

On proteste!..

LE NUMÉRO

1<sup>fr.</sup> - 25

# MOTO REVUE

TOUS LES  
SAMÉDIS

MOTOS - SIDECARS  
CYCLECARS  
ET VOITURETTES

19<sup>e</sup> ANNÉE — N° 427

16 Mai 1931

et  
*Motocyclisme*  
*Automobilisme*



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

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

La moto prend une extension de plus en plus grande aux colonies où elle est d'un précieux secours sur les pistes, souvent mauvaises. On voit ici un colon, se préparant à faire une adepte de couleur au tan-sad.

# ROVIN

# récidive

avec son *Véломoteur (BMA - 1<sup>CV</sup>)*

qui, de l'avis de tous les *techniciens*, est un *chef-d'œuvre* de mécanique moderne, par son *bloc moteur* en aluminium, sa *culasse amovible* à grande turbulence, sa distribution par *lumières rondes*, sa *bielle* en nickel chromé sur roulements à aiguilles, son *piston breveté*, son élégance bien *française* et son prix invraisemblable de

# 1.500 FRANCS

que seule permet une production en grande série

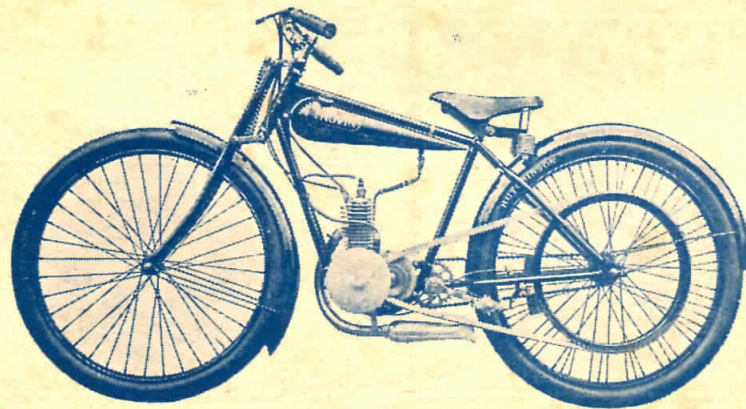
Pas  
de permis  
de conduire

≡

Pas  
d'immatriculation

≡

Catalogue  
MR franco



Poids  
garanti  
29 kgs 700

≡

Impôt  
2 francs 50  
par mois

≡

Vente  
à crédit

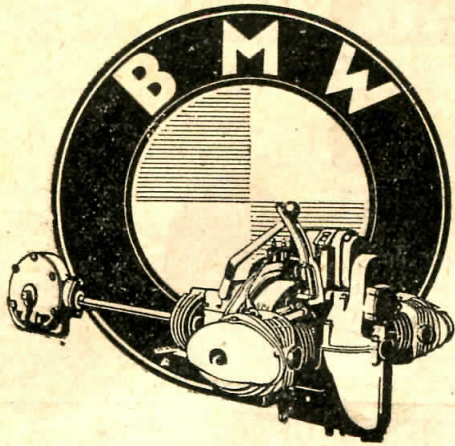
MOTOCYCLETTES

Luxe et Sport

# ROVIN

Motos ROVIN

114, Boulevard Valmy  
à COLOMBES (Seine)



Ne faites pas d'expériences  
coûteuses

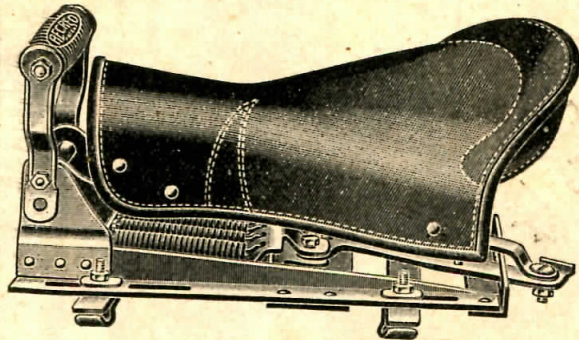
Rien de comparable à une

**BMW**

LIVRAISON IMMÉDIATE

*Avec un tan-sad*

**Récréo**



*on ne se tape pas*

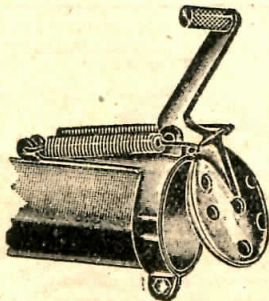
*... des haricots*

Frs : **290**

**BRUIT** pour vous-même  
et  
**SILENCE** pour les autres

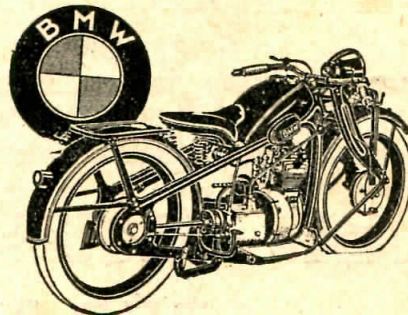
le tout à portée de vos  
pieds avec le silencieux...

**STILLO**



Pour tubes de 40 à 54 mm.

**Prix : 42 Frs**



La nouvelle 3 CV

**BMW**

bloc-moteur 3 vitesses  
transmission par cardan

**6800** FR.S.

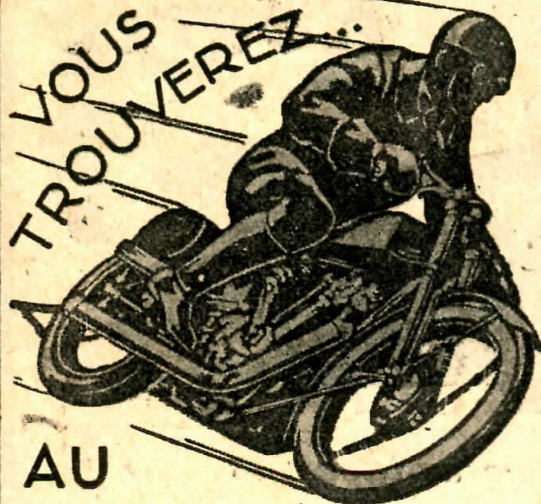
avec éclairage **BOSCH**

AGENT  
GÉNÉRAL

**Victor BASTIDE, 56, B<sup>d</sup> de Clichy, PARIS**

# Motocyclistes!

VOUS  
TROUVEREZ...



## AU PALAIS DE LA NOUVEAUTÉ

24 RUE DE CLIGNANCOURT PARIS  
un stock considérable de

## MOTOCYCLETTES

DE TOUTES LES GRANDES MARQUES

vendues à **CRÉDIT**  
**AUX MÊMES PRIX**

qu'au **COMPTANT**

sans aucune  
augmentation de prix  
sans intérêts

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 Paris 28, Rue des Acacias  
GALVANI 77-64 WAGRAM 12-20

**3 = 2**

Jusqu'à Pâques,  
1 Casque  
**GRATUIT**  
est offert à tout  
acheteur de  
2 Casques  
Motorist.



A la demande de  
nos Clients nous  
continuons à  
offrir jusqu'à  
Pâques, un  
Casque  
**GRATUIT**  
à tout acheteur  
de 2 Casques.

## VÊTEMENTS DE CUIR : 325 FR.



CANADIENNE 275 fr.  
U.S.A. ORIGINE

VÊTEMENT huilés 149 fr.  
Orskin Anglais.



BACHES Huiles de MOTO  
160 x 160.  
La pièce . . . 49 fr.



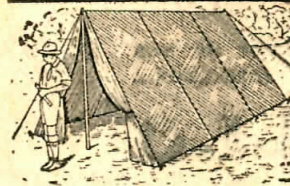
BOTTES  
AVIA-  
TEUR  
depuis  
159 fr.



BOTTES  
fermeture  
éclair  
Homme  
et  
Dame  
275 fr.



WADERS  
Bottes de  
moto pour  
mettre sur  
la  
chaussure  
150 fr.



TOUS CAMPEURS pour  
150 fr.

Voir notre rayon  
"Tentes" le plus  
complet.

SACS  
Tyroliens 25 fr.



La nouvelle lunette MOTORIST  
en verre INCASSABLE  
recom. pour la vitesse. 32 fr.

Lunettes  
pr la pluie 14.50



Gants moto  
ts genres 25 fr.



Brookland  
Vêtement  
Anglais  
tissu  
doublé  
extra-fort  
25 fr.



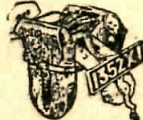
SAMMY  
vêtement  
impermé-  
able en  
peau d'é-  
léphant  
175 fr. 250 fr.



BOTTES  
caoutchouté 99 fr.



SEATLESS  
ANGLAIS  
depuis  
79 fr.



Sacoches 39 et 59 fr.

CUIS-  
SARDS  
en  
tous genres  
depuis  
35 fr.



**BON** POUR UN SUROIT EXPÉDIÉ AVEC LE CATALOGUE 40 Pages, 120 Gravures, contre 3 fr. en timbres.

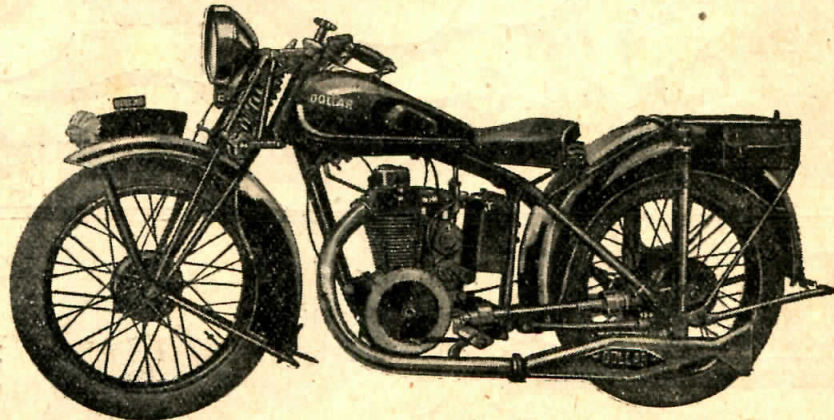
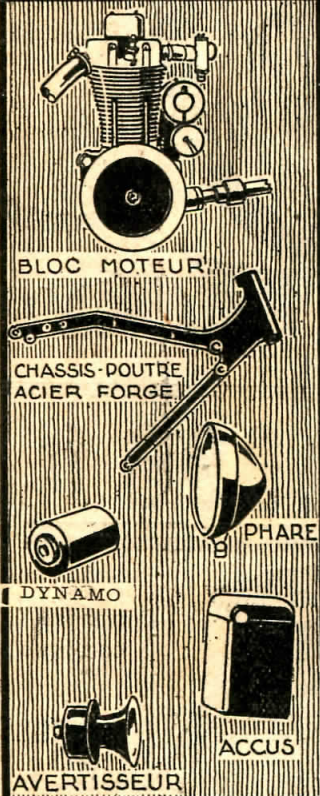
*Pas de Surprise!*



# DOLLAR

**LIVRE AU PRIX DE SON CATALOGUE SES MACHINES TOUTES EQUIPEES**

**3000 Agents**



|             |  |                  |
|-------------|--|------------------|
| <b>3cv.</b> | Bloc-Moteur CHAISE, Culbuteurs, Châssis-poutre acier forgé, Éclairage par Alternateur, Phare, etc.                           | <b>3.995</b> fr. |
| <b>4cv.</b> | } Bloc-Moteur CHAISE, Culbuteurs, Châssis-poutre acier forgé, Équipement électrique: Phare, Dynamo, Accus, Avertisseur, etc. | <b>4.950</b> fr. |
| <b>5cv.</b> |  | <b>5.950</b> fr. |

Supplément pour suspension arrière 600 francs.



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

*...sinon, remplissez le BON ci-dessous.*

**ÉTABL DOLLAR - 19 P, Quai de la Marne - JOINVILLE (Seine)**

*Veillez m'envoyer gratuitement votre Catalogue illustré ainsi que vos Conditions de Vente à crédit.*

*Veillez également m'indiquer l'adresse de l'Agent "DOLLAR" le plus proche de mon domicile.*

M \_\_\_\_\_

Rue \_\_\_\_\_

Ville \_\_\_\_\_ Dépt \_\_\_\_\_



# LA CHAÎNE YELLOW

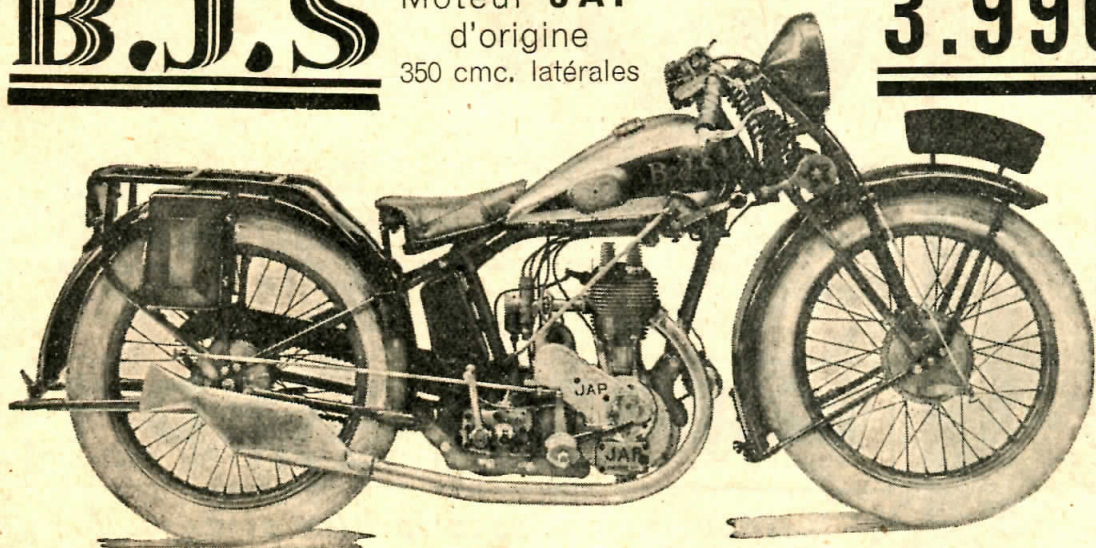
étudiée spécialement pour la  
sécurité de vos randonnées.

J. Courfmaître

## IB.J.S

Moteur JAP  
d'origine  
350 cmc. latérales

### 3.990 fr.



Demandez  
le catalogue  
à

## BOGEY JEAN

# JAP

350 cmc. culbuteurs, 2 échappements. **4.640 f.**  
500 cmc. latérales, cadre intégral . . . **5.300 f.**  
500 cmc. culbuteurs, 2 échappements. **5.950 f.**

Éclairage Électrique SOUBITEZ, dynamo, accus et Klaxon, supplément. . . **650 f.**



R. C. Seine 146.118

57, Boulevard de Grenelle — PARIS (15<sup>e</sup>)

R. C. Seine 146.118

# un prix qui fixe votre choix

Le prix que vous n'osiez pas espérer  
c'est celui de l'équipement Jumo  
Maglum dont toutes les pièces  
étudiées et éprouvées avec le plus  
grand soin sont d'une qualité  
irréprochable.

# 585

L'installation complète du "Jumo"  
comprenant : l'appareil "Jumo"  
avec prise mécanique Standard ; le  
phare "Maglum" estampillé A et B,  
avec ses lampes ; les supports de  
phare ; la lanterne AR et sa  
lampe ; l'interrupteur spécial  
"Maglum" étanche ; les fils et  
cosses ; le "Klaxon" et son bouton ;  
l'ampèremètre ; la batterie "Tudor-  
Maglum" (14 Amp. heure) et son  
support ; le conjoncteur-disjoncteur  
Breveté S.G.D.G. et son attache,  
sera facturée au prix de 585 fr.

Aucun équipement aussi complet,  
aussi rationnel, n'a été vendu  
jusqu'à ce jour, à un tel prix. La  
garantie de l'appareil est toujours  
d'une année.

L'éclairage que vous n'osiez pas espérer

## MAGLUM



21  
Rue de Chartres  
NEUILLY  
(Seine)



Dam

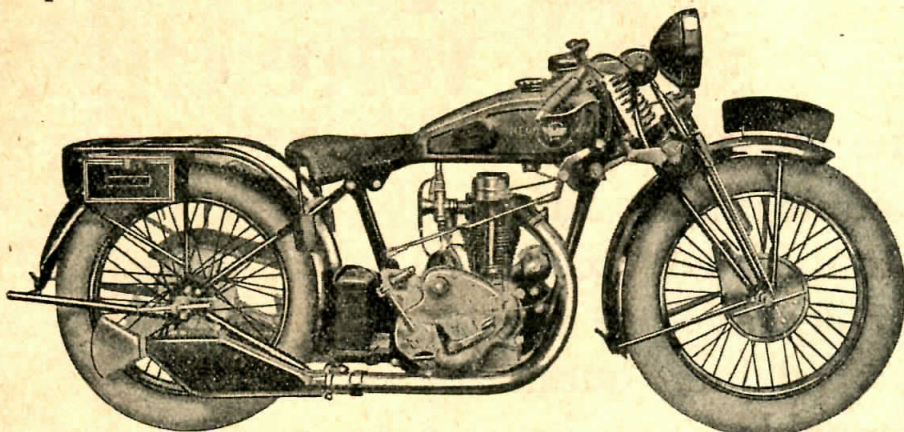
Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

v

# NEW-MAP

vous offre.....

au prix d'une machine STANDARD, la plus luxueuse des motocyclettes, bloc-moteur CHAISE



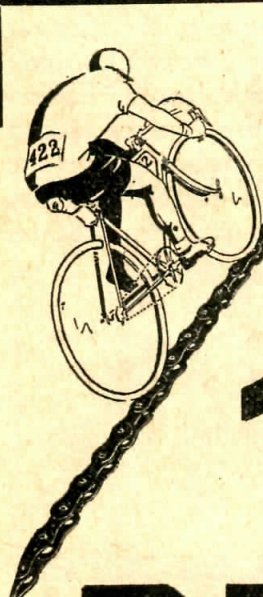
Cadre double Berceau,  
Fourche à 4 amortisseurs  
réglables à la main.  
Réservoir en cuivre  
embouti chromé,  
Freins à tambour de  
200  $\frac{m}{m}$ ,  
Présentation de Grand  
Luxe,  
Émaillage Anglais.  
Nickel - Chrome.

Type BL 3. - 350 cmc., Culbuteurs enfermés, double échappement. . . . . 5295 fr.  
Type BL 5. - 500 cmc., — — — — — 5795 fr.

Avec Équipement Électrique, Accus, Ampèremètre et Klaxon.

**P. MARTIN** 122-124, Avenue Lacassagne, 122-124 — **LYON (Rhône)** — CONSTRUCTEUR

CATALOGUE SUR DEMANDE - Stock Pièces pour PARIS et NORD **F. FROTEY**, 12, rue Jean-Nicot - PARIS



# RENOLD

LA CHAÎNE DES CHAMPIONS

TRIOMPHE DANS

**PARIS-NICE 1931**

AVEC

**1** ers DEBAISIEUX, cat. 350 cmc.  
ex HOMMAIRE, » 175 cmc.  
æquo SOURDOT, » 175 cmc.

**SUR MONET-GOYON**

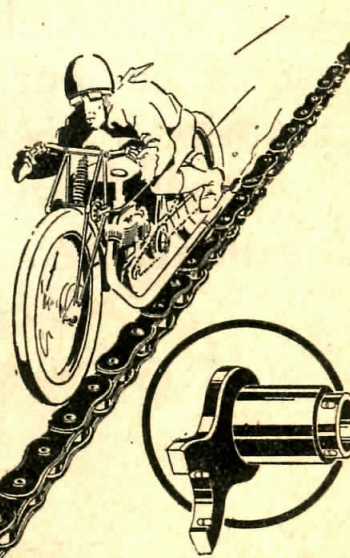
équipée de la Fameuse Chaîne

# RENOLD

"MARK 10"

LA CHAÎNE MOTO QUI NE GRIPPE PAS

RENOLD CHAINS LIMITED - 14 RUE DANTON LEVALLOIS



REND & G SWIGERTS



Pour la 3<sup>ème</sup> Année consécutive

# KERVOLINE

L'HUILE QUI S'IMPOSE PAR SES QUALITÉS

remporte le CHALLENGE le plus envié du

## TOUR DE FRANCE

La Coupe ANSALDO

avec STERNY sur moto 250 cmc.

ROVIN - SAN - SOU - PAP

et mène également à la victoire  
les Équipes

JONGHI et MONET-GOYON

qui utilisaient également

# KERVOLINE

L'HUILE QUI S'IMPOSE PAR SES QUALITÉS



# FABRIQUE NATIONALE D'ARMES D'HERSTAL-LEZ-LIÈGE

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

LES MOTOS LES PLUS PERFECTIONNÉES AUX MEILLEURS PRIX

Les Motocyclettes F.N. 350, 500cmc. détiennent actuellement **28 RECORDS DU MONDE**

**PARIS-NICE 1931** : en 350 cmc

RICHARD et LEFORT 1<sup>ers</sup> ex æquo sans pénalisation

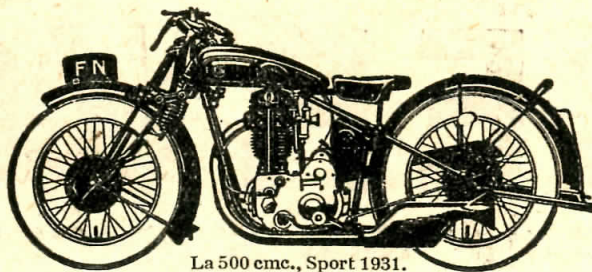
MÉDAILLE D'OR

HERMANN, MÉDAILLE DE VERMEIL

**ROUBAIX-PARIS-ROUBAIX 1931** :

PASSET 1<sup>er</sup> en 500cmc. sans pénalisation

Huile **SHELL** - Accumulateurs **HUITRIC**



La 500 cmc., Sport 1931.

**DOLLAR**

**DRESCH**

**GNOME**

**F.N.**

Achat au comptant  
et reprises de  
toutes motos.  
Crédit 12 et  
18 mois  
s a n s  
intérêt

# LA MOTO

# POUR TOUS

Pas d'assurance  
Livraison à crédit  
en 24 heures  
Permis de  
conduire  
gratuit

**PEUGEOT**

**TERROT**

**HARLEY**

**ETC....**

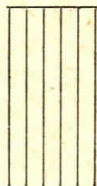
## MOTOS NEUVES

137, Avenue de Choisy

PARIS (13<sup>e</sup>)

Téléph. : GOB. 07-76

— Ouvert même le Dimanche matin —



## MOTOS D'OCCASION

GARANTIE 6 MOIS

3, Rue Aumont - PARIS (13<sup>e</sup>)

Téléph. : GOB. 07-76

— Ouvert même le Dimanche matin —

PIÈCES HARLEY ET INDIAN SOLDÉES A 50 %

**CYCLES & MOTOS  
DE PRÉCISION**

# RADIOR

**J. CHAPOLARD**

— **BOURG (Ain)** —

MOTOCYCLETTES - VÉLOMOTEURS

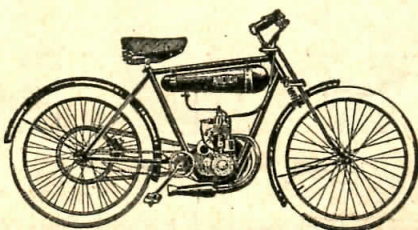
**RADIOR-JAP**

Montage Semi-Bloc

**RADIOR-CHAISE**

Bloc-Moteur

**PNEUS HUTCHINSON**



**"RADIORETTE" 1 CV.**

Utilitaire

**PAS DE PERMIS DE CONDUIRE  
DÉPENSE 0,04 AU KM.**

**CATALOGUE FRANCO**

# **AUTOMOTO,**

dans le **TOUR de FRANCE,**  
REMPORTE BIEN ENTENDU

## **une nouvelle victoire**

**MERCIER et ORENGA** sur leur **A. 17**  
se classent

**P R E M I E R S**

ex-æquo - Catégorie 350 cmc. - Sans Pénalisation  
Médaille d'Or

**AUTOMOTO** continue la série de ses démonstrations avec des machines à bloc-moteur strictement de série. Il participe à toutes les grandes épreuves routières et gagne invariablement. Car les motocyclettes **AUTOMOTO**, à la mise au point impeccable, sont construites pour fournir un travail continuellement intensif.

Votre **AUTOMOTO** gagnerait aussi toutes les épreuves motocyclistes... avec un peu d'entraînement de la part de son pilote.

# **AUTOMOTO**



Magasins d'Exposition : 55, avenue de la Grande-Armée, PARIS

Les **AUTOMOTO** du Tour de France étaient graissées à la **MOBILOIL**  
et équipées de chaînes **YELLOW**

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

IX



**POUR VOS  
VACANCES**

# TRIUMPH

**EN DEHORS DES MOTOS PORTÉES  
AU CATALOGUE 1931**

Il est offert aux lecteurs de **Moto Revue** quelques machines occasion en excellent état et quelques machines neuves du type 1930 provenant d'inventaire à prix spécial.

## TRIUMPH FRANCE

6, Boulevard de Verdun - PARIS (17<sup>e</sup>)

chez **SAHNA** 102, Av. Simon-Bolivar  
métro Bolivar ou Combat.  
(Même Maison, 20, rue Gambetta,  
NANTERRE (Seine)  
(Ouverte Dimanche toute la journée)

*Vous trouverez tout ce qui concerne l'équipement Motocycliste à des prix imbattables.*

- |   |         |
|---|---------|
| Bottes aviateurs en cuir, depuis                          | 125 fr. |
| Canadiennes d'origine, officiers américains. . . .        | 150 —   |
| Pare-cuir tissu anglais . . .                             | 99 —    |
| Vêtements cuir p <sup>r</sup> hommes, depuis . . . . .    | 300 —   |
| Manteaux cuir pour dames, 1 <sup>er</sup> choix . . . . . | 350 —   |
| Culottes en cuir . . . . .                                | 150 —   |
| Guêtres p <sup>r</sup> dames, tissu imp.                  | 19 —    |
| Protège-jambes, tissu imp., depuis . . . . .              | 35 —    |
| Serre-tête cuir, 1 <sup>er</sup> choix . .                | 22 —    |
| Gants, tous les prix.                                     |         |
| Sacoches américaines neuves, la paire . . . . .           | 49 —    |
| Toiles de tente, depuis . . .                             | 20 —    |



Nombreuses autres marchandises provenant de stocks, à des prix défiant toute concurrence.

# L'Antenne

JOURNAL FRANÇAIS REVULGARISATION  
T S F

## Sans-filistes!! lisez

L'Hebdomadaire le plus complet qui s'impose par sa technique, ses programmes complets des RADIO-CONCERTS, ses rubriques variées : disques, films parlants et sonores, jeux, etc...

Parait tous les Vendredis  
**PRIX 1 FR. 25**

Un spécimen gratuit sera envoyé à toute personne qui en fera la demande en se référant de **Moto Revue**.

**L'Antenne,**  
53, Rue Réaumur, PARIS 2<sup>e</sup>

## ON NE DISCUTE PAS

les Réparations faites par le Spécialiste... **GRIMAUT** ALLEZ LE VOIR...  
5, Rue de Chatenay - FONTENAY-AUX-ROSES (Seine)  
**L'ACCUEIL Y EST BON & LA NOTE LÉGÈRE**

## BEST BURMAN JAP

POMPES-ROBINETS BOÎTES DE VITESSES PIÈCES DÉTACHÉES

Plus de 2000 agents et...

des milliers de motocyclistes sont nos clients fidèles parce qu'ils trouvent chez nous un **CHOIX COMPLET** d'articles irréprochables aux meilleurs prix. vous recevrez ce catalogue

**GRATUITEMENT!**  
en trois adresses 102, BOULVARD DES SAUSSURES  
Monsieur \_\_\_\_\_  
Rue \_\_\_\_\_ Ville \_\_\_\_\_ D<sup>pt</sup> \_\_\_\_\_



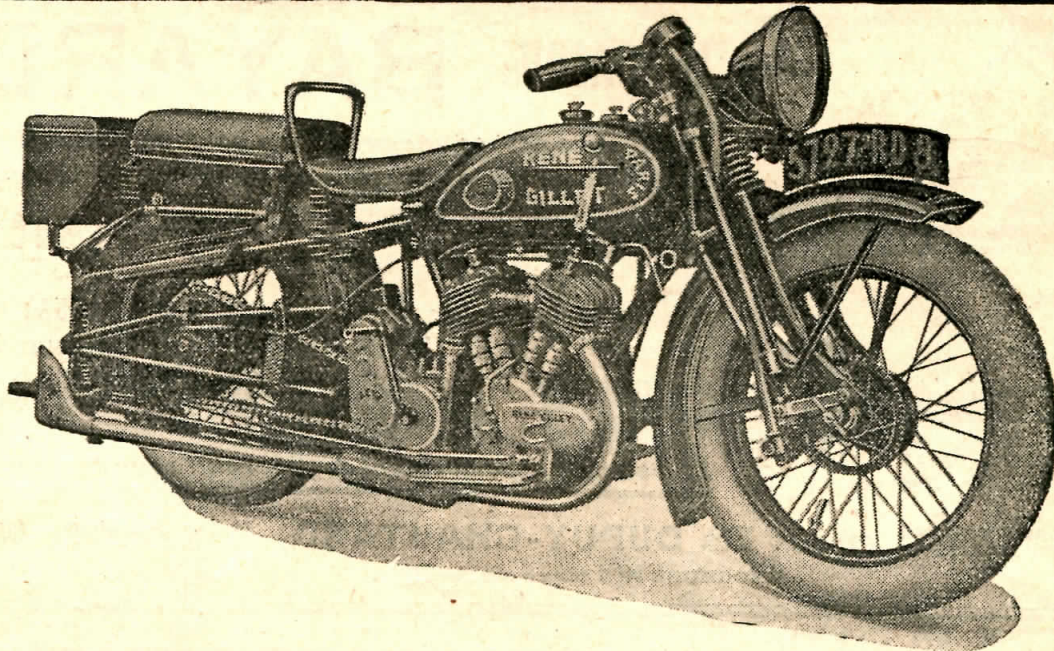
**L. DEKTEREFF & C<sup>o</sup>**  
88 Av. DES TERNES. PARIS

X

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

LA

# RENÉ GILLET



*avec suspension arrière élastique*

**BREVETÉE EN FRANCE ET A L'ÉTRANGER**

*est la solution mécanique intégrale et la meilleure du confort à motocyclette*

**Elle est livrée sur les modèles 350 cmc., 750 cmc. ou 1.000 cmc.**

Le prix de ces modèles est seulement supérieur de **650 francs** du prix des modèles correspondants sans suspension arrière élastique.

**Le modèle 350 cmc.** est spécial pour le solo avec ou sans tan-sad.

**Les modèles 750 cmc. et 1.000 cmc.** pour le solo ou avec sidecar.

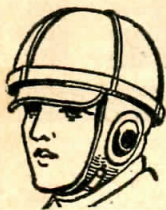
**Le démontage de la roue arrière** à broche se fait en soulevant le garde-boue arrière à charnières et la roue sort sans difficulté sans toucher à la chaîne.

*Le fameux Châssis de Sidecar René Gillet avec suspension, bien connu de tous les motocyclistes, est le complément du cadre à suspension arrière élastique.*

*Demandez les nouveaux  
-- Catalogues aux --*

**Établissements RENÉ GILLET & C<sup>ie</sup>** 128, Route d'Orléans  
- MONTROUGE (Seine) -

# UN CASQUE PROTECTEUR AVEC TOUS LES AVANTAGES ET L'ÉLÉGANCE DU SERRE-TÊTE ORDINAIRE



VOILA CE QUE VOUS OFFRE POUR **135 Fr.**

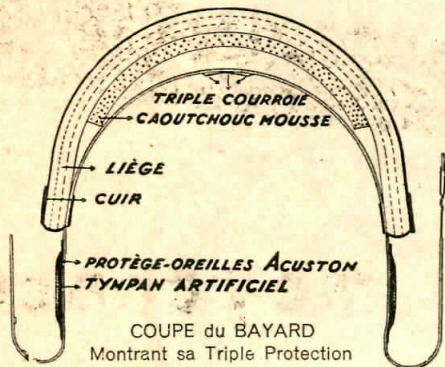
## LE CASQUE **BAYARD**

*Seul il vous assure une protection parfaitement efficace sans l'adjonction de pièces métalliques toujours lourdes et parfois dangereuses.*

POIDS: 350 grammes

Son Protège-Oreilles (Breveté S. G. D. G.) "ACUSTON" véritable "TYMPAN ARTIFICIEL" vous assure l'audition des moindres bruits tout en vous préservant du vent et de la pluie.

*Et votre vie dépend autant de vos oreilles que de vos yeux*



COUPE du BAYARD  
Montrant sa Triple Protection

EN VENTE DANS TOUTES  
LES BONNES MAISONS

et aux **Ets DUPUY-CHAUTARD,**

28, Rue de Château-Landon, 28  
— PARIS — Nord 04-47 —

BROCHURE N° 7 franco sur demande.

## Les connaisseurs choisissent

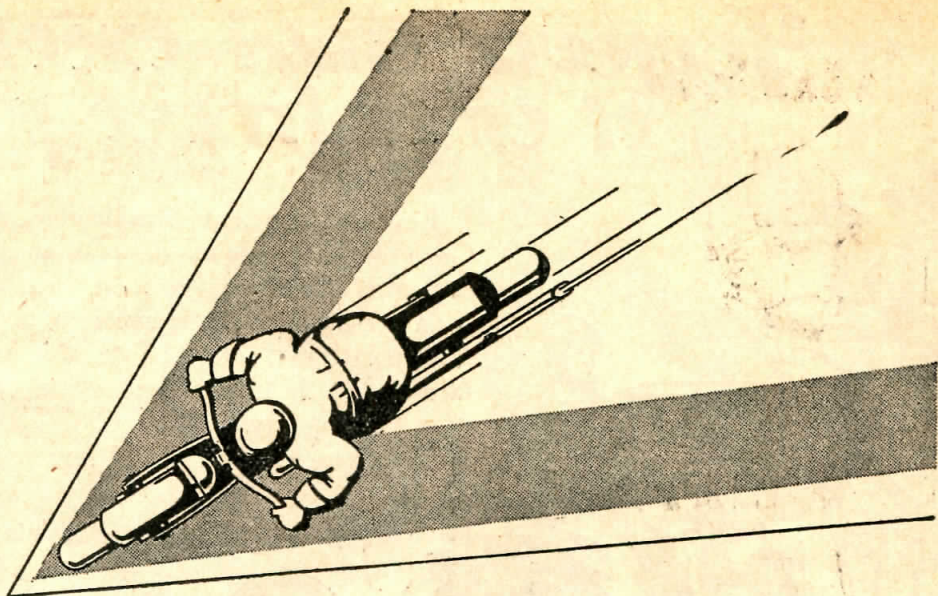
une **MOTOSACOCHÉ**

Ils savent qu'elle comporte les solutions techniques les plus éprouvées et qu'un passé de 36 années de construction impeccable est pour eux la plus sûre des garanties.

Demandez notices et catalogues chez ses agents ou à

## Motosacoche - France, S. A.

63, Rue Trarieux — LYON



# La clé des belles moyennes

Qui dit belle moyenne, dit souplesse des reprises. Il est en effet nécessaire que le moteur puisse à tout moment, changer de régime sans peiner ni avoir à reprendre haleine. Mobiloil vous aidera à obtenir ce résultat.

Les perfectionnements incessants apportés à ses hautes qualités devancent toujours les exigences du progrès : quelles que soient les températures et les pressions développées, Mobiloil assurera à votre moteur le graissage le meilleur et le plus économique.

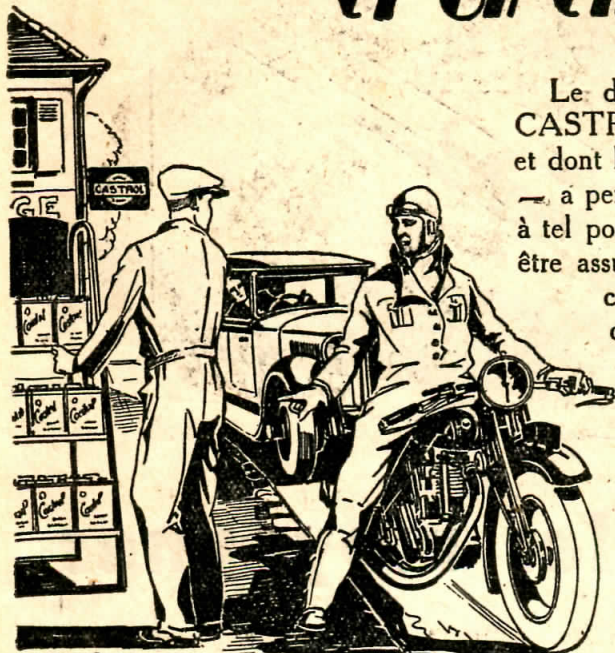
D'ailleurs Mobiloil possède à son actif le résultat des 6 Jours d'Hiver au cours desquels plus de 50 % des arrivants utilisèrent exclusivement cette huile sans égale.



# Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY S. A. F.

# Toujours aussi excellente.... et on en trouve partout !



J. P. LOD. PUBLICITÉ GIANOLI ET VALENTIN

Le développement considérable des ventes d'huile CASTROL, toujours de plus en plus demandée, — et dont la qualité soutenue est particulièrement appréciée, — a permis d'augmenter encore le nombre des revendeurs à tel point que l'automobiliste et le motocycliste peuvent être assurés de trouver aujourd'hui partout, sur la route comme en ville, l'huile CASTROL du type qui convient à leur moteur

Partez sans crainte

# Castrol

sera toujours là pour vous servir.



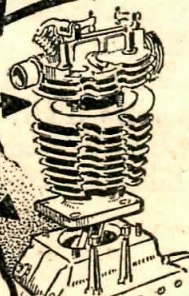
**SOCIÉTÉ DES HUILES CASTROL** 20, rue du Moulin des Bruyères, COURBEVOIE (Seine)



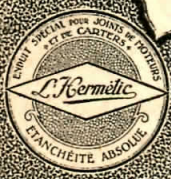
## Surveillez votre compression !

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

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



# L'Hermetic



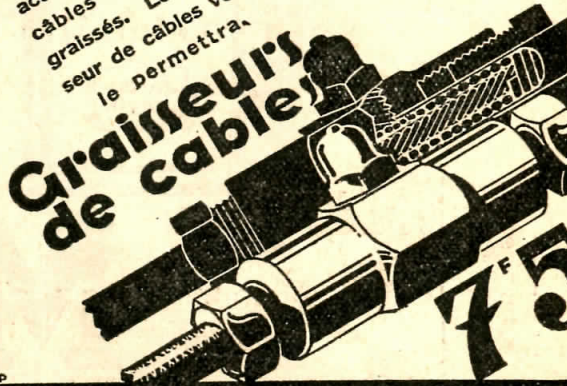
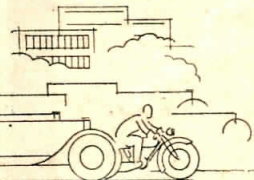
L'HERMETIC, 19, rue Lucie, SAINT-MAUR (Seine)

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

Nom : \_\_\_\_\_  
Rue : \_\_\_\_\_ Ville : \_\_\_\_\_

## Une conduite aisée

Pour "SENTIR" sa machine, pour que les commandes obéissent à la moindre action, il faut que les câbles soient bien graissés. Le graisseur de câbles vous le permettra.



# TÉCALEMIT

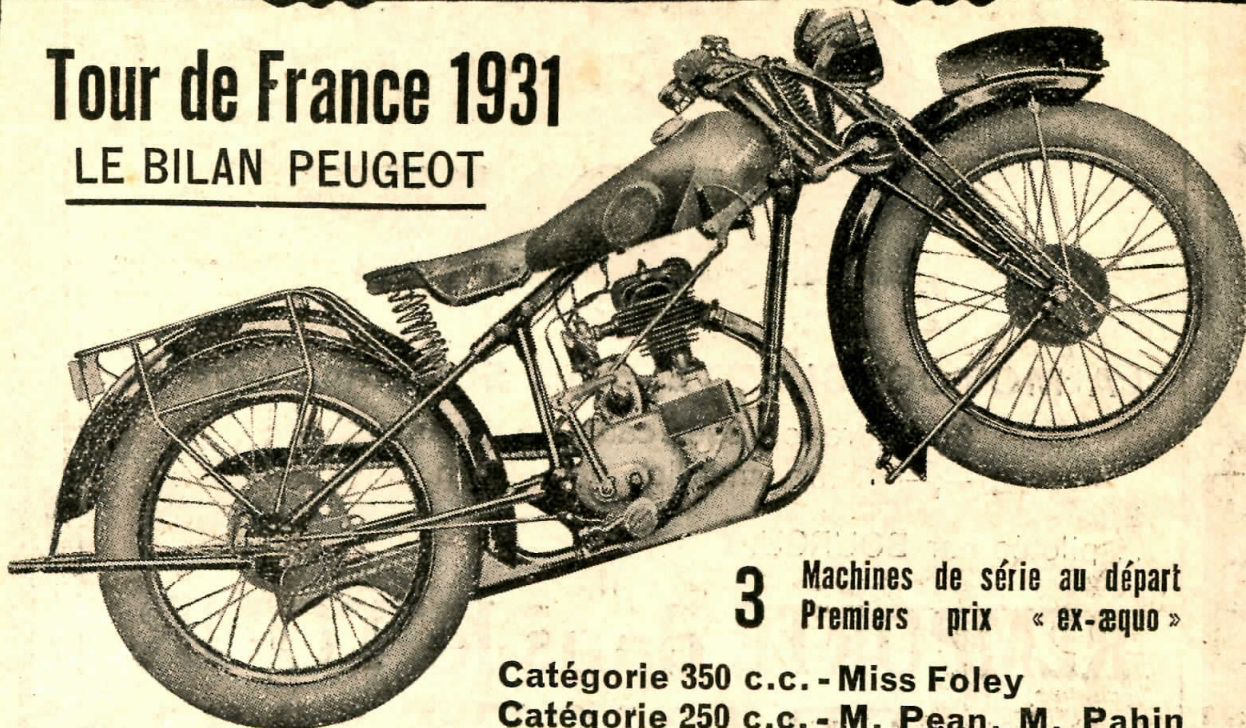
18 RUE BRUNEL

H. I. graisseur de câbles



# Tour de France 1931

## LE BILAN PEUGEOT



**3** Machines de série au départ  
Premiers prix « ex-æquo »

**Catégorie 350 c.c. - Miss Foley**

**Catégorie 250 c.c. - M. Pean, M. Pahin**

**3 Médailles d'or — La Coupe challenge Calmette — Le Trophée Gilardoni**

**PEUGEOT**, en 350 cmc. n'avait engagé QU'UNE SEULE MACHINE (une P. 107 de série) et il avait confié ses chances A LA SEULE CONDUCTRICE MOTOCYCLISTE DU TOUR, Miss FOLEY.

Grâce à la maniabilité de la machine, à sa légèreté de conduite et au confort de sa suspension, Miss Foley a terminé l'épreuve première "ex-æquo", dans une "forme" qui fit l'admiration de ses collègues du sexe fort.

**PEUGEOT** qui a depuis longtemps prouvé la robustesse proverbiale de ses machines, démontre aujourd'hui leur facilité de conduite et leur confort.

— La Moto Peugeot est la machine idéale pour le grand tourisme. —

*Envoi franco du Catalogue sur demande adressée aux Cycles Peugeot, à Beaulieu (Doubs).*

*Magasin de Vente et Exposition : 71, avenue de la Grande-Armée, Paris.*

Les Motos **PEUGEOT** du Tour de France étaient graissées à la "**MOBILOIL**" et équipés de chaînes "**YELLOW**"

# Peugeot

BEAULIEU

(Doubs)



# GNOME RHONE

**LA MOTOCYCLETTE 5 cv., 500 cmc., type V2**

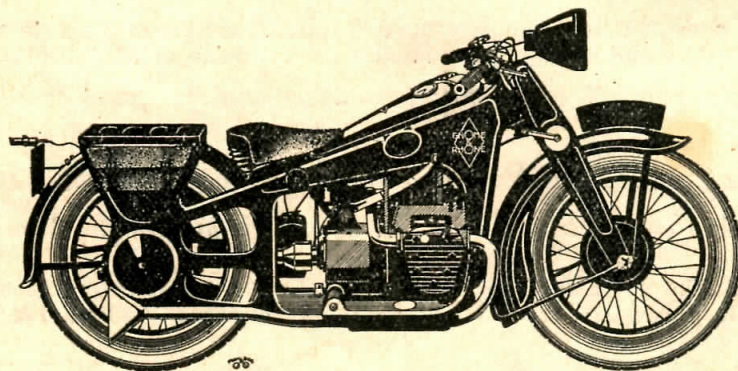
2 cylindres opposés, cadre en tôle emboutie,  
—:— transmission par cardan —:—

... pilotée par BOURGUIN

## REMPORTE dans le TOUR de FRANCE 1931

*Un Triomphal Succès*

SANS PRÉCÉDENT



NAAS et BERNARD sur 500 cmc., type D4

se classent **1<sup>ers</sup>** ex æquo — Sans pénalisation

---

SIÈGE SOCIAL : 34, RUE DE LISBONNE - PARIS

Magasin de vente : 49, Avenue de la Grande-Armée. — PARIS

Succursales : LILLE - LYON - MARSEILLE - TOULOUSE

---

Toutes les communications  
toute la correspondance  
chèques et mandats  
doivent être libellés

“MOTO REVUE”

# MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE  
PARAISANT LE SAMEDI

CAMILLE LACOME

Directeur-Fondateur

|   | UN AN<br>52 N <sup>os</sup> | 6 MOIS<br>26 N <sup>os</sup> | 3 MOIS<br>13 N <sup>os</sup> |
|---|-----------------------------|------------------------------|------------------------------|
| France et<br>Colonies : 45 fr.  | —                           | 23 fr.                       | 14 fr.                       |
| Union postale : 66 fr.  | —                           | 34 fr.                       | 20 fr.                       |
| (Albanie, Allemagne, Argentine, Autriche,<br>Belgique, Bulgarie, Bolivie, Brésil, Canada,<br>Chili, Colombie, Congo Belge, Cuba,<br>Egypte, Equateur, Espagne, Estonie,<br>Ethiopie, Finlande, Grèce, Guatemala,<br>Haïti, Hongrie, Lettonie, Libéria, Lithua-<br>nie, Luxembourg, Maroc (zone espa-<br>gnole), Mexique, Paraguay, Pays-Bas,<br>Perse, Pologne, Portugal et colonies,<br>Roumanie, Salvador, Serbie, Suisse,<br>Tchécoslovaquie, Terre-Neuve, Turquie,<br>Union des Républiques Soviétiques<br>(Russie), Uruguay, Venezuela). | —                           | —                            | —                            |
| Autres Pays : 84 fr.  | —                           | 43 fr.                       | 25 fr.                       |
| (Tous les pays non compris dans la caté-<br>gorie ci-dessus)  |                             |                              |                              |
| Militaires  | 25 fr.                      | 12 fr.                       | 8 fr.                        |

## LE CARBURANT NATIONAL VA-T-IL RENAITRE

ON a trouvé un procédé pratique pour déshydrater l'alcool. Ainsi se trouve supprimée la plus forte objection qu'on pouvait soulever contre le carburant national. Dans celui-ci la présence d'eau tendait à dissocier le mélange et on devait incorporer un agent de liaison, si on peut ainsi s'exprimer, le cyclo-hexanol dont le prix était élevé. Actuellement, avec l'alcool absolu, la dissociation du mélange n'est plus à craindre et un mélange alcool pur et essence est aisément utilisable et même utilisé par certaines grandes entreprises.

On parle actuellement non pas de ressusciter le carburant national contenant 50 % d'essence et 50 % d'alcool, mais de rendre obligatoire l'incorporation à l'essence de 10 à 15 % d'alcool déshydraté. Dans ces conditions ni la consommation ni le rendement ne seront influencés, même dans le cas des moteurs à taux de compression peu élevé. En fait, un bon nombre de pays obligent les compagnies pétrolières à ajouter de l'alcool aux essences. Cela ne fait assurément pas l'affaire des consortiums pétroliers, car cela tend à réduire la consommation de l'essence, et si on considère le chiffre de la consommation d'un pays comme le nôtre, le dixième de cette consommation représente un nombre respectable d'hectolitres. Du point de vue de l'usager, un mélange de cette sorte présente des avantages qu'il faut loyalement reconnaître. Il n'y a plus de détonation et, par conséquent, plus de cliquetis. La calamine ne se forme plus et ce sont là des résultats pratiquement très intéressants.

Nous n'aurions donc aucune objection à formuler s'il ne résultait de cet emploi de l'alcool un relèvement du prix du carburant. Il s'agirait d'une augmentation de dix centimes par litre environ, en sorte que pour l'automobiliste il en résulterait une dépense plus élevée. Ce sera, en quelque sorte, l'équivalent d'une nouvelle taxe. On nous dira que cinquante centimes ne constituent pas une grosse somme, mais elle vient s'ajouter à d'autres taxes déjà existantes. Il n'y a pas de pays à grande circulation automobile importante où l'essence soit plus imposée que chez nous. Qu'on incorpore si on veut de l'alcool déshydraté à l'essence, mais sans hausse de prix.

### Montage standard des dynamos et des alternateurs

NOUS recevons fréquemment des lettres d'abonnés qui voudraient substituer une dynamo à un alternateur. Parfois cela n'est pas très difficile. L'entraînement par courroie

caoutchouc offre une solution facile sinon élégante. Souvent cette courroie reçoit de l'huile, ce qui ne lui convient guère. Et des critiques peuvent être formulées contre un bon nombre de montages. Dans le cas d'un bloc-moteur à volants intérieurs, on peut être très embarrassé. Il y a toujours la ressource d'une magnéto-dynamo, mais dans ce cas il faut se résoudre à sacrifier la magnéto, ce qu'on fait naturellement à contre-cœur.

Au moment où l'éclairage électrique devient non plus un accessoire facultatif, mais un équipement de série, il serait intéressant qu'une entente intervint entre les constructeurs de motocyclettes et les marques d'appareils électriques pour normaliser les dimensions de ces appareils et leur montage de telle manière qu'il n'y ait aucune difficulté à remplacer un alternateur par une dynamo ou une dynamo d'un modèle ou d'une marque par une autre d'un type différent ou d'une autre marque. Il appartient aux constructeurs de déterminer le meilleur emplacement et le meilleur mode d'entraînement.

### M. Snowden réduit la taxe des petites motocyclettes

PERSONNE n'ignore que les finances anglaises sont loin d'être brillantes et que le gouvernement anglais se préoccupe plutôt d'instituer de nouvelles taxes ou de majorer celles qui existent que d'en abolir ou d'en diminuer. C'est ainsi que la taxe sur l'essence a été relevée, sans toutefois atteindre, et il s'en faut de beaucoup, le chiffre auquel elle est arrivée chez nous. On a donc appris avec une véritable surprise que M. Snowden, qui n'a aucune sympathie particulière pour les automobilistes et encore moins

pour les motocyclistes, vient de ramener de 30 à 15 sh. la taxe sur les motocyclettes d'une cylindrée inférieure à 150 cmc. Jusqu'à présent les motocyclettes pesant moins de 224 livres anglaises, soit environ 100 kilos, payaient toutes une taxe de 30 sh., quelle que soit leur cylindrée et c'est ainsi que, tout récemment, une grande marque anglaise a réussi le tour de force d'établir une 500 cmc. qui rentre dans cette catégorie qui comprenait déjà un bon nombre de 250 et de 350. Mais les 150 payaient aussi cher que leurs grandes sœurs. Il n'est pas discutable que la décision du gouvernement anglais va avoir la plus heureuse répercussion sur le développement de la moto de petite cylindrée en Angleterre. L'industrie anglaise travaille dur ce qu'elle appelle la motocyclette pour le million. C'est ainsi que presque chaque semaine nous voyons appa-

## SOMMAIRE

N<sup>o</sup> 427

du 16 Mai 1931

|                                       |     |
|---------------------------------------|-----|
| Editorial.....                        | 417 |
| Par-ci par-là.....                    | 419 |
| La moto et la Jeunesse.....           | 420 |
| Marly.....                            | 421 |
| On proteste.....                      | 423 |
| Informations.....                     | 424 |
| <b>La suspension arrière René</b>     |     |
| Gillet par H.P.B.....                 | 426 |
| On se trotte, par J. Gardenat.....    | 427 |
| Les bougies, par P.H. Borestroke..... | 429 |
| <b>Le grand tourisme en solo..</b>    | 430 |
| Chez nos constructeurs.....           | 431 |
| Tour de France.....                   | 433 |
| La page des fabricants.....           | 435 |
| La page pratique.....                 | 437 |
| Dans les clubs.....                   | 438 |

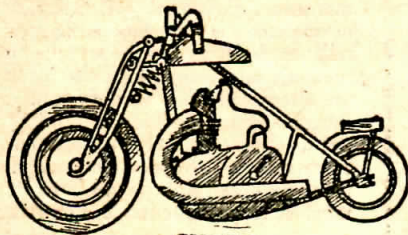
raître un nouveau modèle de moto de 98 cmc. et Villiers, qui a étudié un moteur de cette cylindrée, et Albion, qui livre une boîte spéciale à deux vitesses, peuvent se réjouir de cette initiative. On arrive à un prix de 15 à 16 livres, soit environ 1.900 francs. Bénéficiant de cette réduction d'impôt, coûtant un prix très bas, ces petites machines semblent appelées à un succès commercial important. Vont-elles céder le pas aux 150 cmc. qui, elles aussi, ne vont plus payer que 15 sh. ? Nous ne le croyons pas. Elles répondent aux mêmes besoins que nos vélomoteurs. Mais, d'autre part, il y a place, sur le marché anglais, pour des motocyclettes légères encore, mais un peu plus étoffées et capables de performances un peu plus élevées. C'est une classe de machines qui n'est que faiblement représentée. Il y a quelques années, il y avait de nombreux modèles 147 cmc., excellents d'ailleurs, mais que les acheteurs, on ne sait pourquoi, ont quelque peu boudés. Influence sportive de la classification en 175, 250, 350 et 500, absence d'avantages fiscaux ont été sans doute les causes essentielles de ce médiocre succès. On aura beau répéter que l'impôt ne constitue pas la plus lourde charge d'un budget motocycliste, il n'en est pas moins vrai que, dans tous les pays du monde, le contribuable, écrasé de tous côtés, attache une très grande importance à la taxe de circulation. L'allègement et, mieux, la suppression de cette taxe sont de nature à assurer un développement rapide aux catégories de véhicules qui en bénéficient. Nous en avons eu un exemple très significatif en Allemagne avec la catégorie 200 cmc. qui est « Steuerfrei », exempté d'impôts, et si l'industrie motocycliste allemande a pris un si prodigieux développement, c'est à cette heureuse mesure qu'elle le doit. L'Italie a été également

dans le même cas et nous démontre d'une manière encore plus évidente l'influence d'un traitement fiscal avantageux. Nous voyons en effet, sur le marché italien, d'extraordinaires 175 qui atteignent le 120 et qui sont naturellement d'un prix supérieur à celui d'une 350 ou d'une 500 capable de cette vitesse. Consciemment ou inconsciemment, le motocycliste italien achète ces merveilleux petits engins de préférence à des machines plus puissantes et... moins chères, parce qu'ils ne paient pas d'impôt. Nous avons donc toutes raisons de penser que la classe des 150 cmc. va se développer rapidement en Angleterre à cause de l'impôt réduit aussi bien qu'à cause de leur prix de vente avantageux et de leur économie d'entretien. M. Snowden a donné comme raison de cette mesure qu'en contribuant au développement de motocyclettes accessibles à tous, elle assurerait des commandes importantes aux constructeurs et qu'ainsi elle remédierait, dans une mesure appréciable, à la crise du chômage. C'est là une conception particulièrement heureuse qui fait honneur au Premier britannique.

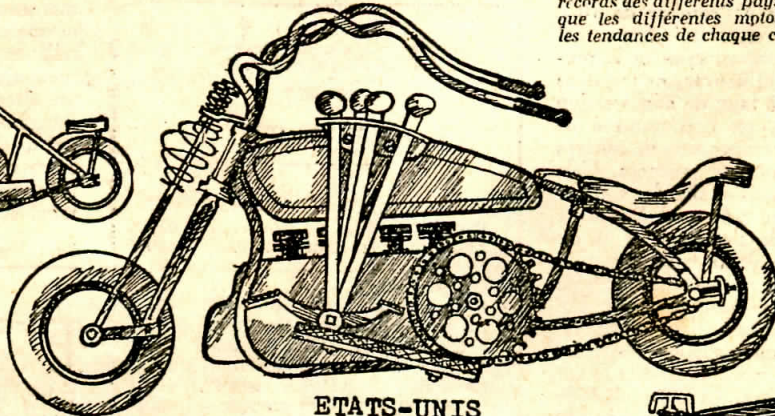
Il nous reste à souhaiter que nos dirigeants s'inspirent de cette sage politique et qu'ils imitent ce qui, à l'étranger, a donné et donnera de si heureux résultats. Notez, d'ailleurs, qu'une telle mesure est de nature non à diminuer les ressources de l'Etat, mais à les accroître: si on vend plus de machines, les finances publiques recevront un apport plus important des taxes sur le chiffre d'affaires, sur les essences, etc., que tous ces nombreux motocyclistes seront des gens qui dépenseront de l'argent au cours de leurs voyages et qu'en activant la circulation monétaire ils seront un élément de la prospérité nationale. Tout le monde y gagnera donc.

## L'HUMOUR A L'ETRANGER

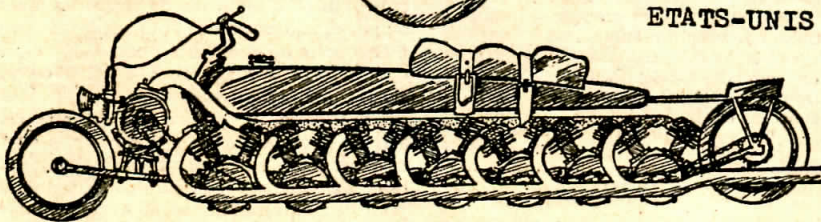
*Comment le dessinateur de notre confrère allemand « Motorrad » se représente les machines de records des différents pays. Le plus amusant est que les différentes motos reflètent assez bien les tendances de chaque construction nationale.*



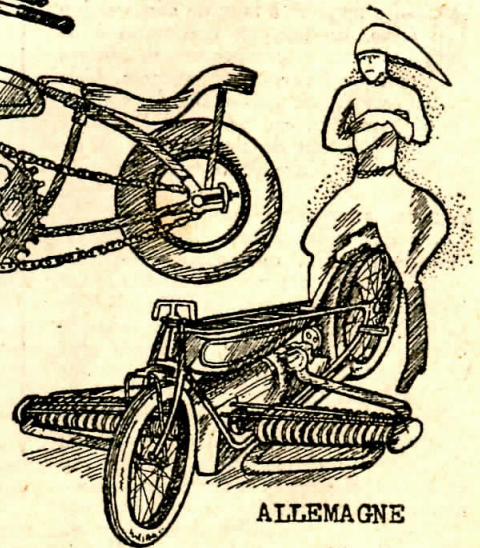
SUEDE



ETATS-UNIS



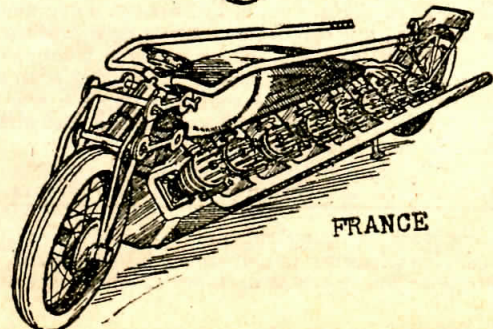
ANGLETERRE



ALLEMAGNE



ITALIE



FRANCE

«La valeur n'attend pas...» écrit un de nos plus grands classiques. C'est ce que ces jeunes Berlinoises ont compris en se livrant aux joutes de la course, dans des sidecars minuscules, sous l'œil amusé d'un immense «schupo»



Par-ci  
Par-la

#### EST-CE VRAI ?

IL paraîtrait que cette année pourrait être voir le dernier Salon se tenir à l'Olympia. Qu'y a-t-il de vrai dans cette rumeur qui semble trouver créance Outre-Manche ?

#### ET LES IMPÔTS

MOTOCYCLISTES vous ne payez pas assez d'impôts. Après les nouvelles taxes sur l'essence, après les nouvelles charges qui vont peser sur les caoutchoucs, voici maintenant l'impôt sur les postes distributeurs d'essence.

Le Parlement vient donc d'autoriser les municipalités à percevoir un droit de stationnement indépendant de la taxe d'Etat, sur les distributeurs d'essence fixes ou mobiles.

Le montant de ce droit municipal de stationnement varie de 50 à 400 francs par an, suivant l'importance du centre et la catégorie de la voie où le distributeur d'essence est installé.

Résignons-nous puisque nous n'avons personne qui puisse nous défendre au Parlement !

#### UN NOUVEAU MOTEUR

BIEN que l'application de moteur genre Diesel à la propulsion des motos soit encore lointaine, il est intéressant de noter les progrès réalisés dans cette branche. La maison Krupp vient de sortir un nouveau modèle de moteur dit à boules chauffantes, vraisemblablement semi-Diesel, et dans lequel la combustion ne peut être spontanée. Il

paraîtrait que ce moteur est susceptible de brûler aussi bien toutes les huiles de goudron provenant soit de la houille, soit du lignite, de même que l'essence, le benzo ou le gaz oil.

#### TOURIST TROPHY

LA liste des engagés dans le Tourist Trophy est close sur le nombre total de 149 inscrits. C'est là un chiffre record qui prouve quel énorme intérêt attachent les sportmen anglais à ces trois courses. Dans la course des Lightweight il y a 41 engagés, parmi lesquels on remarque Johnston et P. Ghersi qui piloteront des Guzzi. Dans cette catégorie, nous notons également la présence de Fondu au guidon d'une Mondiale.

Dans la catégorie 350 cmc. ou course des Juniors, pas un seul étranger. Par contre, dans les seniors, la « coalition » étrangère sera plus dure. Deux Husvarna suédoises, une Motosacoche et une F. N. Cette dernière sera entre les mains de Wal Handley qui, l'an dernier, s'était permis de gagner l'épreuve sur une machine d'amateur. Entendons-nous, machine d'amateur mise au point. D'ores et déjà, les plus fins pronostiqueurs d'Outre-Manche semblent considérer qu'une victoire de l'Industrie continentale est possible. Ce serait la première victoire étrangère depuis la guerre, et en même temps celle d'une conception qui s'affirme de jour en jour.

#### COMMENT UNE RUMEUR SE LANCE

IL arrive souvent qu'un ami vous chuchote doucement les tuyaux les plus extraordinaires sur de nouveaux modèles, sur de nouvelles machines de records, etc... ces divers bruits ont quelquefois des origines bien curieuses.

Une certaine marque anglaise vient de lancer une machine extrêmement bon marché. Plusieurs autres maisons se sont demandées sérieusement si on pouvait faire sur ce prix là un bénéfice quelconque.

Une de ces maisons, par curiosité, s'adressa aux fournisseurs de pièces détachées pour

connaître le prix des diverses pièces, en tenant compte d'une certaine production. Aussitôt, les fabricants de pièces conclurent que cette maison avait l'intention de sortir un modèle encore meilleur marché et on le raconta à droite et à gauche.

Voilà comment les motocyclistes anglais se racontent les uns aux autres, en grand secret, que la maison X ou la maison Y va sortir une machine à un prix dérisoire.

#### PROCÉDÉS IGNOBLES ET DANGEREUX

AVEZ-VOUS remarqué sur les routes de larges flaques d'huile noirâtres ? Peut-être avez-vous pensé à des accidents toujours possibles. Pas du tout ? La raison est beaucoup plus simple. De braves gens se sont aperçus que vidanger l'huile de leur moteur salissait le sol du garage. Partant de ce principe que les routes sont à tout le monde et que ce qui est à tout le monde n'est à personne, ils ont trouvé le moyen de se conduire en goujats.

Ils roulent un certain temps, puis lorsqu'ils sont loin de chez eux, et que leur moteur est chaud, ils s'arrêtent et vidangent l'huile qui se répand en nappes irisées sur le sol.

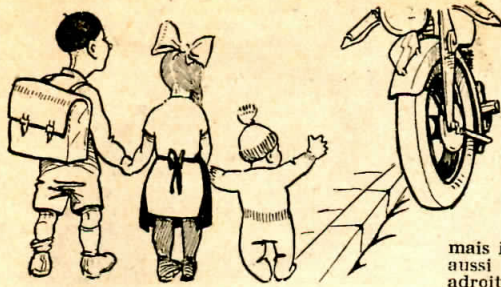
Et si vous passez après leur départ, vous pouvez être assuré qu'un beau dérapage vous attend.

Chaque fois que vous rencontrerez un de ces beaux dégoûtants, faites-leur vos compliments en regrettant que les règlements actuels ne permettent pas de les punir sévèrement.

#### L'ALCOOL RALENTIT LA RÉACTION

ON a souvent constaté les effets de l'alcool sur un pilote de voiture ou de moto. Il n'est pas inutile de situer exactement la question.

Quand un conducteur aperçoit un obstacle que se passe-t-il ? D'abord il se forme sur la rétine une image du rapport existant entre son véhicule et l'obstacle. Le nerf optique en transmet le rapport aux centres supérieurs du cerveau, où, sur la base de ces renseignements, une décision est prise. Celle-ci est communiquée aux centres moteurs, lesquels, à l'aide du réseau de nerfs, commandent aux muscles de guider le véhicule. Dans un individu normal, toutes ces opérations prennent environ un cinquième de seconde. Or, une consommation d'alcool correspondant à deux ou trois apéritifs peut ralentir ces réflexes jusqu'à deux cinquièmes de seconde. Que représente donc ce un cinquième de seconde perdu ? A 60 à l'heure, il représente 3"33 ; à 100 à l'heure, environ 5 mètres. C'est plus qu'il n'en faut pour faire la différence entre « se tuer » et « l'échapper belle ».



# LA MOTO ET LA JEUNESSE

La grande majorité des motocyclistes est constituée par des jeunes gens de vingt à trente ans et, à l'époque actuelle, quel est le jeune homme, l'adolescent même qui dès qu'il a atteint ses seize ou dix-sept ans ne rêve de posséder une moto et de se livrer à ce sport favori qu'il voit pratiquer avec envie par quelques-uns de ses camarades plus favorisés que lui. La réalisation de son rêve se heurte à une difficulté constituée par le prix d'achat de la moto ; ses moyens personnels ne lui permettent pas de faire face à cette dépense car généralement ce qu'on peut gagner à cet âge est bien modeste et le plus souvent on est à la charge de ses parents. Alors que faire ? S'adresser à eux et leur demander de vouloir bien consentir à un petit sacrifice et alléger la bourse paternelle de trois ou quatre billets de mille ? Mais beaucoup de jeunes gens rencontreront auprès de leurs parents une certaine résistance qu'ils n'arriveront à vaincre qu'à force de persévérance. On leur objectera que la moto est chère, d'achat et dangereuse pour l'utiliser, qu'elle a de funestes effets sur la santé et qu'elle fait perdre le goût du travail. Chacune de ces objections peut être facilement réfutée et avec un peu de tact et de patience on pourra arriver à montrer aux parents que la moto, loin d'avoir tous les défauts dont certains veulent la charger est au contraire, un véhicule pratique facile à manier et qui peut rendre les plus grands services.

La moto est d'un prix d'achat élevé, dit-on. Cela est vrai si on envisage l'acquisition d'une Supersport, 500 cmc., arbre à cames en tête mais ce genre de machine ne convient nullement à un débutant qui saura se contenter d'une 2 ou 3 HP, type tourisme, pas trop rapide, légère, très maniable avec laquelle il fera son apprentissage de futur motocycliste. Libre à lui plus tard, de faire s'il a les moyens nécessaires, l'acquisition de la machine dont il rêve et dont le prix effraierait certainement ses parents. Une bonne 175 ou une 250 cmc., souple et suffisamment puissante pour rouler en toute tranquillité est d'un prix peu élevé, et facile à entretenir ; sa vitesse modérée l'empêche d'être trop dangereuse. Quand le jeune homme aura acquis l'adresse et l'habileté nécessaires à sa conduite et qu'il se sentira parfaitement à son aise sur la selle, il pourra avoir alors des prétentions plus élevées et envisager la conduite d'une machine plus rapide.

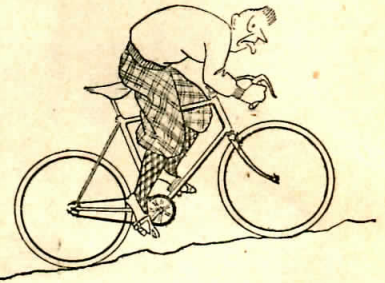
Les parents craignent aussi que la fougue juvénile de leurs enfants les poussent à commettre des imprudences, aussi hésitent-ils à mettre entre leurs mains cet engin qu'ils considèrent comme dangereux. Il y a en effet des jeunes gens qui se laissent griser facilement par la vitesse et perdent alors tout sang-froid

mais il ne faut pas généraliser, car il y en a aussi qui sont véritablement prudents et adroits. La circulation actuelle est devenue si intense qu'il est absolument nécessaire que l'on observe jusque dans leurs moindres détails les prescriptions du Code de la route. Une négligence, une imprudence peuvent avoir des conséquences fatales car il faut se dire que l'on n'est pas seul à rouler sur une route et il faut prévoir le véhicule qui peut se présenter subitement dans un virage, l'animal qui sort d'un pré et se dispose à traverser, ou l'enfant qui s'amuse sur la chaussée dans la traversée d'une agglomération. Si le jeune motocycliste songe à tout cela il sera forcément prudent et il sera rare qu'il se laisse entraîner par cette sorte de grisurie que donne la vitesse et qui enlève tout contrôle de ses mouvements. Un amour-propre exagéré et mal placé, particulier aux jeunes gens veut qu'on ne se laisse pas « gratter » par une autre machine et ces petits matches livrés au hasard de la route sont parfois cause d'accidents très graves.

La moto n'est pas plus dangereuse que l'auto ou le vélo. Ne voyons-nous pas, malheureusement, trop souvent des autos qui rentrent en collision ou qui, par suite d'un excès de vitesse, dérapent et capotent, ou des cyclistes qui en tombant se fracturent le

En ce qui concerne l'effet désastreux de la moto sur la santé du jeune homme, il y aurait beaucoup à dire pour prouver que la pratique de ce sport n'est pas plus dangereuse que la pratique d'un sport quelconque ; ce qu'il y a à éviter, ici comme ailleurs, ce sont les excès et les abus. Il faut en tout et pour tout une juste mesure au-delà de laquelle on risque de se porter préjudice. La suspension des machines actuelles est si bien comprise et si parfaitement réalisée que le motocycliste est préservé des chocs de la route et qu'il peut rouler tranquillement sans craindre de contracter une maladie de cœur ou des troubles nerveux.

Et enfin, un autre argument que les parents invoquent souvent quand leur fils leur parle



Parents qui craignent que vos enfants se blessent ou attrapent froid sur une moto, vous les laissez se promener " bien sagement " sur un vélo. Quand ayant chaud dans les cotes, frigorifiés dans les descentes, en " en rolibre ", ils ont tout le loisir de s'enrhummer, au moins alors qu'il ne peut y avoir de refroidissement en moto puisque jamais le conducteur ne doit faire un effort capable de provoquer la transpiration.

d'acheter une moto, c'est qu'ils craignent qu'elle ne le détourne du travail et des études. Et pourtant, on lui permet bien le vélo, la T. S. F. ou la photo ! L'enfant qui veut perdre son temps le perdra tout aussi bien qu'il possède une moto ou qu'il n'en possède pas : il trouvera des distractions parfois beaucoup plus dangereuses et plus répréhensibles qui le détourneront de la bonne voie que les parents croient le forcer à suivre en le privant du plaisir de posséder une moto. Il vaudrait mieux consentir au désir de l'enfant et faire de l'achat de la moto une sorte de récompense qui l'encouragerait à bien faire et à bien travailler.

EN résumé, nous croyons donc que les parents peuvent consentir à ce que leurs enfants de seize ou dix-sept ans, fassent de la moto, mais d'une façon modérée, en évitant tout abus et toute imprudence. Elle donnera au jeune homme du sang-froid, de la souplesse et de l'énergie dans les mouvements et les cures d'air qu'elle permet de réaliser fortifieront ses poumons.



crâne ? Les parents permettront à leurs enfants de rouler en vélo parfois dans des conditions très critiquables et ne toléreront pas qu'ils se servent d'une moto : pourtant à mon point de vue il me semble qu'il est beaucoup moins dangereux de rouler sur une petite moto munie de deux bons freins que de descendre à toute allure une côte avec un vélo sans freins.

## Moto et Armée

### Soyez motocyclistes militaires

Les jeunes gens nés en juillet, août, septembre, octobre, novembre et décembre 1910 et les sursitaires des classes précédentes, incorporables en octobre 1931, désireux d'accomplir leur service militaire dans une formation motorisée de la cavalerie et affectés à un de ces corps de troupe :

Conduite des autochenilles, conduite des motocyclettes, mécanique en automobile ou en motocyclette.

Ils devront nous adresser, avant le 25 mai, une demande qui doit spécifier :

1. Les nom et prénoms de l'intéressé et sa date de naissance ; 2. Son adresse ; 3. Le bureau de recrutement dont il dépend ; 4. Le canton de recensement et le numéro d'inscription sur la liste cantonale.

A cette demande doivent être jointes toutes pièces justificatives utiles, c'est-à-dire : copie des brevets et permis de conduire que possède le candidat.

Certificats des employeurs, avec indication des travaux spéciaux auxquels l'intéressé était occupé.

Il est essentiel que toutes ces copies soient certifiées conformes par les maires ou commissaires de police.

Ces pièces seront transmises aux bureaux intéressés au Ministère de la Guerre.

### Qui veut être motocycliste militaire ?

PLUSIEURS reprises déjà, nous avons informé nos abonnés et lecteurs, que Moto Revue instigatrice des régiments motocyclistes, à la suite de sa mémorable démonstration de Satory, était à même de faire incorporer les jeunes gens qui désiraient devancer leur appel dans des régiments de dragons portés, autrement dit : comme motocyclistes militaires.

A l'heure actuelle, plus de 150 motocyclistes ont été incorporés par nos soins.

Il faut évidemment connaître parfaitement la motocyclette et être possesseur de son permis de conduire moto.

Nous avons eu la satisfaction de pouvoir faire incorporer tout dernièrement, au 30<sup>e</sup> dragons, à Metz : M. Laurent Henri, qui nous écrit toute sa satisfaction.

# MARLY-LE-ROI

## “ Ville et Forêt royales ”

QUITTONS Paris par la Porte Maillot et prenons la classique route de « Quarante-Sous » par la Défense, la Boule de Nanterre, Rueil, Malmaison, la Jonchère, Bougival, La Machine-de-Marly et Port-Marly. Continuons, la grand-route jusqu'à l'Ermitage, et là, devant la station-abri du tram, obliquons à gauche pour prendre la route dite des « Grandes-Terres » (chemin de grande communication du Pecq à Saint-Cyr).

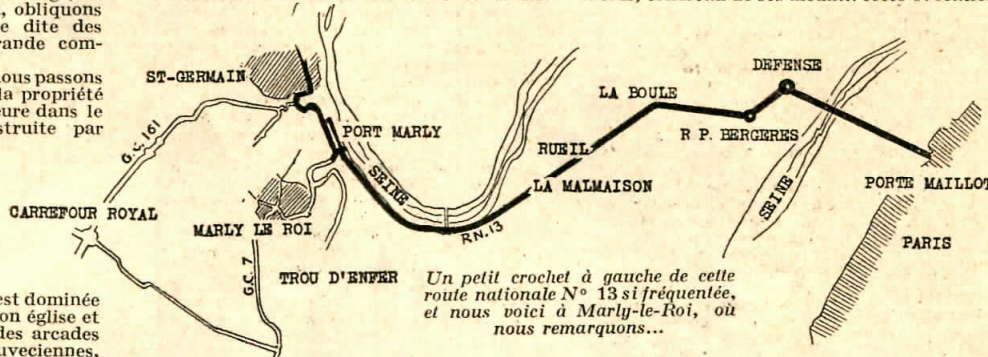
Une forte côte pour débiter, et nous passons devant la monumentale porte de la propriété de Monte-Cristo, charmante demeure dans le style gothique renaissance construite par Alexandre Dumas. Quelques cent mètres encore, et nous arrivons sur le plateau des « Grandes-Terres », d'où surgit déjà un merveilleux panorama : devant nous, Marly juché sur une sorte de promontoire de terre, dominant de cent cinquante mètres la proche vallée de la Seine. La jolie petite ville est dominée à son tour par le clocher effilé de son église et flanquée en second plan à gauche, des arcades gigantesques de l'aqueduc de Louveciennes, grandiose fantaisie inachevée de Louis XIV, dont un artistique caprice fit de Marly, un jour, la capitale de la France.

À droite, Saint-Germain, perché sur une autre colline, Mareil-Marly, Fourqueux..., tout ce paysage ceint de verdoyantes frondaisons.

Derrière nous, la vallée de la Seine, avec

en premier plan, Le Pecq, Le Vésinet, Chatou, Croissy, enfouis dans les boqueteaux et, au second plan, Paris... Montmartre, dont la blanche basilique se détache très nettement par temps clair.

Poursuivant notre route dans le même



décor, nous atteignons Marly (passage à niveau au tournant de la route avant l'entrée en ville).

Marly, dans une situation incomparable, se détachant en première position de paysage, sur tout ce bassin parisien, qu'il domine, à haute altitude, à la plus ancienne origine... Dans sa proche forêt officiaient jadis les druides aux faucilles d'or, et on y trouve les ruines informes de la Montjoie, forteresse des premiers chefs de l'Ile-de-France, dont le cri de guerre « Montjoie Saint-Denis » prend aussi ses origines sur cette terre de Marly.

Plus tard, au Moyen Age, ses seigneurs, les Bouchards, furent redoutés et portèrent au loin la respectueuse renommée de leurs écus à l'emblème des alérions... Puis un jour,

qui se prolongea des siècles, Marly tomba dans l'oubli...

Louis XIV, le roi Soleil, daigna l'en sortir et s'y intéresser... le site était si plein d'attraits ! Par sa toute-puissante volonté, dans les clairières élargies de bois profonds, un merveilleux palais s'éleva. Pour l'enjoliver le célèbre jardinier Le Nôtre traça à l'entour des parcs somptueux, et à Marly, toute la brillante foule de courtisans venait saluer le « lever » du Roy et emplissait de ses carrosses, les rues étroites de la ville. Louis XIV, prince à l'apogée de sa gloire, donnait audience dans ses jardins de Marly « où la pluie ne mouillait pas ».

Mais, des fenêtres de son palais, le monarque apercevait la flèche de la basilique de Saint-Denis, tombeau de ses aïeux... cette évocation

du passé... cet appel inéluctable de l'avenir lui faisait moult peine... et le Grand Roy abandonna Marly... qui retomba dans l'oubli.

Sous le Directoire, un obscur démolisseur, le sieur Sagniel, jeta bas, pour en vendre les pierres et le plomb, la magnifique demeure royale, et la nature reprit ses droits sur les jardins merveilleux, abandonnés à eux-mêmes !

Et des splendeurs de jadis, il ne reste plus rien... plus rien qu'un abreuvoir monumental, entouré de quelques lis, plantés là par de pieux amis du Passé.

Quelques débris de murs dans l'emplacement de l'ancien parc... quelques traces encore visibles des anciennes allées, jadis majestueuses, aujourd'hui envahies par la végétation. Elles sont encore bordées de vieux arbres, survivants d'une autre époque,

... les vestiges du gigantesque abreuvoir, où la mousse et le feuillage garnissent les jointures de pierres...



vieux chênes rabougris, penchés de chaque côté de ces sentiers qui furent des avenues et semblant attendre encore, pour le saluer, avant de disparaître, le passage du Roy et de son féérique cortège.

Marly, « où tout est bien, où tout est gentil, où les pigeons font leur nid », proclamait une vieille chanson du temps des grisettes, a gardé fière allure... Les étroites rues aux pentes fortement déclives, aux pavés très « couleur locale » et dignes des carrosses royaux, sont garnies de nobles demeures aux balcons de fer forgé et encastrées de monumentales portes sculptées. Certains de ces logis ont des allures véritablement princières : somptueux souvenirs d'une cour dont le faste émerveilla le monde. Chez quelques habitants se trouvent encore certains meubles signés, splendides souvenirs du « Grand Siècle ».

À côté du Vieux-Marly, le long de la ligne du chemin de fer, et dans les frais vallons avoisinant la forêt, s'est élevée une nouvelle cité, faite de jolies et gaies villas, disposées la plupart d'une heureuse façon qui ne nuit en rien à l'harmonie de ce paysage classique, si « vieille France ».

Bientôt Marly connaîtra un renouveau de prospérité : le nouveau train électrique, aux vastes et si confortables voitures, placera à moins de trente minutes du centre actif de Paris, cet idéal séjour des artistes, des amants de la nature, de tous les trop nombreux surmenés par la vie trépidante de notre Capitale... Marly, c'est le calme repos de la grande campagne des champs et des bois... aussi près du quartier des affaires que les arrondissements de la périphérie.

#### Voir à Marly :

L'église Saint-Vigier, construite par Mansard en 1688 (chaire sculptée où prêchèrent Bourdaloue et Bossuet, remarquables tableaux certains signés de grands maîtres, et, à la sacristie, une splendide pertuisane de suisse, dont une réplique se trouve au Musée de l'Armée des Invalides).

Devant l'église, le château de Montmorency, ancienne propriété de l'illustre dramaturge Victorien Sardou, mort à Marly. L'entrée est constituée par un magnifique portail de fer forgé, reproduction de la grande grille du palais de Versailles, et continuée par une allée monumentale, bordée d'une double

rangée d'imposants sphinx de granit rose.

La mairie (ancien hôtel Couvé, sous Louis XV) est remarquable par sa haute et vaste toiture et la belle ordonnance de son architecture. À l'intérieur, dans la grande salle, deux curieuses couleuvrines en bronze, collection unique des sceaux de cire des seigneurs de Marly et splendides peintures murales représentant l'une, l'ancien château médiéval, l'autre, une chasse à courre au XVII<sup>e</sup> siècle.

À droite de la mairie, la belle propriété

... et le grand aqueduc construit par Eiffel...



du Chenil, ancien prieuré de Marly. Dans la Grande-Rue, vieilles habitations du XVII<sup>e</sup> siècle.

Au cimetière, tombeau de Victorien Sardou.

#### La forêt

Quittons Marly par la rue et la route de Saint-Cyr. À deux cents mètres environ après la première redoute du fort du Trou d'Enfer, une allée carrossable conduit au Val de Cruye, d'où à 200 mètres d'altitude, on découvre un splendide panorama forestier sur l'Etang-la-Ville et Saint-Germain.

Reprenant la route de Saint-Cyr, on arrive (1.800 m.) à la route de Saint-Gemme, et à 2 kilomètres plus loin, à l'Etoile du Beau Vallon, d'où s'offre encore un merveilleux site sur la plaine de Saint-Cyr et les massifs forestiers qui y aboutissent.

À cet endroit, le sol garni de mousse et couvert de jeunes futaies de chênes, est

particulièrement « confortable » pour le plus agréable des déjeuners champêtres.

À onze cents mètres, prendre à gauche de l'Etoile Royale, la route de Fourqueux, pour arriver (1.500 m.) à la Croix Saint-Michel, d'où l'on découvre un troisième et non moins joli point de vue (190 m. d'altitude) sur toute la vallée de la Seine, Saint-Germain, le Vésinet et plus loin, le Mont-Valérien, Paris, le Sacré-Cœur de Montmartre. Toute cette vision de grand espace contemplée du paysage de premier plan, le plus calme et le plus reposant que l'on puisse rêver.

On continuera la route par Fourqueux, séjour estimé des peintres, d'où l'on rejoindra Saint-Germain et la fameuse « Nationale » n° 13 (route de Quarante-Sous) par les « Fonds Saint-Léger » vallon séparant Saint-Germain des côteaux de Marly et que la ligne du chemin de fer de grande ceinture enjambe sur un beau viaduc construit par Eiffel.

De Marly, nous pouvons aussi continuer la route de Saint-Cyr, pour sortir de la forêt par la porte de Bailly, et prendre, à gauche, la route de Rocquencourt, qui, de ce village mène à Paris, par Vauresson et Garches ou par Versailles, côte de Picardie, Ville-d'Avray ces deux itinéraires bordés de bois jusqu'auxabords de Paris.

Toutes ces excursions se font aller et retour sur une cinquantaine de kilomètres d'excellentes routes, côtoyant des paysages agréables, pittoresques, grandioses parfois.

Nous recommandons tout spécialement cette promenade à Marly ; la merveilleuse forêt offre mille ressources pour les goûts les plus divers : camping, footing sous bois, études paysagistes.

On recherche souvent bien loin ailleurs des impressions moins belles que celles de ces superbes points de vue, parfaitement signalisés, offrant des horizons calmes, reposant sur un océan de chênes, de bouleaux et de châtaigniers.

Allez à Marly, où vraiment « tout est bien, tout est gentil », amis, touristes, chercheurs d'une journée de calme repos désireux d'oublier la fièvre du labeur quotidien... vous ne le regretterez pas, en vérité, et en garderez un bon et durable souvenir. NASAMI.



#### Chronique des Assurances

LA semaine dernière nous avons reçu une lettre : *Pourquoi ne créez-vous pas une Mutuelle d'Assurances ?* Avec le nombre respectable d'adhérents que vous avez dans vos diverses publications et en raison de la publicité formidable que vous pouvez faire avec ces mêmes publications, vous pourriez en quelques mois arriver à mettre sur pied une « affaire épatante » et vous pourriez également faire bénéficier les participants de primes d'assurances fort réduites.

Voilà ce que l'on nous écrit.

Notre correspondant n'avait pas encore pris connaissance des arguments que nous avons publiés dans notre dernier numéro. C'est ce qui explique l'aimable proposition qu'il nous suggère.

Il ajoute : « Ainsi votre service des assurances qui doit vous coûter fort cher, ne vous coûterait plus rien, ces frais étant payés par la Mutuelle, autrement dit par tous les adhérents. »

Ici notre correspondant a raison, et nous connaissons personnellement une association

automobile qui a opéré ainsi. C'est beaucoup plus intéressant certes pour l'affaire que pour le client. On arrive ainsi à passer tous les frais généraux d'exploitation au compte des assurances. Mais aussi quelle déception pour le client-assuré, si les fonds qui restent en caisse ne suffisent plus à payer « la casse ».

Sait-on aussi que quand on dit *mutuelle*, on dit *responsabilité globale* et cela c'est moins drôle : La formule qui prévoit que les engagements des assurés sont limités au montant de leur cotisation ou prime n'est pas toujours valable avec tous les juges, et il peut alors en coûter fort cher à la masse des adhérents.

Les Editions de revues automobiles et motocyclistes ne tiennent pas à se faire payer les frais d'exploitation d'une ou plusieurs revues par les adhérents d'une « Mutuelle » qu'elles pourraient créer, avec très gros succès du reste. Elles se contentent de faire bénéficier du maximum d'avantages les abonnés de leurs publications, elles sont à même de faire des prix pour toutes les compagnies d'assurances, à quelques exceptions près ; l'abonné à *Moto Revue* (45 francs par an) ou à l'*Actualité Automobile* (20 francs par an), peut bénéficier des contrats spéciaux des grands clubs (sans cotisations, ni droits d'entrée) auprès des Compagnies spécialisées qui traitent avec eux à des conditions de primes réduites.

Il suffit quant au reste de demander les

conditions de primes aux Bureaux des Editions de Revues Automobiles et Motocyclistes, 51, rue Vivienne.

#### Réjouissances

La motocyclette est définitivement entrée dans les mœurs. C'est là un lieu commun, dites-vous. Etes-vous allé à la « fête » du Trône ? Sûrement. Dans ce cas, vous vous réjouirez comme moi de voir l'importance qu'a prise la motocyclette. Ça n'est pas une mais dix baraques où notre enfant sert d'attraction. Les « murs de la mort » alternent avec les plateaux tournants « autres » sphères diaboliques ». Les femmes elles-mêmes n'ont pas peur et se plaisent à nous donner le grand frisson. Et le public afflue... attiré par l'audace des pilotes et peut-être aussi par le piment du risque latent.

Les nombreuses baraques de photo se sont modernisées. Fini le règne des chevaux, ânes et autres bestioles de ce genre sur lesquels se faisaient photographier les grisettes endimanchées. Maintenant, c'est sur des motocyclettes que l'opération se fait. Des motos antiques voisinent avec les modèles les plus récents, même de marques étrangères. Il y a bien des autos et des avions, mais sans contredit les motos font prime. Sans doute parce qu'elles ne sont pas de vagues panneaux de toile dessinée et qu'on peut « tripoter » les manettes.





# ON PROTESTE

Sur une moto accouplée à un sidecar monoplace, il est donc permis d'emmener trois personnes, une sur la selle, une dans le sidecar et une sur un tansad.

Par contre, si vous êtes possesseur d'un sidecar *biplace*, vous ne pourrez pas transporter plus de deux passagers. L'article 2 est muet en ce qui concerne l'emplacement de ces derniers, ils peuvent être tous les deux dans le sidecar, par conséquent, personne sur le tansad, mais il est également possible tout au moins théoriquement, de transporter deux personnes sur un tansad spécial et avoir le sidecar vide. Il y a là une anomalie flagrante.

Du moment que notre constructeur a prévu des sidecars *biplaces* et qu'il existe des motos assez puissantes pour les trainer, il n'y a aucune raison de limiter le nombre de places.

Si l'on s'engage dans cette voie, il serait tout aussi utile de s'occuper des voitures, car nous avons souvent vu des petites voitures surchargées outrageusement.

Or, croyez-vous que le freinage d'une voiturette d'occasion vieille de quatre ou cinq années, voire davantage, soit plus efficace que celui d'un sidecar.

Est-ce que la vente du sidecar gênerait certains constructeurs de voiturettes légères ? Nous ne le croyons certainement pas, car leurs clientèles sont tout à fait différentes et les avantages offerts par chacun des deux genres de véhicules différent tellement qu'il semble impossible qu'il y ait confusion.

D'ailleurs, de nombreuses démarches ont été entreprises pour faire ressortir à nos dirigeants l'erreur qu'ils ont commise en limitant, de façon aussi arbitraire, le nombre de places d'un sidecar. Nous sommes certains que ces démarches seront couronnées de succès, car le bon sens doit triompher.

Nous avons reçu de très nombreuses lettres de nos abonnés et de nos lecteurs qui traitent la même question. Le mal est général et sévit dans tous les départements. Ces différents arrêtés qui tendent vers le même but, sont susceptibles de causer un grave préjudice et il est inadmissible qu'on lèse une branche si intéressante de l'industrie motocycliste.

Nous ne voulons pas parler des bienfaits que tous les employés retirent de la pratique du sidecar. Cet engin utilitaire qui permet à bien des familles de fuir l'atmosphère enfiévrée de la ville.

Nous nous faisons l'interprète des milliers de sidecaristes qui circulent sur les routes de France, en publiant cette page de protestations qui sera, nous en sommes certains, lue de tous.

**N**OTRE Préfet vient de prendre l'arrêté suivant :

Article premier. — Sur les cycles et motocycles à deux roues est interdit le transport d'enfants ou de personnes, s'ils sont portés à bras ou placés à l'avant du conducteur.

Art. 2. — Est interdit le transport de plus de deux personnes sur un cycle ou motocycle à deux roues et de plus de trois personnes sur un sidecar.

Art. 3. — Le transport de deux personnes, sur un cycle ou motocycle à deux roues et de trois personnes sur les sidecars, est subordonné aux conditions suivantes :

a) Le véhicule sera muni de deux sièges distincts s'il s'agit d'un cycle ou motocycle et de trois sièges distincts s'il s'agit d'une machine muni d'un sidecar.

Etc..., etc.

En ce qui concerne l'article premier, rien à dire. Puisque certains motocyclistes ne veulent pas être raisonnables, qu'on les oblige à l'être de force. Mais il est bizarre de réglementer le nombre de personnes transportées dans un sidecar. Ainsi, il est impossible de transporter plus de trois personnes y compris le pilote. Le problème est résolu d'une façon irrégulière.

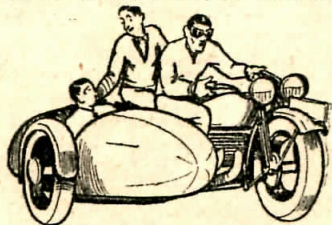
Nous recevons des négociants de Saint-Etienne la communication suivante :

Les négociants en motocyclettes et sidecars de la région de Saint-Etienne, réunis ce jour, ont l'honneur de signaler à votre bienveillance, les inconvénients pratiques et préjudiciables au commerce présentés par la nouvelle réglementation limitant le nombre de personnes transportées sur les motocyclettes munies de sidecars.

Aux termes de l'arrêté mis en vigueur, la motocyclette munie d'un sidecar ne doit pas transporter plus de trois personnes, y compris le pilote.

Cette limitation semble excessive.

En effet, pratiquement, la moto sidecar



Une forte moto avec un puissant moteur, ne pourrait, même avec un sidecar, transporter plus de trois personnes...

présente des conditions d'équilibre et de sécurité comparables à celles de n'importe quel véhicule à quatre roues et son freinage est tout aussi efficace.

La moto sidecar, engin démocratique par excellence, doit permettre aux pères de famille d'emmener leur petit monde loin des fumées de la ville avec un minimum de frais.

Avec le système fiscal français, le français moyen ne peut songer à entretenir une voiture, pourquoi vouloir, sans réflexion étudiée, lui supprimer le seul moyen à sa disposition.

Nous voulons croire que si en haut lieu on veut bien prendre la peine d'étudier sérieusement cette question, ce point de réglementation sera rapporté.

Nous approuvons pleinement la limitation à deux places sur la motocyclette, mais nous nous élevons énergiquement contre la limitation à trois places de la moto sidecar.

Espérant, Monsieur le préfet, que vous voudrez bien prendre notre demande en considération, nous vous présentons l'expression de nos respectueux sentiments.

Nous recevons également, par dizaines, des lettres de sidecaristes, qui protestent, avec raison. En voici quelques-unes.

J'ai un side-car, je vais l'atelier désormais, mais si par hasard il m'arrive un autre enfant, si je veux continuer à faire de la moto qui dois-je tuer, la mère ou un des gosses ? puisque même en side, d'après les gendarmes, il ne faut pas être plus trois de (quoiqu'on voie des vieilles 5 CV quatre roues sans freins avant, avec 6 ou 7 personnes dedans, sur les ailes, et dans la capote).  
Que faut-il faire ?

EN sidecar est également interdit le transport de quatre passagers, donc, si un passager de moins de 12 ans n'est pas considéré comme une grande personne (dans le cas de *moto solo*), il ne doit pas l'être dans le cas de la conduite d'un sidecar, car deux enfants même de 12 ans ne représentent pas le poids d'une grande personne.

En plus, en France, l'impôt se paye à la puissance et non au nombre de places. Les voitures automobiles de 5 CV, sont autorisées à avoir quatre personnes même six ou huit s'ils peuvent s'y installer, pourquoi moi, avec un sidecar de 6 CV, je ne puis mettre ma femme et mes enfants de 7 et 9 ans qui ont besoin d'air pur.

Chère *Moto Revue*, mon side reste au garage, je n'aurai pas le plaisir d'aller au muguet cette année.

ROMAC.

DI MANCHE dernier, en passant à Conflans-Sainte-Honorine en sidecar, ayant dans le side ma femme et mes deux enfants, cinq et neuf ans, je fus sifflé par un agent qui me mit illico sous le nez le fameux arrêté en question signé du Préfet de Seine-et-Oise. Je ne peux tout de même pas enfermer un

de mes gosses à la maison pendant que j'irai en promenade le dimanche. Et dire que j'avais acheté une 1.000 cmc. afin de faire respirer à mes enfants, au moins une fois par semaine, un peu d'air pur qu'on ne trouve pas à Saint-Denis. Nous comptons sur toi pour prendre notre défense comme tu peux compter sur nous, mais comment se défendre ? Je crois qu'il serait temps d'agir et de grouper par ton intermédiaire tous les mécontents afin d'envisager au plus tôt de quelle façon



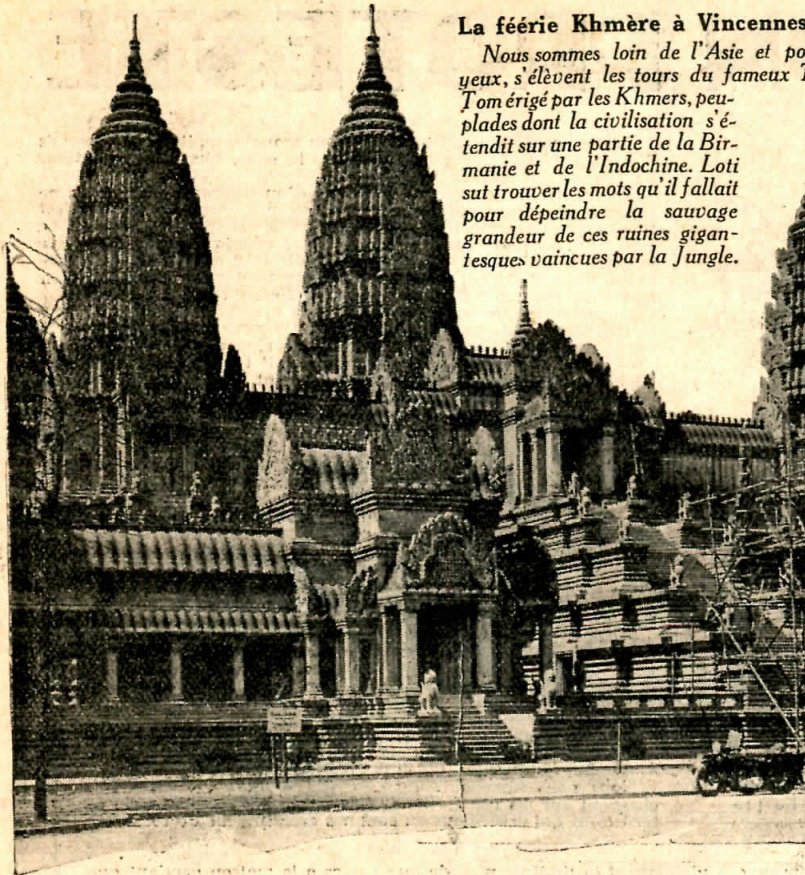
...alors que le plus petit « quatre-roues » au freinage incertain, au moteur défaillant ne serait pas limité. Ce serait drôle !

nous allons nous défendre. Pour souligner la bêtise d'un tel règlement, je te dirai qu'il m'arrive quelquefois d'emmener ma belle-mère en tansad (106 kgs), ma mère dans le side (90 kgs) et 40 kgs de bagages, là, je suis en règle. J'ai pensé que la décision ministérielle qui a provoqué cet arrêté a été dictée par la délicate attention de remercier M. René Gillet d'avoir fait cadeau à la police de quelques motos en l'empêchant ainsi de vendre ses 1.000 cmc. et ses sides bi-places.

Jean CASCOGNE.

### La féerie Khmère à Vincennes

Nous sommes loin de l'Asie et pourtant devant nos yeux, s'élèvent les tours du fameux Temple d'Angkor-Tom érigé par les Khmers, peuplades dont la civilisation s'étendit sur une partie de la Birmanie et de l'Indochine. Lotti sut trouver les mots qu'il fallait pour dépeindre la sauvage grandeur de ces ruines gigantesques vaincues par la jungle.



### LE TOURISME EN AMERIQUE

UNE commission touristique américaine s'est occupée d'adresser des recommandations aux commerçants et aux habitants de son territoire. Elle les a groupées en dix paragraphes :

- 1° Habitants et hôteliers de la région, accueillez bien le visiteur.
- 2° Soyez courtois envers lui. C'est l'intérêt de chaque citoyen autant qu'une preuve de bonnes manières que d'être poli et courtois. Rappelez aux agents de police que le visiteur ne connaît pas les règlements locaux, que la communauté aura plus à gagner sa sympathie qu'à lui infliger des amendes.
- 3° Donnez au visiteur une bonne impression de votre région. Il faut qu'elle soit nette et propre. Repeignez, nettoyez, modernisez vos maisons.
- 4° Faites que le visiteur puisse aller facilement où il désire se rendre. Indiquez largement les meilleures routes. Un bureau de renseignements bien dirigé sera bien vite une source de bénéfices.
- 5° Faites que le visiteur s'arrête dans votre région. Préparez les endroits où il puisse garer sa voiture.
- 6° Traitez le visiteur avec équité. Le visiteur « écorché » non, seulement ne viendra jamais, mais il dira aux autres de ne jamais s'arrêter chez vous.
- 7° Dites au visiteur ce qu'il a besoin de savoir. Il est prêt à s'intéresser aux avantages, aux richesses, aux curiosités de votre région. Le visiteur consomme vos produits ; il aime savoir d'où ils viennent, comment ils sont faits. Dites-le lui. Il en achètera davantage.
- 8° Soyez gais avec le visiteur. Il vient chez vous pour se distraire.
- 9° Donnez au visiteur « votre région ». Il veut ses paysages, ses villages, sa cuisine, son hospitalité. C'est pourquoi il est venu et non pas pour ce qu'il pourrait trouver partout ailleurs dans le pays.
- 10° Souvenez-vous que le visiteur est à la fois un hôte et un consommateur. Bien des villes pourraient en faire leur profit, notamment celles qui ne pensent qu'à décréter des sens interdits, stationnements interdits, etc..., et à récolter le produit des amendes.

### LES CLUBS ET L'U. M. F.

UNE récente statistique nous apprend que l'U. M. F. groupe actuellement en tout et pour tout 78 clubs motocyclistes, constituant un effectif total de 40.984 adhérents, dont tous ne sont pas des motocyclistes pratiquants.

Lorsqu'on songe que près de 400.000 motocyclettes sont en circulation en France aujourd'hui ; on s'étonne de n'en trouver que la dixième à peu près groupé sous l'autorité et le contrôle d'une Fédération telle que l'U.M.F. C'est évidemment très peu et il est certain qu'un grand pas pourrait être fait pour le rapprochement de tous les motocyclistes sous l'égide de notre Fédération nationale. Et ce pour le plus grand bien du sport que nous aimons tous.

### UNE ECOLE DE COMBUSTIBLES LIQUIDES

EN octobre prochain, s'ouvrira à Paris, une école de combustibles liquides, créé par l'Office National de C. L. A. de l'Aéronautique, Directeur du service technique.

Il s'agit surtout de former des ingénieurs spécialisés à la combustion interne.

Le recrutement des élèves sera limité à 10. Les demandes doivent être adressées, 85, boulevard...

### LE CONTROLE DE LA DISTRIBUTION

AU cours de l'année 1930, le service de contrôle de l'Office National des Associations de Tourisme qui a un dévouement que les usagers de la route ne sauraient oublier, a effectué un véritable travail de Romain, en exerçant son contrôle sur la route.

En 1930, il a été opéré 177 prélèvements d'essence, desquels le laboratoire central, chargé de l'examen, que onze d'entre eux étaient constitués soit par des échantillons d'essence « Tourisme poids lourd ».

On a dressé 34 procès-verbaux, pour défaut d'essence. Il est probable, que si la surveillance continue, les anciens appareils distributeurs qui pouvaient donner sur la quantité, sont remplacés par de nouveaux appareils garantis.

D'autre part, les firmes qui livrent en gros, les essence, doivent surveiller leurs revendeurs.

On voit donc, que de part et d'autre, tous les efforts sont faits pour éviter les tromperies, sur la nature et la quantité des essence.

Où sommes nous ?  
Non, tout simplement  
Bois de Vincennes  
trie moderne  
On voit ici  
sabre, aux sons  
vent scandant



# INFORMATIONS

...des applications mécaniques de combustibles  
...et me dirigera M. Dumanois, Inspecteur Général  
...de l'O. N. C. L.  
...cialisés dans l'étude et la construction des moteurs

...var Montparnasse.

## DES ESSENCES

...e la distribution des essences, institué par l'Union  
...a pris son rôle à cœur et rempli son office avec  
...urant trop reconnaître et surtout trop louer, a  
...ant sa surveillance sur plus de 35.000 kilomètres

...ences, vendues comme essence tourisme à la suite  
...en des échantillons d'essence prélevés à constaté  
...de l'essence « Poids lourd » soit par un mélange

...affinage.  
...s'écarter, ce nombre n'augmentera pas ; du reste,  
...ar certaines circonstances permette les fraudes  
...modèles qui offrent aux consommateurs plus de

...essences « tourisme », font de gros efforts pour

...efforts utiles sont faits pour diminuer le nombre  
...sens livrées aux automobilistes.

...ous ? En plein cœur de l'Afrique Centrale ?  
...mplément à cinq minutes de la Capitale, au  
...ernis, à l'Exposition Coloniale, ou l'indus-  
...fait revivre les plus lointains paysages.

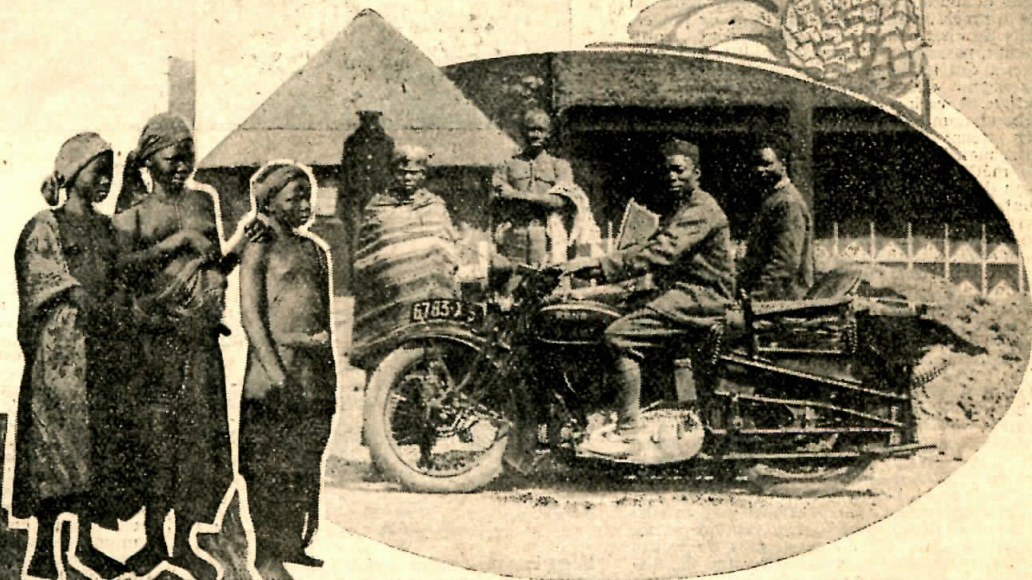
...des guerriers noirs exécutant la danse du  
...s barbares des tams-tams pendant que s'éle-  
...le geste des danseurs, des mélodées sauvages.

## MANIFESTATION ANTIMOTOCYCLISTE

UN de nos lecteurs nous signale la triste aventure qui vient de lui arriver. Passant assez rapidement dans Villennes-sur-Seine, il voit un groupe d'énergumènes se précipiter dans sa direction, il s'arrête et est aussitôt assailli par une cinquantaine de brutes déchainées qui le frappent violemment. Parmi ces gens se trouvait l'adjoint au maire qui lui dresse procès-verbal.

Il est déplorable qu'un tel esprit se manifeste encore dans les communes à quelques dizaines de kilomètres de la Capitale.

Enfin... nos amis sont avertis ; s'il en est qui se sentent attirés vers le noble art, qu'ils aillent faire un tour à Villennes-sur-Seine....



*Quelle admiration ne doivent pas avoir ces jeunes négresses pour leurs frères de couleur, qui sous l'uniforme kaki pilotent cet engin, féérique à leurs yeux qu'est la motocyclette moderne. Pour des néophytes, ils n'ont pas mauvais goût en choisissant une motocyclette ultra-moderne.*

## TOUJOURS LA MOTOPHOBIE DES TRIBUNAUX

ON se rappelle l'accident au cours duquel M. Vaudois, roulant en moto sur la route de Châlons à Reims causa la mort du petit Pierre Fézolot qui, en jouant se jeta sous la moto.

Comme il fallait s'y attendre M. Vaudois a été condamné : 50 francs d'amende, 3 semaines de prison et 5 francs d'amende pour excès de vitesse. Comme on le voit, celui qui roule est toujours présumé responsable et jugé comme tel. Et ce, même lorsque la faute a été commise par la victime, comme c'est évidemment le cas. Dites-vous bien que lorsqu'il arrive un accident, il y a toujours bon nombre de gens qui n'ont rien vu pour affirmer que vous marchiez à 100 à l'heure. Témoin la condamnation de M. Vaudois pour excès de vitesse, sur de simples présomptions.

Donc, motocyclistes, mes amis, de la prudence, de la prudence... Nous ne le répéterons jamais assez.

## AVIATION ET MOTOCYCLISME

L'AUTODROME de Brooklands bien connu des motocyclistes d'outre-Manche, possède, un grand aérodrome. Ce dernier à le mérite d'être le premier aérodrome anglais qui ait appartenu à d'autres propriétaires que l'armée. Il doit être considérablement élargi et très amélioré. Le « club house » sera prêt vers le mois d'octobre de cette année. Il comprendra un restaurant, un bar, et une salle de repas. En outre des tours d'observation et de contrôle sont érigées. Le terrain d'atterrissage lui-même n'est pas négligé :

## LE GANT LUMINEUX

Les gestes sont peu visibles la nuit. Lorsque le phare est allumé, la silhouette du corps se détache en ombre chinoise sur le halo lumineux. Mais malgré cela les gestes sont indistincts. Un fabricant anglais s'est rendu compte de cet inconvénient. Il présente donc des gants lumineux, ceux-ci, qui sont fabriqués et vendus outre-Manche portent sur leur face externe de pastilles rouges. Dans la nuit celles-ci réfléchissent tous les rayons lumineux et le moindre geste devient ainsi perceptible.

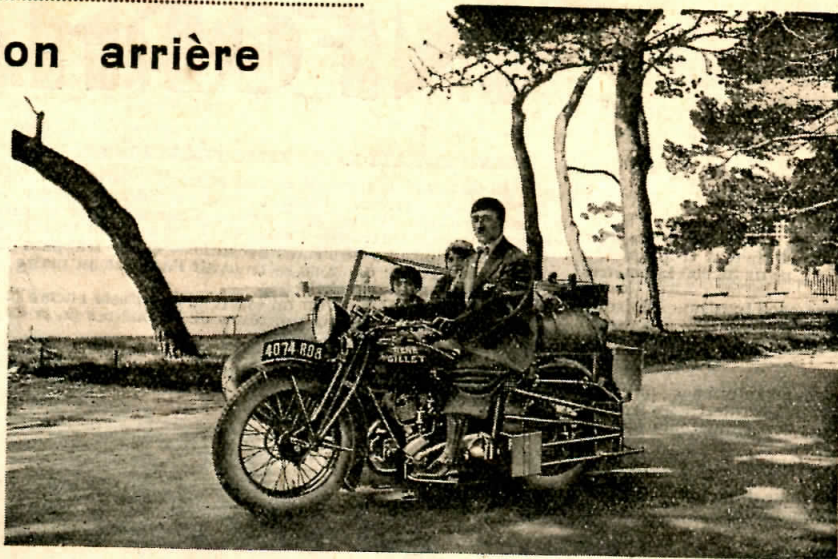


# La Suspension arrière

## René Gillet

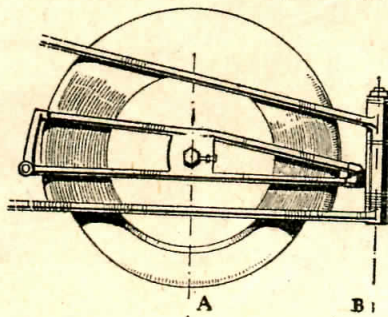
**M**ALGRÉ l'amélioration du confort obtenue par l'emploi des pneus ballons et des selles à fond souple, on ne doit pas s'estimer encore satisfait. Si les chocs de la route sont sensiblement amortis, ils ne sont pas supprimés et c'est à la suspension arrière qu'il faut demander de supprimer toute réaction de la machine au passage des nids de poules, œils de chat, ondulations de la route, caniveaux, passages à niveau, la multitude d'obstacles qui infligent au conducteur et à ses passagers des secousses désagréables qui fatiguent cadre et transmission, et par le rebondissement de la roue influent sur l'usure des pneus. Malheureusement, le problème de la suspension arrière, abordé mais sans assez de méthode depuis un quart de siècle, n'a reçu de solutions vraiment satisfaisantes que tout récemment. Les premières suspensions arrière présentaient de graves défauts. Elles ne maintenaient pas la roue arrière dans son plan et on ressentait, surtout dans les virages, une désagréable impression de flottement analogue à celle que procure un pneu à plat. Faute d'un bon système amortisseur, la roue rebondissait à chaque choc, quittait le sol; le moteur s'emballait, le pneu arrière patinait en reprenant contact, de sorte qu'il s'usait très rapidement. Une bonne suspension arrière doit ne laisser la possibilité d'aucun flottement, elle doit grâce à un système amortisseur ne pas permettre à la roue de quitter le sol; elle doit éviter également toute variation dans la tension de la chaîne. Elle ne doit pas alourdir sensiblement la machine et permettre le démontage aisé de la roue arrière. On peut dire que la suspension arrière René Gillet répond à ces conditions multiples. Depuis plus de trente ans, avec autant de conscience que de discrétion, René Gillet a consacré tous ses efforts à rendre la motocyclette plus confortable, plus silencieuse, plus souple. La réputation mondiale de cette marque repose sur la qualité de ses machines. Aucune solution n'a été adoptée pour suivre la mode. Nous ne devons donc pas être surpris qu'ayant attaqué le problème de la suspension arrière, René Gillet l'ait heureusement résolu.

Depuis bien des années, René Gillet livrait des sidecars à roue suspendue, dont le confort et la tenue de route étaient remarquables. Devant les résultats obtenus, René Gillet envisagea l'emploi d'une suspension arrière sur les motocyclettes. Il y a plus d'un an que cette suspension existe et elle a répondu à tous les espoirs.



### Absence de flottement latéral

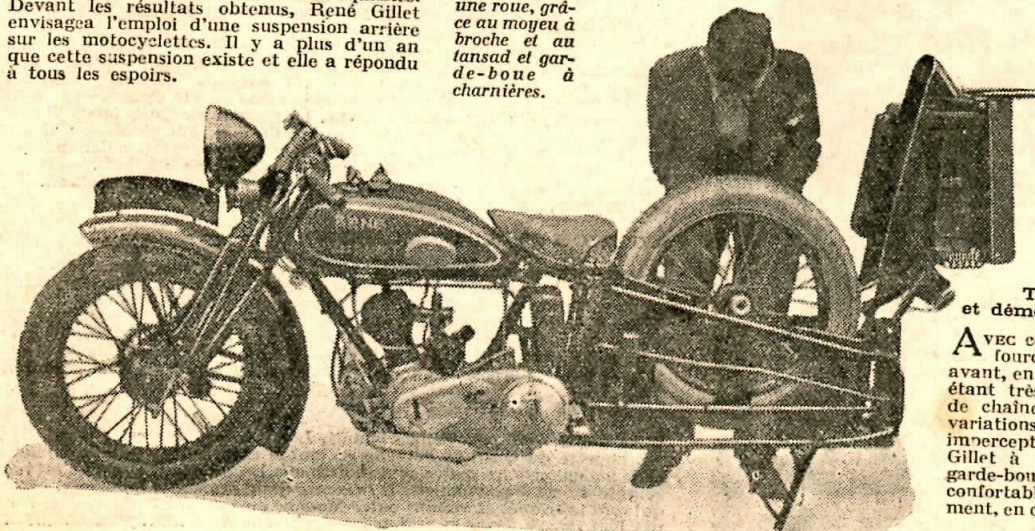
Si nous articulons simplement une fourche à l'avant, il est évident que la fourche



*Voici comment est réparti le poids sur la roue arrière et la suspension : en A, la roue supporte tout le poids de la machine, tandis qu'en B, les ressorts ne supportent que la moitié de la charge. C'est le secret d'une suspension douce et progressive.*

fera bras de levier et exercera sur l'articulation des efforts considérables, d'où une

*Rien n'est plus simple que de retirer une roue, grâce au moyeu à broche et au tansad et garde-boue à charnières.*



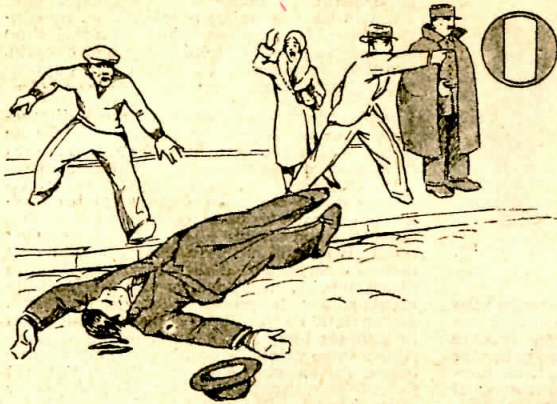
### Tension de la chaîne et démontage de la roue arrière

**A**VEC ce système l'articulation de la fourche a pu être reportée très en avant, en sorte que l'axe d'articulation étant très voisin de celui du pignon de chaîne de la boîte de vitesse, les variations de la tension de chaîne sont imperceptibles. Quand on voit la René Gillet à suspension arrière avec son garde-boue arrière enveloppant et son confortable tansad, on se demande comment, en cas de crevaison, on peut enle-

usure très rapide de l'articulation. Si cette articulation a le moindre jeu, le mouvement sera amplifié par la fourche. Cette fourche d'autre part, offre l'aspect d'un quadrilatère déformable et ne présente qu'une faible rigidité. Dans ces conditions, on ne peut espérer une bonne rigidité latérale. La fourche elle-même est soumise à des efforts de torsion. La roue se couche et se déplace latéralement. Elle n'est pas suffisamment guidée. L'articulation qui sert pour ainsi dire de base, est beaucoup trop courte pour maintenir l'ensemble dans le plan du cadre. Il faut donc envisager des éléments rigides qui servent d'assise à la suspension. René Gillet a eu l'idée très heureuse de prolonger jusqu'en arrière de la roue les fourches rigides de la machine. Elles aboutissent à un tube vertical de gros diamètre qui contient deux ressorts de suspension et un ressort amortisseur. Un des deux ressorts de suspension est court et très dur; il sert de tampon quand le ressort principal est entièrement comprimé à la suite d'un choc très rude. Si on regarde la machine par en dessus, on constate que cet ensemble est triangulé dans le plan horizontal et est par conséquent indéformable. La fourche oscillante est composée de deux triangles qui aboutissent à un coulisseau contenu dans le tube vertical arrière et qui porte sur les ressorts. Cette fourche oscillante sensiblement triangulée dans le plan vertical et dans le plan horizontal, résiste à tous les efforts de torsion.

Elle porte la roue en son milieu. Il est évident que, dans ces conditions, tout flottement latéral est impossible. Cette rigidité latérale obtenue grâce à la triangulation des différents éléments et non par un emploi irrationnel de masses de métal, n'alourdit pas sensiblement la machine. La partie suspendue étant légère, une autre qualité indispensable à une bonne suspension qui caractérise cette suspension.

(Suite page 428).



UNE idée, peut-être pas très, très jolie, mais qui vient assez souvent à l'esprit des gens qui ont causé un accident, est d'appuyer sur la pédale d'accélération et de se débiter en vitesse. Cette idée-là ne mérite sans doute pas la mise hors concours et les félicitations du jury, mais enfin elle s'explique par les embêtements que dame Justice réserve à tous ceux avec lesquels elle entre en relations et par sa volonté solennellement affirmée de présumer responsable tout automobiliste ou motocycliste qui a eu un accident. Si le motocycliste ne savait pas, depuis l'arrêt de cassation du 13 février 1931, qu'il est condamné d'avance lorsqu'il se présente devant les tribunaux, s'il pouvait compter comme autrefois qu'on recherchera simplement et sans parti pris les responsabilités encourues, il craindrait moins cette présentation... Mais cette crainte est une explication. Elle n'est pas une excuse. Le désir d'éviter des embêtements pour soi-même est admissible tant qu'il ne risque pas d'en causer aux autres. Or, il est bien certain qu'en laissant un blessé sans soin on l'expose à une aggravation de son état et ma foi, si l'on a un embryon de conscience, il me semble qu'on ne doit pas être très satisfait de soi, lorsque par la suite, on songe qu'en prenant la fuite, on a peut-être bien évité le tribunal correctionnel, mais on a peut-être aussi causé en même temps la mort d'un brave homme, qui pouvait être un père de famille. Qu'on arrange les choses comme on voudra, ce n'est qu'en amour, si on en croit les gens compétents, que la fuite constitue un acte de courage. Partout ailleurs, elle est le geste d'un lâche.

CE geste est d'ailleurs sanctionné sévèrement par la loi du 17 juillet 1908, qui permet aux tribunaux d'infliger à son auteur une peine de 6 jours à 2 mois d'emprisonnement et de 16 à 500 francs d'amende. Ces peines doivent être doublées lorsque des blessures ont été causées à une personne. Pour que cette loi soit applicable, il faut et il suffit qu'il y ait eu un accident causé ou occasionné par un véhicule et que le conducteur ne se soit pas arrêté, bien qu'il en ait eu connaissance. Peu importe que l'accident ait été causé à une personne, à un animal ou à une chose. Le motocycliste qui renverse la voiture de la laitière commet un délit de fuite s'il ne s'arrête pas, même s'il n'a pas par la même occasion renversé la laitière. Il commettrait le même délit s'il ne s'arrêtait pas après avoir écrasé un chien. Mais s'il écrasait une poule ou quelque autre volatile du même genre, il ne serait pas obligé de s'arrêter car ces animaux-là n'ont plus le droit de bagabonder sur les routes, depuis que l'article 57 du code de la route a formellement interdit de les « laisser vaguer sur les voies publiques ». La cour d'appel de Nancy a pourtant, paraît-il, décidé le contraire. Peu importe aussi qu'un dommage ait été causé ou non. La Cour de Dijon, par un arrêt du 13 janvier 1928, a condamné un automobiliste qui avait renversé un piéton et ne s'était pas arrêté lorsqu'il avait vu le piéton se relever aussitôt et continuer à fumer sa pipe. C'est peut être, dans un cas semblable, d'une sévérité excessive. Mais cette jurisprudence s'inspire de l'idée qu'il n'est pas possible de laisser l'auteur d'un accident juge de ses conséquences pour apprécier, d'après l'idée qu'il s'en fait, s'il doit ou non s'arrêter

# ON SE TROTTE

Ce serait en effet ouvrir la porte à des distinctions sans fin dont les fuyards prétendraient toujours tirer une excuse pour leur peu élégante attitude. En exigeant que l'auteur d'un accident s'arrête par cela seul qu'il a causé cet accident, sans qu'il y ait lieu de rechercher si finalement une responsabilité devra ou non être retenue contre lui, les tribunaux ont adopté le seul système possible pour donner à la loi toute son efficacité.

PAR l'expression dont il s'est servi « causé ou occasionné », le législateur a assez clairement indiqué son intention d'atteindre aussi bien l'accident causé directement par contact brutal que l'accident simplement provoqué sans qu'aucun heurt n'ait eu lieu. Si par exemple un motocycliste, par des coups de corne ou de klaxon intempestif ou par son phare, dont il a négligé d'abattre les feux aveuglants, affole un cheval qui s'emballe et renverse sa voiture, il doit s'arrêter, bien qu'il n'ait touché ni le cheval ni la voiture. Il doit



Ne vous sauvez pas après avoir renversé la voiture de la laitière.

dans tous les cas s'arrêter complètement et ne pas se borner à ralentir simplement son allure. Cet arrêt doit être volontaire et suffisamment prolongé pour permettre aux intéressés de prendre ses nom et adresse. Le motocycliste qui se bornerait à couper ses gaz et à mettre un pied à terre sans descendre de sa machine pour crier : « Y a rien ? » et repartir aussitôt commettrait un délit de fuite. Il commettrait encore ce délit si, dans sa précipitation à fuir, il allait se cogner contre un mur ou contre un arbre qui lui imposerait un arrêt brutal. Cet arrêt-là ne pourrait tout de même pas être présenté, même par l'avocat le plus habile, comme l'arrêt volontaire répondant à l'exigence de la loi.

Mais le délit n'existe pas lorsque le conducteur n'a pas eu connaissance de l'accident. Il

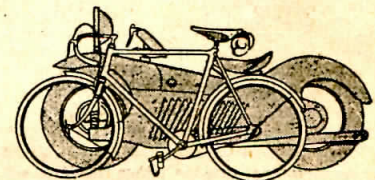


L'arrêt brusque après l'accident ne vous innocentera pas aux yeux de la justice.

est bien évident qu'on ne peut exiger de lui qu'il s'arrête que s'il s'est aperçu de quelque chose. Celui, qui, par sa roue arrière, a accro-

ché un véhicule au passage ne doit pas être condamné lorsqu'il n'est pas certain qu'il a ressenti un choc. Bien entendu, il ne suffit pas à l'auteur d'un accident de dire qu'il n'a rien senti pour échapper à la loi. Ce serait vraiment trop facile et à la portée des intelligences les plus médiocres. Dans la réalité judiciaire, on présume que celui qui a causé un accident s'en est aperçu. C'est à lui de prouver le contraire. Ce n'est pas toujours facile puisqu'il s'agit d'un fait négatif.

IL ne faut pas confondre avec le délit de fuite prévu par la loi du 17 juillet 1908, un autre délit qui lui est un peu cousin, mais qui en est fort différent tout de même et qui est prévu par l'article 10 de la loi du 30 mai 1851. Ce texte est ainsi conçu : « Sera puni d'une amende de 16 à 100 francs, tout voiturier ou conducteur qui, sommé de s'arrêter par un des fonctionnaires ou agents chargés de constater les contraventions, refuserait d'obtempérer aux vérifications prescrites ». Ce texte réprime donc le refus de s'arrêter. On voit bien la différence qui existe entre le délit de fuite, qui suppose un accident, et le refus de s'arrêter qui suppose simplement l'injonction d'un agent auquel on n'a pas obéi. Une question importante se pose à propos de ce dernier délit : peut-il être retenu contre un motocycliste ? Il semble acquis aujourd'hui en jurisprudence qu'il ne peut pas l'être contre les bicyclistes (Cour de Cassation, 1<sup>er</sup> juin 1894, Cours d'appel de Lyon, 30 juin 1924, de Caen, 7 janv. 1926, de Nancy, 7 juin 1928). La raison qui en est donnée est simple : la loi de 1851, par sa date, ne pouvait avoir en vue que les voitures attelées et elle ne vise en tout cas que les voitures et leurs conducteurs, or, il est évident que si une automobile peut être considérée comme une voiture — dans la pratique on l'appelle d'ailleurs souvent ainsi — par contre une bicyclette ne peut à aucun égard être considérée comme telle. Peut-on assimiler la motocyclette, mieux que la bicyclette, à une voiture ? C'est bien douteux. La présence d'un moteur semble sans intérêt dans la question car ce qui caractérise la voiture ce n'est pas son mode de propulsion, la preuve en est qu'on considère comme voiture aussi bien celle qui est attelée ou tirée à bras d'homme que l'automobile. C'est essentiellement sa présentation générale : véhicule se présentant généralement sur quatre roues ou tenant en équilibre stable et destinée normalement à transporter aussi bien des marchandises que plusieurs personnes à la fois. Or, la motocyclette ne répond pas du tout à ce signalement. Elle ne tient en équilibre que par l'effet de son conducteur et est essentiellement un mode de transport individuel. Un dernier argument semble absolument déter-



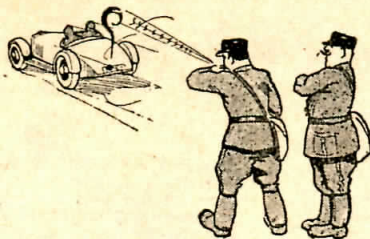
Devant le code, deux cycles...

minant, c'est que le code de la route, dans son chapitre V, range sous la même appellation générale de « cycles » aussi bien ceux qui sont pourvus d'un moteur mécanique que les autres, les assimilant bien ainsi d'une façon absolue dans leur désignation juridique.

Mais s'il apparaît bien que le délit de refus de s'arrêter ne peut pas être retenu contre les motocyclistes mieux que contre les bicyclistes — ce n'est pas pour cela que l'on peut conseiller aux uns ou aux autres d'accélérer lorsqu'ils entendent strider le coup de sifflet d'un agent ou d'un gendarme. Le gendarme ou l'agent peut les « avoir » tout de même en dressant contre eux une contravention au vol, spécialement s'il s'agit de constater un excès de

vitesse ou un éclairage irrégulier, Ce genre de contravention est en effet spécialement destiné aux gens qui n'obtempèrent pas aux ordres des agents de la force publique chargés de la police de la circulation. Ils se bornent à relever le numéro de la machine et dressent procès-verbal contre son propriétaire. Celui-ci est informé de ce procès-verbal lorsqu'on est parvenu à l'identifier.

Les dangers de cette pratique sont trop évidents pour qu'on n'ait pas protesté souvent contre elle. Parfois les multiples bruits de la rue empêchent le motocycliste d'entendre le coup de sifflet qui peut se confondre avec celui d'un wattman ou avec les klaxons des autos. D'autre part, l'intéressé n'est souvent averti du procès-verbal dressé contre lui que longtemps après, de telle sorte qu'il lui est difficile de se rappeler les circonstances exactes qui ont accompagné sa prétendue infraction et de faire appel à des témoignages. Enfin la lecture des chiffres et des lettres des plaques de contrôle n'est pas toujours tellement aisée qu'on puisse éviter toute chance d'erreur. Mais il faut bien reconnaître aussi que refuser à la police le droit de dresser des contraventions au vol, aboutirait dans la pratique à créer un gros avantage aux chauffards. S'il suffisait d'appuyer sur l'accélérateur pour empêcher les agents de relever une contravention, on doit avouer que les braves citoyens qui stopperaient pour déferer à leurs ordres seraient vraiment des naïfs. Il n'est donc pas possible de songer à supprimer les contraventions au vol, on doit seulement exiger qu'elles soient entourées de garanties sérieuses. L'administration l'a elle-même si bien compris que dans une circulaire du 16 novembre 1921 le ministre écrivait : « Le moyen de verbalisation dit « au vol », fréquemment employé contre les automobilistes, outre les erreurs fréquentes auxquelles il donne lieu, en ce qui concerne l'identité des contrevenants, présente d'autres inconvénients importants, qui font que son utilisation doit être réservée aux cas de nécessité absolue, c'est-à-dire contre les contrevenants qui ne peuvent être interpellés, soit à cause de leur allure excessive, soit parce qu'ils ont refusé de s'arrêter... Il y aura dorénavant obligation pour le gendarme, vis-à-vis du conducteur en marche qui est en faute, de l'inviter à s'arrêter, soit par un geste de la main, soit par un coup de sifflet... Un gendarme qui constate une faute commise par un chauffeur, qui a la possibilité de l'en prévenir en lui imposant



Contravention au vol, quand on peut lire vos numéros.

l'arrêt et qui le laisse continuer sa route sans avoir fait le moindre effort pour l'avertir, ne fait pas son devoir. Il n'a vu que le côté répressif de sa fonction ; il a laissé subsister les causes du délit, alors qu'il doit, au contraire, les empêcher de se produire ». Il résulte de cette circulaire et de la jurisprudence, que les divers agents chargés de la police de la circulation doivent, avant de dresser une contravention au vol, imposer l'arrêt



Ayant causé un accident, vous devez vous arrêter jusqu'à ce qu'on ait pu prendre votre nom.

aux contrevenants, en les prévenant « par l'émission d'un coup de sifflet suffisamment aigu et prolongé pour qu'il puisse être distinctement perçus par les contrevenants en toutes circonstances ». D'autre part la cir-

culaire du 12 octobre 1909 prescrit que, « toutes les fois qu'un procès-verbal ne contient pas la mention d'une interpellation adressée au prévenu, celui-ci devra être invité, avant toute poursuite, à fournir des explications et moyens de défense ».

Le plus simple pour celui qui reçoit d'un représentant de la force publique l'ordre de s'arrêter est donc de le faire aussitôt. Il pourra de la sorte discuter dans les meilleures conditions et, au besoin, faire recueillir les témoignages des personnes présentes car il est remarquable que les badauds affluent dès qu'un agent tire son calepin de sa poche. La plupart n'ont rien vu ni entendu, mais s'ils sont tout disposés cependant à dire leur mot dans la discussion, et, chez nous, ce mot est généralement contre le représentant de l'autorité. Il convient de profiter de dispositions aussi profitables lorsqu'on a quelque raison plausible à faire valoir. Si on n'a vraiment aucune bonne raison pour soi, que l'infraction est patente et indiscutable, il faut être beau joueur et se résigner.

A cet égard les décrets des 28 décembre 1926 et 30 septembre 1928 ont autorisé certains agents à percevoir immédiatement le montant des amendes encourues. Cette réforme, demandée avec insistance par l'opinion publique qui rappelait l'exemple de l'étranger, n'a donné que des résultats à peu près insignifiants. Les statistiques indiquent que le nombre des contrevenants qui usent de la faculté de payer immédiatement leurs amendes est dérisoire. Il y a à cela de multiples raisons. Les agents qui ont les pouvoirs nécessaires pour recevoir ce paiement sont en très petit nombre, les formalités restent compliquées et le tarif adopté est trop élevé. Et puis, n'oublions pas que nous sommes en France, c'est-à-dire dans le pays le plus raisonnable et le plus frondeur de la terre. On ne s'incline pas passivement, respectueusement, comme dans certains pays voisins, devant l'ordre des agents de l'autorité. On tient au contraire à le discuter jusqu'au bout. On aime mieux voir la note des frais s'enfler et perdre une demi-journée à l'audience de simple police plutôt que de régler de suite si l'on peut de la sorte dauber sur l'autorité et faire le procès de l'administration. On pense que ceci compense bien cela !

Après tout, ça ne fait de mal à personne, à la corporation des avocats moins qu'à toute autre.

L. GARDENAT.

## LA SUSPENSION ARRIÈRE RENÉ GILLET

(Suite de l'article de la page 426)

ver la roue. Rien pourtant n'est plus simple.

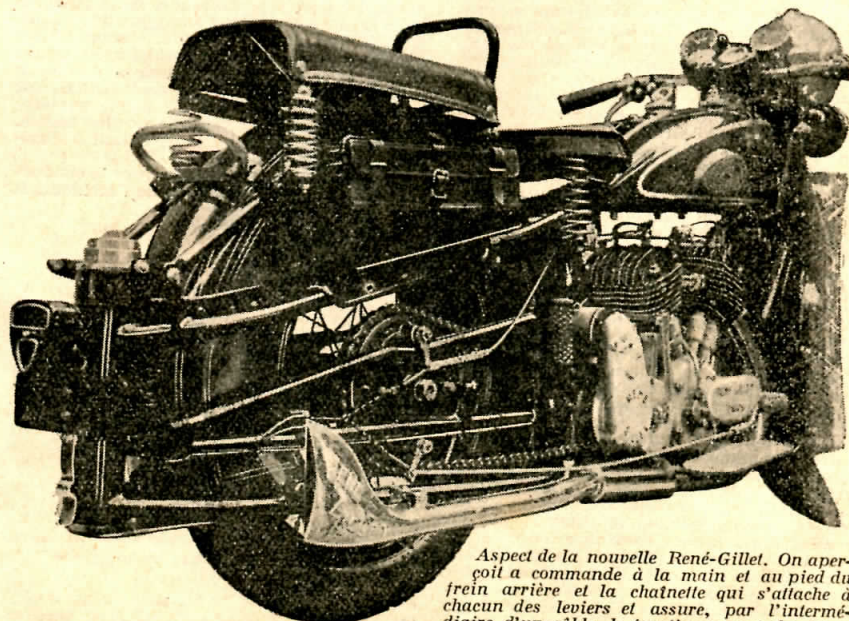
La partie supérieure du garde-boue avec le porte-bagage, les sacoches et le tansad, est montée à charnière. Un simple papillon à desserrer et le tout bascule. On enlève la broche de la roue et celle-ci est tirée verticalement sans toucher ni à la chaîne ni au frein, en sorte que nous découvrons un autre avantage très important, l'accessibilité.

### Le tansad

On remarquera que le siège arrière est exactement à l'aplomb de la roue. De cette manière, le poids du passager ne modifie en rien l'équilibre de la machine. Bien entendu tout les choes lui sont épargnés et la passagère la plus délicate n'a rien à redouter. Elle ne sera pas plus secouée que dans la meilleure des voitures.

Qu'on l'examine donc sous tous ses aspects, la suspension arrière René Gillet répond à toutes les conditions qu'on peut exiger, et il faut applaudir de tout cœur à son succès. Elle a, de plus, le mérite fort appréciable de n'augmenter que faiblement le prix de la machine. Elle complète de la manière la plus heureuse les belles machines qui sortent de la grande firme de Montrouge.

H. P. B.



Aspect de la nouvelle René-Gillet. On aperçoit à commande à la main et au pied du frein arrière et la chaîne qui s'attache à chacun des leviers et assure, par l'intermédiaire d'un câble, le fonctionnement du Stop.



# LES BOUGIES

C'EST un sujet qui revient souvent dans les colonnes de *Moto-Revue*. C'est qu'on a trop tendance à traiter cet accessoire comme quantité négligeable, on achète au petit bonheur la bougie qu'on vous offre. Et pourtant tous nos moteurs actuels ont un rendement élevé et ne s'accommodent pas de n'importe quelle bougie. On attribue trop souvent à la magnéto ou au carburateur un fonctionnement défectueux qui provient d'une bougie mal appropriée. C'est un chapitre sur lequel il ne faut pas chercher à réaliser d'économies. Méfiez-vous des bougies au rabais données comme bougies d'aviation. Pauvre moteur d'avion que celui sur lequel on tenterait de les monter. Les vraies bougies d'aviation elles-mêmes ne conviennent nullement à nos moteurs. On trouve des bougies qui ont une belle apparence, dont l'isolant ne présente apparemment aucun défaut et qui provoquent néanmoins des ratés. Rien n'est plus délicat que la fabrication des bougies d'allumage. Il faut si peu de chose pour causer des courts-circuits totaux ou partiels, et la résistance qu'opposent les divers isolants au passage du courant est très différente. Il y a encore à l'heure actuelle des bougies défectueuses sous ce rapport. Nous avons eu il y a quelque temps des ennuis d'allumage alors que la bougie n'était pas encrassée, que l'écartement des électrodes était normal, qu'il n'y avait pas trace d'un échauffement excessif, que la porcelaine avait une belle couleur café au lait. Et pourtant le remplacement de la bougie suffit à rétablir le fonctionnement normal du moteur. Par contre, la durée d'une bougie bien appropriée est presque illimitée. Nous devons d'ailleurs admettre que les bougies de marques connues sont étudiées aussi bien du point de vue électrique que du point de vue thermique. On se représente mal les recherches auxquelles donne lieu l'étude d'une bonne bougie, et il est injuste de considérer comme excessif le prix auquel elle est vendue. On peut dire que sans les efforts des producteurs d'huile et des fabricants de bougies, le moteur actuel à grand rendement serait inutilisable. Mais tout comme pour l'huile, il est essentiel, pour la bougie, de choisir minutieusement le type de bougie qui convient. Si on a le moindre doute, on fera bien de s'adresser au fabricant qui conseillera la bougie appropriée.

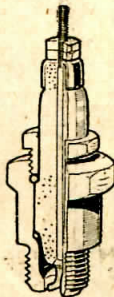
Le choix d'une bougie dépend tout d'abord de l'épaisseur de la partie dans laquelle elle est vissée. Elle ne doit pas déborder, sinon les électrodes léchées par les gaz brûlants seront portées à une température excessive. Elle ne doit pas être en retrait, car dans la cavité, il subsisterait des gaz inertes qui isoleraient l'étincelle des gaz frais qu'elle doit enflammer.

PLUS importante encore est la température de la bougie, on peut poser en principe que la meilleure bougie pour un moteur donné est celle dont les électrodes et l'isolant atteignent un tempé- rature telle que l'huile projetée sur eux sont brûlés et assez bas d'autre part pour qu'ils ne deviennent pas incandescents et provoquent un allumage anticipé.

Supposons que vous ayez un moteur à faible taux de compression et dont les pistons aient beaucoup de jeu. Un tel moteur est sujet aux remontées d'huile. Il nous faudra, dans ce cas, une bougie aussi chaude que possible. Au contraire dans un moteur dont le taux de compres-



Une bougie chaude, doit posséder un gros isolant et une électrode mince, qui empêchent une répartition rapide de la chaleur.



Une bougie froide possèdera une grosse électrode qui fera aisément circuler la chaleur. Celle-ci, d'autre part, devra avoir un chemin aussi court que possible à parcourir pour atteindre la culasse.

sion et la température interne sont élevés, il faudra une bougie froide. La difficulté vient de ce que souvent les pistons de ces moteurs ont un jeu élevé dans les cylindres et qu'on se trouve en présence d'une double difficulté résultant d'une part de la température élevée qui demande une bougie froide et de remontées d'huile qui réclament des bougies chaudes. En course les remontées d'huile ne sont guère à craindre parce que la chambre d'explosion est très chaude et que l'huile

s'y brûle, et que d'autre part quand on marche à plein gaz la dépression régnant dans le cylindre au temps d'aspiration est relativement faible. D'ailleurs on monte des segments-râcleurs, mais en général ceux-ci ne sont pas du type à évidements, qui est le plus efficace. On se contente donc de chanfreiner et de percer de petits trous la gorge du segment inférieur. Mais si on veut se servir d'une machine de course pour faire du tourisme on constatera une tendance à l'encrassement et on devra utiliser des bougies plus chaudes. Il est donc parfaitement inutile et même peu recommandable d'employer pour le tourisme des bougies destinées à un moteur à turbo compresseur. On constatera également que des bougies d'aviation ont tendance à s'encrasser et qu'elles donnent des départs difficiles. Non seulement pour chaque type de moteur mais pour chaque usage d'un moteur déterminé il y a une bougie qui convient. En ville par exemple il faut une bougie qui résiste à l'encrassement, alors que pour de longs parcours routiers il faut une bougie froide. Les segments râcleurs à évidement sont à cet égard un véritable bienfait car ils permettent d'employer des bougies froides, même sur un moteur usagé et sans crainte d'encrassement. Il est évident qu'une bougie froide montée sur un moteur à température de fonctionnement moyenne durera presque indéfiniment. Nous disons donc pour cette raison qu'à la longue la partie de l'isolant en contact avec les gaz se couvre d'une couche très dure et comme incrustée d'une calamine riche en particules métalliques et très bonne conductrice. Il faut donc tous les 10 ou 12.000 kilomètres changer les bougies ou les isolants.

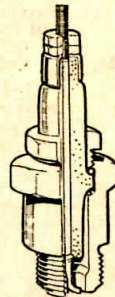
Quels sont les facteurs qui agissent sur la température des bougies ou si l'on veut quelle est la différence entre des bougies froides et des bougies chaudes.

Il faut d'abord faire entrer en ligne de compte la masse de la bougie particulièrement en ce qui concerne l'isolant. Une bougie au pas américain est plus chaude que la bougie normale.

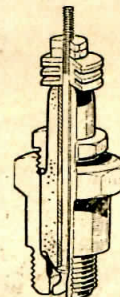
L'isolant oppose au passage de la chaleur un obstacle tout comme au passage de l'électricité. Plus il sera épais et plus difficilement la chaleur sera évacuée. Une bougie chaude aura donc un isolant très épais. On ne peut d'autre part réduire à l'excès l'épaisseur de l'isolant sinon il n'offrirait plus assez de résistance au passage de l'électricité et il y aurait des pertes de courant.

Si on veut une bougie chaude on fera parcourir à la chaleur le plus grand chemin possible par exemple en remontant le plus haut possible dans le culot d'épaulement sur lequel repose l'isolant. Si la surface de contact entre l'isolant et le culot est réduite, l'évacuation de la chaleur sera plus lente et la bougie sera une bougie chaude.

En ce qui concerne l'électrode négative une électrode mince et longue sera aisément portée à l'incandescence. Si nous voulons que la température de l'électrode soit moindre nous augmenterons son épaisseur. Nous pouvons même fort bien supprimer l'électrode négative en rapprochant du culot l'électrode positive. Sur quelques bougies l'électrode négative prend la forme d'une barrette transversale. Dans ce cas la chaleur peut s'évacuer des deux côtés,



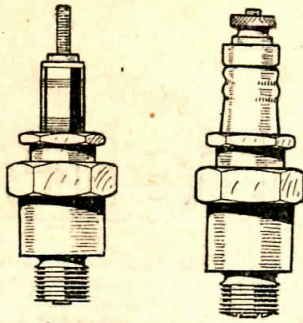
La chaleur dans une bougie chaude, doit parcourir un chemin assez long avant d'atteindre l'armature métallique et la culasse où elle se disperse.



Sur une bougie froide, l'électrode est souvent placée dans un tube de cuivre à haut pouvoir calorifique. On prévoit même à son extrémité des ailettes jouant le même rôle que celle du cylindre.

Si nous voulons une électrode positive froide, nous utiliserons une électrode de gros diamètre ou mieux une tige passant dans un tube de cuivre et terminée à sa partie supérieure par des ailettes de refroidissement. Au contraire si nous voulons que l'électrode soit chaude nous la noierons dans un isolant épais, nous ne lui donnerons qu'un faible diamètre et nous emploierons une tige d'acier.

Un autre problème c'est celui de l'isolant à employer. Au début on se servait de porcelaine, mais celle-ci résiste mal au travail interne qui résulte des variations de température. Les variations brusques de section, sans congé suffisant qu'on constatait sur les premières bougies aggravait encore ce défaut. Il se produisait fréquemment des fêlures. (comme il arrivait que les culasses des moteurs de ce temp fussent portées en rouge sombre, on se représente quelle consommation de bougies on pouvait faire ! On remédia à ce défaut par l'emploi de



Voici 2 bougies couramment employées sur nos moteurs. La bougie Champion isolée à la porcelaine et la K. L. G. isolée au mica.

bougies dont l'isolant était en plusieurs parties. On trouva enfin des isolants comme la stéatite beaucoup moins fragile que la porcelaine. Aujourd'hui il

est extrêmement rare qu'un isolant se brise. Cela ne se produit guère et encore que si de l'eau tombe sur une bougie portée à une haute température. Pour les moteurs à haut rendement on a souvent recours à l'isolant en mica. Les premières bougies en mica avaient un inconvénient c'est que le mica se désagrègeait, il se produisait comme des barbes qui étaient portées à l'incandescence. Cela ne se produit plus maintenant

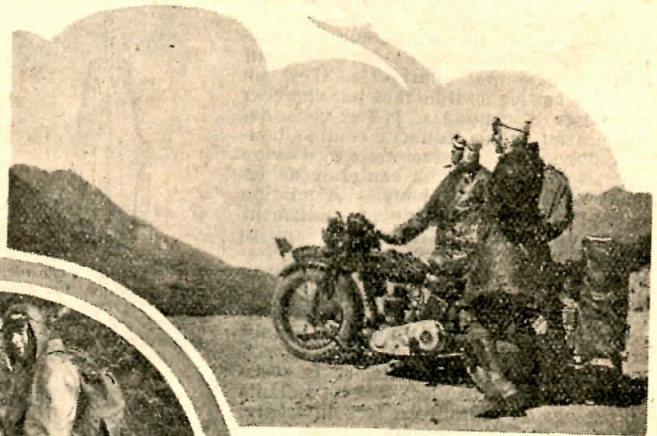
ON se représente mal les efforts qu'il a fallu faire pour amener les bougies à leur point de perfection actuel. Si l'on utilise une bougie du type approprié, on roulera des milliers de kilomètres sans avoir le moindre ennui. Depuis le moteur industriel jusqu'au moteur suralimenté on a des bougies pour tous les types de moteurs. C'est le résultat de trente années de recherches patiemment poursuivies.

H. P. BORESTROKE.

## Le grand Tourisme en Solo

BEAUCOUP de motocyclistes s'imaginent certainement en pensant au grand tourisme en solo, soit que le soir on doit chercher un hôtel plus ou moins propre, et plus ou moins cher, ce qui fait que la dépense finit par être considérable, soit — ce qui est déjà plus hardi — que l'on peut faire du camping en solo, mais qu'il faut être absolument seul. Eh bien, c'est une erreur ! On peut très bien partir à deux sur une moto solo, et emporter tout ce qui peut être nécessaire au camping, à condition que l'emballage de tous les objets soit fait avec ordre et méthode.

Un de nos lecteurs qui a l'habitude de parcourir de grandes distances sur sa 500 cmc. avec sa femme en tansad, et qui n'est pas du tout disposé à coucher le soir à l'hôtel, nous a exposé sa manière de faire. D'abord, puisqu'il s'agit de camping, pensons à l'essentiel, c'est-à-dire à la tente et au matériel de couchage. Une condition importante est naturellement de disposer d'un porte-bagages véritablement rigide, mais cela n'est pas difficile, et sur la plupart des bonnes machines, on n'aura même pas de renforcement à effectuer. On arrive, à l'heure actuelle, à livrer de petites tentes très légères et réellement solides qui se plient et se roulent



couverture. Voilà déjà une grande partie des bagages qui est logée, et il nous reste encore de la place. D'abord, la merveilleuse invention que l'on appelle sac tyrollen, et où l'on peut entasser un nombre incalculable d'objets hétéroclites ; l'un de ces deux sacs contient le linge de rechange et une trousse de toilette ; le deuxième sac contient la nourriture journalière pour le camping et tous les ustensiles nécessaires à la cuisson, tels qu'un réchaud Primus, de petits plats en aluminium, etc..., mais il nous reste encore de la place ! Les sacoches d'outillage fixées au porte-bagages ont été doublées chacune par une sacochette semblable placée immédiatement au-dessous. On peut y loger, par conséquent, une sérieuse quantité d'outils, de pièces de rechange, de brosses, de chiffons, etc...

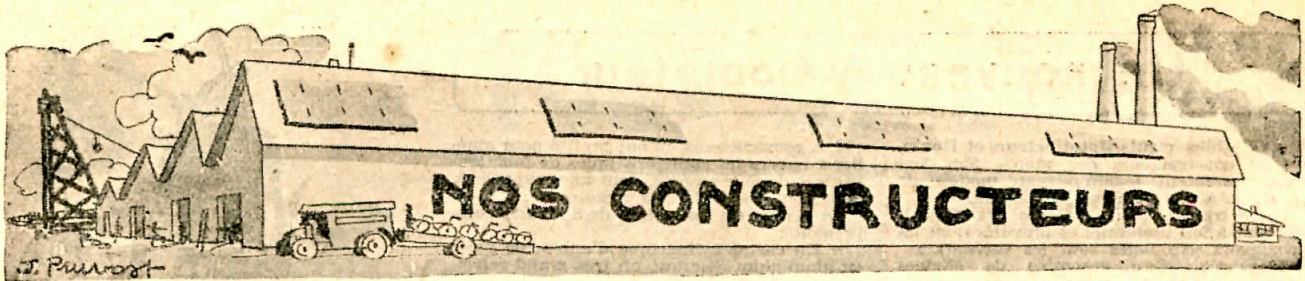
Sur le réservoir, on place un porte-carte et un carnet de bord. Entre le siège du conducteur et celui de la passagère, il reste encore quelques centimètres ; il est inutile de les perdre, et on y loge la trousse à pharmacie, qui ne doit pas servir, bien entendu, mais qu'il vaut mieux avoir avec soi en voyage !

Enfin, pour finir, on peut emporter un bidon d'huile et un bidon d'essence de réserve, l'un de chaque côté de la roue arrière, immédiatement après les sacoches à outils.

Vous penserez peut-être que voilà une moto qui aura l'air d'un camion de déménagement ? Regardez un instant les photos de la machine, et vous verrez à quoi on peut arriver avec de la méthode et un peu de logique ! Bien entendu, un tel ensemble, passagers compris, est assez lourd : 380 kilos environ. Pour que la machine passe partout, et ne souffre aucunement d'une randonnée en montagne, il est recommandable d'adopter une multiplication intermédiaire entre celle de solo et celle de sidecar. Sous une telle charge, le pneu arrière de la moto subit un travail très dur ; on peut éviter les ennuis possibles en adoptant pour la roue arrière une enveloppe d'un modèle très renforcé, comme, par exemple, un Dunlop fort, triple pavé, et on peut y placer également des pare-clous. Avec une machine ainsi équipée les plus belles randonnées de vacances sont possibles à peu de frais, comme le montrent les photographies prises par M. Paget au sommet du Tourmalet et dans le col de Peyresourde. Maintenant, ne nous faites pas dire ce qui est possible avec une 175 cmc !

dans un tout petit sac. M. Paget place ce sac derrière la passagère et en avant de la valise ; à l'arrière, il a monté un porte-bagages supplémentaire comme il en existe d'ailleurs dans le commerce, qui est capable de supporter une grande valise. Placée verticalement, cette valise contient tout le matériel de couchage, soit un petit matelas pneumatique, deux petits oreillers et une





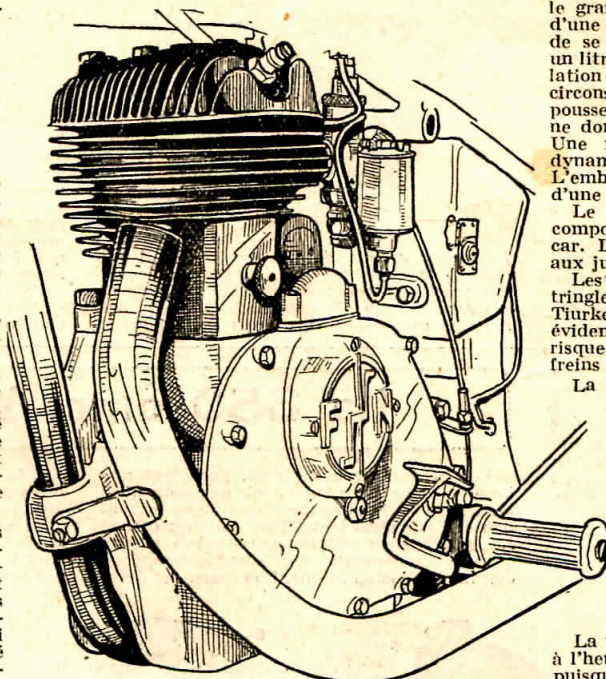
## La nouvelle F. N. 500 cmc latérales

Le nom de F. N. évoque à l'esprit l'idée de la haute précision associée à une extraordinaire robustesse. Une marque disposant de formidables moyens de production, riche d'une expérience qui s'étend non seulement sur un si grand nombre d'années, mais encore sur presque tous les types de motocyclettes, est évidemment capable de sortir des machines qui figurent au tout premier rang de la construction motocycliste. La 500 cmc. Touriste Luxe en est la preuve.

Il se dégage de cette belle motocyclette une impression de force, de confort, et aussi d'harmonieuse simplicité. On n'a lésiné sur rien. Ses pneus ballons de 100 mm. à triangles rendent supportables les plus mauvaises routes. Son cadre à berceau est si robuste qu'il n'est nullement écrasé par un bloc-moteur de dimensions importantes. Le réservoir, bien qu'il contienne dix litres d'essence, est si heureusement proportionné qu'il ne donne pas l'apparence si fréquente d'une machine trop chargée par le haut. Avec un bel orifice de remplissage, il n'est nul besoin d'un entonnoir pour faire le plein. Le bouchon rigoureusement étanche évite toutes les projections d'essence, même sur les plus mauvaises routes. Les freins sont de dimensions inusitées. Et pourtant tout cela est si heureusement proportionné que la machine ne semble pas lourde et que lorsqu'on l'enfourche, on n'est nullement surpris de sa maniabilité, et de l'excellente position qu'elle donne.

Un examen plus attentif et plus détaillé confirme ces impressions premières. Prenons, par exemple, le bloc-moteur. Son montage élastique fait qu'il n'est nullement affecté par les minimales déformations qu'il est impossible d'éviter avec un cadre aussi robuste, aussi scientifiquement dessiné soit-il, par suite de l'élasticité du métal. En quelques minutes il peut être sorti du cadre et son remontage ne présente aucune difficulté. Il constitue un ensemble indépendant et qui est uniquement destiné à fournir la force motrice. Nous n'avons pas à reprendre les polémiques engagées pour ou contre le bloc-moteur, mais seulement à constater que le bloc F. N. est une splendide pièce de mécanique, d'une netteté de dessin remarquable, d'une

étanchéité parfaite, grâce à un usinage de premier ordre. Les engrenages qui relient le moteur au changement de vitesse sont de dimensions généreuses, ne chantent pas et ne s'usent pas. On n'aura jamais à s'occuper d'eux. La chaîne de transmission n'est pas exagérément longue, et un amortisseur de chocs évite les à-coups. On ne peut non plus



Le bloc moteur F. N. est d'une belle pureté de lignes. Soupapes encloses, bougie accessible et bien refroidie, carter net et sans aspérités, attaches solides au berceau du cadre.

reprocher au bloc-moteur d'être inaccessible. Et pourtant on n'a jamais à y toucher que pour régler de loin en loin les soupapes ou décalaminer. Les soupapes sont protégées par

un cache-soupape et fonctionnent dans un brouillard d'huile qui évite le grippage, l'usure des guides et l'affaissement des ressorts. La culasse est amovible, ce qui fait du décalaminage un jeu d'enfant. L'alésage du cylindre est de 85 mm., la course du piston de 87 mm., et la cylindrée de 496 cmc. Avec sa bielle à rouleaux et ses paliers à billes, ce moteur est inusable, d'autant que le graissage se fait sous pression au moyen d'une pompe noyée qui ne risque jamais de se désamorcer. Le bloc-moteur contient un litre et demi d'huile ce qui, avec la circulation rapide de cette huile, garantit en toutes circonstances un graissage efficace. On peut pousser à fond sans trêve, jamais ce moteur ne donnera le moindre signe de défaillance. Une magnéto Bosch combinée avec une dynamo assure l'allumage et l'éclairage. L'embrayage à disques est indé réglable et d'une douceur parfaite.

Le cadre berceau surbaissé très rigide comporte des douilles d'attache pour le sidécar. La fourche possède des amortisseurs aux jumelles et un frein de direction.

Les roues équipées de pneus de 27 x 4 à triangles sont montées sur des roulements Türken à galets coniques. C'est une solution évidemment coûteuse mais qui élimine tout risque de jeu, de coincement ou d'usure. Les freins sont très puissants.

La selle spéciale à fond souple absorbe tous les chocs. Les repose-pieds sont larges et confortables. Des béquilles avant et arrière larges et robustes permettent le démontage facile des roues. De tous temps le fini des F. N. a été proverbial, mais on peut dire que cette nouvelle machine dépasse en perfection tout ce F. N. a produit jusqu'à présent. L'email noir à double couche est appliqué sur enduit anti-rouille. Toutes les parties brillantes et en particulier le réservoir et le silencieux sont chromés. Boulonnerie, triangles, leviers sont parkérisés.

La vitesse est élevée, de l'ordre de 100 km. à l'heure. La consommation est très modérée puisqu'elle ne dépasse pas quatre litres d'essence et un quart d'huile aux cent kilomètres. Et le prix 6.500 francs pour la machine entièrement équipée, ne manquera pas d'attirer une nombreuse clientèle. On peut dire que non seulement cette machine

est d'un prix aussi bas que sa qualité est élevée, mais qu'indépendamment de toute considération de prix, il est impossible de faire mieux à l'heure actuelle.

### Correspondance

« En décembre dernier, j'ai commandé pour un de mes clients une moto XXX 4 CV, quatre-temps d'une valeur de 4.800 fr.

Ce client se servait de cette machine pour aller à son travail journalier, distant de 8 kilomètres, soit avec le retour 16 kilomètres par jour.

Fin janvier 1931, c'est-à-dire un mois après la mise en circulation de cette machine, mon client tombe en panne, avec sa quatre-temps.

Une dent du grand pignon distributeur s'étant cassée, a fauché toutes celles du petit pignon fixé sur l'arbre moteur, faussé l'arbre à cames commandant les soupapes, etc..

Dès la panne, le motocycliste n'ayant pu se rendre chez lui le soir après son travail, a déposé la machine dans le garage même du représentant de la maison XXX, qui habite dans la localité même où mon client travaille.

Le lendemain, je suis allé voir la machine avec ma trousse à outils. Ayant travaillé en présence même du voyageur, ce dernier m'a conseillé, vu la garantie de 6 mois, d'envoyer le moteur à la maison, pour réparation.

Cette expédition a été faite début février.

Eh bien, Messieurs, depuis cette date, mon moteur n'est pas encore réparé. Mieux que ça, la maison m'a adressé, il y a environ un mois,

un devis de réparation montant à 360 fr., pour mon client.

Devant le refus de vouloir payer cette réparation, elle a renié ses engagements de garantie de pièces défectueuses, et s'est complètement désintéressée, en envoyant le moteur au fabricant qui doit encore l'avoir chez lui, dans un coin, n'en entendant plus causer.

De plus en plus fort, je suis, devant mon refus de payer le remplacement des pièces défectueuses, menacé par la maison de Clermont-Ferrand, d'aller m'expliquer devant une réunion d'experts en cette ville, car ce moteur sera soumis à une expertise ?

Croyez-vous Messieurs, que l'on puisse faire une petite réclame pour cette maison ? ? ?

N.D.L.R. — Les clients de cette marque ne sont vraiment pas favorisés par le sort !

## Un nouveau Véломoteur

Les Etablissements Mototincteurs et Rovin, les constructeurs des motos San Sou Pap, présentent leur nouveau modèle de B. M. A. à transmission par chaîne.

Cette transmission comporte des dispositifs tout à fait nouveaux et brevetés dont les principaux avantages sont les suivants :

1° Emploi d'un ensemble de chaînes plus courtes de plus d'un mètre par rapport aux autres systèmes employés en B. M. A. ; d'où meilleur entretien, meilleur réglage et économie de remplacement.

2° Commande par petits pignons dont le plus grand a 30 dents ; cette solution **supprime les inconvénients bien connus d'un grand pignon à l'arrière.**

Cette machine qui était déjà très remarquée par son élégance avec une transmission à courroie, acquiert, sous cette forme nouvelle, une ligne d'une pureté parfaite, donnant l'impression d'une fine moto, de proportions harmonieuses.

D'autre part, l'économie de poids faite sur les chaînes a permis d'établir à l'arrière un moyeu frein tambour à mâchoires commandées par cames, solution consacrée par l'automobile, tout en lui conservant les dimensions nécessaires à une entière sécurité de fonctionnement.

La transmission se compose d'une chaîne primaire très courte et pratiquement indéformable, allant du pignon moteur au pédalier, puis d'une chaîne secondaire allant du pédalier à la roue arrière et engrenant sur des pignons de dimensions réduites. Cette dernière chaîne se règle par les moyens habituels.

Le fonctionnement d'un tel ensemble n'a été rendu possible que grâce à l'établissement d'un dispositif spécial et également breveté qui permet à l'axe des pédales de tourner comme roue libre par rapport à l'ensemble du pédalier.

Ajoutons, ce qui n'est pas négligeable, que **les chaînes sont des chaînes Renold's.**

Les constructeurs en ont profité pour améliorer encore les caractéristiques de fonctionnement de leur moteur, dont nous rappelons, ci-dessous, les différents avantages :

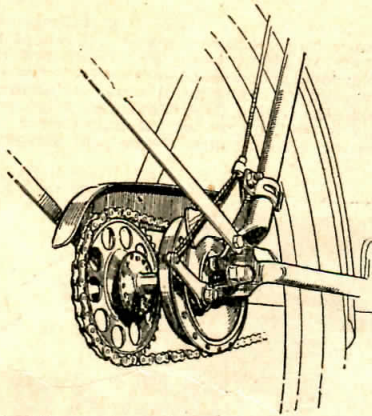
Ce moteur est un moteur de 6 kg. 500 comprenant :

a) Un carter cylindrique d'une seule pièce en aluminium assurant un très grand refroidissement.

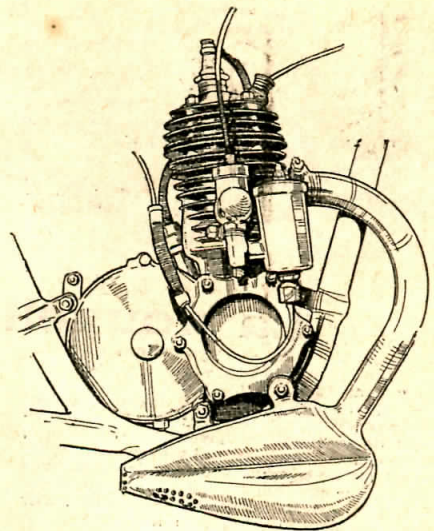
b) Une chemise en acier trempé rigoureusement interchangeable.

c) Un vilebrequin en acier au chrome nickel.

d) Une bielle en acier au chrome nickel.



La chaîne unique du nouveau B. M. A qui sert à la fois de transmission finale du moteur et de chaîne de pédalier ; également le moyeu à frein par expansion interne apparente ce vélo-moteur aux vrais motocyclettes.



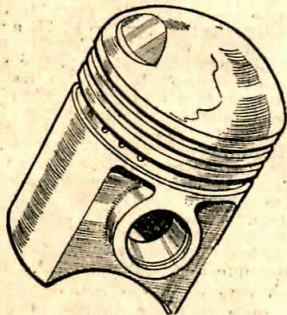
Ci-dessus le 100 cmc avec son réducteur ; notez le silencieux très spécial de forme et de conception.

cémentée, trempée et rectifiée, montée sur aiguilles Nadella.

Faisons, d'ailleurs **une remarque importante** : la construction particulière de ce moteur permet de réduire d'au moins 60 % les frais courants de remise à neuf après usure normale. En effet, les pièces qui peuvent s'user telles que : la chemise, le piston, la bielle, les aiguilles, sont remplaçables par des pièces rigoureusement de série, tandis que le carter, la culasse, le vilebrequin, le maneton restent pratiquement inusables.

Cet ensemble de mécanisme parfait est réalisé dans une machine pesant moins de 30 kilos et ne coûtant que 1.500 francs.

Un point caractéristique du moteur Vélocette Arbre à Cames en Tête est, qu'il n'est pas seulement un outil perfectionné pour le coureur professionnel, mais qu'il convient également au touriste qui aime posséder une moto rapide, et qui exige une régularité absolue.

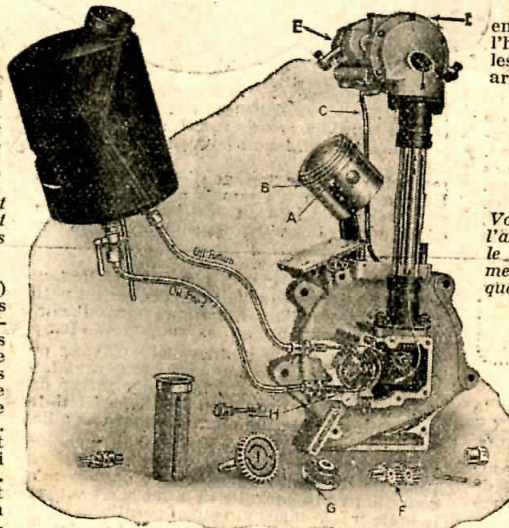


Le piston de la Vélocette est dessiné suivant la technique la plus moderne, on aperçoit l'emplacement du segment râcleur et les trous de retour d'huile.

Les Usines Veloce de Birmingham (G. B.) qui construisent de toutes pièces les moteurs Vélocette ainsi que la boîte de vitesses Vélocette et les moyeux, ne font que deux types de moteur, le 250 cmc. deux temps, et le 350 cmc. Arbre à Cames en-tête. Nous donnons aujourd'hui la description de ce dernier ? Ce moteur 350 cmc. est du type à distribution par arbre à cames en tête. L'alésage 74 mm., la course 81 mm. donnent une cylindrée de 343 cmc. Le piston est muni de 3 segments, dont un fait l'office de râcleur. L'axe est mobile. Les soupapes, admission et échappement, de forme différente sont en nickel-chrome-cobalt ; les tiges à leur extrémité portent des rainures qui s'engagent dans celles d'un collier conique fendu et s'emboîtent dans des guides.

## La 350 cmc. Vélocette

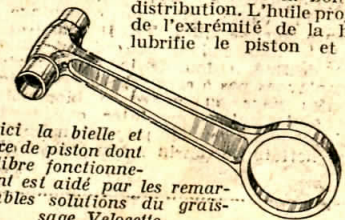
Les taquets de culbuteurs, possèdent une large surface de contact et assurent ainsi le réglage de la soupape d'une façon permanente. Les cames travaillent dans un carter. La transmission se fait par renvoi de pignon d'angle comportant un dispositif spécial évitant le choc en retour. La culasse est déta-



Ce schéma photographique explique d'une façon fort compréhensible le principe de la circulation d'huile à travers tous les organes en mouvement

chable. Les taux de compression diffèrent suivant le carburant, ils exigent des pistons différents. Ces taux de compression sont de : 5 à 1 avec essence pure ; 6,5 à 1 avec essence benzol à 50 % ; 8 à 1 avec Discol PMS2 ; 10 à 1 avec Discol RD1 ; 12 à 1 avec alcool méthylique à 98°. Dans ces conditions le moteur tourne à plus de 6.000 tours minute.

Le graissage est assuré par une pompe à engrenages enfermée dans le carter. De là l'huile passe dans l'arbre vertical puis dans les pignons d'angle et roulements, pour arriver dans les engrenages de la boîte de distribution. L'huile projetée de l'extrémité de la bielle lubrifie le piston et son



Voici la bielle et l'axe de piston dont le libre fonctionnement est aidé par les remarquables "solutions" du "graissage Velocette".

axe. Les cames sont graissées par l'huile qui passe dans une ouverture dans les rainures de l'arbre et arrive par une rainure, similaire au palier. L'huile projetée par les cames lubrifie le palier des culbuteurs, elle est recueillie puis aspirée dans le carter. Le carter des culbuteurs est muni de petites pochettes qui retiennent une certaine quantité d'huile qui est conduite par un tuyau sur les guides de soupape d'admission puis sur la chaîne primaire.

L'excès d'huile tombé au fond du carter est renvoyé au réservoir par la pompe en passant par un filtre.



DANS notre dernier numéro, nous avons laissé les « Tour de France » à Lyon après la septième étape.

La situation, à ce moment, était celle-ci :

Restaient en course 75 concurrents.

Pénalisés (motos) :  
250 *cmc.* — Gruyère (Favor), 10 points.

500 *cmc.* — Jean (C.P. Roléo), 24 points ; Bourguin (Gnome), 2 points ; Capliez (Saroléa), 2 points.

#### Huitième Étape

##### LYON-STRASBOURG

LES départs furent donnés aux quatre groupes à partir de 5 h. 15. Les membres du M. C. Lyon accompagnèrent les concurrents dans la traversée de la ville, jusqu'à la route de Bourg.

Arrivée à Bourg à 6 h. 30 où, malgré l'heure matinale, le Tour avait attiré une foule considérable. A 7 heures, tout le monde démarra vers Lons-le-Saunier.

Peu après midi, arrivée à Belfort, but de la première mi-étape.

A 13 h. 45, départ de la caravane qui fait un détour de 30 kilomètres pour éviter le Ballon d'Alsace, encombré par les neiges.

Enfin, arrivée à Strasbourg, après avoir passé à Thann, Gérardmer et Colmar. Les Strasbourgeois nous font un accueil enthousiaste dans toute la ville et au parc fermé aménagé par l'Automobile Club d'Alsace.

Aucune défection à signaler au cours de cette huitième étape.

#### Neuvième Étape

##### STRASBOURG-LILLE

PEU de choses à dire sur cette avant-dernière étape de la grande randonnée qui s'est accomplie sans incidents d'aucune sorte.

A 4 h. 30, par un temps beau, mais très froid, les concurrents se mirent en route. Arrivée au contrôle de Charleville vers 11 h. 20. A Verdun, Duverdière (Prester 250 *cmc.*) écopa 10 points de pénalisation pour retard au passage du contrôle.

Les 185 kilomètres de la seconde mi-étape Charleville-Lille sont accomplis dans une

# TOUR DE FRANCE

atmosphère de gaieté générale par les concurrents qui sentent l'écurie proche.

A l'arrivée à Lille, le parc fermé est installé place de la République où tous les sportsmen de la région viennent examiner les véhicules concurrents. Ajoutons que, sur tout le parcours, nos « Tour de France » furent chaleureusement applaudis par les populations de ces régions venues en masse sur la route, et dont on connaît la sportivité.

#### Dixième Étape

##### LILLE-PARIS

Sur 87 concurrents qui prirent le départ le 24 avril, ils furent 70 seulement à s'élancer de Lille samedi à minuit à la conquête du dernier ruban de route qui les séparait de la capitale. Sur ces 70, 21 étaient pénalisés.

Tout le monde rejoignit Montlhéry où devait avoir lieu l'épreuve d'une heure à moyennes accélérées qui se déroula devant une foule venue, d'autant plus nombreuse que l'entrée de l'autodrome était entièrement gratuite.

Vous pensez si les fervents des sports mécaniques s'en donnèrent à cœur-joie

La caravane, passant par Orly, rejoignit ensuite la porte Maillot où avait lieu le parc fermé. Là encore, foule de curieux venant admirer les hommes et les machines de la grande randonnée.

Voici le classement :

Motos 175 *cmc.* — 1. *ex æquo* (médaillon d'or) : Hommaire (Monet-Goyon) ; Sourdot (Monet-Goyon), sans pénalisation.

250 *cmc.* — 1. *ex æquo* (médaillon d'or) : Coulon (Terrot, pn. Dunlop) ; Fraichard (Terrot, pn. Dunlop) ; Pean (Peugeot, pn. Dunlop) ; Pahin (Peugeot, pn. Dunlop) ; Stern (Rovin San Sou Pap), tous sans pénalisations ; 6. Gruyère (Favor), 10 pts.

350 *cmc.* — 1. *ex æquo* : Betsch (Terrot, pn. Dunlop) ; Orena (Automoto, pn. Dunlop) ; Onda (Magnat-Debon) ; Mercier (Auto-

moto, pn. Dunlop) ; Ovenga (Automoto, pn. Dunlop) ; Miss Foley (Peugeot, pn. Dunlop) ; Von Krohn (Zundapp) ; Perrin (Jonghi, pn. Dunlop) ; Baudart (Gillet-Herstal, pn. Dunlop), tous médaille d'or ; Loret (Alcyon), tous sans pénalisation ; 11. Mouret (Gillet-Herstal), 6 pts ; 12. Renaud (Rhony'x), 10 pts ; 13. Lavaine (Calthorpe), 14 pts ; 14. Lefort (F. N.), 26 pts ; 15. Bonnet (Guignard), 76 points.

500 *cmc.* — 1. *ex æquo* (médaillon d'or) : Boutillier (Saroléa) ; Leclere (Saroléa) ; Naas (Gnome-Rhône) ; Bernard (Gnome-Rhône, pn. Dunlop) ; Andrieu (Gillet-Herstal, pn. Dunlop), sans pénalisation ; 6. Bourgoïn (Gnome-Rhône) et Capliez (Saroléa), 2 pts.

Sidecars 350 *cmc.* — 1. Poupponeau (Magnat-Debon), sans pénalisation, médaille d'or.

600 *cmc.* — 1. Delaunay (Saroléa), sans pénalisation, médaille d'or.

Cyclecars 1.100 *cmc.* — 1. Sandford (Sandford), sans pénalisation.

#### LES COUPES ET CHALLENGES

Challenge du Tour de France, Coupe Ansaldo (motos), attribuée en 1931 à la Maison Rovin-San Sou-Pap avec Stern, pour la troisième fois consécutive et elle en devient, de ce fait, détentrice définitive.

Coupe-Challenge des motocyclettes, offerte par le M. C. F., attribuée à la Maison Terrot avec Coulon et Fernand Fraichard.

Coupe-Challenge des constructeurs : Terrot avec Coulon, Fernand Fraichard et Gauthier.

Coupe-Challenge de l'Echo des Sports : Terrot, avec Coulon, Fernand Fraichard, Boetsch et Gauthier.

Coupe du Président de la République, à la moto la plus silencieuse, en toute propriété : Calthorpe, avec Lavaine.

Coupe Géo Ham : Saroléa, avec Boutillier et Leclere.

Trophée Gilardoni : Peugeot, avec Péan, Pahin et Miss Foley.

Coupe-Challenge Calmette : Peugeot, avec Péan. Pahin et Miss Foley.



Les concurrents du Tour de France, après l'arrivée de la longue randonnée, effectuent un tour d'honneur sous les yeux d'un public venu extraordinairement nombreux à Orly, à l'occasion du Tour de France aérien des petits avions de tourisme. On peut reconnaître sur ce document : Perrin, Andrieu, Bernard, Orena, Fraichard, Lavaine.



## BOL D'OR

**A** L'APPROCHE du 10<sup>e</sup> Bol d'Or qui va se dérouler pendant les fêtes de la Pentecôte les 23, 24 et 25 mai prochains sur le désormais classique circuit de la forêt de Saint-Germain, nous ne croyons pas inutile d'effectuer une petite récapitulation.

### Historique

**C'**EST en 1922 que M. Mauve apôtre du sport motocycliste, alors presque à ses débuts et qui devait prendre l'extension que nous savons par la suite, et l'A. M. C. F. décidèrent la création du Bol d'Or Motocycliste.

Il eut lieu sur le circuit de Vaujours. Et c'est à 28 motocyclistes et 24 voiturettes que fut donné le départ sur une route défoncée.

Zind (moto 500 cmc.) accomplit 1255 km. dans les vingt-quatre heures.

Morel (cyclecar 1.100 cmc.), couvrit 1.450 km., gagnant ainsi un renom qui ne devait pas se démentir par la suite, et le 1<sup>er</sup> Bol d'Or.

### 1923. — 2<sup>e</sup> Bol d'Or

**L**E cadre a changé, le circuit de Vaujours, par trop mauvais, a été abandonné et c'est en forêt de Saint-Germain qu'il se dispute, Zind est encore vainqueur en motos et couvre 1.404 km.

### 1924. — 3<sup>e</sup> Bol d'Or. Saint-Germain

**L**E succès grandit d'année en année et le Bol d'Or 3<sup>e</sup> du nom vit 49 motocyclistes se ruer à l'assaut de la victoire. Le grand triomphateur est Francisquet, dont le nom est aujourd'hui célèbre.

Sénéchal se révélant grand crack gagne en couvrant 1.703 km. sur un cyclecar 750 cmc. Succès définitif, indiscutable. Mauve est aux anges.

### 1925. — 4<sup>e</sup> Bol d'Or. Saint-Germain

**L**E succès déborde toute organisation. La foule enthousiaste se rue sous le soleil. Le sport est beau, prenant. Francisquet gagne

## DE TOUT UN PEU

### Les 24 Heures d'Anvers

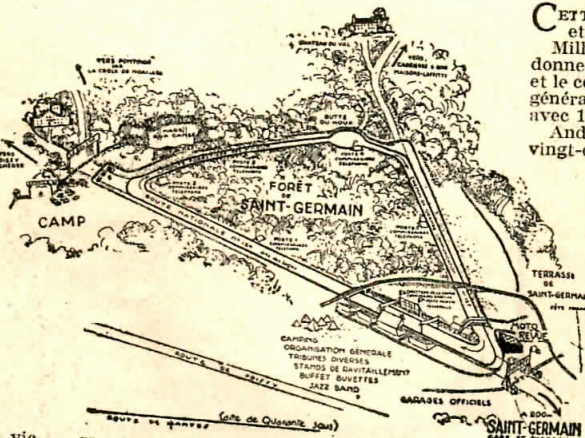
**L'**AUTO-MOTO-CLUB d'Anvers organise les 21 et 22 mai, une course nationale d'endurance, appelée les « 24 Heures d'Anvers ». Cette course sera disputée sur le parcours suivant : Anvers, Bershem, Malines, Charleroi, Waterloo, Bershem et Anvers, soit 205 km. 350. Ce circuit sera couvert 5 fois.

après une chute à plus de 100 à l'heure et un duel superbe avec Damitio, également sur Sunbeam. Francisquet a eu chaud ! Sénéchal, Doré, Morel gagnent leurs catégories respectives en cyclecars.

### 1926. — 5<sup>e</sup> Bol d'Or. Saint-Germain

**E**NCORE du soleil. Dès le départ Damitio enlève sa Sunbeam dans un rêve de revanche et bondit. Guy sur Rovin et Andreino sur Norton se dépensent follement et claquent l'un après l'autre leurs moteurs. Finalement Damitio gagne battant de peu Bernard sur sa Gnôme latérales qui fit une superbe démonstration.

En cyclecars 350 cmc. Villard bat son record à 51 de moyenne ! Nouvelle victoire de Sénéchal.



Voici le fac-similé du circuit sur lequel se disputera le 10<sup>e</sup> Bol d'Or. On remarquera les deux virages extrêmement durs qui mettront à l'épreuve les facultés de reprise des machines.

### 1927. — 6<sup>e</sup> Bol d'Or. Fontainebleau

**C**ETTE année-là diverses considérations ont fait émigrer le Bol d'Or en forêt de Fontainebleau. Sur ce nouveau circuit, la lutte est épique. Bernard, grand favori est éliminé

### Circuit de motocycliste d'endurance de Haute-Normandie

**O**RGANISÉ le 7 juin prochain par le motorcycle club de la Seine-Inférieure, ce circuit sera couru sous les règlements généraux de l'U. M. F. La distance sera de 480 km. pour le groupe bleu (petites et moyennes cylindrées) et de 690 km pour le groupe rouge (grosses cylindrées). La première étape partira et arrivera à Rouen en passant par le Havre et Etretat. La deuxième étape également en passant par Gournay et Dieppe. La troisième étape réservée aux « gros cubes » reprendra l'itinéraire de la première.

Classement par équipe de marques de trois coureurs doté de coupes.

dès le 1<sup>er</sup> tour par une panne stupide — on parlé de sabotage.

Debaïseux gagne en 500 cmc. et à la surprise générale Laurent s'attribue le record général du Bol avec 1698 km. En cyclecars, Rovin, d'Yrsan, Viratelle E.H.P. s'octroient la victoire.

### 1928. — 7<sup>e</sup> Bol d'Or. Saint-Germain

**O**N revient à Saint-Germain, en adoptant un nouveau circuit extrêmement dur. Aussi les records ne tombent pas.

Victoires de Vroonen, Milhous, Fournier et Chéret en sidecar.

### 1929. — 8<sup>e</sup> Bol d'Or. Saint-Germain

**C**ETTE fois là, les records tombent. Milhous et Vroonen mènent un train d'enfer.

Milhous malade à la neuvième heure abandonne. Vroonen prend alors le commandement et le conserve jusqu'au bout, battant le record général du Bol d'Or, que détenait Lempereur avec 1.698 km., en passant à 1.763.

Andrieu décroche le record du Monde des vingt-quatre heures en sidecar, catégorie 600.

### 1930. — 9<sup>e</sup> Bol d'Or. Saint-Germain

**S**UCCÈS jamais égalé, succès qui amena la plus grande foule qu'on ait jamais vu à Saint-Germain, épreuve l'une des plus dures qu'on ait jamais vu, car tous les concurrents partirent à fond dès le début. Sur 55 partants, 29 seulement ont terminé. Dès le début, un des vainqueurs de l'année passée, Vroonen abandonne.

C'est finalement Debaïseux qui accomplit la plus belle performance de la journée et s'adjuge le record général du Bol d'Or, toutes catégories.

Ces records seront-ils battus cette année ?

### 1931. — 10<sup>e</sup> Bol d'Or. Saint-Germain

**V**OICI enfin le dixième Bol d'Or, qui, comme nous l'avons dit se disputera en forêt de Saint-Germain, extrêmement dur pour les moteurs, les boîtes, les embrayages... et les hommes.

La liste des engagés n'est pas encore définitivement arrêtée. Mais tout laisse à prévoir que nous aurons cette année encore, du beau sport et une âpre lutte.

Challenge Inter club, par équipe de clubs de trois coureurs.

Renseignements :

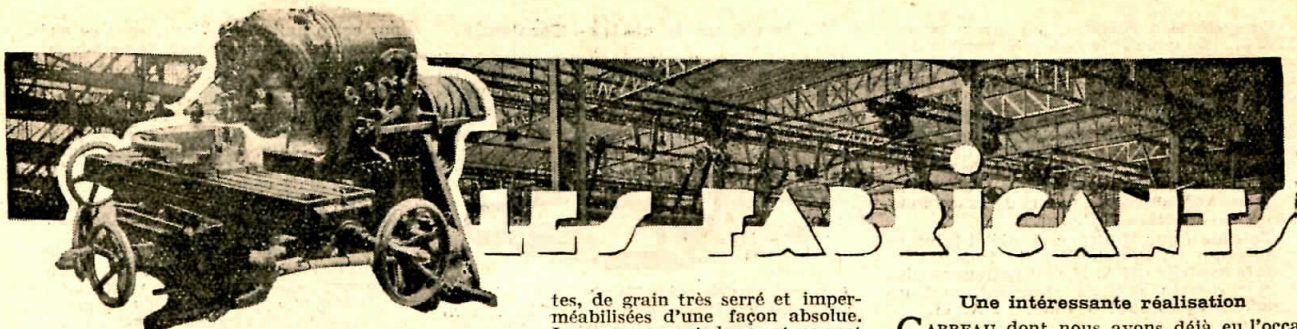
Siège Social du M. C. S. I. : 79, Boulevard des Belges, à Rouen.

### Circuit de vitesse du Vaucluse

**L**ES règlements du Circuit de Vitesse du Vaucluse (autos, motos et sidecars), viennent de paraître.

Ils sont à la disposition des coureurs qui voudront bien en faire la demande au Comité d'organisation, siège du Moto-Club d'Avignon, Brasserie des Arts, place Clémenceau, à Avignon.

Les engagements sont reçus avec réduction des droits de 50 % jusqu'au 5 juin prochain.

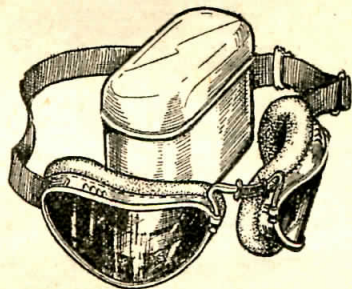


## LES FABRICANTS

### Dictator. Une belle lunette

THE Motorist » dont on connaît la spécialisation dans les équipements motocyclistes, mettent sur le marché la lunette « Dictator » qui sera bien accueillie étant données sa belle présentation et sa bonne conception.

Cette lunette, en coquille bombée, est montée, comme certaines lunettes très chères,



La lunette Dictator et son étui métallique.

sur boudins de caoutchouc avec dispositif d'aération. L'écartement des verres s'ajuste à toutes les conformations du visage grâce au réglage à vis de la pince centrale qui permet un écartement variable et précis. Les verres bombés et de grand format donnent une visibilité totale.

La lunette « Dictator » est livrée dans une jolie boîte métallique de format réduit et pratique qui permet de la préserver efficacement lorsqu'elle n'est pas utilisée.

### Des vêtements vraiment motocyclistes

LES Etablissements Ascoat sont vraiment spécialisés pour les costumes de sport ; bien mieux, leurs divers équipements sont adaptés rigoureusement au sport auquel ils sont destinés : la coupe et le tissu varient suivant l'usage auquel ils sont appropriés.

Pour la moto, les blousons et blouses Ascoat à fermeture Eclair sont confectionnés dans des toiles extra-for-

tes, de grain très serré et imperméabilisées d'une façon absolue. Leur coupe est large et permet l'aisance des mouvements tout en assurant une protection parfaite. La toile employée est de belle teinte, non salissante et d'une solidité à toute épreuve ; elle résiste non seulement à la pluie, mais sa solidité peut être une excellente garantie en cas de bûche ; Les équipe-



Veste ou blouson ? Les deux équipements réalisés par Ascoat sont pratiques et taillés avec chic dans de solides toiles imperméables.

ments Ascoat ont en plus l'avantage d'être d'un prix très abordable. La double économie qu'on réalise sur le prix d'achat d'une part et sur la résistance à l'usure d'autre part, font que ces équipements doivent au premier titre intéresser tous ceux qui roulent.

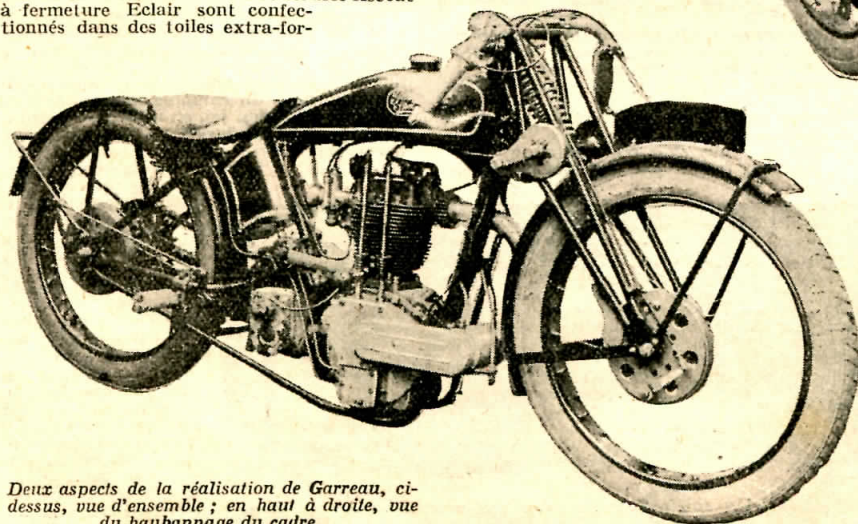
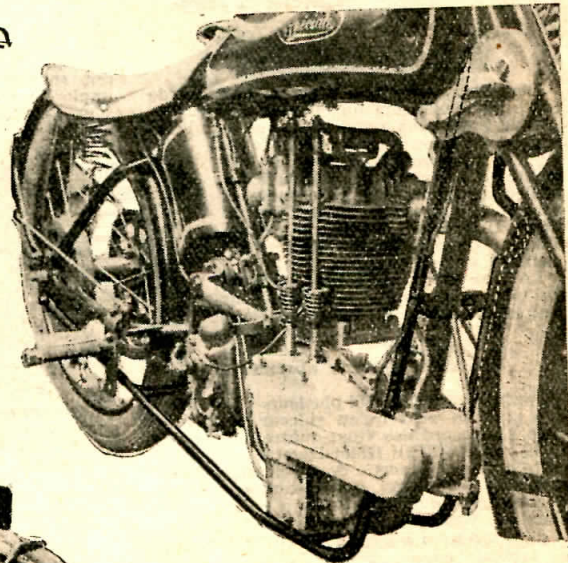
### Une intéressante réalisation

GARREAU dont nous avons déjà eu l'occasion de parler pour sa courageuse persévérance de coureur isolé dans la redoutable catégorie des 500 cmc. vient de réaliser un cadre dont « Mon petit doigt » avait déjà parlé. Nous pouvons aujourd'hui en donner la primeur à nos lecteurs qui verront comment Garreau, malgré un 500 de fort encombrement a pu faire une machine basse ayant une belle allure de racer. On verra également sur les illustrations comment a pu être réalisé un haubannage intégral donnant par triangulation à la machine, malgré la puissance du moteur, une rigidité absolue. Il faut également signaler que le changement de vitesses, au pied, est muni d'un sélecteur, également conçu par Garreau.

### Du nouveau chez Huitric

ON ne se contente pas chez Huitric de conserver les positions acquises. Mais le succès remporté à une époque est considéré, dans cette maison, comme un engagement à faire mieux encore.

La batterie MV. 5. ayant rencontré un énorme succès sur le marché de la motocyclette, a permis une étude, sur une très grande échelle, des conditions de fonctionnement auxquelles sont soumis ces appareils.



Deux aspects de la réalisation de Garreau, ci-dessus, vue d'ensemble ; en haut à droite, vue du haubannage du cadre.

Plus de 70.000 batteries, de ce type, ont en effet, été montées sur les motocyclettes de toutes les Marques et le résultat de cette expérience se trouve matérialisé dans le modèle MV. 6.

Les points sur lesquels l'attention des Constructeurs a été attirée sont de deux ordres : l'étanchéité qui demandait encore à être améliorée en raison des vitesses de plus en plus grandes réalisées sur les motocyclettes et, d'autre part, la solidité aux vibrations permettant de parcourir des étapes sur le terrain mauvais sans risque de détérioration. Huitric a établi un système de contrôle de niveau automatique grâce auquel il est impossible de mettre exagérément du liquide dans les batteries et, par conséquent, de nuire à son étanchéité.

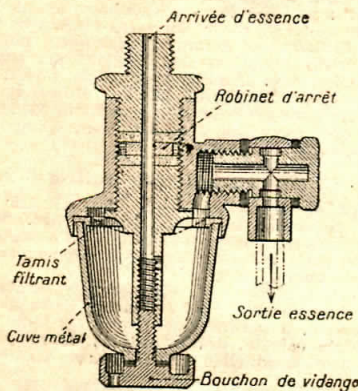
Ce système a été appliqué sur le modèle MV. 6. ainsi que sur le plus gros modèle dont nous parlerons plus loin : le type MV. 9 ; il fait l'objet de brevets très sérieux qui le couvrent.

Les Constructeurs de motocyclettes ayant étudié, d'accord avec les fabricants d'équipements électriques, l'utilisation de l'allumage par Delco, il devenait nécessaire d'avoir une plus grande réserve d'électricité pour assurer, en cas de panne de la dynamo, un rayon d'action suffisant.

C'est ainsi que Huitric a étudié et fabriqué maintenant en grande série le type MV. 9, dont la capacité (24 A. H.) est nettement plus grande que la batterie standard dont les caractéristiques sont 6 volts, 14 A. H.

### Le filtre à essence « Técalémit »

Qui n'a jamais été ennuyé par les impuretés qui viennent obturer le gicleur ou la tuyauterie d'arrivée d'essence.



Coupe du filtre à essence de Técalémit.

Bien heureux si cela n'arrive pas loin de toute agglomération ou en pleine nuit.

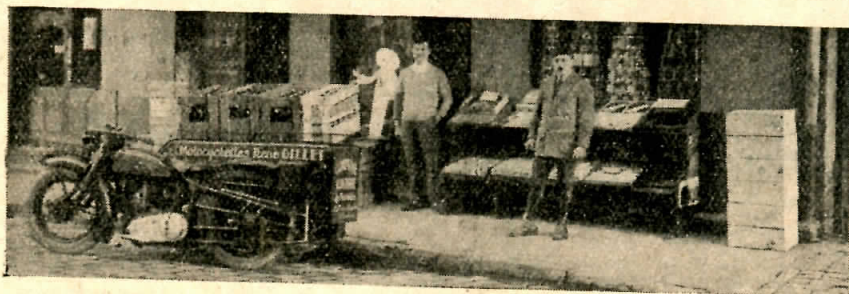
C'est pour vous éviter ces ennuis que Técalémit a créé son filtre à essence, avec lequel le carburateur est toujours alimenté en essence pure. La cuve est facilement démontable à la main et permet le nettoyage périodique du filtre. Un robinet à poussoir permet d'ouvrir ou de fermer instantanément l'arrivée d'essence.

Le filtre est à cuve indépendante qui peut se démonter sans outil, par simple desserrage du bouton moleté.

### Les motifs d'une abstention

APRÈS avoir remporté plusieurs « Bol d'Or » tant en solo qu'en sidecar et détenu encore le record des vingt-quatre heures side (1.525 kms. 372) Gillet-Herstal s'abstient cette année ! La sortie de fabrication de ses nouvelles 350 cmc quatre-temps, l'oblige à consacrer tout ses efforts à satisfaire sa clientèle. Business d'abord... Sport ensuite !

Cette décision a amené M. Gillet à mettre sa fameuse équipe de mécaniciens spécialistes des courses à la disposition de la fabrication en série, et désireux de prouver aux Gilletistes français sa sympathie bien connue, M. Gillet a détaché à Puteaux un de ses meilleurs metteurs au point de son service course, un M. Leclerc qui, avec M. Andrieu, notre « Pingouin », aussi bon mécanicien que bon pilote, sera à Puteaux à la disposition de tous les Gilletistes, et de tous ceux qui le deviendront.



L'utilisation rationnelle du sidecar. Un épicier parisien s'en sert pour livrer des marchandises fragiles. Il a porté son choix sur la machine à suspension arrière due à René Gillet.

### Le graisseur de câbles « Técalémit »

IL n'est pas un motocycliste qui n'ait jamais été arrêté sur la route avec un câble quelconque, gaz, débrayage ou freins qui vous lâche juste au moment où on aurait



Un graisseur de câble Técalémit qui s'utilise sans modifier la longueur des câbles et sans couper la gaine.

précisément le plus grand besoin de ses services.

Cela provient tout simplement de la dureté de fonctionnement qui résulte d'un mauvais graissage du câble en question. Il est, en effet très difficile de graisser ces câbles convenablement une fois qu'ils sont montés, et l'humidité a beau jeu.

C'est pour obvier à cet inconvénient que Técalémit a créé son graisseur spécial, il se compose d'un petit barillet terminé aux deux extrémités par des écrous de serrage. Il se fixe sur la gaine sans la couper et sans dessouder les extrémités du câble ; le montage et le démontage sont instantanés.

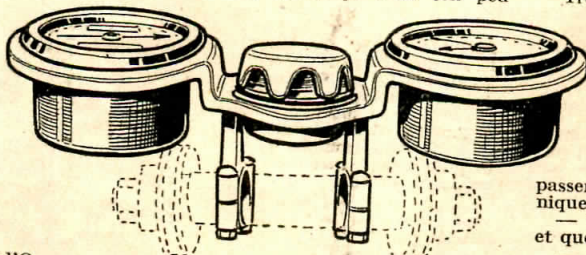
En son milieu, il porte un graisseur du type Técalémit moto, par lequel on injecte de l'huile au moyen de la pompe spéciale. Le graisseur ainsi que les joints entre l'appareil et la gaine sont d'une étanchéité absolue ; aucune crainte de voir l'huile ressortir ou suinter.

### Camping sketch !...

PAR une belle soirée d'été, étouffante à souhait, vous êtes descendu de machine devant l'auberge d'une déficiente bourgade alpestre. Vous étiez harassé — ah ! cette maudite route semée de silex coupables de multiples crevaisons qu'il vous a fallu réparer, sous un soleil de plomb ! vous avez imploré une chambre :

— Complet !

L'hôtelier vous a dit ça d'un ton peu



Le tableau de bord standard E. D. est prévu pour l'installation des appareils de contrôle sur toutes marques de motos.

aimable : la fortune rend audacieux, dit la Sagesse des Nations.

Et alors, vous avez été bien ennuyé...

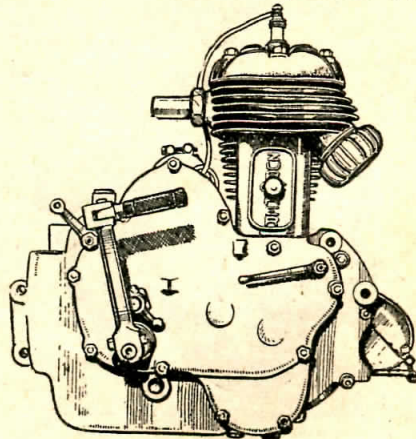
Pourtant, quelle joie de coucher dehors

par cette nuit magnifique, sous ce ciel merveilleux, dans un air pur, bercé par le chant des grillons. Oui... seulement... vous n'aviez pas de tente ! C'est bien fait pour vous. Un motocycliste doit toujours avoir une tente ; après une journée de grand air, une nuit de grand air, quoi de meilleur pour la santé ? Mais une tente, c'est cher, et surtout, c'est très encombrant. Quoi ? Comment ? Quelle erreur ! Mais cependant...

Allez au Motorist, vous y trouverez une tente extraordinairement avantageuse.

— Ce n'est pas possible !

— Allez voir ! The Motorist, toujours à l'affût des nouveautés intéressantes le camping, est arrivé à établir une tente vraiment unique, qui dès son apparition a eu le plus grand succès. En toile anglaise blanche, extra fort, elle comporte un mât en trois pièces baguées de cuivre, avec ses piquets en aluminium, ses haubans et ses piquets d'arrêt. Développée, elle couvre 2 mètres en longueur sur 1<sup>m</sup>50



De nouveau bloc-moteur 350 cmc à soupapes latérales que monte Aleyon.

en largeur, pour une hauteur de 1<sup>m</sup>30 et un mur de 15 centimètres.

Très confortable, élégante, finie et gracieuse d'aspect, elle constitue un matériel de camping qui offre toute sécurité contre les intempéries et ne tient aucune place à bord d'une machine. On peut donc toujours l'avoir avec soi. Si on la complète par deux sacs de couchage qu'on emplit de paille, on se trouvera à même de faire la niche aux coups de fusils de certains hôteliers, et hygiéniques.

— Mais c'est que j'ai déjà eu une tente et que...

— Aucun rapport avec les autres fabrications. Ni comme qualité de toile, ni comme facilité et vitesse de montage. Une tente de ce genre est très difficile à établir, parce qu'elle suppose une connaissance approfondie des conditions du camping motocycliste qui sont très spéciales. Ici, on ne dispose point de voitures dont les larges et profonds coffres permettent de se surcharger d'un matériel encombrant et lourd. Il a fallu serrer la question de près. C'est ce que les spécialistes de The Motorist ont fait et c'est ainsi qu'ils sont parvenus, enfin, à nous doter de la «tente du motocycliste».

— Oui, mais elle doit coûter cher ?

— 150 francs seulement ! C'est incroyable ! et, en outre, elle est si pratique que bien des propriétaires de voitures eux-mêmes, n'en veulent plus d'autre, parce qu'ils songent qu'après tout, il est bien inutile de s'encombrer d'une grande tente.

# LA PAGE PRATIQUE

**Protège-bougie** (Fig. I)

PAR temps de pluie, l'eau projetée par la roue avant de ma moto, se déposait sur la bougie du moteur et occasionnait des ratés qui allaient parfois jusqu'à l'arrêt complet du moteur.

J'ai fixé sur ma bougie, au moyen d'une rondelle et d'un écrou, un simple joint de bidon d'essence préalablement percé au milieu, puis pincé de place en place pour lui donner une forme légèrement conique et enfin, entaillé légèrement à la place du fil de bougie et cet inconvénient à complètement disparu.

A. Chevrant, à Itteville.

**Supports de valise** (Fig. II)

Ce porte-valise se compose de deux supports et d'une ceinture en fer plat de 25 mm. de largeur sur 3 mm. d'épaisseur; deux petites courroies permettant l'enlèvement rapide de la valise.

A. Cherier, à Courbevoie.

**Débrayage au pied** (Fig. III)

Je vous envoie un système de débrayage combiné au pied et à la main. Ce débrayage a été conçu pour une moto Peugeot P. 105. Il éviterait à beaucoup de motocyclistes de rester en panne, car si le câble casse ou se dessoude, il reste toujours le pied, et cela permet de faire encore de la route. La pièce est un peu mécanique, mais avec de la bonne volonté, une forge et un étiau, on y arrive très bien. — LAVAU, à Paris.

**Le transport des câbles** (Fig. IV)

COMBIEN de motocyclistes se sont trouvés en difficulté pour ne pas avoir de câbles de rechange (freins, débrayage) ?

Voici une boîte permettant d'avoir sous la main des câbles tout prêts à être posés.

Prenez une vieille pompe de vélo, supprimez la tige intérieure, bouchez le trou du bout et remplissez le corps de la pompe avec de la graisse. Mettez vos câbles dedans et fermez l'autre bout avec un bouchon de liège que vous aurez au préalable transpercé par vos câbles de façon à pouvoir les retirer sans se salir.

G. Maujonade, à Colombes.

**Porte-bougies** (Fig. V)

MUNISSEZ-VOUS d'une petite boîte genre Gibbs; adaptez-y les dispositifs (dûment rivés) (voir croquis), fixez-le au cadre de votre moto, en n'oubliant pas de faire passer une bande sous la boîte, dont chaque extrémité formera crochet, passez le tout au Robbialac; munissez-vous d'un élastique quelconque pour maintenir votre boîte en place.

FLEURIOT, à Romilly-sur-Seine.

**Pour mettre sa moto à l'abri quand on n'a pas de garage** (Fig. VI)

IL suffit d'une grande caisse de bois solide, dans laquelle on exécutera des petits aménagements fort simples: 1° la caisse ne doit pas reposer directement sur le sol; on la posera donc sur deux madriers; 2° le couvercle doit être incliné et, par conséquent, un des grands côtés de la caisse sera plus haut que l'autre; 3° un des petits côtés de la caisse devra pouvoir s'abattre et servir de plan de roulement pour la moto. Le fond de la caisse sera muni de deux rails de bois dur, écartés selon la largeur des roues de la moto (voir croquis). MEIDER, à Félon.

**La roue avant ne pourra tomber** (Fig. VII)

POUR remédier à l'inconvénient signalé dans l'article de M. G. Mellier, je m'autorise à vous adresser deux « trucs » qui pourront permettre dans bien des cas à certains amateurs, d'établir un verrouillage efficace

de la roue avant de leur moto. Bien que les schémas soient établis en « vitesse », ils sont suffisants pour éviter de plus longues explications.

DIROU, à Paris.

**Adjonction d'une manette d'air** (Fig. VIII)

PERCEZ sur le carburateur, un trou (A) de 5 à 6 millimètres. Ajustez sur le pourtour une bague (B) percée également d'un trou de même dimension, celle-ci pouvant tourner librement.

Mettez une barette (C) servant à supporter la gaine et en (D) une vis servant à bloquer le câble. (E) est un ressort de rappel avec sa tige. Le câble est relié à une commande au guidon. Le fonctionnement est très simple, en agissant sur la manette, la bague tourne et (les ouvertures se superposent) laisse passer la quantité d'air nécessaire au bon fonctionnement du moteur. Ce système ayant été essayé sur ma moto 2 CV m'a donné de bons résultats, notamment une économie d'essence d'environ 25 à 30 %. — LENGLET Louis, 9, Petite rue d'Hertain, Wallers (Nord).

**Un truc pour empêcher la chaîne de sauter** (Fig. IX)

LORSQU'ELLE commence à être usée, et que, comme moi, on a à peine le temps de s'en occuper, roulant toujours par tous les temps pour aller à mon travail (voir croquis).

AMBERGER, à Créney.

**Porte-bougies et nettoyeurs** (Fig. X)

TARAUDEZ un bout de tube au pas des bougies, des deux bouts; fixez au cadre, par la pièce 2 (voir croquis). Pour servir de nettoyeur, ajoutez quelques bouts de fin fil d'acier, un peu d'essence. Agitez.

BRY, à Saint-Romans.

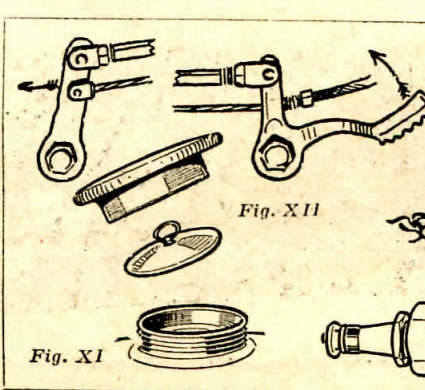
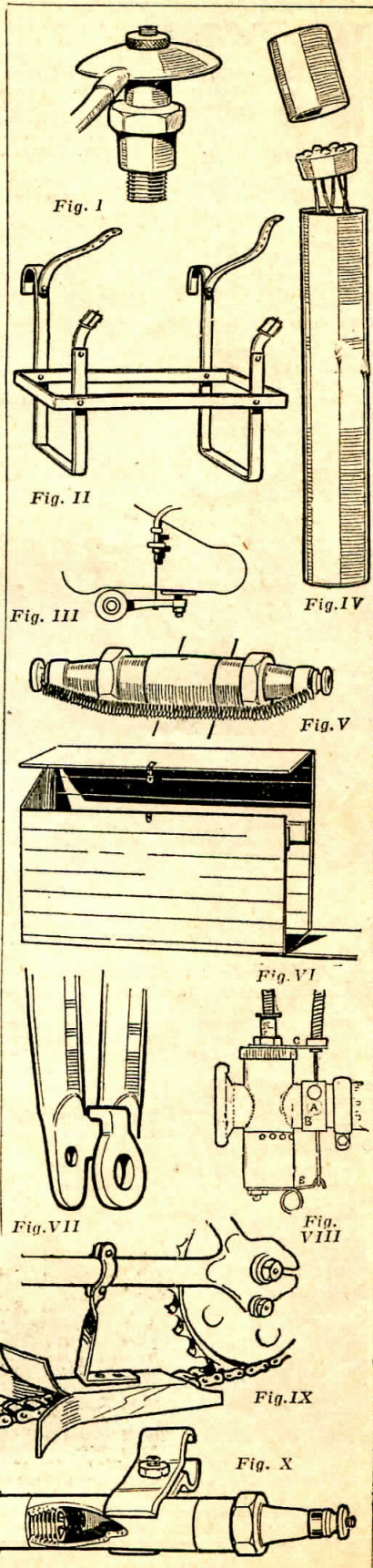
**Et encore l'essence** (Fig. XI)

UN joint de bidon d'essence, percé d'un trou au milieu et muni d'un petit anneau en fil de fer, empêche radicalement l'essence de jaillir du réservoir.

**Commande des freins avant et arrière simultanée par la même pédale sur Monet et Goyon Sport** (Fig. XII)

PERCEZ sur les biellettes de commande avant et arrière, un trou de 4 mm., et disposez-y deux chapes sur lesquelles vous fixez le câble de commande, fixez la pièce 8 sur la tige de fixation de la pédale, cette pièce servant de point d'appui et de tendeur. Les biellettes étant de mêmes dimensions, en freinant à la pédale, la biellette arrière qui est poussée, entraîne la biellette avant par l'intermédiaire du câble (voir croquis)

Raymond JEAN, à Lompnieu-par-Champagne.



## Le Trophée Motocycliste de Provence



Les Organisateurs du Trophée Motocycliste de Provence qui se disputera le 31 Mai prochain ont déjà reçu un certain nombre d'engagements dont voici la première liste :

Dufau (175 cmc. Indépendant), Piscaglia (350 cmc. Vélocette), Oliva (500 cmc. Rudge).  
*Challenge Interclubs*

1. Auto-Moto Club du Gard : Dardigna (350 cmc.), Trottobas (175 cmc.), Noguerol (350 cmc.), Simoun (350 cmc.). 2. Moto Club de Tarascon : Galtier (175 cmc.), Savournin (250 cmc.), Unnia (350 cmc.), Baget (350 cmc.). 3. Auto Moto Club d'Aubagne : Equipe A : Jean Braccini (350 cmc.), Suau (350 cmc.), Saumar (350 cmc.), d'Andréa (350 cmc.); Equipe B : Caillol (350 cmc.), Dalmasso (175 cmc.), Aguilhon (350 cmc.), X... (350 cmc.). 4. Moto Club de Marseille : Equipe A : Lieutaud (500 cmc.), Padovani (250 cmc.), Giovenale (500 cmc.), Santelli (500 cmc.); Equipe B : Garcia (250 cmc.), Lains (350 cmc.).  
Equipe B : Garcia (250 cmc.), Lains (350 cmc.), Toussaint (500 cmc.), Lelou (500 cmc.).  
Rappelons enfin que les engagements doivent être adressés au Moto Club de Marseille, 71, rue Paradis, et à l'Auto-Moto Club Aubagnais, 4, cours Maréchal-Foch, Aubagne

## CLUBS

## Une belle journée de propagande à l'actif de l'Union Motocycliste de la Marne

Je viens d'assister à Reims à la première fête franco-belge organisée par l'Union Motocycliste de la Marne.

Ce fut une belle manifestation, fort remarquée dans la capitale de la Champagne et qui eut de larges échos dans la presse rémoise.

Ainsi, M. Jean Etevenard, président de l'U. M. M. est largement récompensé de son initiative. Nous sommes les premiers à nous en réjouir; car ce succès arrive à son heure.

L'U. N. de la Marne avait conçu un rallye avec la collaboration de l'Union Motor de Dinant. De nombreux motocyclistes français y adhérèrent ainsi qu'une délégation belge appartenant aux clubs : U. M. Dinant; A. M. C. Limbourg; M. S. Bruges; M. U. Bruges et Motor Eclair de Schaerbeek. Au champagne d'honneur, M. Etevenard souhaita la bienvenue aux rallemen, tandis que

## Nous patronnons...

## Course de lenteur du Mont Valérien

ORGANISÉE avec le concours de MOTO REVUE, par le Moto Club Suresnois le 31 mai, cette épreuve se déroulera dans la montée du Mont Valérien (600 mètres).

Le départ aura lieu moteur en marche au coin de la rue Gardenat-Lapostol. La course est ouverte à tous les motocyclistes, sidecaristes et cyclecaristes propriétaires de leur machine et titulaires d'un permis de conduire.

Sur invitation des organisateurs, les clubs motocyclistes et cyclecaristes. Les concurrents seront répartis en 2 groupes :

Groupe blanc : motos (sans passager), 175 cmc., jusqu'à 1.000; Groupe noir : sidecars, cyclecars, 350 cmc., jusqu'à 1.000.

Il est interdit de débrayer et de faire patiner les embrayages.

Le classement sera effectué contre la montre.

L'après-midi, différentes épreuves, dites « distractions motocyclistes » seront organisées sur le boulevard Washington.

La distribution des récompenses aura lieu le soir même. Les engagements sont reçus jusqu'au 28 mai au siège social du Moto Club Suresnois, 13, quai Galléni, chez M. Jean Arneau, 21, boulevard de Versailles, à Suresnes et chez M. Levasseur, Tabac, 2, rue Henri IV. (Téléphone : Suresnes 90).

On peut se procurer le règlement de la course à *Moto Revue*.



Le grand Rallye organisé par l'Union motocycliste de la Marne a remporté un très net succès. Voici quelques concurrents belges.

## Au Moto-Club de Villeurbanne

MALGRÉ le temps incertain le 1<sup>er</sup> Rallye Radior, disputé dans la région des Dombes, a remporté un très gros succès. 36 concurrents prirent le départ sur le circuit de Saint-André-de-Corcy. Voici le classement :

1<sup>er</sup> Besson ; 2<sup>e</sup> Grenier ; 3<sup>e</sup> Francon ; 4<sup>e</sup> Bignon ; 5<sup>e</sup> Jajet ; 6<sup>e</sup> Meynier (1<sup>er</sup> des sidecars) ; 7<sup>e</sup> Cavaille ; 8<sup>e</sup> Bourganet.

A midi un banquet réunit au « Chapon fin », à Châtillon, Commissaires, Concurrents et Organisateurs.

MM. Gérard, président de l'U. M. Dinant, le commandant Leclair, président de l'A. M. C. Limbourg et Singer, président de l'Amicale dijonnaise levaient leurs coupes à l'amitié franco-belge.

L'après-midi était occupée par un programme comportant des courses sur prairie et un match de moto-ball, joué par la brillante section des spécialistes de l'Amicale dijonnaise.

Ces manifestations se déroulèrent dans le cadre unique de ce magnifique parc Pommeroy.

Le terrain y était très gras, de sorte que la majorité des coureurs y firent des pirouettes, ce qui impressionna d'ailleurs vivement l'assistance qui s'était déplacée fort nombreuse à cette occasion.

Après des séries éliminatoires, âprement disputées et fertiles en incidents, la victoire revint finalement au vétéran Jean Huffkens, devant son frère Achille. Ce fut une rencontre magnifique de l'avis de tous.

Parmi les autres, soulignons la tenue fort remarquable de Willems, Laskewicz, Sony, Poulo, Fiko, sans oublier P. Millissen, le président du Moto Sport de Bruges, qui montra des dispositions très sérieuses pour ce genre de courses où il faisait ses débuts.

En vérité, excellente journée de propagande et gros succès particulier pour M. Jean Etevenard.

Georges DETAILLE.



L'activité des clubs motocyclistes marocains ne cesse pas. L'Association Motocycliste de Casablanca avait organisé le 26 avril dernier un grand rallye de régularité. Nous représentons ici les concurrents avant le départ



LES

# GILLET.

H E R S T A L remportent dans le

## TOUR DE FRANCE 1931

### 2 MÉDAILLES D'OR

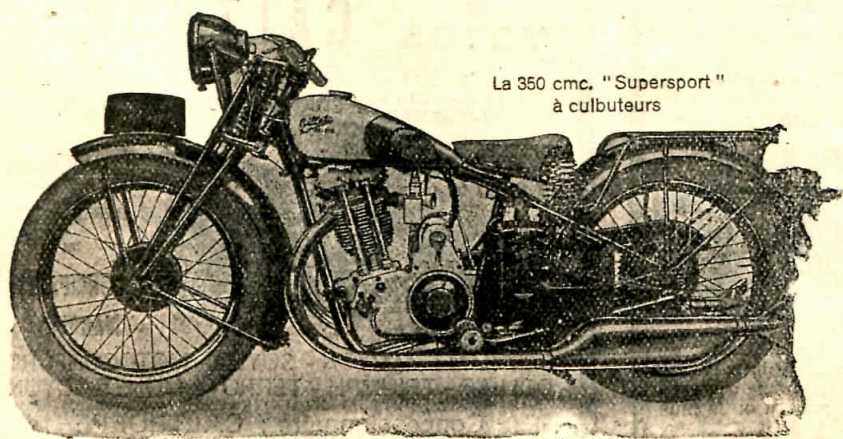
**1**ers M. BAUDART, Cat. 350 cmc.  
 ex æquo M. ANDRIEU, Cat. 500 cmc.  
 classé MOURET, Cat. 550 cmc.

6 points de pénalisation

Huile SHELL, pneus DUNLOP, chaîne BRAMPTON, bougie CHAMPION, selle BONHOMME, carburateur AMAC

### LES NOUVELLES 350 cmc. 4 temps bloc moteur GILLET

ont fait leur apparition sur le marché..... elles suivent la trace de leurs glorieuses aînées et débutent par des **VICTOIRES...**!



La 350 cmc. "Supersport" à culbuteurs

EN VITESSE:  
 le Km. lancé à 178 k. 198  
 le Mille lancé à 184 k. 600  
 (Records du Monde)

EN TOURISME:  
**2 MÉDAILLES D'OR**  
 dans  
Roubaix-Paris-Roubaix

350 cmc. "Luxe"  
 Soupapes latérales **4950 fr.**  
 Se fait en 400 cmc. **5075 fr.**  
 350 cmc. "Supersport"  
 à Culbuteurs **5650 fr.**

**GÉCO-HERSTAL** livre 2 Modèles parfaits en **250-350** cmc. 4 Temps à Culbuteurs

Demandez catalogue 1931 et conditions de paiement en 8 mois, 38, rue des Bas-Rogers, PUTEAUX



Les Etabl. AMO présentent

Un nouveau modèle !

LE SUPER CASQUE **AMO** BLINDÉ

à VISIÈRE RIGIDE

même principe protecteur, reconnu le meilleur  
même garniture cuir  
même légèreté idéale  
mêmes qualités pratiques

AVANTAGES : protection de la pluie et du soleil, ligne nouvelle très élégante.

En vente partout : avec visière souple, 125 frs  
Supplément pour visière rigide : 7 frs

UN GRAND AVANTAGE  
réservé aux " Amotistes "

**l'Échange Standard**  
pratiqué pour

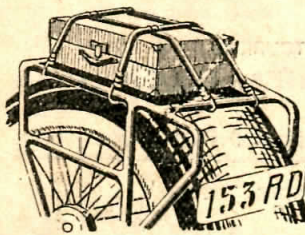
LE SUPER CASQUE **AMO** BLINDÉ

Tout casque défraîchi, sali ou abîmé, est repris par nous, et nous envoyons en échange un super casque AMO neuf, de la même taille, moyennant

un prix forfaitaire de 60 francs

Grâce à cette facilité vous aurez toujours une coiffure impeccable et au début de la saison vous pourrez vous procurer un casque neuf pour un prix modique.

Jusqu'ici rien n'existait de pratique pour arrimer les bagages à l'arrière de la moto. Vous vous contentiez de ficelles ou de courroies pourtant peu pratiques...



aujourd'hui  
le Bloc Bagages

**AMO**

composé de branches élastiques en caoutchouc permet de fixer très rapidement tout colis sur le porte-bagages ou le tan-sad de n'importe quelle moto. Le même appareil fixe aussi énergiquement le plus petit paquet ou la plus grosse valise.

Fixation rapide, énergique et souple

3 branches, 28 fr. ; 4 branches, 36 fr.

CATALOGUE GRATIS

Ets AMO, fabricants, 23, rue Descombes, PARIS-17<sup>e</sup>

*Moteurs Aubier et Dunne*

en 100 cmc :

**4 Records du Monde**

**4 Records Français**

battus le 30 Septembre 1930  
par Rapeau sur MOTOPÉDALE  
à MONTLHÉRY

|                           |         |    |           |
|---------------------------|---------|----|-----------|
| 5 Kms (départ lancé)      | moyenne | .. | 94 Km 216 |
| 5 Milles (départ lancé)   | —       | .. | 93 Km 711 |
| 10 Kms (départ arrêté)    | —       | .. | 93 Km 681 |
| 10 Milles (départ arrêté) | —       | .. | 90 Km 316 |

Course de GOMETZ-le-CHATEL

1<sup>er</sup> RAPEAU (MOTOPÉDALE)

moyenne — 62 Km. 200

en 250 cmc.

Coupe de l'Armistice

1<sup>er</sup> RAPEAU (MOTOPÉDALE)

*Moteurs Aubier et Dunne*

2 temps, cylindre aluminium chemise acier  
ST-AMAND-les-EAUX (Nord)

**MOTO SPORT**

119, Fg Saint-Martin

NORD 81-07

FIDÈLE A SA  
RAISON SOCIALE  
ENGAGE AU

**BOL D'OR**

**2<sup>e</sup> MOTOS CALTHORPE**

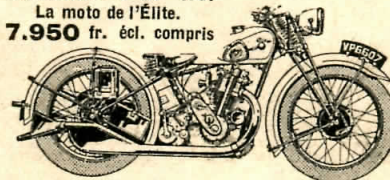
Une 350 cc. sidecar (pilote Lavaine)

Une 350 cc. solo (pilote Jean Jubin)

CALTHORPE 4 vit. 1931

La moto de l'Élite.

7.950 fr. écl. compris



MOTO-SPORT

REPRÉSENTE

les

PRINCIPALES

MARQUES :

PEUGEOT - ALCYON - SOYER - MOTOCONFORT  
DOLLAR - TRIUMPH - TERROT - MONET-GOYON

Concessionnaire : CALTHORPE

**CRÉDIT**

Conditions inconnues.  
Demandez les renseignements.

VENTE - ACHAT - ÉCHANGE - REPRISE  
RÉPARATIONS

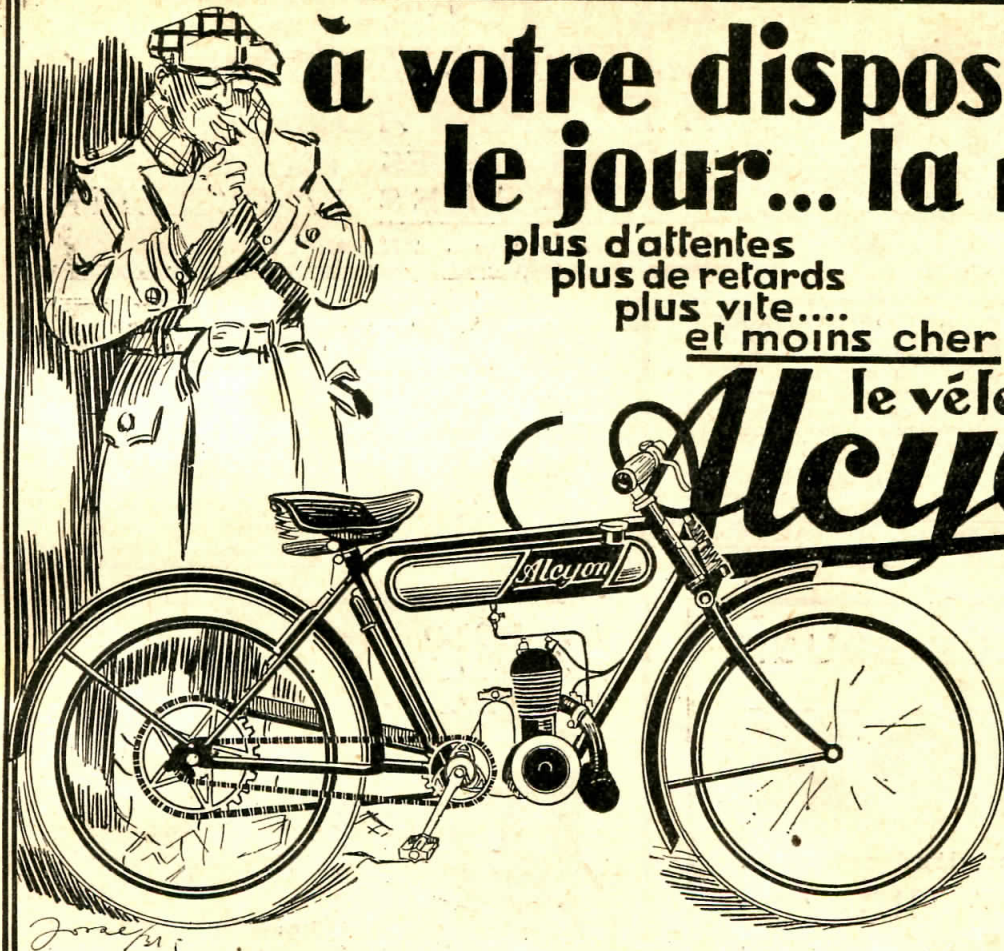
DEVIS LES PLUS DOUX

**à votre disposition  
le jour... la nuit...**

**plus d'attentes  
plus de retards  
plus vite....  
et moins cher**

**le vélo-moteur**

**Alcyon**



**à transmission par chaîne avec amortisseur  
et moteur à tourbillons (Breveté S. G. D. G.)  
RÉPOND A TOUS LES BESOINS**

son emploi n'exige

**ni permis de conduire**

**ni immatriculation**

**Prix. . 1.540 fr.**

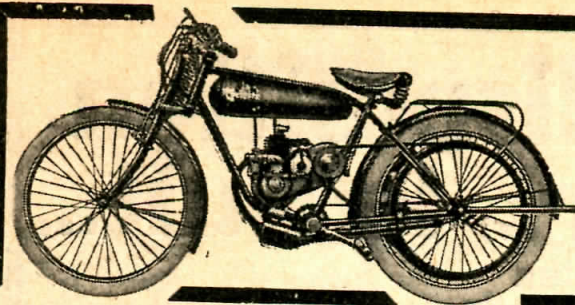
(pris à l'usine)

**Modèle pour Dame ou Ecclésiastique, cadre ouvert,  
filet garde-jupe, réservoir spécial.**

**Prix : 1.640 fr.**

**Catalogue "M.R." sur demande à ALCYON, à COURBEVOIE (Seine)**

**ou aux agents de la marque**



**LA CYCLETTE**  
**Le VÉLOMOTEUR 1.550 fr.**  
**A DEBRAYAGE**  
**TOUTES PIÈCES POUR MOTEURS**  
**DÉTACHÉES LA CYCLETTE**

1. rue d'Issy - BILLANCOURT (Seine)

**KOFRI**

**AMPLIFICATEUR DE COURANT D'ALLUMAGE**, Breveté en France et à l'Étranger.

Avec **KOFRI** démarrage immédiat du moteur même par temps froid, plus de bougies encrassées, plus de ratés d'allumage, puissance accrue, moins de changements de vitesse, économie d'essence jusqu'à 20 %. Montage simple et rapide. Il faut un **KOFRI** par bougie.

Prix. . . . . 30 francs

Franco contre versement préalable au C.C.P. 719.85 Paris.

**F. GUEX**, 17, Rue des Petites-Écuries, PARIS (X<sup>e</sup>)



**LE CASQUE MÉTALLIQUE "GÉNO"**

En Métal extra léger, alliage spécial à haute résistance est le

**Bouclier imperforable au choc**

- Prix imposé 120 F. EN VENTE PARTOUT

Notices et Gros **Éts GUENEAU**

6, Rue du Fg. St-Honoré - PARIS

**LA NOUVELLE BOUGIE**

**SIMON**

Transformable longitudinalement

— **ISOLANT MICA** —

Un type Unique - Un réglage différent

**POUR TOUS MOTEURS : PRIX 30 FR.**

**CHAPUIS Frères**, Commissionnaires-Stokistes

24, Avenue de Neuilly (face Porte Maillot)

NEUILLY-SUR-SEINE

**LA MOTO DE L'ÉLITE SPORTIVE...**

**Jonghi**

Vitesses  
Garanties :

130 Kms : **CULBUTEURS**

105 Kms : **SOUPAPES LATÉRALES**

**LES CONSTRUCTIONS MÉCANIQUES**

**Jonghi**

CHOISY-LE-ROI (Seine)

MOTEURS, MOTOS, BREVETÉS

**LE SILENCIEUX WILMAN**

Le plus esthétique, facile à démonter et nettoyer.

Malgré un **SILENCE PARFAIT**  
NE FREINE PAS LE MOTEUR.

Un essai démonstratif au banc est fait à tout acheteur.

27, Av. de la République, COURBEVOIE (Seine) Téléphone : Défense 10-12

**LE SILENCIEUX WILMAN**  
est appliqué par les brigades motocyclistes de  
**POLICE MUNICIPALE DE PARIS**  
et par les meilleurs coureurs gagnants de  
**PLUSIEURS COUPES et MÉDAILLES D'OR.**  
Prix de Vente : 54 fr. — 60 fr. —  
70 fr. suivant les dimensions  
Modèle démontable — à partir de —  
78 francs

**= VINCENNES-MOTO =**  
**LÉON CABET**

43, Avenue de Paris, VINCENNES (Seine)

Tél. : DAUMESNIL 05-98

Vente - Achat - Échange ||| :: Agence des Marques ::  
Réparations - Mise au Point Monet-Goyon - Terrot - Dollar  
Pièces détachées, Accessoires Motoconfort - Motobécane - Peugeot  
Sans-Sou-Pap-Rovin - Gillet-Herstal

PERMIS GRATUIT A TOUT ACHETEUR

**OCCASIONS**

**M.G.C.** 250 CMC  
350 CMC.  
500 CMC.

UTILITAIRES - TOURISTES  
— GRAND SPORT —

LES MOTOS DES CONNAISSEURS

**MARCEL GUIGUET & C<sup>ie</sup> CORBELIN**  
— (Isère) —



# 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° Utiliser une feuille de papier de format commercial de 21 % sur 13 %.
  - 2° Ecrire sur la largeur en haut : la rubrique et le numéro dans lequel elle doit passer.
  - 3° Dessous, l'annonce **très lisible**, de préférence en caractères d'imprimerie avec nom et adresse.
- Si l'annonce doit passer plusieurs fois, la recopier sur autant de feuilles séparées.  
Aucune réclamation ne sera acceptée si l'annonce n'est pas conforme aux indications ci-dessus.  
Les erreurs viennent de la trop grande négligence apportée dans la transmission des annonces.  
Toute annonce non parvenue 10 jours avant la parution, passera dans le numéro suivant.  
Tout Abonné a droit à 6 lignes gratuites remboursant au delà de son prix d'abonnement.

Prix de la ligne de 41 lettres, signes ou espaces..... **10 francs**  
Une bonification de 20 0/0, à prendre en lignes, est accordée à partir de 100 lignes insérées.

## SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

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

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

exposition permanente



entrée Libre

**LATSCHA**  
16, Rue Auguste Bailly - ASNIÈRES  
(à 150 mètres de la gare) Seule adresse  
Spécialiste de la **F. N.**  
**GILLET-HERSTAL**  
**BMW**  
**SAROLÉA**  
MOTOBÉCANE - GNOME  
CRÉDIT UNIQUE  
MÊME PRIX  
qu'au COMPTANT  
conditions spéciales  
RÉPARATION  
PIÈCES DÉTACHÉES  
ACHAT - ÉCHANGE  
Ouvert Dimanches et Fêtes jusqu'à 20 h.  
Téléph. : Grésillons 17-93

**GROS DÉTAIL**  
**CHAINES YELLOW**  
STOCK  
O.C.F.  
54 R. LOUIS BLANC  
PARIS X<sup>e</sup>

**Maison F. TOUTIN** Téléphone : PÉREIRE 10-41  
171, Bd Jean-Jaurès - CLICHY (Seine)

PIÈCES POUR **TRIUMPH, J.A.P. B.S.A. - DOUGLAS**

Expéditions en Province — Demandez le tarif 1931  
SPÉCIALITÉ DE RÉALÉAGE DE CYLINDRES TOUS MODÈLES  
La Maison se charge des réparations. — Travail soigné

### MOTOS A VENDRE

Une belle moto d'occas. s'achète chez Pierre, où vous pouvez voir le choix suiv. :

|                                     |       |
|-------------------------------------|-------|
| P.M. Panther, 350, 2 tubes .....    | 7.500 |
| Gnome-Rhône, 350, bloc-moteur       |       |
| 2 tubes-neuve .....                 | 5.000 |
| Royal Sport, 500, ACT Koehler ..    | 3.800 |
| Terrot, luxe, 350, latérales.....   | 3.800 |
| Terrot standard .....               | 3.600 |
| Terrot standard nickelée .....      | 3.700 |
| Terrot standard .....               | 3.500 |
| F. N. latérales, 350 .....          | 3.500 |
| F. N. latérales, 350 .....          | 3.600 |
| F. N. 500 culbutée.....             | 5.500 |
| Motoconfort, 350, bloc-moteur ..    | 3.600 |
| Peugeot P. 108 .....                | 2.800 |
| Rhony x Stainless, 350 .....        | 3.500 |
| B. M. W., 500 culbutée .....        | 7.000 |
| Monet et Goyon, 500, 2 tbes.....    | 3.600 |
| F. N. 500 side Bufflier, neuf ..... | 7.000 |
| Rudge Ulster, side Rudge alum.....  | 7.500 |
| P. P. Roussey, 500 2 tbes, side     |       |
| Vannod, neuf .....                  | 5.000 |

Toutes ces motos sans except., sont des 1930 ou 1931, équip. élect., sur pneus impeccables et strictement garanties à l'état de neut.

A solder :

|                                   |       |
|-----------------------------------|-------|
| Jack Sport, 250, équip. elec..... | 1.250 |
| Douglas, 4 CV, sidecar.....       | 1.400 |
| Harley side biplace .....         | 800   |

Le Garage Renouvier, 2 et 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20<sup>e</sup>). Tél. Roq. 07-67.

Brough, 6 CV, flat twin, culb. très rap. ét. neuf. 2.500 net. S'adr. M. Clerc, 115, av. Président-Wilson, Montrouil (Seine).

Dollar 500 cmc., culb. jap. burmann, tt équip. compt. mont., ay. roulé. 2.500 km., cse maladie, prx à déb. Soyer, 92, r. Rochechouart.

Dollar, 4 CV, culb. 2 tbes écl. code, klax élect. juit 20, ét. nf. Le Duc, 13, r. Fourcade (15<sup>e</sup>).

Achats, ventes, Monet 350, Mag 2.300, 250 Mag 1.500, 500 Dresch Cardan nve, 3.995, 500 ét. nf Bloc 2.995, 47, av. République. Facilités.

Dollar 4 CV, mod. 1930, pr. 3.200. Forest, 251, r. Marcadet (18<sup>e</sup>), de 7 à 9 h.

Urgent F. N. 500, 1930, peu roulé, acc., perfect. 6.000. 11, r. J. Siegfried (20<sup>e</sup>).

F. N. 4 cyl. M. 50 av. side, écl. élec., 715x115, dyn. Bosch, culb. exc. ét. 5000 Arment, 9 pl. Richebé, Lille.

Les vélocistes des meilleures marques avec freins à tambour ay. la ligne d'une moto, sont liv. à vue par le Garage Renouvier, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20<sup>e</sup>). Tél. Roq. 07-67.

F. N. 350, c. nve, roulé 4.000 km. écl. élec., cse santé. 3.800. S'adr. 20, r. des Boulangers (5<sup>e</sup>).

F. N. 350, 1930, soup. lat. tabl. de bord, montre, compt., jauge essence, écl. élec., accus t-sad. M. Lellemand, 6, r. des Wallons (13<sup>e</sup>).

F. Nistes présents ou futurs, échangez ou achetez votre F. N. chez Briquet, l'agent qui vous tirera toujours d'embaras, soit dans la réparation soit dans le rachat immédiat de votre F. N. Il est le seul vrai spécialiste du genre. On copie Briquet on ne l'égale pas.

Atelier moderne avec mécanos à la page Stock toujours complet de pièces détachées 28, rue Henri-Poincaré, Paris (20<sup>e</sup>). Métro St-Fargeau. Tél. Mémilmontant 49-43. Plus de 500 F. Nistes sont ses fidèles clients.

Gillet-Herstal 500 cmc. 7.000 km. écl. élec. acc. ph. est. t-sad, pns nfs compt. 5.500 vis. 1, rue Duhesme (18<sup>e</sup>).

Gnome et Rhone 350, 2 tps, très bon ét. 1.300 fr. Lacroix, 50, r. Meslay (3<sup>e</sup>).

Cause départ, moto 2 CV, ét. nf. 1.000 fr. Renaud, 11, r. Humblot (15<sup>e</sup>), le soir 7 h.

Magnat-Debon 350, lat. parf. état. t-sad, compt. écl. élect. prix inter. Klein, 40, rue Georges-Rémond Gagny (S-et-O.).

Magnat-Debon 350, équip. élect. t-sad, 3.100 tte distance. Besche, 16, r. du Quatre-Septembre, Rueil.

Motobécane, 3 CV, parf. ét. 2.200. 49, r. Docteur-Blanche (16<sup>e</sup>).

Motobécane 4 HP., 2 tps, écl. t-sad, ét. nf. soir ap. 7 h. Porte, 180 r. Gallieni, Boulogne (Seine).

Vend ou échange moto Marc, 530 cmc. culb. mot. Imp, cadre dble berceau, pn. 27x4 nfs contre plus pet. mod. récent. S'adres. sam. ap.-m. et ap. 17 h. chez Denfert, 1, r. de Paris aux lim. de Pantin.

Motocyclistes une visite s'impose à Belleville motos qui reprend en compte

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

**MOTOCYCLISTES!**  
Exigez la selle arrière  
**CAMBRIDGE**

N'achetez jamais une F. N. sans consulter **BRIQUET**  
L'Agent qui donne satisfaction  
28, rue Henri-Poincaré PARIS  
Métro St-Fargeau

**BARRE**  
123, Avenue Foch, 123  
**SAINT-MAUR (Seine)**  
Téléphone : Gravelle 09-66

**Velocette**  
**DOLLAR**  
**Magnat-Debon**  
**BMW**  
**GILLET HERSTAL**  
Agence Gén. pour la Seine  
**MOTOBÉCANE ALCYON**  
**GNOME ET RHONE**  
**STYL'SON**  
**STOCK IMPORTANT**  
**DE MOTOS D'OCCASION**  
**2, 3, 4, 5 CV.**  
**VENUES AVEC 12 à 18**  
**- MOIS DE CRÉDIT -**  
Réparations en tous genres  
REPRISE EN COMPTE  
de toutes motos récentes

**BORGO** Les Pistons des RECORDS  
1, R. Parmentier, NEUILLY-sur-SEINE  
TOUS MODÈLES - - - RECTIFICATION CYLINDRES

**BUFLIER**

Agence Générale

**FAURNÉ****V & W**

constant de 30 modèles de carrosseries, et dont l'outillage permet, sous 24 h., un montage parfait.

**LES SIDE-CARS**

ont confié leur représentation au

**GARAGE RENOUVIER**4, Rue Charles Renouvier — PARIS (20<sup>e</sup>)La Seule Maison organisée pour avoir un **STOCK****BMW.****OCCASIONS**750 tourisme R 62 équipée. 9.500  
750 sport R 63 équipée. . . 10.500  
750 tourisme R 11 équipée. 10.500

Machines vendues avec garanties

**BASTIDE**

56, Bd de Clichy — PARIS



démontable à la main et formant robinet d'essence

**Prix 30f**

Notice sur demande à M:

**TÉCALEMIT**  
18, rue Brunel  
PARIS

H. I. filtre à essence

toutes motos récentes mêmes accidentées. Vend ses occasions de reprise avec garantie de 3 à 6 mois, car elles sont révisées et mises au point dans nos ateliers et sont vendues à crédit de 6 à 12 mois. Agence F. N.-Motoconfort-Monet-Goyon-Stylson-Dresch, pour ces machines même, crédit de 6 à 15 mois. Au comptant prix spéciaux 85, r. Julien-Lacroix, Paris (20<sup>e</sup>). Tél. Ménéil. 77-03.

**Motobécane** 100, cmc, parf. ét. écl. él. A 750 fr. cse dble empl. t. l. s. sauf D. Goulu, 10, rue Dareau.

**Motoconfort** 308 cour. peu roulé. 1000 fr. Motobécane, ét. nf. 175, 2 vit., 900 fr. Torp. 5 CV. Peugeot 2.500. Fricot. Prénouvellon par Ouzouer-le-Marché (Loire-et-Cher).

**Monet** 2 CV. ch. ch. 2.500 km. cmc nve. tte équip. nomb. ac. Clement, 35, r. Hoche. Pantin.

**Monet-Goyon** 350 Mag. écl. élect. luxe, tout équip. exc. état 2.650 fr. Petit, 8, rue Château-Landon, Paris.

**Motocyclistes ennuyés** avec votre moto faites comme moi, allez chez Terenti, 8, r. St-Julien-le-Pauvre vous serez satisfaits de son travail (et pas cher!).

**Moto moteur Jap** 250 cmc. cadre dble berceau et neuf 2.500 fr. Garnier, 14, r. des Amiraux, Paris (18<sup>e</sup>).

**Norton** 500, arbre à cames, exc. ét. écl. élect. nomb. acces. Chevalier, 38 rue Hérold, Nice.

**Peugeot P. 107**, belle occ. parf. ét. écl. élect. compt. t-sad, malle arrière, outill., pièces rechange peu roulé à débat. à vendre, cse départ. Lepaulard, 1, r. Danton Malakoff.

**P. 109**, come neuve pas 1.200 km. cse départ-facilités, Bougot, 26, bld Hôtel-de-Ville, Aulnay-sous-Bois.

**Peugeot P. 108 1930**, 1.500 km. entr. parf. vendue tte conf. par partic. cse achat voit. pr. intéres. 22, Grande-Rue, Pré-Saint-Gervais.

**500 cmc. Saroléa** mod. 30, dble tubes, équip. écl. Bosch, compt. et montre Jaeger, 4.900 fr. Mme Vve Bouteiller, 17, chemin de la Basse-Rampe, Fontenay-aux-Roses (Seine).

**Terrot 350**, ab. nf. 3.850. 3 m. crédit. Cote-Vitry (Loiret).

**Terrot 250 1930** comp. équip. ét. nf. 2.600 fr. Lingre, 5 r. du Bois, Clichy, (Marc. 02-62).

**Terrot 1930 supersport**, culb. 2 tbes, écl. élect. sacoches caval. impéc. 3.400. Bablon, 84, r. de Bagnolet, Paris.

**Moto Thomann** 350 cmc. moteur Zurich, latéral, écl. Lucas, compt. ét. nf. 3.200 fr. 95, r. des Couronnes.

**Triumph 500**, Riccardo culb. 4 soup., rapide Lucas, acc. klax. compt. 1.400 fr. Side Richard forme cigare compl. pns nsf 550 fr. Pelle, 19, r. St-Placide, Paris (6<sup>e</sup>).

**F. Nistes Briquet** a la F. N. d'occasion qu'il vous faut. Venez voir son atelier

moderne consultez-le avant tout achat de F. N. neuve ou d'occasion, c'est votre intérêt. Stock complet de pièces détachées. Agence Directe, 28, r. Henri-Poincaré, Paris (20<sup>e</sup>). Métro St-Fargeau, Tél. Ménéil. 49-43.

**Automoto**, 350 cmc. roulée 1.200 km. n'est pas rodée tte équip. à enl. de suite à l'amiable Thomas, 8, r. Chemin de fer Sèvres (S. et O.).

**BMW R 57 500 cmc. spéc.** 140 KH écl. élect. acces. pr course garantie état neuf A. Dugue, 16 gde rue, Créteil (Seine).

**Cleveland**, mod. 27 2 tps 4 CV parf. ét. marche 500 fr. Concierge, 14, r. Vieux-Chemin (13<sup>e</sup>).

**D. F. R.**, 4 CV excel. ét. t-sad urgent cause départ. 1.400 fr. Bara, 4, rue Lavoisier Pantin (Seine).

**Dollar**, 500 cmc. a. c. t. fin 1929, peu roulé, Marchal code compt. t-sad 3.800 fr. Side Faurné luxe ét. neuf 900 fr., R. Chevallier, 26, r. Marie Debos, Montrouge, à part. 19 h. 30 et dim.

**Dollar** 500 Jap culb. mod. 1931 ent. équip. roulé 1.000 km. cse mariage 5.000 fr. Alabert, 113, r. Saint-Antoine ap. 6 h. ½

**Dresch**, type C 500 cmc. cardan 2 cyl. 4 tps bloc mot. 3 vit. équip. élect. montre et compt. t-sad outill. état nf sortie usine nov. 1930 pay. 6.500 à vend. 4.200 cse ach. voit. Halbrisen, 62, r. de Paris Brie-Comte-Robert (S. et M.).

**Douglas**, 350 cmc. dern. mod. cmc. neuve tte équip. enl. suite, Habert, 78, av. Ternes.

**Dresch** 500 cmc. 2 cyl. cardan tte équ. écl. élect. klaxon type police sortant usine avec garan. prix intéres. Pasquet, 189, r. Stratégique, Ivry, autobus terminus BR 84 Les Halles-Fort d'Ivry.

**FN 350 cmc.** 1930 parf. état écl. klax. t-sad Colomb, 193, Bd Gare, Paris (13<sup>e</sup>).

**FN M. 70**, 350 cmc. lat. 1928, comp. Jager écl. Novi t-sad, outill. très bon ét. Prix 2.800, Ferragut, 5, rue Roque de Filloil, Puteaux.

**FN**, 4 CV, fr. 2.500. Grimpeur Mag. d'orig., 4 CV, fr. 2.100. Motobécane 3 CV fr. 1.800. Bijou, 3 CV fr. 900. Indian side revisé, fr. 1.500. Harley, fr. 1.000. Achat, vente, échange de motos Velox, 192, r. Révolte, Porte d'Asnières.

**FN**, 350 lat. surb. bien équip. visible Concierge, 16 bis, r. Lauriston (16<sup>e</sup>).

**Sup. FN**, 500 cmc. surb. compl. équip. rap. ét. neuf aff. conf. 5.000 fr., side à droite, coussins, roue, pn., chamb. neufs, s'ad. Gar. 41, r. Orléans, Montrouge.

**FN M 60**, 350 cmc. culb. 4 tps, 4 CV bloc mot. écl. Novi t-sad état nf prix 3.000 fr., s'ad. Francineau, Serv. Vétérinaire Abat., Villette t. l. j. 12 h.

**Gillet Herstal**, Terrot, FN, BMW, Soyer, Gnome, Saroléa, Motoconfort-Rémy, agence, 21, r. de Tlemcen, Paris 20<sup>e</sup> Ménéil 76-39. Occasion à saisir: Norton 500 équ. 30: 5.850. Vélocette 350 superbe

**JEANJEAN MOTOS**

133, Av. d'Argenteuil, ASNIÈRES

AGENCE des GRANDES MARQUES

ÉCHANGE - OCCASION - RÉPARATION

Crédit - Permis de conduire

**BRIDIER & CHARON**

SES BOITES POUR MOTOS

7, Rue du Bac, 7

— SURESNES —

**DEPREZ**

Visitez son Stand

24, Rue Meslay

PARIS (3<sup>e</sup>)

(Métro: République) - Tél. Archives 04-28

**SA SUCCURSALE:**

34, Avenue de la Marne

ASNIÈRES

à la descente du train, près du pont

(Téléphone: DÉFENSE 07-02)

**FN - TERROT**

MONET-GOYON

MOTOCONFORT

GNOME &amp; RHONE

ET TOUTES LES MARQUES

—

**CRÉDIT**

COMPTANT REMISE

**ACHAT - ÉCHANGE**

Occasions garanties 6 mois

Réparations rapides

Pièces de toutes Marques

—

**N'OUBLIEZ PAS...**

J'apprends, donne permis de

conduire gratuitement et garage

pendant UN an.

—

Ouvert Dim. et Fêtes jusqu'à 20 h.

—

**USINE MODERNE:**

187 bis, rue Armand-Silvestre

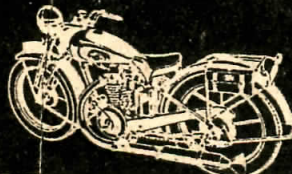
(près gare d'Asnières)

F.N. visible à PARIS

LE SPÉCIALISTE

de la

- MOTO -

**LIAUDOIS**

VEND COMME LES GRANDS MAGASINS

A CRÉDIT AU MÊME PRIX QU'AU COMPTANT

— RÉPARATIONS —  
STOCK PIÈCES DÉTACHÉES9, Av. Félix-Faure - PARIS (15<sup>e</sup>)

Tél.: Vaugirard 39-51

**DOLLAR**

4.850. Monet-Goyon 350 et 500 équip. 3.850 et 4.250 FN 500 club 30; 5.350. Stykson 350 Jap éclair. 3.000. Motobécane 350 bloc luxe 30 2.950. BMW 500 sport 7.250. Motoconfort 500, 2 tubes éclair. 4.000. BSA, 500 juin 30, 2 tubes éclair. 6.850. Monet-Goyon, 250 écl. 1.950. Motobécane, 175 écl. 30 bon état. 1.250, etc... Reprises en compte motos, voit., échanges ouverts dimanche.

Gnome, 500 D. Maglum t-sad ch. état nf. 2.800. Mérot, 34, r. Chateaudun, Asnières.

Magnat Debon, 350 lat. pha. acc. klax. compt. mont. t-sad ét. nf. 3.400, s'ad. 47, av. V.-Hugo, Vanves.

Monet-Goyon, 500 cmc. 1929, 2 tbes ét. nf. peu roulé équip. compl. écl. élect. klax. compt. montre retrovis sac. Perrin t-sad outill. cham. rechan. bache imperm. magn. Bosch sp. aff. excep. p. amateurs sérieux coûté 10.000 vend 5.700 prend. R. V. pr Paris-Vary, 17, rte Orléans Ballainvilliers (S. et O.).

Monet-Goyon, 350 cmc. 4 tps 2 culb. 2 tbes sup. sport acces. ay. roulé 5.000 km. prix 3.800 cse achat voit. Visib. Samedi Dim. rendez-vs, Ythier, 3, r. Léopold Robert (14<sup>e</sup>).

Dollar, R 2 culb. écl. dble empl. 3.200 frs-side pn. ball. r. à broche nve 1.000 fr. le soir. Lefebvre, 32, rue Pelleport (20<sup>e</sup>).

Monet-Goyon mod. 1929, 250 cmc., 3 CV, Villiers, ét. neuf, prix 2.200. M. Billard, 163, r. de Sèvres (15<sup>e</sup>), t. l. j.

La Moto White Star, munie du bloc Jap Staub à b. instantanément détachable. Il suffit de quelq. min. pr la séparer du bloc. est vis. et à bas prix. Agence Moto, 285, bd Saint-Denis, Courbevoie.

Monet-Goyon, 175 cmc. peu roulé parf. ét. mécan. écl. élect. access. bas prix Delarue, 3, rue du Ponceau, Paris (2<sup>e</sup>).

Motobécane, 250 cmc. peu roulé compl. équip. écl. Novi t-sad 1.800 fr. facil., Chevalier, 10, r. Union, Noisy-le-Sec.

Motoconfort, 350 cmc. Blackburne culb. bte Burman très b.n état, Boutault, 47, av. Clichy, Paris.

New Map, 350 cmc. éclair. Marchal t-sad, Tenor sicca c. nve 4.000 fr. ou éch. contre Morgan, eau écl. élect., dim. mat., A Michel, 18, rue Championnat (18<sup>e</sup>).

New Map, 500 jap lat. équip. abs. comp. 2 casq. cuiss. roulé 6.000 km. 3.600 fr. a coûté 7.800, Doguet, 5, rue Régley, Gagny (S.-et-O.), écr. pr R. V.

Peugeot, P. 107 état impeccable au plus offrant, Brossier, 4, r. du Parc, Asnières.

Je reprends tous anciens mod. contre moto Peugeot Rhony x White Star, Agence Moto, 285, Bd. Saint-Denis, Courbevoie.

Peugeot, 105 équip. c. nve, 3.200 fr. Malon, 178, r. Courcelles, Waga. 19-65.

2 CV, 4 temps 900 fr., Poulain, 29, r. des Courtils, Argenteuil.

Départ P. 107 luxe 1929-30 p. roulé équip. 2.995 fr., sam. s. et dim. mat., Prunet, 179, r. du Vieux Pont Billancourt.

Après opération vend René Gillet 6 CV type armée française tr. p. roul. pneu 715 x 115 écl. Marchal Sacocche grd équip. 4.500 ét. nf., Chiraux, 7, All. des Chênes, Gagny (S.-et-O.).

B. S. A., 5 CV culb., nov. 1930, comme nve, 5.600 fr., 3, rue Acacias.

Saroléa, 500 cmc. lat. état neuf vis., t. l. j. de 19 à 20 h. 2.600 fr., Rossi, 31, r. de Villiers, Neuilly-s.-Seine.

250 Terrot culb. enfer. équip. 2.450, dim., Georges, 89, r. Tocqueville, Paris.

Gillet Herstal, 350 cmc. 2 tps, bon ét. de march. 2.600. Lion d'Or, 60 av. Défense, Wagram 26-52.

**L'Agence INDIAN** anciennement  
8, rue Lebon, Paris  
informe sa clientèle qu'elle a cédé tout son stock aux  
**Etablissements FILLIAT**  
**22, Rue Victor-Hugo, LEVALLOIS (Seine)**  
ET L'INVITE A S'Y ADRESSER

**Grande-Armée Motos**  
AGENCE DES MARQUES  
DOLLAR - F.-N.  
GILLET-HERSTAL  
MONET - GOYON  
MOTOBÉCANE  
MOTO CONFORT  
Stock complet de pièces détachées  
MOTEUR JAP - BLACKBURNE  
Pièces pour Boîtes ALBION - GM  
PICARD - STAUB - BURMAN  
Pièces pour Carburateurs  
AMAC - GURTNER  
Chaines RENOLD - BRAMPTON  
Huiles CASTROL - KERVOLINE  
Éclairage Électrique NOV  
Tous les montages disponibles  
et toutes les pièces en stock  
Pneumatiques DUNLOP  
HUTCHINSON - MICHELIN  
**A. PRÉVOST** 26, Av. Grande-Armée, PARIS 17<sup>e</sup>  
Métro: Obligado - Tél.: Wag. 54-81

**PIÈCES DÉTACHÉES**  
d'origine pour moteurs 350 cmc.  
et pièces adaptables pour tous  
moteurs  
Qualité **JAP** Prix français  
**PERTUISOT**  
23, rue des Acacias  
**PARIS (17<sup>e</sup>)**  
Réalésage cylindres  
avec pistons complets  
Toutes pièces à la demande  
fourniture chaîne, magnéto  
carburateur, silencieux, etc.  
Agent général  
des pièces **STAUB**  
Réparations boîtes et moteurs

VOUS CONNAISSEZ TOUS  
LA CLÉ "KING-DICK"  
pour sa QUALITÉ INCOMPARABLE/  
MAIS VOUS IGNOREZ  
SES NOUVEAUX PRIX  
à la portée de TOUS les  
MOTOCYCLISTES  
pour renseignements  
**ETAB. ROLLET & C<sup>e</sup>**  
AGENTS/EXCLUSIFS POUR LA FRANCE  
64 rue de la Folie méricourt  
PARIS  
EN VENTE PARTOUT

ACHAT **PONT DE CHARENTON** ÉCHANGE  
**TERROT -- DOLLAR  
MOTO-CONFORT, etc.**  
**AGENCE DIRECTE : R. LARGEOT**  
4, Grande-Rue - SAINT-MAURICE (Seine) - Tél.: 59  
Toutes Marques 6 et 12 Mois  
- Tous Prix - de Crédit -

Belle occasion moto Stella, 350 ch. ch. pn ball. t-sad, 3 vit., bon ét. rév. 1.800 Becart, 5, r. David, Paris (17<sup>e</sup>).

Après grave opération, je vend mes 2 Terrot eq. écl. luxe t-sad culb. 2 tubes, 3.900 rés. nick. lat. 3.800, mod. 31 rés. chr., Wanneveiche, 54, r. Rouget l'Isle, Suresnes.

Motosacoché 250 cmc., bon ét. écl. Lion d'Or, 4, rue Acacias.

Terrot sup. sport équip. réserv. à cheval 2.500, 178, rte Révolte, Levallois.

Terrot, jap. 350 cmc. cse dble empl bon état de march. outill. 1.650 fr., Ravier, 25, av. Niel, Paris, après 19 h.

Terrot 350 supersport, écl. Marchal t-sad compt. t. b. ét., 3.900 fr., Lacaine, 10, Villa Parmentier, Bois-Colombes.

Ariel, 500 cmc. culb. enfermé 1930, dble tube avec nombreux access. écl. élect., Lucas code Klaxon Bosch feux de position, pare-jambes, sacoché avec nombreuses pièces de rechange, outill. mach. pr grand tourisme, 5.800 ét. abs. c. neuf, Gareau, 289, r. de Vaugirard.

Terrot, 350 lat. pneu ball. écl. élect. klaxon compt. montre roulé 7.000 km. bas prix, Montignon, 50, r. St-Sabin, Paris.

Avant de fixer votre choix, visitez les motos B. S. A., en solde et nos occasions révisées et garanties. B. S. A. 3, r. Acacias.

Royal Enfield, culb. 30 pr 3.600, Morton 30 Lucas et Sarolna à 3.300 reprise même motos Dresch 250, 178, rte Révolte Levallois.

Terrot Jap, 350 cmc. culb. 28 écl. élect. klaxon t-sad parf. ét. marche soignée 3.200 Diebold, 6 bis, r. du Fort, Nogent-S.-M., sam. et dim.

Gillet Herstal, 350 cmc. culb. mod. 1931, écl. Bosch et Monet-Goyon, 350 cmc. mag. Racing, boîte Burman éclair. élect. klaxon, Garreau, 289, r. de Vaugirard.

Terrot, lat. 500 Jap, ét. nf. ces malades, s'ad. Comtet, 116, r. Lamarck (18<sup>e</sup>), Vis, 1, r. Duhesme.

Terrot, 175 cmc. 1930, tte nve t-sad 2.000 fr., Pegis, 17, r. Voltaire, Puteaux (S.).

René Gillet, 750 cmc. pneu ballon 700x100, avec t-sad, ét. abs. com. nf. 2.500, Garreau, 289, r. de Vaugirard

Styl son, 350 Jap lat bte Burman, éc Soubitez accus, t-sad poignées tourn. compt. roulé 3.000 km. mod. 1930, 3.500 fr. Bussy, 37, r. Ste-Croix-la-Bretonnerie, Paris (Hôtel-de-Ville).

Peugeot P. 105, 350 culb. roue inter. 27x4 écl. Marchal agrée 3.500, Motoconfort, réservoir selle 500 Blackburn, écl. alter novi agrée, 3.500, Motobécane 250 pn ballon, 3 v. ch-chaîne 1.800, motos à boîtes dep. 600 fr., sidecars prix divers, 7, Bd Victor-Hugo, Saint-Ouen.

Ce qu'il faut se souvenir: que votre choix soit sur Peugeot, Gillet Herstal, Automoto ou Motobécane, 400 fr. suffisent et sans frais pour devenir prop. de ces belles mach., 178, rte Révolte, Levallois.

Motosacoché, 250 cmc. mag. 1929 écl. élect. 2.800, Garreau, 289, r. Vaugirard.

CYCLECARS ET VOITURETTES

Avant d'acheter votre voiture venez voir le stock incomparable d'occasions chez Pierre.

|  |        |
|--|--------|
| 5 CV. Peugeot, torpédo, 4 pl....               | 2.800  |
| 5 CV. Peugeot, torpédo, 4 pl....               | 3.500  |
| 5 CV. Peugeot, Bordino sport ...               | 4.800  |
| 5 CV. Peugeot, Cabriolet 172 M.                | 5.000  |
| G. A. R. Chapuis Dornier, bord., 3 places..... | 5.800  |
| 5 CV. Peugeot cabriolet 190 S...               | 6.800  |
| 5 CV. Peugeot, cabriolet 190 S...              | 7.500  |
| Amilcar CGS surbaissé, impec...                | 11.000 |

**ÉCHANGE** DE TOUTES MAGNÉTOS  
QUEL QUE SOIT LE TYPE...  
LA MARQUE...  
L'ANCIENNETÉ...  
**SAGA**  
...PAR UN TYPE A GRAND RENDEMENT GARANTI  
71, Rue du Moulin-Vert, PARIS (14<sup>e</sup>)  
DEMANDEZ son TARIF COMPLET POUR AUTOS, MOTOS MOTEURS INDUSTRIELS

**APERÇU DU TARIF**  
175 cmc. . 200fr.  
250 — . . 220 »  
350 — . . 255 »  
4 cylindres 325 »

Amilcar CGS surbaissé, culasse  
culbuteurs, voit. magnif. .... 12.000  
Amilcar cabriolet Duval sur  
châssis C. G. S. surbaissé .... 12.500  
Sandford 1.100 spécial surbaissé 14.000  
Sandford 1.100 surbaissé, éclair-  
age démarrage ..... 15.000  
Tracta 9 CV. Roadster, nf. à  
déclarer..... 25.000  
15 autres véhicules en marques diverses  
en magasin.

Le Garage Renouvier, 4 rue Charl.  
Renouvier, Paris (20<sup>e</sup>). Tél. Roq. 07-67.

**Amilcar** 6 CV. sport bordino très bon  
ét. Liot, 3, r. Danton, Gennevilliers.  
201 Peugeot demande un essai à Bel-  
le ville motos reprend en compte motos et  
voitures vente à crédit. 12-15 et 18 mois  
la 5 CV. Peugeot à 500 fr. par mois :  
85, rue Julien-Lacroix Paris (20<sup>e</sup>).

**D. Morgan** spéc. juil. 1930 état neuf  
4.000 km. écl. électr. cap. Breton 29, quai  
Grenelle, 7.800 fr.

**Voiturette** 6 CV. mot. chap. Dorn très  
bon ét. 5.000 Kofman, 3, r. Michel-Peter  
(13<sup>e</sup>).

**Cyclecar Lafitte** bon état 5 pns ns  
2.000 fr. en échange contre moto. Maxime  
Desplanque, 5, r. Henri Pigeon, Asnières.

**Morgan** eau, 7 CV. parf. ét. électr. code  
pompe Best r. à brochures direct. voit.  
cap. montre compt. 3.800 fr. Ploquin,  
23, r. Bernard-Palissy, Puteaux.

**A vendre** cse dble emploi. Morgan à air  
cond. int. transformable 15.000 km. chaînes  
et pignons Renault ent. neufs 3.000 fr.  
P. Herrmann, 23, bld du Chemin de Fer,  
Mulhouse.

**Benjamin** torpédo 2 places écl. dem.  
moteur Ballot 5 CV. parfait état 2.650 fr.,  
vendue à crédit à Belleville motos, 85 r.  
Julien-Lacroix, Paris (20<sup>e</sup>).

**Morgan** peu roulé équip. électr. complet  
estamp. susp. spéc. frein à tamb. vol. souple  
nomb. access. t. l. j. jusqu'à 21 h. et le  
dimanche matin Castets, 68, r. Botzaris, 19<sup>e</sup>.

**3.900 francs** Cyclecar Morgan sport,  
9 CV., parf. ét. tt. équip. compt. vit. à  
enlever 60, r. Vendôme (14<sup>e</sup>).

**Plusieurs** cabriolets Peugeot, quadril.  
petites voit. et motos récentes prov. repr.  
Grandchamp Agce Directe Peugeot. 35 fr.  
Delescluze Le Kremlin-Bicêtre, Italie 05-80

**Quadril. Peugeot** 172 R. 18.000 km.  
ent. rev. capote et rid. éclair. ns écl. dem.  
élect. Phare code nomb. access. Abbé  
Lafond Mornant Rhône prix à débattre.

**Torpédo Renault** 13 CV. 4 pl. équipe  
élect. compt. montre très bon ét. bas prix.  
Quadrilette Peugeot 4 CV. électr. très  
bon ét. de marche 1.900 fr. Side léger  
p-brise pneu tt neuf 200 fr. Vandenberghe,  
42, r. Thiers, Boulogne (Seine).

**Renault** 28 souple cond. int. 4 prtés.  
D. Maréchal, 239, fg. Saint-Honoré.

**Renault** 6 CV. N. N. ch. long. torp.  
4 pl. ét. mécan. parf. pns nfs 3.500. Abribat,  
20, r. du Midi, Vincennes.

**Torp. Renault** HL. 4 pl. Belle caisse à  
échanger contre moto. Roudier, 3, rue  
Bénard (14<sup>e</sup>).

**Sandford** 1.100 alum. 29 écl. dém. élec.  
compt. capote équip. compl. vendu par  
part. Patry, 1, Eug. Jumin (19<sup>e</sup>).

**Sandford gr. Sport**, mot. réc. 972 cmc.  
parf. état 120 KH. 11.000 fr. prix à déb.  
pns nfs E. Scobel à Briare (Loiret).

**Villard Touriste** 1930 3 pl. capote av.  
côtés moteur 500 cmc. r. rechange, écl.  
code prête à rouler. Prix à déb. 38, r.  
Lieutades, St-Ouen (Seine).

**Amilcar**, 6 CV torp. sport écl. démar.  
nomb. access. bon ét. mécan. 4.300 fr.  
Montaigne, 76, r. St-Maur, Maisons-Alfort.

**2.300 fr.** à enl. suite 5 CV. Ariès, écl.  
démar. électr. parf. ét. pns nfs 715-115, 2, r.  
sec. état 19 h., Planchenaud, 17 bis, r.  
Rosenwald, (15<sup>e</sup>).

**Auto-Mouche** Monet et Goyon, 2 CV  
tr. bon ét. 2.200 fr. cse dble empl., Chéron,  
10, r. de Paris, Houilles (S.-et-O.).

**Vends auto-mouche**, 2 CV nf., cherch.  
transporteur cais. arr. vend ou éch. pr Phi-

**N'attendez pas les beaux jours pour faire vérifier et réparer si besoin  
votre voiture!!! - N'attendez pas non plus pour commander votre 201.**  
**M. GRANDCHAMP, PEUGEOT et Agent direct**  
le grand spécialiste de  
est toujours à votre disposition.

**GRANDCHAMP - 35, rue Desécluze, 35 Tél. : Italie**  
**KREMLIN-BICÈTRE (Seine) 05-80**



Les  
Poignées  
tournantes

**MAGURA**

sont  
complètes et mécaniques

**Edmond KAHN**  
9, rue Béliador, Paris

**Velocette**

OCASIONS

250 Tourisme GTP,  
équipée ..... 4.500  
350 Tourisme KN ..... 4.950  
350 Compétition KTT ..... 7.950

Machines vendues avec garantie

**BOUDENE**

169, Boulevard Péreire, PARIS

**Éts P. MOREAU & C<sup>ie</sup>**

S. A. R. L. Capital 196.000 francs

6, rue des Écoles, CHARLEVILLE

ACCESSOIRES

pour

MOTOS

**SKILFO**

**LOTS DE PIÈCES DÉTACHÉES**

provenant du stock **INDIAN**  
de L'AGENCE

**E. BESSE, 1, Rue Faraday, Paris-17<sup>e</sup>, Carnot 50-79**

**UNE VOITURETTE**

au **PRIX d'une MOTO**

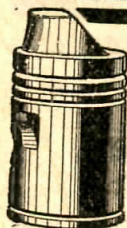
s'achète

**HALL DE LA VOITURETTE**

99, Avenue d'Orléans, PARIS

**OCCASIONS REVISÉES en TOUTES MARQUES**

Agences : Renault, Donnet, Peugeot



**G. GOETZ**

**Tous les Pistons**  
fonte, aluminium  
alpac  
ajustages spéciaux

**200 Modèles**

Axes - Segments  
Soupapes  
Rectification  
Réajustage - Régulage

6, Rue Gager-Gabillot  
**PARIS XV<sup>e</sup>**  
-Vaug 21-88-

**TOUT HARLEY**

Cadres surbaissés av. réservoir,  
800 fr.

RÉVISION SUR DEVIS  
ÉCHANGE MOTEUR 900 à 1.100 fr.

Roues à galets-cônes

Éclairage électrique complet 610 fr.

**CACHEMAILLE**

13, Rue Guersant, PARIS-17<sup>e</sup>

Demandez cat. 1931 2<sup>e</sup> édition



**ORNEZ VOS MOTOS!...**

LES FÉTICHES **RZ** PORTENT  
LES FANIONS **BONHEUR!**

Nombreux Sujets de 14 à 30 fr.

Les réclamer aux Marchands de Motos et d'Accessoires

**ROSANZ** FABRICANT - PARIS  
57, Boulevard de la Villette - PARIS

**COLOMBES-MOTOS** Téléphone  
Charleb. 08-47

Ouvert, le dimanche, fermé le jeudi après midi  
La plus moderne Agence régionale  
de Terrot, Gillet, Dollar, F.N., Gnome, Motobé-  
cane, Confort, Peugeot, Rhony's, Alcyon - Auto-  
mobilier Rosengart - Gd choix d'occasions révisées  
**A. FAIZANT** 199, Rue Hoche  
COLOMBES (Gare)

lipps, sect., Bourgeois, Neuville-au-Pont  
(Marne).

**Citroën**, 5 CV, torp. 4 pl., Imbernotte,  
4, rue Acacias, Wagram 26-52.

**Darmont** sport surb. écl. élect. parf.  
ét., Garage, 3, r. des Cottages.

**Derby** spécial 1928, freins av. mot. Ruby  
7 CV 130 km-H, 6 roues, pn. nfs peint, nve  
ét. impecc. splend. pet. voit. à enl., dim.  
mat. 9.600, Tapié, 27, r. Daviel (18<sup>e</sup>).

**Fiat** 509, parf. ét. torp. spid. vendue par  
part. 9.000 Sauton, 3, Imp. Popincourt.  
Part vend Cab., 5 Peugeot fin 29 tr. pr.  
6.500 ou Morgan eau rec. 4.500 Dugad,  
9, r. Fourcade.

**5 CV Peugeot**, C. l. boule 172 m. bon  
ét. 5.200 fr. Ess. volon. Marion, 31 av.  
Simon-Bolivar (19<sup>e</sup>).

**Mécanicien** vend Sima Violet 660 sport  
Duval entier. rev. pns nfs escl. code estamp.  
à débattre. Bat. 12 volts, 75 amp. nve,  
2 essuie-glace, 12 volts. Vis. le 17, Bauland,  
52, r. Lamark (18<sup>e</sup>).

**Peugeot** 5 CV 4 pl. écl. démar. 5 r. parf.  
ét. ess. vloonté, 5.500, Lepinette, 5, r. de  
Montreuil, Vincennes.

**G. A. R.**, 5 CV sport 750 2/3 pl. parf.  
ét. dern. mod. 7.500 fr., Simonis, 3, r. des  
Poitevins, Paris (6<sup>e</sup>).

**SIDECARS**

**Vends ou échange** side Automoto 500,  
bloc chaise contre voit. 6-7 CV. bn état.  
Grellier St-Aubin-Baubigne (Deux-Sèvres).

**Très joli sidecar** F. N. 4 cyl. M. 50 tout  
confort état de marche garanti. Morand,  
11, avenue Léon-Bourgain, Courbevoise.  
Seine.

**Harley** 9 CV. Side LV, b-place mod.  
élect. Delco photos code klax. compt. exc.  
état. 4.200 Magaud, 12, r. Jules-Valles.  
Paris.

**Très beau sidecar** Harley-David, ét.  
mécan. parf. pns nfs compt. parf. écl.  
prte bag. p-brise, t-sad, ch. de rechange,  
aff. uniq. Mme Cornu, 26, r. de Normandie  
Créteil (Seine).

**Harley** side belle carr. état mécan.  
parf. prix à débat. Reynaud-Carbon Blanc.  
(Gironde).

**Indian** bon état 800 fr. Delouis, 36, r.  
Stéphenson, Paris (18<sup>e</sup>).

**Sidecar Indian**, 7 CV. état abs. parf.  
équip. élec. Neuf klax. code Marchal,  
dyn. batt. ayant coûté 1.500 d'instal.  
à vendre de suite 2.500 s'ad. Samedi après-  
midi, concierge, 24, quai du Louvre.

**Moto sidecar** 2 cyl. à culb. 4 vit. t. b.  
état méca. 1.500 fr., autre sid. conf. 200 fr.  
cause dble emploi. Raverdy, 205, av. Jean-  
Jaurès, Aubervilliers.

**R. Gillet**, 6 CV. sport écl. Marchal  
side L. V., reprend 500 en compte Morin,  
38, r. des Gravilliers (3<sup>e</sup>).

**Sidecar René Gillet** b-pl., écr. de  
côté capote, p-bagages, roue sec. prix à  
débat. Simond, 15, rue des Fontaines (3<sup>e</sup>).

**Side René Gillet**, b-place entièrement  
équip. à enlever 4.500 fr. 2, r. du Grand-  
Prieure (11<sup>e</sup>).

**Sid. R. Gillet** 750, 2 pl. mot. rev. exc  
état bas prix. Fauré, 168, bd de la Gare

**Harley Davidson**, 1.000 cmc. électr  
mise à nf side et équip. compl. bas prix  
Cluzel-Bourbon-Lanoy (S.-et-Loire).

**Moto sid Indian**, presque pas roulé ét.  
nf acces. 1.600 fr. Bouquet Aristide, 4, r.  
Fontainebleau, Moret (S.-et-M.).

**A liquider**: 2 carrosseries side-car  
Faurne et une roue comp. 27/4 avec pneu  
neufs. Art. d'Exposition du dépôt de Paris  
H. Dulphy, 13, passage Maurice (11<sup>e</sup>).

**PALAIS DE LA MOTOCYCLETTE**  
LE PLUS GRAND CHOIX DE PARIS — NEUVES — OCCASIONS — ECHANGE  
**OUVERT LE DIMANCHE**

**CRÉDIT UNIQUE**  
82, Avenue des Ternes (angle Boulevard Péreire)



# 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)

**FN.** 4 cyl. side bi-place ét. nf. belle occ. 4.000 pressé, Lanois, 212, r. Belleville (20<sup>e</sup>).

**Side Gillet Herstal**, 500 culb. bloc. écl. Maglum et ts acces. voir Beccue, 15, av. Laumière (19<sup>e</sup>).

**René Gillet**, t. arm. 6 CV 29 b-pl. L. V., 715-115, r. rech. cap. p. br. écl. élect. Marchal out. p. rech. prop. b. ét. méc. 6.000, Roux-Saints (S.-et-M.).

**Je vends sidecar René Gillet** 1.000 cmc. S. A. side L. V. décap. bi-pl. r. de secours, ts acces. poss. roulé 5.000 km. comme neuv. à enl. pr. 10.000, prix à débat. s'ad. Mauer, 7, pass. Jeanne-d'Arc, Saint-Ouen (Seine), de 11 à 14 h.

**René Gillet**, 750 type G sid. LV b-pl. r. susp. 2 p-br. r. sec. pn 27x4,40, équip. grd tour. écl. mag. parf. ét. de marche, prix 5.000 éc. pr. R. V., Paolini, 52, Chemin du Bois des Jons, Marins-le-Ptreux (Seine).

**Triumph**, 5 CV sidecar rév. compl. fr. dir. 2.900 fr., 3, r. M. Berteaux, Colombes (Seine).

**René Gillet**, side bi-pl. ét. nf. belle occ. pressé, Lanois, 212, r. Belleville, Paris (20<sup>e</sup>).

**ECHANGES**

**Renault**, 6 CV torp. 4 pl. exc. ét. repr. moto ou Morgan, Paul, 198, rue de Bécon, Courbevoie.

**Echangerai** encontre moto 250 ou 350 4 tps install. compl. T. S. F. nve au choix et garantie comp. Superhérodryne cadre diff. aliment. accus. ou secteur av. meuble. Ecr. ou le s. dep. 19 h. Sam. à midi et dim. mat. Grisel, 11 boul. Berthier (17<sup>e</sup>).

**5 CV Citroën**, 2-3 pl. Cabriolet contre moto 350 cmc. récente, Café, 178, rte Révolte, Levallois.

**F. N. Briquet** échange à des conditions toutes spéciales contre les nouveaux modèles 1931, 28, r. Henri-Poincaré (20<sup>e</sup>).

**New-Map 1930** état neuf mot. mag. 500 culb. à échanger contre René Gillet suspension élastique bon état M. Clouet 22 ter, r. Ch. Bassée, Fontenay-sous-Bois.

**ON DESIRE ACHETER**

**Achat comptant** au maximum motos e voitures modernes, 21, rue de Tlemcen, Paris (20<sup>e</sup>). Tél. Ménil 76-39.

**Cherche** side sport Bernardet, Vergne, 10, Bld Magenta.

**Serais acheteur** side sport préf. Bernardet ou Belgian sport, écr. Maitre, 42, av. des Gobelins (13<sup>e</sup>).

**Suis acheteur** side Bernardet touriste bi-place en bon état, faire offre à Cabet, 43, av. de Paris à Vincennes.

**Suis acheteur** au comptant ttes motos Dresch, Max, 178, rte Révolte, Levallois.

**J'achète** toutes motos de 4 à 9 CV. La Moto pour tous, 3, rue Aumont, Paris (13<sup>e</sup>).

**Cherche d'occasion** tan-sad E. N. réglable état neuf Leloup, 6, villa Laplace, Arcueil.

**F. N. suis acheteur** de suite 350 cmc. ou 500 surbaissée Briquet, 28, r. Henri-poincaré, Paris (20<sup>e</sup>).


**DIVERS**

**Pneus** motobécane renforcés... 35 25x3, 85 fr.; 26x3,5, 100 fr.; 27x4, 110 fr. Chambres: 20 fr. 700x80, 90 fr. 650x65, 70 fr.; talons: 25x3,85; 700x100, etc... Courroie motobécane, le m. 18 fr. 50; 14 mm. le m. 14 fr. En

**J.-M. PERNOT**  
Agent Commercial  
de **GNOME-RHONE**  
26, Rue des Écoles à Sceaux  
SEINE

à tout acheteur d'une **GNOME-RHONE**, neuve, à l'un des concessionnaires de la marque dans la région parisienne.

**PRIME**



**LA 5 CV ROSENGART**  
s'achète ou s'échange à **CRÉDIT**  
CONTRE VOITURE MOTO  
chez le concessionnaire

**B. GODART**  
116, Bd de Grenelle  
PARIS — Ségur: 61-76  
Stock des 1<sup>res</sup> Marques de Motos neuves en Magasin — Accueil tout particulier aux Lecteurs de MOTO REVUE

19 mm. les 1 m. 70-25 fr. 1, rue Jardins Saint-Paul, Paris (4<sup>e</sup>).

**Bouteille Magondeaux** 500 lit., colliers fixat. 1 lanterne Vestale essence. Bernard, 46, rue du Plessis, Fontenay-aux-Roses.

**Tan-sad VW**, avec dossier coussin ripiédés val. 200 vendu 50, R. David, 9, rue des Huissiers, Neuilly-sur-Seine.

**Baisse formidable:**

|                 |     |
|-----------------|-----|
| Pneus 27x4      | 120 |
| Chambres 27x4   | 22  |
| Pneus 26x3,5    | 105 |
| Chambres 26x3,5 | 20  |
| Pneus 25x3      | 90  |
| Pneus 700x80    | 95  |
| Chambres 700x80 | 18  |

**DRESCH-BASTILLE-STATION**  
vous livrera au mieux de votre intérêt  
les nouvelles **DRESCH** — Même avec reprise toutes motos  
STOCK Pièces détachées — Tous les Accessoires  
6, Bd Richard-Lenoir, PARIS Métro: Bastille  
Réparations en 24 heures. — **OUVERT LE DIMANCHE MATIN**

**SAINT-GERVAIS-MOTOS**  
CONCESSIONNAIRE SPÉCIALISTE



**DOLLAR MAJESTIC**

7, Rue du Pré-Saint-Gervais (Métro: Place des Fêtes) - Nord 93-46  
63, Rue Oberkampf (Métro: Parmentier) - Roquette 42-59  
**OUVERT DIMANCHES et FÊTES LEÇONS GRATUITES à tout ACHETEUR**

**HENRI IV AUTOMOBILE ÉCOLE**  
Métro: Bastille Archives 74-17  
— AGENT DIRECT DES GRANDES MARQUES  
Permis gratuit à tout Acheteur  
**VENTE à CRÉDIT - 43 bis, Boul. Henri IV, PARIS**


**Compteurs**



**DECHELETTE**  
CHATILLON-s/s-BAGNEUX  
(Seine)

**Vélo Moto Auto**

**BELLEVILLE-MOTOS F.N.**  
Agence Exclusive  
**MOTOCONFORT**  
**MONET ET GOYON**  
**DRESCH - STYL'SON**  
Crédit 6 à 18 mois. - Ouv. Dim. et Fêtes  
**Atelier spécial de Réparations**  
Pièces détachées  
85, rue Julien Lacroix - PARIS - 20  
Tél. Ménil. 77-03  
**F.N.** Métro: Belleville ou Couronne



**SIDE-CARS**  
SPORT-TOURISME  
**ERNEST RICHARD**  
184 Avenue de Choisy Paris  
16 Rue de Paris Tel Gob 34 23  
Ivry

CATALOGUE CONTRE D'AVANCE

Toutes dimensions voiturettes en magasin, ou sur commande, rayonnage d'une roue d'Amilcar, Salomon, etc... avec fourniture d'un pneu et d'une chambre neufs de 27x4 au prix de... 185

Pierre, le Garage Renouvier, 2 et 4, rue Ch. Renouvier (20<sup>e</sup>), tél. Roq. 07-67.

**Pièces** pr. B. S. A. et Triumph armées I.R. des Jardins St-Paul, Paris (4<sup>e</sup>).

**A vendre:** 1 perceuse main Val d'Or sur socle et colonne 450 fr. 1 Magnéto mono Bosch Z. A. 1, une Bosch Z. E. V. 2 cylindres com. nf. rupteur rapide, vis platine. Fr. l'une: 250. 1 Carbu pour 6 CV. Renault parf. ét. 100 fr. 1 pompe Técalémit moto nve fr. 35. Goiot, 42, rue Bruyant Reims (Marne).

**Les Huiles** de première qualité s'achètent chez Pierre qui vend: le ricin, première pression le lit. 10 fr., Thuile 1/2 fluide pour deux-temps et moteur sport 10 fr., la superbe pour le graissage des part. sup. du moteur 20 fr., la Castrol X. L. 10 fr. 50, Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20<sup>e</sup>).

**En neuf**, p. boue 170 fr. émaillés la p. 80 fr. cart. chaîne 25 fr. serv. en selle, 80 fr. Manettes, 40 fr. Guidons, 15 fr. Selles, 30 fr. Pneus Dunlop 26x21/4, 3,25 dep. 50 fr. Chaînes oec. 12,7 et 15; 19 fr. 20 et 30 fr. le m. Moteur train 250 cmc. 2 échap. 450 fr., A. Geoffroy, 153, Bld Victor-Hugo, Saint-Ouen (Seine).

**Francis**, 33 a. Sér. actif, réf. prem. ord. moral et tenue parf. assimilation rapide, permis cond. moto, auto et camion, désire situation stable province: chauff. ou empl. conf.: régisseur, secrét., etc... Ecr. Huguet, 37, Bld National, La Garenne (Seine), qui transmet.

**Jeune homme** part. seul 27 juin 18 jrs vacances sur 350 culb. Triumph Pyrénées Côte d'Azur, Alpes, demande compar. route bon. éducat. sur moto en rapp. pr total ou partie da parcours, éer. P. Faure, 46, r. la Chapelle, Paris.

**Pneus** à talons nts et garan. p. roues 650x65 à 15 fr. autres dimens. à petits prix, courr. 22 M M à 15 fr. le m., Moers, 56, fr. Saint-Antoine (12<sup>e</sup>).

**Montre** 8 jours neuve réclame 80 fr. Agence Moto, 285, bld Saint-Denis, Courbevoie.

**Moto Mallette Bérard**, très bon ét., 175 fr. s'ad. dim. matin entre 8 et 10, 31, r. de la Pompe (16<sup>e</sup>).

**Pour vélomoteur**, porte-bagages, 10 et 15 fr. Guidons renforcés, 25 fr. Sièges arr. occa. dep. 25 fr. Moteurs boîtes et cadres divers, 7 bld Victor-Hugo, Saint-Ouen.

**Une contravention** coûte cher: pour 60 fr. seulement mettez-vous en règle en ajoutant à votre éclairage un phare code Renault que vous achèterez chez Pierre au garage Renouvier, 2 et 4, rue Ch. Renouvier, Paris (20<sup>e</sup>). Tél. Roq. 07-67.

**Novi** 12 à 16 **SES ALTERNOV**  
**CHEMIN des VIGNES DYNovi**  
**PANTIN (SEINE) NOVI LUX**  
ONT VAINCU LA NUIT ET ASSURENT LA SÉCURITÉ MOTOCYCLISTES

Pendant les mois de Mai et Juin  
 Vous offre, 1° — Reprise en compte de toute moto ou voiture. 4° — Bon de révision gratuite à 1.500 km.  
 2° — Leçons de conduite et carte grise gratuite. 5° — Mise au point avant Livraison (60 km.).  
 3° — Siège arrière et repose-pieds gratuits. 6° — Et 12 mois de Crédit.

**DRESCH-COURCELLES** G. Gauthereau directeur

Demandez catalogues aux Magasins de Vente : 174, Rue de Courcelles, PARIS (XVII<sup>e</sup>). — Métro : Péreire. — Tél. : Carnot 80-87.

**P. B.** SELLES et SIÈGES



Le seul appareil existant permettant le réglage instantané de la suspension par le passager (de 40 à 90 kg.) suivant l'état de la route, sans descendre de machine. Fixité absolue. Se monte en 2 minutes.

Catalogue de nos modèles franco  
 Sièges P. B. 9, Rue Fala-Félix VINENNES (Seine).

**William RODIER**  
 Agent exclusif de

|                |         |
|----------------|---------|
| Motosacoche    | Terrot  |
| Gillet - Monet | New-Map |
| Gnome & Rhône  | Jonghi  |
| Automoto       | Dollar  |
| Motobécane     | O. S. A |
|                | etc.    |

Sidecar V. W. et toutes marques

Mise au point gratuite de tout ce que nous livrons

Atelier de réparation et personnel qualifié  
 2, Rue Dézobry SAINT-DENIS

Adressez-vous au **SPÉCIALISTE DU PNEU**

TOUTES Marques Dimensions en magasin

Marchandises Garanties TRÈS GROS STOCK  
 DEMANDEZ TARIFS.

**DOCKS DU PNEU**  
 387, Rue de Vaugirard, PARIS-XV<sup>e</sup>  
 Tél. : Vaugirard 41-42

**ACHAT - VENTE - ECHANGE**  
 50 machines en mag. liste 1 fr. silencieux neufs pour motos. 25f  
 Carburateurs doubles manettes 75 fr.  
 BEAUSOLEIL, 9, r. Saint-Sabin, PARIS

**THE MOTORIST**  
 28, Rue des Acacias - PARIS

**RECORD ! RECORD !**

SERRE TÊTE CUIR 15 fr. Vêtement de CUIR 299 fr.

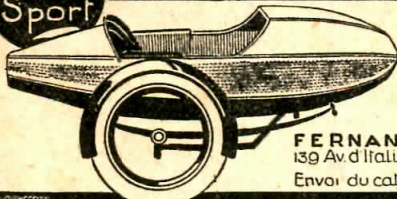
**RECORD !**



CHUISSARDS et GANTS depuis 25 fr.

**BON POUR UN SUIROIT**  
 expédié franco contre 3 f. en timbres-poste avec le catalogue 1930, 120 gravures, 40 pages.

Le Super Sport **SIDE-CAR**



carrosseries en tous genres — charris, capotes, pare-brise

**FERNAND RICHARD**  
 139 Av. d'Italie Paris 13: tél. Gob. 25 00  
 Envoi du catalogue contre 0\*50

**STAUB**

Ses boîtes 2 et 3 vitesses de 95 cc. à 1000 cc. s'adaptent sur toutes les marques de motos

Modèle spécial pour cyclecars à 3 vitesses et marche AR.

Ses **MOTEURS** — Ses **BLOCS-MOTEURS** les plus avantageux... — Demandez Notice SR.

**STAUB** 26 à 30, rue Jules-Ferry COURBEVOIE (Seine)

**L'ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE COMPLET des MOTOS réalisé par MAGNETO FRANCE**

MAGNETO D'ALLUMAGE  
 MAGNETO DYNAMO DYNAMO (avec accus)  
 ALTERNO APPAREILLAGE conforme au CODE 93 route d'Heyrieux LYON

NOTRE PRIME SPÉCIALE réservée à nos Abonnés et à nos Lecteurs

**LE BOL D'OR 1931**

— 23, 24, 25 Mai 1931 —

**BILLET A PRIX RÉDUIT**

(Loi du 26 Juin 1920)

**DEUX PLACES**

Avec ce billet il sera perçu par place

TRIBUNE D'HONNEUR: 10 fr. au lieu de 20 fr. 25  
 TRIBUNE: 6 fr. au lieu de 12 fr. 25.

Ce billet ne peut être vendu.

**MOTO REVUE**

Tiré sur rotative à l'Imprimerie spéciale de Moto Revue, 30, rue du Poteau Paris, (18<sup>e</sup>)

Adressez toute la correspondance : 51, Rue Vivienne, Paris.

Le Gérant : C. LACOME.

# TOUR DE FRANCE

24 AVRIL - 10 MAI 1931 - 5000 KM.

# TERROT

*triomphe encore cette année*

**4** motos engagées **1<sup>res</sup>** ex-æquo  
**4** motos arrivées **1<sup>res</sup>** sans pénalisation

Catégorie 250 cmc..... COULON et FRAICHARD

Catégorie 350 cmc..... BOETSCH et GAUTHIER

remportant 4 médailles d'or

## la COUPE-CHALLENGE DES MOTOCYCLETTES

(toutes catégories)

la COUPE-CHALLENGE « SHELL » DES CONSTRUCTEURS

et la COUPE-CHALLENGE DE « L'ÉCHO DES SPORTS »

Huile TERROT

Pneus DUNLOP

Catalogue franco sur demande adressée aux Etabl<sup>ts</sup> TERROT à Dijon (Côte d'Or)

---

---

# LES MONET GOYON

## TOUR DE FRANCE 1931

---

Catégorie 175 cmc.

SOURDOT et HOMMAIRE

1<sup>ers</sup> ex æquo

2 MÉDAILLES D'OR

Rempportent  
pour la

3<sup>ME</sup>

FOIS

le TOUR de  
FRANCE

Graissage KERVOLINE

Catalogue franco sur demande à

**MONET - GOYON**

57 R. du Pavillon, MACON

SUCCURSALE A PARIS :

112, Boulevard de  
Courcelles



HAVAS