'AIR — ses POIGNES TOURNANTES  
 indispensables sur toute Moto.



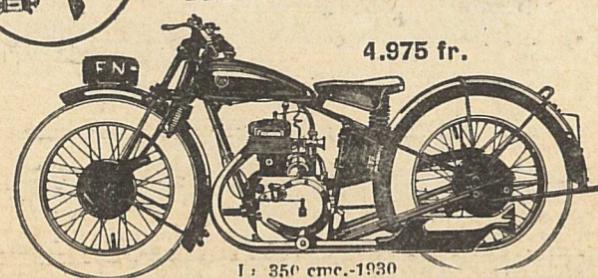
Publ. Gianoli et Valentin.

Sté An. AMAC, 75<sup>ter</sup>, rue de Villiers, à NEUILLY (Seine)  
 DÉPOT A PARIS : Établ<sup>ts</sup> R. Munro, 198 boulevard Péreire



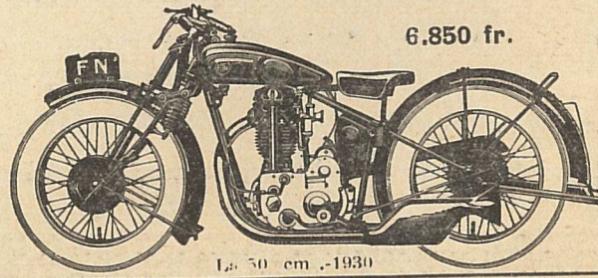
**FABRIQUE NATIONALE D'ARMES** D'HERSTAL-LEZ-LIÈGE  
 — (Belgique) —

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



4.975 fr.

L. 350 cmc. - 1930



6.850 fr.

L. 500 cmc. - 1930

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

# Saint-Martin-Automobiles

27, Rue du Château-d'Eau - PARIS (10<sup>e</sup>)

**continue sa marche ascendante !**

Il a battu son propre record de Ventes.

Il est le plus fort vendeur en France de Motocyclettes  
 de toutes Marques.

Il a construit de ses deniers le **Grand Garage "RÉGOR"**  
 pour les Motocyclistes.

Les Constructeurs français ont satisfait pour lui à des  
 millions de francs de commandes.

Il trace le chemin par ses conceptions commerciales.

— Ses Conditions de Crédit sont uniques. —

## Il est imbattable...

parce que la confiance de sa Clientèle est absolue  
 et qu'il la mérite!

### 1923-1930

sans une note discordante,  
 — et bientôt... —

### 1931

AVEC DES MOYENS STABILISÉS ET PUISSANTS, POUR LA PLUS GRANDE  
 SATISFACTION DE SES CLIENTS.

**AU SALON : du 23 Octobre au 2 Novembre — STAND 12, GALERIE K**

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

# BOWDEN - JAP - BURMAN

CARBURATEURS

PIÈCES DÉTACHÉES

BOITES DE VITESSES



Casque Cromwell 221 fr.



Serre-tête cuir 30 fr.  
» tissu 17 fr.



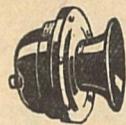
Lunettes masque 100 fr.



Lunettes Triplex 56 fr.  
» mica 11.50



Compteurs et montres



Klaxon 65 fr.



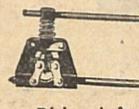
Couvre-bougie 5 fr.



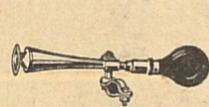
Bougies Bosch, K.L.G. Lodge



Gaine pour levier 3.50



Dérive chaîne Coventry 48 fr.



Cornets avertisseurs de 13 à 40 fr.



Manette double 20 fr.

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

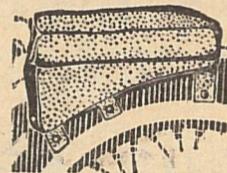
**UN CHOIX COMPLET D'ARTICLES IRRÉPROCHABLES AUX MEILLEURS PRIX**

**FAITES NOUS LE PLAISIR DE NOUS DEMANDER** notre **CATALOGUE D'ACCESSOIRES** en utilisant le bon ci-dessous :

M \_\_\_\_\_  
Rue \_\_\_\_\_  
Ville \_\_\_\_\_  
Dép \_\_\_\_\_

désire recevoir gratuitement le catalogue d'accessoires moto N° 18

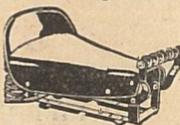
**SALON DE LA MOTO**  
Grande Nef  
STAND N° 86



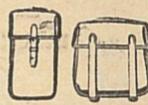
Siège arrière pour moto sans porte-bagages 70 fr. 85 fr. 110 fr.



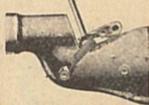
Siège arrière E.N. 325 fr.



Siège arrière Planor 105. Couvre-selle pneumatique 113., 120.



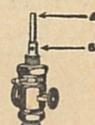
Sacoches vache 90 fr., 110 fr.



Silencieux avec échappement libre facultatif 80 fr., 70 fr.



Rétroviseur 24 fr., 15 fr.



Robinet Best à poussoir 14.90  
Modèle à 2 niveaux 21 fr. 30



Chaînes Brompton et Renold



Poignées tournantes de 54 à 80 fr.



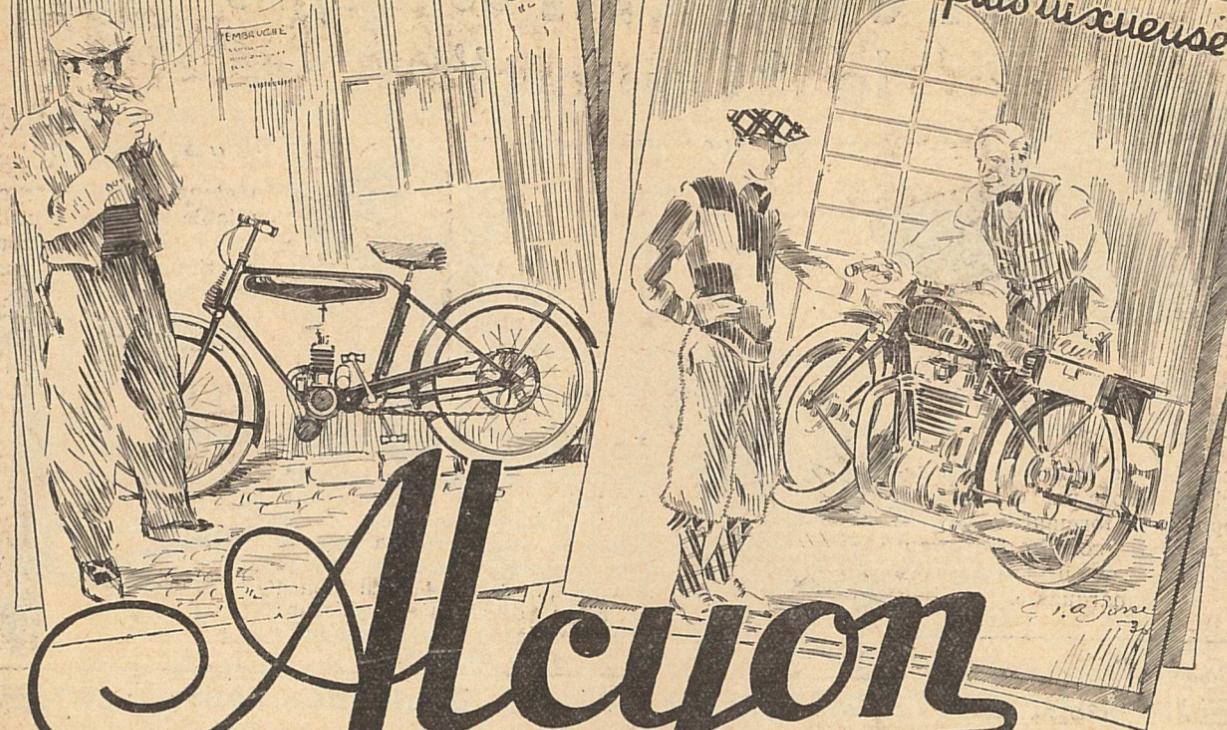
Freins de direction de 35 fr. à 122 fr.



Levier-débrayage 15 fr.

de la plus modeste....

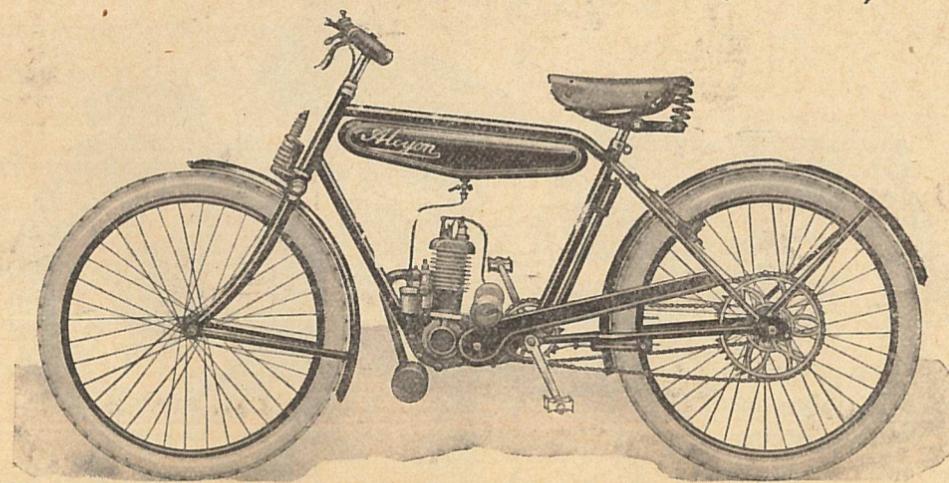
.... à la plus luxueuse.



# Alcyon

Exposera au SALON (Grande nef - Stand 79) toute la gamme de ses motos

Examinez sa dernière création le VÉLO-MOTEUR (B.M.A.) 1 CV.



Poids : 29 kgs 800

Impôt annuel : 30 francs

Moteur 2 temps à tourbillons (bté S.G.D.G.) - Transmission par chaîne avec amortisseur  
Fourche élastique - Pneu ballon 600x55

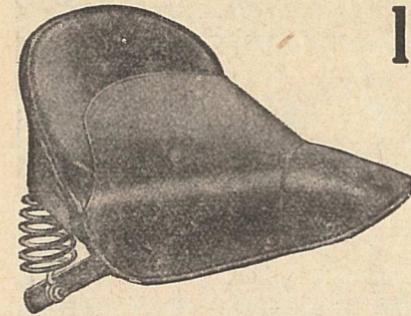
Pas de permis de conduire - Pas d'immatriculation - Monte toutes les côtes sans pédaler

**PRIX : 1.490 FR.**

# L. DEKTEREFF & C°

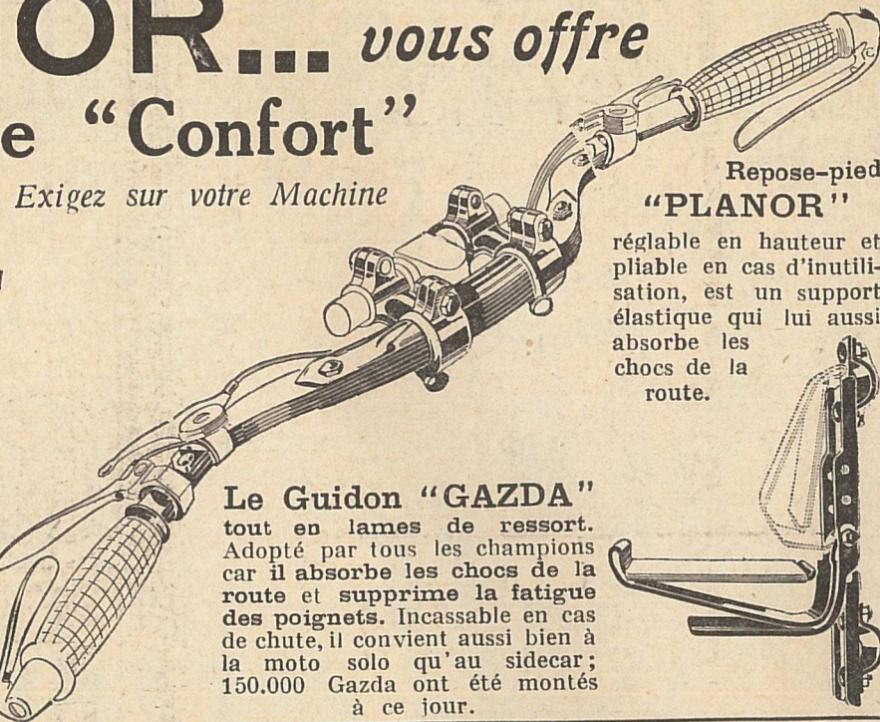
88 AVENUE DES TERNES . PARIS (17°)

# PLANOR... vous offre le "Confort"



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.



Repose-pied  
"PLANOR"

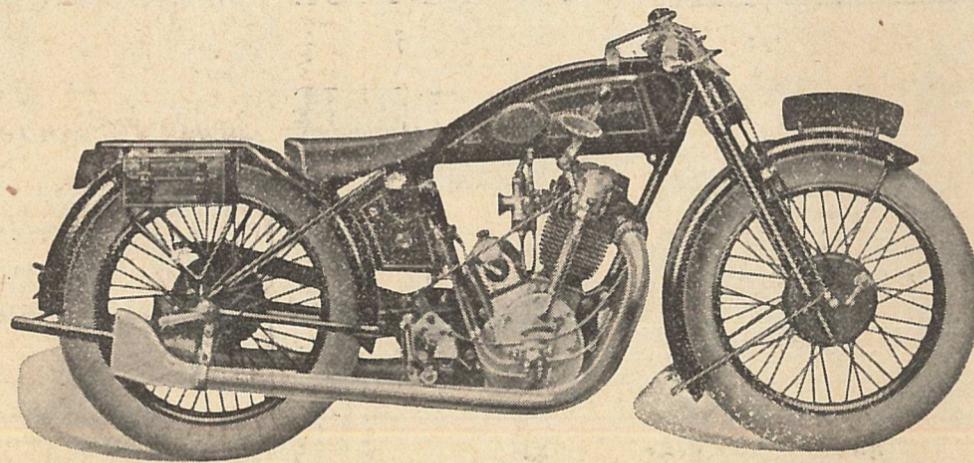
réglable en hauteur et pliable en cas d'inutilisation, est un support élastique qui lui aussi absorbe les chocs de la route.

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.

Catalogue sur demande aux

Anc. Etab<sup>ts</sup> MORTAGNE, 25, Rue de Bellevue - Boulogne-s/Seine R. C. Seine 157.376

## 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 cmc. EDDOURA, à arbre à cames en tête

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

## ECLAIRAGE ELECTRIQUE PAR MAGDYNO LUCAS

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

### 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 G<sup>ie</sup>, et chez tous les Constructeurs et Agents Spécialistes.

PRIX : 100 frs (POSE NON COMPRISE)

La Lampe DUALIX-LUCAS estampillée est o'ligatoire.

LES

# René Gillet

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

sont des Machines rêvées  
pour les longues randonnées!

Établissements RENÉ GILLET & C<sup>ie</sup>

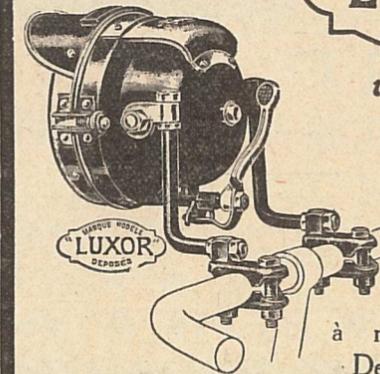
126 bis, Route d'Orléans, 126 bis

— MONTRouGE (Seine) —

## Motocyclistes!!!

La marque de  
qualité :

"LUXOR"



vous rappelle

que pour vous faciliter le passage de phare à code, elle a créé son dispositif à manette (breveté).

De cette façon vous voyagerez toujours sans ennuis et sans panne d'éclairage.

Les appareils Luxor sont les seuls conçus et construits techniquement, ils sont garantis.

N.B. - Les anciens phares Luxor à dou<sup>ve</sup> robinet peuvent être transformés avec le nouveau dispositif.

Exiger cette marque de votre fournisseur, c'est une garantie.

TRAISET & C<sup>ie</sup>, fabricants, 32, rue de Cambrai, Paris - 19<sup>e</sup>

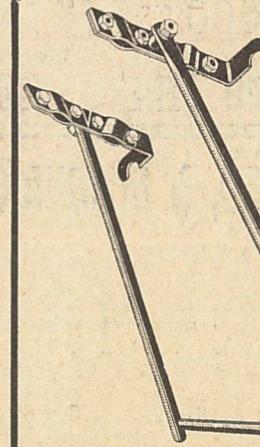
VOYEZ

LES

M. G. C.

AU SALON

M. GUIGUET & C<sup>ie</sup>, Corbelin, Isère



Pour MOTOBÉCANE  
et MOTOCONFORT  
10) cmc.

BÉQUILLE  
ELVER

Solide et élégante,  
se pose en 5 minutes.  
Prix : 27.50

PORTE-BAGAGES  
ELVER

Pratique et robuste  
Pose instantanée. 30 »

SILENCIEUX  
ELVER

Licence CERRETI. 45 »

EN VENTE PARTOUT: REVELLE 36, rue Emile-Devaux - 24, Rue des Bois - PARIS (11<sup>e</sup>)

Après avoir, avec 2 engagés (cat. 250 cmc.), dans  
**PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS**  
 obtenu 2 PLACES de 1<sup>er</sup> (ex æquo)  
 2 MÉDAILLES D'OR ET LA COUPE DU TOURMALET  
 Après avoir obtenu la 1<sup>ère</sup> 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<sup>er</sup> en 500 cmc.

1<sup>er</sup> du CLASSEMENT GÉNÉRAL  
 enlevant } LE RECORD DU CIRCUIT  
 et LE RECORD DU TOUR  
**Motos S. S. P., 114, B<sup>d</sup> de Valmy, COLOMBES (Seine)**

Les  
 Motos  
**ROVIN**

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

175cmc. 1<sup>er</sup> J. de Latour. RECORD BATTU  
 350cmc. 1<sup>er</sup> Lemoine. RECORD BATTU  
 500cmc. 1<sup>er</sup> Francisquet RECORD BATTU  
 1000cmc. 1<sup>er</sup> Francisquet RECORD BATTU

Moyenne 166 km. 666

et RECORD GENERAL TOUTES CATÉGORIES MOTOS et VOITURES

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

RECORD DU MONDE 175cmc. Km. lancé, pilote Jean de Latour (138 k. 996)  
 RECORD DU MONDE 175cmc. Mille lancé, pilote Jean de Latour (136 k. 224)  
 RECORD DU MONDE 175cmc. Km. arrêté, pilote Jean de Latour (97 k. 772)

et le même jour, à la COURSE de COTE du MONT VENTOUX, RECORD BATTU en 100cmc. pilote Barnavo  
**Motos ROVIN, 169, Boulevard Péreire, PARIS-17<sup>e</sup>**

Fondée en 1913

CAMILLE LACOME  
 Directeur-Fondateur

RÉDACTION ADMINISTRATION  
 ET PUBLICITÉ :  
 51, Rue Vivienne, 51  
 PARIS (2<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>)

ABONNEMENTS

	UN AN 52 N <sup>os</sup>	6 MOIS 26 N <sup>os</sup>	3 MOIS 13 N <sup>os</sup>
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<sup>e</sup>)

## M. le Juge d'Instruction exagère

La motophobie des tribunaux est, hélas ! trop connue, et les preuves en abondent. Qu'on nous permette toutefois d'en donner un nouvel exemple bien caractéristique. Un de nos abonnés et son fils traversaient, il y a quelques jours, la ville de Beauvais. Bien entendu, cette antique et belle cité a jugé bon d'instituer le sens unique dans plusieurs rues, et

en particulier, dans celle qui conduit à la cathédrale. Il faut, bien entendu, opposer le plus d'obstacles possibles aux touristes qui s'intéressent à nos vieux monuments. Par surcroît, les disques interdisant le passage sont placés latéralement, non perpendiculairement à la rue, en sorte qu'on ne les voit pas. Nos motocyclistes donc, dans la louable intention d'aller visiter la cathédrale, s'engagent dans cette rue, lorsqu'un civil frappe d'un coup de canne la roue avant de la moto en vociférant. Qu'eût-il dit, si notre abonné, descendant de machine, lui fût tombé sur le poil ? Or qu'était cet énergumène ! Nous vous le donnons en mille. Tout simplement M. le Juge d'Instruction de Beauvais ! N'est-il pas admirable de voir un magistrat respecter ainsi la propriété d'autrui et la liberté de ses concitoyens ! Et si ce charmant suppôt de Thémis avait provoqué une chute et si notre motocycliste s'était blessé, que fût-il advenu ? Mais M. le Juge d'Instruction de Beauvais doit regretter de ne pas être agent de police. Il prend les numéros de la moto, bondit au commissariat, réquisitionne un agent et fait dresser contravention, en prétendant qu'il a failli être écrasé. Vous pouvez apprécier la générosité et l'impartialité de ce magistrat ! Nos lecteurs ayant loyalement reconnu la contravention, il n'y a aucun doute qu'ils aient à payer l'amende. Ils auront beau exciper de leur bonne foi, alléguer que, dans sa position actuelle, le disque n'est pas visible, qu'il est impossible à un conducteur étranger à une ville d'observer toujours des règlements locaux qu'il ignore. Rien n'y fera. Mais que penser de ce magistrat. Pour un peu, il prétendrait que les délinquants auraient dû reconnaître, à la majesté de son allure, qu'il occupait dans la république un rang auguste et que par conséquent leur indifférence à son endroit était un manque de respect et presque un outrage.

Quant à nous, si les juges d'instruction se mêlent de faire ainsi la police, nous émettons simplement le vœu qu'on leur

donne un uniforme, et le pouvoir de verbaliser. Ainsi, ils ne seront pas forcés de courir à la recherche d'un agent et de se réfugier dans son sein comme un enfant qui pleure dans les bras de sa mère parce que ses petits camarades n'ont pas voulu faire toutes ses fantaisies.

### Absurdités de rédacteurs !

La moto est dangereuse, toujours d'après M. le docteur Bommier, parce que le motocycliste n'entend pas les signaux des autres usagers de la route, assourdi qu'il est par l'échappement et par son casque. Ne pouvons-nous tout d'abord rétorquer que l'automobiliste enfermé dans une cage de verre qui, parfois, vibre de manière assourdissante, n'est pas, à cet égard, dans une situation plus dangereuse que le motocycliste ?

Certes, nous sommes les premiers à réclamer des motos de plus en plus silencieuses, mais non à cause de l'assourdissement du conducteur. A ce compte-là, nous réclamerions logiquement l'interdiction des conduites intérieures qui réduisent beaucoup la visibilité et, si nous pouvons nous exprimer ainsi, l'« audibilité ». En pratique, on entend fort bien, à moto, les signaux des voitures.

La conduite de la machine absorbe, paraît-il, toute l'attention du conducteur. Or, la conduite d'une moto est beaucoup plus facile que celle d'une voiture. Voyez le nombre de séances qui sont nécessaires pour former un candidat au permis de conduire, alors qu'un nombre considérable de motocyclistes apprennent tout seuls, en quelques minutes, à se servir de leur moto. Toutes les manettes sont à portée de la main et, dans le cas de poignées tournantes, sous la main elle-même. Avec quelle aisance passent les vitesses d'une moto. Il y a bien des voitures qui ne mériteraient pas cet éloge.

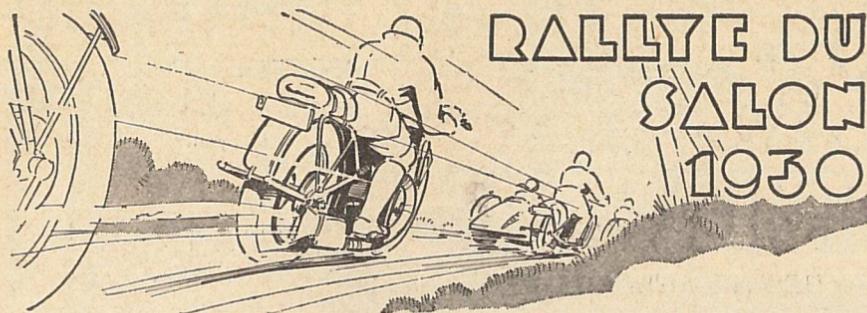
S'il y a des conducteurs imprudents, n'en accusez donc ni la moto ni l'auto. Le docteur Bommier parle de son expérience de la moto, mais il est probable qu'elle remonte à un nombre respectable d'années et qu'elle aurait besoin d'être renouvelée. Que le docteur Bommier fasse un essai personnel d'une moto moderne et nous sommes sûrs qu'il quittera, avec armes et bagages, le camp des adversaires de la moto pour venir se joindre à nos rangs et nous apporter l'appoint sérieux de son autorité.

## SOMMAIRE

N<sup>o</sup> 397

Samedi 18 Octobre 1930

Rallye du Salon 1930.....	1190
Par-ci, par-là.....	1191
Ce que nous verrons au II <sup>e</sup> Salon 1930.....	1193
La 350 cmc. P. Martin 1931, par Max End...	1197
A travers le monde.....	1198
Amac 1931, par M. Adam.	1199
Boîte séparée ou bloc-moteur, par Robert Sexé	1201
Contrôle, par H. P. Bores-trope.....	1203
Le sidecar.....	1206
L'hiver... revisons ! par Ancelot.....	1207
Nos Clubs.....	1209
Page pratique.....	1210
Courrier de la semaine...	1211



Les 25 et 26 Octobre prochains, arrivée à Paris !

Organisé par **MOTO REVUE**

avec le patronage de l'un des plus grands quotidiens du monde

## L'ÉCHO DE PARIS

qui apporte son concours effectif par 12.000 francs de Prix

Purфина renouvelle son geste de l'an dernier vis-à-vis de tous les concurrents

Au fur et à mesure que nous approchons de la date de notre Rallye du Salon, les demandes de renseignements se font de plus en plus nombreuses.

Nous sommes même très étonnés de voir, dans le courrier qui nous arrive, combien la plupart des futurs participants sont peu au courant de la formule de notre rallye.

Nous notons que notre règlement a paru en son entier dans notre revue N° 393 du 20 septembre. Les additifs ont été publiés dans notre N° 395 du 4 octobre, avec des commentaires qui répondaient à la plupart des demandes de renseignements.

Nous avons également donné, dans notre dernier N° 396 du 11 octobre, quelques précisions, que, nous espérons, tous les Rallyemen auront lues.

Il ne peut donc plus y avoir aucune hésitation ou fausse interprétation pour la question du règlement.

**Départ.** — Les concurrents pourront partir de n'importe quelle ville portée sur la carte établie pour le rallye. Sur cette carte, il y a lieu d'ajouter la ville de Saint-Quentin.

**Distance parcourue.** — Chaque concurrent devra parcourir une distance minimum de 50 km., pour laquelle il aura un bagage de 100 points. Il lui sera accordé un point en plus, par 10 km. ou fraction de 10 km. parcourus.

**Moyenne.** — Nous rappelons que les concurrents, quelle que soit la cylindrée, que nous voulons ignorer, ne devront pas dépasser, entre l'heure de départ et l'heure d'arrivée, une moyenne de 45 km., sous peine d'exclusion de l'épreuve.

Pour être classé régulièrement sans pénalité, le concurrent devra avoir accompli une moyenne réelle entre 35 et 40 ; en dessous de 35, le concurrent sera pénalisé de un point par kilomètre en plus ou en moins, de même de 40 à 45 km.-h. Nous tiendrons compte simplement du temps de marche « officiel », la neutralisation de nuit ne comptant pas.

Il est bon de remarquer que le pourcentage de points que nous avons accordé à la distance parcourue et à la vitesse moyenne, a été étudié pour favoriser d'une façon aussi impartiale que possible, aussi bien celui qui ne parcourra que 200 km., que celui qui aura fait ses 600 km. ou celui qui aura une 175 cmc. ou une super-sport de 500 cmc.

En somme, les épreuves les plus importantes dans le classement sont l'épreuve de roulement et l'épreuve de démarrage et freinage.

Nous n'insisterons pas sur ces dernières épreuves et leur fonctionnement ; nous avons donné toutes précisions utiles dans notre article 15 des Règlements et les exemples concernant le classement, ont également été développés d'une façon toute particulière.

Nous avons pu voir ainsi, qu'un concurrent A qui avait parcouru 800 km. à 35 de moyenne, arrivait à se classer deuxième avec

220 points, tandis qu'un concurrent F, qui avait parcouru 595 km. à 38 moyenne se classait premier avec 222 points ; qu'un concurrent C ayant parcouru 365 km. à 42 de moyenne, se classait sixième avec 182 points, tandis qu'un concurrent B, qui avait parcouru 100 km. à 32 de moyenne, se classait cinquième avec 195 points, et qu'un concurrent D qui n'avait fait que 100 km. à 40 de moyenne, arrivait tout de même à être quatrième avec 196 points.

Evidemment, ce sont des exemples abstraits, mais qui tout de même sont susceptibles d'être réels.

**Arrivée.** — Nous avons signalé qu'il y aurait quatre contrôles d'arrivée à Paris. Il y a le contrôle Nord, le contrôle Sud et le contrôle Est. Il est probable qu'il n'y aura aucune modification sur leurs emplacements.

Toutefois, pour le contrôle Ouest, celui que nous prévoyions place d'Armes à Saint-Cloud, sera reporté en haut de Saint-Cloud, place Magenta, bifurcation des rues Pasteur et rue Gounod, boulevard de Versailles et avenue Magenta.

Les concurrents venant de Versailles y accéderont donc très facilement, de même ceux venant de Saint-Germain y accéderont également le plus commodément du monde, par Rocquencourt, en prenant à la bifurcation de la rue de Versailles, du chemin G. C. 128 et du chemin G. C. 70 qui arrive par Vaucresson, la station de Garches, à la place Magenta.

**Erreurs de distances.** — Sur la carte de Moto Revue, quelques erreurs se sont glissées dans le calcul des distances. Nous les rectifions ci-dessous.

Tulle-Guérét, lire 136 km. au lieu de 89 portés sur la carte. Guéret-Bourges, lire 125 km. au lieu de 98. Dreux-Chartres, lire 34 au lieu de 47.

En outre, un certain nombre de villes contrôles ont été indiquées sur la carte sans indication de nom.

Ce sont : Valenciennes entre Lille (54 km.) et Maubeuge (36 km.) ; Belfort entre Vesoul (62 km.), Colmar (71 km.), Bâle (69 km.), Pontarlier (121 km.).



**Londres.** Du 17 au 26 octobre (Autos). Du 10 au 15 novembre (Motos).  
**Paris.** Du 23 octobre au 2 novembre (Motos). Du 28 novembre au 14 décembre (Aéros). Du 1<sup>er</sup> au 12 octobre (Nautique).  
**Saint-Etienne.** Du 2 au 19 novembre (Cycles).

(Pour cette dernière ville, lire Pontarlier au lieu de Neufchâtel.)

Chambéry entre Aise (154 km.), Grenoble (56 km.), Bourg (114 km.) et Annecy (46 km.) ; Millau entre Mende (94 km.) et Béziers (122 km.).

**Et les bicyclettes à moteur.** — Quelques futurs concurrents possesseurs de 100 cmc., s'affolent à la pensée que les organisateurs vont leur réclamer leurs cartes grises, permis de conduire, etc. Bien entendu, nous ne le ferons qu'à ceux dont les machines portent un numéro d'immatriculation. Sinon, les possesseurs de motos B. M. A. ne portant que la plaque B. M. A., sont dispensés de ces différents papiers. Nous n'aurons donc pas à les leur réclamer.

**Mise au point.** — Nous avons reçu des lettres de concurrents nous posant la « colle » suivante :

« Puisque vous neutralisez les heures de nuit, est-il possible de se faire pointer dans le même contrôle à l'arrivée le soir et le lendemain au départ ? »

Bien entendu ! Rien dans les règlements ne vous en empêche, pas même l'additif qui prévoit : « En aucun cas, ils ne pourront se faire contrôler plus de deux fois dans le même contrôle ».

Certains ont alors poussé l'astuce, jusqu'à nous dire ceci :

« Et si nous faisons un aller et retour, pourrions-nous nous faire contrôler dans le même contrôle à l'aller, et au retour une fois le soir et une autre fois le lendemain matin, ce qui fera trois contrôles dans la même ville ? »

Cette façon de procéder est contraire à la lettre du règlement mais tout à fait conforme à l'esprit. Dans ce cas, si les concurrents sont pointés trois fois dans un contrôle, ils n'y seront passés que deux fois. Donc dans le cas seulement d'aller et retour, tolérance quant aux trois visas à conditions, toutefois que celui, constatant l'arrivée, parle avant 19 heures et que celui du matin ne soit apposé qu'à partir de 6 heures.

**Traversée de Paris.** — La traversée du département de la Seine est rigoureusement interdite. Ainsi un concurrent venant de Doullens ne peut aller à Montargis à moins de passer par les contrôles suivants : Abbeville, Dieppe, Rouen, Evreux, Dreux, Chartres, Orléans, Montargis ou bien encore par : Arras, Lille, Valenciennes, Péronne, Laon, Soissons, Châlons-sur-Marne, Troyes, Tonnerre, Auxerre et Montargis.

**Indication des distances sur les bulletins d'engagement.** — Il faut mentionner sur les bulletins d'engagement les distances telles qu'elles sont portées sur la carte du rallye.

Exemple, un concurrent nous écrit : « Je fais le parcours suivant : Tonnerre, Dijon, Tonnerre, Auxerre, Melun, Paris, soit 500 km. Or, d'après la carte Moto-Revue, la distance exacte n'est que de 452 km. ce qui lui donne 141 points alors que 500 km. lui en auraient donnés 145. »

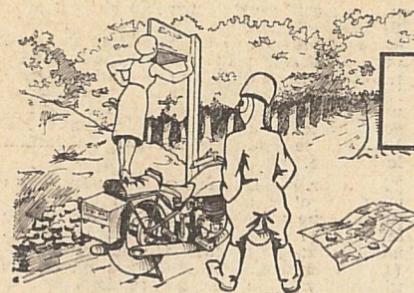
**Dernières informations.** — Du reste, nous conseillons aux participants de lire les journaux quotidiens sportifs, qui habituellement nous apportent leur concours. Nous citerons donc : l'Echo de Paris, l'Auto et l'Echo des Sports. Notre confrère et ami, M. Maurice Henry, rédacteur de la rubrique motocycliste, de ce dernier nous a fait connaître que nous pouvions entièrement compter sur lui pour l'insertion intégrale et régulière de tous nos communiqués. Par conséquent, nos lecteurs trouveront dans l'Echo des Sports les renseignements dont ils auront besoin, et surtout les renseignements de dernière heure.

**Pour s'engager.** — Nous rappelons aux futurs participants que les droits d'engagement qui sont de 10 francs par machine, devront nous être parvenus le lundi 20 octobre au plus tard. Les engagements qui nous parviendraient après cette date seront refusés. Pour être valables, ils devront être accompagnés obligatoirement du bulletin spécial d'engagement que les participants trouveront soit au dos des Règlements, pour ceux qui nous les ont demandés séparément, soit encore à la dernière page de notre numéro 395 du 4 octobre.

**Le rallye, notre patronage**

C'est l'Echo de Paris, un des plus anciens quotidiens, qui nous apporte son patronage cette année.

(Voir suite page 1192.)



# PAR-ÇI... PAR-LÀ

## information

**Boersch s'est tué**

L'EXCELLENT coureur allemand Boersch, à Hamborn, a été victime d'une chute mortelle, pendant la réunion d'ouverture du vélodrome.

Le coureur Haubold, lors de la course de côte de Hohenstein, ayant mal pris un virage, s'est tué.

**Vial va mieux**

Il va mieux, mais trop vibrant, il ne peut rester en place et sa clavicle ne peut supporter un repos forcé de 8 jours : c'est dur. Vial aura-t-il le courage de s'immobiliser une semaine ? Nos vœux.

**Debay est français**

BEAUCOUP de lecteurs s'imaginent que Debay est Belge : l'as de Gillet Herstal est Français. Devinez où il est né ! Peu gagneraient la gajure. C'est à la Guyane française qu'il est né... oh ! n'ayez pas d'arrière-pensée. Debay a profité de ce que son père était parti pour traiter là-bas des filons aurifères si nombreux, pour faire son apparition en ce monde. Et il y a acquis un sourire et un caractère d'or.

**Un mariage de mousquetaire**

APRÈS Aufrère, voici maintenant Marcel Daniel, le deuxième mousquetaire qui contracte aujourd'hui mariage en l'église Saint-Louis de Choisy-le-Roi. Daniel est actuellement aux ateliers Gnome et Rhône de Kellermann, et c'est le mousquetaire qui roula sur la « si différente des autres ». Nos vœux les plus ardents de bonheur... A quand, Maisonneuve et Colas, le pas fatal ?

**Un nouvel agent**

A PARTIR de l'ouverture du Salon, le coureur Liaudois dont on connaît les exploits et qui tient un magasin avenue Félix-Faure, à Paris, est officiellement l'agent général et concessionnaire des motos tris Ninon, de Nantes. On y verra exposés les nouveaux modèles 1930.

**Le banquet des vieux**

C'EST le 9 octobre que les « vieux du sport » se sont réunis pour leur banquet annuel, dans le but d'évoquer leur jeunesse, leur passé sportif ou non. La partie motocycliste est très bien représentée à cette occasion, et cela nous fait grand plaisir. Parmi les anciens sportifs et toujours sportifs, anciennement



Un rédacteur motophobe de grands journaux est toujours prêt à se défendre par du verbiage au-kilomètre contre cette sale race de sportifs.

motocyclistes ou amis de la motocyclette, nous avons noté les noms de MM. Fenton, de Lavalette, Lamberjack, Victor Breyer, Directeur de l'Echo des Sports, Anfray, Manaud, Duray, Guignard l'homme aux 100 kilomètres, etc...

La gaieté a régné pendant tout le banquet.

**Des pneus anglo-américains !**

LA puissante société américaine « Seiberling » d'Akron, vient de s'entendre avec la société anglaise des pneus « Avon » pour la fabrication en Angleterre de leurs produits. Les pneus « Avon » sont surtout connus en France par l'utilisation qu'en font les coureurs anglais.

Un modèle spécial du « Avon Gripster » a spécialement été créé pour assurer l'adhérence dans les terrains gras, les « non stops » à la mode Outre-Manche.

Le coureur automobiliste bien connu Kaye Don est un des directeurs de l'Avon Tyre Co.

**Vente à crédit en Allemagne**

LES banques puissantes qui s'étaient créées en Allemagne pour financer la vente à crédit des automobiles et des motocyclettes, semblent toutes connaître de grosses difficultés.

Le krach de la Société de Francfort, spécialisée sur ce terrain fut le premier en date. Il eut un grand retentissement.

L'Etablissement de Crédit pour instruments de transports, de Berlin, se trouve maintenant dans une situation très précaire.

Enfin, l'Automobil Bank, de Berlin, a décidé d'arrêter complètement toutes nouvelles affaires et de se contenter de traiter seulement les contrats en cours.

**La baisse de l'essence**

LA guerre des prix qui se poursuit de plus belle sur le marché américain, a entraîné par contre-coup une baisse en Europe.

Une diminution progressive de la production a été envisagée par les grandes compagnies pour y remédier.

D'autre part, des groupements encore indépendants intentent une action auprès du gouvernement fédéral contre les géants de l'industrie, la « Standard Oil » la « Sinclair », la « Shell Petroleum » qui auraient, paraît-il, l'intention de l'absorber. En Angleterre, le prix de l'essence a été réduit de 2 pence par gallon. Les importateurs de pétrole russe se sont joints aux sociétés d'importation américaines pour déclencher le mouvement, ce qui ne va pas sans mécontenter de gros stockistes qui ne prévoient pas la réduction des prix...

En Suisse, le groupement libre des importateurs d'essence a baissé ses prix, de 55 centimes suisses le litre à 40 centimes, sans que cette diminution soit encore générale.

En Allemagne, l'essence est également en baisse. L'Association des importateurs d'essence s'est dissoute. Elle comprenait entre autres, la « Dapag » (Standard américaine), la « Rhenania-Ossag » (Shell) et la « Derop » (Russie).

**Sidecars ou Camionnettes ?**

LA New-York Edison Co, qui « opère » la distribution d'électricité dans tout New-York, vient de remplacer par une vingtaine de sidecars un nombre équivalent de camionnettes.

Elle estime qu'une motocyclette lui épargne plus de la moitié des frais pour le même service.

Cette grande Compagnie d'électricité utilise les sidecars pour le service rapide des réparations aux lampes de ville, câbles, transport et entretien des compteurs, etc.

Elle pense généraliser l'emploi du sidecar dans tous les services rapides où les objets à transporter sont peu encombrants.

# Le Rallye du Salon

sous le patronage de L'ECHO DE PARIS

NOUVEAUX PRIX REÇUS CETTE SEMAINE

(Voir page 1190)

L'administration et la haute direction de l'Echo de Paris ont su, de tout temps, s'intéresser aux belles manifestations sportives, et toujours sans grand tapage. Notre grand confrère s'est rendu compte que la motocyclette faisait son petit chemin dans toutes les classes de la société et il tient à participer aux grosses démonstrations telles que notre grand rallye du Salon qui sera cette année, une très grande manifestation de la vitalité de la moto.

L'Echo de Paris nous a donc informé qu'il offrait les prix suivants :

Une moto Gnome-Rhône ;  
Deux appareils de T. S. F. de la marque Gialluly, nus, à 700 francs pièce ;  
Cinq montres plaqué or à 480 francs ;  
Cinq phonographes Peter Pan à 431 francs ;  
Deux pendules électriques Bull Clock à 250 francs ;  
Cinq montres argentées à 190 francs ;  
Cinq montres-sonclair à 165 francs ;  
Dix portefeuilles Pompian's à 35 francs ;  
Cinq stylomines à 35 francs ;  
Vingt stylomines à 25 francs ;  
Dix boussoles Auricoste à 15 francs.

EN somme, un total de plus de douze mille francs de prix. Voilà de quoi faire plaisir aux premiers concurrents. Avouons, du reste, que l'Echo de Paris en agissant aussi largement a tenu à bien « marquer le coup ». L'Echo de Paris aime la moto et les motocyclistes. Du reste, un de leurs excellents rédacteurs sportifs, M. de Lafréte, n'est-il pas lui-même président fondateur de notre grand club parisien, le M. C. F.

## Et Purfina (huiles parfaites)

LA Société des Raffineries des Pétroles du Nord, n'est jamais la dernière pour s'intéresser aux manifestations de Moto Revue. Elle nous a informé qu'elle tenait à la disposition de l'organisation : une caisse

de 30 bidons d'huile Purfina pour le premier du classement général ; pour le deuxième 10 bidons Purfina ; pour le troisième 10 bidons Purfina ; pour le quatrième 10 bidons Purfina, et enfin pour tous les concurrents ayant accompli 250 kilomètres au minimum, un bidon d'huile Purfina. Voilà un très gros effort accompli encore cette année par la Purfina, pour mieux faire apprécier les qualités de cette huile, tout particulièrement indiquée pour le graissage des moteurs à ailettes.

## Les Prix affluent

De nouveaux prix. — Nous sommes heureux d'annoncer que la Maison de Spécialités Touchet et Dupieux, offre 2 paires de repose-pieds anglais pour tansad, aux premier et deuxième du classement général :

10 sacoches à chambre à air à distribuer, 5 aux 5 mieux classés, ayant des sièges E. N. et 5 aux premiers du classement général. De plus, M. Touchet dans un geste sportif qui lui est coutumier, prie dès maintenant les 5 premiers du classement général de se présenter au Stand des sièges E. N. où on leur remboursera l'entrée au Salon.

Lardenois, Agent à Compiègne, offre un bon de 50 francs de marchandises à prendre au premier concurrent qui se fera contrôler chez lui, et qui, bien entendu, aura été classé dans le Rallye.

Sidecars Buffler. — La maison nous confirme que tous ceux qui monteront un sidecar de la marque auront leur entrée au Salon remboursée.

Gillet-Herstal. — La maison Gillet-Herstal qui construit les motos bien connues, détentrices de records du monde, a doté, tout comme l'an dernier, notre Rallye du Salon, de deux catégories de prix : l'une consistant

en une garniture de pneus au choix (soit : 26 x 3,50, soit 26 x 3,25, soit : 27 x 4), à attribuer sans distinction de marque, et l'autre : comprenant trois prix spécialement destinés à encourager la participation de plusieurs Gilletistes. Le premier Gilletiste recevra une garniture de pneus, dimensions à son choix ; le second recevra un pneu, dimension à son choix, et le troisième recevra un tansad Bonhomme.

Motocuir. — La maison Motocuir, à son habitude, offre au premier du classement général, une paire de gants, et s'il y a une dame avec lui, également une paire de gants pour la passagère ; à tous les concurrents classés et éventuellement leurs passagères, les primes suivantes : Aux dix premiers, plus les passagères, une remise 15 % sur tout achat au comptant avant le 31 décembre. A tous les suivants, un bon de 10 % sur tout achat au comptant avant le 31 décembre.

Las-Stik. — Les Etablissements Dietrich, qui fabriquent les nécessaires de réparation Las-Stik, offrent 6 nécessaires de réparation.

Spécialités Cerreti. — La Maison Cerreti et Valen offre une remise spéciale de 50 % sur tous leurs articles, à tous les participants du Rallye qui seront classés.

Spécialités V et W. — La Maison Veuilleotte et Willemain offre un porte-bougies, un porte-bidon, un repose-pieds, un siège N° 12.

La Maison Staub offre aux passagères et pilotes, sans distinction de marque de machine, un prix, à la première passagère en sidecar, un prix à la première passagère en tansad, un prix à la passagère qui aura été la moins favorisée par la chance au cours de sa randonnée. Nous l'attribuerons donc à la dernière classée. Deux prix pour les possesseurs de boîte de vitesses, moteur ou bloc-moteur Staub ou Staub-Jap. En somme, cinq prix qui seront représentés par de superbes stylographes Watermann. De plus, entrée gratuite à chaque gagnant et gagnant des prix Staub et leurs passagères.

Terrot. — La Maison Terrot, en plus des entrées gratuites qu'elle offre pour tous les concurrents montant la marque, vient de nous faire connaître qu'elle offre 6 pendulettes, 12 pipes, 6 portefeuilles.

Helyett. — La Maison Helyett nous confirme un prix de 500 francs au premier pilote classé dans le Rallye et montant une machine de la marque, si, toutefois, celui-ci se classe dans les dix premiers du classement général.

frères d'armes et nous admirons l'énergie avec laquelle ils soutiennent les revendications légitimes des victimes de la guerre, mais pourquoi dans les organes corporatifs comme la Voix du Combattant insérer des articles qui n'ont avec les droits des combattants, pas le moindre rapport et qui sont même de nature à soulever les protestations d'un grand nombre de ceux-ci ? C'est le

cas d'un article intitulé *La Route en Folie*, qui commence par des plaisanteries faciles sur les moyens de réduire le nombre des accidents d'automobiles (suppression des virages, des descentes, des croisements, arbres en caoutchouc) mais qui s'achève et une diatribe violente contre la moto. Celle-ci est, paraît-il, un instrument de supplice et de mort et tout motocycliste est un candidat certain à la fracture du crâne. Faut-il prendre la peine de réfuter ces inepties. Les accidents de la route ne sont pas une chose dont il faut plaisanter. Tous nos efforts doivent tendre à en réduire le nombre et il faut qu'on soit bien persuadé qu'autos et motos modernes ne sont pas elles-mêmes responsables de ces accidents, mais qu'il ne surviennent que par la maladresse ou l'imprudence des conducteurs. Il faut faire la guerre aux chauffards et aux motards et ne pas s'en prendre aux machines qu'ils pilotent.

## Comité international de l'automobile

LE 8 octobre le Comité International du Commerce de l'Auto et de la Moto, comprenant toutes les organisations d'Allemagne, d'Autriche, de Belgique, de France, de Grande-Bretagne, de Hongrie, d'Italie, de Norvège, de Suisse, de Tchécoslovaquie, de Yougoslavie, a tenu ses assises sous la présidence de Monsieur Lainé, qui fut réélu Président. Puis on étudia :

Les répercussions commerciales de l'impôt de circulation, et le dégrèvement de la voiture utilitaire.

Le régime de la distribution de l'essence.

La crise des voitures d'occasion.

Les contrats avec les fournisseurs.

Cet examen a permis de constater la communauté d'intérêts existant entre les différents Organisations nationales, membres du Comité, appelés à une activité intense au cours de l'année 1931.



# AVANT LE SALON

DANS quelques jours ouvre le 2<sup>e</sup> Salon de la Motocyclette et 24<sup>e</sup> Salon général. Nous disons à dessein 2<sup>e</sup> Salon, car ce n'est que depuis l'année dernière que la décision fut prise de laisser le Grand Palais, d'une part à la partie automobile au début d'octobre, et d'autre part à la partie motocycliste fin octobre.

Toutefois, l'an dernier, nous fûmes mélangés avec la T. S. F. et on eut tôt fait de souligner que c'était cette agglomération qui avait été la cause de cet excès de visiteurs, que l'on n'avait pas vu, au Salon même de l'Automobile. Cette année, nous sommes seuls : les machines au rez-de-chaussée, les accessoires au balcon, et nous sommes persuadés que l'affluence ne sera pas moins grande que l'an dernier, d'autant que cette année, le Salon Motocycliste est une véritable exposition de nouveautés. Il n'y a pas de comparai-

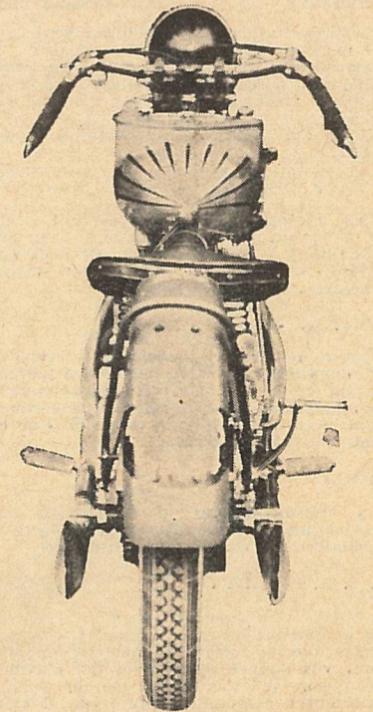
son avec le monotone Salon de l'Automobile qui vient de se dérouler et où les nouvelles conceptions furent des oiseaux bien rares.

Nous allons donc sommairement, succinctement et peut-être très sèchement, passer en revue les différentes nouveautés ou améliorations sur lesquelles nos lecteurs pourront, avant leur entrée au Salon, diriger leurs recherches dans la partie réservée aux constructeurs. Nous n'avons pas la prétention, par cette ébauche, d'avoir approfondi toutes les nouveautés. Nous en avons oublié beaucoup, mais cela tient simplement à cette manie déplorable qu'ont les constructeurs d'attendre la dernière minute pour nous donner la liste de leurs présentations ; en quoi ils ont tort et n'ont aucun motif d'excuse, car ils ont été sollicités par nous mainte et mainte fois dans ce sens. Voici donc ce que nous verrons tout d'abord au Salon 1930 :

## Quelques modèles que l'on verra au Salon 1930

Aucun ordre particulier n'a été adopté dans cette nomenclature

A. J. S. Stand N° 74 AUSTRAL Stand N° 31  
A J. S. nous présente de nouvelles machines très remarquables par leur formule. Tous ses nouveaux modèles comportent le cadre en demi-berceau, échappement effilé. Le modèle R. 2 attirera surtout l'attention. Il y a aussi la 350 cmc., modèle R. 7 et la 500 cmc. R. 10 nouvelle présentation, machine de haut luxe de la firme de Wolverhampton.  
B. C. R. Stand N° 41  
LA maison B. C. R. n'a pu exposer, au Salon, par suite de circonstances indépendantes de cette firme. On retrouvera au Kremlin-Bicêtre, chez Poinard, une exposition de ses trois modèles en 500 cmc.  
ALCYON Stand N° 79  
LA célèbre marque Alcyon présente une nouveauté : un bloc-moteur à vis sans fin en 500 cmc.



La nouvelle M. G. C.

B. M. W. Stand N° 76

CETTE firme présente la fameuse machine des records 750, à compresseur, celle qui détient le record du monde à 221 kilomètres à l'heure.

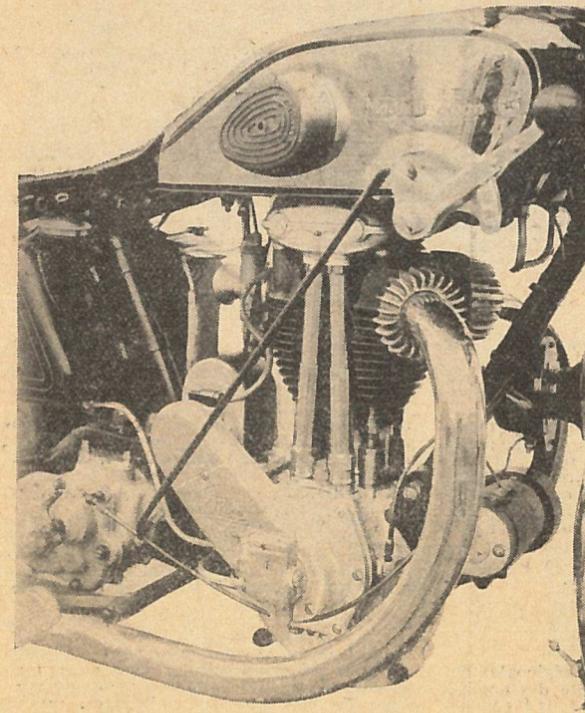
Nous voyons aussi la nouvelle 750 cmc. que l'on connaît déjà, bien qu'elle n'ait pas été présentée l'an dernier, au Salon, car elle roule à de nombreux exemplaires sur les routes. Puis, la fameuse R. 2, qui est une réduction des grosses machines : c'est une monocylindrique bloc-moteur, à transmission par arbre. Enfin, tous les modèles connus en 500 et 750 cmc. ont reçu des améliorations de détail qui en font des machines de haut luxe.

BROUGH SUPERIOR Stand N° 74

LA Brough Superior présentera ses différents modèles déjà connus. La fabrication de cette firme, vu son importance, ne comporte pas de nouveautés cette année.

DÉDÉ Stand N° 79

LA maison Dédé, après une éclipse incompréhensible, réapparaît avec



Le bloc homogène de la 500 cmc. culbuteurs Magnat-Debon.

toute une série de nouvelles machines, tant utilitaires que de haut luxe. Toute la gamme exposée est à voir, car tous les types présentés sont nouveaux.

En outre, il y a une remarquable petite 100 cmc., dispensant du permis de conduire et munie du moteur Aubier et Dunne, record du monde récemment, à Montlhéry.

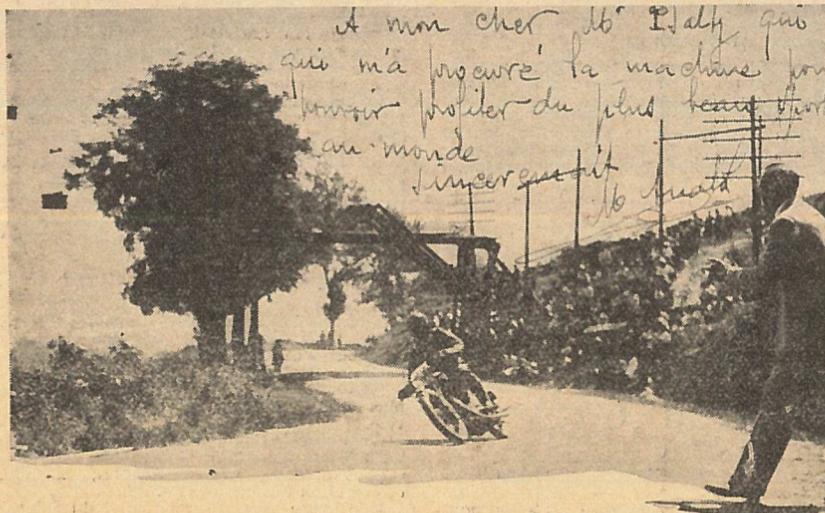
MOTOBÉCANE Stand N° 42

C'EST toute la série de ses quatre-temps et un certain nombre de nouveautés que nous présente Motobécane. Nous avons d'abord le modèle 175 cmc. dénommé le B. 2. S., qui a fait la renommée de la fabrication Motobécane il y a quelques années. Cette machine est livrée complètement équipée : le moteur est à 3.000 tours-minute, 2 chevaux, soupapes latérales. Toutes les autres particularités de la série des quatre-temps se retrouvent dans ce modèle. Cette petite machine livrée avec l'éclairage électrique Novi et le phare-Code légal, ne coûte que 2.325 francs. Toujours dans le quatre-

## Un peu partout

Attention aux crânes !

ANCIENS combattants nous-mêmes, nous sommes pleins de sympathie pour nos



Anatol, capitaine de l'équipe, champion de France de football, est un acharné de la moto : il participe à de nombreuses compétitions en Espagne

temps, Motobécane nous présente une nouvelle 500 cmc qui complète la gamme connue : c'est la B. S. Luxe, circulation d'huile, 2.500 tours-minute, soupapes latérales. Cette machine est la réplique de la B. 5 de l'an dernier, mais avec tout le luxe désiré, livrée aussi avec l'éclairage électrique.

Nous trouvons encore une autre nouveauté. L'an dernier, Motobécane avait présenté une 500 cmc. quatre-cylindres. On en a vu très peu dans le courant de l'année parce qu'elle avait été connue un peu trop tôt et l'usine débordée n'avait pu suffire. Cette 5 CV peut être considérée comme nouvelle ; c'est la B. 75 ; elle sera examinée tout comme si elle était nouvelle. Enfin, dans cette série des quatre-temps Motobécane présente un deuxième type, la B. 7., moteur un peu moins rapide que la B. 75 ; c'est un arbre à cames en tête, exactement pareille à l'autre quatre cylindres, mais les 2.800 tours du moteur sont inférieurs aux 3.000 tours de la B. 75. Celle-ci a cette particularité d'être une 750 cmc et par conséquent, beaucoup plus rapide ; elle atteint nettement le 110.

**Améliorations.** — Tous les autres modèles de Motobécane ont subi des améliorations, tant dans la présentation que dans la fabrication. Une visite détaillée s'impose.

**NEW-MAP** Stand N° 106

La présentation de New-Map, outre tous les modèles déjà connus, comporte de remarquables perfectionnements, en particulier des fourches qui sont nouvelles et qui équipent absolument tous les modèles. Les réservoirs sont, dorénavant, en cuivre et contiennent 2 litres. Les chaînes sont sous carter.

**NINON**

Les mototris Ninon présentent cette année un nouveau véhicule, le 500 cmc. bloc Chaise à 500 kilos de charge utile avec arrière surbaissé et démontable instantanément.

**NORTON**

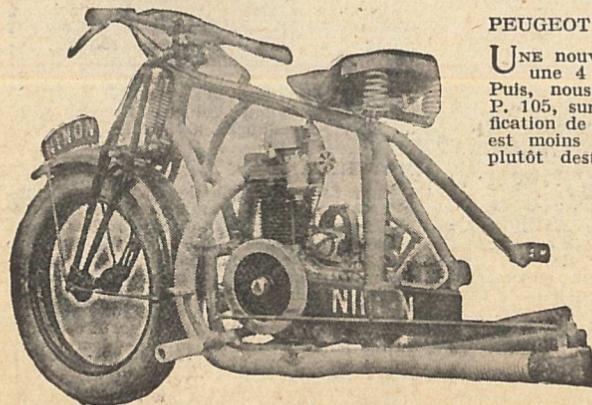
Deux nouveaux modèles : le type 20 dans la note Norton, c'est-à-dire toujours élégant et chromé. De cette façon toute la gamme Norton est complète. On remarquera aussi le curieux protégé « magnéto » de ces deux nouveaux modèles.

**ORIGAN**

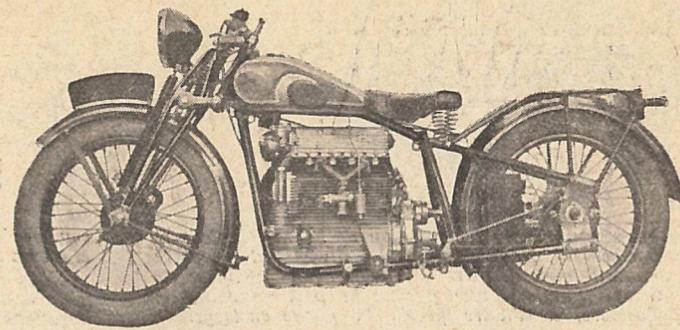
La Maison Origan nous présente avec quelques améliorations de détails et de confort, ses modèles de l'an dernier.

**O. S. A. LIBERTY** Stand N° 34

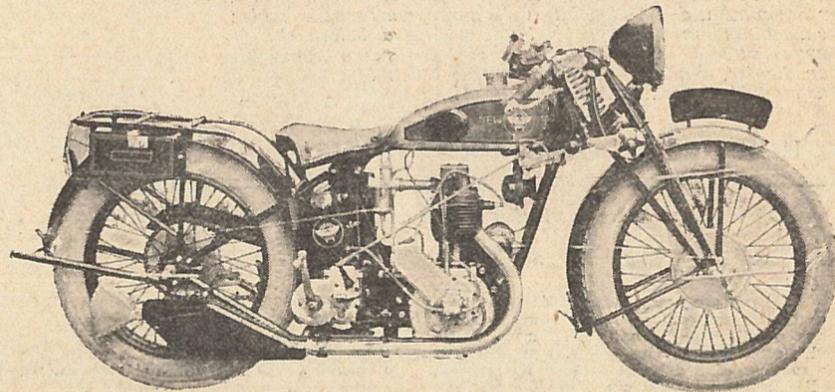
Le type 250 super-luxe semble avoir été abandonné par O. S. A. Liberty. Elle nous présente cette année les modèles que l'on avait vus l'année dernière et qui n'avaient pas encore été mis sur le marché, lors de l'incident concernant le prototype et qu'on n'a pas oublié. Les modèles sont, à l'heure actuelle, prêts et attireront l'attention et la curiosité éveillée de tous.



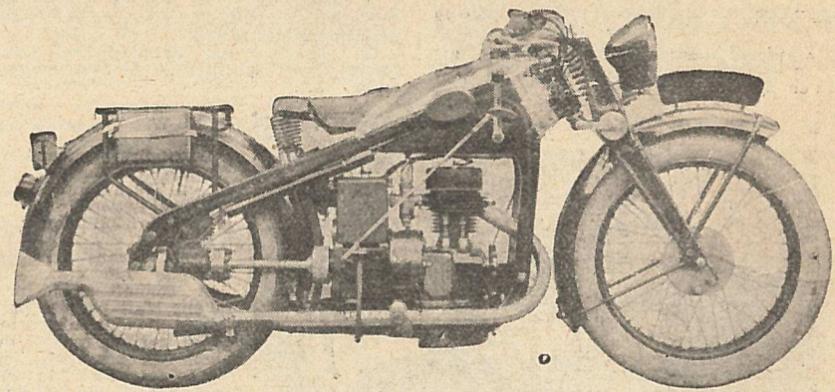
Le châssis du nouveau Ninon.



Un 4 cylindres chez Motobécane.



La nouvelle New Map 500 cmc. Mag.



Dresch et son nouveau modèle.

**PEUGEOT** Stands N° 103-121

UNE nouveauté : la P. 111, qui est une 4 CV légère, à 4.150 francs. Puis, nous aurons aussi une nouvelle P. 105, surnommée S., qui est une modification de la P. 105 bien connue ; elle est moins cher que sa sœur et est plutôt destinée au travail utilitaire.

Toutes les autres machines ont subi également des améliorations et des perfectionnements en conformité avec la technique motocycliste.

**DILECTA**

MARQUE régionale qui présente des améliorations sur tous les modèles connus, 175, 250, 350 cmc.

**DRESCH** Stand N° 85

LA célèbre marque présente trois machines nouvelles, les trois en monobloc : une bicylindre et deux monocylindriques. Dresch abandonne son ancienne fabrication pour reprendre cette nouvelle, dont les prix sont des plus abordables. Une 3, une 4, une 5 CV.

**DURANDAL** Stand N° 63

LA Société Durandal nous présente cette année deux nouveaux modèles : un en 350, l'autre en 500 cmc. Ces deux modèles sont identiques à tous points de vue, sauf en ce qui concerne la cylindrée du moteur.

**FAVOR** Stand N° 66

LA maison clermontoise nous présente, tous ses types connus, mais avec équipement moderne sous tous les points de vue : éclairage électrique, porte-bagages, tansad, réservoir en selle, bref, prêts à prendre la route.

**MALTERRE FRERES** Stand N° 29

COMME nouveau modèle, la maison Malterre présente cette année, une 350 cmc. type super-sport, à moteur spécial D. S. à culasse rapportée. Machine très rapide dépassant le 110. En tant qu'amélioration, les Frères Malterre nous présentent leur modèle supersport de l'an dernier, avec transmission à cardan. Dans tous les autres modèles, la magnéto est, cette année, une R. B.

**MAGNAT-DEBON** Stand N° 77

PRÉSENTE tous ses modèles classiques. La meilleure surprise est celle de l'abaissement général des prix. Toutes les machines exposées ont subi les mêmes améliorations de confort et de modernisme que dans la construction Terrot : chromage, pneus plus légers, etc...

**M. G. C.**

LA marque lyonnaise présente deux nouveaux modèles : le type n° 2 S. B. 250 cmc., grand sport, et le type n° 3 G. 350 cmc. utilitaire, en bloc-moteur. Les modèles 350 et 500 de l'an dernier nous sont présentés avec de remarquables améliorations et luxueusement équipés. On n'attendait pas moins de la marque.

**MONET ET GOYON** Stand N° 38

PEUT-ON appeler nouveauté la présentation du fameux bloc-moteur Monet et Goyon ? Notre collaborateur M. Adam l'a décrit récemment dans *Moto Revue*. Ce fut une surprise très agréable pour beaucoup. Il s'agit du bloc-moteur quatre-temps 350 cmc. En outre, Monet et Goyon a amélioré et enjolivé, si l'on peut dire, la gamme de ses motos classiques, à tel point, que certaines paraissent complètement nouvelles.

**PRESTER** Stand N° 82

PRESTER nous présente plusieurs nouveaux types d'après le fameux 100 cmc. populaire dont il a été tant parlé ces derniers temps. C'est exactement le modèle de la machine des records Aubier et Dunne, à Arpajon, machine populaire, d'un prix des plus abordables.

Nous voyons aussi une nouvelle 175 cmc., deux 250 cmc., trois nouvelles 350 cmc. de luxe et enfin un bloc-moteur à cardan en 500 cmc.

**PROPULCYCLE**

NOUS trouvons, dans son stand, tous les modèles connus en 250, 350 et 500 cmc., mais améliorés de remarquable façon. C'est le bloc Staub « Jap » pour les 350 et le bloc « Staub » de Staub pour les 500 et le moteur Aubier et Dunne pour les 250 qui est adopté. A remarquer que ces trois moteurs sont ceux précisément qui ont conquis les records du monde récemment à Arpajon.

**PUCH** Stand N° 76

LA Maison autrichienne présentera son type 250 cmc. dont le succès est si vif en Allemagne et, autant dire que pour nous c'est une nouveauté.

Belgian équipe Saroléa au Salon.



Le nouveau side sport Bernadet sur les pavés avant de se rendre au Salon.

**L. N.** Stand N° 72

DANS le stand de la firme d'Herstal, actuellement recordman du monde en de nombreuses catégories, six nouveaux modèles : deux 350 et quatre 500. Les types standard et luxe en chacune des cylindrées et en 500, deux machines sport, l'une à un échappement, l'autre à deux échappements.

C'est une véritable exposition dans l'exposition. On remarquera le dessin du réservoir.

**GALLAND** Stand N° 49

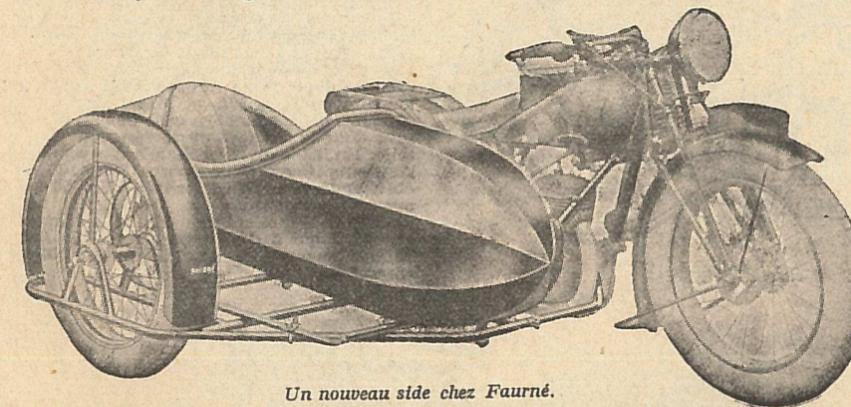
LA Maison Galland a fait un effort très grand cette année et nous présente trois nouveaux trimoteurs et deux voiturettes. Dans les trimoteurs commerciaux, le type 500 nous est offert en deux combinaisons différenciées par la charge utile seulement.

**HARLEY-DAVIDSON**

CETTE firme ne présente pas de nouvelles machines, mais nous offre une surprise des plus agréables : les modèles connus ont tous diminué de prix d'une façon très sensible. Nous ne verrons pas toutefois le modèle 1.000 cmc. 8 soupapes, ni le pocket-valve dont la construction, sans doute, n'a pas été continuée.

**HELYETT** Stand N° 123

PRÉSENTE un nouveau type en 500 cmc. dénommé le M. H. 37. De plus, Helyett est venu au cardan et a amélioré les types 125 et 130 avec transmission par cardan. Nous avons aussi une bicylindre en V à cardan en 750 et tous les modèles de la firme comportent des modifications importantes de construction.



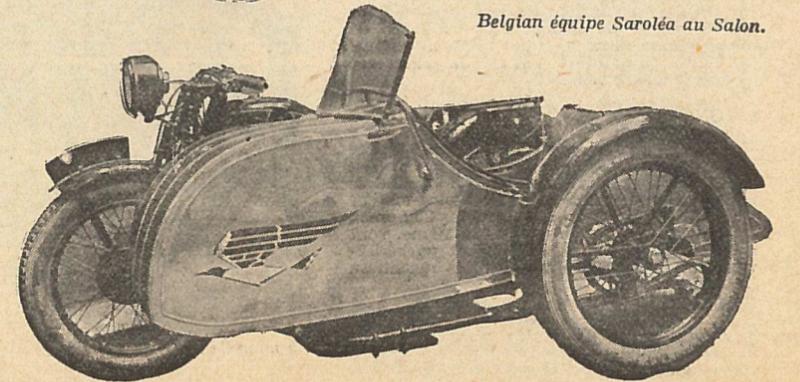
Un nouveau side chez Fauré.

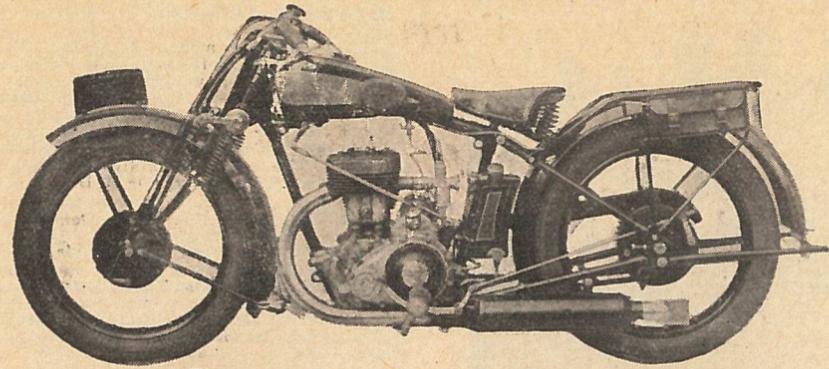
Le modèle 350 est de même conception, à moteur J. A. P., mais à charge utile moins élevée.

La grosse nouveauté qui attire les visiteurs est la voiturette à roue avant motrice et directrice. Elle nous est présentée d'une part en moteur boîte séparée 600 cmc et d'autre part en bloc-moteur 500.

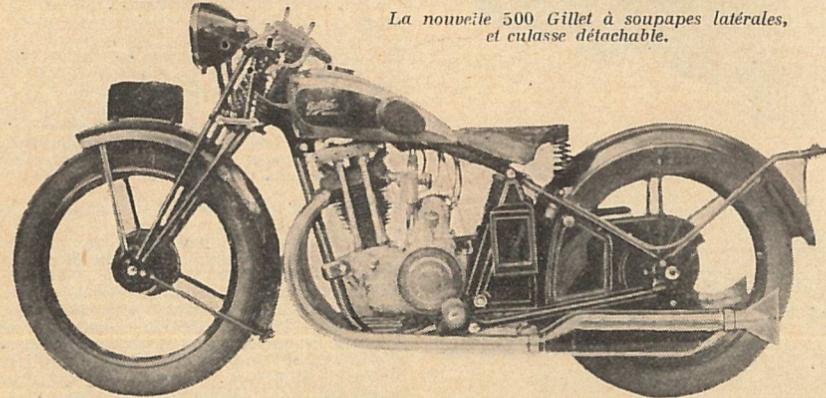
**RENÉ GILLET** Stand N° 78

RENÉ Gillet expose cette année deux modèles à cadre à suspension arrière élastique, brevetée, la 1.000 cmc. que nous avons vue l'an dernier et la 750 cmc qui est le modèle sport auxquelles a été adjointe cette suspension dont les preuves sont flagrantes maintenant.

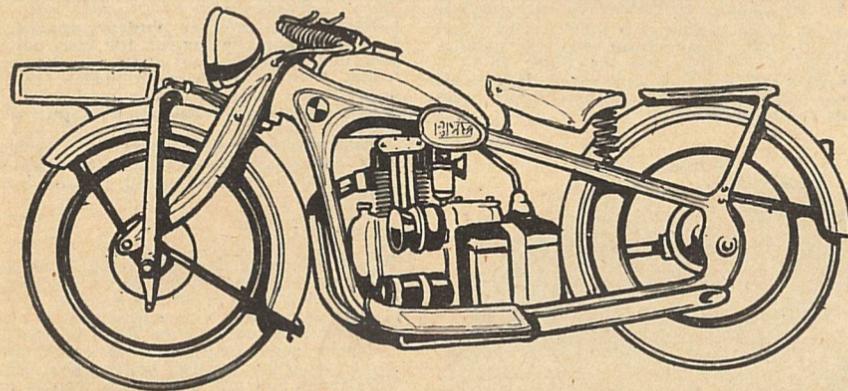




La nouvelle 500 Gillet à soupapes latérales, et culasse détachable.



La nouvelle 350 à double échappement à un cadre double et une fourche à ressort central.



La nouvelle 250 cmc. R. 2 de chez B. M. W.

#### RADIOR Stand N° 45

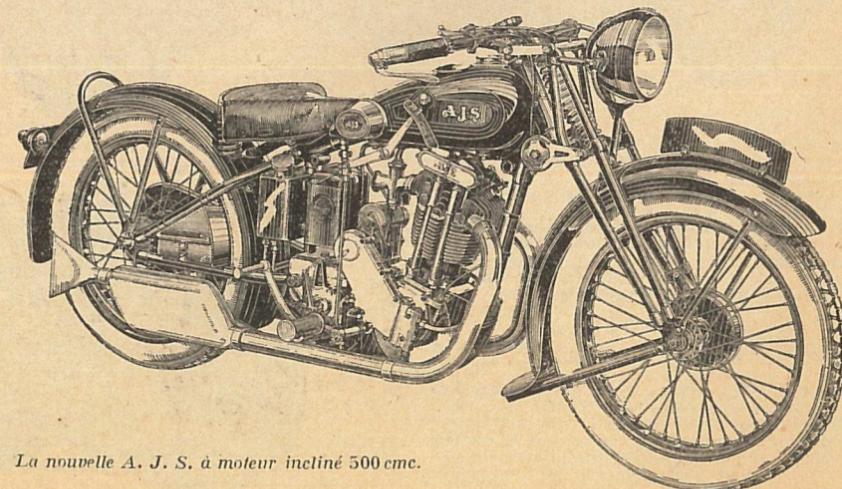
LES établissements de Bourg présentent une nouveauté qui ne sera pas la moins appréciée puisqu'elle s'adresse à une clientèle très nombreuse. C'est le vélomoteur 100 cmc., ne payant pas d'impôt et n'exigeant pas de permis de conduire. On trouvera, en même temps, dans ce stand toute la gamme des motos sidecars qui ont fait la renommée de cette marque régionale.

#### RHONY'X Stand N° 58

SELON le programme qu'elle s'était tracée ici même, il y a deux ans, la maison Rhony'x sort cette année sa cylindrée 500 cmc. en deux modèles, avec bloc-moteur « Stainless ». En outre, les modèles 350 cmc., qui ont fait la renommée de la firme, sont à l'avant du progrès. Chrome et parkérisation sont appliqués sur toutes les machines.

#### ROLLET

LA maison C. P. Roléo n'exposera pas cette année au Salon, pour des raisons indépendantes de la volonté de cette firme.



La nouvelle A. J. S. à moteur incliné 500 cmc.

Toutefois, les établissements Rollet ont exposé chez eux toute la série de leurs machines et recevront avec plaisir tous les visiteurs sur simple présentation.

#### SANDFORD Stand N° 57

SANDFORD ne présente pas de nouveaux modèles, parce que la clientèle est satisfaite des modèles actuels, mais dans ses 936 cmc., un réglage nouveau a diminué la consommation très sensiblement, et le confort est augmenté par l'adjonction de pneus 27x4. Dans le 1.100, la puissance fiscale est ramenée à 6 CV. Or, on sait que le cyclé-car bénéficie d'une imposition réduite déjà par principe légal. Ce sera une raison de visite attentive pour la clientèle.

#### SAROLÉA Stand N° 94

QUATRE nouveautés chez Saroléa; une vraie révolution. Nous avons en 350 deux nouveaux modèles et deux modèles nouveaux en 500. Dans chacune de ces cylindrées, les deux formules classiques, soupapes latérales et culbuteurs. Les modèles sont complètement différents de ceux de l'an dernier.

#### JEAN THOMANN Stand N° 75

UNE nouveauté aux Etablissements Fauvarque. C'est le type 500 de l'an dernier qui est présenté en bloc-moteur, toujours sous le nom de C. 3. Il comporte, en outre, une boîte à 4 vitesses. De remarquables améliorations ont été apportées au type populaire et au type Paris-Nice et 175. Une légère augmentation de prix, largement compensée par une présentation impeccable.

#### TERROT Stand N° 104

NOUVEAUTÉ. — Terrot nous présente un bloc-moteur 500 cmc., dont la boîte de vitesse est montée sur prolongement du carter-moteur, compromis entre le bloc-moteur lui-même et la boîte séparée. L'arbre primaire porte l'embrayage et les pignons de chaîne ne se trouvent pas au centre du carter cylindrique; la boîte de vitesse, le temps excentré; le réglage de la chaîne est des plus faciles. Le moteur est tout nouveau également: l'allumage se fait par dynamo, le réservoir contient 12 litres. Machine qui attirera la grande curiosité. Autre nouveauté.

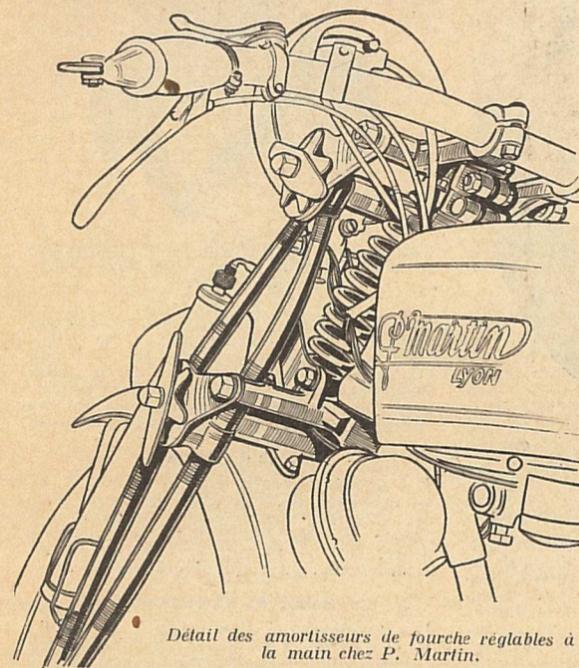
— La 680 cmc., à deux cylindres aux accélérations foudroyantes, tout en conservant souplesse et douceur de marche, soupapes latérales permettant des vitesses très élevées, silencieux, spacieux. Améliorations. — Les prix des machines déjà connues ont diminué d'une façon très sensible: ils s'échelonnent, entre 2.575 et 6.950 francs. La 175 cmc. est semblable à celle de l'an dernier sauf dans la Confort où le réservoir est en selle. En 250 cmc., la « Standard » remplace l'ancienne Confort: les pneus 700x100 ont été changés contre des 26x3x50. En 350 cmc., aucun changement. En 500 cmc., nous voyons la représentation de la supersport Standard qui a déjà apparu aux Six Jours Internationaux derniers. Le moteur allégé caractérise ce modèle déjà connu.

LA 350 cmc  
P. Martin  
LYON  
1931

LES visiteurs du Salon qui, certainement, seront attirés par la belle présentation de la P. Martin, auront cet avantage, si cette moto les tente, de ne pas se trouver en face d'une construction nouvelle, n'ayant pas encore fait ses preuves.

En effet, la P. Martin est, en quelque sorte, la sœur jumelle d'une autre moto lyonnaise bien connue pour ses qualités, son fini et ses possibilités de routes, j'ai nommé la New Map.

Ce qu'est la New Map, avec son moteur Mag, parmi les motos de classe, la P. Mar-



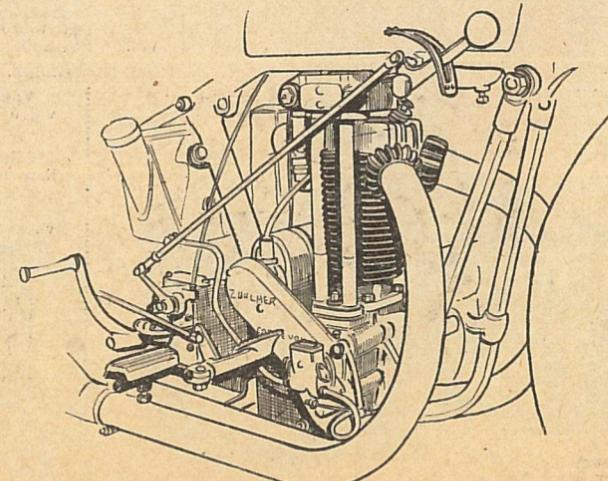
Détail des amortisseurs de fourche réglables à la main chez P. Martin.

tin l'est également avec son moteur Zurcher.

Sauf donc le moteur et quelques infimes détails, la P. Martin bénéficie de toutes les qualités et de la même présentation impeccable que son aînée.

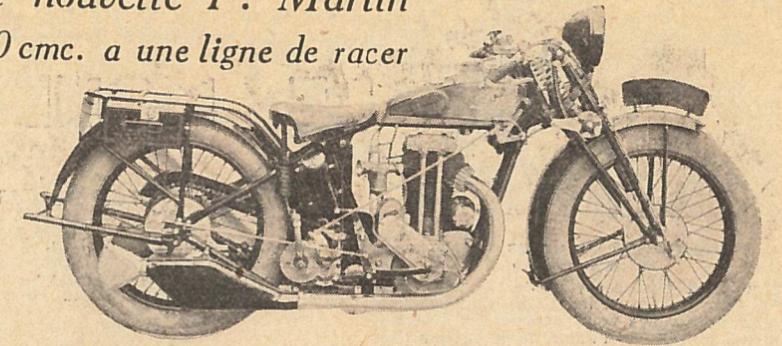
EN voici, du reste, les caractéristiques générales:

Dans le cadre bien connu, en double berceau, boulonné sur un élément supérieur matricé, formant poutre, est fixé un moteur Zurcher 350 mc. de 70 d'alésage et 90 course à culbuteurs enfermés. Ce moteur est naturellement monté sur roulements à billes et à galets; il est relié à une boîte Burman dont je pense qu'il est inutile de signaler la



Le moteur est un Zurcher à culbuteurs enfermés de belle allure.

## La nouvelle P. Martin 350 cmc. à une ligne de racer



qualité et la douceur de manœuvre. Les autres ensembles sont ceux que nous avons vus sur la New Map, moyeux à tambour de frein de grand diamètre, réservoir en laiton embouti d'une seule pièce, etc...

LES étalonnages de cette moto donnent les chiffres suivants:

Consommation: 3 litres d'essence aux 100 kilomètres et 100 grammes d'huile pour le même parcours. La vitesse, avec le rapport de 1 à 5, donne le 100 aux environs de 4.000 tours-moteurs. Les freins sont à la fois puissants et souples et contribuent largement pour leur part à augmenter la marge de sécurité de cette machine.

Je dois à l'obligeance de M. Frotey qui, pour la région parisienne, a déjà tant fait pour la meilleure diffusion de New Map, d'avoir pu, dès son arrivée dans la capitale, essayer cette nouvelle venue. Dès les premiers tours de roues, elle s'est révélée pour moi une vieille et familière connaissance.

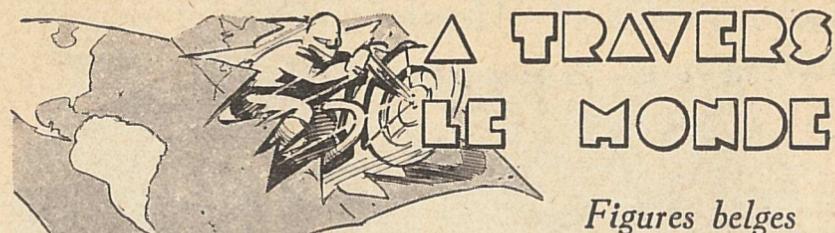
J'ai eu le bonheur!! de partir de la rue Jean-Nicot, remarquable patinoire, par un temps pluvieux, fait à souhait pour éprouver la stabilité des motos. La P. Martin, avec sa nouvelle fourche à ressort central unique formant deux cônes inversés, a une tenue de route et une adhérence au sol remarquables: ce compliment est d'autant moins excessif que cette fourche possède des amortisseurs réglables en marche, ce qui permet à chacun d'adapter la suspension à son goût et même de la faire varier en cours de route suivant l'état du sol. Pour moi, qui suis partisan des simplifications de manœuvres, j'ai fait un réglage très doux dès le départ et je m'en suis trouvé bien sur tous les parcours que j'ai pu effectuer.

Indépendamment de la suspension, la chasse semble être calculée à souhait, car la sécurité de marche, en toutes circonstances, est parfaite; avec un frein de direction non serré, des parcours réputés mauvais sont franchis sans efforts et sans réactions sensibles sur le guidon; suspension et direction se combinent heureusement pour le plus agréable pilotage. La position en selle, très normale, complète cette sensation de bien-être, facteur essentiel des grands parcours à grande moyenne, pour le minimum de fatigue et de tension d'esprit. Cette assurance que donne la P. Martin par sa maniabilité et sa tenue de route, elle la donne, en outre, par sa sécurité de marche. La mécanique est, elle aussi, au-dessus de la critique: la boîte Burman et le moteur Zurcher 350 cmc. à culbuteurs sont de ceux qui n'inquiètent pas sur la route et avec lesquels on peut partir sans appréhension.

LA P. Martin est donc une belle et bonne machine, bien présentée, bien finie, soigneusement émaillée et chromée; elle est réalisée, du côté mécanique, avec de sains organes, ayant, depuis longtemps, établi la preuve de leur indiscutable valeur.

Et je pense que M. Frotey aura la partie belle pour répandre dans son rayon d'action une moto à laquelle M. Martin a apporté tant de soins et qu'il a si bien réussie.

Max END.



CALENDRIER INTERNATIONAL

Octobre
19. Reliability (M. C. Athènes).
25. Championnat Brooklands (S. M. C. R. C.)

Figures belges

Importation de pneus russes en Allemagne

Le Trust d'Etat soviétique pour les produits du caoutchouc (Resinotrust) fait de grands efforts pour regagner les marchés où les produits de l'industrie caoutchoutière russe étaient très répandus et très cotés avant la guerre.

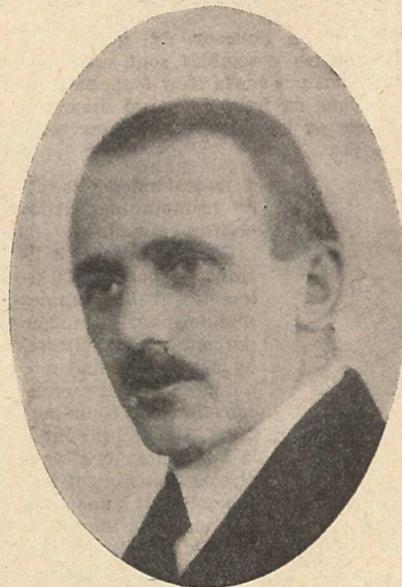
Et même les pneus comme le « Prowodnik », le « Trensoldnik » se remontaient un peu dans toute l'Europe du Nord.

La Centrale de vente qui a été créée à Berlin a, d'après la presse automobile d'Outre-Rhin, atteint un chiffre de vente fort satisfaisant malgré la crise générale.

de la moto, dans sa présentation, s'inspire de la réaction qui caractérisera le prochain Salon de Paris, c'est-à-dire revient vers le beau noir émail avec filets de rehaussements.



Douglas Marchant au stand de la FN. pris au moment du départ du Grand Prix d'Europe.



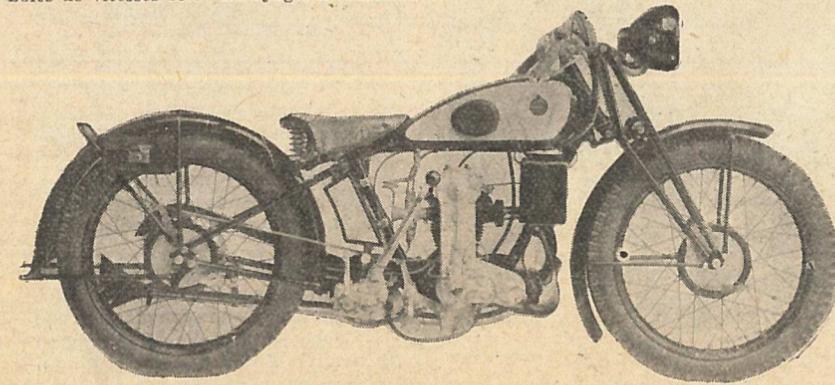
Monsieur Maurice Pire, commissaire général du Grand Prix d'Europe.

La moto utilitaire en Allemagne

Les dernières statistiques montrent que les motocyclettes de 200 centimètres cubes sont de plus en plus populaires Outre-Rhin, du fait de leur exception de tout impôt et des formalités du permis de conduire. 86.573 machines de cette catégorie ont été mises en circulation cette année en Allemagne contre seulement 36.322 d'une cylindrée supérieure. Fait à noter, les cylindrées microscopiques, en dessous de 200, les 125 cmc 100 cmc. et autres ! étaient tombées complètement dans l'oubli depuis plusieurs années.

La Gilera

La Gilera est une solide 500 cmc. latérales de grande course. Cette machine est spécialement destinée au sidecar ; sa puissance surtout est de premier ordre et sa qualité principale. D'une seule pièce, le carter-moteur en aluminium se prolonge et vient soutenir la boîte de vitesses et l'embrayage. L'ensemble



Un beau type de la construction italienne : La Benelli 1930



Tachemy, un grand as qui s'est rudement mis en évidence lors du récent Grand Prix Robert de Broux.

On signale, à la suite du récent succès commercial français des vélomoteurs, un renouveau d'intérêt pour ce genre de machines. La grande usine de roulements à billes Fichtel et Sachs, F. S. Werke, à Schweinfurt, bien connue en France a mis en série des vélomoteurs de 100 centimètres de cylindrée.

Pas de Salon

La comédie continue. On annonce, on décommande. Le Salon de Berlin aura lieu puis il n'aura pas lieu. On le recomande à nouveau... Bref... en dernière heure, c'est le Salon de la moto qui devait avoir lieu en février, qui n'aura pas lieu...

Le Salon de Copenhague

Le Syndicat des Commerçants de l'Auto et du Cycl. a décidé de tenir l'exposition d'automobiles annuelle au Fuseduouna le 15 février 1931. Cette première série est réservée aux voitures de tourisme. La section des motos et camions sera organisée en novembre 1931.

Vous avez oublié de commander votre

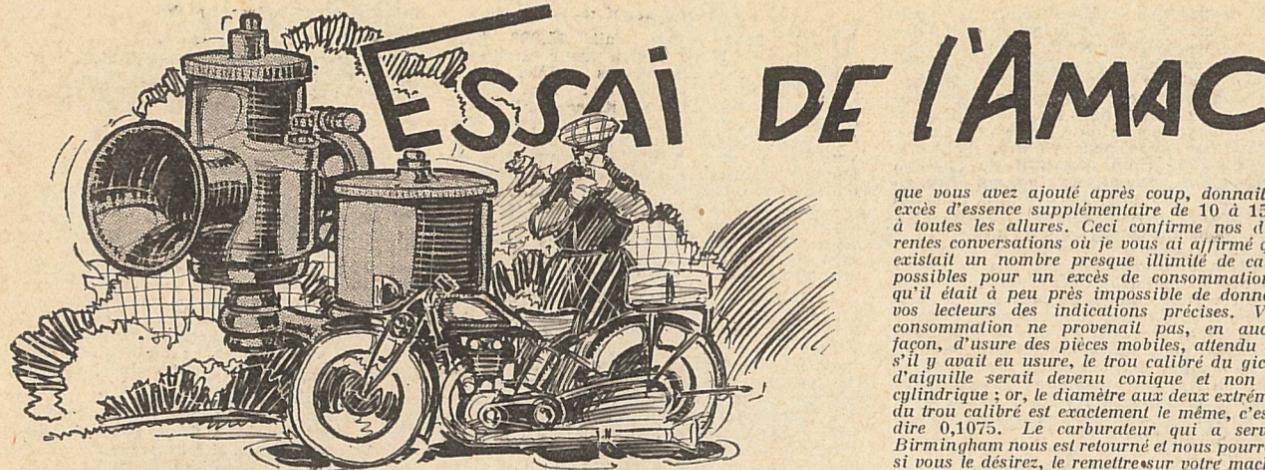
ALBUM DU SALON

Allons ! dépêchez-vous, sinon, au lieu de le payer, dès demain, franco, Abonné..... 5.60 Lecteur..... 10.60 vous le paierez 15 francs.

Jusqu'à ce soir 17 Octobre sur commande

Table with subscription rates for Abonnés and Lecteurs in France, Colonies, and Foreign.

A partir du 17 Octobre pour tout le monde et s'il en reste : 15 fr. (plus le port) : France : 0.60 U. P. : 2.50 Etranger : 5 fr.



Enfin ! Enfin !! Enfin !!!

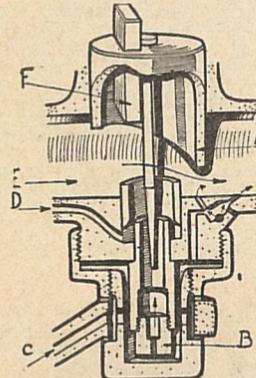
23.000 + 52.000 = 72.000 km. avec le 1928
6.000 + 9.000 = 15.000 km. avec le 1930

Voici, à quelques kilomètres près, le nombre de bornes en pierre que j'ai parcouru avec chacun des deux carburateurs. Voici ma conclusion :

Tout d'abord : excuses

Je présente mes excuses aux lecteurs de Moto Revue si, depuis un an et demi, ayant promis cet essai, j'ai différé ma résolution. L'A. M. A. C. 1928, à mon avis, fut

3 lit. 800. Vers le septième mille kilomètre son appétit revint et, jusqu'à 72.000 (tant sur la D 2 que sur la D 4), ce fut 5,6 et même 6 l. 1/2 aux 100 kilomètres. Je fis tout pour y remédier, je conservai l'un et l'autre appareils S. A. M. A. C. me changea à jet continu les boisseaux, les gicleurs, les câbles ; rien n'y fit, je ne pus jamais boucler 100 kilomètres avec un bidon d'essence. Vers fin 1929, l'infamale 28 fut réexpédiée à Birmingham où l'on ne trouva absolument rien. Or, la correspondance de mes lecteurs pendant cette même période est significative, elle dénote les mêmes soucis que les miens.



Fonctionnement de l'ensemble, volet ouvert au 1/4 (position de mise en route ou de reprise) ; F, volet d'air correcteur ; E, coupe du gaz volet côté air ; D, air d'émulsion ; C, arrivée d'essence ; A, volet des gaz ouvert au 1/4 ; G, aiguille commencement du cône ; B, gicleur principal.

un louveteau. Cela arrive. Le plus terrible, c'est que si je l'avais écrit, j'ens été foudroyé par les autorités de Birmingham. En effet, n'ai-je pas toujours dit que lorsque je promettais un essai, et que je me taisais..., vous m'avez compris !

Voici le 1930

Et j'ai équipé sur mes deux 500 cmc., j'ai usé ma peau 72 myriamètres pour essayer de prouver que l'A. M. A. C. 1928... enfin c'était de l'héroïsme. La paix est revenue, parlons de la satisfaction que j'éprouve maintenant sur ma toute « personnelle » avec l'A. M. A. C. 1930, comparons l'ancien et le nouveau. La différence est comparable à un abîme.

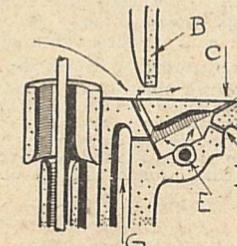
Pourquoi ai-je conservé le 1928 ?

Je ne l'aimais pas beaucoup, je l'ai conservé pour prolonger par conscience professionnelle une expérience que j'avais acceptée. L'A. M. A. C. 1928 avait des reprises terribles ; peu sensible au dérèglement, il consommait par contre effroyablement. Au début, pendant 5.000 kilomètres, ma D 2 avalait 4 l. 500 ; saturée, elle en vint à 4 litres, puis

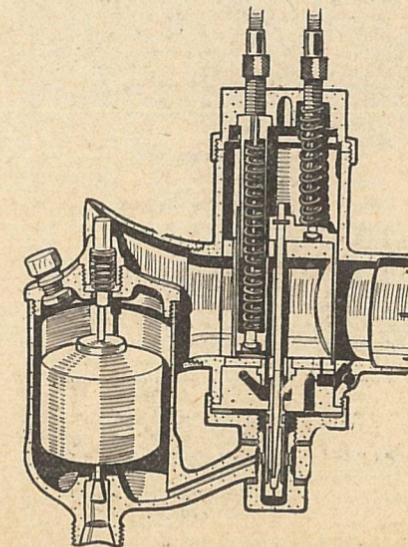
Un rapport officiel

Par contre, je reçus sur ce 1928 un rapport officiel de l'usine, d'où j'extraits :

Sur votre Gnome et Rhône D 4, les essais à Birmingham donnent ce résultat : le seul point qu'on ait pu relever sur le carburateur en question et qui explique vos ennuis, est que le gicleur d'aiguille adapté était du n° 0,1075, alors que le gicleur normal est de 0,106. La différence de diamètre du trou du gicleur d'aiguille est nécessaire pour la marche au discol ou à l'alcool, et nous avons dû faire faire quelques-uns de ces gicleurs d'aiguilles spéciaux destinés aux courses. Par suite d'une erreur que nous ne pouvons expliquer, un gicleur d'aiguille spécial a dû vous être livré. Avec cette pièce, le réglage était complètement erroné et donnait un excès d'essence de 25 à 30 % pour toutes les ouvertures du volet des gaz comprises entre le quart et les trois-quarts, sans changer la vitesse maximum, vous marchiez avec un excès d'essence considérable aussitôt que vous fermiez le volet. D'autre part, l'emploi d'un tamis d'air



Fonctionnement du ralenti, volet entr'ouvert, (moteur tournant à vide) : A, orifice d'accompagnement du ralenti, volet entr'ouvert ; G, arrivée d'essence ; B, paroi du volet, côté moteur ; C, orifice du ralenti ; D, air d'émulsion fixe ; E, air d'émulsion réglable.



réclame d'un carburateur semblait avoir été réuni dans ce modèle T. 1. Il semblait qu'il avait atteint le summum de la fabrication ; il était composé, si vous vous en souvenez, de deux boisseaux sans aiguilles quelconques de freinage. Or, sa fabrication fut arrêtée, on ? avait découvert la façon de mieux mélanger les gaz au moyen d'un pointeau dénommé aiguille et c'est de là que naquit le nouveau type 1928. J'ai dit ce que j'en pensais plus haut ; parlons maintenant de l'actuel 1930. Le 1930 est, ni plus ni moins, l'ancien type 1925 que l'on a repris et auquel on a adapté les améliorations constatées sur le 1928. On a eu soin de tenir compte du progrès et aussi des critiques qui avaient surgi par suite du changement radical de conceptions et la satisfaction de tous sera grande lorsque je dirai que l'A. M. C. est parfait.

Ne soyons pas dogmatiques

Tout d'abord, nous ne savons pas pourquoi, tant de revues, ces temps-ci ont publié des articles critiques sur le système du volet de gaz à glissière dans le carburateur. Il y a même une certaine partialité qui nous offusque, nous, motocyclistes : que l'on préfère un détail à un autre, ce n'est qu'une question de goût, cela n'engage en rien le principe général d'une construction. Qu'on attaque un système en jetant l'in

terdit dogmatique ou l'anathème, ce n'est pas correct, surtout vis-à-vis de lecteurs qui n'ont pas le temps de s'occuper de telles questions, et qui croient dur comme fer ce qu'on écrit.

Amac a adopté un volet de gaz à glissière : mais longtemps, ce fut le papillon de gaz analogue à ceux utilisés dans les automobiles qui a servi d'expérience dans cette maison. Le carburateur Amac pour voiture, d'ailleurs, n'utilise-t-il pas un dispositif de papillon commandé par axe et maneton, qui offre, en effet, de gros avantages en voiture, mais qui a de gros inconvénients aussi ? Si Amac l'a adopté pour une conception, il l'a rejeté pour l'autre.

Doit-on en vouloir à Amac de se refuser à standardiser le carburateur ? La moto n'est pas une voiture, sauf pour ceux qui n'y connaissent rien. En effet, nous-mêmes qui avons essayé les deux systèmes sur la moto (pas longtemps, mais suffisamment pour éclairer notre « Maglum », nous avons constaté que le dispositif par volet à glissière est préférable : il permet un réglage précis du degré de vaporisation de l'essence quelle que soit l'ouverture du passage des gaz.

**Vaut-il mieux des volets ?**

D'AUTRE part, l'usure prématurée de ce dispositif qui, en effet, se produisait dans le modèle 1928, et qui a servi de cheval de bataille pour les adversaires, a complètement disparu sur le modèle 1930. En effet, le métal lui-même a été étudié à fond, et l'amélioration est telle, par le système des guides latéraux du volet des gaz, que l'usure actuelle du modèle 1930 est beaucoup moins rapide que l'usure des manetons et volets dans les dispositifs à papillon de réglage, que ce soient des Amac ou autres marques.

Nous avons remarqué, en outre, dans le 1930 que nous possédons, que le réglage du carburateur, lorsqu'il y a usure (et 15.000 km. est un essai probant pour ce modèle !) n'est pas affecté lui-même ; or, avec un modèle à papillon, bien que nous ne l'ayons pas essayé très longtemps, la petite usure dont il était gratifié nous a fait constater une rentrée d'air très sensible supplémentaire, pour 210° de mm. ! aussi nous n'hésitons pas à dire que...

**Les systèmes à boisseaux...**

RENCONTRENT notre faveur pendant longtemps encore. En effet, à pleine ouverture, nous n'avons jamais constaté d'obstruction dans le passage des gaz et nous ne croyons pas nous tromper en disant que, dans cet appareil, un meilleur rendement est obtenu en vitesse pure.

**Notre essai :**

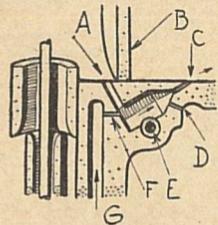
Donc, nous avons fait 15.000 km. avec le 1930, après avoir accompli 72.000 km. avec les anciens modèles ; nous avons rencontré de nombreux motocyclistes qui nous ont exprimé des critiques sur l'Amac. Or, tous avaient le 1928, alors que tous ceux qui possèdent des 1930 brûlent la route, se vantent de leur faible consommation et ignorent les inconvénients si communs dans la motocyclette. Le 1930 est donc parfait.

Nous avons donc constaté les avantages suivants principaux dans le 1930, points que nous avons rencontré aussi dans d'autres modèles d'autres marques, mais jamais réunis au complet sur le même appareil.

1° **Gain de puissance.** Par suite de la suralimentation et de la turbulence offertes par la partie dénommée diffuseur, chez Amac, et par suite de la disposition des cheminées d'alimentation multiples : 1° dispersion homogène des gaz dans le courant d'air central, et disparition du freinage dans l'aspiration.

2° **Consommation moindre,** grâce à la petite soupape d'air, automatique, guidée inconsciemment et s'accommodant aussi bien aux réglages pauvres, normaux ou riches. Son déplacement angulaire de 2° est infime et donne une précision rapide, sans avoir eu besoin d'organe compliqué ou délicat.

3° **L'absence totale des trous :** Vous connaissez cette hésitation du moteur qui semble produire un à-coup dans la transmission ; excès ou manque d'essence, si désagréables dans la circulation en ville. Dans le 1930, le trou n'existe pas à cause de la troisième source d'alimentation qui a été ajoutée sous le nom de calibre de passage. Cette grosse amélioration est peut-être une des raisons incontestées du succès du 1930.



Fonctionnement du ralenti volet fermé (moteur s'arrête) ; A air additionnel, volet fermé ; G arrivée d'essence ; B paroi du volet, côté moteur ; C orifice du ralenti ; D air d'émulsion fixe ; E air d'émulsion réglable ; F gicleur de ralenti.

ration est peut-être une des raisons incontestées du succès du 1930.

4° **Simplicité et accessibilité.** Je n'ai jamais eu aucune difficulté pour le nettoyage du 1930 : tout vient à la main, tout se rease sans difficulté, pour l'excellente raison que l'on ne peut mélanger les pièces.

**Conclusion**

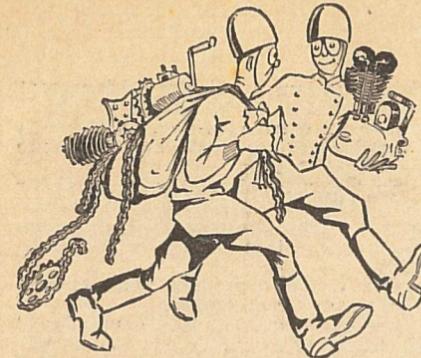
COMME on le voit, nous avons eu autant de satisfaction avec le 1930 que nous avons eu de déboires avec le vieux système antique. Est-ce à dire qu'Amac a été la seule à passer par cette crise de convalescence technique ? Non, toutes l'ont eu d'une façon ou de l'autre, ou l'ont encore malheureusement, puisque les uns sont des fabricants de carburateurs des voitures qui appliquent cette technique à celle de la moto, grosse erreur ; d'autres ont fabriqué des appareils pour motos par empirisme.

**Parlons objectivement.** Avec le 1930, j'obtiens un minimum de consommation : pour le travail en ville de 4 litres 100 pour une 500 cmc. culbuteurs, et 4 litres pour une latérale : j'obtiens 4 litres et 3 litres 800 pour travail de tourisme, sur route normale.

Sur 15.000 km., je n'ai pas connu encore un seul ennui : les seuls pépins, si l'on peut dire, ont été une rupture de câble, un gicleur que j'ai trop serré, qui a cassé, et un engorgement par huile polluée, deux fois. De toute façon, chaque fois que cet accident s'est produit, il s'est annoncé très clairement sans avoir à chercher ailleurs : bougie, magnéto, etc...

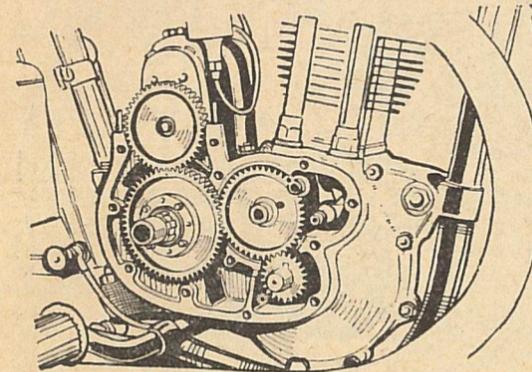
Au point de vue vitesse, j'ai l'impression qu'à l'heure actuelle, c'est l'un des meilleurs qui existent, car lorsque vous avez atteint le plafond, vous avez encore une marge très nette. Il suffit que vous diminuiez un peu l'air et les gaz, pour que le moteur ne diminue pas de vitesse, et nous avions encore alors cette ressource d'augmenter de quelques kilomètres la vitesse maximum prévue de construction, sans aucune modification : n'est-ce pas le truc des professionnels qui arrachent dans les épreuves la première place quelle que soit la machine : n'ont-ils pas tous des Amac 1930 ?

Enfin, le ralenti est le plus remarquable que nous ayons connu : il laisse une impression d'étouffement perpétuel, mais se refuse à arrêter le moteur. N'est-ce pas la plus belle référence : vitesse et lenteur, économie et puissance, prix modeste et durée, tout cela réuni dans un petit appareil qu'on appelle : « Amac 1930 ». M. A.



Un dernier mot, écrit en vitesse par Robert Sezé

MON aimable, mais peu anonyme contradicteur ! trouve, dans l'article : *Bloc ou boîte ?* une mise au Point, « quelques notes obscures ». Alors, comme de mon côté, je ne vois pas grand'chose... dans ses arguments... ce sera... un combat de nègres (!) dans la nuit...



Ce bloc à trois vitesses représente bien la technique moderne de la construction unitaire du moteur et de la boîte. A droite, côté transmission et distribution, on notera le fort petit nombre de pignons et leur accessibilité.

N'allons, surtout pas ! nous jeter des centaines de mille kilomètres à la tête ! Mais, vraiment, le signataire de ces lignes avait, en 1919, dépassé ce chiffre, avec des motos anglaises à chaîne-chaîne ! (Voir *Motocycle*, 30 janvier 1919).

Et, s'il est, maintenant ! convaincu de la supériorité de la transmission par engrenages à la magnéto et à la boîte, que l'on veuille bien croire que c'est à la suite... mettons... d'expériences... pratiques !

Donc, l'Anonyme déclare « n'avoir jamais eu de réparations à effectuer sur ses modèles à boîte séparée, tant au moteur, qu'à la boîte de vitesse !

Alors, vraiment, n'est-ce pas ! Il ne doit pas savoir grand'chose sur leur accessibilité et leur facilité de réparation...

Il continue : « Les petits pépins courants, sur la route, ont toujours été réparés avec l'infime trousseau composé d'une pince, d'une clef anglaise et d'un tournevis. »

Mais, cher anonyme ! Bien sûr qu'on répare « tous les petits pépins », comme vous dites, de tous les types, à boîte séparée ou à bloc-moteur, avec ce « trousseau ».

Quand il y a « de la casse », il faut, dans les deux cas, des arguments « plus convainquants », Darracqs, arrache-pignons et autres choses cruelles.

Mais, sapristi ! Pourquoi y en aurait-il davantage, « de la casse », avec un bloc qu'avec une boîte ?

**BLOC OU BOÎTE SÉPARÉE**

R. I. P.

Si vous le prétendez, ce n'est qu'une « aimable » méchanceté... gratuite...

Comme quand vous nous parlez « d'ennuis de distribution ! »

Distribution et transmission par engrenages n'ont exactement rien à voir dans ce dilemme : « Bloc-moteur ou boîte séparée ? »

Sur beaucoup de blocs, à tort ou à raison, la distribution est à droite et toute semblable à celle de votre monture favorite.

Notez, également, quand vous mentionnez le grip-page du « moyeu » de débrayage, que tous les blocs que j'ai eus avaient, exactement, le même débrayage externe que n'importe quelle boîte séparée !

Notre anonyme, qui est « nerveux », aime les boîtes trois vitesses toujours en prise « excessivement agréables » et parfaitement silencieuses.

Eh ! bien, s'il lui plaît d'essayer, bientôt un bloc à trois vitesses toujours en

qui n'est jamais lavée que par la pluie céleste !)

Seulement, hélas ! il juge inutile de préciser si elle est propre ou sale, mais conclut, tout de suite ! comme ça : « Par conséquent, je juge que la boîte séparée est aussi propre que le bloc-moteur ».

Pauvre anonyme : A boîte ou à bloc, et même sans boîte du tout, une moto qui roule dans la boue est boueuse et son conducteur avec...

La plus ou moins grande saleté, dans ce cas est le fait des garde-boue et des protège-jambes.

Qu'il me prête sa machine, complète avec ses pantalons clairs et je me charge de lui... culotter, rapidement... l'une et l'autre !

Mais savez-vous bien que les usagers d'excellentes boîtes anglaises (à quatre vitesses !) se plaignent qu'elles suintent l'huile...

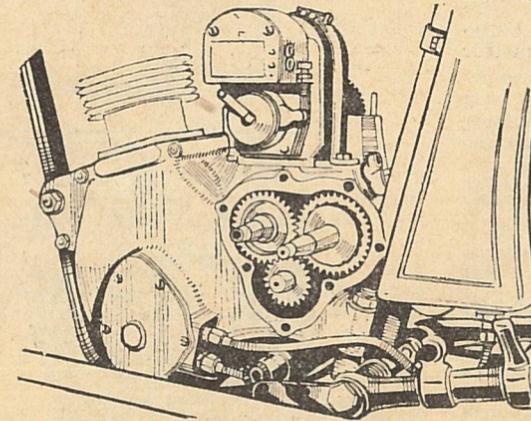
Certes, il est des bloc-moteurs huileux ! et des moteurs séparés qui le sont tout autant, et même davantage ! et pas tous à arbre à came en tête, comme ce petit nerveux qui est une vraie fontaine à « Kervoline ».

Mais je trouve charmant cet argument de « la difficulté de dresser parfaitement des surfaces de 1000 m/m (celle d'un bloc de moto !)

Une usine qui ne peut « dresser » proprement des surfaces de plus de 200 m/m ferait mieux de fabriquer... des arrosoirs !

QUESTIONS record du monde, je n'aurai pas la cruauté de citer des exemples récents, car l'anonyme doit, tout de même, lire le journal...

CE qui m'énerve, un tout petit peu, savez-vous, c'est ce petit air détaché de dire, au bon milieu d'une discussion : « Bah ! après tout, tout est relatif dans l'existence » — « Peuh ! cette lutte de la boîte et du bloc, vue de Syrius, comme c'est peu de chose ! » Mais oui, nous le savons,

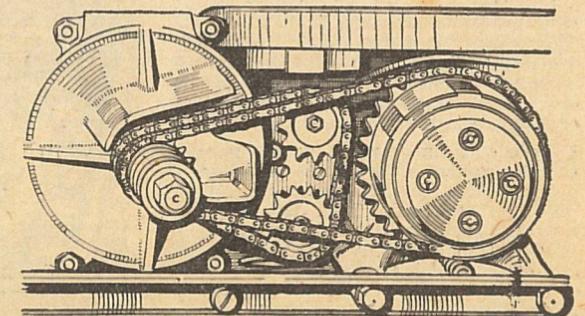


A droite, côté kick, vous remarquerez qu'en détachant un couvercle, tous les pignons sont accessibles. Ils sont, du reste, toujours en prise. Le changement de vitesse s'effectue par clabots. Le pignon à cliquet à gauche est celui de l'embrayage.

prises, je serais à sa disposition.

Ah ! la propreté ! l'Anonyme a une machine qui roule (paraît-il !) hiver comme été ! « et qui n'a pas encore reçu un coup de torchon ».

(Tiens, mais alors ! c'est comme la mienne



Le dessin ci-dessus montre, côté transmission, ce que contient le bloc si lisse ; on remarquera que la chaîne de magnéto entraîne également le pignon de la dynamo d'éclairage.

**De-ci de-là**

**Est-ce vrai ?**

NOTRE excellent confrère *Le Petit Provençal* publie le 5 octobre :

MOTOCYCLISTE, attention ! — On nous prie d'insérer :

Si quelquefois des motocyclistes en mal de vitesse cherchent à s'entr'ouvrir le crâne qu'ils lâchent de ne pas le faire sur le territoire de la commune de Piolenc, car la municipalité manque totalement de respect pour les morts. Hier jeudi, un jeune homme monté sur une moto s'est tué sur la route nationale, au lieu-dit Crochant. Après les constatations d'usage, on

**POURQUOI ?**

Pourquoi conserver vos numéros de *Moto Revue* en désordre quand il y a, chez nous, une superbe reliure automatique à 9 fr. 50, qui vous permet de classer 26 numéros à la fois.

dut transporter le malheureux à l'hôpital de Piolenc.

Quelle ne fut pas la stupeur des habitants en voyant passer le carlinnier conduisant le tombereau à ordures dans lequel on avait entassé moto, valise et... le cadavre !

Qu'il nous soit permis de dire que la mort a

des droits que l'on doit respecter et qu'une telle façon de procéder ne saurait être que sévèrement jugée.

Un tel acte a-t-il vraiment été exécuté ?

**Linax se retape !**

EST-IL vrai que, pour cette année 1930, et enfin ! la piste de Montlhéry a connu des jours financiers moins désastreux que les années précédentes. Toujours est-il que 1930 ne se soldera par aucun déficit. On va en profiter pour refaire la piste... partiellement. A noter que l'apport à Montlhéry, cette année, a été surtout motocycliste.

**Protestations en vers**

Chère *Moto Revue*,

La petite dame à la Terrot Ce matin n'a fait qu'un saut En lisant son numéro... Et s'empresse de protester En te faisant remarquer Qu'elle n'a pas omis de signer... Mais qu'ayant envoyé deux histoires, Tout bonnement elle a cru pouvoir N'en signer qu'une, sans déchoir...

Avez-vous lu le numéro spécial du Salon

de l'Actualité Automobile ? — 1.25 Avez-vous retenu le numéro de novembre de compte rendu du Salon ? Non ! Qu'attendez-vous ?

Toi, qui es condamné à lire la prose D'un tas d'abonnés, écrivant un tas de choses Et d'y faire un choix judicieux et digne de [bougie...]

Va, je te pardonne d'être des fois abruti... (Ah ! ma chère !!!

Ca, des vers ? ? ? Quelle misère...)

La passagère - navigatrice - qui - n'aime - pas-les-ficelles-en-liberté des numéros 395 et 396, pages 1154 et 1180.

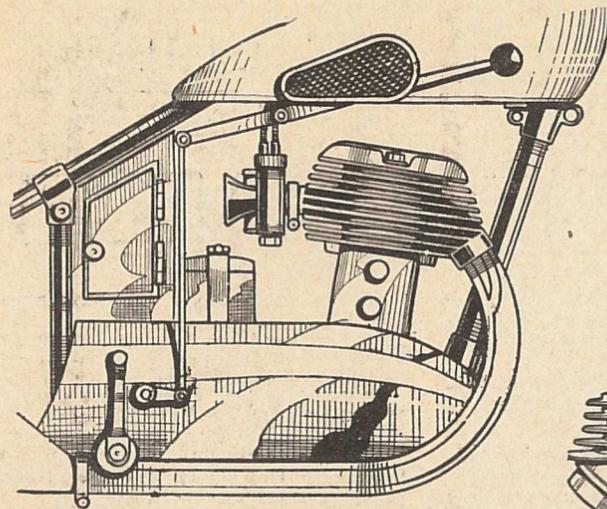
Avez-vous rempli votre Bulletin d'engagement au deuxième

RALLYE DU SALON

Attention à la clôture. Aucune réclamation ne sera admise. Engagement : 10 francs par machine.

**A la F. N. C. A. de France**

L'ASSEMBLÉE annuelle de la Fédération Nationale des Clubs Automobiles de France s'est tenue le 10 octobre : extrayons des propositions adoptées, celle qui désireait que des routes soient mises à la disposition des candidats au permis de conduire, après autorisation et demande. Que ce même permis de conduire fut conditionnel pendant un an. On y a étudié la collaboration possible et rationnelle de l'automobile et de la moto en vue des opérations de mobilisation. Des protestations violentes ont surgi contre la tendancieuse campagne que font certaines presses sur les accidents, en discréditant la deuxième des industries nationales.



Voici une des réalisations les plus sensationnelles qu'ait établie, pour le prochain Olympia, une marque anglaise célèbre. On voit nettement, dans ce dessin, l'aspect particulièrement agréable obtenu par la carapace de tôle enfermant moteur, chaîne et boîte de vitesse séparée.

tout est relatif. Einstein l'a démontré... Il n'y a que votre... ténacité (que le camarade typo ne me fasse pas dire autre chose !) à attaquer ce pauvre bloc qui n'a rien, elle, de relatif...

**M**AIS, savez-vous bien que cet anonyme peut vous lancer un fort joli couplet et du meilleur style ! sur « l'agglomérat d'huile, de poussière... et de moucheron qui adhère aux moteurs de voiture ».

Il note « l'huile venant du reniflard, des guides de soupapes ».

Et ce dégoutant magma automobiliste est un argument... contre le bloc-moteur de moto.

**U**NE question à l'Anonyme : A-t-il jamais fait du « G. N. », ce cyclecar qui avait tant de chaînes que c'était une Bénédiction ?

Il m'est arrivé de trouver, dans le carter (mal fermé !) des trois chaînes, un cadavre de lapin... très faisandé, hélas !

**M**AIS revenons pour conclure aux affaires sérieuses. (Tout est relatif, c'est vrai !)

L'anonyme, en somme, énonce de fort bonnes choses (auxquelles je souscris « des deux mains » !) « La chaîne est un excellent système de transmission dont les constructeurs ont méconnu les conditions de fonctionnement et négligé la protection. »

Comme c'est vrai ! Seulement, c'est dit trop tard ! Et il préconise la chaîne double sous carter étanche (avec des joints dressés de plus de 200 m/m de long). Probablement, mais sait-il que de tels carters ont, pour citer ses expressions, « des contours bien tourmentés !!! » eux aussi.

**M**AIS, cher anonyme, si vous employez des carters étanches, en aluminium, probablement, vous serez amené, tôt ou tard à unir moteur et boîte dans le même bloc d'aluminium... Que voulez-vous ! Le public n'aime plus tous ces recoins à boue et à cambouis ! Il insiste, de plus en plus, et exige une présentation bien lisse... et bien logique !

Alors, une fois moteur et boîte accolés, vous finirez par vous demander, vous aussi : « Au fond, après tout ! Pourquoi

mettre à toute force !! une chaîne entre deux pignons !!! Ils étaient autrefois éloignés. Mais ils se sont si rapprochés, maintenant, qu'ils ne demandent plus qu'à s'unir ! Supprimons la chaîne inutile parasite et embêtant intermédiaire ! »

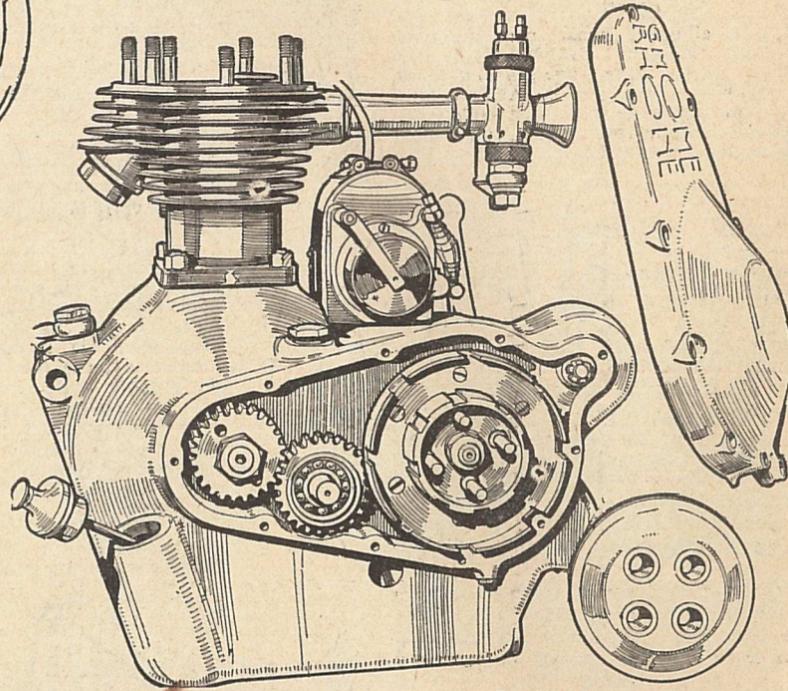
**N**ous allons voir, au prochain Salon

des réalisations excellentes qui donneront enfin ! à cette pauvre chaîne trop maltraitée jusqu'ici, peut-être, un logement convenable et des possibilités d'existence plus supportable.

Constatons, également, le louable désir de rendre plus harmonieuses, plus homogènes et plus pratiques, la moto, engin essentiellement et littéralement... populaire !

Que verrons-nous donc sous les lampadaires du Grand Palais !

Des quarts de blocs ! des demi-blocs !! et encore des blocs !!! vous exclamerez-vous, la rage au cœur, cher anonyme ?



Un bloc français dont la netteté fait le succès.

« Ils y viennent tous ! Mais ces blocs enfarinés ne me disent rien qui vaille ! Garçon ! vite un bock ! »

**C**ERTES, l'évolution est progressive, certains gardent masqués par de beaux carters, ces chères chaînes dont ils ne sauraient se séparer brusquement...

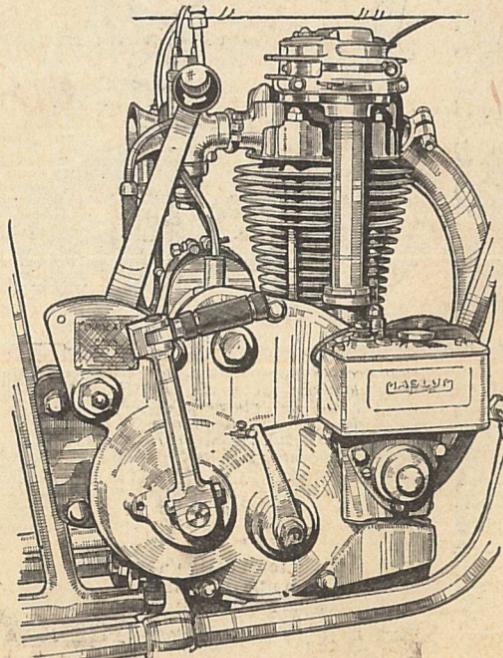
Quelques-uns, les optimistes, jugent que bien graissées, complètement protégées, leurs chaînes peuvent se dispenser de tout réglage : Inutile donc de se compliquer l'existence et ils n'en mettent point.

D'autres, au contraire, se donnent beaucoup de mal pour trouver des tas de combines de tension, toutes plus ingénieuses et plus inaccessibles les unes que les autres !

A l'Olympia, nous étudierons avec soin ces nouveaux modèles de « New Hudson » où seul, le cylindre se hasarde en dehors d'une sorte de torpille en belles tôles noires...

Et c'est très bien ainsi.

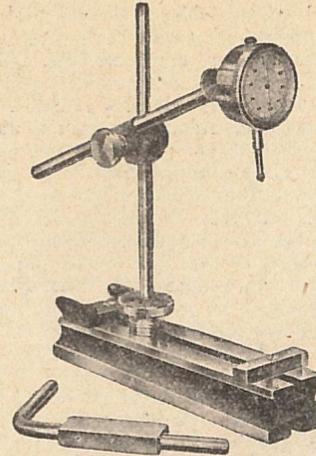
( Voir suite page 1208 )



Autre bloc français dont la vulgarisation si grande est fonction de sa technicité moderne.

## Contrôle...

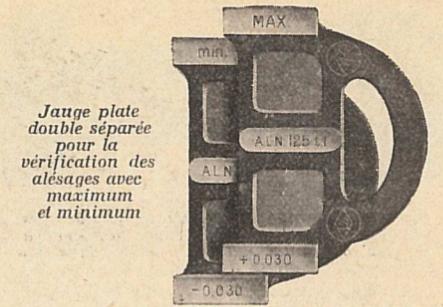
par H.-P. BORESTROKE



**D**e passage à Dijon, nous avons eu le très grand plaisir de visiter en détail les puissantes usines de la Société Terrot et cette merveilleuse organisation industrielle laisse une impression profonde. Mais comment décrire par le menu ces usines où travaillent des milliers d'ouvriers. Notre description serait à la fois hâtive, incomplète et confuse. Aussi avons-nous préféré n'examiner qu'un des points particuliers de cette activité complexe. Nous avons été particulièrement frappés par le soin minutieux avec lequel à toutes les étapes de la fabrication chaque pièce est contrôlée. Il est impossible qu'une pièce douteuse puisse passer inaperçue. Que le métal ne corresponde pas à l'échantillon, que les traitements thermiques ne lui aient pas donné les qualités voulues, que l'usinage n'ait pas amené chaque pièce aux cotes exactes, un contrôle sévère, nous pourrions dire absolu, permet de le constater. Ce contrôle rigoureux est la condition sine qua non d'une construction qui allie le minimum du prix au maximum de la qualité. Avec l'application des principes de Taylor, tout ajustage en cours de fabrication est impossible. Il créerait à chaque instant des stases dans la circulation des pièces à travers l'usine et provoquerait des à-coups inconciliables avec le rythme régulier et inflexible de la production. Il est beaucoup trop imprécis et variable en ce qui concerne le temps. L'ouvrier aujourd'hui a comme rôle la surveillance des machines ou un simple montage des pièces usinées.

Bien entendu, il peut se produire des loups. Une pièce de fonderie peut présenter des soufflures ou d'autres défauts, une machine-outil peut se dérégler, la température d'un tour varier en cours de traitement. Grâce au contrôle aucune de ces pièces défectueuses ne sera livrée au monteur. Il faut même quelque chose de plus c'est de retrouver l'origine de cette défectuosité. Avec un contrôle bien organisé on remontera jusqu'à l'ouvrier négligent ou à la machine mal réglée. Cette enquête est vite faite d'ailleurs puisqu'à chaque opération d'usinage fait suite un contrôle.

N'oublions pas également qu'une usine représente l'investissement de capitaux



Jauge plate double séparée pour la vérification des alésages avec maximum et minimum

considérables et que la marge des bénéfices est extraordinairement étroite. Les actionnaires néanmoins entendent retirer de leurs fonds un dividende raisonnable. Le moindre coulage se traduirait par une ruine rapide. Il faut donc que le contrôle permette de surveiller le travail de chaque ouvrier, de tenir une comptabilité exacte du nombre de pièces traitées par chacun d'eux, d'éviter toute perte d'outillage.

On voit donc quelle importance primordiale le contrôle possède non seulement en ce qui concerne la qualité de la fabrication, l'uniformité de cette qualité, mais encore en ce qui se rapporte au prix de revient et à la saine gestion financière d'une entreprise industrielle.

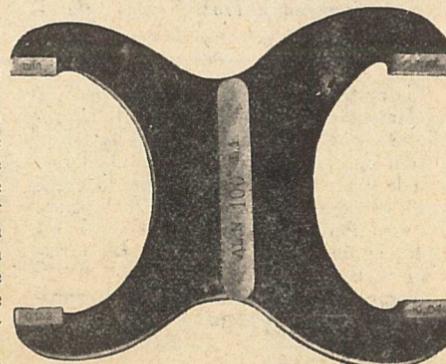
### Différentes vérifications

**E**NTRE l'entrée à l'usine des matières brutes et la sortie de la machine toute pimpante de chrome et d'émail, la vérification porte sur trois étages différents.

1. — Vérification des matières premières et des pièces brutes.
2. — Vérification des matières premières et des pièces en cours d'usinage.
3. — Vérification des ensembles et essais.

### Vérification des matières premières et des pièces brutes

**Q**UAND une ménagère fait son marché elle s'inquiète et du poids et de la qualité des marchandises qu'elle achète. Qu'on nous pardonne cette comparaison irrévérencieuse, mais il en est un peu de même de l'industriel. Celui-ci a passé commande à ses fournisseurs de certaines quantités de produits déterminés. Il y a là des barres d'acier de caractéristiques bien définies. Il y a des pièces brutes embouties, matricées, découpées, fondues. Il y a des produits des



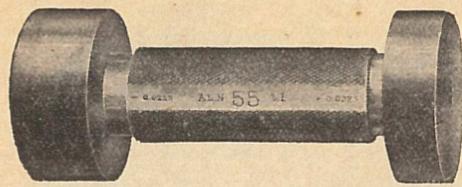
Calibre de filetage : tampon avec noyaux lisses.

tinés à la cémentation, au chromage, à la parkérisation, à l'émaillage, etc.

Reprenons l'exemple de notre ménagère. Quand elle achète des fruits elle ne peut les goûter tous. Elle en prend un au hasard et d'après cet essai elle achète le reste. Elle suppose que ces fruits, qui ont poussé dans les mêmes conditions et ont été cueillis en même temps auront le même degré de maturité et le même goût que celui qu'elle a dégusté. Le service de contrôle va opérer de la même manière. Sur chaque barre de métal un échantillon sera prélevé. Ces éprouvettes vont subir un certain nombre d'essais mécaniques, chimiques, microscopiques, etc. Un essai de billage indique la dureté du métal et indirectement, par un rapport simple, la résistance à la rupture. Les éprouvettes subissent également des essais de cémentation quand il s'agit d'aciers doux de cémentation ou des essais de trempe quand on examine des aciers demi-durs, durs ou spéciaux. Un nouveau billage permet de constater si on a obtenu par ces traitements thermiques la dureté voulue.

Si les résultats donnés par les essais n'étaient pas satisfaisants ou s'ils laissaient prise au moindre doute les laboratoires procéderaient à un examen microscopique et macrographique qui permettrait d'étudier la structure du métal et les modifications qu'elle subit sous l'influence des traitements thermiques. Enfin, des analyses chimiques permettent de déterminer pour les alliages la teneur en chrome, nickel, vanadium, etc. On analyse également les échantillons de bronzes.

Le service de réception reçoit aussi des pièces brutes. Il y a des pièces fondues en fonte ou en aluminium (cylindres, carters, pistons, etc.), des pièces embouties matricées, découpées. On s'assure en vérifiant soigneusement une pièce dans chaque série qu'elles ont bien les dimensions requises et qu'elles sont conformes aux dessins. Mais il faut encore que ces pièces soient saines. Il serait évidemment onéreux d'usiner partiellement une pièce brute et de s'apercevoir qu'elle présente un défaut de matière qui oblige à la mettre au rebut. Chaque pièce est donc vérifiée au point de vue de la qualité du métal et on s'assure qu'il n'y a aucune soufflure, aucune paille, aucune bavure. D'ailleurs avant de passer commande de grosses séries, on demande aux fournisseurs de faire leurs preuves et de fournir des échantillons qui sont soumis à un examen extrêmement serré de la part du service de contrôle.



Tampon lisse double pour la vérification des alésages : la partie la plus longue correspond à la cote minimum qui doit entrer dans les pièces à vérifier.

### Vérification des matières en cours d'usinage

LES pièces et les matières, acceptées après toutes vérifications préliminaires, constituent le stock sur lequel on prélèvera ce qui sera nécessaire à la fabrication. Bien entendu il ne s'agit pas d'une réserve où chacun puisera à son gré. Il y a un programme de fabrication minutieusement établi. Au moyen du chronométrage, on a établi de manière précise la capacité de production de chaque machine et de chaque ouvrier et on a ainsi réglé, dans les divers départements de l'usine, une cadence de fabrication qui correspond au nombre de machines à sortir. Il ne faudrait pas en effet qu'on assemblât dix moteurs alors qu'on ne ferait que cinq cadres et quatre réservoirs ou vice-versa. Il faut que tout arrive au montage final dans le même nombre. Ce sont comme des affluents qui viennent se jeter dans un fleuve et dont le débit doit être tel que le niveau du fleuve demeure constant. Beaucoup de personnes s'étonnent qu'un modèle nouveau et apparemment bien au point ne sorte en grandes séries que quelques mois après sa présentation. Elles seraient moins surprises si elles connaissaient toutes les difficultés que soulève l'établissement d'un programme de fabrication.

Bref, les matières premières et les pièces brutes sont débitées par le magasin d'approvisionnement à une cadence qui correspond à celle de la fabrication. Les dates de sorties sont elles-mêmes prévues.

Au cours de la fabrication les pièces seront accompagnées de fiches. Celles-ci permettront au service central de contrôle qui les rassemble, de savoir les noms des ouvriers qui ont effectué les diverses opérations d'usinage, d'établir les feuilles de paye et de retrouver, quand il y a lieu, les fautes commises. Elles ont donc une importance considérable. En principe il y a une fiche pour chaque opération ou série d'opérations accomplies par un même groupe de machines.

Après chaque opération, les pièces sont contrôlées et si elles sont reconnues conformes, elles sont acheminées vers le service qui doit effectuer les opérations suivantes. Notons qu'au point de vue des affaires, les pièces acceptées comptent seules et qu'ainsi l'ouvrier est encouragé à exécuter avec le maximum de soin le travail qui lui est confié. Cela constitue en quelque sorte le contrôle administratif.

Venons-en maintenant à ce qu'on

pourrait appeler le contrôle mécanique c'est-à-dire les tolérances d'usinage.

La même précision n'est pas nécessaire pour tous les organes d'une machine ni même pour toutes les parties d'un même organe. Nous concevons, par exemple, qu'un léger écart dans les dimensions des ailettes d'un cylindre n'aura aucun effet sur le fonctionnement d'un moteur, mais que par contre, l'alésage doit être rigoureusement exact. On est donc amené à adopter pour les différentes pièces d'une machine des tolérances également différentes.

Chaque fois qu'il y aura assemblage, c'est-à-dire adaptation de deux ou plusieurs pièces usinées, la tolérance sera naturellement plus faible que quand il s'agit de pièces usinées non assemblées. Par exemple une tolérance plus grande pourra être admise pour le corps d'une bielle que pour l'intérieur de la tête de bielle ou pour le maneton.

La précision absolue ne peut être qu'une utopie. Il n'y a aucun mécanisme qui réponde à cet idéal, même les instruments de laboratoire les plus délicats. On doit donc, en pratique, se contenter d'une approximation. Il est impossible même dans la fabrication la plus soignée d'avoir des pièces rigoureusement identiques. Le tout est que l'écart ne dépasse pas une certaine valeur selon le rôle que la pièce est appelée à remplir.

Il faut, par surcroît, distinguer deux sortes principales d'assemblages. Il y a des assemblages mobiles, le pied de bielle et son axe par exemple. Dans ce cas, un léger jeu sera indispensable. Il y a des assemblages fixes pour lesquels on prévoit au contraire du serrage, par exemple l'emmanchement des tubes du cadre dans leurs raccords. Théoriquement le nombre des assemblages est infini, mais pratiquement on a pu s'arrêter à un certain nombre de classes qui répondent largement à tous les besoins courants.

VOICI par exemple les classes d'assemblages prévues par Terrot :

1. Emmanchement libre.
2. Emmanchement tournant.
3. Emmanchement glissant.
4. Emmanchement exact.
5. Emmanchement bloqué.
6. Emmanchement acier dans acier à la presse.
7. Emmanchement bronze dans acier à la presse.
8. Emmanchement bronze dans aluminium à la presse.
9. Emmanchement roulements (arbres).

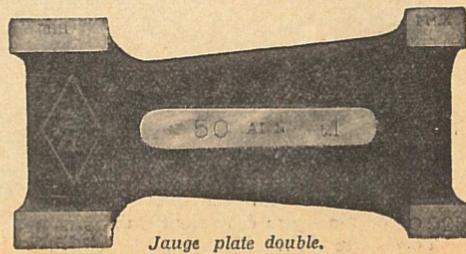
Ce système dit de l'alésage normal est également celui de « la Précision Mécanique », Société spécialisée dans la fabrication des jauges, calibres, etc. Quel que soit le genre d'ajustage envisagé, l'alésage reste constant pour une même dimension, la variation du jeu ou du serrage est obtenue uniquement par la seule variation de la pièce mâle.

Venons-en maintenant aux tolérances de fabrication proprement dites. Il faut tout d'abord fixer les limites entre lesquelles une pièce peut être considérée comme bonne. Nous avons vu plus haut

que, de toute évidence, le même degré de précision n'est pas nécessaire pour tous les organes d'une machine. Néanmoins aujourd'hui on travaille avec des tolérances de plus en plus réduites. On sait quelle importance joue dans la durée d'une machine non seulement la qualité des matériaux employés, mais la précision du montage initial. C'est grâce à la réduction des tolérances du montage que nous avons des pièces rigoureusement interchangeables et qu'ainsi nous pouvons effectuer nous-mêmes de nombreuses réparations, c'est grâce à ces tolérances réduites que nous avons des cadres bien alignés, des moteurs bien assemblés, des carters qui ne fuient pas, etc.

Dans les limites de la tolérance, une pièce peut être ou plus petite ou plus grande que les dimensions théoriques. Pour éviter les difficultés de lecture que présenterait une cotation double avec une dimension maximum et une dimension minimum, on fixe les limites par les écarts extrêmes que peut subir une pièce par rapport à une cote donnée qui est la cote nominale. Par exemple, au lieu de dire : le diamètre de l'axe doit être inférieur à 20,0125 et supérieur à 19,9875, nous dirons : le diamètre de l'axe doit faire  $20 \pm 0,0125$ .

COMMENT vérifier ces limites d'exécution? On ne peut songer à employer des pieds à coulisse ou des palmers, parce que ni les uns ni les autres ne sont assez précis et assez commodes. On a donc mesuré pour les parties mâles à des calibres et pour les parties femelles à des jauges ou à des tampons. Ces appareils donnent d'un côté la cote maximum et de l'autre la cote minimum. Si la cote maxi du calibre entre sur la partie à vérifier et si la cote mini n'entre pas, la cote pratique est obtenue. Nous reproduisons quelques-uns de ces calibres et divers types de tampons et jauges. Bien entendu, il s'agit là d'instruments d'une extrême précision et d'un prix très élevé, mais ils permettent un contrôle absolument sûr, très rapide et qui évite, par la certitude absolue, qu'il donne toute espèce de contestation avec les ouvriers. Ceux-ci, sachant fort bien qu'une pièce douteuse ne peut passer inaperçue, et que toute négligence serait immédiatement décelée et repérée, surveillent le fonctionnement des machines outils avec le plus grand soin en sorte que ce contrôle assure non seulement l'élimination des pièces défectueuses mais encore, par cette influence indirecte, réduit dans des proportions considérables, le rebut et permet de serrer le prix de revient.



Jauge plate double.

En plus de ces calibres à limites, il y a des calibres de forme, des jauges, des broches, des gabarits grâce auxquels on contrôle les hauteurs de bossage, les profondeurs des trous, les formes, les longueurs. Des tampons filetés, des bagues taraudées permettent la vérification des filetages.

Pour toutes les pièces animées d'un mouvement rotatif, la mesure des dimensions internes et externes ne suffit pas, il faut de plus un centrage rigoureux. Ces pièces sont placées entre pointes et le centrage est vérifié à l'aide de comparateurs pourvus d'un cadran (ou montre) gradué en centièmes de millimètre. Le moindre faux rond apparaît.

Ce centrage a une importance toute particulière en ce qui concerne les engrenages. Ces pignons sont montés sur des appareils possédant des axes fixes. Tout engrenage qui, dans ces conditions, présente le moindre faux rond, dont la denture ne développe pas convenablement et sans jeu est mis au rebut. Les établissements Terrot possèdent également une machine Parkson qui permet de déterminer exactement la distance d'axes de deux pignons en contact, de vérifier la concentricité du diamètre primitif de ces pignons. Dans le cas contraire, cette machine indique graphiquement et en l'amplifiant cinquante fois, le faux rond.

Les pistons et les cylindres sont soumis à une vérification spéciale. Il est tout d'abord essentiel que la fonte ne présente aucune porosité et on éprouve ces pièces sous une pression de 4 kgs qui permet de déceler les régions poreuses. S'il en existe, les pièces sont mises au rebut. Les alésages des cylindres sont examinés au moyen d'un comparateur. Cet appareil comporte un doigt coulissant qui actionne l'aiguille d'un cadran amplificateur. Il permet de chiffrer la conicité du tube et son ovalisation à toutes les profondeurs. Tout cylindre dont l'alésage n'est pas pas parfait est éliminé.

L'excellente tenue de route des machines Terrot est due en partie au soin avec lequel le cadre est monté. Raccords, douilles, tubes subissent eux aussi un contrôle sévère. Les emmanchements, les angles sont vérifiés.

C'est un véritable arsenal que constituent tous ces calibres, jauges, tampons et appareils divers de contrôle et ils représentent un capital considérable. Qu'on songe que, pour vérifier l'usinage du carter d'un moteur 350 à culbuteurs (type HSSE), il ne faut pas moins de 54 (cinquante-quatre) calibres et tampons. Pour chaque pièce l'outillage de vérification est étudié spécialement par le service des méthodes. On peut se rendre compte par là du travail préparatoire considérable qui est nécessaire pour la production en série d'un modèle nouveau.

### Contrôles auxiliaires

LE contrôle de la dimension des pièces est sans doute le plus important, mais il est complété par d'autres contrôles également fort utiles. C'est ainsi que des contrôles

fonctionnent sur place dans les ateliers où l'on pratique les traitements thermiques, l'émaillage, le polissage, le nickelage, le chromage.

Les pièces subissant un traitement thermique sont billées pour vérifier la dureté (pièces trempées). Pour les pièces cémentées on les éprouve à la bille au balancier. De plus, on prélève quelques pièces qui sont brisées. On peut ainsi se rendre compte de l'épaisseur de la couche de cémentation et de l'aspect du grain. Les traitements thermiques si importants sont d'ailleurs surveillés avec le plus grand soin et ils ont été déterminés après des expériences répétées dans les laboratoires de l'usine. La température des fours est constamment mesurée par des pyromètres spéciaux qui enregistrent graphiquement la température de chacun des fours. On est ainsi certain que l'opération se déroule exactement selon les données fournies par les essais de laboratoire. Grâce aux précautions prises pour s'assurer des caractéristiques des métaux livrés, grâce à la précision avec laquelle sont effectués les traitements thermiques, la qualité des pièces est aussi constante que leurs dimensions.

Le rôle du fini n'est pas seulement de flatter l'œil, mais encore de protéger la machine contre la corrosion. Les opérations de finissage doivent donc être vérifiées avec autant de soin que les autres. Le polissage ne doit laisser apparaître aucune rayure. Le dépôt de nickel doit être bien vivifié. L'adhérence du chromage doit être parfaite et il ne doit présenter aucune tache. A l'émaillage on exige des couches couvrant bien sans coulures. La température des fours et la durée de la cuisson sont soigneusement déterminées.

### Contrôles des ensembles et essais

AU moyen de toutes ces pièces si minutieusement vérifiées pendant tout le cours de la fabrication on va monter des cadres, des moteurs, des boîtes de vitesses et enfin des motos. Dans chacun de ces services fonctionne un poste de contrôle. Il faut ici des contrôleurs d'une très grande compétence, car il ne suffit plus de vérifier presque automatiquement des pièces avec des calibres ou des jauges. Il faut des hommes qui, d'un coup d'œil, décelent un défaut de montage. D'ailleurs les ouvriers employés au montage constituent un personnel d'élite. Les contrôleurs ont à faire preuve d'initiative et ils ont tous pouvoirs pour refuser des pièces qui leur paraissent douteuses ou mal montées. Ils doivent s'assurer que chaque ensemble est correctement monté avec tous les accessoires indiqués par les fiches, que les organes de commande fonctionnent bien, que les écrous et les vis sont bien

serrés, etc. Les cadres sont montés sur des bancs spéciaux et ne sont livrés à l'émaillage que si l'alignement est parfait.

Chaque moteur est passé au banc d'essais et n'est accepté que s'il développe une puissance donnée pour chaque modèle. Des appareils acoustiques permettent de déceler certains bruits parasites, des stroboscopes, d'étudier le fonctionnement des organes.

Tous ces services de contrôle sont indépendants de la fabrication et relèvent directement de la Direction.

### Conclusion

NOUS avons pensé que nos lecteurs aimeraient à pénétrer dans les coulisses, pour ainsi dire, d'une grande usine. On ne se rend pas assez compte, nous y insistons, de tout le travail obscur que représente l'établissement d'une machine, des tours de force d'organisation industrielles qu'il faut faire pour associer la qualité et des prix modérés, de la longue préparation qui est nécessaire avant de mettre en production un nouveau modèle. On a également tendance à croire que la qualité de certaines machines et leur fini sont dus à des secrets de fabrication, ou peut-être même à des hasards heureux. Rien n'est actuellement plus faux, et la meilleure preuve, c'est que nos industriels français ne craignent pas d'ouvrir toute grandes les portes de leurs usines aux indiscrets que sont par profession les journalistes, qu'ils n'hésitent pas à répondre à leurs questions et à leur fournir tous les documents dont ils ont besoin. Il est certain qu'une grande part du succès d'une marque comme Terrot est due à l'excellente organisation non seulement de sa fabrication, mais encore à celle de ses services de contrôle. Cela n'a nullement empêché ses aimables dirigeants de nous donner, dès que nous en eûmes exprimé le désir, tous les renseignements que nous désirions sur cette question. Nous les en remercions vivement. Ils nous ont ainsi permis de montrer que l'industrie française de la motocyclette est une de celles où les méthodes les plus modernes sont mises en application et permettent la production de machines irréprochables à des prix contre lesquels la concurrence étrangère ne peut lutter.

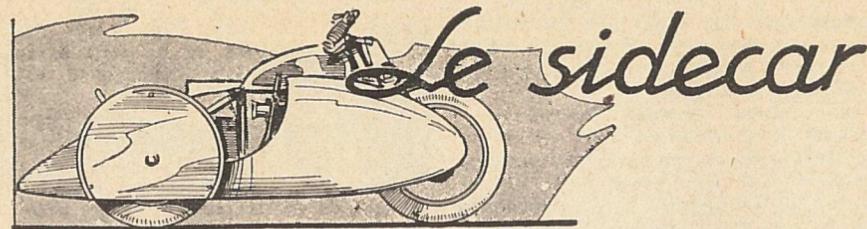
H.-P. BORESTROKE.

### Nouveau Club

Annonçons la naissance de « L'Amicale motocycliste de Vitry et du Sud-Est » dont le Siège social est au café de la Gare, 1, rue Jules-Ferry, à Vitry-sur-Seine : l'enfant s'est bien présenté et on va s'employer à en faire quelque chose. Comme les voyages forment la jeunesse, invitation à tous les motocyclistes de la région qui désirent faire de belles sorties en groupe le dimanche à venir aux réunions qui ont lieu tous les jeudis à 21 h., au Siège Social.



Broche simple à bout sphérique.



## Le sidecar

Mais non, je proteste...

Je lis dans le numéro de ce jour les lignes de M. Thuel et je ne puis m'empêcher de te donner mon opinion bien contraire à la sienne. Je possède un Rhony's, bloc Chaise A.C.T. 350 cmc. un side Bufflier cabriolet-biplace. J'emène facilement avec ma femme 60 kilos, mes deux gosses jumelles de 4 ans et demie, 60 kilos, moi-même 70 ks. Bagages nécessaires pour 15 jours et outils, 60 kilos, total 250 kilos.

J'ai un pignon de 16 dents et je passe partout avec.

QUANT à la conduite d'un sidecar, si elle n'a rien de commun avec celle d'une moto en solo, elle n'a rien de pénible; si 400 km. sont pénibles en side, ils le sont tout autant en solo. La promenade agréable pour une journée ne doit pas dépasser 250 km. moyenne pratique : 40 km. : 6 heures de marche en partant à 8 heures le matin et en rentrant le soir à 8 heures, en prenant 2 heures pour diner, 1 heure pour goûter, si vous voulez vous arrêter un peu d'un côté ou d'un autre, faire de la photo, vous n'aurez pas trop des 3 heures qui vous restent.

Mais vous ne serez vraiment un pilote qu'avec une grande pratique, et aussi suivant vos capacités propres, pour l'un comme pour l'autre. Avec un sidecar, on fait ce que l'on veut ! J'ai fait monter mon side très large, et je vires sur le side à 50 km. sans le faire décoller avec un passager.

A vide, je me permets des fantaisies, certains lyonnais pourraient en témoigner. Bien que cela épate toujours les gens devant qui



Et maintenant, rentrés à Paris, M<sup>me</sup> et M<sup>r</sup> Lefèvre, tout en vendant leurs huîtres et leurs escargots, se remémorent avec plaisir les joies que leur fidèle sidecar René Gillet leur a permis de vivre deux étés de suite : cette saison : le Mont S<sup>t</sup> Michel, les côtes bretonnes et les randonnées à ânes...! pour les petits! Les pépins? Juste une roue qui s'est voilée, dans un choc, après 10.000 km. et que le constructeur a échangée gracieusement...

Je fais de la moto depuis douze ans, j'ai fait jusqu'à 700 km. dans une journée et j'en suis venu à trouver que plus de 250 km. ce n'est plus de la promenade. M. Thuel s'étonne qu'on puisse lâcher le guidon avec un side ! S'il passe à Lyon, qu'il vienne me voir, je lui montrerai obligamment: je ne lui promets pas de faire des kilomètres ainsi, mais c'est tout ce qu'il y a de normal sur une route plate; à une côte la moto passera devant, de même que sur une brusque accélération, et à une descente ce sera le contraire, si le side n'est pas freiné, de même que si on freine brutalement la moto. Un side se conduit avec deux doigts.

Je me livre à ces fantaisies, je dis qu'il est enfantin, sans difficultés aucunes de faire ceci.

« Virer sur le side en le relevant.  
« Rouler en ligne droite le side en l'air.  
« Faire des têtes à queue en virant sur la moto, il ne faut qu'un peu d'habitude.

« Ces acrobaties ne sont pas dangereuses ». Elles se font au ralenti 10 à 20 km. à l'heure. On je suis d'accord avec M. Thuel, c'est pour le prix, il faut de 8 à 10.000 francs pour un side, c'est trop cher. Mais voici un reproche plus grave. « Ce n'est trop souvent qu'un assemblage de fortune ».

VOICI les caractéristiques que devrait avoir un side pour être pratique. Assemblage très rigides. Accessibilité des attaches, permettant de démonter le side d'après la moto en 10 minutes. Pour ceci il faut que moto et châssis de side soient conçus l'un pour l'autre. Freins sur le side, et puissant. Embrayage

très accessible, car le side en vient à bout en peu de temps.

Roues interchangeable, pour permettre la roue de secours. La roue du side devra être protégée par une toile la séparant de la carrosserie, car si vous emmenez un enfant, il courra le risque de se faire prendre la main dans la roue. La roue arrière de la moto devra permettre le montage d'un pneu plus fort.

QUANT au side à droite ou à gauche ! J'aurai pourtant une préférence pour le side à gauche. Car votre place étant à droite, et roulant en vitesse au milieu de la route, s'il survient un obstacle, un simple coup de frein vous ramène à votre place, si, au contraire, vous avez le side à droite, il faudra accélérer et si vous êtes à fond de manette, vous aurez de la peine à gagner la droite en vitesse. — LÉON

A droite, à gauche ?

J'ai sous les yeux *Moto Revue* du 13 septembre et je relis sans plaisir l'article de M. Thuel, intitulé : *Moi à droite*, rubrique Sidecar. Il est question de conducteur phénomène capable de conduire un side, guidon lâché. En vérité, qu'y a-t-il d'extraordinaire à cela, c'est, au contraire, un exercice courant et bien souvent il m'arrive de parcourir une cinquantaine de mètres de cette façon. Il est évident qu'il ne faut pas, pour accomplir cette performance (sic), se trouver sur une route exagérément bombée. De plus, il faut utiliser un side accouplé correctement et utiliser obligatoirement un frein de direction, si la machine est munie de pneus ballons. La suite de l'article précité nous apprend que la conduite d'un side sur longues distances demande des capacités physiques certaines et une énergie bien trempée.

Excusez du peu ! Il faut d'abord s'entendre sur la définition exacte d'une longue distance, c'est bien vague. Le sidecar est un engin de tourisme et le tourisme, par définition, consiste à observer tout en se déplaçant, la distance journalière n'excède pas alors 300 kilomètres et un side moderne ne fatigue pas son conducteur sur cette distance. Et maintenant, Monsieur le Détracteur, voyons quelques avantages du sidecar. Je roule sur side R. Gillet à roue suspendue et je constate que le confort du conducteur est plus grand sur machine accouplée que sur moto solo (moins de secousses sur mauvaises routes). Les virages en épingle sur sol gras, comme on en trouve en montagne, se font sans aucune appréhension de dérapage. Essayez donc en solo en roulant vite, de lâcher une main et vous retourner tout d'une pièce pour examiner commodément ce qui se passe derrière.

A. DUVAL, Le Havre, membre du M. C.

## II. — LES RESPONSABILITÉS

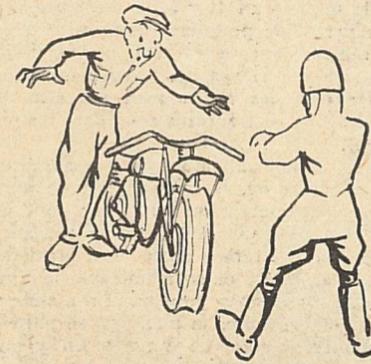


# L'HIVER...

# REVISIONS!

NOUS avons vu, dans le dernier numéro, comment on pratique commercialement pour une révision de sa machine, maintenant que l'hiver avance à grands pas. Nous allons voir une question qui tient à cœur à nos motocyclistes : celle des responsabilités.

A-t-on suivi exactement vos indications ? N'a-t-on pas exécuté vos ordres mal à propos ? A qui incombe la responsabilité du mauvais travail ? C'est là un

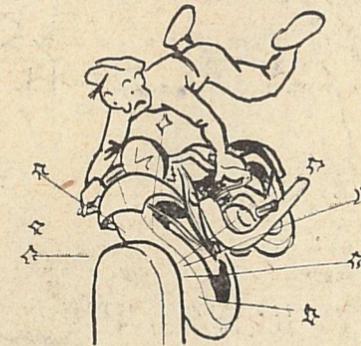


La maison n'est responsable que des objets confiés à sa garde.

point très délicat et l'accord est souvent difficile à être réalisé. La responsabilité peut être double ; elle peut venir de vous-même client, et plus souvent, elle incombe entière au réparateur. La répercussion de cette responsabilité est très grande, elle peut aller loin du domaine de la mécanique ; la justice voit chaque jour les cas les plus variés à ce sujet. En effet, nous nous rappelons, il y a de nombreuses années, avoir confié une moto pour réparation de la boîte de vitesse. Or, l'intérieur de cette boîte, d'un modèle qui ne se fait plus actuellement, comportait 8 écrous goupillés et le mécano avait trouvé tout simple de ne pas goupiller ces écrous. Il arriva l'inévitable, ce fut une bouillie gigantesque, dont les conséquences eussent pu être des plus graves ; le hasard voulut que la réduction de cette boîte en bouillie s'opérât dans des circonstances favorables, mais la responsabilité du réparateur fut engagée jusque devant les tribunaux, car il y avait de sa part faute grave. Toutefois, s'il fut condamné, le juge se permit de faire un attendu dans lequel il déclarait que le premier devoir d'un client était de n'accorder sa confiance

qu'à un mécanicien sérieux, et il avait raison.

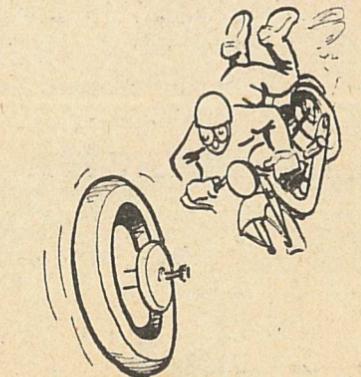
EN cas d'accident corporel, par exemple, dans le mauvais montage d'une direction, d'une commande de freins, le Tribunal ira jusqu'à ordonner une expertise, entraînant à l'occasion, pour le réparateur, si sa faute est flagrante, non seulement une responsabilité civile, mais même une condamnation pénale qui peut être même très importante. Comme on le voit, la question de la réparation est très sérieuse d'un côté, celui



Ne transformez pas un honnête moleur en une cavale pétaradante !

du réparateur. Voilà pourquoi nous disions la semaine dernière qu'il était nécessaire de toujours établir le devis avec un sérieux très approfondi.

Doit-on procéder à un essai de réception ? Nous croyons que c'est la meilleure



Un écrou qui n'est pas du « pas » entraîne non seulement la responsabilité du réparateur, mais aussi le... client !

formule, une fois la réparation faite. Le réparateur est tenu, dans ce cas, à faire observer à son client la bonne exécution des travaux qu'il a commandés et on peut alors considérer que la reprise de la motocyclette par le client constitue pour le réparateur une sorte d'acquiescement définitif.

### La responsabilité de l'accident

NOUS avons dit qu'un accident provenant par la faute d'un réparateur peut entraîner de très grandes conséquences pour sa responsabilité. Il y a une autre cause de responsabilité qui incombe au réparateur, c'est celle des détériorations commises pendant le travail, dans son atelier, et aussi des détériorations et même des accidents survenant pendant les essais après la réparation et commises aussi bien par le réparateur que par l'un de ses ouvriers.

Le réparateur prendra donc l'habitude de faire faire l'essai par son client lui-même, ou par son délégué. Légalement, le réparateur doit être assuré contre l'incendie. C'est une garantie morale pour le client. Un réparateur vraiment sérieux contractera aussi une assurance contre les accidents en cours d'essais.

### Autres responsabilités

IL y a d'autres responsabilités dans la période de livraison. Du moment où le client a remis une motocyclette, le mécanicien, l'ayant prise en charge, se substitue automatiquement à son client et est responsable de tout changement qui se produit pendant et jusqu'à la période de livraison. Le vol, en particulier, reste à la charge du mécanicien. Aussi, nous insistons sur ce point, que l'inventaire doit toujours accompagner l'entrée d'une moto dans un atelier et le client doit faire cette opération avec le mécanicien et parapher sur le devis ces annotations. Le mieux, en cette circonstance, est d'enlever tout ce qui peut rester à la maison et qui ne sert pas au mécanicien car, autrement, on arrive à des complications d'écritures interminables.

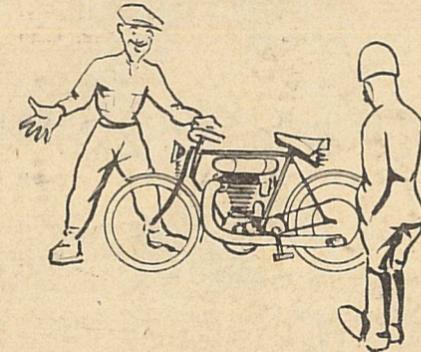
Il y a une autre méthode, c'est celle qui consiste, en arrivant chez le mécanicien, à enlever tous les accessoires, les mettre dans un panier ou une caisse adéquats et ranger le tout sous clé jusqu'à la reprise de la moto.

Lorsqu'il s'agit d'une réparation mi-

nime, qui ne nécessite pas d'essai, on peut, avec avantage, noter la quantité d'essence qui reste dans le réservoir et l'inscrire sur l'inventaire pour éviter toutes difficultés ultérieures. Quant au mécanicien, il se dégagera de toutes les responsabilités occasionnelles possibles en affichant très lisiblement dans sa boutique que la maison « n'est responsable que des pièces accessoires ou objets confiés à sa garde » et non les autres. En pratiquant de cette façon, on évitera toutes les discussions interminables qui sont monnaie courante chez les mauvais mécaniciens.

### Le bricolage

Le mécanicien doit-il accepter le bricolage ? En principe, il doit s'en tenir à la formule des constructeurs. Le constructeur n'admet pas le bricolage ; en effet, lorsque vous allez chez l'un d'eux, il vous change purement et simplement les parties usées ou cassées par des parties neuves. Il ne conserve aucune bricole chez lui, et il a raison. C'est un principe courant, il est inutile d'aller contre, c'est dans l'intérêt même du client. Le petit mécano ne peut pas pratiquer aussi radicalement et il est parfois entraîné à ce que l'on appelle « le bricolage ». C'est une question qui devient très épineuse car on sait où commence le bricolage, mais on ne sait jamais où il s'arrête. En voulant trop bien faire, le mécanicien quelquefois rend inutilisable une partie de la machine et, si, d'une part, il est très ennuyé vis-à-vis du client, le client a d'autre part l'impression que le mécanicien est une godiche et qu'il a causé des ennuis parce qu'il n'est pas capable de faire le travail demandé. Il faut aussi prendre garde, dès qu'on commence des bricolages, que la motocyclette étant un ensemble, on arrive en voulant trop bien faire, à modi-



Mais oui ! votre 100 fera 100 à l'heure avec moi !

2 heures : 271 km. 786 (moy. horaire : 135 km. 892)  
 3 heures : 399 km. 834 (moy. horaire : 133 km. 278)  
 4 heures : 554 km. 608 (moy. horaire : 133 km. 652)  
 5 heures : 670 km. 383 (moy. horaire : 134 km. 076)  
 6 heures : 802 km. 861 (moy. horaire : 133 km. 810)  
 7 heures : 934 km. 384 (moy. horaire : 133 km. 483)  
 8 heures : 1.016 km. 746 (moy. horaire : 127 km. 093)  
 100 milles : 1 h. 11' 07" 28/100 (moy. horaire : 135 km. 763)  
 200 milles : 2 h. 22' 04" 47/100 (moy. horaire : 135 km. 924)

homme, j'ai pleuré la disparition de la courroie directe, si « sportive » ! Et plus tard, celle de la chaîne et courroie, aux bons et loyaux services.  
 « Car elles ont vécu ce que vivent les roses : l'espace d'un matin. »



pas supporter sans vibrations cette augmentation de puissance, à l'embrayage qui sera surmené, à la boîte de vitesses qui aura mal aux dents. Et la démultiplication ? Et la tenue de route, et la consommation ? Le réparateur qui s'embarque dans une telle affaire ne sait jamais s'il en verra la fin, mais, ce qu'il doit bien savoir, c'est qu'il arrivera à se fâcher avec son client et, tout compte fait, perdra son argent, aura travaillé en pure perte, et se fera une réputation détestable dans son quartier. Aussi, quand vous voulez bricoler une machine, ayez soin de signer un papier qui dégage toute responsabilité éventuelle de l'ouvrier.

### Autres réparations

Il y a des réparations qui, sans être un bricolage, sont au-dessus des forces du mécanicien et regardent plus particulièrement le constructeur. Il n'y a pas de honte de la part du réparateur, de l'ouvrier, car, s'il a un outillage rudimentaire et travaille seul ou avec un seul apprenti, il pourra difficilement faire croire à un client qu'il est un as-né de la mécanique. Il y a, par exemple, des resserrages de première importance dans le moteur qui nécessitent un outillage bien spécial. Il y a des volants qui sont serrés dans les usines avec des clés de dimensions extraordinaires. Par conséquent, si le réparateur entreprend cette œuvre, il doit obligatoirement le spécifier à son client ou, le mieux, c'est de faire le déplacement jusqu'à l'usine ; dans ce cas, il signifie au client des frais de déplacement et de temps passé. Que le mécanicien se mette dans la tête que la plus grande propagande pour lui et son atelier, et en même temps la plus grande preuve d'honnêteté sera de refuser un client qu'il a la quasi-certitude de ne pas pouvoir « terminer. » — M. A.

500 kilomètres : 3 h. 44' 31" 20/100 (moy. horaire : 133 km. 620)  
 500 milles : 6 h. 01' 16" 21/100 (moy. horaire : 133 km. 640)  
 1.000 km. : 7 h. 23' 44" 5/100 (moy. horaire : 133 km. 709)

Ces nouveaux records valent également ceux de la catégorie 1.000 cmc.

Le 10 octobre Denly s'est mis en piste à Montlhéry sur une A. J. S. 350 cmc. et s'est attribué trois nouveaux records mondiaux : Les 50 milles en 28' 47" 49/100, à la moyenne de 167,688 ; les 100 kilomètres en 35' 44" 30/100, à la moyenne de 167 km. 886 et le record de 1 heure à 168 km. 210.

Comme nous, du reste...  
 Et nous irons peut-être tous les deux, un jour brumeux de novembre, après le Salon de 1932 ou de 1933, où nous aurons constaté le décès définitif de la chaîne-chaîne, porter une belle couronne au Père-Lachaise :

« A la chaîne-chaîne,  
 L'amie de notre jeunesse,  
 Nos regrets éternels ! »

Robert SEXÉ.

### Records

Le 19 octobre, 23 records du monde ont été battus par Gillet d'Herstal à Montlhéry en sidecar 600 cmc et 1.000 cmc. Au guidon étaient les pilotes Sbaiz, Milhoux et Debay. Pendant huit heures, profitant du beau temps, les Gilletistes ont abattu ou établi tous les records intermédiaires de 1 heure à 8 heures, plus les 100 milles. Ils se sont arrêtés à la huitième heure, après avoir tenu une moyenne de plus de 133 à l'heure. Le soir, les trois pilotes se retrouvaient en une réunion amicale et n'avaient pas l'air d'être fatigués de leurs efforts.

### BLOC-BOITE

par Robert Sexé (suite)  
 (Voir page 1201)

Et ces heureux camouflages payent au vrai bloc-moteur, au vrai de vrai ! à engrainages ! le plus sincère tribut de flatterie : celui de l'imitation...

Que voulez-vous, cher anonyme ! Il faut en prendre son parti ! C'est la vie ! Tout est relatif !!! Moi aussi, jeune



## LES CLUBS

Préparez vos calendriers !

Un écho du baptême motocycliste de la petite Gruyère à Chateau-Thierry : la voiture baptismale.



où aller dimanche ?

PARISIENS  
 (Relâche).

PROVINCIAUX  
 Rallye Paper (Sp. A. M. Lyon).

PERMANENCE

M. C. France. De 8 à 18 heures.  
 Hirondelles M. C. De 14 à 21 h.  
 M. C. Aubagne. De 14 à 18 h.  
 Cycle C. de France. De 8 à 18 h.  
 U. M. Forez. De 14 à 19 h.  
 M. C. Auvergne. De 18 à 20 h.

### PARIS ET SEINE

#### Championnat de France

Une vingtaine de membres du M. C. P. S. (des motards « tous temps ») tinrent à servir de supporters à Mlle Lulu et MM. Adnet, Berjonval et Tassin. Ils applaudirent à la superbe démonstration de régularité faite avec d'honnêtes machines de série, et classant quand même le club 7<sup>e</sup> du Championnat. Prière aux membres du M. C. P. S. de faire parvenir leurs engagements, pour le rallye de Moto Revue du 26 courant avant jeudi 16 courant afin de former le plus grand nombre d'équipes de 5 membres.



### Les courses sur prairies

Les courses sur prairies, disputées le 12 octobre, à Fourmies et organisées par le Syndicat d'Initiative, sous le patronage du M.C. du Nord et de M. Loucheur, député du Nord, ancien ministre, ont remporté un grand succès. La lutte fut ardente en 500 cmc., où Boucher triompha de Penot, ainsi que l'épreuve disputée sur dix tours de piste pour l'attribution de la Coupe Loucheur et de la

L'une des dernières sorties du petit club régional : puis voila l'hiver et ses... banquets

Repêchage : 1. Maréchal (Fourmies), 3' 44" 1/5.  
 500 cmc. — Première série : 1. Goffaux (Fourmies) ; 2. Beriot (Arnor) ; 3. Desorme (Chimay).

(Belle tenue de Goffaux qui dut cependant s'incliner devant Desorme, premier en 3' 1/5).  
 Deuxième série : Après faux-départs, Bou-

cher prend la tête, Penot parvient à remonter mais il est finalement battu par Boucher (A. M. C. Beaumont-Chimay) en 2' 58" 1/5 ; 2. Penot (Fourmies).

Troisième série : 1. Toupet (A. M. C. Beaumont-Chimay) 3' 41" 4/5 ; 2. Michel (Fourmies).

Deuxième série : 1. Toupet (A. M. C. Beaumont-Chimay) ; 2. Deflorenne.

Repêchage : 1. Penot en 3 minutes.  
 Finale des 350 cmc (3 partants). — 1. Février (Fourmies) 4' 20" 4/5 ; 2. Réomont (Wignehies) ; 3. Maréchal (Fourmies).

Finale des 350 cmc. (4 partants). — 1. Goffaux (Fourmies) 4' 38" 4/5 ; 2. Poupet (A. M. C. Beaumont-Chimay).

(Maréchal et Michel abandonnent.)

Finale des 500 cmc. (4 partants). — 1. Boucher (A. M. C. Beaumont-Chimay) 3' 21" 1/5 ; 2. Penot (Fourmies) ; 3. Toupet (Chimay) ; 4. Desorme (Chimay).

Coupe Loucheur (disputée par handi-cap). — 1. Boucher (Chimay) 6' 5" 4/5 ; 2. Penot (Fourmies) ; 3. Goffaux (Fourmies) ; 4. Desorme (Chimay).

### Reine du Nord

Le M. C. du nord de la France procède demain, 19 octobre, au couronnement de sa reine et, en même temps, à la distribution des prix gagnés pendant la saison 1930. Citons parmi les heureux bénéficiaires Descatour et Provoost.

CALENDRIER OFFICIEL

Octobre

19. (Relâche).  
 26. Rallye du Salon (Moto Revue).  
 Côte de Gometz-le-Chatel (A. C. I. F. et M. C. F.).  
 Côte de Griffoulet (U. M. Midi).

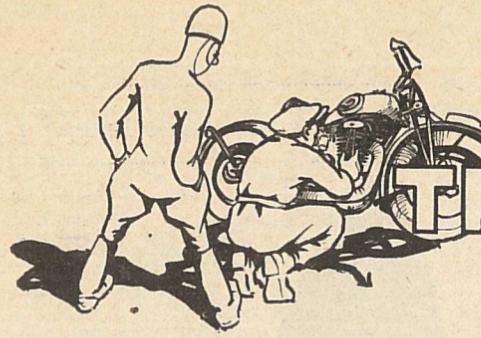
REUNIONS

Mardi. M. C. St-Denis (2).  
 M. C. Villefranche (1, 2, 3, 4).  
 Mercredi. M. C. Paris-Seine (1,2,3,4).  
 M. C. Aubagne (1, 2, 3, 4).  
 Belleville M. C. (1, 2, 3, 4).  
 Camping C. F. (1, 2, 3, 4).  
 Pingouins du XV<sup>e</sup> (1, 2, 3, 4).  
 M. C. Auvergniers (1).  
 M. C. Stains (2).

CALENDRIER OFFICIEL

Octobre

26. Rallye du Salon (Moto Revue).  
 Côte de Gometz (M. C. Montrouge).



# TRUCS PRATIQUES

## ÇA GAGNE UNE BOUGIE

### Remplir ses accus

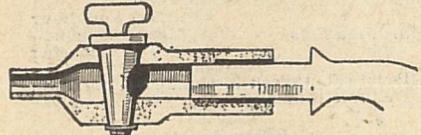
On connaît la difficulté que l'on a pour maintenir le niveau dans une batterie d'accus, les constructeurs plaçant, à plaisir, ladite batterie à l'endroit le plus inaccessible de la machine. Remédions à cela : Prendre deux tubes de



verre (diamètre suivant celui remplissage accus). Les courber à 80-90° environ. Introduisez-les dans un bouchon préalablement percé de deux trous et bouchés votre bouteille d'eau distillée avec ce bouchon ainsi préparé. Vous aurez ainsi un appareil genre Disto qui vous permettra de refaire automatiquement le niveau normal de vos accus. — DURAND, Marseille, n° G. 18 (A gagné une bougie Unus).

### Qui le fera le premier ?

Ceci n'est pas un truc ni une invention nouvelle et ne méritera pas la bougie. Mais, vous acceptez aussi les suggestions ? En voici une, née de deux incidents, peu malheureux, il est vrai, mais assez onéreux, puisqu'il s'agit d'essence, qui, comme chacun sait, est une « sauce » qui ne se donne pas ! Première fois, je fais remplir mon réservoir au distributeur : 5 litres. Peu habitué encore à voir au jugé ce que peut contenir encore ce réservoir, il s'ensuit qu'au bout de 4 litres, il est plein et que le cinquième litre va, avec une Vitesse (grand V), nettoyer le bloc-moteur et les pavés de la route. — Deuxième expérience. Je prends, toujours au distributeur, 5 litres que je fais verser dans un bidon. Le bec du tuyau est très gros et mon essence se précipite moitié dans le bidon, moitié à côté. Et voici la suggestion. Sans



rien changer aux tuyaux ni aux bacs des « Standard » et consorts, les garagistes ne pourraient-ils pas, pour débiter leur précieux liquide aux motards assoiffés, munir le bec d'un embout avec garniture de caoutchouc, cet embout étant muni d'un robinet avec lequel on pourrait modérer la chute vertigineuse des 5 litres d'essence ? A 11 francs les 5 litres, un quart de litre fait tout de même 11 sous, et 11 sous d'essence, ça fait bien tout de même quelques kilomètres. Qui mettra le premier embout... au bout ? BASSET, N° B. 2308, N° G. 10. (A gagné une bougie.)

### Graisseur de câble

Prendre deux tubes de laiton rentrant l'un dans l'autre, celui du plus grand correspondant au diamètre de la gaine et permettant un coulissement de la gaine dans le tube, à frottement très doux. Couper ce tube en deux tronçons A et T comme l'indique la figure. Rentrer dans les deux tronçons A et B, le tube C coupé de longueur de façon à per-

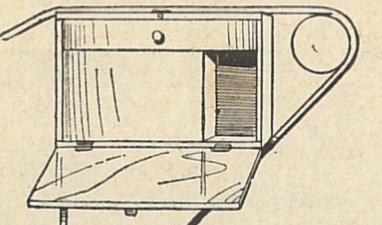
mettre un guidage des deux bouts de la gaine ; donner un ou plusieurs coups de poinçon sur la partie T du tube extérieur de façon à solidariser les tubes B et C.

Introduire le tube A sur le tube C, percer un trou intéressant les deux épaisseurs. Votre graisseur est ainsi réalisé.

Pour le graissage, amener les deux trous l'un en face de l'autre et introduire l'huile ou la graisse, puis cette opération terminée, imprimer une rotation du tube A autour de son axe pour venir masquer le trou du tube C. De cette façon, les poussières et le sable de la route n'auront que peu l'occasion d'entamer votre câble. — MEYER, Paris, n° 400. (A gagné une bougie Unus.)

### Boîte à outils supplémentaires

Vous avez une Gnome, une Terrot, une Monet ou toute autre marque dont le porte-bagages est constitué, sur les petites cylindriques, par un cylindre-boîte ne donnant pas satisfaction comme contenance en particulier. Avec du noyer, bois des plus résistants, constituez une cassette approximative de 21 x 10 x 13 cm. comme dimensions extérieures



et d'un bois de 10 mm. d'épaisseur. Constituez à l'intérieur de cette boîte un petit tiroir de 2 cm. de hauteur environ. Prévoyez une place pour la bougie de rechange, en hauteur et feutrez cet intérieur ; ajustez au croquis. Bien rare que ce système ne tienne pas à l'usage. — JURVELLIER, ébéniste, Chaumont, N° G. 13. (A gagné une bougie.)

### Bougie isolée

Le moyen de conserver un bon allumage par temps de pluie. Souventes fois il arrive que, par temps de pluie, on ait des ratés dans l'allumage. Ceci vient de ce que la boue ou la



poussière qui pendant le trajet s'accumule sur la partie antérieure de la bougie devient humide et bonne conductrice à la moindre pluie. Le remède est très simple il suffit de prendre une lame d'acier flexible sur laquelle est rivée une petite pièce mécanique qui formera écran : la lamelle d'acier sera recourbée en forme de pince pour entourer le corps de la bougie. — M. BURTIN, Pagny-sur-Moselle n° G. 11 (A gagné une bougie Unus).

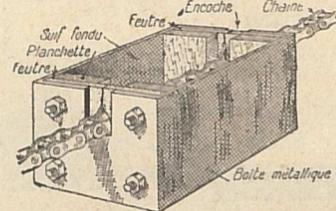
### Graissez vos chaînes

Réalisation : Une boîte en fer : 8 cm. x 6 cm. x 6 cm. (environ), entaillée suivant largeur des maillons (1). A chaque bout, un feutre (2) avec une fente assure l'étanchéité. Enfin et

également à chaque bout, une planchette (3) qui presse le feutre contre la boîte.

### Usage :

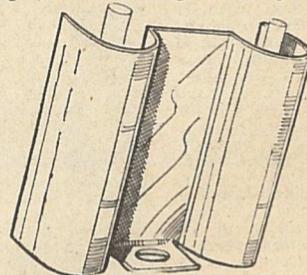
Enlever le carter de chaîne, faire passer la chaîne par les fentes ad hoc, elle baigne dans le suif fondu, on fait tourner la chaîne lentement à la main, le suif reste liquide



le temps nécessaire. S'il refroidit trop vite, on peut mettre sous la boîte une lampe à alcool, la flamme entourée d'une toile métallique très fine ou faire réchauffer à nouveau à côté. — RIFJAMD, instituteur à Agris, N° 430. (A gagné une bougie.)

### Cache-soupapes

CERTAINES motos, comme la 250 cmc. Peugeot ou la Gnome et Rhône type D3, n'ont pas encore de cache-soupapes, mais comportent sur le carter, entre les deux soupapes, un écrou ; il est facile, en prenant de la tôle de 6/10°, de confectionner un cache-soupapes, suivant la figure, en ayant soin

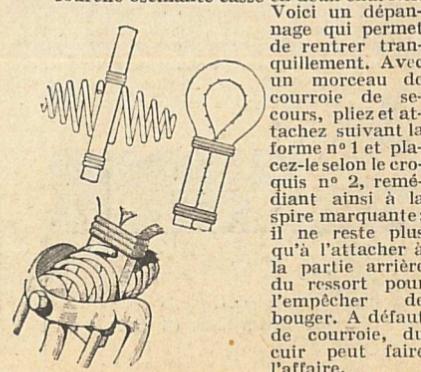


de ménager à la partie inférieure un prolongement, que l'on recourbe extérieurement après l'avoir percé d'un trou suffisamment large, pour fixer le cache-soupapes au moyen de l'écran précédemment indiqué.

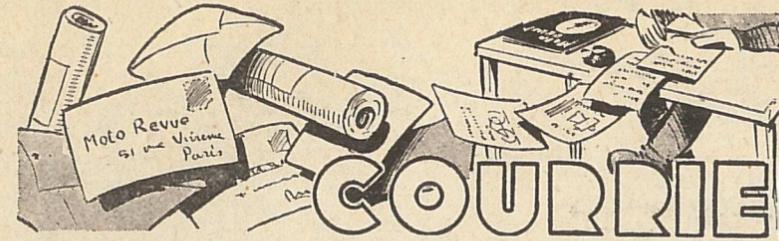
Pierre GENTON, Grenoble, N° G. 4. (A gagné une bougie.)

### Ressort qui casse

Au cours d'une sortie, le ressort de ma fourche oscillante casse en deux endroits.



Voici un dépannage qui permet de rentrer tranquillement. Avec un morceau de courroie de secours, pliez et attachez suivant la forme n° 1 et placez-le selon le croquis n° 2, remédiant ainsi à la spirale marquée ; il ne reste plus qu'à l'attacher à la partie arrière du ressort pour l'empêcher de bouger. A défaut de courroie, du cuir peut faire l'affaire. SALLÉE, Saint-Leu, n° 407. (A gagné une bougie Unus.)



# COURRIER

## Assurances obligatoires ou... non !!!

L'ASSURANCE obligatoire est sûrement un bon principe. La victime d'un accident a plus de chances de toucher des dommages-intérêts, mais elle n'en touche pas toujours, si elle-même n'est pas assurée et qu'elle n'ait pas une Compagnie d'assurance qui plaide pour elle : elle peut toucher, en langage vulgaire, une grosse ceinture !

C'est presque toujours ainsi ; l'automobiliste paie de grosses primes et les victimes ne touchent pas en rapport du dommage ; le plus qui touche, ce sont les compagnies actionnaires et agents généraux ! Ici deux conceptions diamétralement opposées se trouvent en présence, le quidam qui dit : je suis assuré, je peux marcher, en cas d'accident, l'assurance paiera, l'autre ; qui n'est pas assuré, qui dit : attention pas d'histoires, je ne suis pas assuré.

Naturellement, au dessus de ces deux raisonnements, il y a le fou qui dévore la route : celui-là qu'il soit assuré ou non il s'en f... !! il marche à fond, c'est l'inconscient qui a un permis de conduire, qu'il ne devrait pas avoir. L'assurance obligatoire ne fera pas baisser le nombre des accidents, au contraire, elle pourra en atténuer les effets pour un petit nombre de victimes. Il faudrait, si cette loi était votée en France, régir un peu les Compagnies d'assurances. Je trouve que M. Claudet va un peu fort, dans le dernier alinéa : Ne conduiront plus (en Angleterre) les bêtes noires des Compagnies, ceux que personne ne veut pas assurer, ainsi que les demi-aveugles, les épileptiques, les paralytiques, qui s'en plaindra ?

Halte-là ! pas si vite, ce n'est pas ainsi, qu'il faut envisager le problème. Que vous supprimiez le permis à l'épileptique, cela c'est de la plus élémentaire prudence, car les malheureux sont terrassés par leur mal à n'importe quel moment, aussi bien au volant d'une auto, que dans leur chambre à coucher. Mais supprimer le permis aux demi-aveugles, paralytiques et autres amochés des membres et le donner aux brutes herculéennes, aux anormaux du cerveau, et à tous les idiots, plus ou moins malades de la tête, mais dont la tare ne se voit pas ? Vous commettriez la plus inique des injustices et ne supprimeriez aucun accident. Car en auto ou moto, qu'est-ce qui compte ? qui dirige la machine obéissante ? ce ne sont pas que les membres, c'est

le cerveau, la raison, le bon sens : les exemples foisonnent et sont formidablement paradoxaux !! La fonction crée l'organe, dit-on, en tous cas, si elle ne le crée pas, elle asservit celui qui reste et beaucoup d'amputés conduisent mieux et plus sagement que des costauds qui sont trop sûrs d'eux.

Deux exemples typiques : j'ai vu refuser le permis de transport en commun à un homme qui a une paralysie de la jambe gauche, qui conduit sa voiture en conducteur prudent et avisé, qui est un homme plein de bon sens, d'âge mûr, sain du cerveau : on ne lui a pas même fait subir l'examen, on l'a refusé a priori. A la suite de ce refus, l'on a pris comme conducteur de l'autobus, un jeune homme de 25 ou 27 ans, bien bâti, assez bien bâti pour boire sa douzaine d'apéritifs par jour !! un de ceux qui, comme chauffeurs se posent un peu là !! il a versé trois fois, heureusement, il n'y a pas eu de victimes, alors personne n'a rien dit et ça continue !!

Deuxième exemple : je connais un monsieur, négociant en automobiles, propriétaire d'un grand garage, représentant d'une grande marque, qui collectionne les accidents ; je n'exagère pas en disant qu'il en est à son vingtième dont un mortel ; c'est un homme qui a tous ses membres, portant beau, riche, en auto toute la journée : quand il passe sur une route, il corne et il passe, il y a ce qu'il y a sur la route !! lui, fait de bonnes moyennes !! tant pis pour ceux qui se trouvent sur son chemin, il a corné et il est assuré !! tout le reste n'est rien, et s'en f... !!

On ergote sur le problème de la circulation : il n'y a que la vérité qu'on ne dit pas, et qu'une mesure qu'on ne prend pas, elle s'impose pourtant, pour faire baisser le nombre d'accidents. C'est l'examen mental et pratique pour l'obtention du permis de conduire. Mais pas la comédie de l'examen qu'on passe en série de 12 ou 15 candidats dans 2 heures !!

Il faudrait que cet examen soit d'une sévérité extrême ; il faudrait

que le candidat soit minutieusement interrogé et soit capable de répondre à n'importe quelle question posée sur le code de la route et à d'autres questions, qui dénoteraient chez le candidat une mentalité consciente. Il faudrait encore excuser le premier accident, mais au deuxième retirer le permis pour un temps assez long, et au troisième le retirer complètement.

J'ai vu donner, ces jours-ci, le permis de conduire les motos à un jeune étranger qui ne comprend pas un mot de français. Enfin, si on le retire aux fauteurs d'accidents il se vendra beaucoup moins d'autos et motos, et il faut protéger cette industrie, les maisons de vente font l'impossible pour faire délivrer le permis à l'acheteur éventuel.

Les pouvoirs publics, pris entre le désir de protection de la vie humaine et tirailés d'autre part par des intérêts supérieurs et d'importance, font dresser des procès-verbaux et contraventions ; si ça n'améliore pas la situation, ça fait toujours rentrer de l'argent !!! C'est le siècle !

Et puis, sans faire de la politique, nous avons un autre exemple qu'on m'a invoqué dans une discussion : l'on m'a dit : « Les idiots, les imbéciles, les tarés de toutes sortes, les soulards ont bien le droit de vote, et la voix d'un ivrogne, qu'un comparse amène au bureau et fait voter, égale la voix d'un savant, d'un homme sain d'esprit ! »

BONNET, à Malemort.

### A la Douane

Plusieurs de nos lecteurs nous ont signalé les difficultés rencontrées à la douane en maintes occasions ; nous avons voulu voir si le bien-fondé de ces réclamations existait : voici la réponse du Directeur des Douanes :

Par lettre du 8 mai courant, vous m'avez signalé les difficultés qu'à son retour de Suisse, un de vos abonnés aurait éprouvées au bureau des Douanes de Saint-Louis-Route, du fait que, le service étant, d'après lui, momentanément démuné de plombs, sa motocyclette n'avait pas pu être plombée à sa sortie de France.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que l'enquête à laquelle il a été procédé a établi qu'un motocycliste, venant de l'étranger, s'était présenté, avec une moto qui n'était pas pourvue du plomb de douane réglementaire. En règle stricte, le service eût été fondé à s'opposer à la réimportation en franchise de cette machine. Toutefois, après avoir entendu les explications du voyageur et avoir reconnu la provenance



En un poste frontière français à Cerbère.

française de la dite motocyclette au vu de la facture d'achat et de la carte grise, le sous-brigadier de service autorisa l'intéressé à continuer son voyage.

En l'occurrence, ce sous-officier, qui affirme ne s'être, à aucun moment, écarté de la correction à laquelle les fonctionnaires des Douanes sont tenus, a fait une application très libérale des règlements.

Quant aux agents qui étaient de garde au bureau de Saint-Louis-Route, le 14 avril au matin, ils se défont catégoriquement d'avoir refusé de plomber la motocyclette d'un voyageur, sous le prétexte qu'ils n'auraient pas eu les plombs nécessaires. L'enquête a d'ailleurs établi que toutes les dispositions avaient été prises à ce bureau pour que le personnel de garde pût à tout moment reconstituer sa réserve de plombs si le besoin s'en était fait sentir.



De Cerbère-Perpignan, à Argelès sur-mer.



Une de plus d'inscrite

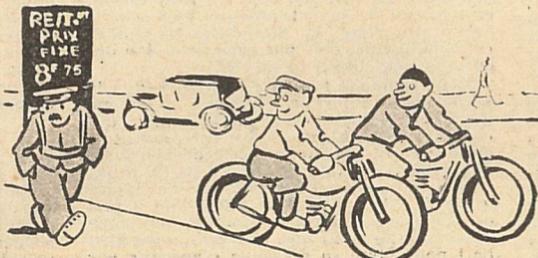
Pour les bonnes adresses, tu peux noter celle-ci : M. Leonetout, Hôtel Moderne, à Saint-Denis-des-Murs (Haute-Vienne). Pour 28 francs par jour, chambres très propres, spacieuses et bien aérées, petit déjeuner du matin au choix ; à midi, hors-d'œuvre, entrée, plat de légume, plat de viande, salade, fromage, dessert. Le soir itou, sauf que les hors-d'œuvre sont remplacés par le potage (pain et vin compris). Amabilité de tous, on se croirait plutôt en famille qu'à l'hôtel. Cuisine faite par la patronne, véritable cordon bleu. Le tout dans un site admirable, pittoresque et sauvage. Trois rivières pour les amateurs de pêche et plusieurs ruisseaux pour ceux qui aiment les écrevisses. Je t'envoie cela à toute fin utile, car les bonnes adresses ne sont jamais de trop. J'ai pris quelques photos qui peut-être t'intéresseront, je t'envoierai cela.

GARRAZIN, abonné B-3706.

L'U. N. A. T. et la moto

Dans le dernier bulletin de l'U. N. A. T. nous trouvons dans le compte rendu de la séance du 28 mai, quelques lignes qui intéressent les motocyclistes, mais qui ne sont pas de nature à leur causer un bien vif

plaisir. L'U. N. A. T. a, paraît-il, fait une enquête auprès de ses inspecteurs pour savoir s'il ne conviendrait pas de porter de 16 à 18 ans le minimum d'âge pour l'obtention du permis motos. La majorité des inspecteurs a déclaré qu'étant donné le nombre croissant des accidents de motos cette mesure était désirable. Admettons ce qui



Au Rallye du Salon : restaurant pas cher !...

n'est nullement prouvé, que la proportion d'accidents par rapport au nombre des machines en circulation se soit accru. Nous ne voyons pas de quelle manière, un décret élevant à un minimum de 18 ans, l'âge nécessaire pour obtenir le permis de conduire aurait une répercussion sur le nombre des

accidents. Un conducteur de 16 ans peut être aussi habile et aussi prudent qu'un conducteur de 18 ans. Quant à l'imprudence, elle n'est pas l'apanage de la jeunesse. Il y a des imprudents de tous les âges. Il y a des gens qui, chargés d'années, n'ont pas encore le sens de leurs responsabilités et ces vieillards sont d'autant plus dangereux que l'âge n'est pas resté sans effet sur leurs réflexes et leur sang-froid.

D'autre part, beaucoup d'inspecteurs de l'U. N. A. T. voudraient qu'on limitât à deux le nombre de personnes transportées par une motocyclette, sous condition qu'il y ait un siège et un appui pour chaque personne. Le délégué de l'Union Motocycliste qui assistait à cette séance partagerait cette manière de voir et a promis de remettre au président de l'U. N. A. T. une lettre confirmant, au nom de son groupement, cette manière de voir. C'est bien entendu, une mesure que n'accepteront pas volontiers les couples cyclistes qui ont un enfant. Il y a là, une question délicate. On peut en effet se demander qu'une moto transportant le père, la mère et un jeune enfant et marchant à une allure réduite est moins dangereuse pour ses occupants et pour les tiers qu'une machine montée par deux adultes d'un poids assez grand et conduite à grande allure.

Nous considérons toujours que la sécurité ne sera pas assurée par des restrictions de ce genre, mais par une surveillance très stricte des routes exercée par une police spéciale, compétente et très mobile.

NOTRE ALBUM DU SALON

Ainsi que nous l'avions bien spécifié, notre numéro, album du Salon, ne sera plus remis qu'à Quinze francs (plus 0 fr. 60 de port). Le 17 octobre, était la date limite à laquelle il était possible de se le procurer à 5 fr. 60.

Seules les demandes de l'étranger et des colonies, seront servies au tarif spécial, un certain nombre ayant été prévu pour donner satisfaction à ceux qui, sont loin de la métropole.



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

MOTOS A VENDRE

Cause régim., Monet 4 CV, culb., 1930, écl. élect., compt., tansad. 3.700 fr. Cordier, Saint-Bandry, par Ambleny (Aisne).

Motobécane 250 cmc., fin 1928, c. nve. 1.800 fr. M. Girard, au M. C. F., 212 bis, bd Péreire.

New Map 350 Jap, culb., enf. mod. f. 29 (O. H. V. 3), pn. 27x4, mont., compt., 2 klax., p.-bag., sup. écl. Soubitez luxe, ét. nf. Meys, 10, av. Joseph-Adam, La Varenne (Seine).

Cause décès, moto Auto-Mouche 2 CV Monet, roulé 3.000 km., garant. nve, poste Philipps sect. 3 l., H. P. neuf, p. servi. Bourgeois Mar., La Neuville-au-Pont (Marne).

New Map 350 Chaise, double échapp., 1930, écl., compt., mont., Jaeger, roulé 1.100 km. Pr 3.800 fr. nue et Terrot dame confort 1930, 175 cmc., écl., compt., roulé

1.800 km. Ecr. : Descamps, 14, av. Paris, Versailles (S.-et-O.). P. 107 gr. luxe, juill. 30, abs. nve, 500 km., tansad. 3.250 fr. Ecr. : Michel Allard, 15, r. Mathis.

Moto Rovin type sp. luxe 3 CV, b. ét., prix 1.200 fr. Ecr. p. rend.-vous : Rousseau, 1, rue Arago, Puteaux.

Automoto 500 act. équip. compl. Marchal, montre compt., ann. 1929, 8.000 km., comme nve. 6.000 fr. Visible t. l. j. à part. 6 h. 1/2 du s. Chérier, 34, rue Cronstadt, Bécon.

Monet-Brookland 175, juin 1930, Amac, 2 cuves Burman comp. 400 km. 3.750 fr. Brouchon, Laragne (H.-Alpes).

Dunelt 350 cmc., culb., type Monthéry, éclair. élect., compt., machine d'étal., abs. nve. 6.500 fr. Sandford, 72, av. des Ternes, Paris.

F. N. M. 60, 350, culb., av. éclair. élect., tansad, compt., bon état marche et pièces de rech. S'adress. : Randoux, 1, rue M.-Sembat (18<sup>e</sup>).

Gillet-Herstal 500 cmc., 2 sept. 1930, t. équip. Bosch, roulé 500 km. S'adress. : 48, bd V.-Hugo, Clichy (Seine).

Gillet-Herstal 350 cmc., éclair. Bosch, klax., tansad, parf. état. A enlev. de suite. Dupont, 24, rue Marsoulan, Paris.

Gnome et Rhône 3 CV, série E 2, parf. état, tansad, compt., écl. Pougault, 55, r. Condorcet, Paris (9<sup>e</sup>).

Supersport Soyer 350 cmc. Jap à culb., chromée, écl. élect., dynam., accis, mont. compt., sortie septembre 30. 5.000 fr. Primack, 2 bis, r. Julien-Lacroix, Paris.

Gnome et Rhône 4 CV, 1930, écl. élect., code est., comme nve. Hamon, 87, bd St-Michel, Paris-5<sup>e</sup>.

tarif des insertion

AVIS IMPORTANT. — Les annonceurs sont informés que dorénavant, aucune réclamation ne sera acceptée pour erreur s'ils ne se conforment pas aux indications suivantes :  
1<sup>o</sup> Utiliser une feuille de papier de format commercial de 21 sur 13 cm.  
2<sup>o</sup> Ecrire sur la largeur en haut : la rubrique et le numéro dans lequel elle doit passer.  
3<sup>o</sup> 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.  
4<sup>o</sup> 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<sup>o</sup> Abonnés, la ligne 5 francs. Pour bénéficier de ce tarif, il faut que l'annonce ait un caractère accidentel ou strictement personnel.  
2<sup>o</sup> Non abonnés, la ligne : 10 francs.  
3<sup>o</sup> A caractère commercial, la ligne : 10 francs.

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

SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

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

Maison F. TOUTIN Téléphone Péreire 10-4  
171, Bd Jean-Jaurès, CLICHY (Seine)  
PIÈCES POUR TRIUMPH, B.S.A DOUGLAS, TERROT  
Expéditions en Province — Demandez le tarif 1930  
SPÉCIALITÉ DE RÉALÉSAGE DE CYLINDRES TOUS MODÈLES  
La Maison se charge des réparations. — Travail soigné

CLEVELAND 4 Cylindres  
Pièces détachées d'origine p<sup>r</sup> 2 temps  
Établissements VALPIC  
23, Av. Trudaine - PARIS  
tête, écl. Lucas 1931, klaxon Bosch, moto enc., non déclarée et abs. nve, vend. av. feuille des Mines, à enlev., 8.500 fr. Aff. unique, chez Lunès, Béziers-Motos Tél. 12-17.  
Le seul atelier spécialisé pour la réparation et la révision sérieuses de toutes motos. Pose d'accessoires, reprises, échanges, 7, rue Gravel, Levallois.  
Dollar, type course, jap. 500 cmc., s. gar., pneu 26 3,25 écl. march., poig. tourn., compt., montre, 2 sac., out. tans., spéc., en selle visibl. t. l. j., prix 5.000 fr., ou échange pr voit. sport René, 100, rue Verceingétorix, Paris (14<sup>e</sup>).  
Gnome-Rhône 250 cmc., deux-nve, 3 vit., pneus ballon, 2.000 fr. Coulon, 26, rue de Verdun, Surrenes.  
Gnome-Rhône 500 cmc., ch.-ch., roulé 6.500 km. AV ou sans side, état nf, bas prix. Photo. Feringer, 39, rue de la Chasse, Choisy-le-Roi.  
Monotrace b. ét., pn. nfs, 1.500 fr. Robert, 101, av. République, Epinay-sur-Seine.  
Peugeot P. 107, équipé Marchal, compt., tansad, exc. état, 3.950 fr. Cause départ. Gillon, 3, r. Aulx, Provins.  
Peugeot 3 CV, exc. état, 1.000 fr. Gouverne, 14, rue du Champ-de-Mars, Paris.

Rhony's 500 cmc. Chaise, arbre à cames, 5.000 km., écl. élect., klax. A. Y., cse dble emploi; av. voiture prix int. Ecr. à Pierre Darfeuille, Castillon-sur-Dordogne (Gironde).  
Ariel, 500 cmc., culb., écl. Lucas, équip., compt., tansad. Bon prix. Menesson, 3, rue Magdebourg.  
Une affaire unique. — Il y a 3 motos, 306 cmc., 4 CV, type 1930, à l'état de neuf, à céder à un prix avantageux chez Gnome et Rhône, 49, avenue de la Grande-Armée, Paris. Il y a aussi 2 modèles 1930, D 3, à soupapes latérales également à l'état neuf, révisées par l'usine, aux mêmes conditions : a profiter.  
Moto René Gillet, très b. ét., 750 cmc., 6 CV., écl. élect., 3.800 fr. Crespy, 270, av. de la République, Fontenay.  
Gillet Herstal, mod. 31, surb. ent. nve, écl. Bosch, 9.600 fr., cédé 8.000, cse dép., étr. Ecr. : Guillot, 11 bis, rue Laz. Carnot, Clamart. Pr. rend.-vs.  
Gillet H. Comp., tte équip., parf. ét., 5.000 fr. Paul, 96, rue Verceingétorix (14<sup>e</sup>).  
Monet-Goyon 175 cmc., supersport, alés., crse mot. ent. rem. neuf, sorti avril 30, tt équip. vit. 100. 2.800 fr. Todman memb. M. C. F. 184, rue Grande, Fontainebleau.  
Terrot 350 cmc., culbut., parf. état, pneus conf. Tansad, 4.000 fr. Biehler, 38, rue du Ranelagh.  
Triumph 5 CV, 3 vit. bon état, bas prix, cse doubl. empl. Garet, 17, rue des Chantiers, Versailles.  
Terrot 350 cmc., supersport, luxe, écl., montre, compt., grais. pression, roulée 700 km., s/gar., usine bas prix, cse Amilcar, Rochard, Montendre, Charente-Inf.  
Norton 500 arb. à cames en

Spécialiste du Bloc-Moteur **F.N. GILLET**  
**HERSTAL**  
**BMW**  
— TYPE 1931 —  
CRÉDIT 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

**MANTEAUX DE CUIR**  
mouton chromé 1<sup>er</sup> choix  
toutes couleurs pour Hommes et Dames  
**VALEUR 600 Frs — SOLDES à 425 Frs**  
**FRANCE-CUIR**  
54, Rue Saint-Maur Ouvert Samedi après-midi  
Téléph.: Roquette 83-88 Métro: SAINT-MAUR

**RENÉ GILLET 6 CV SPORT**  
AVEC SUSPENSION ARRIÈRE  
Éclairage électrique MARCHAL  
luxe, Klaxons route et ville, Compteur kilométrique, Montre, Tansad, Machine splendide à l'état absolu de neuf, finie de rodage, à solder.  
**RENÉ GILLET 6 CV**  
surbaissée, avec et sans suspension arrière, équipée, bas prix.  
**TRAIN 4 CV.** - A Culbuteurs, Machine entièrement remise à neuf par Usine.  
Toute équipée. Fr. 3.700  
Un Lot René GILLET occasion à tous Prix à liquider  
**MOREAU 1, Rue Malakoff**  
**ASNIÈRES** (Seine)  
(84, Avenue d'Argenteuil, 84)  
TRAMWAY 45 — AUTOBUS BD  
OUVERT DIMANCHE MATIN

Tirage de la 1<sup>re</sup> classe les 11 et 12 novembre

# LOTÉRIE COLONIALE DANOISE

EN CINQ CLASSES

L'Etat Danois garantit le montant total des Lots

Le plus gros lot au cas le plus heureux est de

**720.000** Couronnes danoises = environ **5.000.000** Francs français

(Cinq millions de Francs français sur un seul billet)

LOTS PRINCIPAUX ET PRIMES		Couronnes danoises		Francs français	
Couronnes danoises	Francs français	Couronnes danoises	Francs français	Couronnes danoises	Francs français
324.000 = env.	2.250.000	57.600 = env.	400.000	36.000 = env.	250.000
180.000 = »	1.250.000	50.400 = »	350.000	28.800 = »	200.000
108.000 = »	750.000	43.200 = »	300.000	21.600 = »	150.000
72.000 = »	500.000				

et des milliers d'autres lots considérables

**Paiement immédiat des lots en argent comptant, sans aucune déduction.**

21.175 lots plus 8 primes seront tirés sur seulement 50.000 billets. Presque la moitié des billets gagne donc infailliblement au cours de 5 tirages. Chaque mois un tirage.

Les billets originaux pour la 1<sup>re</sup> classe, frais de port, listes des numéros gagnants et tous autres frais compris, coûtent :  $\frac{1}{4}$   $\frac{1}{2}$   $\frac{1}{1}$  billet  
50 100 200 Francs français

Dans toutes les classes des mises égales.

Le paiement peut être effectué en billets de banque, par lettre recommandée. L'envoi des billets originaux ainsi que du programme officiel a lieu aussitôt après réception du paiement directement par le soussigné bureau d'expédition autorisés de la loterie coloniale danoise.

**K. SÖRENSEN, Copenhague K 867, Boite 151.**

# ECOLE DE MOTOS G. AUGOYAT

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

8, Avenue Dorian - PARIS (12<sup>e</sup>)  
(Face Métro Nation)

René Gillet 750 cmc., type sport, équipée grand tourisme, tansad, écl. Marchal, malle, frein Ferodo, roulée 3.000 km., visibl. t. l. J. Guillard, 103, rue Olivier-de-Serres, Paris (15<sup>e</sup>).

Motoconfort 4 CV, 2 temps, tte équip., compt., tansad, klaxon, Forton, écl. élec., pneu ballon, réserv. en selle visibl. Garage Franklin, rue Franklin, Asnières, ou s'adr. R. M. Froment, 2, place Nationale, Asnières.

Magnat-Debon blackburne, 350 cmc., culb., 2 échap. Motoconfort Jap, 250 cmc., éclair. Novi, moto confort, bloc-moteur 4 pts, 250 cmc., éclair. Novi, ces motos sont neuves avec garantie d'usines et livrées avec (compteur bi-totalisateur, val. 280 fr. gratis), jusqu'à fin du salon Moto. Touf pour la Moto, 7, boulevard Victor-Hugo, Saint-Ouen (Mairie).

F. N. 500 cmc., surbaissée, prix très intéressant. Urgent, 28, rue Henri-Poincaré, Paris (20<sup>e</sup>). Métro Saint-Fargeau.

1.000 cmc., Motosacoche avec side, équipée, roue de rechange, éclair. élect., bon état mécanique. Largeot, 4, Grande Rue, à Saint-Maurice (Seine) reprend en compte moto moderne.

A l'occasion du Salon, exposition chez Pierre, 4, rue Ch. Renouvier, de 100 motos neuves et d'occasion. Voici la liste des reprises de la semaine :

- |                                            |       |
|--------------------------------------------|-------|
| B. C. R. chaise 500 cmc., neuve            | 4.500 |
| Soyer 350 cmc., arbre à came, neuve        | 4.000 |
| Marc 350 cmc., chaise, arbre à came, neuve | 4.000 |
| Terrot 350 cmc., luxe latérale             | 3.800 |
| Terrot 350 cmc., Champion de France        | 4.000 |
| Terrot 350 cmc., culbuteur                 | 3.000 |
| Terrot 250 cmc., latérale                  | 2.400 |
| Rhonyx J. A. P. 250 cmc.                   | 2.600 |
| Rhonyx Stainless 350 cmc.                  | 3.400 |
| Rhonyx chaise 350 cmc., neuve              | 3.800 |
| Dollar 350 cmc., culbuteur                 | 3.600 |
| Dollar 250 cmc., culbuteur                 | 2.500 |
| Soyer 500 cmc., J. A. P. dyalmo            | 3.200 |
| F. N. 500 pneus 715 x 115.                 | 5.200 |
| F. N. 350 cmc., surbaissée.                | 3.800 |
| Motobécane blackburne, 350 cmc.            | 2.600 |
| Terrot Standard                            | 2.600 |
| Peugeot P. 108 neuve                       | 2.700 |
| Motoconfort 308 cmc.                       | 2.500 |
| Side 500 cmc. F. N.                        | 4.950 |
| Side René Gillet                           | 4.000 |
| Side Dresch, 350 cmc., neuf                | 3.600 |
| Side seul occ., Bernardet, Tourisme        | 1.200 |
| Side seul, occ. Bernardet sport            | 1.600 |
| Châssis side René Gillet, r. susp.         | 650   |
- 50 autres occasions en magasin, toutes les machines ci-dessus sont des 1930 équipées électriquement et livrées avec garantie mécanique

## Le Silencieux "WILMAN"

ne craignant pas la critique, un essai démonstratif au banc — est fait gracieusement —

27, Rue de Metz, à COURBEVOIE - Téléphone: - DÉFENSE 14-52

pour tout Acheteur ou Motocycliste désirant s'assurer que, malgré un

**SILENCE PARFAIT... IL NE FREINE PAS LE MOTEUR**

## PIECES DETACHEES POUR TOUS MODELES HARLEY-DAVIDSON

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

## PORTE-FILIERE "EM BUT DB"

Permet le filetage de toutes les Pièces sans aucun démontage.

Utilise les Filières en service.  
Cage de 39,6 . . . . . Prix 34  
— de 25,4 . . . . . » 28,40  
Composition, cage 25,4, 7 coussinets de 4 à 10 1/2 . . . . . Prix 105  
Composition, cage 39,6, 6 coussinets de 10 à 20 1/2 . . . . . Prix 145  
Composition "Auto", cage 39,6, coussinets: 5/16 3/4, valve américaine; 7,5 + 7,5, valve Michelin; 8 + 125 à gauche, tige de frein; 14 + 150, droite et gauche, goujons de roue Michelin. . . . . Pri 170

Sté D'OUTILLAGE MÉCANIQUE INDUSTRIEL & AUTOMOBILE  
46, Rue Amélot - PARIS (11<sup>e</sup>)

## HALL de la VOITURETTE

Établ. fondé en 1919  
99, Avenue d'Orléans  
Tél.: Gob. 50-41

Le plus grand choix de Voiturettes et Cyclecars de toutes Marques

Agences: RENAULT, DONNET, etc.

## HUILE DE RICIN Garantie pure

9 lr. 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

## MOTOCUIR

OFFRE à nos Lecteurs ses équipements de cuir tout 1<sup>er</sup> qualité seulement aux mêmes prix que la dernière qualité des autres cuirs

Facilités de paiement  
CATALOGUE FRANCO: 0fr. 75  
3, rue du Buisson-St-Louis - PARIS

3 ANS DÉMONTAGE PLUS de CABLES cassés ou grippés grâce au Graisseur **ERKATE**  
Edmond KAH  
9, rue Bédior PARIS (17<sup>e</sup>)

Téléphonez d'urgence à Roq. 07-67.

A vendre moto 4 CV, éclair. élect., compt. et tansad, parf. état, prix à débattre, s'adres.: P. Prevost, 9, rue Saint-Germain, Courbevoie (Seine).

Le spécialiste du bloc-moteur Latscha à Asnières se tiendra à la disposition des motocyclistes, pendant la durée du Salon au Stand F. N. Gillet Herstal et B. M. W.

Cleveland 4 cyl., comme neuve cylindrée 1.000 cmc., 5.000 fr., sauf vente, Valpic, 23, avenue Trudaine, Paris (9<sup>e</sup>).

Dollar 4 CV, supersport 1929, moteur chaise, culb., état neuf, compl. équip., bas prix à enlever de suite. Racine, 46, rue Saint-Honoré, Paris.

Dresch 250 cmc., écl. Soubitez, klax., tansad, exc. état, 2.500 fr., t. l. j., à part. 18 h. sam. apr. midi. Leroux, 22, rue Mayet, Paris (6<sup>e</sup>).

Pour le Salon, l'agence où vous pourrez commander avec un versement de cent francs la moto de votre choix, sans intérêt de crédit est Automoto. Peugeot, Agent, 178, route de la Révolte, Levallois (Seine).

Gillet Herstal, 500 cmc., compétition, 31, Rémy, Agence, 21, rue de Tiemeen, Paris (20<sup>e</sup>). T. Ménil, 76-39, solde. Styl'son, 350 cmc., Black, 2 tubes motoconfort. 250 cmc., bloc Géco Herstal, 350 cmc., culb. occasion B. M. W. 500 cmc., sport culb., équip. 8.000 fr. Norton, 350 cmc., arb. comes, 30, 6.500 fr. Panther, 500 cmc. culb. 30, 6.000 fr. Terrot 350 cmc., 2 tubes, Marchal, 3.850 fr., etc., achat, échanges, reprises en compt sur nouveau modèle du salon, voitures et motos.

F. N. M. 60 culb. 715 x 115, ent. équip., état neuf, 3.700 fr., avec side, 4.200 fr. Rémy, 25, rue des Bois, Paris (19<sup>e</sup>).

F. N., 4 cyl., avec side, transmis., cardan entièrement révis., 2.500 fr. Pouquette, Saint-Félix par Brossac (Charente).

Monet-Goyon 350 cmc., culb., révis., écl. élect., t. équip., Prix 3.200 fr. Vis. t. l. j., à part. 6 h. du soir. Salomo, bd Jean-Jaurès, 173, Billancourt (Seine).

Motoconfort 350 cmc., écl. mod., 1930, reprendrais moto plus faible, bas prix. Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois (S.).

New Motorcycle état parf., moteur sous gar., écl. Novi, 4.000 fr. Bolla, 31, rue du Ménil, Asnières (Seine).

1 lot de motos 350 cmc., Peugeot, P. 107, grand luxe, vendue avec gar. de 3 mois, éclair., klax., etc., de 2.500 à 3.500 fr., un side Peugeot, c. neuf, 650 fr. Ag. Peugeot, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois (Seine).

Peugeot bloc mot., 3 CV, 4 tps. 2 vit., jamais roulé, 1.800 fr. Concierge, 3, rue Champs, Levallois.

Peugeot 350 cmc., garant. com. nve, all. exce p. dble herc., cause serv. mil. André, 35, rue Malard, Paris.

Rhonyx 500 cmc., stainless, sortie avril 1930, écl. klax., tansad,

## F.N. TERROT - Monet-Goyon Motoconfort

ET TOUTES LES MARQUES  
A tout Acheteur: Leçons et Permis conduire GRATUITS et Garage perdant 1 An

**CRÉDIT**  
Achat - échange - occasion  
Réparations rapides et Pièces d toutes Marques

PRIX SPÉCIAUX, SAISON D'HIVER

**DEPREZ**  
MAISON FONDÉE EN 1902  
24, Rue Meslay (3<sup>e</sup>)  
(Mét. Répub.) Tél. Archives 04-23  
USINE: 187 bis, rue Armand-Sylvestre (près gare d'Asnières) Tél. Des 07-02  
Catalogue franco sur demande  
Ouvert Dimanche 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'Arnonville NEUILLY-sur-SEINE

**ACHAT - VENTE - ECHANGE**  
de toutes Motos ou Cyclecars, 150 Machines en magasin (liste: 1 r.), un lot neuf: fourches, cadres, moteurs, magnéto, boîtes de vitesses.  
Silencieux neufs pour Motos 25 fr.  
BEAUJOLEIL, 9, Saint-Sabin - PARIS

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.

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

AGENCE **BRIQUET FN**  
SPÉCIALISTE RÉPARATIONS  
11 Quai d'Anjou - Paris (4<sup>e</sup>)

**DRESCH** Pièces détachées - Accessoires  
Tous modèles - Réparations  
D.F.R. et Le GRIMPEUR  
Livraison immédiate - Expédition en Province  
174 rue de Courcelles PARIS-17<sup>e</sup>  
Métro: Pereire Carrot 8c-87

# 5 cv. PEUGEOT SUPERBE AFFAIRE A RÉALISER

Conduite intérieure neuve, jamais roulé, même pas immatriculée, garantie complète. Quatre places, peinture bleue, toit en gris perle. Vendue au catalogue 16.200 fr., à céder avec plus de 20% de remise, soit 12.500 fr.  
Ecrire: See C<sup>1</sup> à MOTO-REVUE, 51, rue Vivienne

## LES CYLINDRES DE MOTOS RAYES 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)

compt., ass. payée, ess. à vol., sériex. Gauthier, 7, rue Keller, Paris.

Terrot 350 cmc., latér., 29, roulé 1.800 km., ét. neuf, ent. équip., tte conf., urgent, bas prix. Raymond, 25 bis, boul. Diderot, Paris.

Douglas 1930, Lucas, grand luxe, cause divorce, même demivaieur. Mme Georges, 71, rue Dulong, Paris (17<sup>e</sup>).

Solde pour après salon P. 110. Peugeot. Démonstration garantie, 6 mois la retenir dès à présent, vous bénéficiez de 1.000 fr. Goiffon, 89, rue de Tocqueville (17<sup>e</sup>).

Ravat 350 cmc., Zurcher et Burmann 1930, écl. élect., comme neuve, à tous essais au plus offrant Bourdin, 26, rue Frémicourt, Paris (15<sup>e</sup>).

Terrot 350 cmc., Jap., culb., écl., radios, tansad, pn. ball., 700 x 90 nfs, bon état. R. Brochet, 9, rue des Récollets, Sézanne (Marne).

Moto 4 CV, ent. équip., éclair. élect., compl., montre, compt., klax. Mod. 1930, à céder cause maladie, 2.800 fr. Voir garage, rue de l'Asile Popincourt.

Liquidation des motos à crédit  
2 CV Ch. Gérald, 2 vit., 600 fr.;  
2 CV Motobécane monov., 600 fr.;  
4 CV, Motoconfort, 2 vit., 1.200 fr.;  
2 CV Alcyon, 2 vit., 800 fr.; 4 CV Peugeot 2 vit., 1.200 fr.; 4 CV Duffeau Motosacoche 3 vit., 1.500 fr.; 5 CV D. S., 1.800 fr.; 3 CV Gnome-Rhône, 2 vit., 1.800 fr.; 3 CV Terrot, 3 vit., 1.800 fr.; 4 CV Motoconfort, 3 vit., 2.200 fr.; 3 CV Jack Sport 1929, 2.000 fr.; 3 CV Jack Sport 1930, 2.500 fr.; 3 CV Suplexa, 3 vit., 2.500 fr.; 2 CV Dollar 28, 2.500 fr.; 3 CV Terrot conf., 3 vit., 2.500 fr.; 3 CV Motobécane, 3 vit., 2.200 fr.; 4 CV Motoconfort 29, 3.000 fr.; 4 CV Terrot 1930, conf., 3.500 fr.; 4 CV Soyer, conf. 1930, 3.200 fr.; 4 CV F. N. 1927, conf., 3.500 fr.; 4 CV Dollar cardan, 3.500 fr.

toutes ces machines proviennent de clients et sont vendues en bon état de marche. Largeot, 4, Grande Rue, Saint-Maurice. Seine. Tél. Entrepôt 29 x 59. Tram. Bastille, N° 13, desc. pont de Charenton.

Réalisation de fin de saison, bas prix, Bertrand 250 cmc., 2 échap., 2 tps, course 2 carb., très rapide, cause santé, comme neuve, Monet-Goyon, 175 cmc., supers., révis., Monet-Goyon, 2 CV, 2 vit., état neuf, La Française, 175 cmc., état neuf, 2 vit., Oriol 175 cmc. révis., 3 vit. Moteur Jap, 1.000 cmc., à air 2 cyl en V, compét. Moteur Ruby, 4 cyl., 6 CV, compl. état de neuf. Voiturette deux

places Bignan-Salmson, parf. état. 7 CV Déronzière, 250 cmc., 4 tps, état neuf, prise directe, très bas prix. Magnat Debon, culb. 4 CV. 2 cyl., Bloch, très bas prix, Moto-Garage, 13, place de Belgique, Chatelleraut (Vienne).

**CYCLECARS ET VOITURETTES**  
Pour acheter ou vendre un Morgan, il faut aller chez Pierre, 4, rue Ch. Renouvier, Paris (20<sup>e</sup>), lui seul a en magasin, livrables à vue, des véhicules neufs, type 1931, lui seul a en occasions, 20 véhicules révisés et garanties, lui seul vous reprendra en compe. votre moto, vous fera crédit. Téléphonez à Roquette 07-67.

Morgan Mag 1/2 taxe, éclairage élect., susp. spéciale, volant souple, compt., capote. Ecrire pour rendez-vous: J. Delouvrier, 40, rue Colbert, Colombes (Seine).

Sandford Spéciale, carross. alum. Despois, 4, rue Belgrand, Paris (20<sup>e</sup>).

Essayez une 201 chez Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20<sup>e</sup>).

Sima Violet spéc., carross. Duval, ligne très sport, mot. 660 cmc., mise au point par Violet, prix à débattre. Vis.: Licot, 183, rue Championnet; le soir à part. 20 h. 30.

Essayez une 201 chez Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20<sup>e</sup>).

A l'occasion du Salon, Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20<sup>e</sup>), a constitué un stock de voiturettes sport formidable: Amilcar C. G. S., faux cabr., châss. surb. . . fr. 13.000  
Amilcar C. G. S. course, châssis 6 cylindres . . 11.000  
Amilcar C. G. S. course, châssis surbaissé . . . . 9.000  
20 autres voiturettes Peugeot, cabriolet, cond. 4 pl. G. A. R. Citroën-disponibles de suite, crédit. Reprises. Téléphonez à Roquette 07-67.

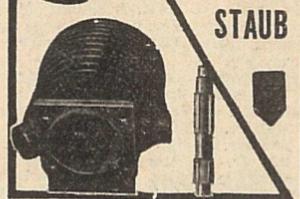
Essayez une 201 chez Pierre, 4, rue Charles-Renouvier (20<sup>e</sup>). Amilcar c. c. 6 CV, tourisme, 4.800 fr. Reprints moto en compte. Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois (Seine).

## PERTUISOT

23, Rue des Acacias PARIS (17<sup>e</sup>)

Realésage de Cylindres  
Pièces détachées de  
Moteurs et Boîtes  
de Vitesses

Agent Général  
des Pièces  
détachées  
**STAUB**



**ÉLITE**  
LA  
BOUGIE  
QU'IL  
VOUS FAUT

12, Rue des Poissonniers  
NEUILLY-sur-SEINE

## NAVILLE & SES FILS

3, rue Sarrette - PARIS (14<sup>e</sup>)  
Montage - Rayonnage - ROUES  
Transformations de  
Rayons et Jantes de tous profilés  
Pour Motocycles et Voitures  
EXPÉDITIONS EN PROVINCE

## SAROLEA SIMON

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

## 5000 MANTEAUX DE CUIR

Sont sacrifiés pour a propagande:  
AU PRIX DE **320** Fr.  
DE

Leur coupe impeccable et leur façon d'une exécution parfaite vous protègent contre les intempéries.  
Serre-Tête, Gants, Cullotte  
Expéditions en Province  
**CAPEL**  
119, Bd Magenta, Paris-X<sup>e</sup>  
Métro: Gare du Nord

Ouvert Dimanches et Fêtes, oute la Journée.

**LA DRESCH**  
A CA DAN se vend chez  
BOGEY, 57, bd de Grenelle - Paris  
Pièces détachées tous modèles  
PRIX SPÉCIAUX POUR AGENTS

**700** fr.  
— A LA LIVRAISON —  
POUR TOUS MODELES  
ET AU PRIX DU COMPTANT  
**AUTOMOTO-PEUGEOT**  
AGENCE: 178, Roule de R. Volte  
— LEVALLOIS —

**Morgan Darmont 7 CV**, frein AV, écl., capote, échange contre 350 ou 500 cmc. Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.

**Morgan Sport à eau**, direct, démult., roue à broche, parf. état, prêt à rouler. 3.500 fr. Bourdin, 26, rue Frémicourt, Paris (15°).

**Rosengart C 1 1930**, 8.800 fr. Mme Maxim's, 26 bis, rue de l'Espérance, Paris (13°).

**Darmont-Morgan aluminium**, vend ou échange contre moto solo. Vabre, 163, rue de Rome (17°).

**Peugeot 5 CV 1928** ballon, démarr., éclair., torp. 3 pl. trèfle, échangeurs contre belle moto. Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois (Seine).

**Renault 10 CV** torp. 4 places, frein AV, parf. état, reprendrais moto en compte. 6.500 fr. Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Paris.

**Cyclecar Alcyon**, 16 10.000 km., ét. méc. parf., 5 roues garn. Dunlop nfs, imp. ann. : 180 fr., prix dem. à débatt. 5.000 fr. Ess. à volonté. Ecr. pr rend.-vous : Proust, 7, rue Grenier-St-Lazare, Paris (3°).

**Sandford**, occ. prov. de repr. gr. sp. 1.100 cmc., alum., dern. mod., écl. électr., capote p-brise. 17.500 fr., cond. int. : 6 HP, écl. et démarr. électr., nombr. access., 10.000 fr. Sandford, 72, av. des Ternes, Paris.

**Donnet 7 CV**, cabr. décap. 4 pl., mod. 28, ét. impecc., mal., ts access., pns nfs. 10.000 fr. ou éch. c. 9 ou 10 CV c. int. réc. Maur. Maire, 7 r. Radigney, Montrouge (Seine). Jeudi et dim. mat.

**Morgan Jap Bosch Amac**, jol. carr. sp., spéc., écl. Magondeaux, photo. 4.000 fr., b. ét. Cornet, 50, av. Chem.-de-fer, Vitry-sur-Seine.

**SIDECARS**

**René Gillet 1.000 cmc.** 1930, susp. AR av. side L. V., décapot., roue de sec., ts access. pos., cmme nf. 10.000 fr. (Visible samedi de 3 à 6 h. Garage, 147 av. de St-Ouen. Demand. M. Becker.

**Side Gnome et Rhône** pr 350 à 500, pns nfs, ét. parf., prix : 400 fr. Fattori, 47, r. de Paris, Pré St-Gervais, Porte des Lilas.

**Side B. S. A.** ét. neuf, au pl. off. urg. Pic, 40, r. Charles-Nodier, Pré Saint-Gervais (Seine).

**A Vendre moto Gnome D. 3.** avec side Koehler, le tout parf. état, frein sur side écl. électr., grd. luxe et puissant. Voir ou écrire : Dailly J., rue Pytheas, 10, Marseille (B.-du-Rhône).

**F. N. 350 cmc.** Mle 1928, side-sport alum. compl. équip., très bon état. 4.500 francs, le soir après 18 heures ou écrire. M. Faljan, 1, rue du Chemin de Fer prolongé, Bondy (Seine).

**Side Terrot M. A. G.** 500 cmc., bon état marche, 1.500 francs, samedi ou dimanche. Bex, 6, rue des Chariots Vanves (Tram. 89).

**Terrot 350 cmc.**, side peuple, modèle récent, acc., état marche, parf., essais vol. Guillon, 13, rue Ecole Polytechnique (5°).

**ECHANGES**

**Echange moto Griffon 4 CV**, moteur et magn. Anzani, bte Burman, 3 vit., compt., pns nfs, mach. en parf. ét. contre poste de T. S. F. ou un accordéon chromatique de 80 basses. Millard, 55, r. V.-Hugo, Courbevoie (S.).

**Désire échange** poste T. S. F. luxe c. moto 3 à 4 CV, b. ét. avec soultre. Colin, 46, r. Lepic, Paris (18°).

**Echangerai ds rég. Nice**, Vélo-moteur Evans 1 CV 1/2, état march., contre remorque 2 roues 200 kgs, sur pneus 710 x 760 x 90, ou moteur Harley complet, carb. mag. Godard Géo. Mon Plaisir, Ch. Provence, Antibes (A.-M.).

**Gnome 500 cmc. D/4.**, culb., équip. c. p. faible, faire offres. Paul, 96, rue Vercingétorix, Paris, 178, route de la Révolte, Levallois, Carnot 46-82.

**Vends ou échange** contre camionnette 8 à 10 CV, taxi 14 CV démar. et éclair. électr., 5, rue Michel, bon état. 2° ap. Giron p. soud. autogène, très bon état 900 francs. Girard Motos, Montdidier (Somme).

**Amilcar** bateau révis. neuf, éclair. démar. Marchal. Reprend 350 et 500 cmc., mod. 29, 30. P. Bertrand, 62, rue de la Source, Nanterre (Seine).

**Echange ou vend Dresch** 250 cmc., équip. parf. état, contre 350 cmc., 29 ou 30 ch. Georges, 190, rue Charles-Duflos, Bois-Colombes (Seine).

**Si vous désirez échanger** votre moto 250 cmc., contre une 350 ou 500 cmc. venez me voir, j'échange aussi des voiturettes contre moto. Roi de l'Echange, Salmson G. N. CV 6, 3/4 Pl. 3.000 francs ou éch. avec moto

Manoury, -107, avenue d'Ivry, Paris.

**Echangerai torpédo luxe**, 4 pl. 1929, puissance 7 CV, contre Darmont spécial, samedi, dimanche. Damoux, parfumerie, 24, rue Voltaire, Levallois (Seine).

**ON DESIRE ACHETER**

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

**Achat ou avances**, 80 % de la valeur à 5 % intérêts sur moto voit. salon de coiffure, 9, rue Valentin, Levallois (Seine).

**Achat comptant** immédiat, motos, voiturettes récentes, échanges, reprises sur nouveaux modèles du Salon. Verchère, 21, rue de Tlemcen, Paris (20°).

**J'achèterai** Berliet 7 CV, modèle récent, parf. état, mécan. Faire offre, Minier, 90, rue de la Folie-Méricourt, Paris (11°).

**Jean Tachon**, boîte postale 23, Boulogne-sur-Mer serait heureux connaître possesseurs 350 cmc., culb. Train. Pour renseignements pouvant les intéresser.

**DIVERS**

**Courroie** pr motobécans, larg. 16 mm., le mètre : 18 fr. 50 ; larg. 14 mm., le mètre : 14 fr. 1, r. des Jardins-St-Paul, Paris.

**Ecl. Maglum** p. P. 109 fr. 200 selles Planor, 20 fr. ; coffre-fort, 100 fr. ; caiss., env. 1.500 fr. ; Pathé Baby, 225 fr. ; Pathéphone, 200 fr. ; ht-parleur, 30 fr. S'adress. 9 h. à 7 h. 1/2 : Lunette Flambo, 129, av. Parmentier.

**Ecl. électriques** compr. dyn., phare, lant. AR, lumière à l'arrêt, nf pour 130 fr. Ets Beausoleil, 9, rue Saint-Sabin, Paris.

**Suis vend.** faux cabriol. 4 pl. Hotchkiss, parf. ét., 6 roues, ét. nf, besoin arg., prix à déb. T. l. j., Croisille, 35, r. Ramus (20°).

**Toutes pièces** détach. et transform. pr B. S. A., armée carbur. nfs, 130 fr. 1, r. des Jardins St-Paul, Paris (4°).

**Pr Morgan** broch. indesser. 10 fr. ; channes prem. marque, le jeu : 200 fr. 1, rue des Jardins-St-Paul, Paris (4°).

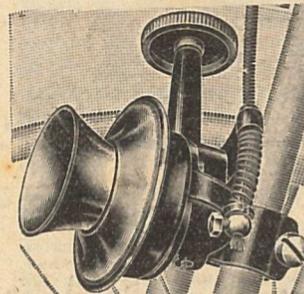
**Réparations** révisions après devis par spécialistes bien outillés, 7, rue Gravel, Levallois (Seine).

**Importante** firme d'huiles de graissage désirant créer un département spécial d'huiles pour motos recherche représentants pour visiter constructeurs, adresser demandes à Passim, 15 bis, rue de Maignan, Paris.

**Ici** vous trouverez des moteurs 4 Tps, 500 cmc., 1 et 2 cycl., des boîtes 2 et 3 vit., des cadres, des gardes-boue des p.-bagages, des béquilles, des p.-jambes, des sièges arr. et quantités de pièces le tout d'occasion à bas prix et quelques motos 250, 350 et 500 depuis 900 fr. Tout pour la moto, 7, boul. Victor-Hugo, Saint-Ouen (Seine), Mairie.

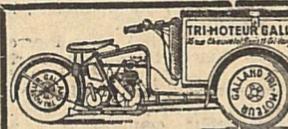
**MOTOCYCLISTES !!**

LE  
**"ROTAPHONE"**  
LIBÈRE LA ROUTE



**VIBREUR AUTOMATIQUE**  
Seul pratique et efficace. 80 f.  
En vente partout...

**VANGIN & SOUDY**  
Constructeurs  
118, Rue du Dauphiné  
:: LYON ::



**Tri-moteur GALLAND** charge utile 400 kg  
Moteur JAP, 500 cmc, Boite vitesse BURMAN  
3 vitesses, Frein sur les 3 roues, Moyeu AR  
amovible, Pneus Michelin 700  
Le plus économique, Le mieux conçu  
16, rue Chauvelot, PARIS (15°) Ag. demandés

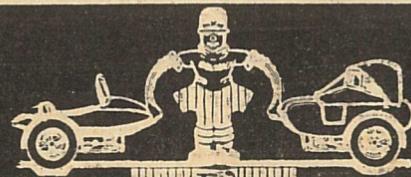
**MANTEAUX DE CUIR**  
**NETTERCUIR**  
Les seuls garantis sur facture confectionnés avec des peaux cuir de 1<sup>er</sup> CHOIX et tannées au PUR CHROME, donc inusable imperméables  
AU PRIX DE **425 et 475** Fr.  
**NETTERCUIR**  
17, Rue de Constantinople - PARIS  
Tél.: Laborde 26-85

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

**MOTOS**

**Parolea**  
Magasins d'exposition et de vente

**DELAUNAY**, 62, Rue Rochechouart - PARIS

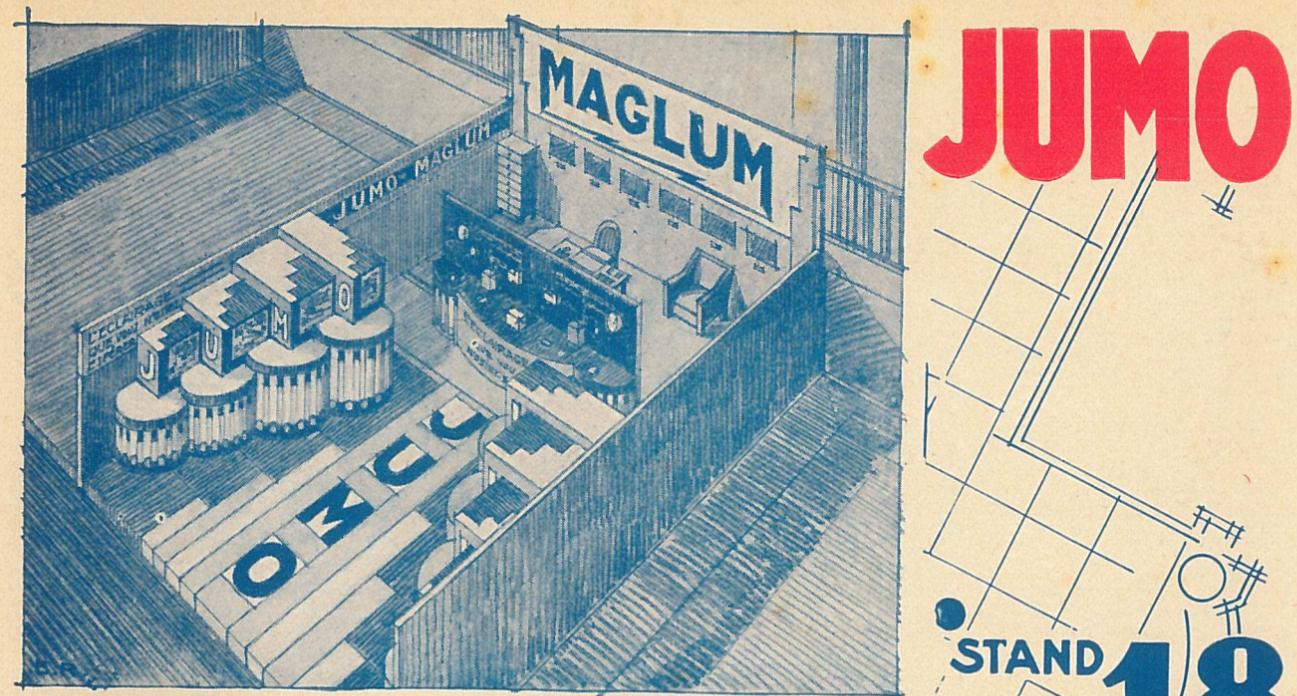


**SIDE-CARS BELGIAN**  
Exposition et vente  
**DELAUNAY**  
62, Rue Rochechouart - PARIS

Tiré sur rotative à l'Imprimerie spéciale de Moto Revue 30, rue du Poteau, Paris.

Adresser toute la correspondance : 51, rue Vivienne, Paris

Le Gérant : M. ADAM



**la visite que nous osons espérer**

La vôtre, parbleu ! à notre Stand du Salon de la Moto. Ce stand n'est pas encore construit. Mais déjà nous vous en montrons le dessin. Vous le reconnaîtrez entre les 1.000 autres ! Vous y verrez notre JUMO, l'éclairage que vous n'osiez pas espérer ! Et ce JUMO étonnant, qui alimente à volonté le phare ou une batterie directement, vous le verrez aussi dans le Salon, sur les motos des plus grandes marques.

Nous comptons bien sur votre visite. Merci.

**MAGLUM**

21, Rue de Chartres, NEUILLY (Seine)



---

---

# 1<sup>er</sup> PRIX MONET GOYON

## GRANDS PRIX DE FRANCE

Catégorie **350** <sup>cmc.</sup> DEBAISIEUX

Catégorie **175** <sup>cmc.</sup> FROSSARD

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

NOTICE FRANCO SUR DEMANDE A :

**MONET - GOYON**

57 R. du Pavillon, MACON

SUCCURSALE A PARIS :

112, Boulevard de  
Courcelles



HAVAS