

Les Modèles 1929 sur la route... San Sou Pap, 250 cmc.

LE NUMÉRO

1^{fr.} - 25

MOTO REVUE

TOUS LES
SAMEDIS

MOTOS - SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

17^e ANNÉE — N° 319

20 Avril 1929

et

Motocyclisme
Automobilisme



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

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

Miss 1929 désire tout son confort et voilà pourquoi la Moto moderne est arrivée à ce stage de perfection : gramophone, pic-nique, radio, toilette, tout est prévu sur nos Machines ; soyez nombreuses, petites Misses 1929, à suivre cet exemple et vous ferez la meilleure propagande à la Motocyclette.

P.108

4480



4480^F

**baisse de prix
mais non de qualité**

un nouveau prix 4.480 frs, mais toujours la même machine : la P. 108 la 250 à bloc-moteur, cadre en acier forgé, réservoir en selle, trois vitesses; la vraie moto de tourisme.

P.108

448

Peweeot

A 230



LA MOTOCYCLETTE

Terrot



triomphe dans les 2 derniers

GRANDS PRIX MOTOCYCLISTES

GRAND PRIX INTERNATIONAL D'ANTIBES

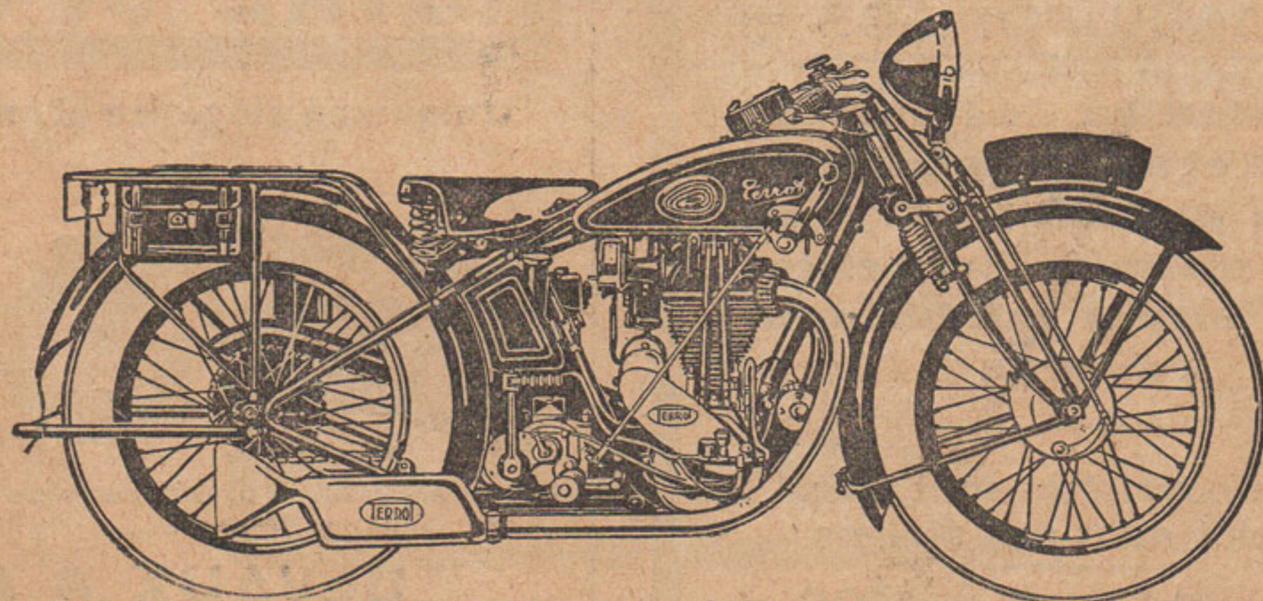
31 Mars 1929 350 sidecar **1^{er}** CUVELIER, 2^e Groppo

GRAND PRIX MOTOCYCLISTE D'ALGÉRIE

7 Avril 1929 175 cmc. **1^{er}** LAFFARGUE

— 250 cmc. **1^{er}** FORNASERO

tous sur Motos TERROT



La 350 cmc. Supersport - Type HSSO - "Champion de France"

Prix **6.200 frs.**

(Portet emballage eu sus)

Supplément pour Eclairage Marchal **875 frs.**

Catalogue franco : Établissements TERROT, 2, Rue A. Colombar - DIJON

Succursale à Paris : 30, Avenue de la Grande-Armée

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

Motocyclistes!!

rappelez-vous que
**Les STANDS
AUTOMOBILES**

DU
PALAIS

DE LA
NOUVEAUTÉ

vendent
les motocyclettes

**à CRÉDIT
RÉELLEMENT**

**au même prix
qu'au comptant**

prix net du catalogue du constructeur
**sans combinaisons
sans surprises**

L'organisation spéciale du
CRÉDIT et un Stock constant
de plus de **400 MOTOS** de
toutes marques permettent
des livraisons extrêmement
rapides

Les motocyclettes sont mises
au point dans nos ateliers

Visitez les stands Motos du
PALAIS de la NOUVEAUTÉ
24, Rue de Clignancourt
LES PLUS IMPORTANTS D'EUROPE.

Motocyclistes . . !

LA CÉLÈBRE MARQUE

JEAN THOMANN

Vous présente sa Nouvelle Motocyclette 500 cmc.

4 temps à culbuteurs, réservoir et pneus
"Ballon", siège arrière fixe et surbaissé

1 ère de la Fabrication Française par
son esthétique, sa conception
mécanique, sa robustesse et
sa tenue de route. :- :-

Livraison par ordre d'inscription à
partir de Janvier 1929

VENTE A CRÉDIT EN 10 MOIS

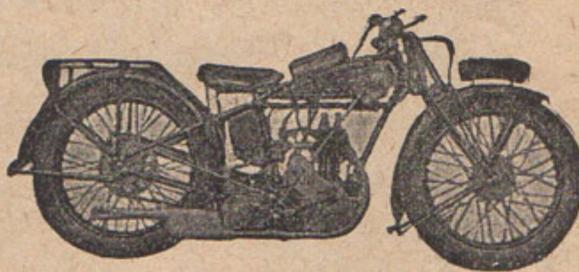
par tous Agents de la Marque et renseignements
gratuits sur demande

Société anonyme des CYCLES et MOTOCYCLES JEAN THOMANN
Établissements A. Fauvarque, 4-6-8, Rue Colbert,
Montreuil-s-Bois (Seine) - Téléphone: Avron 03-66

**UNE MARQUE
QUI S'IMPOSE**

la
ROYAL-SPORT

Unique en élégance et en qualité



montée
avec les
Moteurs
- JAP -
AUBIER-DUNE
ET KÖHLER-
ESCOFFIER

Cadres entièrement brasés, raccords en acier forgé

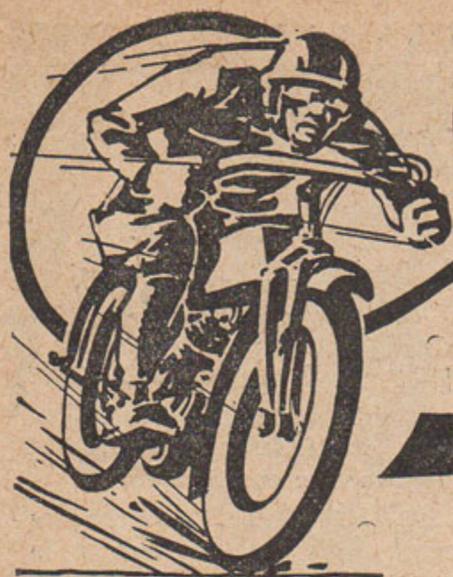
DEVAUX & C^{ie}
CONSTRUCTEURS

241 bis, Avenue Daumesnil - PARIS (12^e)

**LES PLUS GRANDES FACILITÉS
DE CRÉDIT**

Tél. : DIDEROT 37-64

Tél. : DIDEROT 7-64



Alcyon

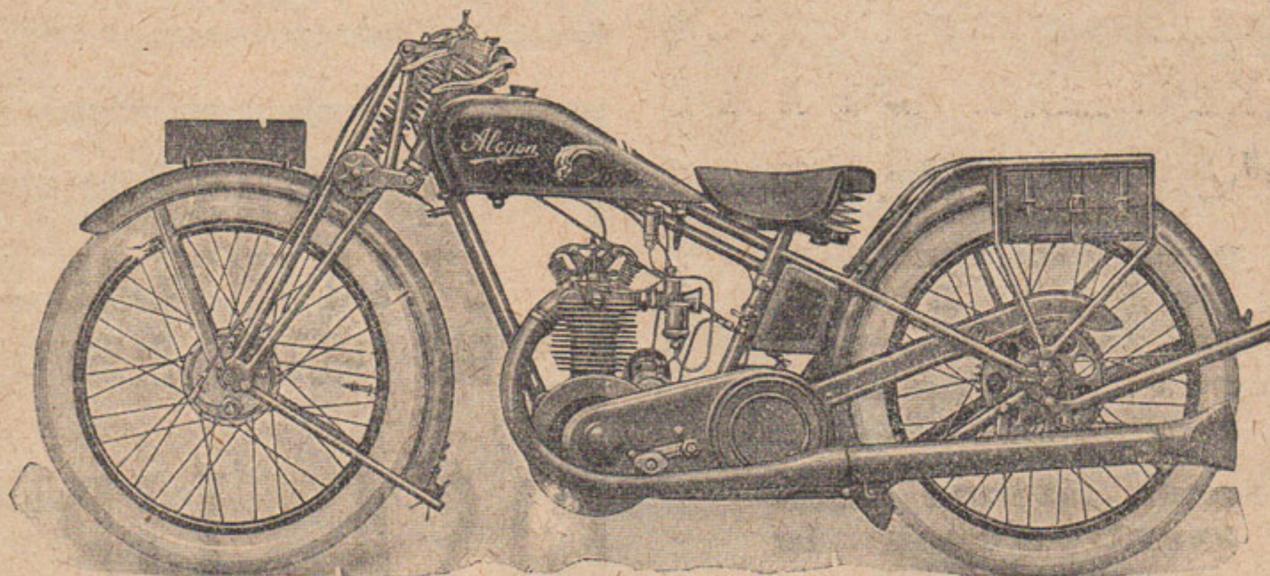
CHAMPION DE FRANCE 1928

Catégorie 175 cmc.



Catégorie 250 cmc.

Construit en grande Série, tous les Modèles
::: qui lui ont valu ses succès !!! :::



ALCYON, Supersport 250 cmc., Type "Champion de France",
— Moteur à Culbuteurs. — 3 Vitesses — Chaîne-chaîne. —

Prix : 4.600 Fr.

—: Port et Emballage en sus :—

CATALOGUE «M.R.» SUR
DEMANDE —>

à **ALCYON**, à **COURBEVOIE (Seine)** OU AUX AGENTS
DE LA MARQUE

1e nouveau Radios Moto

RM C4 à accus

Bientôt...

Dans quelques jours, le RM C4, le nouveau Radios moto à accumulateurs, sera présenté aux lecteurs de MOTO REVUE. Donc, quelques jours de patience et vous pourrez choisir votre RM C4.

Ne prenez aucune décision avant d'avoir lu notre annonce qui vous documentera sur le RM C4....

... une merveille !

RADIOS
POUR CYCLES & MOTOS
18, rue Denfert Rochereau
BELLEGARDE
AIN



Une **SUPER-DISSOLUTION**

La DISSOLUTINE, super-dissolution, est une dissolution concentrée, puissante, adhésive et inaltérable.

La DISSOLUTINE assure des réparations qui résistent à la chaleur résultant du roulement et à toutes les multiples déformations infligées par la route aux chambres à air. Si vous avez l'habitude de vous servir de dissolution pour réparer, essayez la DISSOLUTINE, vous n'en voudrez plus d'autres.

Tous renseignements et envoi de notre brochure L'ENTRETIEN DES PNEUMATIQUES indispensable à tout usager sur demande contre 1 fr. en timbres.

L. RUSTIN
16 bis, Rue du Bois - CLICHY (Seine)

DISSOLUTINE
SUPER-DISSOLUTION
C'EST UNE FABRICATION "RUSTINES"

LA CONSTRUCTION
ET LA MISE AU POINT
DES MOTOS BLOC - MOTEUR

O.S.A. LIBERTY

CONSTITUENT :

POUR LES CLIENTS

POUR LES AGENTS

UNE
SÉCURITÉ
ABSOLUE

UNE
VENTE
FACILE

Établissements OMER SAMYN ARGENTEUIL
(S.-&-O.)



DOLLAR

une 2 c.v.
pour

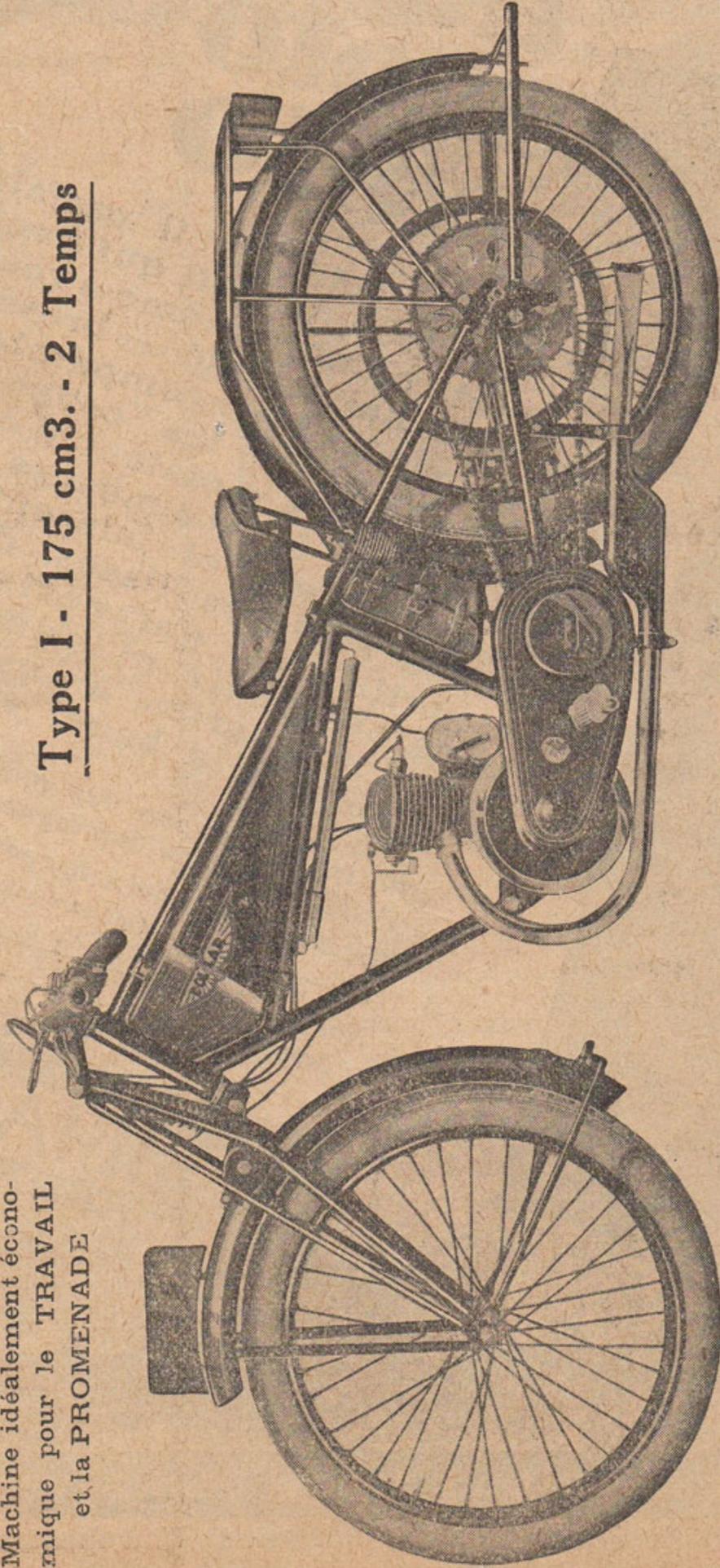
2.800

Francs

construite avec le même soin qu'une 500 cm³

Machine idéalement économique pour le TRAVAIL et la PROMENADE

Type I - 175 cm³. - 2 Temps



PARIS-NICE

1^{er} Portrait (ex-œquo)

1^{er} Rasser (ex-œquo).

en catégorie 175 cm³ sur
moto DOLLAR, Type I

Moteur Chaise 2 temps. — Alésage 60, Course 60. Piston Aluminium. Régime 2.800 t/m. Carburateur à 2 manettes. Magnéto commandée par chaîne sous carter étanche. Cadre subraissé triangulé en tubes acier. Fourche avec amortisseurs. Boîte à 2 vitesses, débrayage et Kick. Transmission par chaînes. 2 Freins. Réservoir 7 litres. Sacoche outillage. Pneus Dunlop de 660 x 65.

ETABLISSEMENTS DOLLAR, 19, P. Quai de la Marne. — Joinville-le-Pont (Seine)

REMPILISSEZ CETTE FICHE !
Envoyez-moi gratuitement votre catalogue
et vos conditions de vente à crédit
115 DOLLAR, 19 (P) Quai de la Marne - JOINVILLE-LE-PONT (Seine)

20-4-29

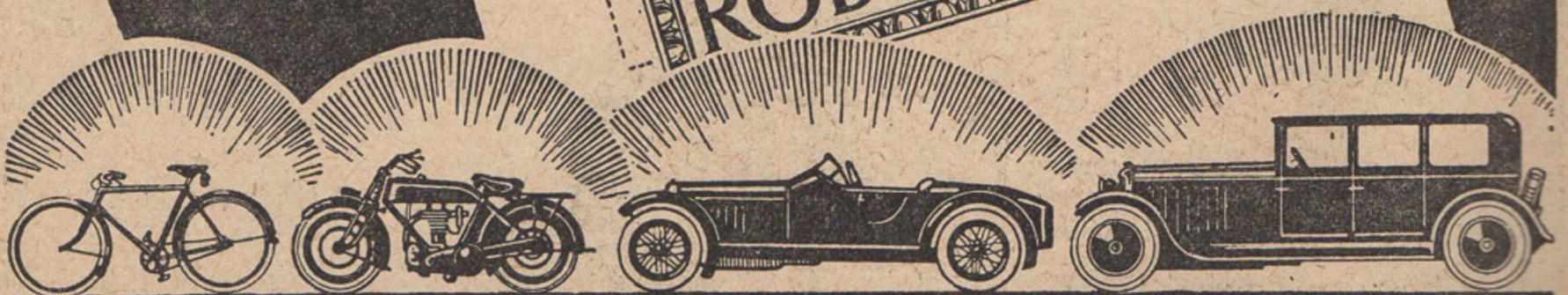
pour auto moto vélo

Robbialac est l'émail parfait de l'amateur, l'émail qui vous permet d'obtenir, même si vous n'avez jamais manié une brosse, un uni absolument incomparable. Ne craignez pas les "coups de pinceau". Ils s'étalent d'eux-mêmes, au fur et à mesure que vous peignez, et laissent de belles surfaces lisses, dures et brillantes, qui résistent, sans se ternir ni s'écailler, aux intempéries, à l'essence, à l'huile, à la boue, etc. etc.

Postez ce coupon dès maintenant
ROBBIALAC - Boulogne-S-Seine.
Gratis envoyez-moi notice pour émailler
(indiquer auto, moto ou vélo.)

Nom _____
Adresse _____

ROBBIALAC



Il s'applique sur tous fonds: peints, vernis ou celluloseux

En vente : Garages, Grands Magasins, Marchands de couleurs, Cycles, etc...

"Rochester" MOTO

4 MODÈLES

175 cmc. - Duton, chaîne-chaîne	2400 fr.
175 cmc. - Duton, luxe, freins tambour	2650 fr.
250 cmc. - Duton, 3 vitesses, freins tambour	2995 fr.
250 cmc. - luxe moteur L. M. P.	3200 fr.

CRÉDIT 12 MOIS

Usines et magasins d'exposition :

10, Grande-Rue - PRÉ SAINT-GERVAIS (Seine)

CATALOGUE N° 4 FRANCO SUR DEMANDE

Ne vous mettez pas
un sac sur la tête !

L'accident arrive quand
on ne l'attend pas !

Pour vous prémunir contre les
suites de l'accident possible

ASSUREZ-VOUS

Notre service des Assurances vous couvre
effectivement et à moindre frais.

Demandez les Notices au

51, Rue Vivienne - PARIS

LES FABRICATIONS (Bté France et Étranger)

DE TOUT POUR MOTO A LYON

Titre et marque déposée 9, Quai Julee Courmont

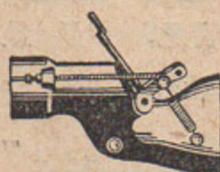
VOUS SONT INDISPENSABLES !!!



LE SILENTÉCHAPPEMENT

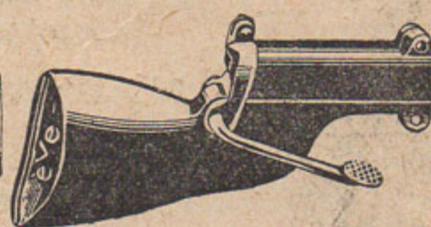
obligatoire pour satisfaire aux Règlements

Vous permet néanmoins l'échappement libre à volonté ! tout en étant le **SILENCIEUX** par excellence. Son jeu de chicanes intérieur ne freine pas le moteur. Cet appareil, très solide, en tôle d'acier finement nickelée s'adapte instantanément à toutes motos.



Commande par manette et câble

Se fait dans tous les diamètres. Indiquer à la commande le diamètre extérieur du tube d'échappement et le côté (sens de la marche).



Commande au pied ou à la main à volonté !

L'appareil complet, prêt à être posé. 30 fr.
Supplément pour manette, câble et gaine de commande pour commande au guidon. 15 fr.



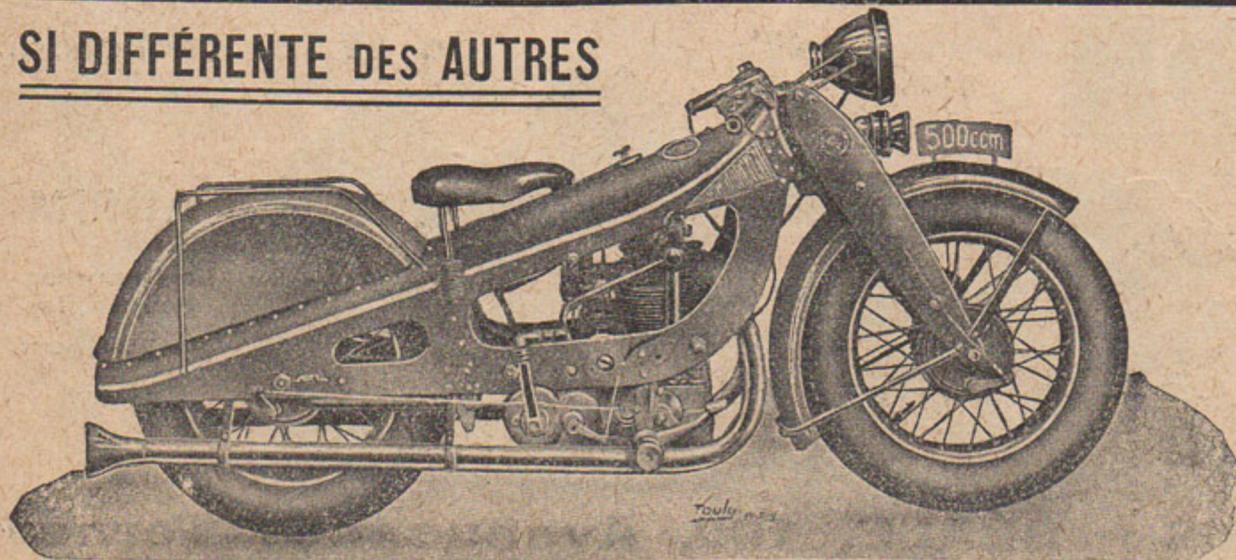
LA SACOCHE « EVÉ »

en cuir gras extra, demi souple, avec dos et fond renforcé, dimensions 250 x 330 x 90 mm se place avec fixe courroie ou avec pontet, ne pas confondre notre modèle avec tout autre imitation. L'argent remboursé à réception si la sacoche ne convient pas.

Prix : 90 francs

Demandez notre catalogue illustré : TOUT POUR MOTO

SI DIFFÉRENTE DES AUTRES



AGENTS...

les motocyclettes

NEW-MOTORCYCLE

représentent pour vous
le plus gros intérêt

ASSUREZ-VOUS notre représentation pour votre région.

PARIS-MOTOS

Agent général pour la France

**79, Avenue des Ternes
PARIS**

vous donnera tarifs
et conditions.

STELLA

1, Rue d'Issy
BILLANCOURT (Seine)

8^e année

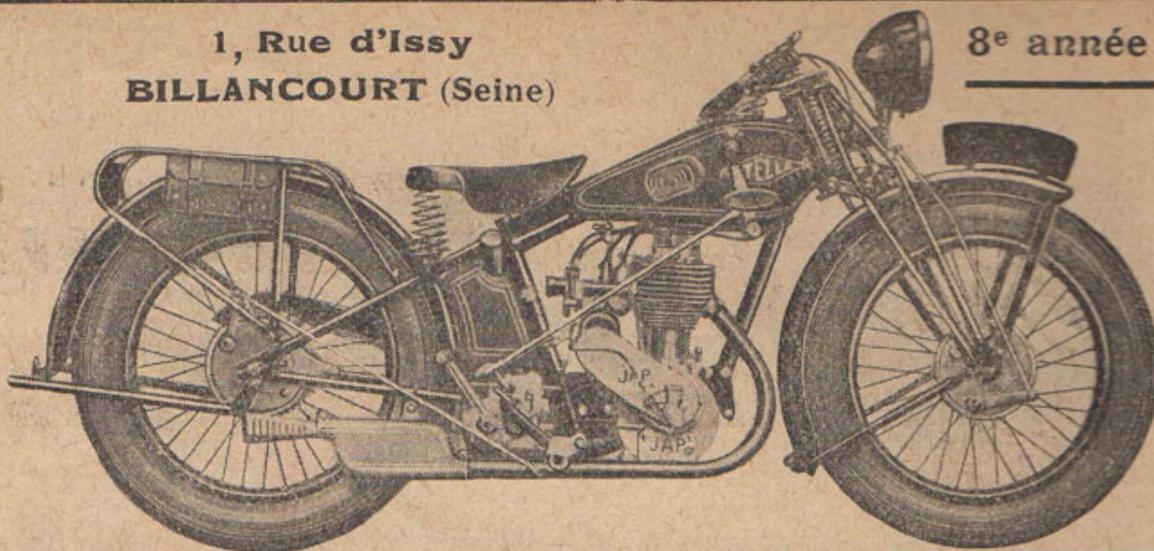
10 Modèles 2 et 4 Temps
175 cc. à 500 cc.

175 cc.
2 vitesses **2.250** fr.

Voir ses modèles munis du moteur

J.A.P. 250 cc. **4.800** fr.
350 cc. **5.300** fr.

Succursale à Bordeaux, 293, Av. Thiers



UNE NOUVEAUTÉ !



"STORMY ANGLAIS"

Trench special de moto :
350 FR.



Culottes légères : 39 fr.

THE "MOTORIST"

28 Rue des Acacias, 41 Avenue des Ternes - PARIS

SPÉCIALITÉ ÉQUIPEMENTS MOTOCYCLISTES

CUISSARD ANGLAIS à fermeture Éclair !
GUÊTRES DE DAMES -:- SPÉCIALITÉS

Nouveautés Anglaises et Américaines

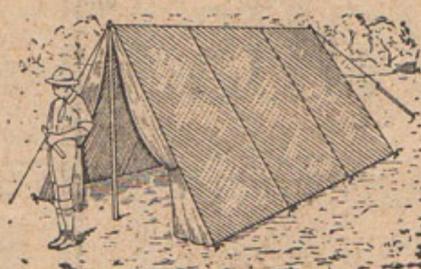


Sacs tyroliens



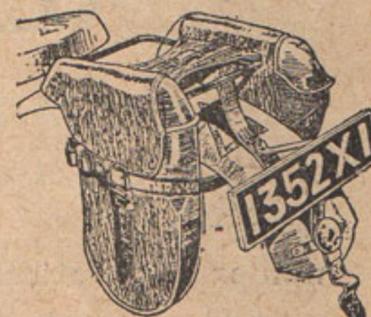
depuis 25 fr.

Moto-Camping



Tentes neuves pour 2 personnes depuis 155 fr.
80/150. Poids : 7 kilos

Vêtements huilés anglais



Sacoche Moto
depuis 25 fr.

Culottes laine
Whipcord
99 et 139 fr.

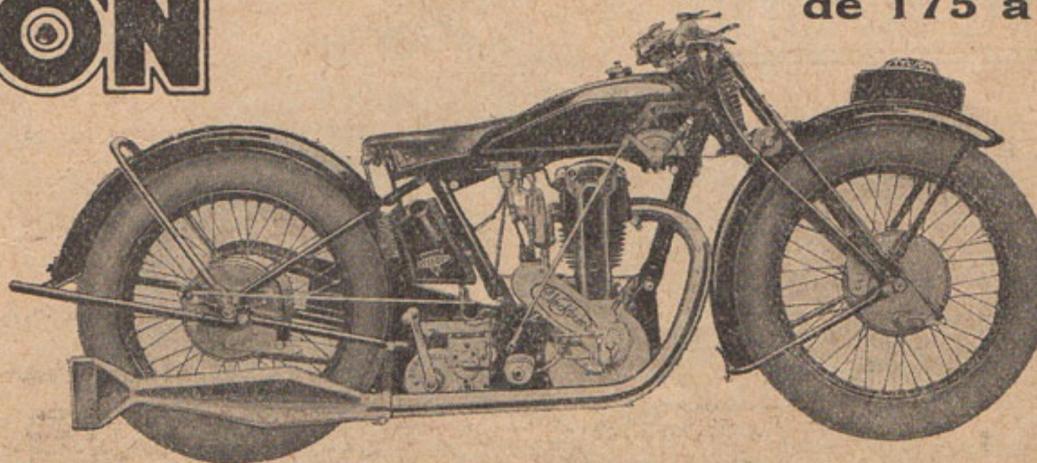
BON POUR UN SUROIT NEUF
avec le catalogue 1929, 28 pages, 75 clichés,
— contre 3 francs en Timbres-postes. —

STYL'SON

LA MOTO DE GRAND
STYLE

Ses Modèles 1929 en tout com-
parables aux grandes marques
Anglaises, pour le prix d'une bonne
marque Française

de 175 à 500 cmc.



ADSIM

Le Chambon-
Feugerolles
(près Saint-Étienne)

(Loire)

AGENT POUR PARIS : **BÉALE, 100, Avenue des Ternes**

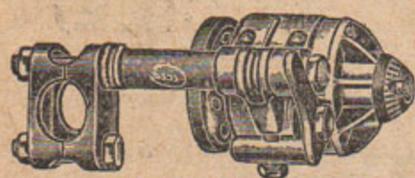
Les Nouveautés

Cicca

pour motocyclettes: l'éclairage électrique

Une étude approfondie et une mise au point minutieuse nous ont permis d'établir un éclairage électrique répondant exactement aux besoins de tout motocycliste soucieux de sa sécurité.

Cicca



N° 301

Alternateur 301 avec support et galet d'entraînement



N° 303

Commutateur 303 avec dispositif code

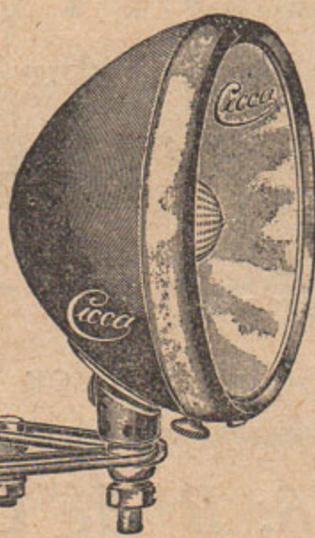


N° 302

Lanterne arrière

Projecteur de 200 "

PHARE CICCA N° 30



puissant

il donne facilement 80 bougies et est constant à toutes allures.

pratique

de dimensions réduites, il se place aisément et rapidement sur toutes motos,

solide

car il est construit avec le plus grand soin et des matières de tout premier choix.

et d'un prix

SANS CONCURRENCE, grâce à une fabrication en grande série et à nos puissants moyens de production, nous avons pu établir un éclairage électrique de QUALITÉ PARFAITE et COMPLÈTEMENT GARANTIE.

L'EQUIPEMENT COMPLET: PRIX avec projecteur 200 " : 460 frs.

— — — 160 " : 440 frs.

Supplément pour entraînement par courroie 75 frs.

Cicca

114 Av des Champs Elysees
PARIS (8^e)

Tél. Elysées 98-04
98-05
98-06

En vente dans toutes les bonnes maisons

Les plus importantes usines françaises
d'accessoires pour Cycles et Automobiles.

1929

- LE -
CYCLECAR SIMA-VIOLET

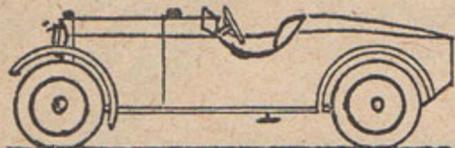
1929

A CONSACRÉ SA VALEUR PRATIQUE AVEC LES PERFECTIONNEMENTS LES PLUS
MODERNES ET LE DÉMARRAGE ET ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUES

LIVRAISON IMMÉDIATE

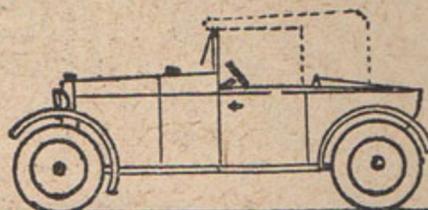
Complet avec Démarrage et Éclairage Électriques et Roue de secours nue:

PRIX : 8.950 fr.



AGENTS! Passez vos Commandes dès maintenant.

1 et 3, rue Barbès, COURBEVOIE



Pour la troisième fois

les Motos

BMW

gagnant la

TARGA FLORIO (SICILE)

Le circuit motocycliste le plus dur au monde

CATÉGORIE 500 cc **1^{ER} KØEPPEN**

meilleur temps de la journée et record du tour

Livraison immédiate de tous les modèles

Agent général: **BASTIDE - 56, B^d de Clichy -:- PARIS**

D. S. 1929.

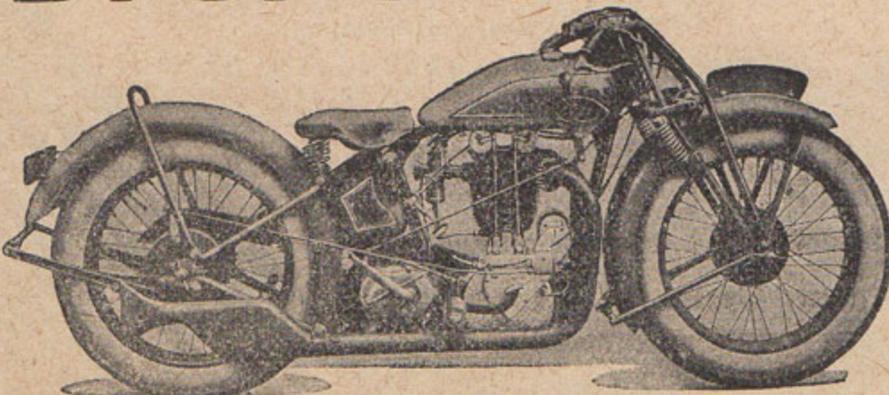
**TOURISME -- SPORT
& SUPERSPORT**

— APRÈS —

Gometz-le-Châtel et Bordeaux-Nice

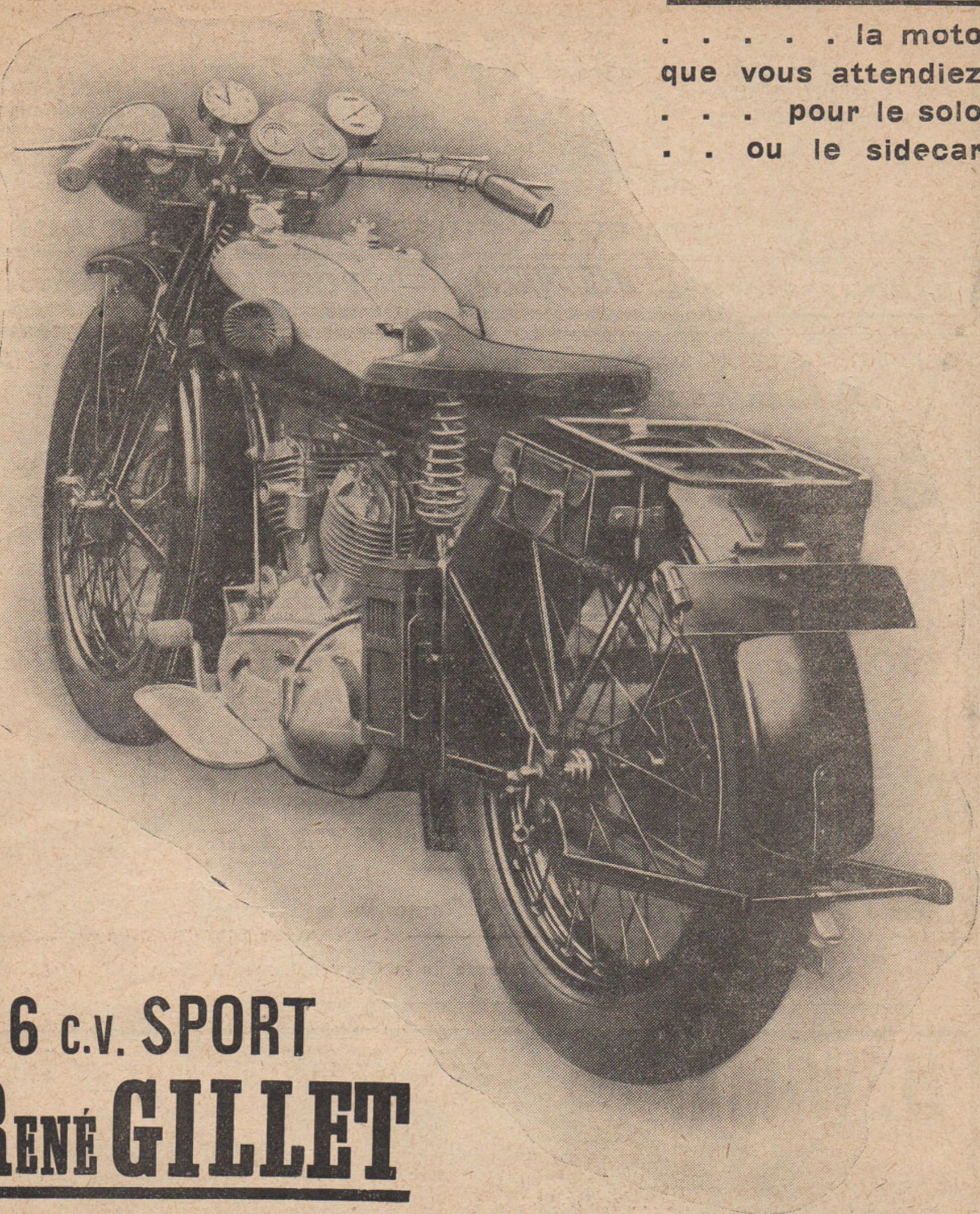
COURSE DE COTE D'ARGENTEUIL
Catégorie 1.000 cmc. : **1^{er} LAMBERT**, en 1m. 12' 55,
moyenne horaire : 89 km. 317 (Record général battu).

Magnéto **FRANCE** - Pneus **HUTCHINSON** -
Carburateur **AMAC** -
Bougies **UNUS** - Huile **CASTROL**.



MALTERRE Frères, 13, Rue Biscornet - PARIS (12^e)

. la moto
que vous attendiez
. . . pour le solo
. . ou le sidecar



la 6 c.v. SPORT
RENÉ GILLET

a de la ligne
elle est souple
. . . . rapide
. . économique
et confortable

. . . Catalogues détaillés
. . . avec prix : franco
S^{té} René Gillet & C^o
126 bis, Route d'Orléans
MONTROUGE (Seine)

Le Carburateur

GUR/NER

est le meilleur



SOUPLE - NERVEUX - PUISSANT - ÉCONOMIQUE

Etablissements J.GUR/NER — PONTARLIER (Doubs)

Dans la course ROUBAIX-PARIS-ROUBAIX

SOYER

remporte la victoire en 350 cc., consacrant une fois de plus la supériorité incontestable de sa fabrication.

2 arbres à cames engagés
2 à l'arrivée

1^{ers} sans
pénalisation

PROAL
DETRÉE

PROAL s'adjuge la COUPE de RÉGULARITÉ dans la montée de la Côte de DOULLENS

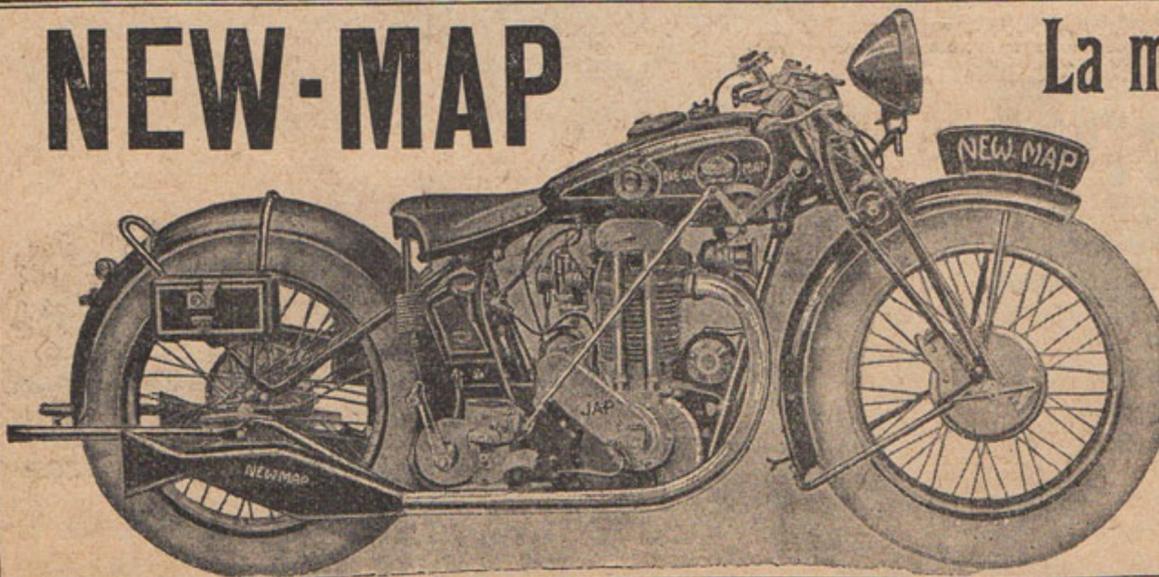
MODELES DE 175 à 500 cmc.

CATALOGUES GRATUITS — VENTE A CRÉDIT

Écrire à Établis^{ts} SOYER & C^{ie}, 69, Route de la Révolte - LEVALLOIS

Magasin d'exposition : 6, Avenue de la Grande-Armée à Paris

NEW-MAP



La machine de Grand Luxe

de 2 à 6 CV.

Vainqueur des 6 jours d'Hiver
en catégorie 500 cm³

Raccords acier forgé.

Roues à Broche interchangeable.

Moteur J. A. P. Boîte Burman.

P. MARTIN, Constructeur

122-124, avenue Lacassagne

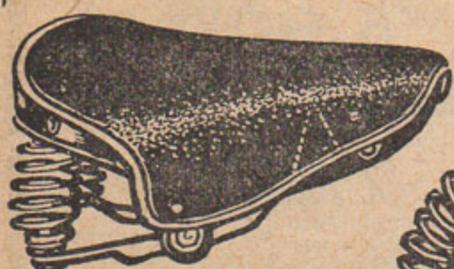
T. V. 49.76 — LYON —



SELLE de QUALITÉ

tout en ressorts

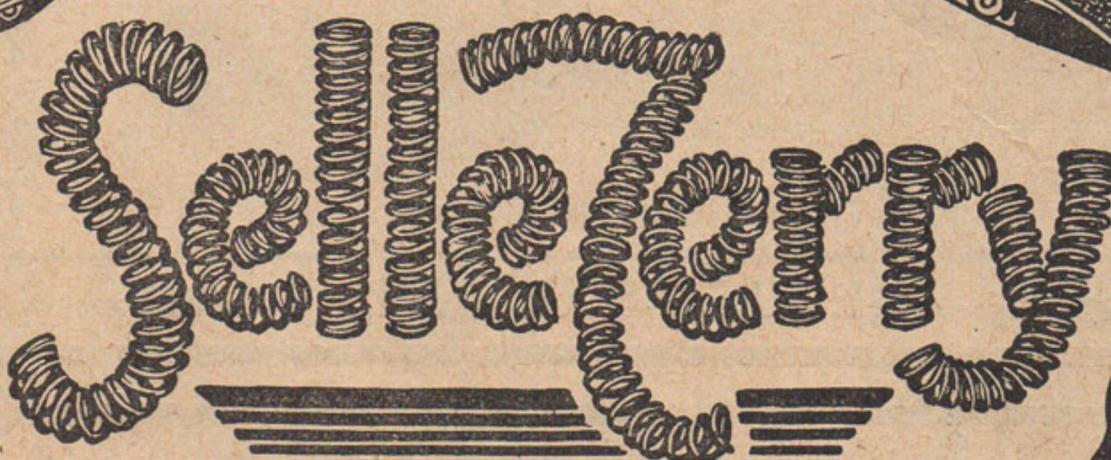
100 p. 100 de confort



SELLE "TERRY"
VÉLO DAME



SELLE "TERRY"
MOTO



SELLE "TERRY"
VÉLO

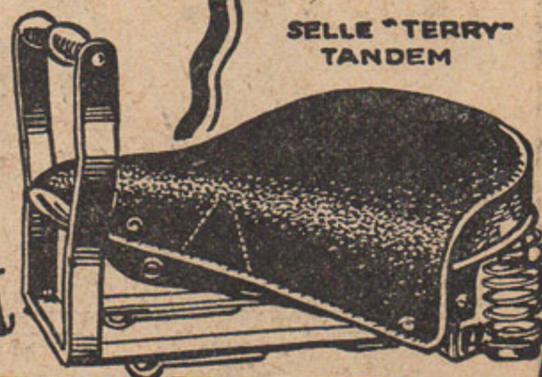
TOUT EN RESSORTS

BREVETÉE S.G.D.G.

Motocyclistes! Attention aux nombreuses imitations défectueuses!
Exigez la marque de garantie:

"Terry"

En vente partout



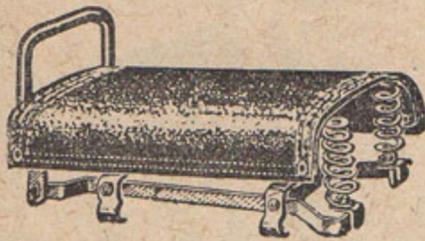
SELLE "TERRY"
TANDEM

Publicité Bowden - Cicca - Brampton - Brown.

Mallierich et V...
Mallierich et V...

Le Repose-pieds ÉLASTIQUE "MÉCANO"

SUPPRIME LA MAUVAISE ROUTE

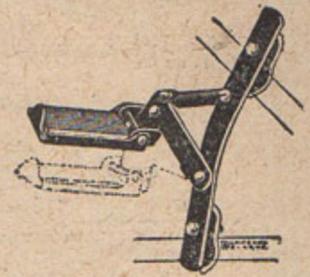


Le seul dans toute l'Europe avec poignée et ressorts extra renforcé

Prix 80 fr.



Le seul permettant le grand Tourisme sans aucune fatigue



Prix.. .. 50 fr.
La Paire

FABRIQUE NATIONALE D'ARMES

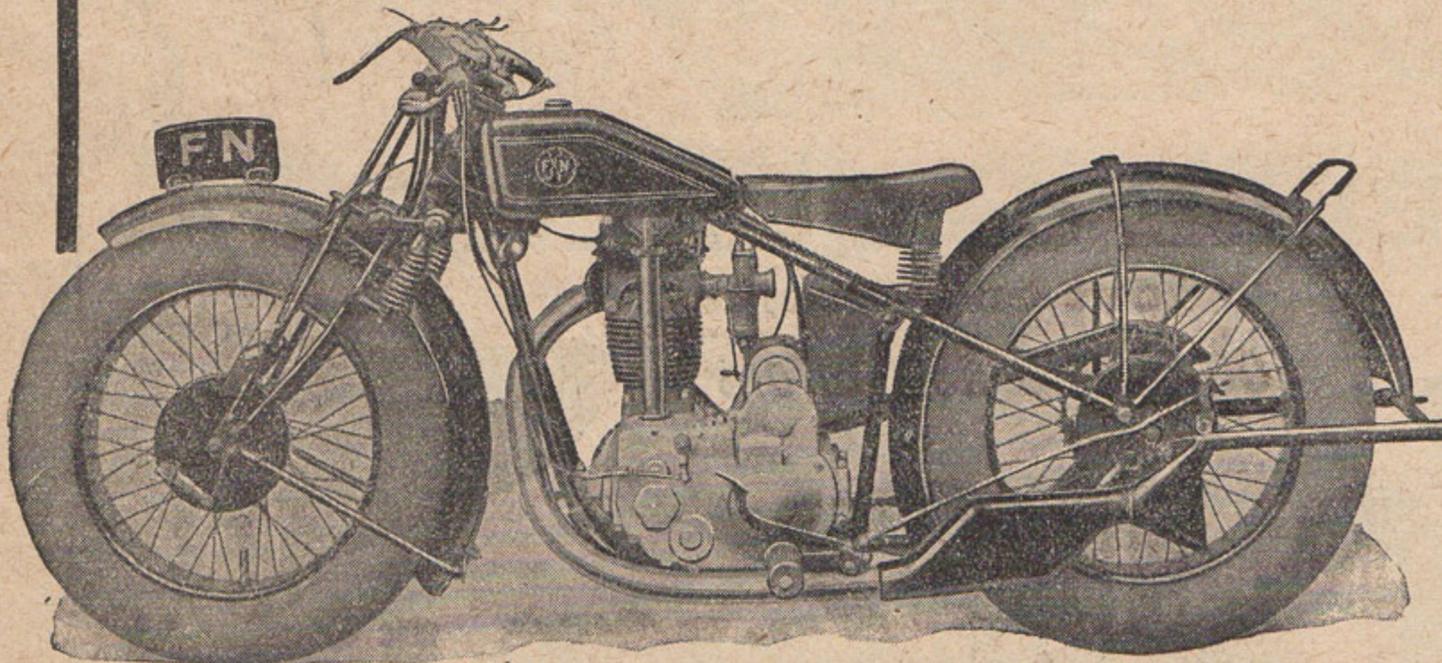
HERSTAL-LEZ-LIÈGE
(BELGIQUE)



LES NOUVEAUX PRIX 1929

CLASSENT LES MOTOS F. N. PARMIS

LES MEILLEURES & LES MOINS CHÈRES



LA 500 cmc., SURBAISSÉE CONFORT.

350^{cmc.}, NORMALE :

5.200 fr.

350^{cmc.}, SURBAISSÉE :

5.600 fr.

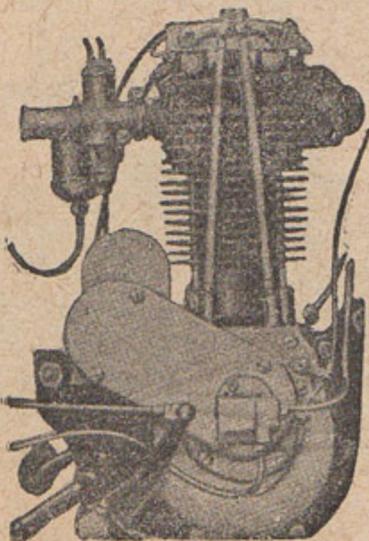
500^{cmc.}, SUR PNEUS
DE 100

7.300 fr.

500^{cmc.}, SUR PNEUS
DE 115

7.450 fr.

4, Rue Pierret - NEUILLY-SUR-SEINE - Téléphone : WAGRAM 94-27

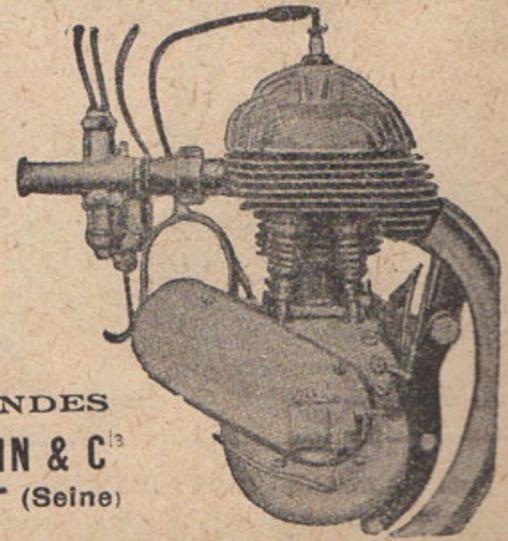


MOTEURS VOISIN

350 cmc. A SOUPAPES LATÉRALES

350 cmc. A CULBUTEURS

250 cmc. 2 TEMPS



TOUS RENSEIGNEMENTS SUR DEMANDES

SOCIÉTÉ ANONYME DES ÉTABLISSEMENTS VOISIN & C^{ie}

6 à 16, rue Antonin-Raynaut - LEVALLOIS-PERRET (Seine)

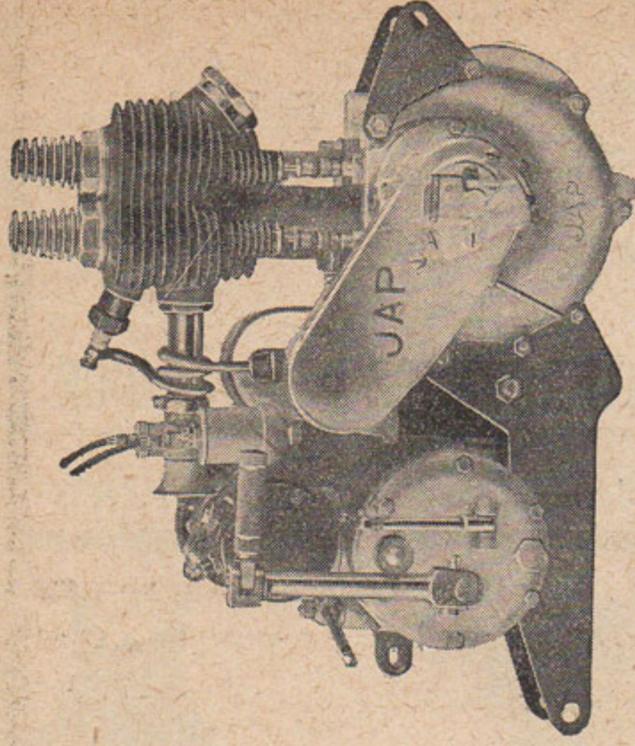
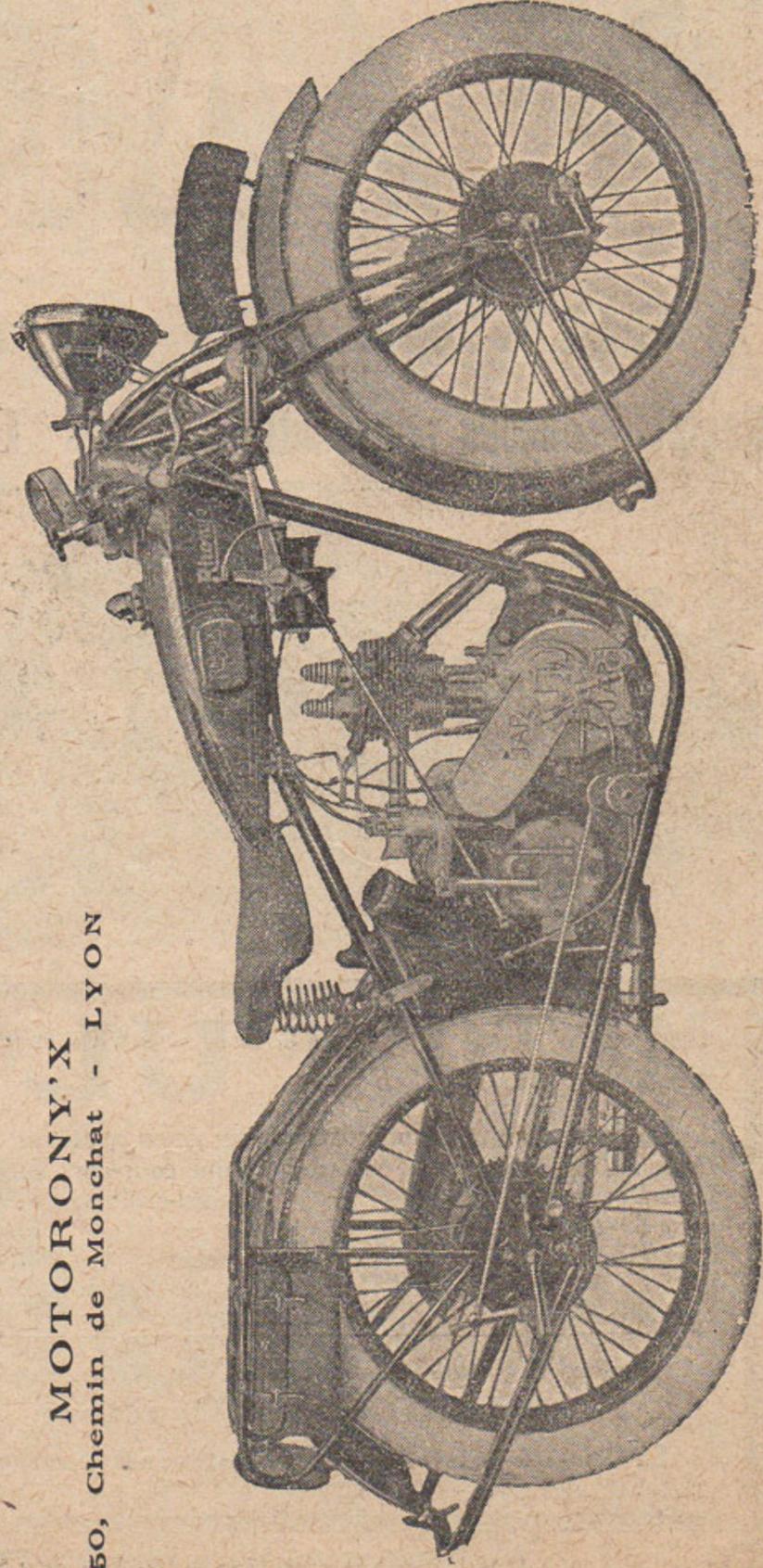
Téléphone : WAGRAM 50-36

UNE MARQUE . . . **RHONYX**

LIVRE son type D. X. 4, équipée du fameux semi-bloc
J.A.P.: 250 cmc., cadre double-berceau, moyeux à broches,
tambours de freins de 200 ^m/_m, complètement équipée
au prix de :

4.675 **FRS.**

MOTORONY'X
50, Chemin de Monchat - LYON



LES BEAUX RÉSULTATS

d'une machine qui donne

SATISFACTION :

LE CHALLENGE BUISSON ;

2 MÉDAILLES D'OR (6 Jours d'Hiver) ;

LE PRIX UNRICH (Bordeaux-Nice).

MOTORONY'X

engage dans les épreuves

D'ENDURANCE

des machines

DE SÉRIE

MOTO RHONY'X: 50 Chemin de Monchat - LYON
Veuillez m'adresser votre Catalogue illustré gratis
N° _____ Rue _____ Ville _____ Département _____

Demandez aujourd'hui notre Catalogue
en nous adressant le Bon ci-joint.

20-4-29

Les Qualités
d'Endurance
et de Régularité
DES MOTOCYCLETTES

LUCIFER

PILOTÉES PAR

DRUZ

ont été démontrées par
ses succès en 1928

dans les

SIX JOURS D'HIVER - PARIS-NICE - CIRCUIT DE PROVENCE - BOL D'OR

MESTRE & BLATGÉ, CONSTRUCTEURS. 46, Avenue de la Grande-Armée - PARIS



La Motocyclette moderne

ANGLAISE

ARIEL



à

GRAISSAGE PAR CIRCULATION

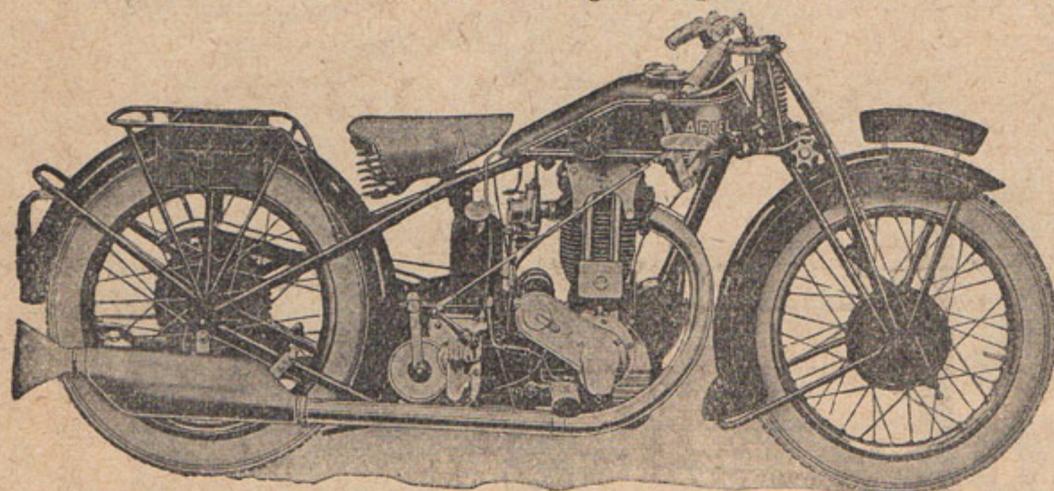
(1 LITRE D'HUILE CIRCULE TOUTES LES 10 MINUTES)

Reçoit 2 années consécutives la plus Haute Récompense

— accordée en Angleterre pour la meilleure performance accomplie dans l'année. —

— DEMANDEZ LE CATALOGUE EN FRANÇAIS A —
L'AGENT GÉNÉRAL

H.J. HARDING 49, Boulevard Gouvion-Saint-Cyr — PARIS



Pub. G. SWEERTS

MOTO "ULTIMA" LYON

Entièrement construite dans mes ateliers

(Créée en 1908)

Moteurs 4 temps 3, 4 et 5 cv

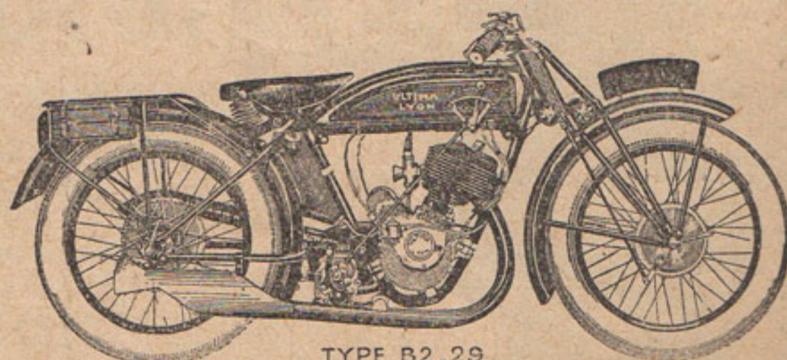
Type A 29	avec boîte, 3 vitesses, chaîne courroie	3.150 fr.
Type B1-29	— — chaîne-chaîne..	3.550 —
Type B3-29	— — —	3.750 —
Type B2	Moyeux à broches	4.550 —
Type C2	— 2 cylindres	5.350 —
Type B1-29	Dames et Ecclésiastiques	3.750 —

Demandez le catalogue chez tous les bons Agents ou à

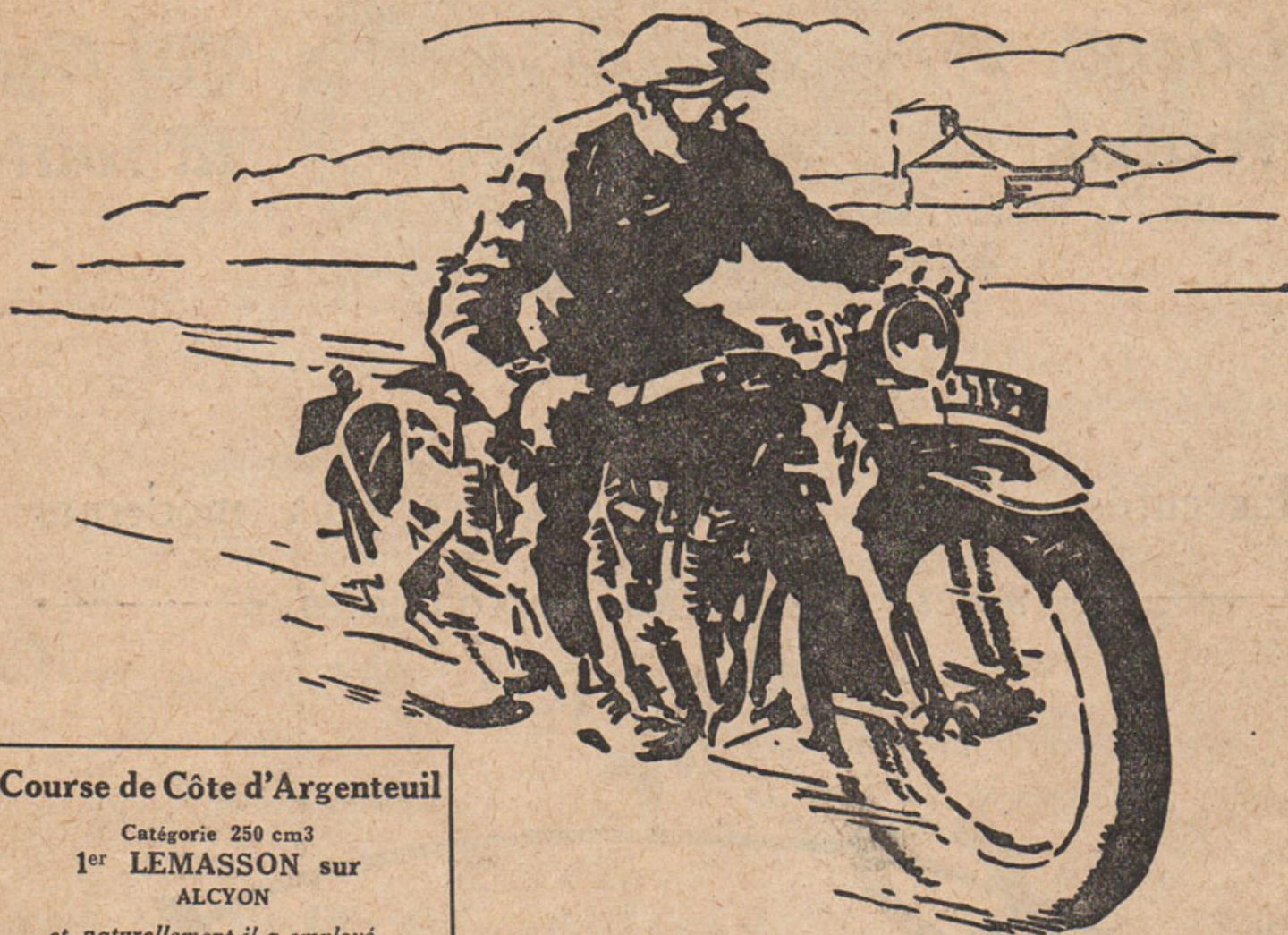
E. BILLION, Constructeur

LYON - 24-24 bis, Rue du Commandant-Faurax

Téléph. VAUDREY 02-04. — Télég. ULTIMA-LYON — Chèq. post. n° 15.461 Lyon



TYPE B2-29



Course de Côte d'Argenteuil

Catégorie 250 cm³

**1^{er} LEMASSON sur
ALCYON**

*et. naturellement il a employé
MOBIL OIL*

Randonnées sans histoires

Roulez en paix ! Voilà votre rêve souvent irréalisé, motocyclistes, faute d'avoir pensé que le graissage de votre engin ne pouvait supporter la moindre imperfection. La plupart des accrocs viennent de cet oubli. Mobiloil est l'huile de votre sécurité. Son tableau de graissage, approuvé

par tous les constructeurs vous indiquera le type de Mobiloil qui convient à votre moteur et avec laquelle vous roulez en paix.

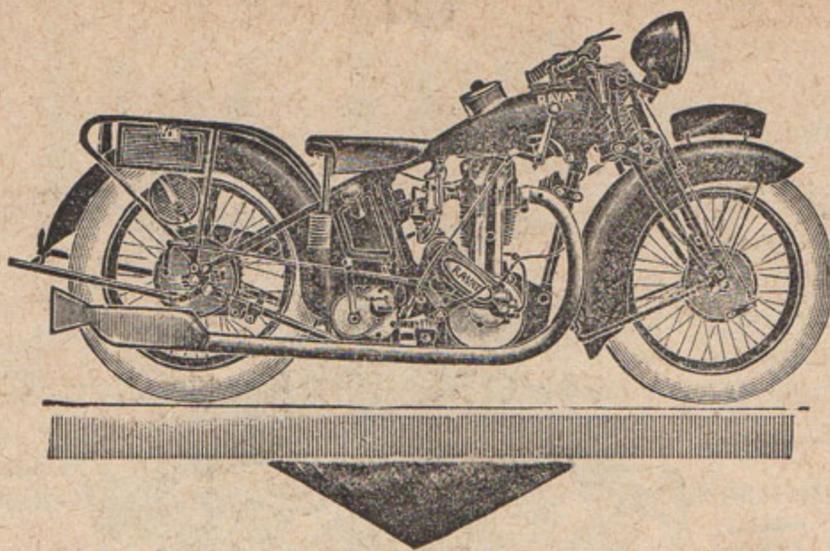
Mobiloil a derrière elle 62 années de spécialisation et d'études ; elle demeure inégalée, inégalable.



Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY S.A.F., 46, RUE DE COURCELLES, PARIS

*La Moto
qui tient
la route...*



*La Moto
qui tient
la route...*

Exécutée d'après les procédés les plus modernes
— après des études approfondies —

La MOTO

Ravat

TIENT LA ROUTE

par ses admirables qualités de suspension !

COMME ELLE TIENT LES ROUTES

par le développement incessant de ses ventes!!

— CATALOGUE FRANCO SUR SIMPLE DEMANDE AUX —

Établissements RAVAT = MONTHIEUX
SAINT-ÉTIENNE (Loire)

Quelques Victoires...

parmi les plus récentes remportées par

KERVOLINE

L'HUILE QUI S'IMPOSE PAR SES QUALITÉS

14 Avril — COTE DE CHANTELOUP

Motos 500 cc.

Motos 175 cc.

Tricyclecars 1100 cc.

1^{ers}

Debaisieux (Monet-Goyon)

Battant le record général toutes catégories, autos et motos.

Sourdote (Monet-Goyon)

Record battu.

Dhôme (Darmont-Morgan)

Record battu.

6-7 Avril — GRAND PRIX D'ALGÉRIE

Motos 350 cc.

Motos 500 cc.

1^{ers}

Gaussorgues (Monet-Goyon)

Oilter (Motosacoche)

Record du Tour.

31 Mars — COTE DE SAINT-LO

Motos 175 cc.

Cyclecars 750 cc.

Voitures Sport 2 litres

1^{ers}

Sourdote (Monet-Goyon)

Record battu.

Dhôme (Darmont-Morgan)

Record battu.

Brunet (Bugatti)

Record battu.

31 Mars — CIRCUIT DE LA GAROUPE

Motos 175 cc.

Motos 350 cc.

Motos 500 cc.

Motos 350 cc.

1^{ers}

Hommaire (Monet-Goyon)

Meyer (Magnat-Debon)

Boetsch (Magnat-Debon)

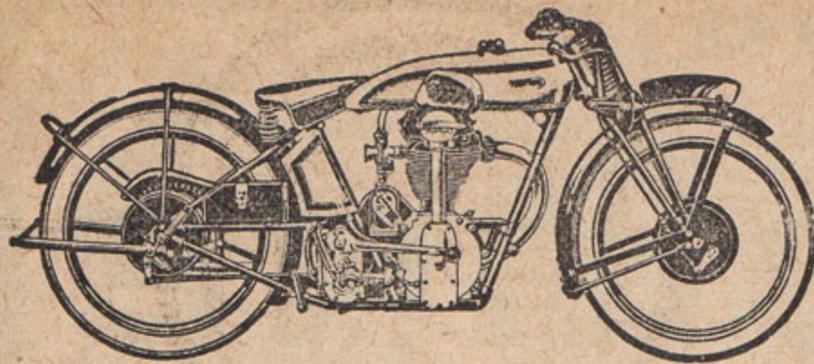
Meilleur temps de la journée.

Boetsch (Magnat-Debon)

Toujours avec

KERVOLINE

L'HUILE QUI S'IMPOSE PAR SES QUALITÉS



LUCIEN PSALTY

50, Rue Brunel - PARIS (17^e)

l'Agent de la fameuse **NORTON**
vous présente également la célèbre marque

“ DUNELT ”

dont une machine de série
vient de parcourir à Montléry
plus de **40.000 kilomètres** sans arrêt

Venez la voir en son magasin

N'oubliez pas que **Lucien PSALTY**, est toujours Agent
des **Boîtes de Vitesse STURMEY-ARCHER**

Pour vous Mesdames! Qui vous

plaignez du
manque de

Confort des sièges arrière X., Y., Z...

*Profitez des beaux jours,
pour faire un essai gratuit, sans engagement, du*

SUPER-MOTO STRAP

avec Suspension réglable et
ressorts dans la garniture du
- Siège. -



BÉRARD FRÈRES 20, Rue d'Armenonville - NEUILLY-s.-SEINE
Téléphone : Wagram 65-12 & 94-16

L'équipe **Court-Touzet-Wech**
pilotant 3 motocyclettes 250 cc.

**PROPUL-
CYCLE**

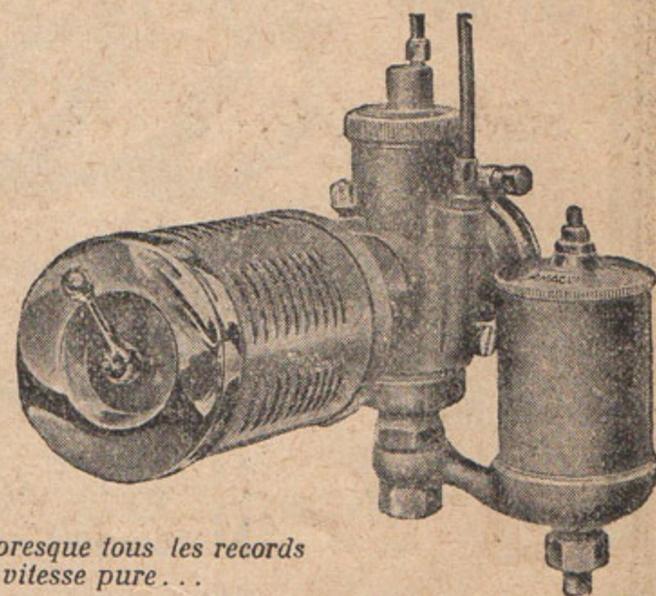
termine sans pénalisation l'épreuve

ROUBAIX-PARIS-ROUBAIX

confirmant sur les pavés du Nord,
les qualités de la 250 cc. la plus
intéressante du marché actuel.

250 cc. 2 échappements
Moteur **DUTEN**,
3 vitesses, chaîne-chaîne, pneus ballons,
fourche avec amortisseurs, freins
AV et AR sur
larges tambours **2.950 fr.**

PROPUL-CYCLE, 7, rue Gravel - LEVALLOIS



*Détenteur de presque tous les records
du Monde de vitesse pure...*

**LE PLUS SOUPLE
LE PLUS AGRÉABLE**

est encore le **CARBURATEUR A AIGUILLES**
TYPE M - 1927

— avec Épurateur d'air intégral à filtre de soie. —

AMAC

SOCIÉTÉ ANONYME FRANÇAISE
75 ter, Rue de Villiers, 75 ter
NEUILLY-SUR-SEINE

Dépôt Paris: **ET. R. MUNRO** 198 Bd Péreire

ROVIN

RENTRE EN COURSE

et

TRIOMPHE

en 175 cmc.

AUX SIX JOURS

SON ÉQUIPE TERMINE

*seule au complet
sans pénalisation
enlevant la*

COUPE BLEUE

(175 cmc.)

ROVIN

169, Boul. Péreire - PARIS



SAN SOU PAP

la moto qui dure

aux **SIX JOURS**



en 1928 :

COUPE BLEUE

en 1929 :

250 cmc.

3 engagés, 3 premiers
3 Médailles d'Or
COUPE BLEUE

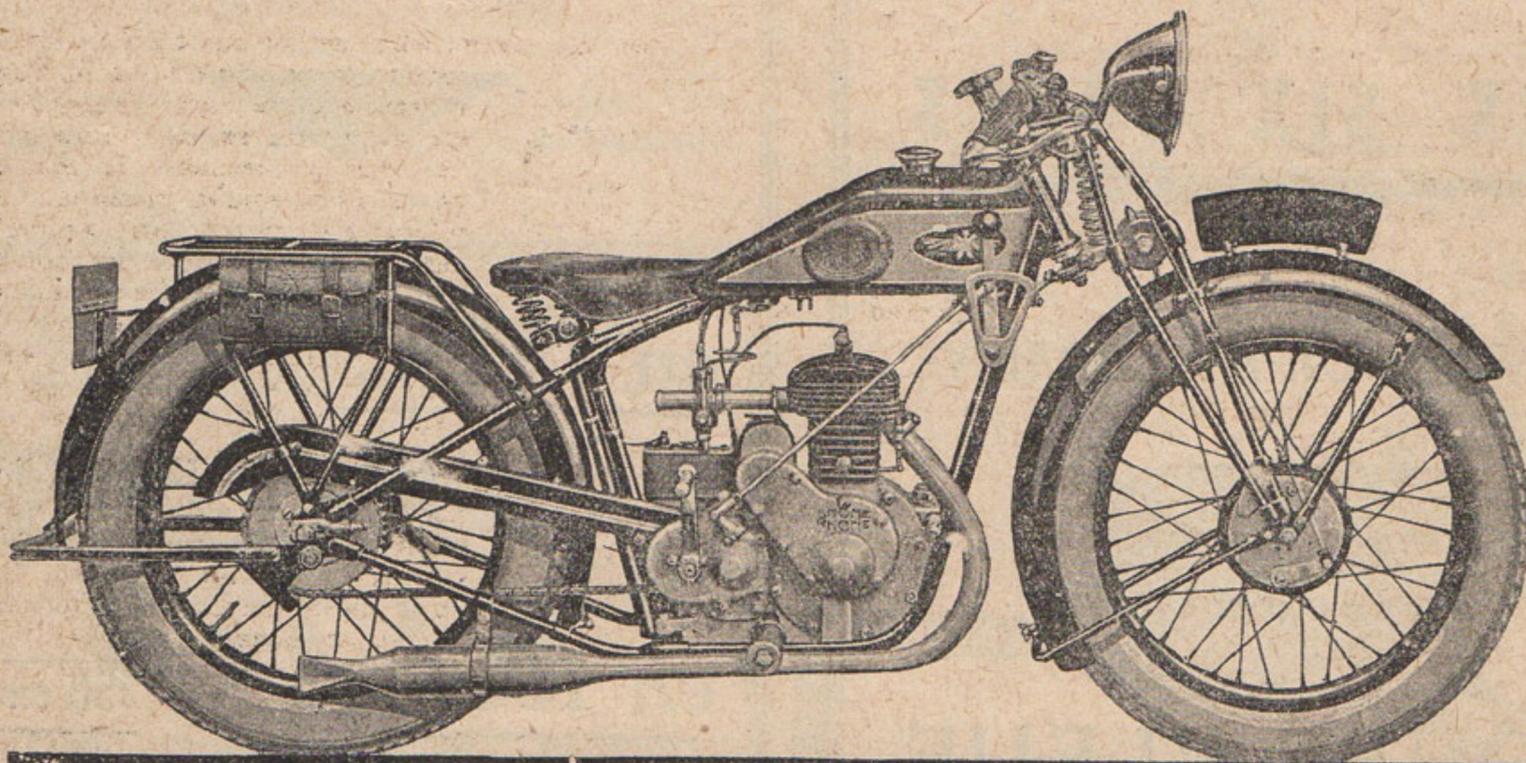
CATALOGUES
et CONDITIONS
de VENTE en
12 MOIS

MOTEX

- 49 -
Route des Petits-Ponts
PANTIN (Seine)

GNOME RHONE

BAISSE DE PRIX



SA NOUVELLE 3 CV. (250 cmc.) 4 Temps, Type E 3.

Prix : 4.800 fr. (Éclairage Électrique)
(Supplément : 475 fr.)

SIÈGE SOCIAL : 34, Rue de Lisbonne — Magasin de Vente : 49, Av. de la Grande-Armée, PARIS

SUCCESSALES : { LILLE : LYON : MARSEILLE : TOULOUSE :
33, Rue de Paris : 297, Av. Jean Jaurès 185 bis, Rue de Rome : 6, Rue d'Aubisson.

Fondée en 1913

CAMILLE LACOME

Directeur-Fondateur

RÉDACTION, ADMINISTRATION
ET PUBLICITÉ

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

TÉLÉPHONE
CENTRAL 03-81 CENTRAL 09-24

C/C Postal 29.737

MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE
PARAISANT LE SAMEDI

Salle de Cours et de Réunions : 5, Rue Saint-Augustin, 5 PARIS (2^e)

ABONNEMENTS

	UN AN 52 N ^{os}	SIX MOIS 26 N ^{os}
France et Colonies.	45 fr.	23 fr.
Union postale	66 fr.	34 fr.
Autres Pays..	84 fr.	43 fr.
Militaires...	25 fr.	12 fr.

Toutes communications,
chèques et mandats
doivent être libellés
" MOTO-REVUE "
51, Rue Vivienne, 51
PARIS (2^e)

ÉDITORIAL

Bornes de croisement

L'Automobile Club de l'Ouest non seulement s'est préoccupé des types de chaussées à employer pour nos routes, mais encore il vient d'étudier le problème de la sécurité, en particulier aux croisements. Il a même fait un concours portant sur ce sujet. A la suite de cette étude, il a été amené à considérer comme le meilleur préventif contre les accidents : la borne axiale. C'est-à-dire qu'au centre du croisement, il y aurait une borne que les véhicules devraient contourner de telle sorte qu'à tous les croisements se trouverait imposé le sens giratoire. De plus, les croisements seraient aménagés de manière à former un rond-point.

A première vue, le projet semble dangereux, mais il ne faut pas se contenter d'un jugement aussi sommaire, car il s'agit là, non d'une improvisation, mais du résultat d'une étude sérieuse. Le premier mouvement est de craindre que cette présence d'un obstacle au milieu de la route soit un danger, et surtout la nuit. Si on réfléchit, on voit au contraire qu'il y a beaucoup à dire en faveur de cette thèse. Le sens giratoire a déjà fait ses preuves et nous ne voyons pas très bien comment, avec le trafic actuel, la circulation à Paris serait possible sans le sens giratoire. Représentez-vous ce que serait la place de l'Etoile par exemple. La circulation n'est actuellement pas aussi intense sur les routes, mais elle peut le devenir un jour et il est prudent de prévoir l'avenir. Que ne doivent pas les Parisiens à l'admirable ampleur de vues d'Hausmann. Songeons que ce grand homme, précurseur génial de nos urbanistes, a conçu ses plans au moment où le trafic parisien ne dépassait peut-être pas celui d'une petite ville de province actuelle. Il faut donc voir grand et, si le sens giratoire est la condition d'une circulation intense, il faut l'adopter.

Cet obstacle constitué par la borne est-il vraiment dangereux? Il se peut assurément qu'il y ait quelques maladroits qui aillent faire connaissance avec cette borne, mais le nombre en sera bien réduit et il s'agira au surplus d'une inexcusable maladresse si la borne est bien visible. La nuit, elle serait équipée de cataphotes. Ceux-ci pourraient être détruits par des enfants, mais quelques peines sévères et des leçons faites à ce sujet dans les écoles ramèneraient à la raison ces mauvais diables. La visibilité est à la

base de la sécurité. D'ailleurs, cet obstacle ne peut être dangereux si on tient sa droite et ne le deviendrait qu'en cas de dépassement. Or, dépasser dans un croisement est le fait d'un fou et constitue une faute grave qu'il y aurait lieu de punir très sévèrement.

La borne axiale aura, même dans le cas d'une circulation assez réduite, un avantage. C'est qu'elle obligera la voiture ou la moto à s'engager dans le croisement non en ligne droite, mais selon un angle qui orientera le véhicule dans un sens de marche voisin de celui des véhicules arrivant par l'autre route. Cela supprimera donc les collisions de flanc si dangereuses. Le conducteur dont le véhicule risquerait d'être tamponné pourra aisément s'engager dans cette même route en accélérant, pendant que l'autre freinera. Or, c'est là une manœuvre qui a sauvé pas mal d'accidents graves. Il y aura donc lieu d'exiger que les conducteurs suivent la bordure du rond-point. Aux pates-d'oie, aux croisements multiples, ce système est également celui qui est le plus susceptible de sauvegarder les usagers de la route. Assurément, la pose des bornes axiales, qui pourraient d'ailleurs donner aussi des indications de direction comme les bornes Michelin, coûtera assez cher et constituera un travail important. L'aménagement des ronds-points ne va pas non plus sans soulever de difficultés, car il entraînera certainement, dans beaucoup de cas, des expropriations. Mais si la sécurité routière est à ce prix, il ne faut pas hésiter.

Le culte de la machine spéciale

On a trop tendance à traiter avec dédain la machine de série et dans combien d'annonces voyons-nous apparaître ces mots " machine spéciale " comme s'ils constituaient une sorte de charme capable d'attirer l'acheteur. Ne pas avoir la machine de tout le monde; si on a une machine de série la truquer, la modifier pour qu'elle aille plus vite, ou simplement qu'elle ait un aspect quelque peu différent du modèle courant. Dans les annonces même nous lisons souvent que telle machine n'est pas construite en grandes quantités mais presque à la mesure de chaque client. Or il faut bien se persuader que les productions les plus coûteuses sont construites en série, qu'il s'agisse d'une Rolls Royce ou d'une Brough Superior, les deux machines

SOMMAIRE

No 319
Samedi 20 Avril 1929

Par-ci, par-là	467
Les modèles 1929 sur la route: San-Sou-Pap 250 cmc., par Maxend	468
Le Pneumatique : III. Sa Pathologie, par H.-P. Bo- restroke	470
Le Tour d'Europe : De Riga à Bucarest, par Ro- bert Sexé.....	473
Une machine nouvelle : La M. G. C. 500 cmc....	477
Nos Organisations	480
La page du Sidecar, par J. Mellier	481
Le 2 ^e Championnat de France du Trimoteur..	482
La page du Cyclecar, par J. Jacquin.....	483
Le Sport.....	484
Moto Revue belge, par G. Detaille	485
Nos constructeurs.....	487
La page du conducteur ...	492

les plus coûteuses chacune dans sa sphère, ou bien du plus humble vélomoteur. Il est tout simplement impossible, aujourd'hui, de construire une machine à exemplaire unique, à moins qu'il s'agisse d'une machine d'essai, d'un prototype dont nous ne souhaitons la possession à personne.

Conçoit-on la construction d'une machine avec des moyens de fortune. Ce n'est plus aujourd'hui qu'on peut, comme au temps du marquis de Jouffroy, faire établir un cylindre par un chaudronnier. Il faut tout un outillage. Le temps de la lime, du marteau est fini. Il ne peut plus être question d'ajustage à la main trop coûteux et surtout trop imprécis. La pièce usinée ne doit plus avoir besoin de retouches. C'est à la machine-outil qu'on doit demander la précision voulue. Le prix de ces machines est naturellement très élevé et il est nécessaire qu'il soit réparti sur un grand nombre de motos ou de voitures ; la précision sera la même, qu'on produise une pièce ou des milliers ; la rapidité de production par unité sera la même. Produire à l'unité sera donc une perte de temps et d'argent. Si, au contraire, on veut recourir à des procédés archaïques, on n'obtiendra rien de bon, et, même avec des ouvriers d'élite, payés extrêmement cher, les résultats seront très inférieurs à ceux d'une bonne fabrication en série. On nous dira sans doute que les machines de course sont des machines spéciales. C'est une erreur complète et il y a intérêt, chaque fois que cela est possible, à ne s'écarter que le moins possible de la machine de série. Nous pourrions donner bien des exemples où, pour avoir voulu essayer quelque chose de nouveau, même de détails insignifiants, des constructeurs ont perdu des courses. Quant aux modifications ou retouches légères, améliorations patientes et raisonnées, elles peuvent, après l'expérience que représente une course, être introduites dans les modèles de série. Quel intérêt y a-t-il pour un constructeur de livrer à sa clientèle un moteur mal équilibré, alors qu'il lui est possible, à partir d'un moteur type et parfaitement équilibré, de sortir des milliers de moteurs rigoureusement identiques, si la fabrication est l'objet d'un contrôle sérieux. La précision dans l'usinage nous donne l'identité complète entre tous les moteurs. Moteur spécial, si tant est qu'il soit vraiment spécial, cela signifie moteur dont certains organes ou certains réglages n'ont pas été suffisamment expérimentés. On peut

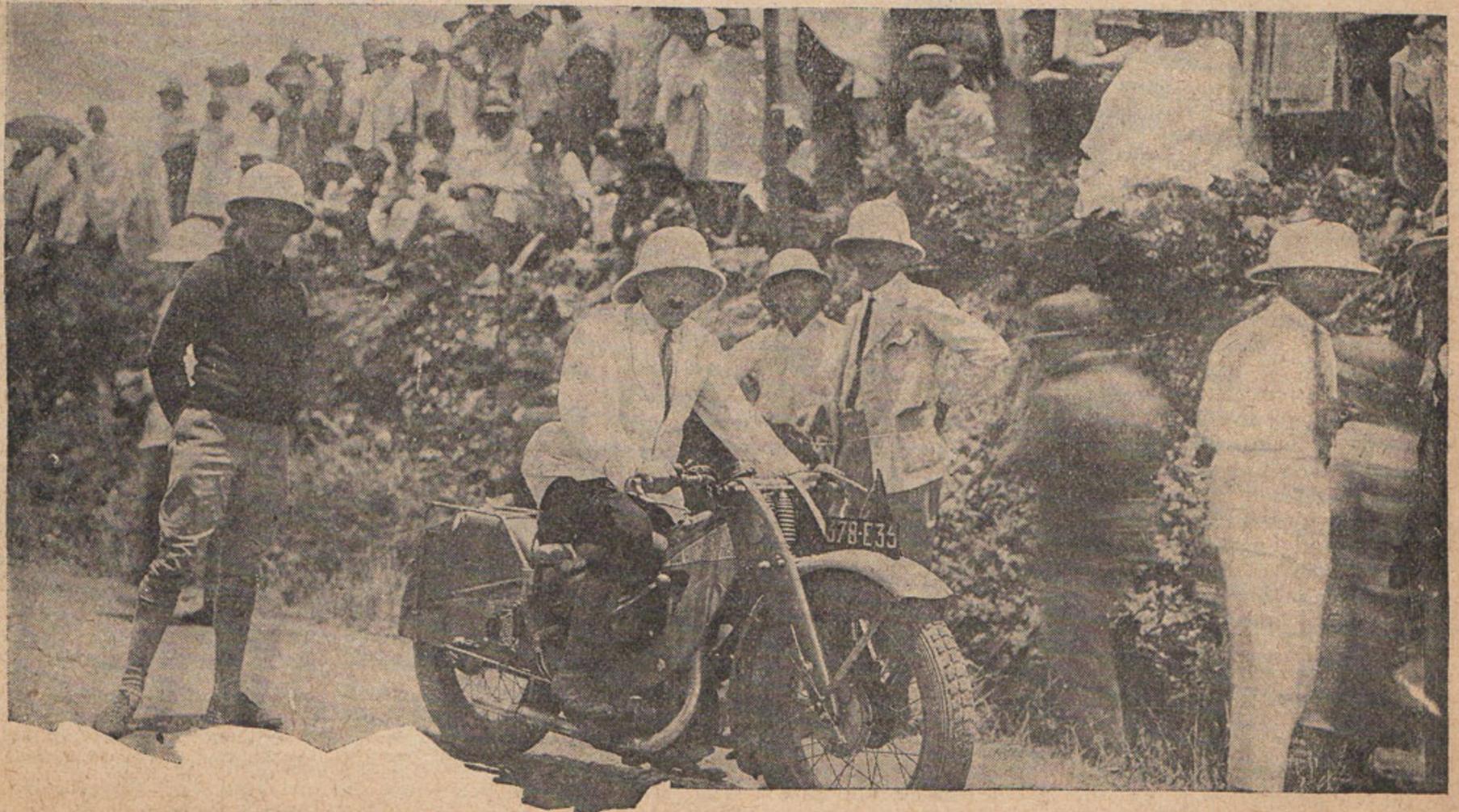
modifier certaines dispositions avec le maximum de prudence, mais de plus en plus ces modifications sont inutiles. Par exemple, il est utile de polir l'intérieur des tubulures, mais les moteurs de sport ont, pour la plupart, des tubulures polies. Et on peut relever ainsi de nombreuses améliorations de détail. L'assemblage lui-même, qui compte tellement en ces matières, se trouve automatiquement réalisé avec le maximum de précision. Alors que jadis il était possible d'obtenir avec un moteur modifié, des résultats très supérieurs à ceux d'un moteur de série, il est aujourd'hui fréquent que des modifications se traduisent par une perte de rendement et de gros ennuis mécaniques. Nous nous contentons pour notre part de substituer des soupapes en acier spécial aux soupapes en acier au nickel, et ensuite de donner aux moteurs les soins habituels. Mais vive le moteur de série !

L'avenir du deux temps

Nous disions, dans le dernier éditorial, quelles étaient les directives vers lesquelles le deux temps tendait son avenir : Le moteur à 4 cylindres 2 temps en V est réalisable.

Et de plus il semble que son refroidissement par air forcé serait réalisé sans grosses difficultés. C'est peut-être ce type de moteur qui est appelé à être le rival du quatre ou six cylindres à quatre temps. Si, un jour, le cycle Diesel se substituait au cycle Beau de Rochas, le triomphe du moteur à deux temps serait assuré et peut-être reviendrait-on aux deux lumières et au piston à déflecteur puisque la chasse d'air pur qui peut sans inconvénient être envoyé en excès n'a rien de commun avec un mélange qui véhicule un carburant précieux aussi bien par le prix qu'il coûte que par les services qu'il rend.

Ce moteur serait sans doute très souple et tout récemment nous étions, au cours d'une sortie sur un chalutier à moteur auxiliaire semi-Diesel (à boue chaude), frappé de la marche parfaitement régulière à tous les régimes de ce trois cylindres deux temps de 65 CV. Le point défectueux de ces moteurs c'est la pompe d'injection, car un excès de carburant ou plus exactement de combustible se traduit par une augmentation de pression qui peut faire sauter les cylindres.



La moto s'étend aux colonies : déjà des épreuves s'organisent telle celle de la côte de Carrion, à Madagascar, dans laquelle Julien Caruelle se classe premier en 500 cmc. New-Motorcycle.



Anatomie du « porte-bagages »

Ce porte-bagages s'appelle plus communément « le fundamentum » humain. Pour obtenir une selle en « forme » épousant celles du motocycliste et capable de répondre à tous les « desiderata postera », un constructeur de selles réputées a fait passer tout son personnel masculin (et féminin, peut être ?) au service anthropométrique qu'il a organisé chez lui.

Chaque individu a confié ses formes à une assise plastique de façon à ce que l'étude comparée des empreintes, permette d'établir un « standard » capable d'assurer l'assiette de chacun. L'histoire est authentique et prouve le souci du vers le « mieux » de cette firme.

Marc Augier fait comme notre essayeur

Notre essayeur, c'est celui qui fit l'essai de la D4. Cet essai a-t-il plu ? On l'a dit et voilà pourquoi Augier est furieux, car, si sur la D4, l'essayeur employait les repose-pieds Cerreti, Augier en a fait de même sur sa Soyer pendant 13.000 kilomètres. Or, pour répliquer, la victime d'un accroç récent, ayant le genou ouvert, a tenu à remonter en tansad en pleine convalescence, parce que l'essayeur (toujours lui !) avait adopté sur sa machine le tansad avec repose-pieds Cerreti. Et le genou s'est refermé plus que normalement, malgré 600 km., sur ce nouveau siège avec repose-pieds. Aussi, nous allons tâcher de l'offrir en prime à nos lecteurs, si toutefois le fabricant...

Et nous parlons encore du Protex

Il est difficile d'être précis. Nous le serons cette fois en disant, qu'il est établi par les essais effectués au laboratoire des Arts et Métiers que l'obturation produite par le Protex sur des trous de 5×7 % se révèle comme absolue et parfaite.

La moto et... les Révérends Pères

Très souvent, nous voyons dans *Moto Revue* des motos René Gillet entre les mains de révérends Pères Blancs en Afrique Equatoriale. Mais là seulement n'est pas le développement de ce véhicule à l'usage de la pénétration pacifique. Mgr. Séva, sacré récemment évêque de Madagascar, est un père lazariste et aussi un vieux condisciple de « bahut » qui a, comme nous, le feu sacré de la moto... pour ses Pères. Et l'on apprendra certainement avec plaisir que, dans la grande île française, les missionnaires lazaristes ont lâché depuis longtemps le vélo pour la moto, des 175 cmc. Monet et Gnome qui leur permettent de se déplacer plus rapidement et sans fatigue dans ces contrées immenses. Il est vrai que l'éducation motocycliste se fait dans leurs Ecoles Apostoliques, en France, au même titre que le latin ou la philosophie.

SACRIFIÉES

Notre Service Propagande avait traité pour quelques motos destinées à nos rallies. Comme momentanément, nous ne donnons pas suite à ces rallies, nous mettons en vente ces trois motos de 175 et 250 cmc. absolument neuves et à prendre en usine et à des conditions de rabais très intéressantes. Nous écrire à ce sujet à *Moto Revue*.

Le Monde Motocycliste

Un futur motocycliste

Un futur motocycliste est né le 11 avril : c'est le petit Robert-Michel, fils de M. Lacombe, directeur et fondateur de *Moto Revue* : que le bébé soit un des ardents propagateurs de notre sport, lorsque son âge le lui permettra.

Moto Revue est l'interprète de tous les motocyclistes français et étrangers, ainsi que de nombreux automobilistes, pour adresser à notre sympathique sportsman et animateur leurs vœux de bonheur au bébé, et de joie au papa et à la maman.

Un deuil belge

M. Lebussy, directeur des établissements Brondoit, vient de succomber d'une façon tragique. *Moto-Revue* adresse à la famille et au constructeur ses sympathies émues.

En Belgique

A la foire de Lille, le ministre des Affaires étrangères de Belgique, fut représenté par M. Delvaux, de Fenffe, premier secrétaire de l'Ambassade de Belgique en France, et le ministre du Travail représenté par M. Bastenier, directeur général. Un grand nombre de parlementaires, de bourgmestres et des représentants de Chambres de commerce accompagnèrent ces personnalités.

De Rovin blessé

C'est au Grand Prix de Monaco que le sympathique constructeur de Rovin fut accidenté : de fortes brûlures à la main gauche, une luxation légère d'une côte. Mais de Rovin est un gars solide et les vœux et souhaits de santé de tous les motocyclistes lui arriveront... après sa guérison.

Qui veut 5.000 francs par mois

Il y a, au Cameroun, quantités de motos, mais hélas, peu de françaises. Il faudrait que les constructeurs fassent un effort, car les motos s'usent vite, et il n'y a pas de pièces de rechange. J'ai eu une 250 cm 2 temps, transmission par courroie Gnome et Rhône, qui a marché jusqu'à la limite ; les derniers temps elle n'avait plus de débrayage, plus de décompresseur, plus de levier de vitesses, et 10 centimètres de courroie étaient remplacés par du fil de fer, et la circulation d'huile se faisait par un tuyau de caoutchouc enlevé à un hock. J'avais commandé toutes les rechanges nécessaires, mais ayant eu une *Triumph* 597 cmc. j'ai tout mis à la ferraille. J'ai eu après une *Triumph* 493 cmc qui est épatante. Quoi qu'elle vienne de me jouer un sale tour, je suis arrivé à 60-70 sur un pont qu'un orage venait d'enlever. J'ai piqué un soleil et me suis retrouvé de l'autre côté du marigot. J'attends une 500 cmc F. N. Je veux voir ce que ça peut donner. Ça va faire ma quatrième moto en un an et demi.

Nous avons fait le projet avec un camarade d'aller au Tchad : il y a partie routes et partie pistes, et sûrement pas plus mauvaises que celles sur lesquelles nous roulons journellement.

Ce qu'il nous faut ici, ce sont des motos excessivement simples et robustes, pas vites, (les pistes ne permettent pas de marcher), mais fortes, la moto est pour nous, essentiellement un instrument de travail et nous

n'avons guère le temps de nous en occuper autrement., et pourtant dans une plantation autos et motos travaillent dur.

Au Cameroun les emplois de mécaniciens sont bien payés, même très jeunes, 24-26 ans : ils se font de 3 à 5.000 francs par mois.

Jean Duc, n° 8.742.
Déhanne.

Profitez de l'occasion

On nous signale deux agences de motos en pleine prospérité, à céder, l'une dans une ville de province à une cinquantaine de kilomètres de Paris, vendant les principales marques de motos, placée sur la grande route et pouvant donc posséder une pompe à essence. L'autre est en plein centre motocycliste parisien et ses affaires sont en progression constante, bail, loyer intéressant, agence de nombreuses marques.

Moto Revue transmettra toute demande de renseignements stipulant laquelle des deux affaires intéresse et adressée à *Moto Revue* : Xdm.

1 minute 58... à Chanteloup

C'est le temps fait par Valpic sur sa Cleveland 1.000 cmc. de série. Valpic c'est Vallée Picaud, l'agent bien connu de Cleveland. Or, voyez les temps des autres et vous constaterez que ce temps est le moins bon de tous : à notre avis, c'est l'un des meilleurs de tous. Mais oui ! Valpic a banni tout respect humain, il s'est aligné sur un sidecar contre les motos solos les plus rapides de France, et aussi les voitures. Or, son temps est des plus intéressants surtout pour un « série » alors que tous les sidecars étrangers et français s'éloignent dans de telles épreuves. Valpic y est venu et a fait un temps superbe ; il a réhabilité d'une telle façon le sidecar qu'il mérite un bravo en pareille circonstance.

Le circuit de vitesse roumain

Le Moto Club Roumain nous envoie le règlement, en français ! du premier circuit international de vitesse organisé en Roumanie.

La course aura lieu le 26 mai 1929, dans la banlieue de Bucarest, à Basseasa, sur un circuit de 16 kilomètres, en conformité avec les règlements de la F. I. C. M.

Trois catégories, 250 cmc., 350 cmc., et 500 cmc., sont prévues qui auront à parcourir de 129 à 226 kilomètres.

Les engagements sont reçus à droits simples jusqu'au 15 mai 1929, au siège du club, Galea Grivitei, 67, à Bucarest.

Notre collaborateur Sexé peut témoigner personnellement de l'excellent accueil que reçoivent là-bas les motocyclistes français.

Ajoutons que le marché roumain de la motocyclette a pris cette année la plus rapide extension, mais que jusqu'à présent, l'industrie française semble s'en être complètement désintéressé.

IL NOUS EN FAUT ENCORE...

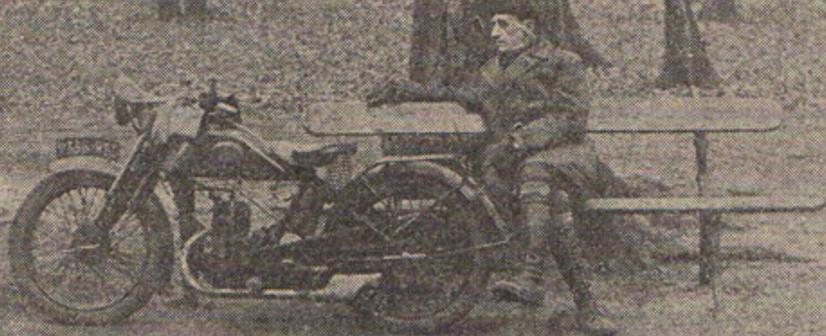
Une importante maison d'équipements électriques, désireuse de travailler la motocyclette, recherche coureurs sérieux, ayant des références, devant faire des courses de tourisme 1929, susceptibles de monter leurs équipements. Ecrire *Le Soleil* à *Moto-Revue*, qui transmettra.

les modèles.. 29 sur la route

LA
250 cmc



par Maxend



J'ai retrouvé avec plaisir sur cette 250 cmc., victorieuse à nos derniers Six-Jours d'Hiver, toutes les qualités fondamentales qui m'avaient, il y a quelque temps, rendu si agréable l'essai de la 175 cmc. San-Sou-Pap. J'ai retrouvé le même agrément de conduite, la même bonne position, la même sûreté de marche, la même régularité de moteur, mais avec, en plus, des possibilités d'utilisation plus grandes encore, si l'on ajoute l'avantage d'un 250 cmc. sur un 175 cmc.

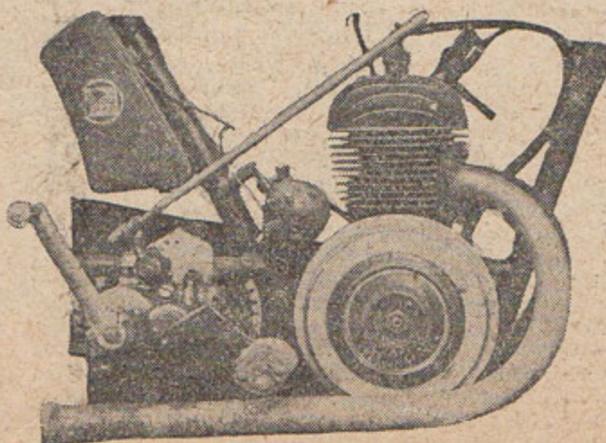
Pendant une assez longue période, ces années dernières on se trouvait avec le deux-temps, devant ce fait, paradoxal en apparence, d'avoir des moteurs de 250 cmc. ayant un rendement réel, sensiblement inférieur aux 175 cmc. de même cycle, ce qui pouvait laisser supposer que, sur le deux-temps, la puissance était en fonction inverse de la cylindrée. A la réflexion, je crois que ce défaut était imputable surtout à la conception même du 250 cmc. qui n'était en fait qu'un 175 cmc. suralésé.

Depuis, on a fait des progrès en 250 cmc. et le nouveau San-Sou-Pap en est une preuve irréfutable.

Ce 250 cmc. de 67 x 70 à culasse rapportée aluminium et à double échappement est un nouveau moteur d'un beau dessin ; très net et très sobre, il respire la robustesse qui était déjà l'apanage du 175 cmc. Il est soigneusement établi, rigoureusement monté et toujours impeccablement allumé par le volant magnétique, propriété de San-Sou-Pap.

L'ensemble de la moto, tout en conservant la même apparence générale a, lui aussi, sensiblement évolué vers une ligne plus moderne que lui donne notamment son réservoir à cheval de grande capacité.

La machine est heureusement complétée et livrée de série avec un éclairage électrique par alternateur « Alternamoto » de chez Rosengart dont les Six-Jours ont également révélé le bon fonctionnement sous un encombrement réduit ; de série également, l'indicateur de vitesses et la montre qui font de cette



moto une machine complète et prête ainsi à prendre immédiatement la route avec tous les appareils d'usage pour l'utilisation courante et le contrôle de la marche.

Comme précédemment, la machine qui me fut confiée était une de celles ayant participé aux Six-Jours d'Hiver et qui devait, aussitôt mon essai terminé, prendre part à Bordeaux-Nice.

La remise en état de cette machine, après les Six Jours, s'était bornée au démontage d'un

SAN-SOU-PAP

Caractéristiques

Moteur deux temps type trois lumières, alés. 67, course 70, cylindrée 250 cmc., régime maximum 4.500 tours. Double échappement.

Carburateur deux manettes.

Allumage par volant magnétique.

Boîte trois vitesses chaîne-chaîne, débrayage en kick-starter, rapports : première vitesse : 1 à 14,60 ; deuxième vitesse : 1 à 8,8 ; troisième vitesse : 1 à 6,29.

Cadre en berceau en tubes de 20/10, 25/10 et 30/10.

Fourche élastique à parallélogrammes avec amortisseurs.

Freins arrière et avant par tambour de 130 mm sur les moyeux, frein AV à la main, AR au pied

Réservoir : contenance 10 litres.

Équipement : éclairage électrique, entraînement par le moteur, compteur, montre, frein de direction, pneus ballon, strong 600 x 75.

Fini : émail noir, réservoir panneaux rouges.

tube d'échappement, pération qui permet de voir que l'encrassement des lumières, à la suite de cette épreuve, était quasi nul, malgré les 1.857 kilomètres effectués dans les conditions atmosphériques pénibles que l'on sait et qui font que les vainqueurs de cette épreuve ont, auprès du public, une référence sans égale.

Comme je n'avais rien de nouveau à apprendre de cette machine et que j'avais gardé un très agréable souvenir de sa bonne tenue, je n'eus guère qu'à me livrer à un essai comparatif de rendement entre le nouveau 250 cmc. et le 175 cmc. précédemment essayé.

Je m'attachai donc à faire le même essai et voici les résultats obtenus.

Le minimum de vitesse obtenu en première vitesse sur deux-temps est de 10 à l'heure et le 34 en pleine accélération ; pour la deuxième, on obtient respectivement 22 au ralenti et 60 pleins gaz ; la troisième donne le 28 comme vitesse réduite et frise le 92 avec toute la sauce ; une multiplication un peu plus forte ne permettrait peut-être pas de monter plus haut mais donnerait moins, à cette grande allure, l'impression de tourner un peu à vide ; il ne faut pas oublier toutefois que la multiplication de la machine que

Le nouveau 250 cmc. est un 67 x 70 double échappement à culasse rapportée en aluminium. On aperçoit, derrière le moteur, l'alternateur d'éclairage.

Bonne position, aisée, sans effort ni contractions : on peut rouler et avaler des kilomètres en tout repos...

j'essayai était appropriée à l'épreuve qu'elle venait d'accomplir et à la lourde charge qu'on lui avait imposée et dont j'étais bien loin, avec mes 60 kilos personnels et mon outillage réduit à un K. T. K.; 50 kilos de charge de plus eussent certainement été plus au goût de ce nerveux moteur qui ne demande qu'à tirer.

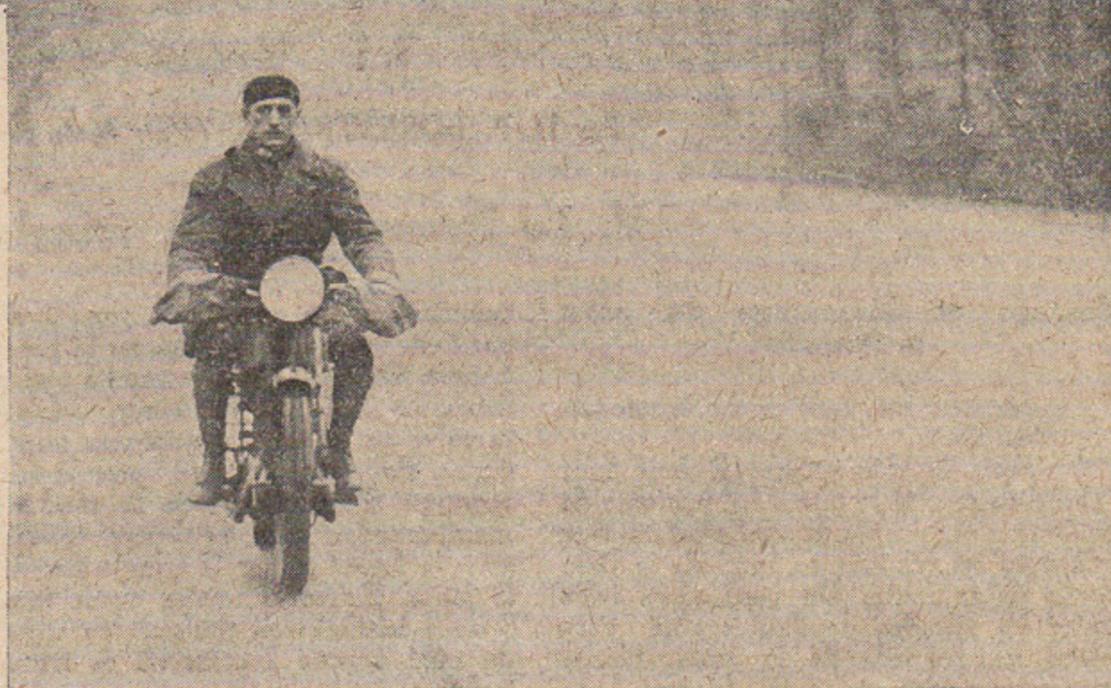
On a, en effet, avec le moteur San-Sou-Pap l'impression qu'il n'a aucun poids mort à entraîner ; il ronfle gaillardement en côte comme en plat, sans jamais donner l'impression de peiner, de souffler, de donner par-ci par-là un coup d'épaule pour vaincre une difficulté momentanée ; il tourne invariablement à un régime qui a l'air presque constant et immuable en côte comme en plat.

Un exemple typique de cette aisance continue et sans faiblesse sera donné par les quelques essais effectués sur Picardie :

La côte primitivement attaquée à 70 à l'heure en venant de Ville-d'Avray est terminée au sommet, toujours en prise, naturellement, à 66 à l'heure; la même côte prise, encore en troisième à 40 à l'heure, est terminée sans toucher ni manette ni débrayage, également en troisième au même 40 à l'heure et durant toute la durée de l'ascension, l'aiguille de l'indicateur ne dévient pas d'un poil de ce 40 à l'heure sur lequel elle semblait bloquée. Voilà une bonne preuve de cramponnage.

L'autre versant de Picardie, côté Versailles, départ arrêté de la grille en première, m'a permis une arrivée au sommet en troisième à un bon 55 à l'heure et certes, un Stern plus habitué que moi à la manœuvre de ses manettes et de son levier de vitesses eût ait mieux encore.

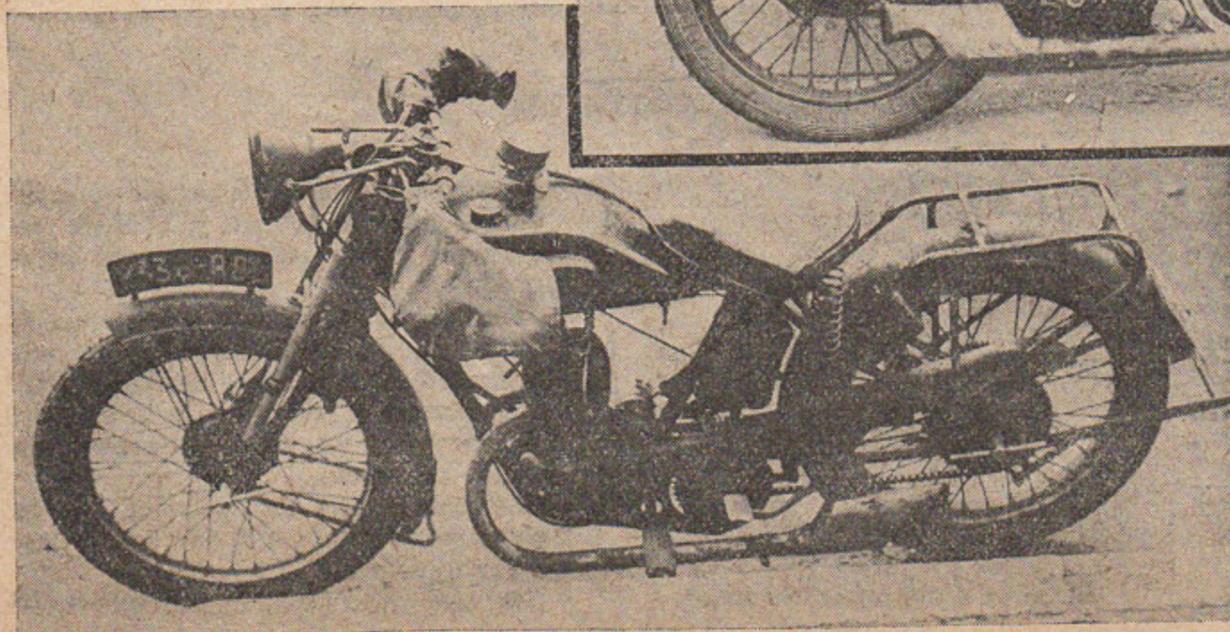
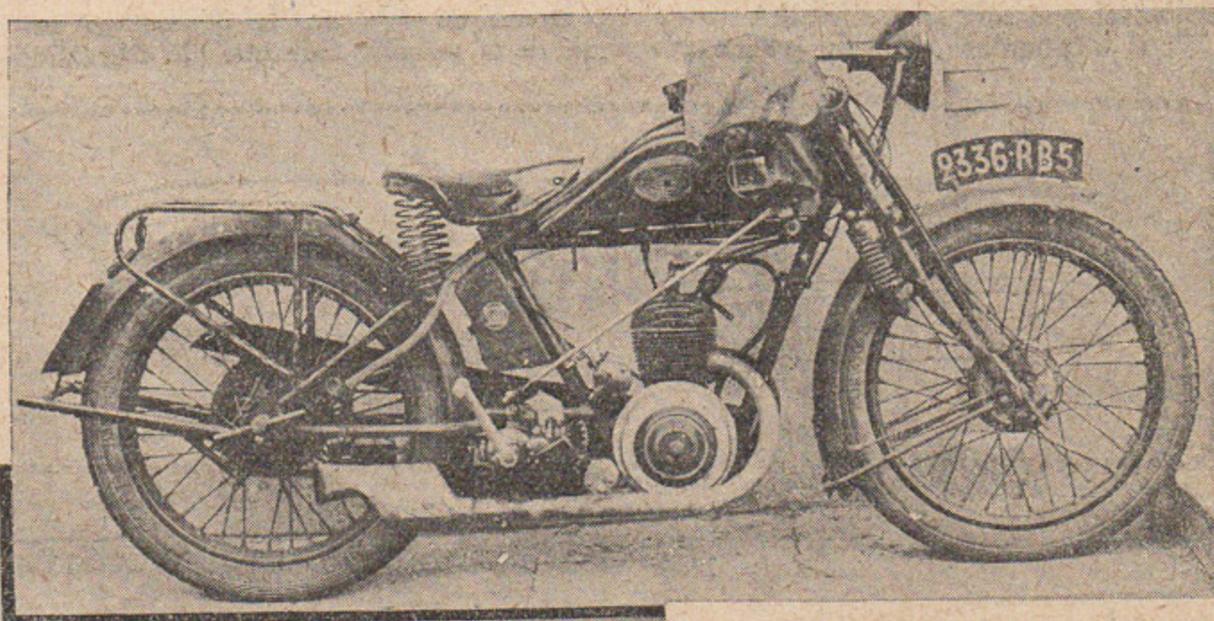
Aspect général de la 250 cmc. Nouveau réservoir, à cheval, ligne moderne, permettant un emplacement de selle bien surbaissé, fourche trapue et compacte, porte-bagages solidement fixé.



Je n'insisterai pas sur les possibilités touristiques de cette 250 cmc. Celles qui ont accompli et terminé les Six-Jours ont montré qu'on pouvait en toute confiance les employer pour le grand tourisme, même à deux, étant donnée la charge de 111 kilos, poids transporté continuellement pendant ces Six-Jours à raison d'une moyenne de 300 kil. par jour.

Les essais de freinage donnent :

Avec le frein arrière seul : en première, arrêt sur 3 mètres ; en deuxième, sur 10 mètres en troisième, sur 18 mètres ; avec les deux freins : en première, arrêt sur 2 mètres, en deuxième, sur 7 mètres ; en 3^e sur 14 mètres. La consommation normale est de l'ordre de 3 litres ½ aux 100 kilomètres, ce qui est



normal pour un moteur donnant la vitesse plus haut indiquée et se révélant surtout un cramponneur de cette classe.

Je suis heureux, en fin de compte, de constater et de faire savoir que San-Sou-Pap évolue et agrandit son programme en conservant les formules heureuses qui ont valu tant de gloires à ses précédents modèles ; je suis satisfait de constater que cette évolution vers l'augmentation de cylindrée et la modernisation de la ligne n'a en rien diminué la valeur de la machine, bien au contraire ; ce n'est pas là une vérité de la Palice ; il n'est pas obligatoire que la création de nouveaux modèles constitue nécessairement un progrès ; mais quand il y a progrès réel, comme c'est le cas ici, il faut le constater franchement et le faire savoir sans réserves



Par H.-P. BORESTROKE. (Voir Moto Revue n° 317)

II. Le Pneumatique à tringles (suite.)

Montage et démontage du pneu à tringles

L'OPÉRATION est, dans ce cas, beaucoup plus aisée. Pour le démontage, il faut tout d'abord dégonfler le pneu. Le principe de l'opération est simple. Il consiste à amener d'un côté les tringles au fond de la base creuse de la jante. On peut alors faire passer les tringles de l'autre côté par-dessus les rebords de la jante. Placez votre roue à plat sur le sol. Insérez deux leviers de part et d'autre de la valve, à dix centimètres environ. Pressez avec le pied, le pneu à l'endroit diamétralement opposé. Basculez les leviers, et la tringle passe par-dessus la jante à cet endroit. Le démontage est alors achevé à la main. On sort ensuite la moitié de la chambre à air à l'opposé de la valve. On met alors la roue verticalement, la valve en bas, et l'enveloppe sort sans difficulté.

Pour le remontage, placez le pneu verti-

calement et, en mettant la roue à cheval sur l'enveloppe, on fait passer la première tringle. On place alors la roue à plat et on introduit la chambre à air. Maintenez la valve en vissant de quelques tours son écrou. Pour remonter la seconde tringle, appuyez d'un côté avec le pied ou la main, pendant que, de l'autre, vous faites, avec le levier passer la tringle par-dessus la jante. Faites la même chose tous les 3 ou 4 centimètres, toujours en appuyant du côté opposé à celui où se trouve le levier.

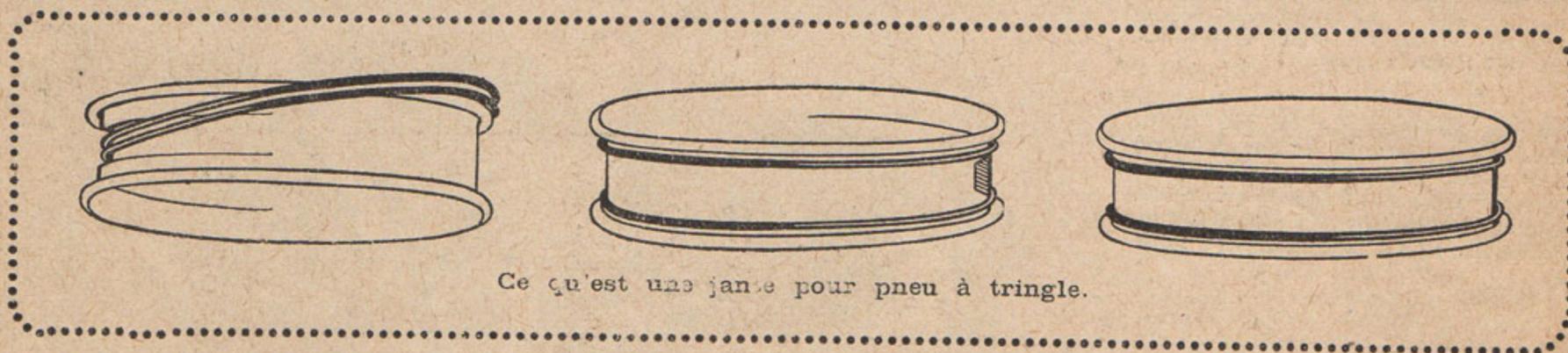
Terminez en faisant rebondir la roue sur le sol de telle manière que tout se trouve en place, puis gonflez.

Le montage du Bibendum se fait de la même manière. Il faut, bien entendu, pour pouvoir le démonter, que la valve soit repoussée à l'intérieur du pneu, car comme nous l'avons vu, elle forme verrou.

Quant au Wolber, le démontage se fait de la manière suivante. On dégonfle

le pneu. On repousse le côté de l'enveloppe et ainsi on met à nu un des obturateurs. Au moyen d'un premier crochet on pousse cet obturateur. On le saisit avec un deuxième crochet, puis on finit de l'extirper à la main, tout en repoussant l'enveloppe. L'obturateur étant relevé, faire descendre la tringle dans la gorge, après avoir préalablement enlevé l'écrou-valve. Faire franchir la tringle, à l'opposé du pont où elle se trouve dans la gorge, au moyen de deux démonte-pneus croisés. Le démontage s'achève à la main.

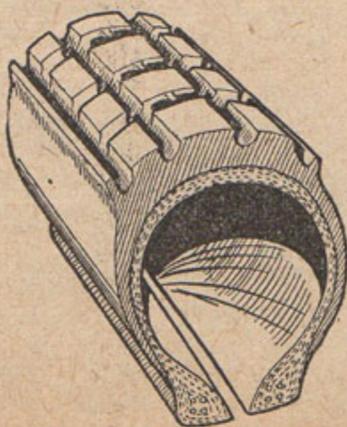
Pour remonter le pneu, on commence par glisser la chambre à air dans l'enveloppe. On monte alors le côté de l'enveloppe, ce qui ne présente aucune difficulté, la gorge étant très profonde. Quand la tringle est passée, on repousse latéralement l'enveloppe de telle façon qu'on puisse introduire l'obturateur. On s'assure que la chambre à air n'est pas pincée, et on gonfle à la pression voulue.



Ce qu'est une jante pour pneu à tringle.

III. La Pathologie du pneumatique.

La durée d'un pneu peut varier dans des proportions considérables. L'autre jour encore, un automobiliste se plaignait que les pneus qu'il avait sur sa voiture ne lui duraient pas plus de deux à trois mille kilomètres et, selon l'habitude, il s'en prenait au fabricant de pneus qu'il a dû accabler d'épîtres amères. Il est vrai que, sans aucun doute, le même fabricant reçoit des lettres pleines d'éloges pour les mêmes pneus, de la même dimension et de la même série de fabrication... Les pneus modernes sont d'excellents pneus et, quand on constate une usure aussi rapide,



Aspect d'un pneu rénové.

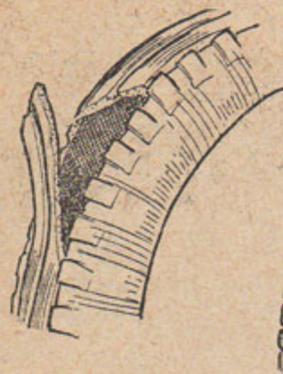
ce n'est pas au pneu qu'il faut s'en prendre.

Indépendamment de la qualité du pneu lui-même, quels facteurs peuvent influencer sur son usure ?

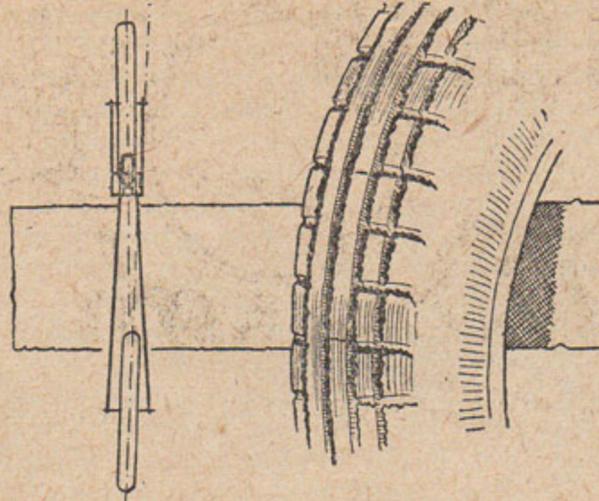
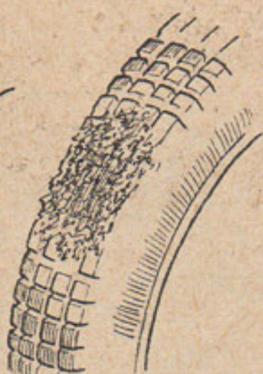
Tout d'abord la route. Alors que, sur du tarmac ou du monolastic, on verra un pneu durer presque indéfiniment, la durée pourra n'être que de la moitié si on roule sur une route raboteuse et pleine de nids de poules.

La température est également un facteur important. On use moins de pneus l'hiver que l'été.

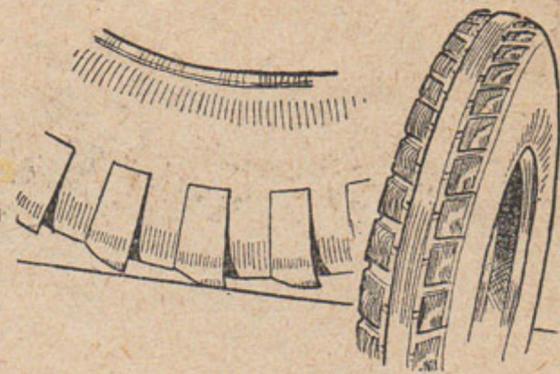
Sur une voiture très légère et très rapide,



Un coup de frein brutal arrache le pneu ou le râpe.



Les bavures au bord des sculptures indiquent des roues non parallèles.



De même une usure anormale et inégale.

sur laquelle l'adhérence est faible par rapport à la puissance à transmettre, le pneu sera vite râpé. Un conducteur brutal, qui accélérera et freinera brutalement, mettra assez vite le meilleur pneu hors d'usage. Nous avons vu une grosse voiture dont le conducteur, alors qu'il marchait à pleine allure, avait bloqué ses freins pour ne pas s'écraser contre un camion qui survenait sans prévenir d'une route transversale : les pneus à un endroit étaient usés jusqu'à la toile. La manière de conduire influe donc beaucoup sur l'usure et il faut mener sa machine avec toute la souplesse possible, sans démarrages brutaux et sans coups de frein. A l'examen, les pneus d'une voiture ou d'une moto mal conduites présentent une surface rugueuse. Les sculptures

sont émoussées à l'avant et portent des bavures à l'arrière.

Une pression incorrecte abrège également la durée du pneu. Trop gonflé il rebondit de manière exagérée et quitte à chaque instant le sol. Chaque fois qu'il retombe se produit un glissement. Si les amortisseurs ont une heureuse influence sur l'usure des pneus, cela est dû à ce qu'ils évitent en partie ces rebondissements.

Si vous roulez avec des pneus insuffisamment gonflés, c'est la carcasse que vous sacrifiez. Les nappes de tissu se désagrègent et, un beau jour, vous aurez un éclatement alors qu'extérieurement le pneu paraît sain.

Ne roulez jamais à plat, il nous souvient qu'un jour, avec un cyclecar, nous avions crevé à l'arrière et que n'ayant pas ce

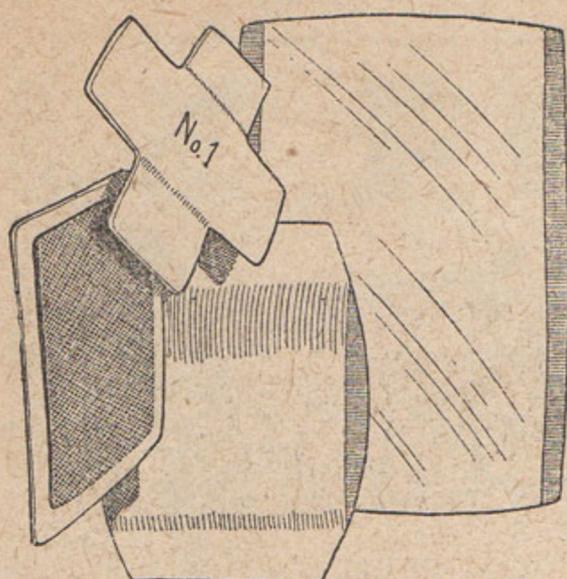
qu'il fallait pour réparer nous dûmes faire 8 kilomètres pour rentrer. Malgré la légèreté du véhicule (moins de 350 kilos), le pneu était, à l'arrivée, réduit en charpie et ceci se passait au moment où les pneus de cette dimension valaient près de quatre actuels. Si vous roulez si peu que ce soit à plat, les talons seront coupés par les crochets de la jante, les nappes de tissu se désagrégeront et les fils lâcheront. Il serait plus économique d'aller à pied, jusqu'au prochain garage, chercher ce qui est nécessaire pour réparer.

Un pneu qui est monté sur une jante qui n'est pas faite pour lui ne peut durer. Les crochets de la jante porteront sur les parois de l'enveloppe et les entameront. Et il faut de plus s'attendre à un déjantage.

Un mauvais alignement est une cause

Tableau normal de gonflage des grosses motos et autos

Dimensions des pneus	Charge par essieu	Pression de gonflage	Dimensions des pneus	Charge par essieu	Pression de gonflage	Dimension des pneus	Charge par essieu	Pression de gonflage
	kgs	kgs		kgs	kgs		kgs	kgs
500	350	3	(27 x 4,40)	400	1.500	880 x 120	1.000	3 1/2
650 x 65	400	3 1/2		500	1.750	920	1.200	4
				600	2.000	835	1.100	3
700 x 80	450	3	720 x 120	400	1.500	895 x 135	1.300	3 1/2
	450	3	(27 x 4,75)	500	1.750	935	1.500	4
	500	3 1/2		600	2.000	895 x 150	1.300	3
	550	4		700	2.250		1.500	3 1/2
710	600	3	730 x 130	500	1.500		1.700	4
760 x 90	700	3 1/2	(28 x 4,95)	600	1.750	780 x 150	700	1.500
870	800	4		700	2.000	(30 x 5,77)	800	1.750
				800	2.250		900	2.000
765	700	3	740 x 140	500	1.500		1.000	2.650
815 x 105	800	3 1/2	(28 x 5,25)	600	1.750		1.100	2.500
650 x 75	900	4		700	2.000	860 x 160	800	1.500
				800	2.250	(33 x 6)	900	1.750
675 x 90	200	0.850		900	2.500		1.000	2.000
(26 x 3,50)	250	1.000	775 x 145	600	1.500		1.100	2.250
	300	1.500	(30 x 5,77)	700	1.750		1.200	2.500
	350	1.750		800	2.000		1.300	2.750
700 x 100	300	1.000		900	2.250	905 x 165	1.100	2.000
(27 x 4)	430	1.250		1.000	2.500	(33 x 6,75)	1.300	2.250
	400	1.500		800	3		1.500	2.500
	50	1.750	815 x 120	900	3 1/2		1.600	2.750
				1.000	4		1.700	3.000
715 x 115	300	1.250	820	800	3			



Différents emplâtres pour pneumatiques.

fréquente d'usure. Si les roues avant ne sont plus parallèles par suite d'un essieu ou d'une barre d'accouplement faussés, les pneus rouleront à travers et seront bien vite râpés. Nous avons vu un pneu neuf usé jusqu'à la corde en moins de cent kilomètres parce que l'essieu avait été légèrement faussé au passage un peu trop rapide d'un caniveau. Et pourtant la direction était aussi douce et aussi sûre. Le pneu, dans ce cas, est comme râpé et présente des bavures sur le côté des sculptures.

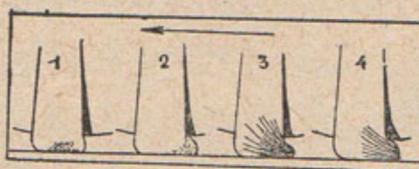
Si ce pneu a les sculptures d'un côté usées et pas celles de l'autre, il faut en conclure que la roue n'est pas d'aplomb. Une usure différente, en deux points de la circonférence, marque un faux rond. Surtout, si vous constatez quelque chose de la sorte, ne persistez pas à rouler et faites immédiatement vérifier l'alignement et le parallélisme des roues. A l'arrière, l'essieu peut être faussé, mais il est une autre cause qui mérite d'attirer l'attention, c'est le montage de ressorts qui n'ont pas la même longueur. Le cas nous est arrivé récemment et nous nous en sommes heureusement aperçus à temps.

Nous ne contestons pas que l'absence de différentiel ne soit utile sur les voitures très légères et à voie très étroite, mais, néanmoins, nous devons avouer, en toute franchise, que l'usure des pneus est également plus rapide.

Une enveloppe doit être sommairement examinée après chaque sortie. On cons-

tatera que des silex ou des morceaux de verre ont coupé la bande de roulement. Malgré l'élasticité du pneu, ces amorces de déchirures pourraient s'étendre. Elles permettent à l'eau d'atteindre les nappes de tissu qui se désagrégeront. La chape se décollera et il se formera un boursoufflement où s'accumulera la poussière. Il faut donc extirper les silex qui se sont incrustés dans le pneu, bien nettoyer à la benzine les lèvres de la plaie et boucher avec un mastic de caoutchouc. Il ne faut pas rouler immédiatement, mais attendre environ vingt-quatre heures si on veut que la réparation tienne bien. On choisira donc, pour cette révision des pneus, une période où la machine sera immobilisée.

Si les toiles étaient entamées, le mieux serait de confier la chambre à un réparateur qui dispose d'un appareil à vulcaniser, car seule la vulcanisation permet



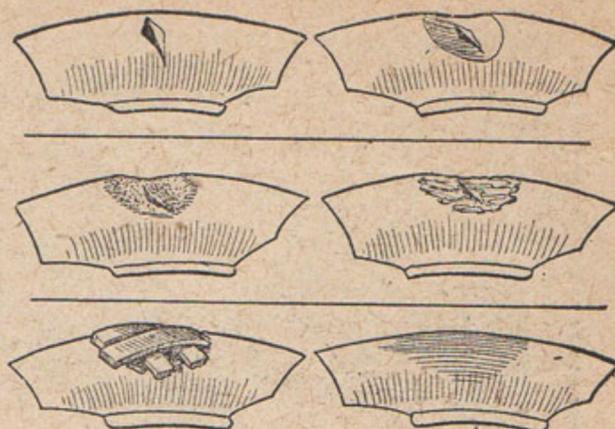
Comment se produit l'usure inégale des sculptures.

une réparation bien homogène. L'emplâtre ne doit être considérée que comme un dispositif de secours.

Pour user une vieille enveloppe jusqu'aux toiles, le mieux est d'employer un paréclat.

On recommande parfois de faire passer à l'avant les enveloppes arrières lorsque leurs sculptures sont presque effacées. Nous n'en sommes pas très partisans pour les raisons suivantes : tout d'abord un éclatement à l'avant est plus dangereux qu'un éclatement à l'arrière. Ensuite un dérapage est également plus à craindre à l'avant qu'à l'arrière, en sorte qu'il vaut mieux avoir des sculptures intactes à l'avant. Enfin, si on use ainsi tous les pneus en les changeant de roue, on se trouvera à un moment donné acculé à la nécessité de changer à la fois tout un train de pneu c'est-à-dire obligé de faire face d'un seul coup à une dépense sérieuse. Ne vaut-il pas mieux échelonner ces frais en remplaçant les pneus au fur et à mesure sur les différentes roues ?

La rouille est une dangereuse ennemie du pneu et en particulier des tringles.



Un accroc ; tailler le pneu, râpez, enduisez de dissolution, ajoutez le caoutchouc et vulcanisez.

Une ou deux fois par an on démontera les pneus et on passera l'intérieur des jantes au vernis noir.

Faut-il regommer un pneu ? L'opération ne peut être avantageuse que si elle est effectuée avec le plus grand soin, que la carcasse soit parfaitement saine, et que la gomme soit de très bonne qualité. Ce n'est pas toujours le cas et on voit parfois des pneus regommés dont la bande n'est pas d'aplomb, qui ont un faux rond, dont la gomme n'a que des rapports lointains avec du caoutchouc. Adressez-vous donc à une maison très sérieuse. Dans les meilleures conditions même, il ne faut pas attendre d'un pneu regommé le même service que d'un pneu neuf. Même si la carcasse a bien résisté à la seconde vulcanisation, il est probable que la bande de roulement s'usera sensiblement plus vite. Le regommage ne commence à devenir avantageux que si le pneu regommé fait au moins la moitié de l'usage du pneu neuf. Elle est nettement favorable si le pneu regommé fait les deux tiers de l'usage du pneu neuf. Les pneus regommés conviennent mieux à des véhicules peu rapides. Ils sont, en général, livrés trop frais et la gomme est trop molle. Il y aura intérêt à les envelopper de journaux et à les placer dans un endroit frais pendant trois semaines ou un mois. — H.-P. BORESTROKE.

Mon petit doigt m'a dit...

... que la Lucas d'éclairage sortirait prochainement une baladeuse automatique s'adaptant à la lampe arrière.

... qu'à Bruxelles, les P. T. T. ont décidé l'achat de trimoteurs et motos, ce qui est parfait.

... qu'à Lille, les P. T. T. ont décidé l'achat d'un âne ? ce qui est perfectible.

... qu'il est pénible à tout Français de se sentir aussi « arriéré » en pareil cas.

... que l'animateur de la motorisation dans l'armée, l'homme de Satory, le chef impartial qui, le premier, a voulu voir « en face » la motocyclette, serait appelé par le gouvernement à un poste élevé et mérité.

... qu'un colonel connu a prétendu qu'il était difficile d'emmener un groupement motocycliste sur la route.

... qu'il prouve par cette assertion qu'il ignore tout du mouvement actuel et que *Moto Revue* accepte la gageure d'emmener 1.000 motoristes là où il désirera.

KAMOTSU.

Tab'cau de gonflage des petites motos

Dimensions	Charge par roue		Pression	
	kilos	livres anglaises	kilos par C ²	livres au pouce carré
10×48 (27×4)	125	275	0,750	10
	150	330	1 »	14
	175	385	1 1/4	18
	200	440	1 1/2	22
	225	495	1 3/4	26
7×48 (25×3)	60	132	0,750	10
	75	165	1 »	14
	90	198	1 1/4	18
	105	231	1 1/2	22
	120	264	1 3/4	26



La plaine de Bessarabie brûlée par le soleil. A gauche un faucheur ! on dirait... la faucheuse !...

SIXIÈME PARTIE

10 Septembre



La bière de Riga était, paraît-il, célèbre dans tout l'empire russe ; j'ai pu, hier soir, en compagnie des as du Moto Club Letton, en apprécier amplement les mérites. Et dans toutes mes visites, ce matin, à différents correspondants, les demis jouent un grand rôle !

La Lettonie, comme les autres pays baltes, et la Pologne, a hérité des traditions de la méfiante police tsariste. Tous les soirs, dans cette Europe de l'Est, il faut laisser son passeport dans les mains du portier de l'hôtel, véritable gardien de prison, et j'emploie les matinées disponibles à collectionner les visas des multiples Etats à traverser. Ainsi, ce matin, remplissons des tas de formulaires au consulat lithuanien...

Cette grande cité, vouée au négoce a, malgré son aspect germanique, un peu cette tenue négligée et pauvre de toutes les villes slaves. Les moujicks barbus, les paysannes pieds nus, venues des confins, errent timidement devant les étalages médiocres. Visite au ralenti des vieux quartiers tortueux, sous les pignons antiques des maisons des guildes et les clochers pointus de ses églises. Sur le pont des bateaux traversant le fleuve Duna,

on se retourne, pour un dernier coup d'œil à Riga et ses tours luisantes au soleil.

La chaussée de Mitau, large et lisse, véritable autodrome, traverse une lande sablonneuse, encore toute tailladée des tranchées, des barbelés de 1917. Elle continue, implacablement droite, au delà des barrières de la frontière. Aux deux côtés de ses remblais, dans la plaine maintenant lithuanienne, les villages en planches semblent prêts à crouler sous leurs chaumes pourris.

Juste comme la nuit vient, apparaissent les boutiques à ras de terre, les maisons basses au stuc moisi, d'une de ces sordides villes juives de l'Est européen, Schaoli, qui fait faute de mieux, dans tout le pays, figure de grand centre lithuanien !!

Là, à l'hôtel, pendant que je mange la dinde froide de tous les restaurants « kosher » du monde, les jeunes gens viennent m'accueillir de questions en rauque et fébrile yiddish : « Paris, Paris, comment y aller, qu'y gagne-t-on ? »

11 septembre

Toujours la même ligne droite souvent en forêt, comme entre un double mur. Je remonte une chaîne de carrioles, de bestiaux allant à quelque foire. Des troupes de femmes s'en vont, à pieds nus, panier au bras, vendre quelques œufs ou une volaille... à dix kilomètres de là ! Et tous, hommes et femmes, portent des peaux de moutons ! par cette chaleur.

La colonne devient de plus en plus serrée, et dans le bourg en bois de Kelmy, c'est un tel

enchevêtrement de voitures, un tel grouillement de bêtes et de gens qu'on a peine à s'y frayer un passage.

En vain je cherche dans ce tableau quelque automobile, une machine agricole ou même une bicyclette, quelque chose qui indique au moins que nous sommes bien en 1929. On se croirait dans le coin le plus reculé de la Russie.

Posant ma moto contre une carriole, je me suis mêlé à la foule à la forte odeur, autour des baraques où se vendent les terrines et les pots, les pains d'épices et les harmonicas, et j'ai bu une tasse de Borsch, la soupe aigre, à l'éventaire fumant.

Midi : Après quelques ennuis, tels que crevaillon... et douanes lithuaniennes, allemandes (mais une crevaillon n'est-elle pas encore plus agréable qu'un passage en douane ?) je franchis le grand pont en fer sur le Niémen

Tilsitt ! Brusquement, on retrouve le décor si soigné de toutes les villes allemandes, les façades d'une solidité un peu emphatique, étalant la recherche du confort et du décoratif. Les petites « D. K. W. » ronflent dans les rues asphaltées où les beaux tramways bleus passent dans des reflets d'émail. Autour de ma moto boueuse, devant la brasserie cosque, s'attroupent les écoliers en casquettes si proprement vêtus.

Cet après-midi, roulant vers Königsberg, sur cette route où des bornes fraîchement passées à la chaux soulignent les virages, j'ai vu avec des yeux nouveaux, cette campagne cultivée comme un jardin, les haies bien taillées



Les moutons en transhumance... : c'est un peu à eux que l'on doit l'absence de tout feuillage.



Un couple galicien s'en va au marché en grande tenue !

Après tout ils achèteront peut-être une moto ?

Ces fermières n'ont pas de camionnette



12 septembre

les fermes de briques si solides, les fleurs dans l'encadrement blanc des fenêtres...

Décidément, c'est le jour des foires ! Voici, à ce bourg, un entassement des conduites intérieures « Opel », de voiturettes « Hanomag », un parc de motos de toutes marques. Autour des moteurs stationnaires, des machines agricoles peinturlurées de rouge ou de vert, de petits tracteurs « Lanz », se presse une foule aux vêtements citadins, à l'allure dégagée.

Alors, en buvant ma chope de « Brun » à la « Gasthof », je me suis senti un peu ému en revoyant le visage avenant, un peu banal de notre Europe familière. Où étais-je donc ce matin ? A la foire de Kelmy... A cent kilomètres ? Non... à deux cents ans en arrière. Car j'ai franchi cette muraille de Chine, l'ancienne frontière russe qui divise encore l'immense plaine... en deux mondes.

Par un chantier de démolition (ce sont les fortifications que l'on rase), vous pénétrez dans une grande ville d'Allemagne: Königsberg. La hauteur des maisons surprend, et leurs façades décoratives. Au long des quais du Pregel les bateaux de pêche ont cargué leurs voiles. L'Hôtel « Deutsches Haus » aux panonceaux familiers, vous accueille comme une vieille connaissance. Plaisir de flâner aux devantures, exposition variée de toute l'activité d'un peuple, de pénétrer dans cette cour de donjon enfumée des chevaliers teutoniques, et... de bien diner, ce qui est rare en Allemagne !

Ce petit bourg aux maisons coquettes autour de l'église en briques porte un nom célèbre : Eylau ! Et, à ce carrefour la pancarte, à gauche : Friedland. 15 kilomètres ! Sur de beaux chevaux de selle, en culottes de peau et chapeau tyrolien, les « Junkers », grands propriétaires, rentrent des champs où ils surveillaient le travail. La route aborde maintenant une région criblée d'étangs, les lacs de Mazurie où Hindenburg en 14 rejeta l'armée russe de Rennemkampff.

Mais quelle est donc cette ville toute neuve, dont les façades conçues sur un plan d'ensemble, évoquent la place des Vosges, à Paris, en moins sévère ? Tout l'aménagement, semble sortir des « Arts Décoratifs » ! J'ai, plus tard, à l'hôtel « de type primé » ! (ce qu'un hôtel de province devrait être) l'explication du phénomène.. A travers cet Ortelsbourg, une petite ville perdue de la Prusse orientale sont passées les troupes russes en retraite. Rien d'étonnant, n'est-ce pas à ce qu'elle ait flambé. Et voici ce qu'en a fait la reconstruction ! Peste !!

13 septembre

J'attends depuis deux heures à la guérite du factionnaire polonais, l'ouverture de la frontière ! Du reste, quand son collègue vient

m'accompagner jusqu'à la petite ville de Chorzele, ça n'en finit plus, au bureau de douane, à la police, et il faut intervenir, énergiquement ! ou ça pourrait trainer tout l'après-midi...

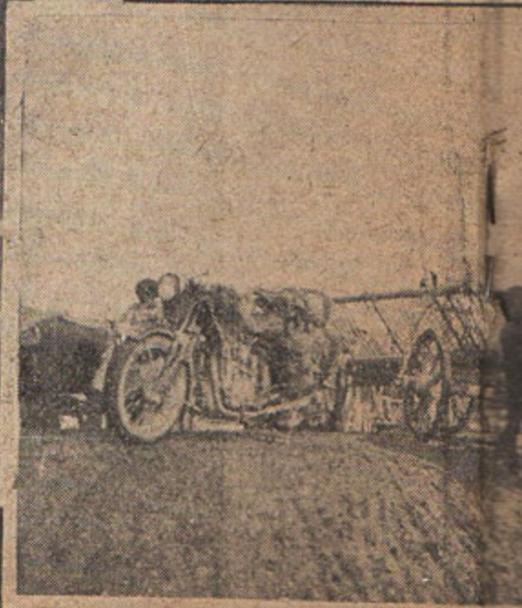
C'est foire, à Chorzele, où la grand'rue est embouteillée de toutes les charrettes de la région. Trainant une vache, poussant un porc, une paysannerie guère plus « évoluée » que celle de Lithuanie, se bouscule dans la boue. Mais les grands fichus, les mouchoirs rouges des femmes chatoient au soleil. Et c'est plein de vie, d'incidents : ici c'est une voleuse que les gendarmes emmènent, là, de grands gars en capotes

Trois braves gens.

« Gillet » d'homme gilets de femmes



La moto ! ça serait commode pour aller à la ville,



Un encombrement

l'ont pas encore de
normande !

En peau de mouton par 30° de chaleur



Sur la route de Kolomea.

Ferme galicienne,

blanches qui se mettent « une tournée ». On aimerait bien se mêler aux groupes, marchander ces belles bottes de femmes à hauts talons rouges... Mais ces 160 kilomètres jusqu'à Varsovie, on ne sait pas de quelles routes ils seront faits.

Enfin ça va: attention au carrefour, à cette bourgade de Prasnych, un des innombrables ghettos des juifs de la Pologne. Au long des maisons sans étage, aux toitures de tôle errent des fantômes courbés dans les longues lévites noires. Autour des têtes jaunies flottent sous les calottes de soie les boucles de cheveux et les barbes hirsutes.

A la nuit tombante, je

m'empêtre dans des colonnes de l'armée polonaise en marche. Dans la campagne lépreuse aux abords de Varsovie, les autos soulèvent des nappes de poussière, impénétrables. Brusquement, sans banlieue préparatoire, après le pont sur la Vistule, on se trouve dans une capitale, d'allure parisienne... le soir ! sur le boulevard Novy Swiat. Il ne me reste plus qu'à dénicher l'impasse où le caravansérail « Saski » ouvre ses chambres de plain-pied autour d'une vaste cour.

J'installe confortablement la « Gillet » au milieu de ma chambre: n'a-t-elle pas droit, elle aussi, à un peu de confort, la brave camarade?

Sur la place de Saxe, il y a des petits bars-restaurants voûtés, enluminés de fresques vieille-Pologne, où vous choisissez, au comptoir, les éléments d'un petit dîner à la fourchette. Et demain :

14 septembre

C'est congé, ou presque ! rien que des visites, etc...

15 septembre

Arrivé cet après-midi à Lodz. Imaginez, dans une dépression marécageuse, un Saint-Etienne, trois fois plus grand, dix fois plus sale. Dépavez-en les rues, laissez saillir les rails des trams, mettez sur les trottoirs défon-

cés, le grouillement d'un pauvre prolétariat juif en cafetans noirs. Vous aurez une image exacte du « Manchester Polonais ». Mais cette horrible ville-champignon possède une industrie textile remarquablement outillée. Elle produit !

C'est ennuyeux tout de même que son... « pavage » ! empêche presque toute circulation à motocyclette.

J'ai assisté ici à l'arrivée du premier tour de Pologne cycliste. Les malheureux coureurs sautaient, plongeaient lentement dans les trous de la grande rue (qui a 7 kilomètres !)

16 septembre

De cette journée de dimanche, que pourrai-je bien raconter qui vous intéresse ? Que j'ai crevé à Palianice ? Que ce spectacle a été une grande distraction pour tous les badauds du pays... que deux gendarmes ont dû faire le service d'ordre... après m'avoir demandé mon passeport! (que de gendarmes en Pologne !) Notez toujours que la grand-route de Posen, par Kalisch, n'est pas mauvaise : on ne sait pas ! ça peut être utile !! Que j'ai rencontré deux « B. S. A. » toutes neuves, en promenade, avec des couples polonais dessus ! Voilà qui fera plaisir à M. Cox !... Qu'à l'ancienne frontière allemande (ce n'est plus, maintenant, que les limites de la Poznanie), l'aspect du pays, des villages, des gens, change complètement ! en mieux !! (Mais ne vais-je pas mécontenter des lecteurs !!!) Que je suis arrivé tard à Posen, après de nouvelles crevaisons ! Mais ça vous est bien égal ! Notez que dans les pays scandinaves, je n'avais pas crevé une seule fois !



brement



Camps de travailleurs agricoles roumains,





Jeunes filles et militaires polonais posent pour leur portrait dans « MOTO REVUE »...

17 septembre

Notre brave agent de Posen a voulu me faire la surprise de redresser le kick-starter tordu. Le ressort, mal placé, a sauté. Aussi, maintenant, m'asseyant tout bonnement sur la machine, j'appelle à la rescousse... l'abondante main-d'œuvre polonaise... Rentré en Allemagne, encore une fois ! par la chaussée de Breslau.

18 septembre

Aujourd'hui, comme hier, et comme... demain, je refais des étapes de la « Landerfahrt » d'avril dernier, et retrouve au passage, à Breslau, à Gleiwitz, les camarades d'alors. En Haute-Silésie, à l'entrée de chaque village, je passe sous des arcs de triomphe de feuillage. Les drapeaux sont à toutes les fenêtres : « Willkommen », car Hindenburg arrive demain !

19 septembre

L'ami Köcher qui m'a reçu fraternellement dans sa bonne ville de Gleiwitz, me conduit jusqu'à la frontière polonaise. Haute-Silésie, mi-allemand, mi-polonaise, complexe, inextricable fouillis d'usines, de crassiers, de mines, d'agglomérations industrielles. Non, ce n'est pas pour le plaisir que j'erre dans ce Kattowitz enfumé, poussiéreux. Quoique ça ait tout de même une autre allure que Lodz !

La route vers le Sud traverse, sur 40 kilomètres, la principauté de Pless : Arrêt à une barrière : un sloty à payer au prince.

A qui est la chaussée ? c'est au marquis de Carabas... Ces mines de charbon, ces coronas, ces forêts, ces champs et ces villages ? C'est au marquis de Carabas... Et la petite ville de Pless, l'hôtel où je couche, le grand château en face ? C'est au marquis... ! pardon ! au Prince de Pless, qui vous fait payer encore un sloty à la sortie de ses domaines !

20 septembre

Oui, je sais bien ! Mon itinéraire a quelque chose de cocasse avec tous ces zig-zags imprévus d'homme ivre, dirait-on. Et vous avez grand-peine à me suivre. Ainsi, me voilà aujourd'hui à Bielitz et à Teschen, à la frontière tchéco-lovaque, deux villes fort plaisantes, d'allures autrichiennes, commerçantes en diable !

Sur une route décidément molle, par une pluie battante, je rebrousse chemin, en direction de Cracovie.

A Wadowice, l'hôtel juif n'a rien de très appétissant, la chambre humide, voûtée comme une chapelle... les draps de lit... Je vais quérir la patronne qui répond, indignée : « Comment, ces draps ne sont pas propres ? C'est un colonel qui y a couché avant vous ! »

21 septembre

Je vous ai déjà parlé dans *Moto Revue*, en mai ou juin dernier, de l'antique cité de Cracovie, « le joyau touristique » de la Pologne. Ses tours, ses barbicanes, les flèches de ses églises, la colline du château, le Wawel, la grande

place avec son beffroi et ses halls gothiques m'avaient fortement impressionné alors. Et, mêlé à tout ce passé pittoresque, son rythme de ville commerçante, bariolée, aux confins de trois nations.

Il pleut, il pleut à verse. Que faire ? S'enfermer dans un restaurant, « discuter le coup » avec les délégués du club local, visiter le journal dans son building à l'américaine, grande cage de verre ornée des montées et descentes de ses ascenseurs ?

Un des clubmen a une idée brillante.

« Vous passez à Wieliczka. Descendez aux mines de sel ». Me voici donc pataugeant dans la route-cloaque qui y mène. Ma foi, sous terre, il ne pleuvra pas. C'est toujours ça : En bas, au 7^e dessous, il y a, taillée à même le sel gemme, une immense salle voûtée soutenue par des colonnes de sel. Feux de Bengale et magnésium révèlent des perspectives étincelantes.

Dans des chapelles de sel, les cierges brillent. Mais toutes ces attractions classées, organisées, sont un peu fatigantes. On a hâte de retrouver le grand air, la route boueuse... la liberté !

Et par une suite de dérapages soignés, j'arrive de nuit à Tarnow. Il pleut toujours.

22 septembre

L'ex-route impériale vers Lemberg, heureusement ! garde encore un peu du bon empiérement autrichien... Il y a des trous, partout, des bourbiers dans les villages, mais nous ne sommes pas, n'est-ce pas, si difficiles...

Elle n'est pas gaie, cette plaine de Galicie, avec ses huttes de boue qui s'émiettent au soleil sous le grand toit de chaume, ses meules de paille entre quatre piquets, ses hautes croix où se rouille un Christ peint sur tôle...

Misère du paysan pataugeant pieds nus dans la boue. Il y en a bien qui s'en vont en chantant vers la ville. Ils ont mis de magnifiques blouses blanches, brodées, et je passe des groupes de femmes dans de belles peaux de mouton toutes neuves, ornées de morceaux de cuir, de glaces ! Mais, dans cette région marécageuse, près de Jaworao, j'ai bu le bol de lait dans l'unique pièce de la cabane enfumée, où tous vivent ensemble : à gauche, les humains, à droite, les poules, la vache et le cheval, comme dans la crèche, à Bethléem ! Ce samedi, mes juifs de toutes ces petites villes Rzewow-Taroslav sont superbes dans leurs caftans de soie du jour du sabbat. Leurs longs cheveux bouclés sortent de bonnets de velours entourés de queues de fourrure.

Cette variété des costumes, le badigeonnage en couleurs vives de toutes ces chaumières, la tristesse même de cette terre noire coupée d'étangs, de bouquets d'arbres, rendent la Galicie attirante, on ne sait pourquoi.....

Mais les cahots, les fondrières vous font enfin bénir l'affreux pavé de Lemberg.

23 septembre

Si je garde une impression de Lemberg, c'est bien celle de l'extrême piété de

ses habitants ! De toutes les églises catholiques sort le flot des fidèles. Et, le soir, dans les synagogues illuminées, dans des boutiques, des cafés transformés en maisons de prières !! toute la population juive s'entasse, l'écharpe rituelle autour du cou, les lanières de cuir enroulées au bras gauche. De la porte, j'écoute la rumeur des implorations, j'épie les balancements, l'agitation de cette foule. C'est le premier jour de l'an de l'année juive : Kippour.

Que faire de son dimanche à Lemberg ? Grimper à la Montagne Blanche et contempler le panorama de la ville grise dans le creux des collines, faire une sortie, en groupe, avec les motos, dans la campagne, prudemment à cause de la boue aussi glissante que du savon noir ! Car, malgré la voirie misérable, le sport motocycliste commence à se développer ici, et demain, même pendant une centaine de kilomètres, un motocycliste m'accompagnera vers la Roumanie.

24 septembre

La route a été pitoyable aujourd'hui. Ça allait, à peu près, sauf dans les villages ! jusqu'à Strij, un centre du district pétrolier : après, ça c'est complètement gâté. On avance en première, dans une boue où il semble impossible de tenir les machines.

J'ai dû prendre congé de mon compagnon de la journée qui s'est arrêté. Il pleut à verse. Après Kalisz et ses gisements de potasse, ça devient plus accidenté, donc moins boueux et je ne désespère plus d'atteindre une ville ce soir. Comme je vois au loin les lumières de Stanislawow, une barrière coupe la route ; pont en reconstruction ; et détour par un bourbier, où ma pauvre « Gillet » s'enlise, jusqu'au moyeu : Allons chercher de l'aide pour l'en sortir !...

Stanislawow, évidemment, « en a pris un bon coup » pendant la guerre, mais au milieu des terrains vagues, des ruines à peine déblayées jaillissent de grands édifices blancs à prétentions architecturales : pas mal, ma foi ! ainsi que l'hôtel tout neuf.

25 septembre

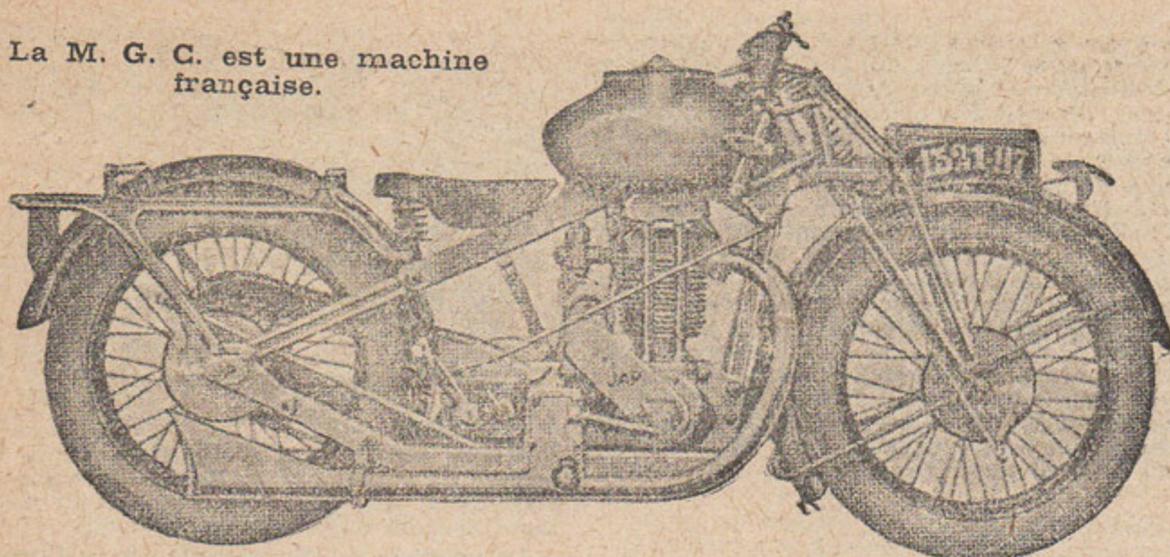
Aujourd'hui, il n'y a guère eu que les trente premiers kilomètres de pénible : faits en première ! naturellement. Ensuite, sur les premiers contreforts des Carpathes, ça a été tout à fait bien ! Défilé incessant de solides gars s'en allant au marché, à l'aise dans leurs belles blouses blanches sur lesquelles flottent la peau de mouton brodée. Si l'homme porte des bottes, les femmes, elles, s'en vont pieds nus, chargées des sacs, comme il sied.....

Kolonija, ça sent le pétrole, par ici. Snyatim, la frontière où un douanier se fait longuement véhiculer jusqu'à la gare voisine pour visa du tryptique. Sans une altercation violente, j'attendrais toujours mes papiers.

En territoire roumain, on me raconte que cette frontière n'est pas ouverte à la circulation routière... qu'on me laissera passer cependant... qu'il me faudra « rendre visite » à la Sûreté à Czernowitz, capitale de la Bukovine.

Robert SEXÉ.

La M. G. C. est une machine française.



LES MODÈLES 1929...

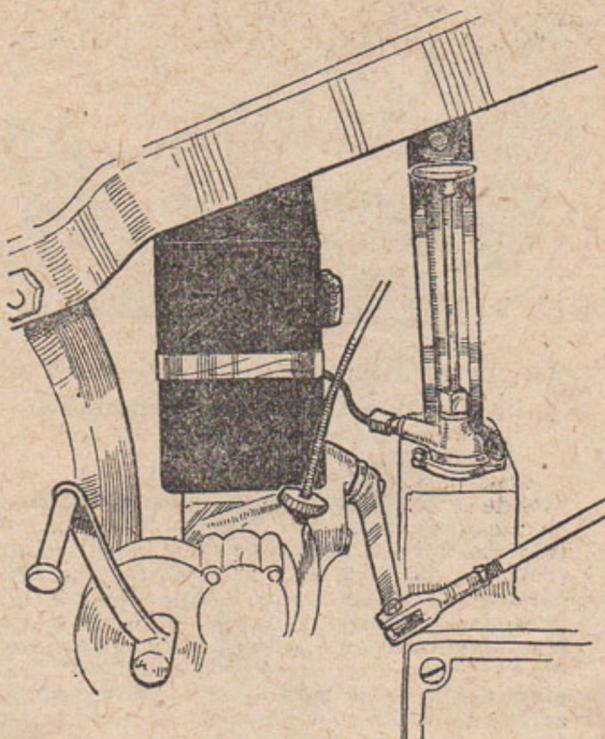
A L'U INE

La M. G. C.
350 et 500 cmc.

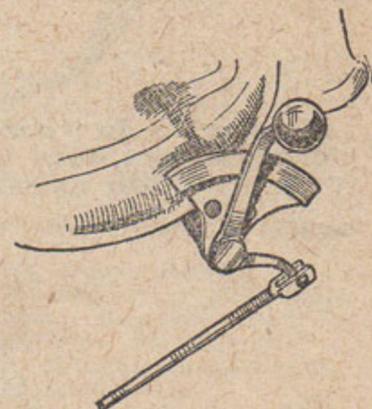
par M. ADAM

Disons d'abord que la nouvelle machine qui fit sensation à la foire de Lyon et dont nous entretenons nos lecteurs dans un précédent numéro, est construite par M. Marcel Guiguet, sur les données du brevet Mesly et, il n'y a donc aucune relation avec toutes autres firmes déjà établies, ainsi que certains ont pu le croire au premier abord.

L'aspect extérieur de ce modèle, qui se fait uniquement en 350 cmc. et 500 cmc., rappelle étrangement la Néander, ce qui a fait dire à Robert Sexé, tout son chagrin de l'oubli incompréhensible dans lequel la célèbre marque allemande est laissée en France. L'idée directrice est celle du confort général de la machine et du passager. La première impression forte qui surgit en montant sur cette moto est sa stabilité impressionnante : le mot n'est pas exagéré ; en effet, Bernard, l'as de Gnome, qui, de ce fait, ne peut être accusé de partialité pour la M. G. C., n'a pu se retenir de me contraindre à monter sur la 500 cmc., qu'il nous fut donné de voir circuler à Pâques à travers Paris : la D 4 dont je fis l'essai récent, tranche sur beaucoup d'autres types par l'impression de sécurité qui domine le cavalier : or, toutes les machines françaises et anglaises actuelles pèchent par un défaut : secouez-les légèrement par le guidon, et vous sentirez inévitablement un flottement de l'arrière, assez net pour être

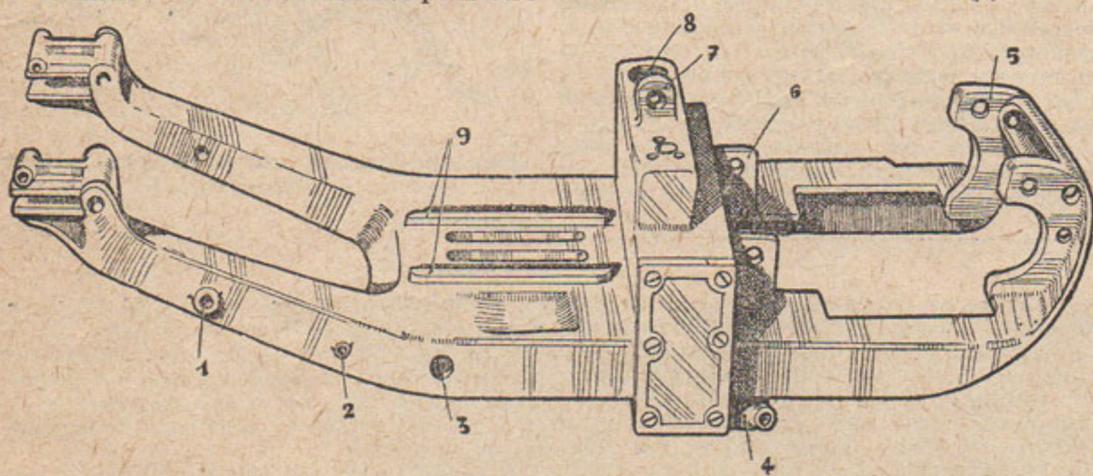


La boîte à accus remplace le réservoir d'huile. Le levier de vitesse... à sa sortie de la boîte.

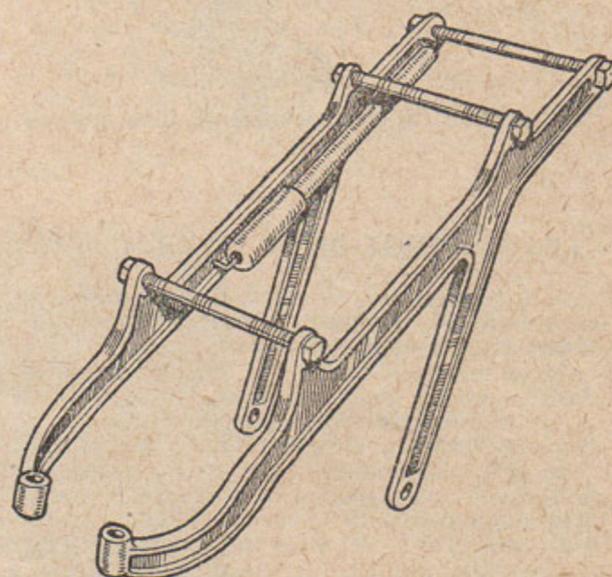


... va se placer en avant du réservoir.

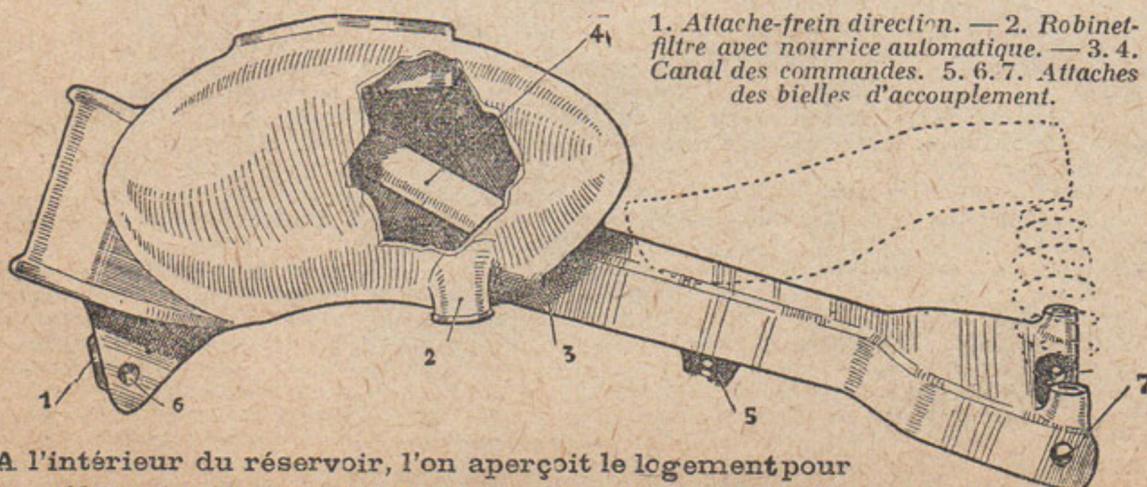
ressenti par un profane : cette particularité de toute la construction motocycliste actuelle prouve, évidemment, qu'il y a un point, dans l'étude des polygones formés par l'ensemble de la machine, un point de liaison, un seul peut-être, mais réel où la rigidité est en faillite : nous avons, Bernard et moi, cherché vainement l'explication de cette rigidité étonnante



1. Repose-pied tansad. — 2. Guignol de béquille. — 3. Axe de béquille. — 4. Raccord d'huile. 5. 6. Attaches du moteur. — 7. Attache bielle vers réservoir poutre. — 8. Orifice de l'huile. 9. Marbre de la boîte de vitesse.



Le porté-bagages est d'une solidité exceptionnelle. : voir son attache à la selle.

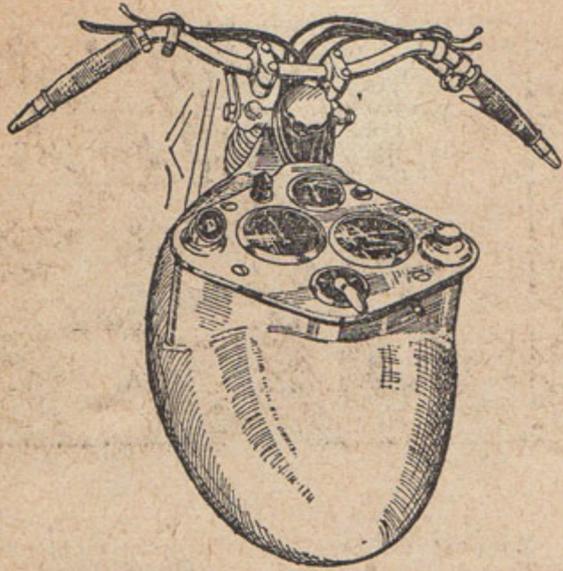


1. Attache-frein direct. — 2. Robinet-filtre avec nourrice automatique. — 3. 4. Canal des commandes. 5. 6. 7. Attaches des bielles d'accouplement.

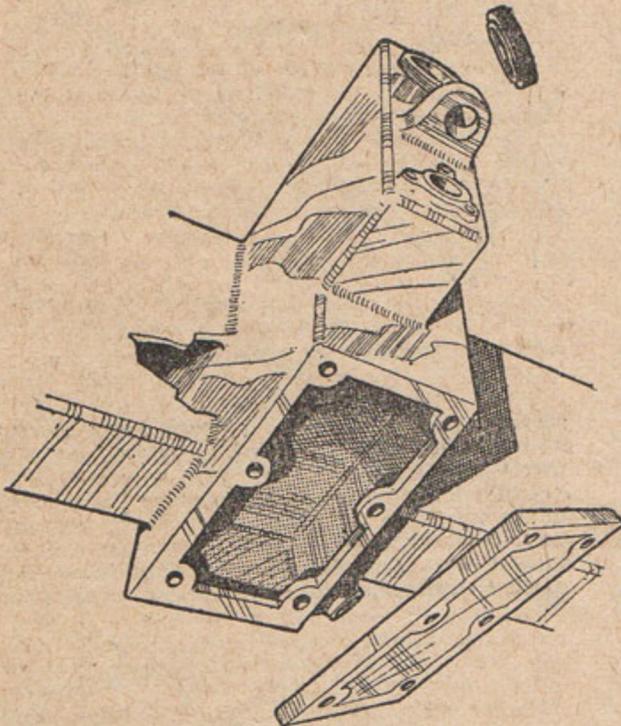
A l'intérieur du réservoir, l'on aperçoit le logement pour les câbles de commande : la selle agit rationnellement.

découverte dans la M. G. C. : inutile de nous fatiguer : bien vite nous avons discerné qu'il s'agit, en pareil cas, d'une étude purement mathématique de l'ingénieur-constructeur.

Le réservoir est un bloc unique formant armature-poutre avec le cadre : le châssis lui-même sert de réservoir d'huile : de cette façon, l'encombrement de cet accessoire disparaît, tout en permettant au métal d'être nourri et ne pas mourir de la consommation connue, appelée : cristallisation. Le moteur, un Jap 350 ou 500 cmc. au choix, est encastré dans un véritable berceau. La boîte de vitesses

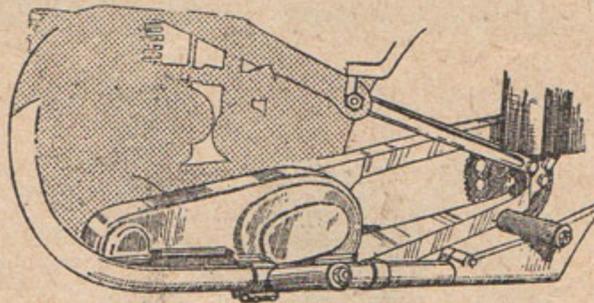


L'ensemble du "bord"; les câbles disparaissent dans le réservoir dès leur naissance.



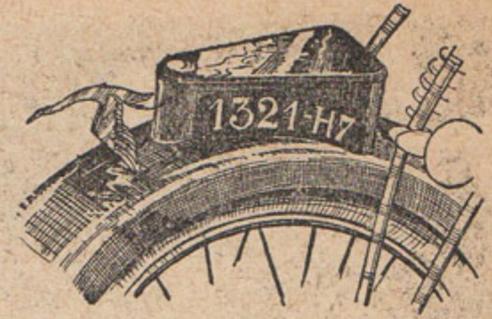
Le carter de compression des freins.

est retenue par des coulisseaux qui la dirigent en cas de tension ultérieure de la chaîne. On verra, sur ce berceau, une boîte formant carter de compensation des freins. L'assemblage des deux blocs a été constitué par cinq entretoises en acier matricé. Remarquons aussi le carter de chaîne primaire qui répond enfin aux souhaits de la clientèle. Le porte-bagage, en retrait du sommet du garde-boue, est en alpac et le transport en tansad semble devoir se rapprocher de la formule idéale. Le siège du conducteur est pris sur le loc même du réservoir : ce réservoir, d'ailleurs, a été compris avec un canal qui va permettre de faire disparaître les nombreux fils qui dépendent, à l'heure présente, tant de machines par leur multiplicité. Remarquez aussi la conformation de ce réservoir et son analogie avec celui de la Néander, et qui va permettre au conducteur de se caler dans une position



Le carter primaire : le cale-pied est fixé sur le tube d'échappement.

vraiment confortable et ne faire qu'un avec sa machine. Encastré dans le réservoir, un tableau de bord complet : donc absence tant réclamée de tous ces accessoires qui sont comme autant de verrues disparates sur nos guidons ou ailleurs. Une idée curieuse et qui sera certainement suivie : l'emplacement réservé, trop exclusivement, à ce jour à la plaque matricule avant, est utilisé par un coffret à outils : la place est si réduite sur nos machines que l'idée est bonne. La position du levier des vitesses paraît, à première vue, assez lointaine : il suffit de chevaucher la machine pour se fixer à ce sujet et reconnaître, au contraire, combien le déplacement réduit de la main et du bras, améliore la situation du conducteur. En somme, excellente conception, qui reflète de la part du constructeur non seulement une technique sûre et une



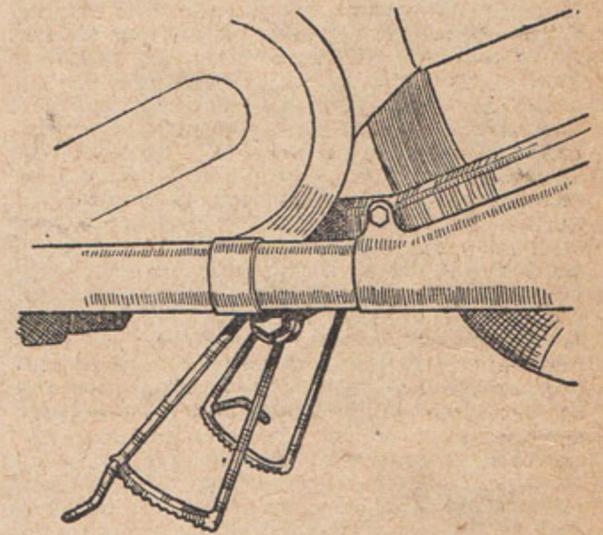
Une boîte originale à outils

pratique réelle de la moto, mais aussi un bagage de recherches mathématiques sur la stabilité et sur la pénétration de l'air, rarement rencontré dans notre industrie.

La présentation de cette machine est naturellement des plus soignées : son prix qui frise, pour la 500 cm., un 7.500 à 8.000 francs, ne doit, à notre avis, pas laisser assez de marge au constructeur pour sa 350 cm. qui sera relativement d'un coût élevé.

Il est vrai que l'intérêt d'une 350 cm., dans ce cas, est relatif, si l'on considère la marge de sécurité, de puissance et d'économie comparée d'une 500 cm. contre une 350 cm.

M. ADAM.



Les béquilles se rabattent sur le cadre.

Travaillerait-on à l'U. M. F. ???

Il est question, en effet, que le nouveau président, M. Pérouse, songerait à réorganiser entièrement les statuts.

Nous verrions ainsi l'U. M. F. recevoir dans son sein tous les clubs motocyclistes, et ce comité ne serait pas ainsi l'apanage des membres du comité du club de ce nom.

Pour préciser donc, l'U. M. F. diviserait la France en 20 régions par exemple peut-être adopterait-elle la division des régions militaires. Tout ceci n'est que projet.

Dans chaque région serait constitué un Comité Régional composé d'un délégué de chacun des clubs existants dans la région (le président sans doute), chaque année aurait lieu à Paris un Congrès et chaque Comité Régional enverrait un ou deux membres selon l'importance des clubs régionaux, assister aux opérations du Congrès et chose importante, c'est que les frais de déplacement et de séjour de ces délégués seraient réglés par la caisse de l'U. M. F.

Ceci aurait pour but, en effet, d'éviter que les clubs de province bien intentionnés, mais dont la caisse n'est pas suffisamment riche pour se permettre le luxe d'envoyer à Paris un délégué, et qui de ce fait avaient pris pour habitude d'accepter les sollicitations pressantes de ceux qui avaient pensé « monopoliser » le sport régional à Paris

Pour Paris et la Seine, il y aurait des dispositions spéciales ; cette région serait divisée en quatre secteurs ; il y aurait des délégués selon l'importance de chaque club.

Bien entendu, il y aurait lieu de spécifier les membres qui sont *motocyclistes* ; on admettra fort bien par exemple que ces grands clubs parisiens qui ont de nombreux motocyclistes, qui déclarent 10.000 membres par exemple, et sur lesquels ils ont à peine un millier de motocyclistes, le reste n'étant que des propriétaires de 5 CV Citroën ou 6 CV Renault, qui font partie d'un club uniquement pour l'assurance.

Nous serions heureux de voir se préciser une telle décision et s'il en était ainsi, nous serions les premiers à proposer à M. Pérouse, un piédestal, car il aurait ainsi sauvé le sport motocycliste sur le point de sombrer.

OU EN EST LA 2 F. M. ?

De divers côtés, il nous arrive également des bruits sur la 2 F. M. ; cette nouvelle organisation sur laquelle nous comptons beaucoup, au même titre que tous les motocyclistes, semble devoir dans le peu de travail qu'elle accomplit, imiter ce que l'U. M. F. fait, mais ce qu'elle fait en mal.

La 2 F. M. n'accepte pas les clubs non affiliés à ses épreuves de tourisme ; elle ne donne plus signe de vie aux affiliés ; ses réunions qui avaient lieu tous les lundis jusqu'au mois de février, n'ont plus lieu...

Il semble donc que cette 2 F. M. ne paraît pas encore réaliser le programme du début.

Si ces quelques petites vérités, qui ne sont pas toujours bonnes à dire, ont le don de ragailardir le courage des dirigeants de la 2 F. M., nous en serions très heureux.

CHEZ LES SAUVAGES

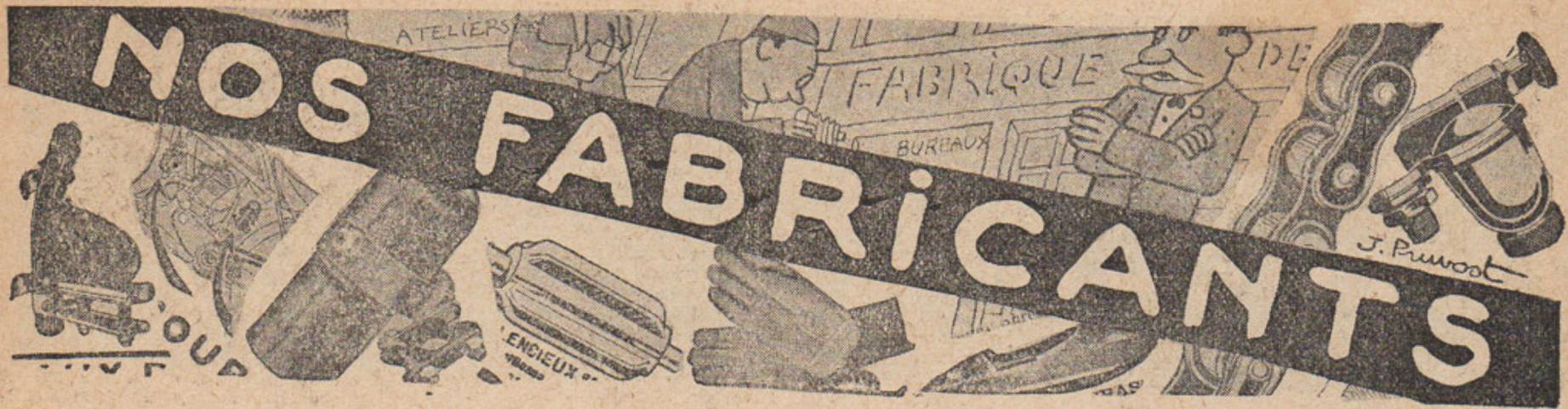
Nous devons reconnaître que c'est actuellement le groupement le plus actif. L'amicale qu'ils ont constituée entre eux, permet cette liaison de sympathie entre clubs.

Leur programme n'est pas de rallier l'U. M. F., pas plus que la 2 F. M. ; ils n'y ont à trouver aucun avantage.

Au diable les licences, pourquoi faire, mon Dieu ? liberté absolue ; quel beau programme en voie de réalisation.

Voilà ce que la 2 F. M. a mal compris ; voilà pourquoi elle n'a pas réussi et nous commençons à douter de sa réussite maintenant.

Ajoutez à ceci la marotte de vouloir devenir une agence d'assurances sous prétexte que d'autres clubs ou d'autres groupements les font, réaliser ceci dans des conditions désastreuses, par suite du manque d'organisation, de permanence, etc., voilà encore de nouvelles causes d'erreur et voilà du reste ce qui explique la poussée puissante des « Sauvages » qui ne tarderont pas à supplanter la 2 F. M. si elle ne réagit pas. E. R.



Les Epurateurs d'air

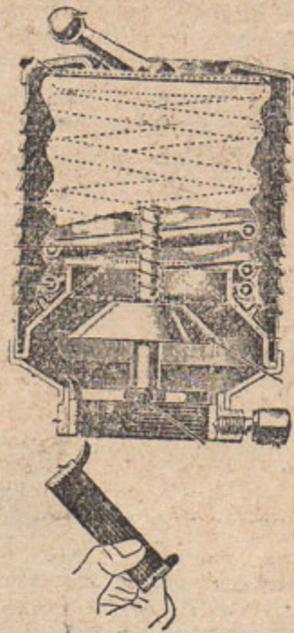
Si l'on pouvait enfermer dans une chambre carrée de trois mètres de large et trois mètres de haut, l'air et la poussière au milieu desquels la machine a roulé, on calcule qu'un moteur de 500 cmc. tournant à 2.000 t.-m. absorberait le tout en moins d'une heure. Toute la poussière de la chambre serait donc passée à travers le moteur. La poussière, les graviers, le sable usent les glissières du carburateur, les pistons et les segments, rongent les soupapes et favorisent les dépôts de carbone sur les pistons et dans les cylindres. D'ailleurs, certaines routes étant plus poussiéreuses que d'autres, des fabricants de moteurs ont prouvé que, suivant les conditions d'emploi, l'usure et la détérioration des moteurs étaient profondément modifiées. D'où la nécessité d'un épurateur d'air.

Le rôle d'un épurateur d'air ne doit pas consister seulement à retenir les pierres et le sable, mais encore à arrêter toute particule de poussière en suspension et à s'en débarrasser au fur et à mesure, pour éviter l'engorgement du filtre. Enfin la filtration elle-même ne doit apporter aucun obstacle au libre écoulement de la quantité d'air nécessaire. Il existe déjà sur le marché des instruments dits « Filtres » à air qui appliquent le principe de la force centrifuge ou autre, certains comprennent un élément filtrant, mais laissent à l'air un passage détourné libre. Tous ceux-ci sont efficaces en arrêtant le sable et les grosses poussières, mais il faut obtenir une efficacité bien supérieure et de retenir réellement les plus impalpables particules dont l'aspiration finit par occasionner pour le moteur de véritables désastres.

Il faut évidemment utiliser un élément filtrant à mailles très fines, tel par exemple que les tissus de toile, de feutre ou de soie.

Sur les motos, le problème est d'autant plus ardu que l'espace disponible pour loger le filtre est extrêmement réduit, pour obtenir, avec une surface filtrante limitée, l'efficacité et le libre passage nécessaires, on est amené à porter toute son attention sur le choix du tissu utilisé.

Dans l'épurateur *Amal* une étoffe de soie,



soigneusement sélectionnée, permet la libre aspiration de la plus grande quantité d'air possible pour une surface de qualité filtrante déterminée; elle retient effectivement plus de 95 % des sables et poussières et n'occasionne sur des moteurs de tourisme en usage normal, aucune dépression sensible. Nous ne

prétendons pas que l'épurateur soit utilisable en course, l'espace dont on dispose ne permettant pas de concevoir un filtre de dimensions suffisantes, mais pour le tourisme, nous affirmons qu'il donne entière satisfaction dans les conditions normales d'emploi, puisqu'il permet l'écoulement de 40 litres d'air à la seconde sous une aspiration de 71 cms de hauteur d'eau.

L'élément filtrant, la soie, montée sur un ressort recouvert de caoutchouc pour éviter l'usure, vibre continuellement sous l'effet des aspirations intermittentes du moteur, il se débarrasse donc de lui-même de la poussière et des graviers qu'il arrête.

L'*Amal* mérite une attention toute particulière: c'est la précaution prise contre l'effet néfaste des retours de flamme dont la violence pourrait détruire l'élément de soie.

Il comporte une double soupape entre le moteur et la soie. A chaque retour de flamme, la pression produite par l'explosion ferme la première soupape ce qui protège la soie, et ouvre la seconde par où elle s'échappe à l'extérieur.

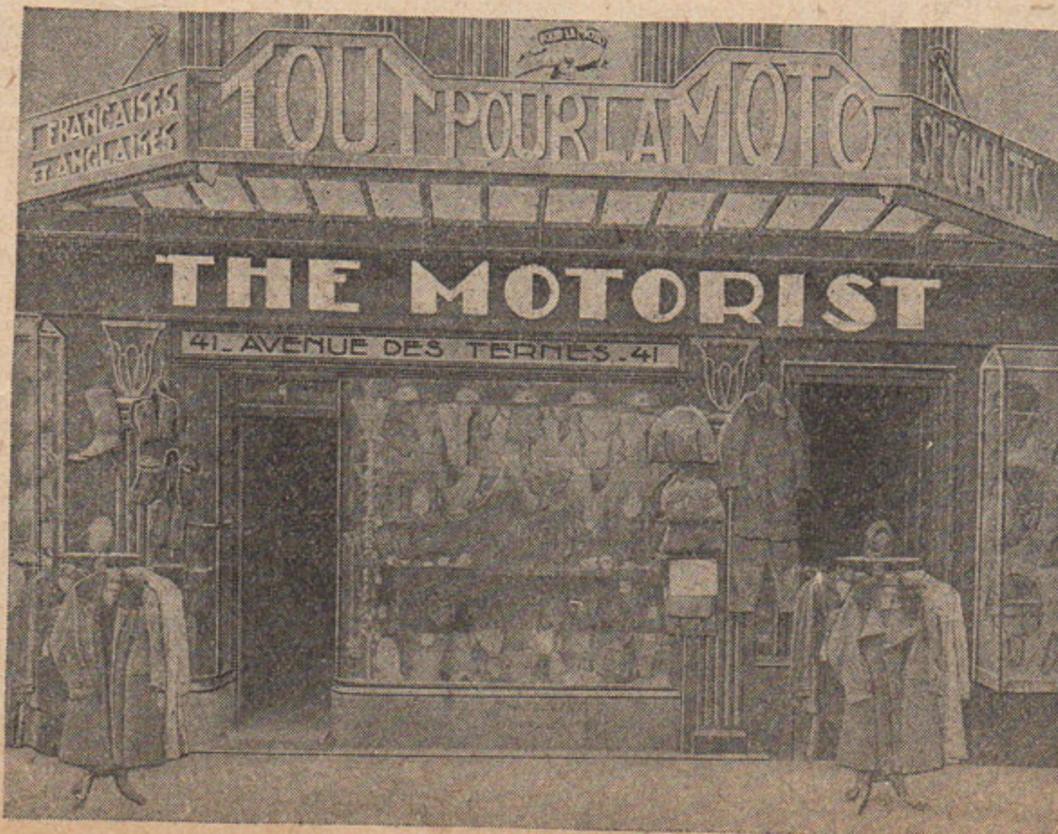
Il n'est pas nécessaire de continuellement nettoyer la soie, mais après quelques sorties exposées à la boue, on a intérêt à la sortir complètement et à l'essuyer avec un chiffon. La soie, elle-même, n'est pas indestructible mais elle doit durer pendant des milliers de kilomètres suivant les types de machines sur lesquelles elle est utilisée. Par précaution, une soie de rechange est fournie avec chaque appareil.

Le montage de l'épurateur *Amal* se fait, autant que possible, directement sur le carburateur où il se visse en lieu et place du tube ou de la crépine d'entrée d'air.

Si, par hasard, la place disponible ne permet pas le montage direct, on interpose un coude à 30°, 60° ou 90°.

Habillez-vous !

Qui de vous ne connaît l'accueillante maison d'Équipements motocyclistes *The Motorist*? Peu de maisons, même les grands magasins, sont aussi spécialisés dans le vêtement et l'équipement du motocycliste que *The Motorist*. Importateurs de nombreux modèles anglais et américains, agents des meilleures marques françaises et étrangères. « Toujours à l'affût du nouveau ». Sa vogue croissante l'oblige à affecter entièrement à l'équipement et le vêtement de motocycliste, son annexe jusqu'à ce jour affectée autrement. Remarquez les spécialités appréciées de tous. L'Équipement « Brookland », le casque anglais protecteur à 59 francs. Les cuissards à fermeture éclair. Le nouveau cuissard de dame, si gra-



cieux que vient de lancer *The Motorist*. Avez-vous vu ses gants américains Abestol? qui défient le temps, battent le record de la durée et de la solidité, introduits en France par *The Motorist*. Etes-vous Campeurs?... Non, pourquoi ne prenez-vous pas une tente pour deux personnes, livrée complète avec les piquets et haubans dans un étui solide et ne pesant que 3 kilogs 500, la nouveauté de *The Motorist*. Rien qui n'intéresse le motocycliste n'est négligé. Voyez les nouvelles culottes en Whipcord anglais (drap cuir) plus solide que le cuir, si seyantes. Encore une nouveauté de *The Motorist*. Comparez le prix, la qualité, le fini, vous viendrez infailliblement au *Motorist*. Tous les articles livrés sont garantis à l'usage et exempts de défauts de fabrication.



Le Bol d'Or

A. M. C. F., A. C. I. F. 18, 19 et 20 mai
Circuit de Saint-Germain

L'organisation de la grande épreuve de la Pentecôte rentre dans une période active. L'actif Mauve, fait cette année un gros effort pour améliorer, avec la collaboration des sportifs dirigeants de la voirie et de l'administration forestière de Saint-Germain, le classique circuit routier sur lequel va se livrer pendant deux fois 24 heures, une lutte farouche disputée par les champions du véhicule à moteur. Ce circuit va être modifié heureusement, les virages agrandis et creusés pour permettre l'amélioration des performances, tout en restant dans la formule du circuit routier qui exige des mécaniques une fabrication et un rendement impeccables.

D'autres engagements sont venus : de Rovin en plus de ses fameuses motos, prenant part au Bol d'Or motocycliste, comme lui-même à bord de son rapide... qu'il conduit avec un brio remarquable ; l'on se souvient de son intrépidité de 1928, au virage des Tribunes : une blessure récente...

Une quatrième moto Dollar est engagée et le lot des coureurs est désigné ; le manager est le sympathique Clech, qui dirigera ses poulains à la victoire. Rasser au courage b'en connu. Hamberger pilote du grand fond et deux spécialistes Jokin et Goubeaut ; le coureur Williams, a confirmé son engagement sur Monet-Goyon 350.

Un excellent amateur Baes, pilotera aussi une X... en 350 cmc..

L'excellente firme sportive de Levallois, les Etablissements Repusseau, auront aussi une brillante participation au Bol d'Or, ils ont déjà retenu un stand de ravitaillement.

A signaler aussi l'inscription du sympathique Bourguenolle, sur une moto 500, qui fit une si belle course l'année dernière.

A plus de six semaines de l'épreuve, il y a près de 60 véhicules engagés. C'est un record.

Allons, le Bol d'Or 1929 sera bien digne de ses devanciers.

Tous renseignements chez M. Mauve, 134, route de la Révolte, à Levallois-Perret (téléphone Wagram 91-03).

Pour le Bol d'Or

Les primes commencent à arriver

Rappelons à tous les coureurs que, par un jugement en date de Cour d'Appel, du 2 avril

On a grimpé à Chanteloup

La plus ancienne des courses de côte puisque la première édition eut lieu en 1898, s'est disputée le 14. Temps très agréable, grosse affluence. Nous nous plaignons à signaler l'excellente organisation de l'A. C. I. F. dont les actifs dirigeants MM. Michel et Anfry ne ménagèrent pas leur peine. Le meilleur temps fut réalisé par Debaisieux sur Monet et Goyon, qui battit même les meilleurs temps réalisés par les voitures de course. Coulon sur Terrot remporte les catégories 250 et 350, tandis que Valpic sur Cleveland établissait le record des sidecars 1.000 cmc. Notons la malchance de Richard sur Motosacoche qui bucha magistralement au cours de son deuxième essai.

175 cmc. — 1. Sourdot (Monet-Goyon), 1' 17" 1/5, record battu (ancien record : Dupont-Harlette, en 1' 30" 1/5).

1927, est réputé concurrence déloyale, le fait, pour un coureur, d'accepter une moto, un accessoire quelconque d'un fabricant et de laisser faire de la publicité sur son nom par un autre fabricant d'un accessoire similaire. Ceci dit, tout concurrent qui accepte, à titre de prime ou autrement, un accessoire pour courir avec dans une épreuve, doit, en outre, avoir la correction de monter cet accessoire et de courir ses chances avec ; sinon, il se doit d'aviser le constructeur et de rendre le cadeau : droit légal et correction professionnelle.

AVRIL

22-26-30. — Cours de préparation militaire.

MAI

Sortie spéciale des sidecars.
3-7-10-14-17-21. — Cours de préparation militaire.
18-19-20. — Bol d'Or.
26 — 2^e Championnat des Trimo-teurs.

Nous sommes pressentis par différents fabricants en vue du Bol d'Or, pour désigner des bénéficiaires de primes. Nous acceptons toutes demandes de coureurs à ce sujet, mais nous espérons, qu'à moins de cause majeure, ces favorisés prendront le départ et... avec les primes offertes.

Cette semaine, nous disposons de 12 équipements repose-pieds Cerreti, pour professionnels ou indépendants, qui seront gracieusement montés sur le vu de l'engagement officiel du coureur au Bol d'Or ; nous attirons l'attention des concurrents sur ce point que cette course est une course d'endurance humaine, aussi : cale-pieds confortables et... « à l'oeil », c'est dix chances de plus dans la balance.

Un passé... éloquent

C'est celui de Buquet et de l'équipe Dé-Dé au Bol d'Or. Pourquoi Evrard qui préside aux destinées de la Dé-Dé ne court-t-il pas le Bol d'Or ? Toujours est-il que Buquet se trouvera sans monte cette année, et ce

serait dommage à moins qu'un constructeur ne mise sa chance sur lui : c'est en 350 cmc. que nous lui accorderions la victoire. Sans doute, l'an passé, Dé-Dé fut vainqueur massif en 250 cmc. : 1^e, 3^e, 4^e ! Et une clavette de boîte de vitesses contraignit Buquet à un arrêt de 2 heures 1/2 et à faire un tour presque à pied. C'est ce cran qui nous autorise, cette année, à le référencer près de nos constructeurs. En lui écrivant au garage Buquet, à Marle-sur-Serre (Aisne), on sera sûr de son concours.

Au « Scolaires M. C. »

Pas beaucoup de jeunes gens actuellement élèves des lycées font de la moto. En effet, étant élève dans un des plus grands lycées de Paris, nous avons pu nous apercevoir que peu de nos camarades possédaient une moto. Mais les facultés et les grandes écoles comprennent un très grand nombre d'élèves motocyclistes. D'ailleurs, les faits ont prouvé mieux que nos paroles la vitalité de notre club : à la dernière sortie du 17 février, malgré le froid de 15 degrés au-dessous (la sortie avait d'ailleurs été décommandée la veille par un communiqué paru dans les journaux quotidiens) plus de 10 de nos membres se trouvaient à l'heure dite à la Porte Maillot. Peu de clubs pourraient peut-être en dire autant.

Si, enfin, les parents de certains étudiants redoutent que les études de leurs enfants ne soient fâcheusement influencées par leur goût pour la motocyclette, qu'ils sachent qu'en juillet et octobre derniers, tous les membres de notre club qui se sont présentés à un examen ou à un concours ont tous et sans rares exceptions été reçus dans d'excellentes conditions. Nous en tenons les noms à la disposition de qui les désirera. C'est la meilleure preuve que nos sorties du dimanche ont une excellente répercussion sur la bonne marche des études. On travaille mieux le lundi matin quand on a parcouru les routes tout le dimanche.

Nous invitons donc tous les étudiants qui liront ces quelques lignes à faire partie du Moto-Club des Scolaires (adressez les adhésions à Robert Pascal, 28, rue des Saints-Pères, Paris (7^e) et nous donnons rendez-vous à tous dimanche prochain, au Rallye à 8 h. Porte Maillot ou 9 h. Versailles, 1, rue G. Clemenceau.

Robert PASCAL, secrétaire.

Les Scolaires sortent dimanche

Le Moto-Club des Scolaires organise, le 21 avril, une sortie au cours de laquelle aura lieu un concours de régularité. Le Moto Club de Versailles, sous la direction de M. Schubler, organisant, lui aussi, le même jour, une épreuve de régularité, les deux épreuves n'en feront qu'une. Espérons que ce sera là pour nos membres l'occasion de se distinguer. Il n'y a aucun doute que la lutte ne soit très vive pour les prix dont cette épreuve est dotée.

Le lieu de rendez-vous est fixé à la Porte Maillot, en face de la gare, à 8 heures du matin, départ 8 h. 10 exactement, et aucun délai ne sera accordé aux retardataires, qui n'auront qu'à se dépêcher pour nous rejoindre à Versailles au Moto Club de Versailles, 1, rue Georges-Clemenceau, à 9 heures.

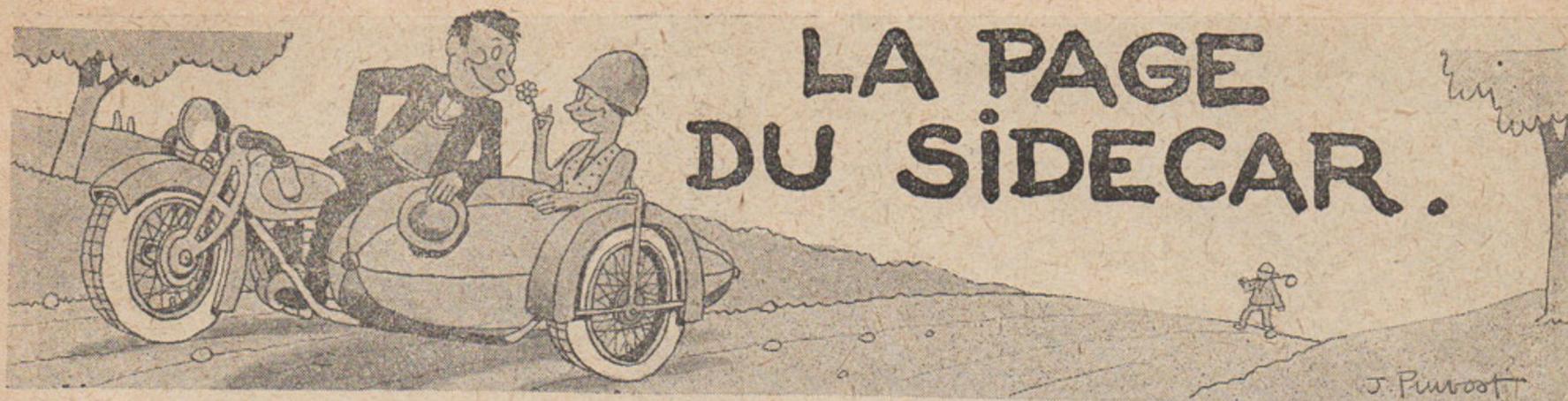
250 cmc. — Coulon (Terrot), 1'9" 3/5, record battu (ancien record : Coulon-Terrot, 1' 12" 3/5) ; 2. Gauthier d'Arnex (X...), 1' 31" 3/5.

350 cmc. — 1. Coulon (Terrot), 1' 9" 3/5, record battu (ancien record : Coulon-Terrot, 1' 10" ; 2. Debaisieux (Monet-Goyon), 1' 10" ; 3. Bechet (X...), 1' 27" 2/5.

500 cmc. — 1. Debaisieux (Monet-Goyon), 1' 8" 3/5, record battu (ancien record : Francisquet-Sunbeam, 1' 11") ; 2. Richard (Motosacoche), 1' 12" 3/5 ; 3. Maury (A. J. S.), 1' 21" 3/5.

1.000 cmc. — 1. Girard (Indian), 1' 21" 3/5. Sidecars 1.000 cmc. — 1. Valpic (Cleveland) 1' 58", record établi.

Cyclecars 1.100 cmc. — 1. Dhôme (Darmond-Morgan), 1' 16" record battu (ancien record : Lacarrière (X...), 1' 29").



Le Sidecar de tourisme

La mode est indiscutablement au sidecar de sport aux formes harmonieuses, soigneusement profilées. Mais, nous nous demandons si ce culte de la ligne n'est pas sans nuire quelquefois au confort. Nous ne voulons pas dire par là que l'on soit mal dans ces sidecars, à moins toutefois qu'on soit ou trop grand ou trop gros, mais seulement que, pour le tourisme, il serait plus aisé d'emporter des bagages. Nous ne prétendons pas qu'il faille se déplacer avec tout un assortiment de mallettes et des collections de complets et de robes. Le tourisme n'est agréable que si on laisse chez soi pas mal de conventions. Mais enfin, sans tomber dans l'absurde, on aime

néanmoins à avoir ses aises. On voudra peut-être prendre un appareil photographique. Il faudra, pour un voyage un peu long, pas mal de linge. C'est surtout si on fait du camping qu'on aura à transporter une masse importante d'impedimenta. On peut assurément avec un peu d'ingéniosité loger beaucoup de choses dans et surtout autour d'un sidecar. Des bâches imperméables peuvent protéger ces paquets contre les intempéries et la poussière, mais à l'étape quelle comédie que tout ce déballage et, le lendemain, quelle corvée que l'arrimage de tous ces colis. On préférerait alors moins d'élégance et plus de place. Il vaudrait mieux pour cet usage avoir un arrière aux lignes moins harmonieuses mais à plus grande contenance,

qui permettrait de loger deux ou trois valises de bonne dimension. Celles-ci seraient complètement à l'abri des éléments et même, après une dure étape sous la pluie, elles ne seraient pas des blocs de boue répugnants à toucher.

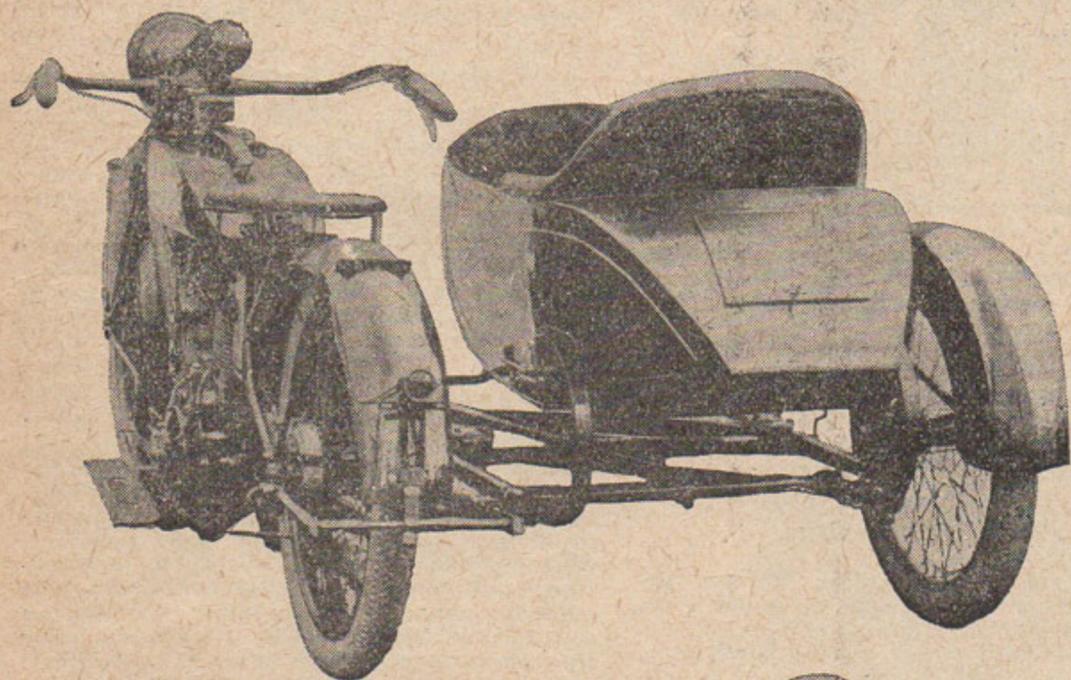
Le sidecar de tourisme n'est d'ailleurs pas exclusif et on peut fort bien concevoir un motocycliste qui aurait deux caisses de sidecar, l'une une caisse de sport pour les courtes promenades et l'autre une caisse plus trapue pour le grand tourisme. Une caisse de sidecar n'est pas d'un prix si élevé que l'on puisse considérer cette solution comme impossible.

Quand on voyage seul, le sidecar est encore un merveilleux outil de tourisme. On pourrait même avoir une caisse semblable à une caisse de livraisons : cela ne pêchera pas par l'élégance mais sera indiscutablement pratique. On voyagera alors d'une manière très économique en ayant toutes ses aises.

Le profilage du sidecar indépendamment de la beauté de la ligne, n'est utile que pour les sidecars rapides et nous croyons que c'est une erreur de considérer le sidecar comme un engin de vitesse. Cherchons d'abord à le rendre logeable et confortable. La beauté de son aspect ne devrait venir qu'au second rang de nos préoccupations.

J. MELLIER.

A gauche : le side Princess et son compartiment à bagage monté sur l'Indian Chief.



Un Concours ?

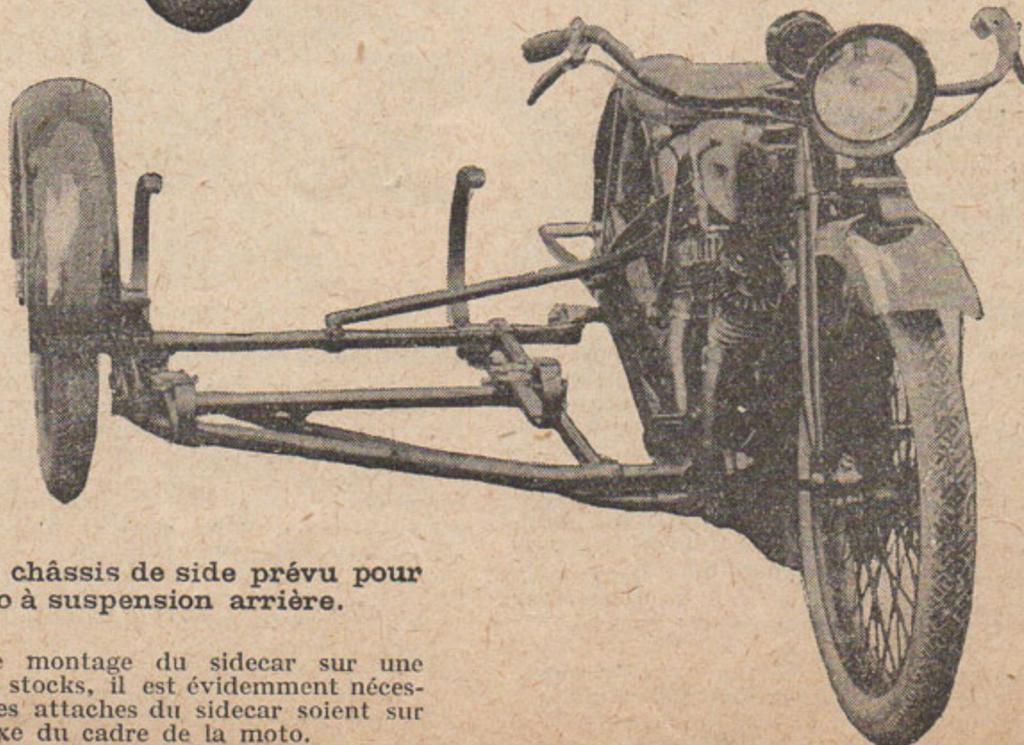
Très bien votre page du sidecar. Très bien aussi votre sortie spéciale de sidecars. C'est de la bonne propagande en faveur d'un véhicule tant décrié. Mais, pourquoi pas un concours d'élégance comme il en est organisé chaque année, un peu partout, pour les autos.

Cela vous permettrait, non pas de faire une distinction entre fabricants mais de primer de façon infime ceux d'entre les possesseurs de sides que vous jugerez dignes des bons soins et de l'initiative personnelles
GUIGNARD, Argenteuil.

Le montage avec suspension

Puisque *Moto Revue* a l'obligeance de répondre à ses abonnés, je serais curieux de lire dans le « Courrier du Sidecariste » la réponse à la question suivante : Comment faire pour monter un side (châssis Peuple, par exemple) sur une moto à suspension arrière, telle la B. C. R. ? Est-ce possible ? Car s'il est juste de donner du confort au passager, je crois que le conducteur y a droit aussi.

M. LONGCHAMP, Abonné n° 4.894.



Le même châssis de side prévu pour moto à suspension arrière.

Voyez le montage du sidecar sur une Indian des stocks, il est évidemment nécessaire que les attaches du sidecar soient sur la partie fixe du cadre de la moto.



Le 2^{me} Championnat de France du Motocycle industriel et commercial

C'est le 26 mai, sur le parcours Paris-Reims, qu'il a lieu

Le poids, inscrit au catalogue de chaque constructeur au 1^{er} janvier 1929, est à la base du règlement: une moyenne commerciale de route unique

Coupe-Challenge de France 1929 — Coupe-Challenge d'Équipe — Coupe-Challenge d'élégance, de bonne tenue

Extrait du Règlement du 2^e Championnat des trimoteurs industriels

Moto Revue organise sous le titre de : *Championnat du Motocycle Industriel et Commercial* un concours réservé à tous les véhicules à trois roues qui sont expressément destinés au transport de marchandises ou de personnes dans un but industriel, commercial ou de services publics.

Engagements

Les droits d'engagements, 120 francs par véhicule, sont reçus à partir de ce jour, aux bureaux de *Moto Revue*, 51, rue Vivienne, Paris. Ils sont à droits simples jusqu'au samedi 11 mai 1929, à droits doubles jusqu'au jeudi 23 mai à 18 heures.

Les droits comprennent la prime d'assurances spéciale de 200.000 francs contre les accidents aux tiers pendant l'épreuve.

Date

L'épreuve se disputera le dimanche 26 mai 1929, quels que soient le temps et l'état des routes.

Parcours

Le championnat se disputera sur le parcours : Paris, Reims, Laon, Soissons, Senlis, Paris. Rassemblement Porte de Pantin à 6 heures ; départ groupé jusqu'à Livry-Gargan, par Pantin, Bondy, Pavillons-sous-Bois ; départ officiel à 6 h. 30 à Livry-Gargan. Itinéraire : Livry, Ville-Paris, Claye-Souilly, Meaux, Trilport, La Ferté-sous-Jouarre, Montreuil-aux-Lions, Château-Thierry, Dormans, Châtillon-sur-Marne, Reims, Laon, Soissons, Villers-Cotterets, Vauciennes, Crépy-en-Valois, Senlis, La Chapelle-en-Serval, Louvres, Vaud'Herland, La Patte-d'Oie-Gonessé, Le Bourget, arrivée vers 17 heures, soit au total, 278 kilomètres environ, puis les concurrents se rendront en groupe par La Courneuve, Aubervilliers, Saint-Denis, Saint-Ouen, Clichy, Levallois, Neuilly, Porte Maillot, terre-plein devant le restaurant Gillet où leur arrivée est prévue pour 18 h. 30.

Poinçonnage

Le samedi 25 mai aura lieu le poinçonnage de 8 heures à midi. Seront poinçonnées : l'embase du cylindre et le cadre ou châssis.

Organisation Générale. — Classes de Véhicules

Il n'est prévu que deux classes de véhicules :

A) Classe des tris à moteur.
B) Classe des sidecars (moto accouplés à un châssis démontable).

Une seule moyenne appliquée à tous les véhicules de la classe A. Le poids transporté devra être, au minimum, celui indiqué par les constructeurs sur leur catalogue à la date du 1^{er} janvier 1929. La moyenne à tenir est de 30 kilomètres à l'heure.

Les véhicules de la classe B auront à faire selon leur cylindrée une moyenne accélérée jusqu'à 600 cmc, 35 kilomètres; au-dessus, 40 kilomètres.

Ils auront à porter une charge commerciale de 100 kilos.

Les contrôles : Livry-Gargan (départ), Meaux (contrôle horaire) Château-Thierry Reims (contrôle horaire de la demi-étape); Reims (départ) Laon (contrôle horaire) Soissons (contrôle horaire) Senlis (contrôle de passage) Le Bourget (contrôle d'arrivée).

Pénalisations horaires

Tout retard aux contrôles horaires de quelque importance qu'il soit, est pénalisé de 1 point mais n'implique pas l'élimination du concurrent. Celui-ci pourra rejoindre le groupe reparti à l'horaire du départ, au contrôle suivant. S'il est encore en retard à ce deuxième contrôle, il perdra un nouveau point, et ainsi de suite jusqu'au moment où il arrivera dans ses délais au contrôle suivant où il rejoindra le groupe.

Pénalisations mécaniques

En un point du parcours les véhicules subiront un examen de bonne marche qui portera sur les points suivants :

a) Embrayage défectueux : 1 point de pénalisation. Les concurrents devront passer les vitesses, le moteur étant en marche, le véhicule arrêté.

b) Epreuve de freins : en côte, en descente ou en palier, en un endroit quelconque secret, le concurrent au coup de sifflet et au drapeau, devra faire fonctionner ses freins de façon à s'arrêter avant une ligne qui sera tracée 25 mètres après le porteur du drapeau : 1 point de pénalisation s'il dépasse la ligne.

Cette épreuve ne sera pas neutralisée; le concurrent pourra repartir aussitôt.

c) Sur un point quelconque du parcours, en côte, en montée, arrêt des véhicules et

des moteurs. Les concurrents devront repartir par leurs propres moyens le retard n'entrant nullement en déduction de la moyenne.
d) L'absence d'une pièce poinçonnée provoque l'élimination du véhicule.

Carrosseries et équipements

Les caisses ou carrosseries devront pour chaque véhicule engagé, être conformes au type courant indiqué au catalogue du constructeur, ou employées dans les services journaliers du propriétaire. Les organisateurs se réservent de refuser au départ, toute carrosserie non conforme au type de série, ainsi que tout véhicule dont le silencieux leur paraissant insuffisant, pourrait être trop bruyant.

Classement

Les concurrents ayant rempli les conditions du règlement sans pénalisation, obtiennent un diplôme de médaille d'or. Un diplôme de médaille de vermeil sera accordé à tout véhicule ayant jusqu'à 3 points de pénalisation. Le diplôme de médaille d'argent sera accordé à tout véhicule ayant 3 à 10 points de pénalisation. Le diplôme de médaille de bronze à tout véhicule ayant terminé quinze minutes au plus tard après les horaires officiels portés sur les carnets de route pour Reims et Le Bourget.

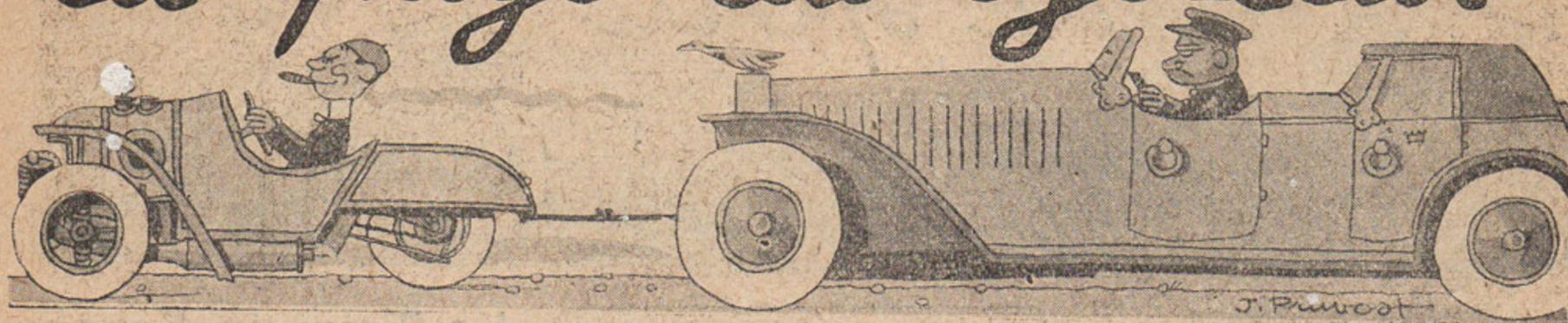
Des coupes-challenges seront également disputées pendant ce concours.

Avant le Championnat

M. Galland nous écrit :

J'ai le plaisir de vous adresser inclus quelques photos prises au cours de notre voyage à Lyon, le 1^{er} mars dernier, à Romanèche-Thorins, entre Mâcon et Villefranche-sur-Saône. Les machines, chargées à 400 kilos, se sont admirablement comportées et la facilité avec laquelle elles accomplirent le parcours prouve qu'elles auraient pu aisément faire celui que vous aviez d'abord prévu pour le 2^e Championnat du Motocycle Industriel. Les raisons que vous donnez dans votre numéro récent pour justifier l'abandon de ce parcours sont majeures. Mais vous voudrez bien convenir que nous traversons des centres où notre production peut trouver un large débouché : exemple : Dijon, Mâcon, Villefranche-sur-Saône, Lyon, Roanne, Bourges, etc. La date choisie et le principe du parcours nouvellement proposés sont bons. Rentré à Paris, j'aurai le plaisir de vous rendre visite et vous donnerai mon avis plus en détail.

la page du cyclecar



Révision d'une magnéto polycylindrique, par J. Jacquin.

II. — Calage de la magnéto (Voir Moto Revue n° 318.)

Voici notre magnéto en état : il faut la remettre en place sur le moteur, ce montage demande quelques précautions, car il est nécessaire que la magnéto allume bien au moment et au cylindre voulus. Cette opération se nomme le calage de la magnéto.

Il faut d'abord bien nettoyer le socle sur lequel la magnéto doit reposer car le retour se faisant par la masse, il est important que la magnéto ne soit pas dans une couche d'huile isolante — le circuit secondaire ne pouvant se fermer, il n'y aurait pas d'étincelles aux bougies. Ensuite, on amène le premier cylindre, qui est celui le plus près du radiateur, en fin de compression ; on y arrive en faisant tourner le moteur à la main et en examinant la levée des soupapes. (Se rappeler que la soupape d'admission se ferme au début du temps de compression ; la soupape d'admission est celle qui s'ouvre immédiatement après que l'autre soupape se referme.)

Le piston étant au temps de compression, on l'amène au point-mort-haut en se basant, soit sur le volant, si celui-ci porte un point de repère, soit sur le piston lui-même (dans le cas d'une culasse détachable, il est préférable de l'enlever si on revisse aussi le moteur, car la manœuvre sera rendue plus facile).

Ceci fait, on regarde si la magnéto est à avance fixe ou variable.

Si elle est à avance variable on laisse le maneton I à son point-mort-haut compression ; on place la magnéto avec

tout son retard, en prenant bien soin que les vis platinées soient prêtes à s'écarter, et que le doigt mobile du distributeur se trouve en face du plot correspondant

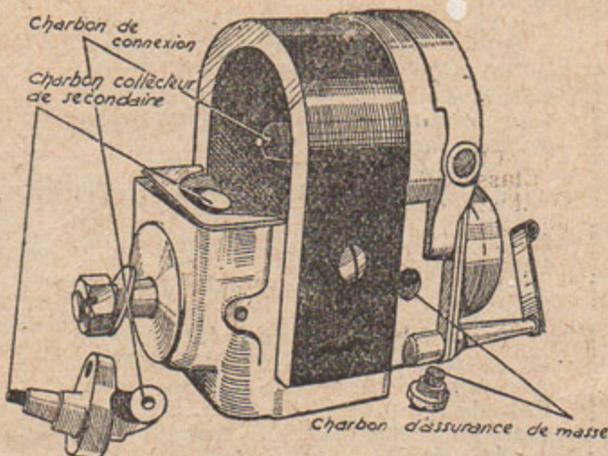
volant — le piston étant toujours au point-mort-haut compression — on fait tourner le volant en sens inverse de la marche, jusqu'à ce que le repère AA vienne en regard du repère fixe du carter. On cale alors la magnéto.

Si on opère sur le piston, on fait redescendre celui-ci sur sa course de compression d'une certaine valeur exprimée en millimètres, et qu'on mesure avec une pige ou un pied à coulisse. La valeur de l'avance varie avec chaque moteur, mais à défaut de sa connaissance, on prend le 1/10 de la course. Ainsi, sur un moteur ayant 90 $\frac{m}{m}$ de course, on prendra une avance de 9 $\frac{m}{m}$, c'est-à-dire qu'on fera redescendre le piston de 9 $\frac{m}{m}$ au-dessous de son point-mort-haut. Pour cette position on calera la magnéto.

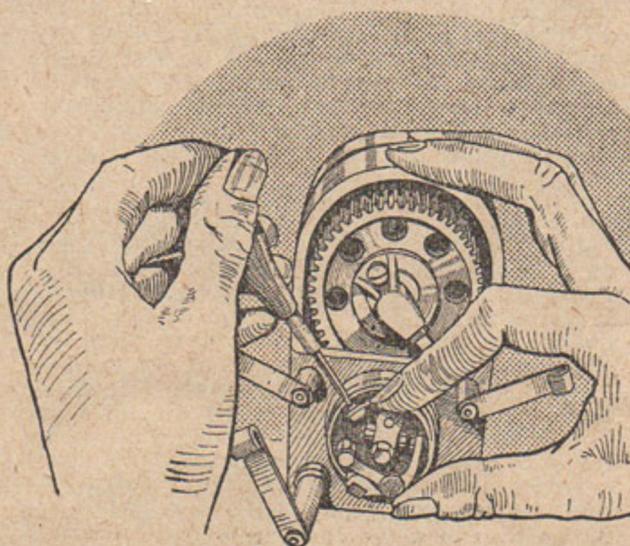
Une fois le calage fait, il reste à relier les fils aux bougies. Le plot du distributeur, sur lequel était le doigt mobile au moment du calage, doit être relié au cylindre 1. Quant aux autres, cela dépend de l'ordre d'allumage ; sur un 4 cylindres on emploie soit l'ordre 1 2 4 3, soit 1 3 4 2, c'est-à-dire qu'on relie le plot 2 au cylindre 2, le plot 3 au cylindre 4, le plot 4 au cylindre 3. On détermine l'ordre d'allumage en étudiant la levée des soupapes.

Comme conclusion, nous dirons que la magnéto joue un rôle très important dans le bon fonctionnement du moteur et que, par conséquent, il faut la soigner et la vérifier, cela étant à la portée de tout bon cyclecariste, qui souvent, n'a été retenu que par le sentiment de crainte et de mystère avec lequel on a longtemps considéré la magnéto.

J. JACQUIN.



Côté collecteur démonté permettant de voir les différentes connexions.



Comment maintenir le rupteur pour dévisser la vis centrale.

au cylindre 1 ; puis, sans que le moteur ou l'induit soit tourné, on réalise l'accouplement. Le calage de la magnéto est fait et on peut fixer solidement celle-ci à son socle.

Si la magnéto est à avance fixe, on opère un peu différemment ; au lieu de la caler avec le piston au point-mort-haut, on la cale avec une certaine avance. Si l'avance est indiquée par une marque AA sur le

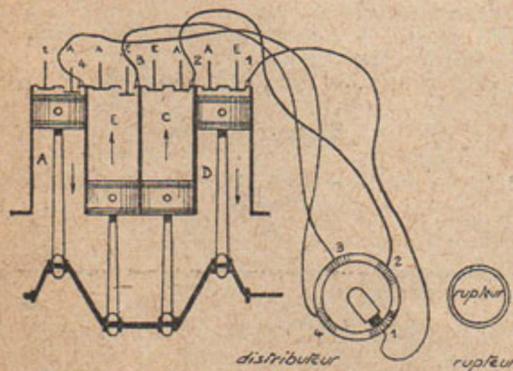


Schéma de calage d'une magnéto pour moteur 4 cylindres :

Le cylindre 1 est au P.M.H. compression ; le doigt mobile du distributeur se trouve sur le plot 1. A ce moment les vis platinées doivent commencer à s'écarter ; L ordre d'allumage, comme le montre la levée des soupapes, est 1, 2, 4, 3.

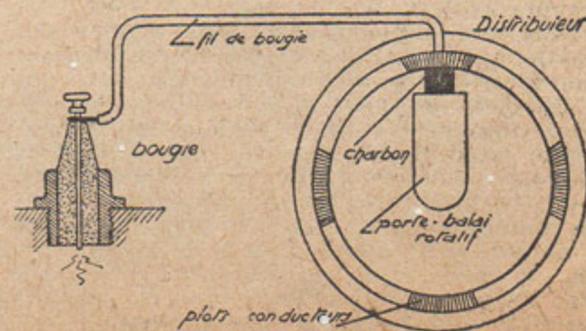
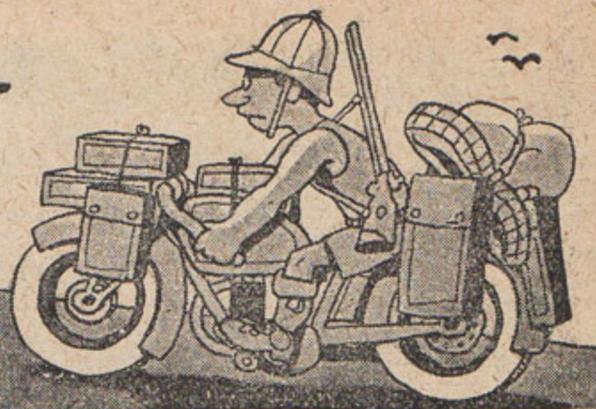


Schéma de distribution aux bougies.



Le sport



Roubaix-Paris-Roubaix

Tous les concurrents ont couvert le parcours de Roubaix-Paris-Roubaix sans pénalisation, sauf Cavro qui a 42 points de pénalisation.

1^{re} catégorie. — 1. N° 28, Hommaire (Monet-Goyon); 2. n° 26, Desramaux (San Sou Pap); 3. n° 14, Mouret (San Sou Pap); 4. n° 15, Libert (San Sou Pap); 5. n° 27, Sourdout (Monet-Goyon); 6. n° 41, Gruyère (X...).

2^e catégorie. — 1. N° 22, Krebs (Clément-Gladiator); 2. *ex-oequo* : n° 44, Pean (Peugeot), n° 35, Marotte (X...); 4. n° 21, Andreino (Clément-Gladiator); 5. n° 46, Baudart (X...); 6. n° 23, Guignard (Terrot); 7. n° 2, Court (Propulcycle); 8. n° 45, Pfaender (Peugeot); 9. n° 1, Touzet (Propulcycle); 10. n° 39, Wech (Propulcycle); 11. n° 49, Cavro (Austral).

3^e catégorie. — 1. N° 57, Proal (Soyer); 2. n° 13, Yon (X...); 3. n° 10, Chéret (C. P. Roléo); 4. n° 62, Meunier (X...); 5. n° 25, Ludovic (Terrot); 6. n° 5, Deflandre (X...); 7. n° 54, Provost (Gillet-Herstal); 8. n° 56, Detree (Soyer); 9. n° 16, Mainguet (Jack-Sport); 10. n° 52, Andrieux (Gillet-Herstal); 11. n° 33, Doyen (X...); 12. n° 61, Mourot (X...).

4^e catégorie. — 1. N° 34, Maillard-Brune (Gnome et Rhône); 2. n° 53, Dumoulin (Gillet-Herstal); 3. n° 37, Bernard (Gnome et Rhône); 4. n° 60, Camus (X...); 5. n° 30, Hazard (X...); 6. n° 12, Seigneur (Koehler-Escoffier); 7. n° 38, Naas (Gnome et Rhône); 8. n° 29, Debaisieux (Monet-Goyon); 9. n° 11, Jackie (X...); 10. n° 8, Molard (X...); 11. n° 43, Bastide (B.M.W.); 12. n° 42, Merle (B.M.W.); 13. n° 19; Caron (X...); 14. n° 17, Picard (X...); 15. n° 63, Richer (Royal-Enfield).

Coupe du président du Motoclub du Nord de la France : Hommaire sur Monet-Goyon.

Coupe de l'Automobile-Club du Nord de la France : Krebs sur Clément-Gladiator.

Coupe Edouard Toulemonde : Proal sur Soyer.

Coupe des Amis du Tourisme : Maillard-Brune sur Gnome et Rhône.

Coupe Inter-Club : Motocycle-Club de France avec l'équipe Pean-Naas-Bernard-Debaisieux.

Coupe Robert Eucher : Marotte, du Motoclub du Nord de la France.

Rallye International Dijon, capitale gastronomique

Plus que quelques jours nous séparent de la clôture des engagements de ce concours aussi simple qu'agréable auquel l'A. C. Bourguignon a convié tous les automobilistes et motocyclistes amateurs de bonne chère et épris des beautés proverbiales de la patrie de Jean Sans Peur, Bossuet, Piron, Rude, etc... De Suisse, de Belgique, de la France entière, des engagements sont parvenus aux organisateurs. L'abondance des matières nous oblige à reporter à un prochain communiqué la liste des engagés, liste qui s'allongera jusqu'à la date de clôture. Rappelons que cette épreuve entièrement touristique est dotée de plusieurs objets d'art et de caisses-souvenir, constituées complètement avec des produits du sol bourguignon et dont le montant dépasse 40.000 francs. Avis aux amateurs des crus fameux de la Bourgogne, de son cassis, et de ses condiments ! De plus, des facilités seront accordées à tous les participants du Rallye pour l'entrée aux Tribunes le jour du Grand Prix de Boursogne (9 mai, Ascension). Que les retardards

CALENDRIER SPORTIF

AVRIL

62-5. — Trophée de Tourisme (M. C. F.).

28. — Côte du Havre (M. C. Seine-Inférieure); Côte de Zbraslaw Jiloviste (Tchéco-slovaque); Côte Géménos (M. C. Marseille).

MAI

5. — P. G. du M. C. de Marseille.

9. — Course de côte à Poitiers (A. C. O.); Côte de Tarbes (U. M. Midi).

9-12. — Epreuves de mai (Suède).

12. — Côte du Camp (M. C. Marseille); Côte de Grabels (M. C. Hérault); Côte à Tours (A. C. O.); Côte des 17 tournants (M. C. F.); Tourist Trophy autrichien.

18-19. — Bol d'or (A. M. F.).

19. — Prix royal de Rome, Italie.

19-28. — Circuit Touriste International (Allemagne, Tchéco-Slovaquie, Roumanie-Hongrie).

24. — Epreuve de Banessa (Roumanie).

26. — 7 kilomètres à Saint-Quentin (M. C. Aisne); Côte des Alpilles (M. C. Avignon); Vitesse (M. C. Bordeaux); Côte de Fontainebleau (M. C. F.); Circuit Torvilliers (U. M. Aube); Côte La Valette (M. C. Seine Inférieure)

taire profitent donc vite des quelques jours qui leur restent pour s'engager, soit au siège de l'Automobile-Club Bourguignon (8, place du Théâtre, à Dijon) ou chez M. Anfry, 34, rue de Lille, à Paris (engagement : 100 francs par voiture, 50 francs par motocyclettes). Ne pas oublier de faire retenir les chambres près des hôtels dont les noms et adresses sont indiqués dans le règlement du Rallye.

Une promenade à faire

Le Motocycle-Club de la Seine-Inférieure et l'Automobile-Club de l'Ouest feront disputer le 26 mai, à Maromme, près Rouen, la course de côte de la Valette, qui obtient tous les ans le plus grand succès. Cette côte où s'affrontent les as du volant et du guidon obtient toujours un grand nombre d'engagements, elle sera, cette année, encore dotée de nombreux prix en nature et en espèces par les clubs organisateurs. Les engagements pour cette épreuve sont ouverts à partir du 1^{er} avril, dans les bureaux de l'A.C.O. et au siège du M.C.S.I., place de la République, Rouen.

Le M.C. Seine-Inférieure fera disputer également le 2 juin, son annuel circuit d'endurance motocycliste, qui, cette année, prend le nom de Circuit d'Endurance de Haute-Normandie. Cette épreuve est patronnée par le Journal de Rouen et Normandie-Sports, qui la dotent de deux challenges de valeur. Le M.C.S.I. dotera également cette épreuve en plus des prix individuels, de deux challenges « interclubs » réservés aux équipes de clubs affiliés à l'K.M.F. Le parcours sera de 500 kilomètres environ, en étoile, ayant Rouen comme centre et comme point d'arrivée et de départ. Les engagements sont ouverts à partir du 1^{er} avril. Pour tous renseignements s'adresser à M. Hamiaux, du M.C.S.I., 44, Grande-Rue, à Dieppe.

Le Tour de France Motocycliste

organisé par notre confrère
Le Journal

20 avril-5 mai.

Voici la liste des engagés avec leurs numéros de course :

Motos

175 cmc. — 1. Hommaire (Monet-Goyon), 2. Sourdout (Monet-Goyon).

250 cmc. — 10. X... (Peugeot), 11. X... (Peugeot), 12. Baudart (San Sou Pap), 14. Libert (San Sou Pap), 15. Lafrance (San Sou Pap), 16. Stern (Rovin), 17. Vallet (Vélocette), 18. Rapeau (Rochester), 19. Bougeot (Rochester), 20. Court (Propulcycle), 21. Leroy (Royal Sport), 22. Mont (Favor), 23. Capdemont (Favor), 24. Von Krohn (Zundapp), 25. Pittavino (indépendant), 26. Crivel (indép.), 27. Pousset (indép.).

350 cmc. — 30. Meunier (Alcyon), 31. Parizet (Alcyon), 32. Marcel Treunet (Alcyon), 33. X... (Peugeot), 34. Gaussorgues (Monet-Goyon), 35. Debaisieux (Monet-Goyon), 36. Pinney (Triumph), 37. Lebrun (Triumph), 38. Proal (Soyer), 39. Bignon (Soyer), 40. Chéret (C. P. Roléo), 41. Renaud (C. P. Roléo), 42. Mouret (San Sou Pap), 43. Calvet (Rovin), 44. Maisonneuve (Vélocette), 45. Perrin (Jack Sport), 46. Gayot (Jack Sport), 47. Sauvet (Jack Sport), 48. Detruche (Royal Enfield), 49. Vulliamy (Ravat), 50. Krebs (Clément-Gladiator), 51. Berrenger (X...), 52. Doyen (Terrot), 53. Louis (X...), 54. Gabbellier (X...), 55. X... (Moto Rhonyx).

500 cmc. — 60. Naas (Gnome et Rhône), 61. Bernard (Gnome et Rhône), 62. Boutilier (Saroléa), 63. Leclerc (Saroléa), 64. X... (Gillet-Herstal), 65. X... (Gillet-Herstal), 66. Capliez (X...), 67. Guidicci (Gillet-Herstal), 68. Guerrier (Gillet-Herstal), 70. Leducq (Gillet-Herstal), 71. Eichacker (D. S. Malterne), 72. Tixier (Vanderer), 73. Merle (B. M. W.).

750 cmc. — 75. Bastide (B. M. W.).

Sidecars

350 cmc. — 80. Huvey (Vélocette), 81. Mainguet (Jack Sport).

600 cmc. — 85. Delaunay (Saroléa), 86. X... (Gillet-Herstal).

1.000 cmc. — 90. Henning (Wanderer).

Tricycles

1.100 cmc. — 100. Sandford (Sandford), 101. Goyard (Sandford).

Châssis 5 CV Peugeot neuf :
garantie usine modèle 1929 avec
freins sur 4 roues ; appareillage
électrique complet, tableau de bord,
klaxon, 5 roues garnies de pneus,
jamais roulé. Catalogué 11.400 fr.
à céder avec 10 % de remise.



Le motocyclisme belge en deuil

M. Lebussy, directeur des Ateliers Brondoit succombe des suites d'un érapage.

Les essais préparatifs à la Coupe de la Meuse, la grande épreuve classique du Royal Moto club Liégeois, ont été marqués par un tragique accident qui a coûté la vie de M. Lebussy, le jeune et actif directeur des Ateliers Brondoit.

Venu depuis quelques années aux choses de la moto, le regretté défunt s'était signalé comme ingénieur et comme organisateur. Il devient de suite patron chez Brondoit.

D'un tempérament ardent et généreux, Lebussy ne tarda pas à être séduit par la belle formule du sport motocycliste. Il devint fidèle aux épreuves d'endurance et de grand fond. Devous nous rappeler son courage dans Liège-Bordeaux-Liège 1926 qu'il disputa sur une Brondoit à simple prise directe. Vous devinez d'ici l'énergie peu commune dont il dut faire preuve pour arriver à mener à bien cette grande course de 2.000 kilomètres en une étape dans de telles conditions. Il en sortit pourtant après être resté plus de cinquante heures en selle et l'année suivante il recommença crânement l'expérience dans de telles difficiles conditions. Ce simple trait définit le caractère chevaleresque de cet ami que nous pleurons tous.

Ses relations comme ses amitiés l'avaient poussé dans les rangs des motorunionistes. Il devint assidu aux Liège-Bordeaux-Liège

comme aux Tours de Belgique et lorsque l'heureux armistice intervint entre le Motor Union et la Fédération, Lebussy ne craignit pas de s'aligner dans la Coupe de la Meuse, la plus dure épreuve du calendrier belge.

BELGIQUE

AVRIL

28. — Grand Prix Maurice Defoin (U. Motor Dinant).

MAI

12. — Course des Régions dévastées (M. C. Communes-Verwick. U. M. Flandres-Ypres. M. C. Poperinghe).
19. — Grand Prix des Frontières (F. M. Belge).

Industriellement, il avait fourni un très gros effort ; et, à force de travail et de persévérance, il était parvenu à hisser peu à peu la Brondoit au rang des grandes marques. Nous nous rappelons encore la dernière entrevue que nous avons eue avec lui au Salon du Cinquantenaire où il nous exposait le programme qu'il envisageait réaliser. Son travail fructueux avait du reste été sérieusement apprécié et sa nouvelle 500 cme. Mag

pouvait être considérée comme une des motos bien traitées du Salon belge.

C'est une véritable personnalité qui nous est ravie prématurément.

Lebussy est tombé en apôtre alors qu'il se livrait aux essais d'une machine sur laquelle il avait placé tous ses espoirs.

La destinée devait implacablement l'arrêter en pleine jeunesse et en pleine prospérité. Il emporte les regrets de tous ceux qui l'ont connu.

G.D.

Le Grand Prix Maurice Defoin Le 28 avril, à Dinant

C'est donc le 28 avril prochain que se disputera sur le Circuit de Sorinnes, le Grand Prix Maurice Defoin, épreuve de vitesse pure, organisée avec soin et talent par l'Union Motor de Dinant.

Au moment où cet événement est entré dans la phase active de préparation, il n'est pas sans intérêt, croyons-nous, de rappeler les principales étapes de l'activité de ce club qui occupe à l'heure actuelle une place prépondérante en Belgique. L'Union Motor de Dinant fut fondée en 1921 par le regretté Maurice Defoin, tombé tragiquement, avec la collaboration de MM. Franz Adam, Léonard Noter, Albert Louvigny, Lucien Piedfort, Louis Roulin, Maurice Dewinter Maurice Roulin, Georges Houbio et Marcel Laduron.

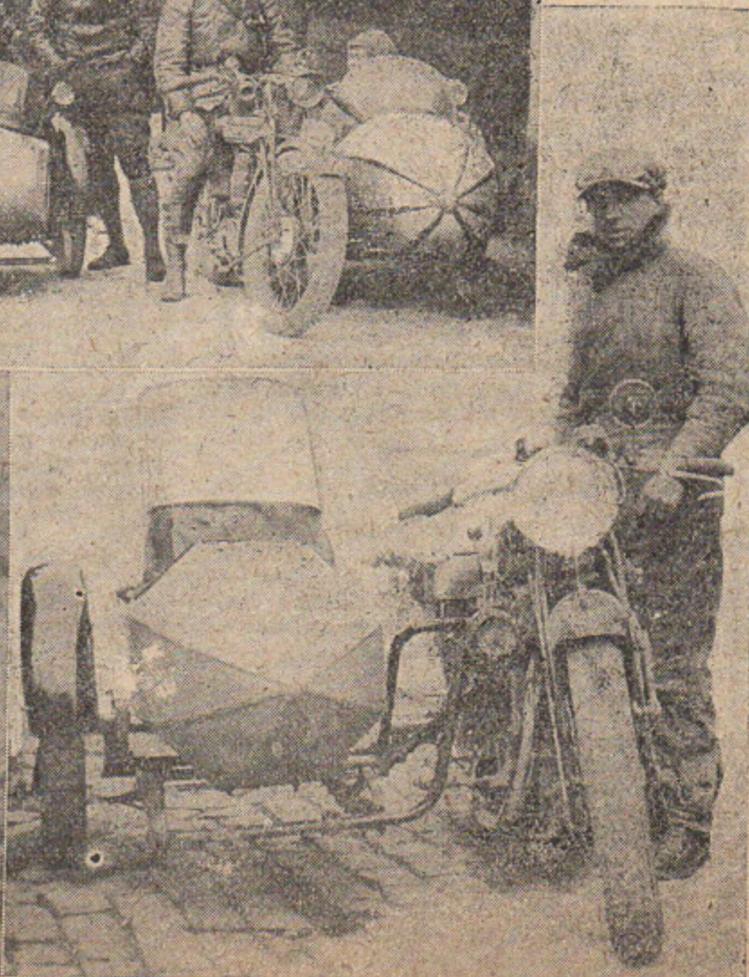
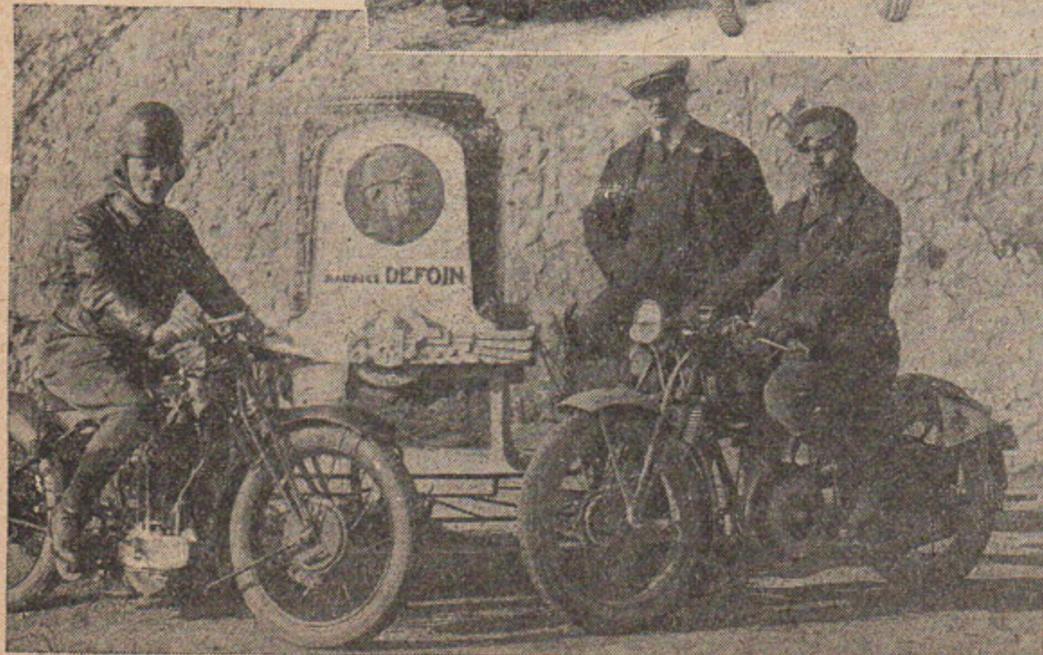
1. Un départ de quelques sidecaristes juniors qui vont tenter l'ascension du non-stop.

2. Albert Lussigny, Léonard Noter et le comte Xavier d'Oultremont, animateurs de l'U.M. de Dinant, devant le monument Defoin.

3. Virgo, champion de Saroléa, 1er en sidecar du classement général.



Le Circuit de Famenne



Le nouveau groupement eut comme président d'honneur feu Pierre de Crawhez qui fut un grand sportsman et qui accorda un vigoureux appui aux motoristes dinantais.

La première épreuve organisée par l'Union Motor de Dinant remonte déjà au 10 mai 1923, avec Dinant-Luxembourg et retour en régularité. En 1924-1925-1926, l'itinéraire Reims-Dinant-Reims fut adopté. En 1927, les organisateurs retournèrent à Luxembourg; mais, cette année, il est à nouveau décidé de reprendre la grande course franco-belge qui fut l'occasion de tant de retentissantes batailles.

Conjointement à ces concours de régularité l'Union Motor de Dinant mettait sur pied en 1925 le Grand Prix d'Automne; celui-ci se déroulant sur le Circuit de Falmignoul dont il fut un moment question pour le Grand Prix d'Europe des voitures.

Le 18 avril 1926, par suite de l'état exécrable de la route, les dinantais émigrèrent à Sorinnes où ils avaient du reste découvert un joli petit circuit.

Et le Grand Prix d'Automne fit place au Grand Prix du Printemps cette fois.

En 1927 et 1928, le Circuit de Sorinnes devint le théâtre du Grand Prix Maurice Defoin à la mémoire du fondateur du Club.

Il est à noter que dans un magnifique désintéressement l'Union-Motor de Dinant a toujours fait jouer ses grandes épreuves au profit d'œuvres patriotiques dont le monument à élever aux soldats français tombés en 1914 à la bataille de Dinant.

La présidence de ce club prospère est assumée par le sympathique commandant Dethise à qui le cercle doit sa brillante situation actuelle.

MM. Léonard, Albert Louvigny et d'Oultremont sont aussi des animateurs de tout premier ordre.

Le Grand Prix Maurice Defoin 1929 se courra donc le 28 avril prochain à Sorinnes. Il s'agit d'un véritable Grand Prix supérieurement organisé, donc digne de ce nom. Il est ouvert à tous les concurrents licenciés par la F. M. B. Le classement sera établi comme à l'habitude, par catégorie en fonction de la cylindrée de la moto pilotée.

Chaque année cette retentissante épreuve jouit du succès qu'elle mérite et elle s'annonce cette fois comme un des principaux événements du motocyclisme belge en 1929.

Quelques précisions

sur le Grand Prix Maurice Defoin

Le 28 avril, l'Union Motor Dinant organise le Grand Prix Defoin, qui est une course nationale belge, sous les règlements de F. M. B. C'est une épreuve de vitesse pure pour motos et sidecars, car le circuit situé à Sorinnes, sur une route en excellent état avec nombreux virages et une ligne droite, permettant de grandes vitesses, ainsi que des côtes prononcées. Des tribunes, on découvre tout le circuit. Le circuit sera gardé. Le départ a lieu à 9 heures. L'épreuve est organisée en faveur de la reconstruction de la ville de Dinant, anéantie le 23 août 1914. Rappelons que cette ville qui avait échappé à la ruine en 1465 par Charles le Téméraire et en 1573 à une inondation, a vu toutes ses richesses artistiques disparaître en 1914, et c'est pour ce mémorial de reconstruction qu'aura lieu cette épreuve. La clôture des engagements est fixée au 21 avril.

Rallye Belge en France

Le 31 août, 1^{er} et 2 septembre, l'Union Motor Dinant organise un rallye en France, pour motos et autos, qui coïncide avec la manifestation des Amitiés Françaises: Les participants sont exonérés de tous droits d'entrée et de séjour en France.

Rectification... belge

Nous lisons à votre page 423 que le Motor-Union ne craint pas de mettre sur pied les épreuves de longue haleine... Veuillez donc bien noter que l'épreuve Belgique-Nice-Liège n'est pas organisée par la Motor-Union, mais bien par les Clubs fédérés liégeois: Touring-Motor, R. M. C. L.; Union Motocycliste liégeoise. D'autre part, il est bien exact que Liège-Bordeaux-Liège est organisé par le Motor-Union.



Charles Lollin
président de la commission sportive
de l'auto-moto club Monchois et grand
organisateur du circuit de la Famenne

Le circuit de la Famenne

Victoire de Virgo sur Saroléa sidecar :
Collin premier soli, sur Gillet 500 cmc.

Le Circuit de la Famenne a servi de lever de rideau de la saison motocycliste belge. Ce fut une belle épreuve sur un thème de régularité avec quatre non-stop intercalés. La principale difficulté de ce concours, consistait à repasser au cinquième de seconde de l'heure idéale à chacun des contrôles.

Il s'agissait donc d'un concours s'adressant à tous les motocyclistes indistinctement et n'exigeant pas d'être en possession d'une machine spéciale pour s'y classer honorablement.

La participation comprenait, de ce fait, une grosse majorité de concurrents amateurs. Finalement la victoire au classement général revint à Virgo sur Saroléa supersport sidecar, le passager étant M. Donis, chef de service des courses chez Saroléa.

De son côté, Collin, s'avéra le meilleur parmi les concurrents soli. Il a fourni une démonstration très admirée pilotant avec adresse une Gillet 500 cmc. 2 échappements.

Voici du reste les quelques principaux résultats :

Classement général

1. Virgo sur Saroléa-sidecar : 0 fautes.
2. Ch. Collin, sur Gillet 500 cmc. : 8 fautes, premier soli.
3. Demeuter sur Saroléa 500 cmc. : 27 fautes
4. Pierre Henri, premier junior : 35 fautes
5. Coumont, junior : 35 fautes.
6. Warnant junior, sidecar, etc., etc.

Il est à noter que l'Union Motoriste de Bruxelles alignait neuf concurrents. Voilà ce qui indique qu'elle est sur le chemin d'enlever le championnat de Belgique interclubs et ce, pour la cinquième fois consécutive.

La course des régions dévastées 1929

Le 19 mai, première journée de la Pentecôte, l'Auto-Motoclub de Comines-Wervick, en collaboration avec l'Union Motoriste de la Région Occidentale d'Ypres, prépare le meeting annuel de la « Course des Régions Dévastées ». Pour la quatrième fois, l'itinéraire prévu emprunte la route de Comines, Ypres, Menin, Comines à couvrir 3 fois, soit 140 kilomètres environ. La grande randonnée constitue une épreuve de régularité à des moyennes prévues par catégories, et comme base de classement l'on prévoit à chaque tour, sur la magnifique route bétonnée de Gehlurve à Menin un kilomètre lancé. L'après-midi se disputera une épreuve de kilomètre lancé dans les deux sens. En vue du classe-

ment général, indépendamment du classement par catégories, on additionnera, les points de pénalisation de l'épreuve de régularité, des 3 kilomètres lancés et du kilomètre lancé dans les deux sens récoltés par chaque concurrent dans chacune de leurs catégories respectives. Sera déclaré vainqueur, le coureur qui aura obtenu le plus de points. Le plombage des machines et le départ auront lieu à Comines. L'arrivée sera jugée à Ypres. Pour règlements et renseignements s'adresser au local de l'Auto-Moto-Club Comines-Wervick : hôtel du Duc de Brabant, 78, rue de la Gare, à Comines (Belgique).

Potins belges

Le Motor Club Theutois en est à l'organisation de son troisième grand bal d'apaches pour cet hiver. Décidément la fréquentation des gens de ce club n'a rien de rassurant !!!

**

L'Auto Moto Club de La Liègne se propose d'organiser une course de régularité à faire disputer entre ses membres à l'occasion de la fête annuelle.

**

Le même club a arrêté son programme d'excursions comme suit : 1° Ruines d'Orval ; 2° Visite de la Meuse à Huy ; 3° Vallée de l'Ourthe, arrêt à Tilff ; 4° Barrage de la Warche ; 5° Visite de la foire Commerciale de Luxembourg.

**

L'Auto Moto Club d'Audenaerde s'intéresse vivement aux travaux de réfection qui seront prochainement entamés sur la route d'Audenaerde à Courtrai. Ce groupement insistera sur la rectification de certaines courbes dangereuses à l'endroit dit « de beeren » à Peteghem.

**

Au cours de son rapport prononcé à l'occasion de l'assemblée générale du Royal Moto Club Liégeois, M. Gobert directeur des Fêtes a précisé qu'à l'occasion du XXV^e anniversaire du club sus-désigné es propriétaire de plus de 1.000 véhicules (autos-motos), étaient venus se faire contrôler au bureau du rallye organisé à cette occasion.

**

M. Constant Mawet a été appelé par acclamations vice-président de l'Union Motocycliste liégeoise.

**

Le même a également convolé en justes noces. C'est un homme de qui on parle beaucoup.

**

Les Grands Prix Gillet organisés par l'Union Motoriste de Bruxelles se disputent en trois journées.

La première sortie fut fixée au 3 mars dernier. Le départ en fut fixé à 9 heures du matin. Le parcours à effectuer en régularité comportait l'itinéraire: Bruxelles (place de la Duchesse), Ninove, Hal, Braine-le-Comte, Nivelles, Waterloo, Petite Espinette. Il s'agit d'un concours de régularité. La moyenne fut communiquée au départ et des contrôles secrets seront établis sur le parcours. Voici la liste des participants :

1. Peynaert ; 2. Wollaert ; 3. Lalieux ; 4. Dubut ; 5. Kelner ; 6. Hermans ; 7. Fondu ; 8. Van Cutsem ; 9. Schyns ; 10. Brian Hill ; 11. Huclenbroich ; 12. Decock ; 13. Stienlet ; 14. Hulet ; 15. Molis ; 16. Desmedt ; 17. Meynaert ; 18. Vande Water fils ; etc.

Georges DETAILLE.

A la Foire de Lille

La journée belge de cette foire avait lieu le 14 avril: au stand Gillet-Herstal, nous vîmes le président de la Chambre de Commerce de Lille faire arrêter le cortège officiel belge, composé des plus hautes notabilités belges du Gouvernement et du Commerce: il est vrai que les belles machines Gillet-Herstal méritent bien un arrêt aussi long.



A nos Constructeurs

Que de motocyclistes, en cette fin de mars si printanière, connaissent, avec leur nouveau modèle à l'émail si frais, les douces émotions, et... les surprises de la lune de miel !

Recommandation... non pas de parents ! mais... de l'agent ! Bons conseils des catalogues, de *Moto Revue* !... lui font d'abord réprimer sa fougue.

Il respecte, rongé... son frein ! ce tabou, créé par la sagesse des nations : Pendant les cinq cents premiers kilomètres ! ne jamais dépasser le 60 à l'heure

Mais que les lignes droites sont donc tentantes. Et puis, il y a... les camarades : « Moi mon vieux ! ! ma « Pé-Pé » tape le 100. Combien qu'elle fait donc, ta nouvelle « bouzine » ?

Que voulez-vous, la chair est faible, on pousse la manette, un peu plus... encore... à fond... les yeux pleurent, la route se précipite sur vous. Le compteur monte à 130 ! et la vitesse réelle à 90 !...

Avec une émotion reconnaissante... et des remords, cramponné au guidon, vous fermez... comme vous pouvez... les manettes.

Et pendant une bonne demi-heure, vous vous en allez tout doucement,



La fille du coureur Doyen s'est confectionné un costume avec des fanions Terrot et Hutchinson

tenaillé par ce souci : « L'ai-je abimée ? »
Ma foi je n'en sais rien...

En tout les cas, il y avait probablement, dans votre sacoche, avec la trousse à outils, si l'on peut s'exprimer ainsi en parlant de ce que l'on y trouve) ce bout de carton rouge que le constructeur avait jugé utile d'y introduire : avec le onzième commandement pour l'homme moderne :

« Moteur neuf ne poussera etc. » (voir plus haut !).

Mais enfin ! si les constructeurs sont convaincus de l'importance de cette recommandation, qu'ils la rendent donc, de platonique, efficace !

Qu'ils demandent à leur, ou leurs ! constructeurs de carburateur, d'ajouter à l'appareil une petite vis « spéciale » limitant l'ouverture des boisseaux pendant les cinq cents fameux premiers kilomètres. Qu'ils la plombent donc au moyen d'un trou... et d'un plomb « ad hoc ».

Qu'ils mettent, comme condition d'exécution de leur garantie, que cette vis ne soit enlevée que chez un agent de leur marque.

Et, grâce à cette petite formalité officielle, peut-être bien que pas mal d'unions entre des motocyclistes très jeunes et des motos... toutes neuves ! seraient plus heureuses.

R.J.

La même Terrot

J'ai l'avantage de vous envoyer la photo de ma petite fille, âgée de 4 ans que j'ai déguisée pour la micarême, à l'aide de fanions « Terrot-Hutchinson » : c'est à la fois une publicité peu coûteuse et de bon rapport, car, depuis, les enfants du quartier et les clients l'ont surnommée : « la même Terrot » (Elle roule très bien en bicyclette et probablement bientôt en moto). DOYEN.

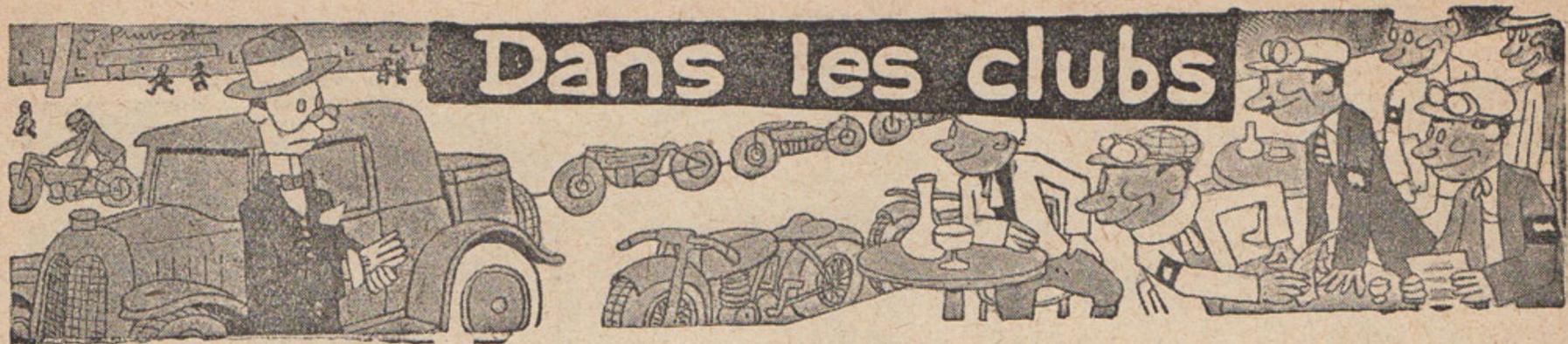
Dénigrement...

Le lancement d'une machine bon marché amène au constructeur un grand nombre d'acheteurs ; mais aussi, il n'est pas moins vrai que, collatéralement, surgissent de dif-



L'équipe des essayeurs en 250 cmc. de la firme Dresch.

férents côtés des campagnes de dénigrement : tous les intérêts opposés se rencontrent d'accord pour lutter sournoisement contre le constructeur trop audacieux. A *Moto Revue*, nous devons tenir égale la balance ; cependant, quand de telles campagnes peuvent entraîner plus que de la mauvaise humeur, de la jalousie, mais aussi du préjudice, ce qui est plus grave, lorsque la médisance ou la calomnie sont à la base, notre rôle est de freiner brutalement ces méchancetés ; et voilà, pourquoi les dénigreurs de la 250 cmc. Propulcycle, type 1929, sont des maladroits, car ce modèle est parfait et répond à toutes les directives de *Moto Revue* ; son seul défaut est de ne coûter que 2.950 francs. M.A.



LES SORTIES DOMINICALES

Une journée à la campagne

Le 21 avril, le M. C. Versailles organise une balade-épreuve à la campagne, sur laquelle se greffera un concours intéressant. Rendez-vous le 21, à 9 heures du matin au siège du M. C. V., 1, rue Georges-Clemenceau, à Versailles; engagements à prendre jusqu'à la minute de départ: auto, moto ou sidecar: 2 francs. Une enveloppe sera remise à chaque concurrent et contenant le nom du point d'arrivée. Parcours imposé: 32 km maximum. Chaque concurrent aura une moyenne imposée: 175 cmc., 30 à l'heure; 250 cmc. 35 à l'heure; 350 et au-dessus 40. Le déjeuner sera pris en groupe pour ceux qui le désireront, prix normal et pour qui connaît Schubler, abondant et pimenté d'histoires gaies. L'après-midi, gymkhana et jeux. Les prix attachés à cette promenade-épreuve nouveau genre sont 5 déjeuners, 15 bouteilles de champagne et apéritifs. Allons! les gastronomes, allez le 21, à 9 h., à Versailles! Les "Scolaires" ont décidé d'y aller.

Le Rallye-Ballon de l'A. M. C. F.

Disputée par un temps magnifique, cette sportive épreuve a remporté un gros succès, une soixantaine de concurrents se sont élancés à la poursuite du 1.200 M³, de G. Blanchet, qui a pris le départ du parc de Saint-Cloud, à 10 h. 10. Le parcours commencé à 500 mètres, prit la direction de Melun. Beaucoup de concurrents s'y trompèrent, car après un vol en rase-mottes vers Choisy-le-Roi et Thiais, le ballon remonta à 1.200 m. et rencontrant un courant du Nord, se dirigea vers Orly, puis Etampes, à une vitesse moyenne de 25 kilomètres.

L'atterrissage se fit magnifiquement en plein champ à proximité de Méréville, au sud d'Etampes, à 65 kilomètres de Paris, aux confins du Loiret. Une douzaine de concurrents ayant repéré la marche de l'aérostal grâce à la carte et à la boussole, purent se présenter à l'atterrissage au commissaire général Mauve, qui classa suivant les arrivées. Des motos passant à travers champs se classèrent dans les premières arrivées, puis les voitures qui avaient fourni une belle performance terminèrent.

Motos. — 1. MM. Furjot, 2. Cuissard, 3. Laumonier, 4. Chevallier, 5. Hanet Jacques, 6. Hanet Louis.

Autos. — 1. MM. Le Foll, 2. Van Zou, 3. Boulay, 4. Aillard-Bluemberg, 5. Picardel.

Sidecars. — 1. Duret.

Tous ces vainqueurs recevront de beaux prix, ils seront invités en temps utile. Quant aux deux passagers supplémentaires, MM. Bardin et Girard recevant le baptême de l'air, ils furent enchantés d'un voyage délicieux.

En vue du Mont Ventoux

Le jour de la Pentecôte, le M. C. C. Nice organise une sortie sur le Mont Ventoux avec épreuve de régularité et course de côte: nombreux seront les Niçois des trois clans vibrants qui voudront s'amuser et lutter sportivement aux côtés d'un dirigeant aussi vivant que le président du M. C. C. Nice, M. Balestre.

Au Moto Club de Lyon

Fondé il y a 24 ans, donc probablement le plus ancien, le M. C. de Lyon compte 600 membres. Son Grand Prix se dispute

U. M. F.

AVRIL

21-5. — Trophée de Tourisme (M. C. F.).

22. — Biscarosse Ville et Plage (M. C. Bordeaux).

28. — Sixième Circuit de l'Aisne (M. C. Aisne); Côte du Havre (M. C. Seine-Inférieure); Côte Castellar (M. C. Nice); Côte Géménos (M. C. Marseille); Côte du Reclus (U. M. Savoie).

MAI

5. — G. P. du M. C. de Marseille; Côte de La Reole (M. C. Bordeaux).

9. — Course de Côte à Poitiers (A. C. O.); Côte de Tarbes (U. M. Midi); Course kilomètre (M. C. Lorrain); Circuit Régularité (M. C. Alsace Lorraine); Course de côte (Nicea Motor).

12. — Côte du Camp (M. C. Marseille); Côte de Grabels (M. C. Hérault); Côte à Tours (A. C. O.); Côte des 17 Tournants (M. C. F.); Côte de Falicon (M. C. Nice).

18-19-20. — Régularité Mont-de-Marsan (M. C. Bordeaux et A. C. Landes).

18-19. — Bol d'or (A. M. C. F.).

19. — Circuit Motocycliste (M. C. Nice).

19-20. — Circuit des Préfectures (U. M. Midi).

26. — 7 kilomètres à Saint-Quentin (M. C. Aisne); Côte des Alpilles (M. C. Avignon); Vitesse (M. C. Bordeaux);

depuis plus de 19 ans sans aucune interruption. L'exemple est unique, croyons-nous. Le Grand Prix international de Lyon sera, cette année, organisé par ce Club avec la collaboration de l'Automobile Club du Rhône, le 16 juin, sur un nouveau circuit de 6 kilomètres à Quincieux. Rappelons que précédemment, ce grand prix se courait à Saint-André de Corey sur 15 kilomètres, mais les routes de plus en plus affreuses ont contraint les deux grands clubs à l'abandonner, d'autant que la Voirie et la Préfecture Lyonnaise ont consenti à aménager le circuit de Quincieux. Cette course est réservée aux motos et side-cars. L'itinéraire comprend le G. C. 14 bis Neuville à Anse, I. C. 37, Veicieux au pont de Trévoux et le Chemin vicinal jusqu'à Quincieux, soit 6 km. 515. L'épreuve est disputée contre la montre en trois séries. Les engagements pour motos sont de 650 francs par machine, avec diminution par équipe: cependant 50 % de réduction à ceux arrivant avant le 15 mai et 25 % à ceux arrivant avant le 25 mai. Clôture le 8 juin. Engagements adressés au M. C. L., 7, place des Terreaux, à Lyon. Le départ se fait moteur arrêté, sans assistance. L'huile est fournie par l'organisation. Tout ingrédient dans l'essence est interdit et un minimum de un litre d'essence devra se trouver dans le réservoir en fin de course.

Les prix s'échelonnent de 100 à 1.500 francs.

Le Circuit de Dieppe

L'organisation de ce meeting automobile et motocycliste se poursuit avec méthode. Le samedi 6 juillet, arrivée à Dieppe, du

rallye automobile venant de Lille, Amiens, Paris, le Havre, Rouen etc...

Le Dimanche matin 7 juillet épreuve sur le parcours du circuit pour départager les concurrents du rallye, cette épreuve est dotée de plus de 5.000 francs de prix par le journal *Le Matin*.

Le dimanche après-midi courses de vitesse sur le circuit; épreuve motocycliste 100 kilomètres, 12 tours de circuit, épreuve automobile 200 kilomètres, 21 tours de circuit. Ces deux épreuves sont dotées de 30.000 francs de prix en espèces, sans compter les coupes qui seront attribuées à différentes catégories, coupes du *Matin*, coupe de l'*Intransigeant*, coupe du Casino de Dieppe, coupe de la Ville de Dieppe, qui, par leur valeur, porteront la dotation pour ces épreuves à plus de 50.000 fr. Des tribunes couvertes seront installées sur la Nationale 15, à un endroit choisi pour que les spectateurs puissent jouir du spectacle d'une vraie course de vitesse, un garage est prévu sur le champ de manœuvre, une passerelle enjambant la route en face le dépôt de l'Eco-Essence à l'intersection de la route de Paris et de Rouen, permettra à ceux qui le désirent de se rendre sans danger à l'intérieur du circuit. La descente du Val-Gosset avec ses hauts talus ombragés offrira une place de choix aux spectateurs avides de fortes émotions, car nul doute que, sur cette route difficile, les as du volant et du guidon ne se livrent une chasse passionnante; la côte de Saint-Aubin-sur-Scie avec ses talus sera également un endroit recherché des amateurs.

Le lundi, un concours d'élégance automobile doté de 1.500 francs de prix sera organisé avec le concours de la Société des Fêtes de Dieppe. Comme on peut s'en rendre compte, les organisateurs du circuit font tous leurs efforts pour redonner à Dieppe ses visiteurs de jadis, à une époque judicieusement choisie qui ne peut qu'attirer dans tout le département une riche clientèle touristique et sportive qui saura, ensuite, en mieux apprécier tout le charme estival.

Circuit d'endurance de Haute-Normandie

Cette épreuve de régularité que fera disputer le 2 juin le M. C. S.-I., promet de remporter le plus franc succès; les organisateurs ont complètement changé la formule. Parcours en étoile ayant Rouen comme point-centre; Rouen Le Havre-Rouen, Rouen-Dieppe-Rouen, Rouen-Gisors-Rouen, Rouen-Louviers-Elbeuf-Rouen, d'un développement de 500 kilomètres environ. Un parc fermé sera installé sur la place du Champ-de-Mars, à Rouen. Deux challenges de valeur ont été attribués aux équipes professionnelles. La coupe du groupe rouge portera le nom de « Challenge du Journal de Rouen » et la coupe du groupe bleu le nom de « Challenge de Normandie-Sports ». Ces challenges deviendront la propriété définitive des équipes les ayant gagnés trois années de suite.

Un classement par équipe de club a été prévu, et deux coupes challenges seront affectées à ce classement. Chaque club affilié à l'U. M. F. pourra déléguer des équipes de chacune des trois couleurs, une pour le groupe rouge et une pour le groupe bleu, il est bien entendu que les engagements individuels sont aussi acceptés. Pour tous renseignements, s'adresser à M. Hamiaux, secrétaire général, 44, Grande-Rue, à Dieppe.

La course de côte de Châteauneuf de Conte

Le Motocycleclub de Nice ne chôme pas. Tour à tour, nous voyons les clubs motocyclistes de Nice, épingleur leur programme.

Le dimanche 7 avril dernier, ce fut la journée du M. C. N. Une belle journée assura un brillant succès et le jeune Muraire enleva de haute lutte la victoire, s'assurant en outre le meilleur temps de la journée. Sur vingt partants, douze se classèrent. Les dévoués dirigeants du M. C. N. méritent toutes nos félicitations pour leur parfaite organisation.

Le classement s'établit comme suit :

Motos.

175 cmc. — 1. Gianotti ; 2. Raoul.
250 cmc. — 1. Risco ; 2. Asso ; 3. Stutsenko
350 cmc. — 1. A. Muraire ; 2. Balesto ;
3. C. Muraire ; 4. Dubian ; 5. Barale.

Sidecars.

600 cmc. — 1. Lévy.
1.000 cmc. — 1. Laos confirme sa victoire du Circuit du Cap d'Antibes.

NOEL.

Au Moto Club Dyonisien : Saint-Ouen

Le groupement motocycliste de Saint-Ouen, 8^e Section du M. C. D., a tenu son assemblée générale le mercredi 27 mars. Devant une salle comble, M. Phillipponneau donna lecture de la correspondance et fit connaître à l'assemblée que la fête annuelle de la section aura lieu le dimanche 21 mai à 13 h. 30, à Saint-Ouen, 15, boulevard Victor-Hugo. A cet effet, un pressant appel est fait à tous les motocyclistes pour assister nombreux aux jeux et épreuves organisés par la section de Saint-Ouen.

Moto Club Haut-Marnais Joinvillois

Le groupement motocycliste de Joinville (Haute-Marne) a fait sa première sortie touristique le dimanche 17 février. L'itinéraire a été le suivant : Joinville, Houdelaincourt (Meuse) Void et Commercy (aller et retour, 140 km.). A cette dernière ville était venu se joindre le Moto Club Lorrain et le M. C. de Saint-Max. L'ensemble de ces trois clubs formait en un banquet amical une centaine de convives. En réalité, bonne journée où l'amitié entre chaque membre des divers clubs n'a cessé de régner.

Dans les T. C. R. P.

Le Comité de l'Amicale motocycliste et automobiliste des Transports (A. M. A. T.) ne chôme pas : il a déjà réussi à décrocher pour ses adhérents présents (nombreux déjà) et futurs (nous espérons plus nombreux encore) des avantages appréciables chez les marchands de fournitures, huiles, pneumatiques, accessoires, etc...

Nous sommes autorisés à annoncer qu'une sortie touristique aura lieu au cours de la deuxième quinzaine d'avril, fort probablement un jour de semaine, afin de permettre à tous les membres de l'A. M. A. T., ainsi qu'aux employés de la S. T. C. R. P. qui voudraient se joindre à eux, et qui ne peuvent tous sortir le dimanche, de se grouper afin de faire cette sortie qui s'annonce intéressante.

Tous les employés des T. C. R. P., sans distinction d'emplois, sont invités à se renseigner au sujet de cette amicale, au siège social, 132, avenue de la République Paris (Café des Sports), soit en écrivant, soit en venant à cette adresse, tous les vendredis de 21 h. à 23 h. où ils trouveront une permanence à leur entière disposition.

Les efforts fournis par le Comité de l'Amicale Motocycliste Automobiliste des Transports portent leurs fruits. A la réunion du vendredi 12 avril, nous avons eu le plaisir d'enregistrer de nombreuses adhésions, parmi lesquelles nous citerons : MM. Fontan, Révelin, Godillon, Geoffroy, etc. Nous rappelons à tous les agents des T. C. R. P. sans distinction d'emploi que l'AMAT organise une promenade touristique le mercredi, 24 avril 1929 sur Compiègne, Pierrefonds avec visite des Châteaux et du carrefour de l'Armistice.

Rendez-vous à 7 h. 30, au café du Thermomètre, place de la République, à Paris, ou à 8 heures, Porte de la Chapelle. Passage de cette porte pour sortir de Paris à 8 h. 15 précises. Le retour sur Paris se fera avant la nuit.

Le M. C. Seine organise...

A la veille de la saison 1929, le M. C. de la Seine organise une section dans le 13^e arron-

F. F. M.

AVRIL

- 21. — Château-Thierry (M. C. Briard).
- 28. — Régularité (Belleville M. C.).
- 28. — Saint Denis-Dreux (M. C. Dyonisien).
- 28. — Rallye Tourisme (M. C. Blaye).

MAI

- 5. — Grands Prix (M. C. Versailles).
- 5. — Rallye Cocarde (M. C. Strasbourg).
- 5. — Paris Ermenonville (Belleville M. C.).
- 12. — Régularité (M. C. Dyonisien).
- 12. — Orléans Tours (M. C. Orléans).
- 12. — Régularité (A. M. C. Avallon).
- 18-19. — Régularité (M. C. Paris et Seine).
- 18-19. — Saint Germain (Bol d'Or) (M. C. Orléans).
- 18-19-20. — Régularité (M. C. Seine)
- 18-19-20. — Saint-Denis Châteaux de la Loire (M. C. Dyonisien).
- 19. — Circuit de l'Auxois (A. M. C. Semur).
- 19-20. — Sortie sur Gérardmer (M. C. Strasbourg).
- 19-20. — Paris-Dieppe (Belleville M. C.).

dissement ; un appel est lancé à tous les motocyclistes isolés, amateurs de promenades entre camarades.

Le délégué du M. C. Seine sera M. Laporte René, 5, rue Damesme, Paris 13^e, pour tous renseignements concernant cette section, s'adresser ou écrire à l'adresse ci-dessus.

Nous pouvons déjà annoncer la première réunion de la section du 13^e eut lieu le jeudi 11 avril 1929 à 21 h. au Café du « Clair de Lune », place d'Italie.

Le beau temps qui précéda les fêtes de Pâques incitait à la bonne balade ; aussi le 30 mars, Pâques, malgré l'heure matinale, au M. C. Seine, de joyeux motards allaient passer leurs vacances de Pâques au Havre. Cette balade dura deux jours et il faut croire que le Havre et ses environs ont un charme particulier, car les membres parlent déjà d'y retourner en emmenant cette fois leurs camarades retenus à Paris.

Le M. C. Seine organisait pour le 14 avril 1929 une sortie touristique sur Compiègne, Pierrefonds.

Moto Club Briard

La sortie du Moto Club Briard a lieu le 21 avril, sur Château-Thierry et la vallée de l'Ourcq. Départ de Lagny, au siège, 1, rue Saint-Laurent, à 9 heures du matin, déjeuner à Montreuil-aux-Lions. Un deuxième groupe partira de Lagny à 2 heures et rejoindra le premier à Château. Visite du Bois Belleau et retour par Meaux et Chaye. Tous les motocyclistes libres sont invités.

Pâques motocyclistes

L'Hirondelle Moto-Club, à Pâques, fit une sortie collective sur les Alpes mancelles. Cinquante véhicules, motos, sidecars et voitures prirent le départ pour Saint Léonard des Bois, but de leur voyage. Là, nos touristes n'eurent d'autre souci que d'admirer la nature et se reconforter fort dignement, les questions matérielles inhérentes à ces excursions massives ayant été préparées et arrêtées d'avance par le bureau. Signalons aux usagers de la route, l'accueil admirable fait par les habitants, tant de touristes, qui pourtant pourraient le faire, ignorent des régions aussi pittoresques que peu éloignées.

Les Hirondelles voyageuses se proposent d'aller voir la mer pour les fêtes de la Pentecôte.

Gisors-Bernay

De nombreux forfaits, lors du premier Gisors-Bernay organisé par le M. C. Gisors.

Mais, malgré des routes déplorables l'épreuve remporta un net succès. Nous nous plaignons à signaler la bonne organisation.

1. Rossi (Automoto) ; 2. Mignot ; 3. Locq ; 4. F. Loy, etc.

Et après un déjeuner tout amical, les concurrents se séparèrent en souhaitant se retrouver lors d'une prochaine épreuve.

Le Rallye de la Foire de Lille

Le premier rallye de la Foire de Lille qui a pris fin hier, a été couronné du plus grand succès. Les concurrents n'avaient que trois jours et demie pour couvrir la plus grande distance. En motocyclette, Mouret remporta la palme avec 2.760 kilomètres. Il devance de peu Boël, bien connu des concurrents des Six-Jours d'Hiver et de Paris-les Pyrénées. Le jour de l'arrivée une épreuve de régularité se disputait autour du Champ de Foire. Et le soir, un grand banquet réunissant organisateurs et concurrents mit un point final à cette excellente journée de sport.

La faune motocycliste : Les Percherons

L'Auto Moto Club est définitivement fondé depuis hier soir. Le Comité se composant de 8 membres a été mis sur pied avec beaucoup de mal :

Président : Guérin Germain. Vice-Présidents : Docteur Coudray ; Filippri. Secrétaire général : Aufrère Marcel ; Trésorier : Gaucher. Assesseurs : H. Dourdoigne ; Lindet Thibault.

La Commission Sportive et Touristique comporte 2 noms : Président : Housseau. Adjoint : Tremel.

Le Comité en entier, ainsi constitué est assez homogène, car il est formé de 4 éléments automobilistes, de 4 éléments motocyclistes et de 2 éléments neutres.

Il offre une excellente garantie de vitalité.

Le club a l'intention de mettre sur pied le « Circuit du Perche » (140 km.), soit le 24 mai soit le 9 juin. La date n'est pas définitive. L'élément étranger viendra corser le régional, avec le concours de *Moto-Revue* sans doute. Le Club compte déjà vingt membres dans son sein, mais il est hors de doute qu'avec l'activité fébrile déployée pour le gérer à grandes guides, le demi-cent ne soit atteint avant le 1^{er} mai, tant en Eure-et-Loir que dans l'Orne et dans la Sarthe. Les couleurs sont : rouge sur fond bleu Bugatti. Le fétiche est une percheron naturellement, mais dégrossi. Un livre d'or est ouvert à tous motoristes dignes de ce nom — séjournant à Nogent-le-Rotrou — Les noms de D'Artagnan, Marc Augier, y figureront les premiers ; d'une part la photo, d'autre part la signature accompagnée d'un autographe. L'idée est-elle bonne ? (*Vouii !!*)

Les cotisations Auto : 40 fr., plus 5 fr. adhésion la 1^{re} année ; moto : 25 fr., plus 5 fr. ; Militaires : 5 fr. ; Honoraires : 20 fr. ; Donateurs : 100 fr. minimum.

Les aviateurs réclament le concours des motocyclistes

Le Comité de l'Amicale des Anciens de l'Aéronautique, fidèle à sa tradition organise le 23 juin prochain un rallye ballon en mettant en compétition la Coupe de Printemps 1929. Chaque année ce rallye a remporté un succès toujours croissant et l'année dernière il y eut groupés au départ 103 voitures de marques différentes. La date retenue favorisera encore cette effective car elle précédera immédiatement le Grand Prix de L'A. C. F. organisé le 30 juin sur le circuit de la Sarthe.

Meeting du Havre

C'est le 28 avril que l'Auto-Club de l'Ouest avec le concours du Moto-Club de la Seine-Inférieure organise au Havre une course du kilomètre en côte avec départ lancé. Pour la seconde fois cette course se disputera à Harfleur sur la R. N. n° 14, entre les points kilométriques 97 k. 309 et 95 k. 700, et comportera deux épreuves d'un kilomètre avec lancée de 609 mètres.

Les engagements seront clos le lundi 22 avril, sauf pour la catégorie des voitures tourisme qui pourront être engagées jusqu'au samedi 27 avril.

Au Motoclub Manola

Sous l'impulsion de M. Leclercq, président et M. Bardet, vice-président, les sorties, fêtes et concerts ont obtenu de la part des sociétaires et de leurs familles un grand succès. Les sociétaires ainsi que les motocyclistes ne faisant pas partie, à l'heure actuelle, d'un club, sont invités à participer à la sortie officielle d'entraînement pour Paris-Bruxelles, le 21 avril sur Nogent-sur-Vernisson, près de Montargis où un déjeuner offert par le vice-président M. Bardet les attend. Le départ pour cette sortie est fixé à 6 heures du matin, 63, rue Oberkampf. Nous rappelons que quelques places sont disponibles pour le voyage à Bruxelles, le samedi de la Pentecôte, hôtel payé pendant les 2 jours. Les engagements sont reçus 47, avenue de la République, droit d'entrée, 10 fr., cotisation : 3 fr. par mois.

Doctrine motocycliste

La solidarité, c'est pas un vain mot dans le monde motocycliste, car, étant dernièrement en panne au bureau d'octroi de la Porte Brancion, l'ampoule de mon phare étant morte, un motocycliste, membre de l'Hirondelle Moto Club s'étant arrêté pour son bulletin de sortie, m'a, non seulement aidé à démonter et remonter mon phare, mais s'est encore offert à aller me chercher une ampoule de rechange aussi vite que sa René Gillet le lui permettait. — X..., Paris.

Il paraît que c'est un dogme à l'Hirondelle Motoclub de ne pas laisser un motocycliste en panne.

Des moineaux dans le 13^e arr^e

Les Pierrots du Clair de Lune. A la suite d'une première réunion, tenue le jeudi 11 avril, les motocyclistes du 13^e ont décidé de fonder un motoclub dénommé les Pierrots, et lancé un appel à tous les motocyclistes aimant les belles randonnées en groupe, pleines de gaieté et d'entrain.

Le siège est établi au café du Clair de Lune, place d'Italie, les réunions tous les jeudis à 21 heures. Jeudi 25, constitution du bureau. Pour tous renseignements, s'adresser à M. Laporte, 5, rue Damesme (13^e).

Le Motoclub Mussipontain

Il compte plus d'une vingtaine de membres et vient de naître à Pont-à-Mousson.

La sortie du 7 avril comptait 11 motos de diverses marques, et l'entrain et la bonne entente sont les directives principales de ces sorties.

Carpentier et la moto

Carpentier Georges, est de Lens. Tous les jeunes gens et nous qui l'avons connu pendant sa gloire le savons. Mais Carpentier a de la famille et, de plus, ce nom est « nombreux » à Lens. Il y a dans la partie moto deux Carpentier, dont l'un, Ernest, l'agent de Thomann, Labor, Alcyon et autres, est en même temps l'animateur du M. C. Lensois fondé le 12 juin 1928 : souhaitons que les Lensois, gens de progrès, aient à cœur de conserver leur renommée sportive en moto comme en boxe, lutte, etc.

Au Motoclub de Livry-Gargan

Le Motoclub de Livry-Gargan a, pour les fêtes de Pâques (31 mars-1^{er} avril), fait une sortie touristique très intéressante dans les environs d'Avallon. Le M. C. L.-G. recommande aux clubs cette région fort pittoresque, et se tient à leur disposition pour tous renseignements.

A la Société Vélocipédique de Loches

Le jour de Pâques, la S. V. L. organisait une épreuve de côte réservée aux amateurs dans la route de Manthelan, à la sortie de Loches. Parcours excellent, à petits virages presque au départ et une ligne droite pour la fin. La route était protégée par une barrière de palissade. Temps superbe et de nombreux spectateurs avaient tenu à taire le déplacement.

Sauvages

AVRIL

3 heures de Rabat (M. C. Rabat).
Sorties Collectives (M. C. Melusin).
20. — Gymkhana (M. C. Narbonne).
21. — Sortie M. C. Artois).
21. — Rallye Mariage (M. C. Côte-d'Argent).
21. — Circuit du Cher (M. C. Berry).
21. — Visite des Gorges de Caramy (M. T. C. Marseille).
28. — Gymkhana (A. M. Dijon).
28. — Paris-Château-Thierry (M. C. XI^e).
28. — Sortie à Semur (A. M. Ledonnienne).
28. — Excursions sur le canal du Verdon (M. C. T. Marseille).

MAI

Circuit de 12 heures (M. C. Narbonne).
Concours de consommation (M. C. Melusin).
5. — Sortie à Cognac (M. C. Côte-d'Argent).
5. — Rallye (Pingouin M. C. Jarny).
9. — Paris-Senlis-Clermont-Paris (M. C. XI^e).
9. — Sortie sur Dijon (A. M. Ledonnienne).
12. — Visite des Grottes d'Arcey-sur-Eure (A. M. Dijon).
12. — Circuit du Jura (M. C. Jura).
12. — Sortie collective (M. C. Berry).
12. — Gymkhana (M. C. Artois).
19. — Noce villageoise motocycliste (M. C. Côte Argent).
19. — Paris-Bruxelles (M. C. Mas-sola).
19. — Circuit de l'Auxois (A. M. Dijon).
19. — Barcelone (M. C. Narbonne).
18-19-20. — Régularité (M. C. XI^e).
19-20. — Paris-Reims et retour (M. C. Seine).
20. — Rallye Contravention (A. M. Ledonnienne).

175 cmc. 1^{er} Fily, Automoto, 1'13/10 ; 2^e Menant, 1' 4", Monet-Goyon ; 3^e Gauthier, 1' 7" 3/10, Armor ; 4^e Manceau, 1' 17" 8/10, O. S. A. ; 5^e Chambille, 1' 34" 3/10 Thomman.

250 cmc. — 1^{er} Fily, 1' 2" 2/10, Automoto ; 2^e Meignant, 1' 6", Motoconfort ; 3^e Manceau, O. S. A.

350 cmc. — 1^{er} Lepinay, 45" 5/10, Ravat ; 2^e Gauthier, Peugeot ; 3^e Granger, Ravat ; 4^e Gripouilleaux ; 5^e Besnard.

500 cmc. — 1^{er} Granger, Ravat ; 2^e Bonnet. Un amateur à titre officieux réussit 44" 2/10.

La course se disputait sur 1 km. départ arrêté à 5 % environ.

Au M. C. Touraine

Le 28 avril, le M. C. de Touraine organise un rallye motocycliste ouvert à tous. Chaque concurrent pourra partir de différentes localités situées en étoile autour de Tours : Tours, Orléans, Blois, Vierzon, Bourges, Saint-Aignan, Châteauroux, Le Blanc, Luzignan, Châtellerault, Poitiers, Loudun, Angers, Saumur, La Fleche, Le Mans, Châteaudu-Loir, Châteaudun, Vendôme, Amboise, Châteaurenault, Neuilly-Pont-Pierre, Château la-Vallière, Bourgueil, Chinon, L'Île Bou-chard, Saint-Maure, Lignéil, Loches, Bleré. Chaque concurrent déterminera lui-même son parcours, sa moyenne, son heure de départ, de manière que son arrivée ait lieu à Tours entre 15 et 17 heures le 28 avril.

Le Moto-Club de Montmartre

fondé en 1918 a tenu son assemblée générale annuelle le 21 mars. Le bureau sortant a été réélu à l'unanimité.

M. Maussang, président.
M. Flechelle, vice-président.
M. Ulmer, secrétaire.

M. Fleury, secrétaire adjoint.
M. Bequet, trésorier.

MM. Baumgartner, Faure, Marais et Lécaudé, administrateurs.

Il est rappelé que les cotisations du M. C. M. se montent à 235 francs pour les motocyclistes et sidecaristes, et 440 francs pour les automobilistes. Les adhésions sont reçues les premiers mercredi de chaque mois au siège social, 93, rue Rochechouart.

Le Moto-Club de Paris et de la Seine

Le 7 avril, l'effectif au complet du M. C. P. S. appareillait sous les ordres du « frégate » Martinet. L'émail luisant et les nickels flamboyant (car il y a des types qui nettoient leur moto) l'escadrille mit le cap sur Rambouillet, atteint vers 10 h. 30 ; les courageux se dirigèrent dans la ville à la recherche des principales curiosités souvent vues, mais rarement attentivement et une heure après rejoignirent les soiffards, qui, eux, admiraient de superbes piles de soucoupes, apéritif obligatoire ; arrivée à La Villeneuve avec un ravitaillement bien à point — bien, si l'on en croit les on-dit — Il y eut des luttes homériques autour des saladiers, sieste fut de rigueur, puis le départ vers la vallée de Chevreuse contre le vent debout. Retour sans histoire.

Course de côte de Cavaillon (Saint-Jacques)

L'Auto Moto Club de Cavaillon (Vaucluse) fit disputer le 14, une course de côte dans la colline dite de Saint-Jacques, épreuve des plus originales qui ait jamais existé dans la région. L'état et la disposition de la route nécessitaient de la part des conducteurs une adresse peu commune. Les meilleurs coureurs du Sud-Est sont engagés.

Auto Moto Club du Thor

A la réunion générale du 5 avril, étaient présents : MM. Dr. Azaïs, Bernard, Granier, Trezal, Montard, Maurin, Tramier, Carles, Reynaud, Tamisier, Feuillet, Pommel, Ricard, Bégou, Sarnette, Suffren, Gros, Demandier et Mauric.

Ordre du Jour : 1^o Course de côte de Thozou.

MM. le Dr. Azaïs et Bernard sont chargés de faire les démarches nécessaires.

2^o Engagements pour le Grand Prix des Indépendants qui se courra à l'Autodrome de Miramas le 7 juillet.

MM. Reynaud Marcel sur 500 cmc. B. S. A., Grégoire Albin : 250 cmc. Motosacoche, Feuillet Espérance, 350 cmc. Labor.

3^o Projet d'organisation d'un Speedway au vélodrome. MM. Trézal et Montard sont chargés d'élaborer ce projet.

4^o Réparation de route où se courra le kilomètre départ arrêté. M. Azaïs est chargé de faire le nécessaire.

5^o Fanions et insignes, M. Carles fera le nécessaire. M. Tramier donne ensuite le compte rendu financier.

Tamisier, 175 cmc., Monnet-Goyon Feuillet 350 cmc., Labor, et Boudin sur 1.100 cmc., Amilcar, du Club furent délégués pour la Côte de Cavaillon.

Nouveaux membres admis : Sarnette, Feuillet, Magny L. Chiron J. Carles, A. Fage, Tamisier, M. Magny, R. Maillan, E. Maillan, M. Cornety L. et Jeungue A.

Des sauvages à Montbéliard

M. Tanquerel veut fonder dans cette ville un groupement : le nombre de motoristes est assez important pour que le succès soit certain.

Ainsi qu'à Roubaix

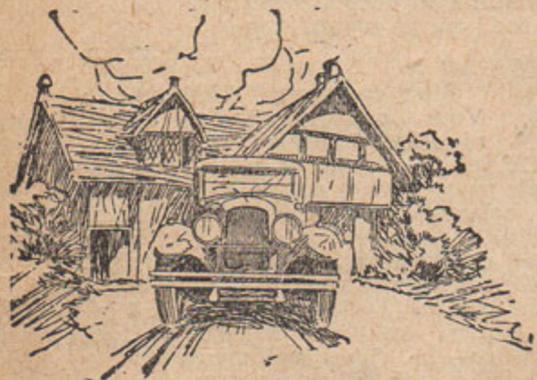
Si nous en croyons un groupe d'amis de Roubaix-Tourcoing : là serait créée une association non déclarée : hum ! nous ne pouvons appuyer une telle décision, parce que nous ne comprenons guère pourquoi ces jeunes veulent rester en marge de la loi, surtout qu'il ne s'agit que de quelques formalités anodines : autrement notre appui lui serait accordé.



Detruche reprend du service

Vous voulez des adresses d'agents spécialisés dans la moto : en voici encore une : Detruche, le sympathique spécialiste du Fg-Saint-Martin, pilote cette année une marque très connue. Nul doute qu'il ne conduise sa machine à la victoire, selon l'habitude. Ses débuts datent de 1904 chez *Motosacoche* et, depuis, il a collectionné de nombreuses victoires. Actuellement, il met ses connaissances à la disposition des jeunes motocyclistes, qui peuvent toujours être assurés de recevoir chez lui non seulement le meilleur accueil, mais encore, pour leurs machines, ses conseils et les soins éclairés, résultat d'une longue expérience :

ERARD, Paris.



Dyspeptiques... s'abstenir

Un bon renseignement pour les ouristes — l'Hôtel du Lion-d'or à Matour (Saône-et-Loire).

Hôtel excellent dans un pays charmant. Cuisine surfine et plus qu'abondante, à des prix défiant toute concurrence. Petits estomacs et dyspeptiques s'abstenir.

Chanut, chimiste.

Il n'est pas le seul

Vous qui aimez à signaler les mécaniciens à la hauteur et d'un prix abordable, voici le mien : A. Debas, au terminus du train de Saint-Etienne. Pour décalaminage complet de mon 2 T Motobécane, remplacement du câble de décompresseur et réparation d'une chambre à air : 8 francs.

PIEQUET, St-Etienne-du-Rouvray.

Les motocyclistes ont raison

Je me fais un devoir de signaler à mes confrères motocyclistes les faits suivants : Le 4 janvier m'arrivait un accident à Béziers, où j'étais dans mon droit absolu. Les dégâts furent matériels et sur ma motocyclette. Il fallut attaquer en justice de paix l'assurance de la voiture tamponneuse. La cause fut servie et gagnée par M^e Suzanne Garrigue, docteur en Droit du barreau de Montpellier, qui s'occupa de l'affaire en motocycliste avertie. L'accident survint en face du magasin de M. Buésà, mécanicien, place des Alliés, à Béziers : celui-ci m'effectua sur-le-champ le remplacement des pièces défectueuses, me fit crédit, et vint, par la suite, témoigner bénévolement à l'audience : mes remerciements à cet aimable mécanicien que je recommande aux lecteurs de *Moto Revue*.

H. G.

Rue de Moscou, c'est... Monet

J'achetais, en novembre dernier, par la voie de vos annonces, une 500 cmc. super-sport, dont j'étais le deuxième acquéreur ; j'avais quelques ennuis de par la boîte de vitesses ; je suis allé la semaine dernière à la succursale de Paris, rue de Moscou, où ils m'ont fait l'échange gratuit de la boîte défectueuse par une neuve, n'ayant à payer que la main-d'œuvre.

Il est à remarquer que la moto date de mai 1928, donc n'est plus couverte par la garantie, mais que la garantie « morale » d'une maison sérieuse se prolonge au-delà.

H. PETIT, Paris.

Réminiscence des Six-Jours

Mes fonctions de Commissaire pendant les Six-Jours m'obligèrent à me restaurer dans différents endroits. Il fut des restaurants desquels on ne peut rien dire ; mais, par contre, j'ai souvenance de deux endroits où j'ai mangé une très bonne cuisine, copieusement servie. Et, ce qui ne gâte rien, si j'ai abandonné ma faim dans ces restaurants, mon porte-monnaie n'en a pas souffert.

D'abord le *Nouvel-Hôtel*, 39, boulevard de Strasbourg à Soissons, où le nouveau propriétaire, M. Huet, se montra charmant. Et ce fut ensuite le *Café-Restaurant Saint-Martin*, 3, place Saint-Martin à Dreux. Le chef, M. Sautrey, sert des repas à 8 et à 12 fr. y compris le pain et la boisson. La cuisine est très bonne et les portions copieuses. Ce sont deux adresses à retenir.

MAITRE.

Malakoff sportif

Malakoff doit être un pays foncièrement motocycliste à en juger par la belle exposition permanente que M. David fait, dans ses si propres magasins, de toutes les motos en vogue. Agent des douze marques suivantes : Terrot, Monet et Goyon, New-Map, Peugeot, F. N. Gillet Herstal, Motoconfort, Soyer, Dollar, Rhony'x, Dresch, Guignard, Malakoff-Automobiles est certainement en mesure de satisfaire à la majorité de la clientèle.

Ce magasin est un véritable palais d'exposition tant tout y est propre et net. On retrouve, du reste, le même ordre et la même méthode dans le vaste atelier de réparations qui est adjoint au magasin même.

Propreté partout, cela indique certainement que les mécaniques traitées par M. David doivent être aussi scrupuleusement soignées que ses vitrines ; M. David est, du reste, une de nos personnalités motocyclistes. Ne fut-il pas, il y a quelques années, le Benjamin d'un de nos Six-jours ? Quand vous passerez avenue de Châtillon, à Malakoff, arrêtez-vous devant Malakoff-Automobiles, ne serait-ce que pour vous y ravitailler en essence et huile et avoir aussi l'occasion de jeter un coup d'œil admiratif sur ce véritable Salon permanent de la Motocyclette.

Chez un fabricant de pneus

Possesseur d'une Terrot-Jap 350 cmc., datant de décembre 1925 et que j'ai eue neuve, je n'ai eu que quelques ennuis ces deux mois derniers avec... ma chambre arrière (pneus de 27x4,40). Cette chambre, toujours très soignée, avait encore toute sa souplesse et ignorait les rustines.

Puis, coup sur coup, deux petites perfora-

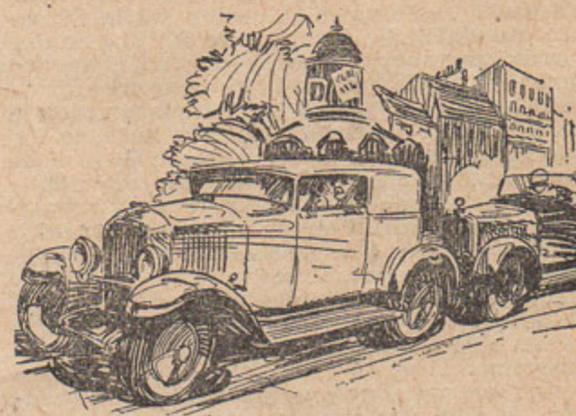
tions, comme piqûres d'épingle et sans raison apparente. Je l'ai portée rue de Lisbonne pour y comprendre quelque chose, si possible. Le service de réclamations vient de me répondre.

On m'échange ma chambre contre une neuve, tout simplement. A une époque où l'on est reçu assez souvent chez les commerçants comme un chien dans un jeu de quilles, il m'a semblé que cette probité commerciale méritait d'être signalée, ainsi d'ailleurs, que l'amabilité du personnel de la rue de Lisbonne.

A noter que le service de livraisons s'est dérangé 3 fois pour me livrer à domicile.

G. JOISA,

Abonné 85.097, Bagnolet.

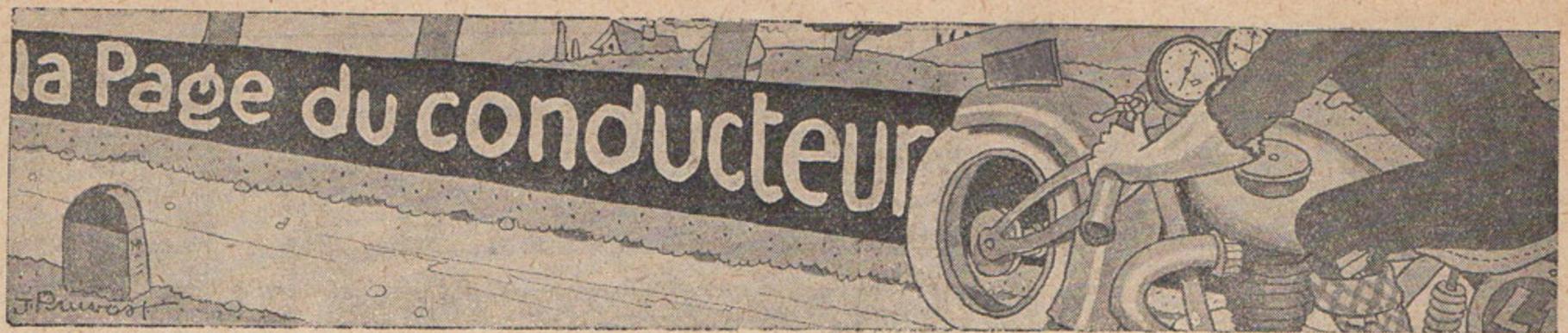


Le constructeur sait ce qu'il fait

Etant lecteur assidu de *Moto Revue*, je m'adresse à toi pour te signaler les deux faits suivants : je viens de prendre livraison d'une moto Terrot neuve chez A. G. : la pompe à huile a été démontée par ce mécanicien, qui, à son idée, ne fonctionnait pas ; toujours est-il que lorsqu'il l'a remontée, le mécanisme a été remonté à l'envers, chose qui aurait pu être très grave, car mon moteur aurait été fort endommagé ; le graissage s'est effectué en introduisant de l'huile par le viseur.

Je suis retourné chez A. G., à qui j'ai fait savoir le fait incriminé : il m'a répondu que c'était la maison Terrot qui était en cause et que, lui, dégageait toutes responsabilités ; sur ce, je lui ai fourni les preuves à l'appui que ce n'était pas la maison Terrot qui était responsable mais que c'était bien lui ; car lorsque j'ai vu que mon graissage ne se faisait pas, je suis allé chez David (*encore lui !*), à Malakoff et lui ai expliqué que mon graissage ne fonctionnait pas ; la personne à qui je me suis présenté m'a dit : « Passez aux ateliers », là, il m'a démonté toute la tuyauterie du graissage ainsi que le mécanisme de la pompe, et a tout simplement constaté que ce mécanisme était monté à l'envers ; ce travail a duré 30 à 45 minutes. J'ai demandé, après le travail terminé, ce que je devais ; il me fut répondu que je ne devais rien du tout et que je n'avais qu'à être client (car je n'ai pas acheté la moto chez eux). Aussi, voilà pourquoi je tiens à vous signaler la maison David et que dans cette maison ce sont des commerçants et non des carambouilleurs. Que tous mes confrères motocyclistes en panne s'adressent en toute confiance à cette maison.

PERRET, Malakoff



(Une page sur les particularités de la conduite est ouverte à dater de ce jour.)

Sur vos cartes grises...

Beaucoup de journaux disent que toute carte grise doit porter le numéro du moteur. Il y a exagération : depuis le 1^{er} octobre 1928, sur la carte grise, doit figurer, autant que possible, le numéro du moteur. Donc, pas d'obligation stricte et toute contravention à ce sujet est illégale. Voici les textes officiels à ce sujet :

« A partir du 1^{er} octobre 1928, l'immatriculation des véhicules automobiles sera faite directement par les soins des Préfectures. Une série spéciale de numéros, ainsi que des lettres distinctives ont été affectées en conséquence à chaque département. En présence du nombre croissant des vols d'automobiles, pour faciliter la recherche et la poursuite de leurs auteurs et empêcher la vente de véhicules volés, en même temps que pour protéger les droits de leurs propriétaires, j'ai l'honneur d'appeler toute votre attention sur la nécessité qui s'attache à ce que la délivrance des cartes grises soit entourée du maximum des garanties que le Code de la route permet d'exiger. D'autre part, bien qu'une place spéciale n'ait pas été réservée dans ce but sur les imprimés encore en usage et que le Code de la route n'impose pas aux constructeurs l'obligation de numéroter leurs moteurs, je considère qu'il y aurait un grand intérêt à faire figurer, autant que possible, sur les cartes grises, non seulement le numéro du châssis qui, étant fixé sur une plaque, peut facilement s'enlever, mais aussi celui du moteur, qui est le plus souvent incrusté sur cet organe lui-même.

En ce qui concerne les véhicules d'occasion ou déjà déclarés, les cartes remises par les nouveaux acquéreurs, en vue de leur échange, devront faire l'objet de l'examen le plus minutieux et toute carte grattée, maquillée, falsifiée ou suspecte, devra être rigoureusement refusée.

Les gendarmes ont tort

Quoique n'étant pas abonné à Moto Revue, j'en suis un fidèle lecteur, c'est vous dire que je connais votre amabilité pour les pauvres motocyclistes ; aussi je me permets de vous demander un renseignement.

J'habite Vendargues (Hérault) à 10 kilomètres de Montpellier et mon travail m'oblige à me rendre à cette dernière ville tous les soirs. Sur la route entre ces deux villes il y a trois brigades de gendarmerie qui ont le droit de venir faire « respecter la loi ». Hier soir, les gendarmes de Mauquo m'ont dressé procès-verbal pour ne pas avoir de feux rouges à l'arrière : d'après eux un disque ne suffit pas, il faut une lumière. Permettez-moi de vous poser trois questions

Pourquoi exige-t-on pour une motocyclette un éclairage arrière et qu'on ne l'exige pas pour un vélo ?

Pourquoi, si c'est de rigueur, les maisons qui livrent leurs motocyclettes avec éclairage avant, n'y ajoutent pas l'éclairage arrière ?

Pourquoi les gendarmes de Mauquo m'ont dressé procès-verbal alors que les gendarmes de Montpellier et de Castres que je rencontre très souvent ne m'ont jamais rien dit ?

Je crois que rares sont les motocyclistes qui ont un éclairage arrière. Dresser procès-verbal à tous les motocyclistes dans mon cas, ne serait pas petit travail.

Marcellin GUILLE.
Vendargues (Hérault).

Vos gendarmes ont tort : leur procès-verbal est entaché de nullité et, en cas de jugement, il vous suffira de faire valoir l'article 24 du Code de la route, ainsi conçu : paragraphe 2 : « Pour la motocyclette, l'éclairage peut être réduit soit à un

feu visible de l'avant et de l'arrière, soit même, quand un appareil à surface réfléchissante rouge est établi à l'arrière à un feu visible de l'avant seulement ».

Et voilà ! Notons, en outre, que le Tribunal de simple police de Paris a, en novembre 1912 jugé que le lampion ne pouvait remplacer la lanterne sur une auto. La question n'a pas été tranchée pour la moto : notre avis, à ce sujet, est négatif parce que dangereux. Enfin, il est courant d'exiger le feu rouge sur 65 m/m, mais rien n'est précisé à ce sujet.

Seize ans et peu calé ?... Ça ne va pas toujours !...

N'étant âgé que de 16 ans ½ et par suite très peu calé dans la moto, je me permets de vous demander les « tuyaux » suivants :

1° Si je peux avoir une petite 175 cmc. ou 250 cmc. et quelle marque vous me conseilleriez.

2° L'impôt par CV et la dépense en huile et essence aux 100 kilomètres.

3° Quelles sont les formalités nécessaires pour l'obtention du permis de conduire.

Merci d'avance pour la page du débutant : elle arrivera à point. Un jeune lecteur assidu, H. Leim, Lyon.

Avoir une 175 ou une 250 cmc., assurément. L'âge minimum pour la conduite des motos est de 16 ans. Quant à la machine, c'est une question personnelle de goûts et d'argent. Notre correspondant a la sagesse de limiter son choix pour ses débuts à une machine de petite cylindrée d'un type convenant par sa simplicité à un novice. Une bonne machine ? Mais cela abonde, il suffit d'ouvrir les pages de Moto Revue pour être embarrassé par le choix. Nous serions nous-mêmes fort étonnés si nous avions à désigner la meilleure moto existant en petite cylindrée. Etudiez le résultat des épreuves d'endurance Six Jours d'Hiver, Paris-les Pyrénées-Paris, etc.

L'impôt est proportionnel à la cylindrée : 30 francs par CV (175 = 2 CV, 250 = 3 CV, 350 = 4 CV, etc.).

Comptez sur une dépense de 3 litres d'essence aux 100 kilomètres et un tiers de litre d'huile environ.

Pour le permis de conduire : 1° une demande au préfet sur papier timbré, indiquant que vous désirez passer l'examen pour la conduite des motocyclettes, spécifiant que vous n'avez pas été l'objet d'un retrait de permis de conduire ; 2° un certificat de domicile délivré par la mairie ; 3° une autorisation de vos parents ; 4° un reçu de 65 fr. du percepteur. Si vous êtes employé à conduire à moins de 800 francs par mois, faites-vous délivrer un certificat par votre patron et sur présentation de ce certificat, vous ne paierez que 35 francs au percepteur ; 5° trois photographies de face 4 x 5 ; 6° un mandat de 3 fr. 60 au

préfet pour timbre de la carte ; 7° un timbre de 0 fr. 50 pour envoi de la carte. Ce dossier sera remis à la préfecture. Vous serez convoqué huit ou quinze jours après. L'examen comporte une épreuve pratique et une interrogation sur le Code de la Route qu'il faut parfaitement connaître. Procurez-vous chez un libraire la brochure de Baudry de Saunier : Le permis de conduire. Ne vous présentez pas à l'examen avec une machine qui ne soit pas en règle (numéros sales, manque d'avertisseur, silencieux inefficace). Méfiez-vous surtout des interrogations sur le Code de la Route.

Ma bien chère Moto-Revue,

J'ai 16 ans, et je veux acheter une petite moto. Puis-je avoir mon permis de conduire et les impôts seront-ils grands. Je suis un lecteur depuis longtemps et je veux votre réponse sur Moto Revue, sinon je serai fâché si vous ne me répondez pas.

DEPLUIS, à Lyon.

Mon cher petit Bonhomme, Vous pouvez si vous avez 16 ans révolus, conduire une moto depuis 0 CV jusqu'à 1.000, et la loi vous y autorise, mais vous n'avez pas le droit avant 18 ans de conduire un sidecar. Les impôts sont calculés maintenant à la cylindrée, sur la base approximative de 30 francs par CV déclaré sur la feuille du constructeur. Donc, pour 2 CV ½, vous payez 3 CV, c'est-à-dire, 90 francs. En plus, la ville de Lyon vous ajoutera 17 % supplémentaires, en tout 106 fr.50, soit 26 fr.55 par trois mois. Maintenant n'oubliez pas que vous avez d'autres frais pour l'examen du permis de conduire.

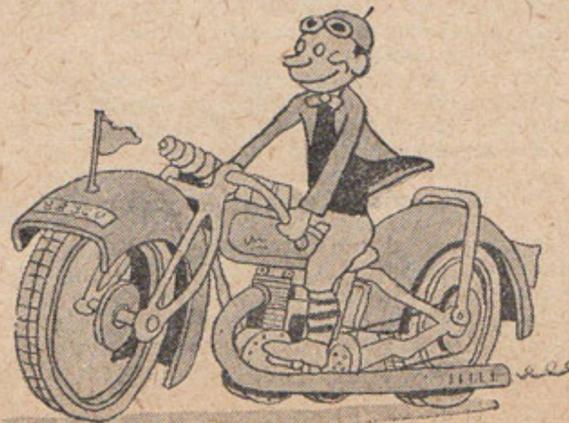
L'éclairage des bicyclettes

De nombreux automobilistes nous demandent d'intensifier notre campagne relative à l'éclairage des bicyclettes. Les mêmes automobilistes nous font remarquer que les prescriptions édictées pour cet éclairage sont trop souvent oubliées et que la plupart des accidents sont provoqués par la négligence des cyclistes.

Il est nécessaire de rappeler aux cyclistes, dès qu'ils ont entendu un signal avertisseur ou aperçu un faisceau lumineux, de se garer nettement sur leur droite et non couper la route au moment où une automobile arrive à leur hauteur ; ce conseil, que l'on doit suivre de jour, doit être strictement observé la nuit.

On peut dire de l'automobiliste que, généralement, il connaît et tient compte des prescriptions du code de la route. Il n'en est malheureusement pas toujours de même du cycliste.

Il faut insister auprès des vélocipédistes pour qu'ils munissent leurs bicyclettes de la lanterne réglementaire qui doit, non seulement équiper leur machine, mais encore être allumée dès la tombée du jour. Cette lanterne doit posséder dans sa partie arrière un feu rouge. Pour que ce feu rouge soit visible de l'arrière comme de l'avant, il faut que la lanterne soit placée à gauche de la roue avant et à la hauteur du moyeu ; si la lanterne est placée au milieu, c'est-à-dire au-dessus de la route avant, la bicyclette doit être munie, à sa partie arrière, d'un appareil à surface réfléchissante. Il est nécessaire que les cyclistes comprennent que l'automobiliste qui croise un autre automobiliste est, à ce moment, dans l'obligation de passer d'un éclairage intense à un éclairage réduit. Il lui est impossible, pendant le temps nécessaire à ce qu'il s'habitue à cette demi-obscurité, de voir un cycliste dont la bicyclette n'est pas éclairée.





Ligue Nationale Motocycliste



Comme vous avez pu vous en rendre compte par la lecture, du dernier journal, nous allons entreprendre tout d'abord de faciliter le tourisme en permettant aux motocyclistes et cyclecaristes de ravitailler et loger — tant la monture que le conducteur — dans de bonnes conditions.

A ce point de vue, le carnet d'adresses que nous nous proposons de publier sera un précieux auxiliaire aussi bien pour le débutant que pour le pratiquant endurci.

Le premier, bien qu'ayant déjà fait quelques timides sorties, se sentira lorsqu'il se lancera dans une grande randonnée, moins livré à ses propres moyens en sachant que sur son chemin, il pourra en cas de panne, trouver un réparateur consciencieux qui l'accueillera amicalement.

Pour ce débutant, comme pour le vieux renard, il sera toujours agréable lorsqu'il auront à s'arrêter dans un endroit qu'ils ne connaîtront pas, de savoir où s'adresser pour trouver ce dont ils ont besoin.

Pas de temps à perdre à demander à Dupont ou à Durand, l'adresse d'un restaurant ou hôtel. Pas à se préoccuper si cette maison sera d'un ordre qui vous conviendra.

Pas à se débrouiller pour trouver celle-ci avec les vagues renseignements qui ont pu vous être donnés.

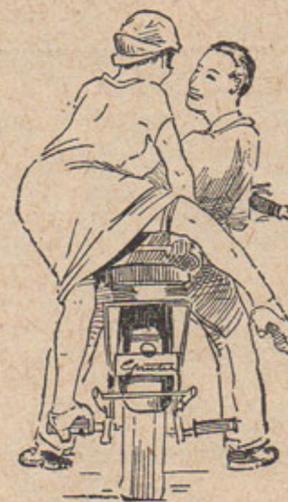
Vous aurez la rue à demander et c'est tout. Il arrive, assez souvent même, qu'un dimanche où vous avez l'intention de sortir, sans avoir d'autre but que de prendre l'air, et de faire un bon déjeuner, vous soyez obligés de rechercher sur la carte le lieu vers lequel vous allez vous diriger.

Connaissant les endroits où l'on rencontre de bons petits restaurants, pas de doute, vous vous lancerez vers un de ces coins-là.

Si vous avez quelques jours de vacances à passer pour lesquels vous avez prévu une dépense de X, vous serez obligés, si vous subissez les feux nourris de plusieurs mercantils, de dépasser le chiffre de vos prévisions ou alors d'abrèger votre voyage.

Là encore, le carnet d'adresses vous rendra un signalé service.

Le fait d'avoir payé au prix fort un mauvais repos ou une chambre médiocre, gâte le plaisir d'une journée et malheureusement ne met pas à l'abri d'une pareille mésaventure pour le lendemain ou la prochaine sortie.



Aussi n'hésitez pas à nous envoyer des adresses. C'est à notre avis le seul moyen vraiment efficace qui vous permettra de voyager au meilleur compte.

Le courrier de la L.N.M.

Pour les réductions

Ceux de nos amis ligueurs qui peuvent faire bénéficier nos ligueurs de conditions de rabais intéressants, voudront bien nous écrire avec en-tête de leur maison. Nous spécifier s'ils sont eux-mêmes membres de la L. N. M., les articles sur lesquels ils pourront faire les remises, et le pourcentage des remises.

Cela sera suffisant pour que le chiffre de leurs affaires augmente.

Un fanion pour lui...

Quant à l'idée émise par l'abonné B. 4154 dans le n° 3.165, *Moto Revue* sur la création d'un fanion, j'ose espérer que ce ne sera bientôt plus une idée, mais une réalité. Sur la route, quelle publicité pour *Moto Revue* ! Pour mon compte personnel, je trouve qu'un petit drapeau portant *Moto Revue* en bleu sur fond rouge (comme l'entête de notre journal) ne ferait pas mal du tout à l'avant de la Gnome et Rhône (250 cmc. 4 temps), que je vais recevoir dans une quinzaine : que le temps paraît long quand on attend, surtout quand c'est une moto.

LEGRAND-TROARN.

18 francs à gagner

Je représente un comptoir de combustibles, ma maison peut faire 18 francs de remise à la tonne sur présentation de la carte à la facture. CARON, Paris.

Parfait, merci. Votre demande est d'autant plus intéressante que vous pourrez aussi appliquer dès maintenant le prix d'été. L. N. M.

Des remerciements

Beaucoup ont répondu à notre premier appel et nous ont transmis de nombreuses adresses d'hôtels amis, et de garagistes mécaniciens qui aiment la motocyclette : un travail important de classement est fait actuellement par un de nos excellents collaborateurs et sera prêt avant la période de tourisme.

Nos remerciements donc à nos amis qui nous ont aidé et nous auront procuré l'occasion de pouvoir faire bénéficier les ligueurs L. N. M. de leur expérience : Merci à MM. Laborde d'Orléans, D^r J. Coudray de Nogent-le-Rotrou, Emile Roux, à Villars, Echegut à Corbeny, Pinot Aimé à Breuchotte, Lançon Paul à Ranchette, Pabert à Au-en-Barrois, Brouillaud à Hunon, Revol à Fréjus, Louis Bley à Saint-Dannes, Jean Bitterly à

Remiremont, Grinefolleau à Brossac, Wachbar à Hayange, Compoint à Saint-Ouen.

Nouvel appel

Nous insistons auprès de nos amis de la région parisienne pour nous signaler les hôtels-restaurants et garagistes des environs de Paris sur lesquels nous pouvons compter et que nous pourrions utilement signaler. Nous rappelons que nous ne pourrions accepter des renseignements valables que de la part de nos abonnés.

Garages pour motos

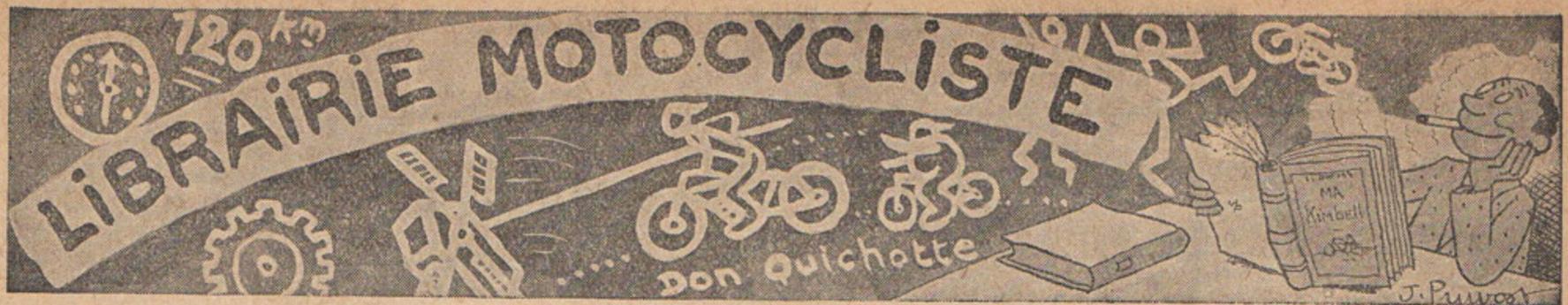
Abonné à votre journal, je vous serais reconnaissant si vous pouviez me donner l'adresse d'un garage pour motos dans le 14^e arrondissement (quartier Plaisance) ou le plus près, et si je suis tenu de faire changer ma carte permis de conduire ayant changé d'adresse.

P. Gravey, Paris.

Peut-être que d'ici peu nous aurons de multiples garages de moto, mais c'est pour l'instant un petit secret. En attendant, voyez Ancelin, boulevard Edgar Quinet ; Boildieu, 8, rue du Regard, etc... Si d'autres le veulent, *Moto Revue* les indiquera.

A remplir et à retourner à <i>Moto Revue</i> (Service de la L. N. M.)						
51, rue Vivienne — P A R I S						
Renseignements adressés par M			à		rue N°	
Abonné N°			Département			
Route de à par	Ville ou Commune	Restaurant avec chambres	Restaurant sans chambres	Hôtel	Maison de réparations motos et marques représentées	Garage pour cyclecars et autos
1	2	3	4	5	6	7

Ne pas fournir plus de trois adresses pour chaque colonne.
 Pour les hôtels et restaurants commencer par indiquer les maisons où les prix seraient sensiblement les plus élevés.
 Pour les colonnes 3, 4, 5 et 6, faire suivre d'une croix les maisons où il y a possibilité de garer.
 Pour les colonnes 3 à 7, ne pas oublier les N° de rue, s'il en existe.
 Vous pouvez allonger cette liste sur une feuille séparée si vous avez un grand nombre d'adresses intéressantes.



Il nous reste un certain nombre d'
Albums du Salon

vendus jusqu'à ce jour : 10 francs. Exceptionnellement et jusqu'à épuisement, cet album sera mis en vente à nos bureaux à :

4 francs

Port France et colonies : 0 fr. 75.
Port Etranger : U. P. : 2 francs ;
les autres pays : 4 francs.

Pas d'envoi contre remboursement.

Quelques extraits

Textes

Au pays des Titans : Machinerie moderne. — Tendances de la Construction mondiale, par Calamine. — L'évolution du Cyclecar, par Marcel Violet. — L'évolution du quatre temps, par H.-P. Borestroke. — Où en est la motorisation de l'armée? par M. le Général Camon. — Une nouvelle application sensationnelle du sidecar. — Un peu de jurisprudence, par M^e Pierre Lesage. — Utilisation de la motocyclette par la police française, par H. Cieutat. — Dans nos clubs : Constitution, élaboration des statuts, conseils généraux, par Regairaz. — Hygiène et Camping, par le D^r Schwing. — Un peu de dentisterie, par Robert Rey. — Cadre ou Châssis, par Masson. — Les Carrosseries profilées, par Maleyre. — Records mondiaux du kilomètre et mille. — Ce que je voudrais voir au Salon de la Moto, par Chauvière. — Le Motocyclisme en Angleterre, par Professor A. M. Low. — Nomenclature des Motocyclettes exposées. — Table alphabétique des matières, des descriptions, des nouveautés.

Hors-Texte

La Galerie des champions (tirage en héliogravure). — Jolly et Lemasson. — Pierre Perrotin. — Bernard. — Hommaire. — Nos tirages à part : Personnalités du Salon : Baron Petiet et M. Genty. — MM. Cézanne et Dotin. — Dessins inédits de Alex Oxley, Ichac, L. Téchary, J. Pruvost. — Composition de l'artiste anglais Grimes. — Nos constructeurs.

Le Cyclecar et la Voiturette légère

Cet ouvrage, divisé en trois parties donne d'abord des instructions utiles sur la théorie et la pratique du cyclecar et de la petite voiture utilitaire.

Il initie le débutant aux questions d'ordre pratique du fonctionnement de tous les organes.

Dans la deuxième partie l'auteur envisage l'entretien du moteur et de ses divers organes, carburateur, magnéto, carrosserie, roues, suspensions.

Dans la troisième partie, il envisage les divers cas qui peuvent se présenter sur la route.

Un volume in-8 carré de 180 pages vien illustré. Prix 10 francs, en librairie. Pour nos abonnés et lecteurs SIX francs : recommandé, 6 fr. 75.



Tout propriétaire d'une motocyclette ou d'une automobile doit posséder le "Memento Moto Revue" Recueil des droits et devoirs; Code routier; formulaires, c'est l'ouvrage indispensable de tout conducteur avisé.

Prix : 2 fr. 50
(franco 3 francs)
à MOTO REVUE

LIBRAIRIE « MOTO REVUE »
En vente à nos bureaux : GUIDE
D'ENTRETIEN DES ACCUS
T. S. F. — Autos — Motos, par
H. Lanoy 2 fr. 50 (franco 3 fr.)

Avis à nos Lecteurs

Pour raisons de service intérieur nous nous trouvons amenés à suspendre momentanément les inscriptions des Abonnements

PAYABLES EN 4 TERMES

Toutes les autres combinaisons d'abonnement (rappelées ci-dessous) restent en vigueur, comportant tous les avantages réservés à nos Abonnés.

TARIF DES ABONNEMENTS
(FRANCE & COLONIES)

A		B		C	
Abonnement complet MOTO-REVUE hebdomadaire et son supplément mensuel L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE		Abonnement simple : MOTO-REVUE Hebdomadaire		Abonnement simple: L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE Mensuel	
1 AN 64 Numéros	55 »	1 AN 52 Numéros	45 »	1 AN 12 Numéros	20 »
6 MOIS 32 Numéros	30 »	6 MOIS 26 Numéros	23 »	6 MOIS 6 Numéros	11 »
3 MOIS 16 Numéros	18 »	3 MOIS 13 Numéros	14 »		

NOTRE PRIME HEBDOMADAIRE

Chaque semaine, depuis le 7 Avril, nous offrons en prime à nos Lecteurs et Abonnés, un choix d'articles des plus sérieux à des conditions de prix exceptionnels qui les rembourseront, d'abord en partie, du prix de l'abonnement, puis totalement, puis enfin, leur permettront de réelles et sérieuses économies. Il ne pourra être délivré qu'une seule Prime à chaque

PORTE-PLUME RÉSERVOIR

L.N.M.

Ébonite 1^{re} Qualité
PLUME OR 18 CARATS
pointe irridium pratique-
ment inusable.



Lecteur ou Abonné en raison des charges que nous nous imposons.

Les Primes seront délivrées à nos Bureaux, 51, rue Vivienne. Il ne sera pas fait d'envoi contre remboursement.

Un délai de 10 jours est à prévoir pour la réception à domicile

PRIME N° 39

DU SAMEDI 20 AVRIL 1929

Valeur : 50 fr.

Prix, en nos Bureaux :

Abonnés 25 fr.

Non Abonnés 35 fr.

Franco de Port et Emballage : 1.25 en sus

GILLET-HERSTAL

(Marque Française)

6 JOURS D'HIVER - 3 Médailles d'Or
Coupe SOUBITEZ : 1^{er} M. Dumoulin

ROUBAIX-PARIS-ROUBAIX

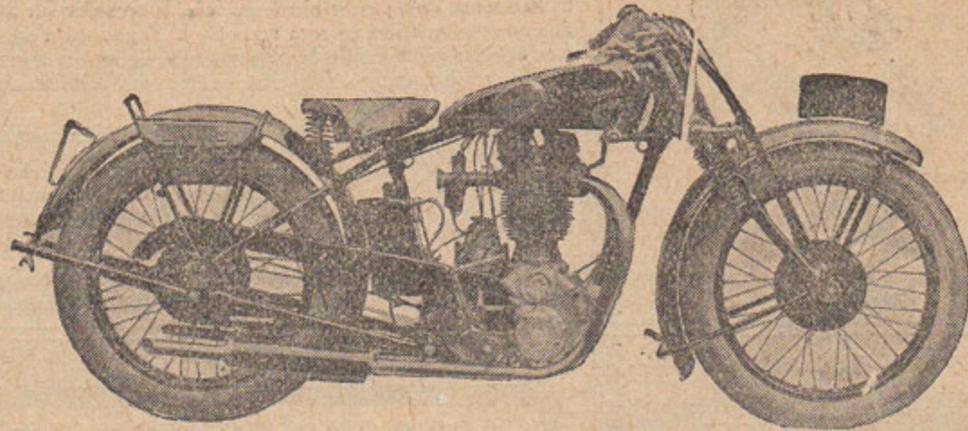
3 motos au départ...
...3 motos à l'arrivée

Premières ex æquo sans pénalisation,
Course de côte à Mont-Crotteux Experts
(Side) : 1^{er} Milhoux, moyenne horaire
101 k. 409.

Experts (solo) 1^{er} Milhoux, moyenne horaire
144 km.

32 RECORDS du MONDE,
etc., etc.

350 cmc. TOUR DU MONDE..	4.800 fr
500 cmc. O. H. V. SPORT.....	6.950 fr.
500 cmc. SUPER-SPORT 2 tubes.	7.200 fr.
500 cmc. COMPÉTITION.....	7.900 fr.



GECO-HERSTAL

6 JOURS D'HIVER : 2 MÉDAILLES D'OR

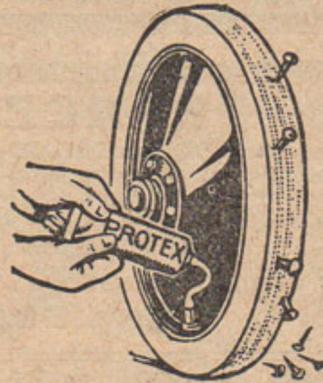
NOUVEAUX	175 cmc.	} 4 Temps Culbuteurs	4.000 fr.
	250 cmc.		4.600 fr.
PRIX :	350 cmc.		5.200 fr.

Demandez Catalogues et Conditions de Paiement en 12 mois
32-34, Rue Pierret, Neuilly-sur-Seine

PROTEX

SUPPRIME LES
CREVAISONS

S'introduit en quelques
secondes par la valve
- SANS RIEN -
DÉMONTER



PROTEX

est d'une efficacité
absolue et prolonge la
durée du caoutchouc.

ATTESTATIONS OFFICIELLES DES ARTS et MÉTIERS

1° Des trous de 5 x 7 mm percés dans un pneu, ont été obturés
automatiquement par le PROTEX.
2° Après quinze mois d'immersion dans LE PROTEX le
caoutchouc n'a subi aucune altération.

Notice et Copie des Attestations
des Arts et Métiers sur demande

Le PROTEX se fait pour Autos, Motos, Vélos
La boîte de 2 tubes pour Autos et Motos 28 fr. 50
Vélos 15 fr.

Agents demandés France et Étranger

SOCIÉTÉ PROTEX, 28^{bis}, rue Guillaume-Tell - PARIS-17^e
TÉLÉPHONE : GALVANI 93-91

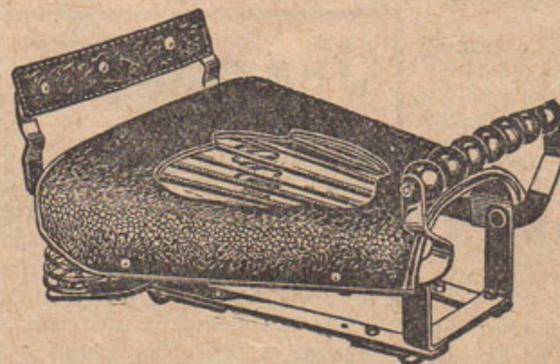
PLANOR

continue...

Après la Selle arrière...

le Siège arrière

A NAPPE DE RESSORTS SUSPENDUE



LARGEUR 34 cm.

F^{CS} 85

sans dossier

Franco

Anciens Établ. MORTAGNE 25, Rue de Bellevue, 25
BOULOGNE-sur-SEINE
— SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 3.500.000 FRANCS —



Tarif des Insertions

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

- 1° Utiliser une feuille de papier de format commercial de 21 $\frac{1}{2}$ sur 13 $\frac{1}{2}$.
- 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 qui ne nous parviendrait pas 10 jours avant la parution, passera dans le numéro suivant.

Tout Abonné a droit à 6 lignes gratuites remboursant au-delà de son prix d'abonnement.

TARIF

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

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

SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

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

MOTOS
Sarolea
Magasin de Vente :
F. DELAUNAY
62, Rue Rochechouart - PARIS (9^e)

MOTOS A VENDRE

Harley-Davidson, 9 CV, parfait état mécanique, side biplace, neuf, pare-brise, éclairage Magondeaux, Tansad avec dossier ; état de marche garantie, pressé. Prix 3.500 fr. S'adresser tous les jours, Cycles Luciano, 19, bou. Galléni, Neuilly-Plaisance, La Maltournée.

Rovin Jap. 3 HP, 3 vit., à enlever 950 fr. Steens, 47, rue de la Prévoyance, Vincennes (Seine).

Royal Moto bloc moteur, 175 cmc., ch. ch. état de neuf, 2.200 fr., tous les jours à partir de 18 heures. Brabo, 8, imp. Paul-Bert, Malakoff (Seine).

Terrot 1927, 3 CV, 2.300 fr., 20, rue St-Albin, Montrouge (Seine).

Terrot, 3 CV, 1927, très bon état, Lemieux, 8bis rue de la Station, Afortville (Seine).

Terrot 3 HP, 250 cmc., état parfait, tansad., éclair. rétro. ch. à air, etc.) 2.000 fr., soir de 7 à 9 h. Teyssedre, 68, rue de Paris, Clichy (Seine).

Terrot 3 CV, confort, 3 vit., ch. ch. 2 tps ; état neuf, 6.000 km. écl. élect. puissant, équip., gr. tourisme, valeur 6.000 fr., laissée 4.000, de 8 à 18 h. Gueullette, 7 et 9, rue Lafontaine, Saint-Ouen (Seine).

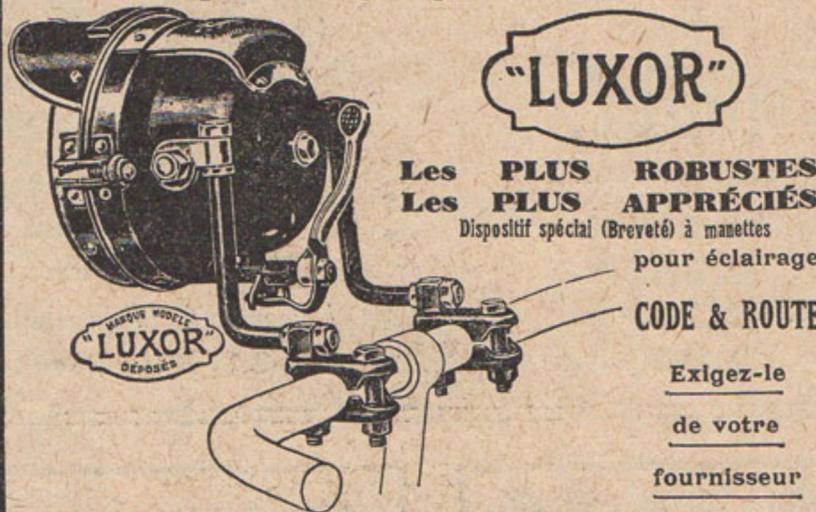
Terrot 500 cm., 1928, comme neuve, compteur, tansad. Ecrire pour rendez-vous. Nommes, 187, avenue Michel-Bizot, Paris.

Terrot 250 cmc. F.S., conf. peu roulé, 3.300 fr. Geslain, 69, rue Hautpoul.

MOTOS D'OCCASION

Terrot, Monet, B.S.A. Triumph Boit. 2 vit., kick, débray. 350 fr. Magnét. neuv. R.B. blind. 60 fr. Achat Comptant - Motos modernes **BAUSOLEIL**, 9, rue St-Sabin, PARIS

MOTOCYCLISTES, pour votre sécurité, adoptez les groupes d'éclairage



"LUXOR"

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

CODE & ROUTE

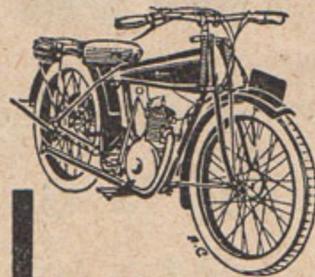
Exigez-le

de votre

fournisseur

N. B. - Les faces Luxor munies du double robinet peuvent être transformées avec le dispositif à manette, éclairage Code et Route.

TRAIZET & C^{ie}, fabricants, 3, rue Tesson, PARIS-10^e



MOTOS DEPRez

Type 2 HP 1/2, moteur L.M.P. ou MOUSSARD, avec magnéto ou volant magnétique - 2 vitesses - Chaîne-chaîne - Frein tambours - Pneus 650 x 65 - Tube d'échappement Sport - Vitesses : 65 kilomètres.

Fabrication soignée et garantie.

PRIX **1.800 FR.**

CYCLES DEPRez 24, Rue Meslay, 24 - PARIS (3^e)

Maison ouverte Samedi et Dimanche jusqu'à midi

Jean JAY — Agent de fabriques — Représentant et dépositaire

POUR

Selles et Sièges **AR PLANOR**. - Carburateurs et pompes à huile **GURTNER**. - Appareillages électriques **ALTERNONI**. - Magnétos **NOVI** Boîtes à vitesses **CAMPBELL**. - Coffres à outils et silencieux **RINOL**

Toutes les pièces détachées de ces articles en magasin

Bureaux et dépôt : 154, Avenue de Neuilly à NEUILLY-S-SEINE Tél. Maillot 17-31

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

Terrot Jap. 350 cmc., compt O.S. tansad, phare pneus, 27 x 4, outillage complet, essais sur toutes distances, 4.300 fr. Penard, 79, rue d'Aguesseau, Boulogne-sur-Seine (Seine).

Terrot 350 cmc., impôt payé, 1.900 fr., visible tous les jours, jusqu'à 1 h. Brisset, 95, rue de l'Université.

Terrot 350 cmc., **Motobécane**, 250 cmc., c. neuve, 1928, visible après-midi, Boulangerie 116, rue St-Dominique, Paris.

Terrot 250 cmc., sport, conf. pn. bal. écl. électr., tansad, 2.800 fr. S'adress. 25, rue Nollet.

Triumph, 5 CV, 1.800 fr., à débattre, reprends poste T.S.F., avec soule, s'adresser 13, rue de l'Industrie, Courbevoie (Seine).

Triumph 500 cmc., lat. 3 vit. parf. état., ent. rév., pneus neufs, écl. Mag. 2.200 fr. Morlet, 4, imp. Gatté, Paris (14^e).

Avances imm. de fonds à acheteurs motos, aucune formalité, 5 % inter. Coiffeur, 9, rue Valentin, Levallois (Seine).

350 cmc., grande marque, à culb. 4.900 fr., neuve, a coûté 6.900 fr. Nîmes, 22, rue Cail, Paris.

P. 104., essais toutes distances, équip. compl. vente cause double emploi, écr. Allain, 24, rue Sébastien-Mercier, Paris (15^e).

250 cmc., Blackburne sport, 3 vit., sturmev, archer, état neuf.

PIECES POUR MOTOS
INDIAN
TARIF ILLUSTRE
INDIAMOTO
1, RUE FARADAY, PARIS (17^e)



CLEVELAND

Pièce d'origine pour tous modèles

4 cylindres, légères : 1.000 cmc., « CENTURY » ou « TOURISME » . . . 13.500 fr.
— — — 750 cmc., — — — . . . 11.300 fr.

AGENCE GÉNÉRALE : Etablissements **VALPIC**, 23, Avenue Trudaine - PARIS

ÉCOLE DE MOTOS

— MOTOS DES GRANDES MARQUES —

G. AUGOYAT

8, Avenue Dorian - PARIS (12^e)
(FACE MÉTRO NATION)

AGENCE DIRECTE
MOTOCONFORT
500 cc. - Blackburn, culbuteurs, double éch. éclair. Novi. 7.000 frs.
250 cc. JAP en magasin
GNOME ET RHONE
Les motos "MARC"
ses modél. 350, 4 temps dep. 4.320 fr.
MOTOS DRESCH
12 mois de crédit
5 CV. ROSENGART
le ¼ comptant; le solde 12 mois
Stock d'accessoires
V et W boîtes G M 2 vitesses débrayage et kick 360fr.
Éclairages électrique 12 volts, 80 bougies, l'ensemble comp. pour motos 380fr.
GROS **DETAILL**
Louis BOUCHEZ 7 Boul. Victor-Hugo à Saint-OUEN (mairie)

Motocyclistes! calculez combien vous auriez pu acheter de Robinets filtre Rapido avec l'essence perdue par le robinet de votre réservoir

Paris-Motos

79, Avenue des Ternes, 79
:- PARIS :-
Vous présente la plus belle Exposition de PARIS
250 MACHINES
EN MAGASIN
Ouvert le Dimanche
(VEND A CRÉDIT)
(-SANS INTÉRÊTS-)
Achète - Échange Motos
toutes Marques.

Prix 2.200 fr., s'adresser 13, rue Ferdinand-Duval, Paris (4^e).

Véritable occasion, moto 175 cmc., le grimpeur, 2 vit. excellent état de marche pour 1.500 fr. S'adresser J. Rosso, 2, boul. Gambetta, Grasse (Alpes-Mar.).

B. S. A., 5 CV, avec side, bon état de marche. Prix 2.500 fr., double emploi, visible Ambille, 134, rue Oberkampf, Paris.

B. S. A., arm. cigne modernisée, b. état, 700x80, ch. ch. Terry; Bosch, Amac, éclairage 3 lum., avec side bateau, tout acier, ent. soudé autogène mod. unique, p. b. glace orientable, bur. tabat. alum. poli, conv. amat. bel. ensem. pr. amiab. après essai p. interm. Lefèvre R; Boucher Roy; Près Nouvel Hôpital, Argenteuil (S.-et-O.).

Cleveland, 270 cmc., bloc moteur; écl. électr. bon état, 1.500 fr. S'adress. Garage, 79, avenue de la Reine, Boulogne-sur-Seine.

Clyno 6 HP, 2 cyl. bon état mécan. roue de secours, interc., écl. élect., 2.700 fr. Depoyant, 164, rue des Poilus, Antony (Seine).

Prix d'un bon vélo Cyclette sport nve, jamais roulé, cadre surb. gros rés. porte-bag., sacoches, 800 fr. vit. 60 km. consomm. 1 lit. ½. Wanneveiche, 54, rue Rouget-de-l'Isle, Suresnes (Seine).

D. F. R. 4 CV, 3 vit. éclair., parf. état de marche, prix inter., vis. de 5 à 7 h., et samedi après-midi. E. Haendler, 77, rue des Haies, Paris (20^e).

Dollar 350 cmc., culb. double tube, 1928, parf. état; tansad, visible dim., 5.000 fr. Barboux,

LE TRÈS-SEC

est un SUR-VÊTEMENT
recommandé pour vous Motocyclistes
et décrit dans « Moto-Revue »
sans caoutchouc

en lin pur imperméable,
inusable, élégant et
pratique, il est
fait exclusive-
ment sur mesure
par

CHAILLOU
34, Place du Marché-
St-Honoré.
Paris (1^{er})
fabricant - spécialiste
de vêtements de Sport
CRÉATEUR du DUR à CUIRE

Demandez-lui les conditions
réservées à nos lecteurs.



Ceci... simplement pour vous rappeler que "Soufitez" éclaire bien!

RIVE GAUCHE MOTOS

174, rue de Vaugirard, PARIS (XV^e)

La Nouvelle DIRECTION, pendant un mois, offre une
PRIME A TOUT ACHETEUR
d'une Moto (toutes marques) au prix du Catalogue.
VENDUE A CRÉDIT

Solde à l'ancien stock de MOTOS NEUVES, 175, 250
et 350 cmc, avec garantie au prix de L'OCCASION.

ROUES
AUTOS - MOTOS
Réparations - Transformations - Rayonnages
R. PÉTRAUD
41, Rue Louis-Blanc
COURBEVOIE (Seine)
Pont-de-Neuilly Téléph. 1007

11, boulevard Washington, Suresnes (Seine).

Dresch 250 cmc., s. garantie, compt. O. S. à échanger avec ristourne, contre P. 107, ou Terrot, 350 ou 500, ayant peu roulé, écrire en fixant ristourne. Vialla, 51 bis, rue Hermel, Paris (18^e).

Dunelt, 250 cmc., grand sport, 1927, état neuf, t. équip. poss. ayant coûté 7.800 fr., cause départ, rég. à 3.500 fr., voir dim. matin ou écr. Weiss, 38, avenue des Ternes, Paris.

F. N. M. 60, culb. pn. 75x115, tansad, éclair. sacoche, rétro., acc. roulé 3.000 km., état neuf, prix 6.200 fr., essai, le soir après 8 h. ou écrire pour rendez-vous. Durand, 163, boulevard de Strasbourg, Nogent-sur-Marne (Seine).

F. N. 350 cmc., culb. écl., tansad, rep. pieds, chamb., chai., soup. rech., div. acc., de conf. 4.700 fr. A Cesar, 17, rue Vaugelas, Paris.

F. N. M. 60, 350 cmc., à culb., équip. grand tourisme, nombr. access., parf. état, 189, avenue de Neuilly, Neuilly-sur-Seine.

F. N. M. 70, exc. état, tous le jours, 44, rue de Moscou, Paris (8^e)
La Française D. 250 cmc., 1926, bon état, mécan. peu roulé, éclair. Mag. tansad, 2.200 fr. Tous les jours, teinturerie, Rataud, 4, rue Germain-Pilon, Paris.

Gnome et Rhône, 250 cmc., sortie juin 28, écl. Magondeaux, tansad, compt., O. S. comme

MOTOCYCLISTES!..

UN GARAGE **DEPUIS 30 francs Par Mois**
Pour vous
69, Rue de la Chapelle
— PARIS (18^e) —

UNUS

— BOUGIES BLINDÉES DÉMONTABLES —
Pour Moteurs 2 et 4 temps à grands régimes
En vente chez tous les Commissionnaires

Gros : C. CHOLLET, Fabricant, 204, Rue St-Maur et 24, Passage Hébrard, PARIS (X^e)
Téléphone : NORD 81-24

DE SUCCÈS EN SUCCÈS " VELOCETTE "

s'adjuge la grande épreuve
mondiale le " Tourist Trophy du Sud-Africain "
Deux machines engagées

Résultats : Première et Deuxième

Agent général pour la France et les Colonies :

ORLÉANS ACCESSOIRES - 7, Place de la Porte d'Orléans - PARIS (XVI^e)

Le Catalogue français est paru ; envoi franco sur demande

VINCENNES-MOTOS

VENTE - ACHAT - ÉCHANGE — Téléphone: VINCENNES 598

Léon CABET, 43, Avenue de Paris - VINCENNES

Agent directes des Marques : MONET-GOYON, TERROT,
MOTOCONFORT, MOTOBÉCANE, PEUGEOT, F.N.,
NEW-MAPP, DOLLAR, O.S.A., ROVIN, SAN-SOU-PAP,
ROCHESTER, DRESCH, etc...

Vente Comptant et Crédit — Stock important de Machines d'occasion,
révisées et livrées avec garantie.

LEÇONS GRATUITES A TOUT ACHETEUR

neuve, 3.500 fr. Garag. Impôts,
assur. pauvé, facil. Seguin, 175,
boul. Strasbourg, Aulnay-sous-
Bois (Seine-et-Oise).

Le Grimpeur 250 cmc., 3 vit.,
très bon état 1.200 fr. Tary,
235 bis, rue de Vaugirard, Paris
(15^e).

Harley 9 HP., type 1926, side
biplace, compl. fermé, tout. élect.
avec klaxon compt. ampèremètre,
malle camping, outill. nombr.
access. Prix 6.000 fr. Lamarque,
64, rue de Saintonge, Paris (3^e).

Harley-Davidson 9 CV, side
une place, éclair. Magondeaux,
carb. Zénith, tansad nickelé, sur
cuivre, 4.000 fr., t. les jours. Bern-
ard, épicerie Lindre, 69, avenue
Breteuil, Paris (7^e).

Harley-Davidson 9 HP, révisé,
side bi place, pare-brise peintu-
re neuve, écl. Mag., chambre,
chaîne, rechange, prix très avant.,
vis. tous les jours. Kalinine, 23,
rue de l'Orillon, Paris (18^e).

Koehler, 500 cmc., arbre à
cames, en tête ; 1928, comme
neuve, 5.000 fr. Billet, 33, boul.
Bessières, Paris.

Monet-Goyon, ent. rév., 350
cmc., Villiers, 2 tubes, avec silen-
cieux. mod. 27, écl. élect. frein,
direct. pneus neufs, 700x85,
porte bidon, boîte avec chambre
neuve, tansad, prix à débattre.
Guillon, 35, rue des Cailloux, Cli-
chy (Seine).

Motobécane, 2 CV, momov.,
1926, 950 fr. Hebert, 14, rue du
Chemin-de-Fer, Montgeron (S.-et-
O.).

Motoconfort, nouvelle agence
directe, tous modèles de suite, 11,
quai d'Anjou, Danton 77-57,
Paris (4^e).

Motoconfort, 4 1/2, deux-temps,
bon état, tansad et compteur,
O. S. neuf, prix 2.350 fr. Montel,
16, boulevard Jean-Jaurès, Clichy
(Seine).

Norton 500 cmc., culb. 1928,
prix à déb., 19, rue de la Glacière,
Paris.

Peugeot P. 105, 350 cmc., à
culb., sortie juillet 1928, à vendre
au plus offrant, voir G. Fouache,
132, rue Damrémont, de préfé-
rence le soir.

Peugeot 2 Cyl. 3 vit. 1.200 fr.
F. N. momo. 2 vit., 500 fr., boîte
Sturmev incompl. 300 fr. Cadre
Harley, 33, boulevard Bessières, Paris.

Part. cède sa moto Peugeot
type M. C. 3 CV, bonne occas.,
prof. de suite. Rousseaux, 145,
boulevard Voltaire, Paris.

Peugeot 175 cmc., 3 CV, 1927,
cadre berceau, éclair. Luxor, parf.
état ; 1.800 fr. Fievet, 3, rue
St-Pierre, Sèvres (Seine-et-Oise).

Ravat 350 cmc., 1928, culb.,
comme neuve, urg. prix à déb.
Arsène, 22, rue Cail.

R. Gillet, side Bernardet, marc.
garantie, pneus neufs, nombr.
access. 5.200 fr. I. Muller, 209,
rue Saint-Maur, Paris (10^e).

René Gillet 750 cmc., 700x100,
freins av. roul. 6.000 km., 4.000 fr.
Ecabert, 10, rue du Président-
Wilson, Asnières (S.-et-O.).

René Gillet 6 CV, en excellent
état, méca. visible le matin,
Daniel Clerc, 34, rue Céline-Du-
bois, Montrouge (Seine).

LES CARTES GRISE ROSE VERTE

exhibées d'un seul mouvement avec notre **PORTE-
CARTE SPÉCIAL** en marocain surfin doublé
— soie avec Porte-billets —

VALEUR : 45 fr. Prix spécial aux **20** fr.
Lecteurs de **MOTO-REVUE**

Contre Mandat-poste ou Chèque adressé aux

Établissements MARQUET, 3, rue Plelo - PARIS (15^e)

LES MEILLEURES CONDITIONS

DE
COMPTANT et CRÉDIT

POUR LES
MARQUES RÉPUTÉES

Motobécane. Motoconfort. Gillet
Herstal. New-Map. F.N.

Réparations - Accessoires

St-Dominique - Autos
143, Rue St-Dominique
PARIS-VII^e Ség. 75-34

MOTO-HALL

Soyer - Saroléa - Velocette
Gillet-Hers. - Motobécane
Motoconfort - Mondiale

NEUF — OCCASIONS
COMPTANT — CRÉDIT

Stock toutes Marques
Réparations - Échanges
Dépannages

HABERT, 78, Av. des Ternes
PARIS Galvani 09-45

ROYAL ENFIELD

Made like a Gun.

Confirme

ses Qualités

dans l'épreuve **ROUBAIX-PARIS-ROUBAIX**
en engageant une **seule moto**
qui termine toute la course **sans pénalisation**
MACHINES ANGLAISES de premier ordre
et les **moins cher**

Catalogues et Renseignements franco sur demande

Établissements Pierre PSALTY

271, Boulevard Pereire

Téléph. GALVANI 55-52

Métro: MAILLOT

"Skilfo"
ACCESSOIRES POUR MOTOS
— CHARLEVILLE —

CATALOGUE
FRANCO

HARLEY-DAVIDSON — complète la série de ses —
350 cc., 1.000 cc. et 200 cc. par
La Merveilleuse 750 cc. Idéale pour le Solo comme pour le Side-car
Nombreuses Occasions en stock — Réparations par spécialistes réputés
— TOUTES PIÈCES D'ORIGINE A LETTRE LUE —
HARLEY-DAVIDSON, 32-34, r. Pierret- NEUILLY-s-SEINE (Tél.: Neuilly 5-21)

Automoto 250 cmc., 3 CV, mot.
quatre-temps, Zurcher, modèle à
culb. 3 vit., Mle R. B. 6. neuve,
roulé 200 km., prix 3.500 fr.,
tansad, Lemarie, 72, rue Philippe-
de-Girard, (18^e). Visible lundi
matin.

Les Gnome et Rhône neuves,
s'achètent chez Pierre, 2 et 4, rue
Ch.-Renouvier, Paris (20^e). Tél. :
Roquette 07-67.

Rally B. S. 1.100 cmc., gar.
essai à vol. montre compt. équip.
élect. compl. 7.500 fr., assur. 1 an,
impôt trois mois. Delahaye, 1, rue
de Belfort, Clichy (Seine).

Les Rhony's neuves, s'achè-
tent chez Pierre, 2 et 4, rue Ch.-
Renouvier, Paris (20^e). Tél. Ro-
quette 07-67.

B. S. A. 5 HP, avec grand side,
capote, pare-brise, et différents
accessoires, le tout très bon état, à
vendre pour raison D. E. Ecrire
pour rendez-vous, Georget, 24,
Fraternité, Colombes (Seine).

Les Gillet-Herstal neuves,
s'achètent chez Pierre, 2 et 4, rue
Ch.-Renouvier, Paris (20^e). Tél. :
Roquette 07-67.

Douglas 4 HP, quatre-temps,
tr. b état, compl. rév. 2.800 fr.,
vis. le sam. tantôt. Café Boudon,
22, rue Grenier-St-Lazare, Paris
(3^e).

Les Marc neuves, s'achètent
chez Pierre, 2 et 4, rue Ch.-Renou-
vier, Paris (20^e). Tél. : Roquette
07-67.

F. N. M. 70, roulé 3.000 km.,
ét. neuf, radios, compt. cause
achat voiture, 4.000 fr. Pour rend-
vous, G. Benet, 108, rue Saint-
Dominique, Paris.

Les Motobécane neuves,
s'achètent chez Pierre, 2 et 4, rue
Ch.-Renouvier, Paris (20^e). Tél. :
Roquette 07-67.

F. N. 4 Cycl. M. 50, mod. ent.
rév. 5.000 fr., pneus 760x90,
Rudler, 38, rue Viala, Paris (15^e).

Les Soyer neuves, s'achètent
chez Pierre, 2 et 4, rue Ch.-Renou-
vier, Paris (20^e). Tél. : Roquette
07-67.

Française Diamant 1927,
3 HP 1/2, 250 cmc., deux-temps,
tansad, supermorostrap compt.,
chambre à air de rechange. Prix
2.500 fr., à débattre. S'adress.
5 bis, rue du Dahomey, Paris.

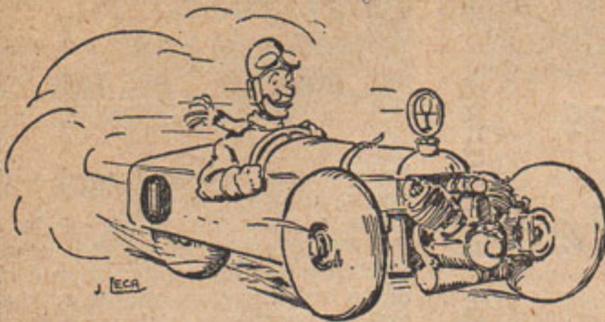
Les « Berceuse » Clément,
s'achètent chez Pierre, 2 et 4, rue
Ch.-Renouvier, Paris (20^e). Tél. :
Roquette 07-67.

Gnome Rhône, 500 cmc., fin 25
peu roulé, état méca. impecc.,
3 chamb. de rech., 2 pneus, nomb.,
p. de rech. side grand luxe, équip.
grand tourisme, cap., porte-bagag.
supl. coffre. Prix 4.000 fr. St-

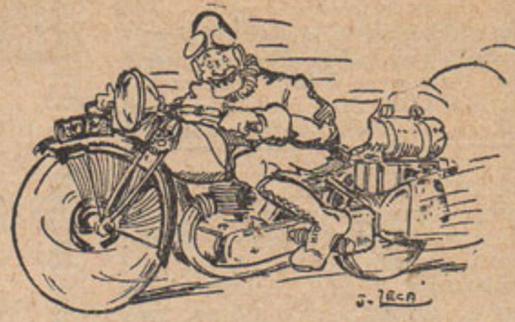
DRESCH et D. F. R.

s'achètent
aux meilleures conditions
Comptant et à Crédit à
DRESCH-COURCELLES

Concessionnaires
La première Moto fabriquée
en grande Série
Livraison immédiate
174, rue de Courcelles
PARIS Tél.: Carnot 80-87



LE GARAGE
RENOUVIER
TOUS LES CYCLECARS
TOUTES LES MOTOS
 2 et 4, Rue Charles-Renouvier,
 PARIS Tél. Roq. 07.67



Aubin, rue de la Cosarde, l'Hayles-Roses (Seine).

Les plus belles occasions en Motos 1928, de tous modèles, s'achètent chez Pierre, 2 et 4, rue Ch.-Renouvier, Paris (20°). Tél. : Roquette 07-67.

Gnome et Rhône, 500 cmc. avec side Richard bi-place, roue susp., capote, écl. et klax. élect., tansad, très bon état, 3.500 francs. Vallet, 9, rue Jean Leclair, le soir, après 7 heures.

Harley 9 HP, bi-place, 18 t., remise à neuf, piston alum., éclair. élect., 4.200 francs. Pressé. Renouvel, 59, rue des Rosiers, Saint-Ouen (Seine).

Harley bi place, très bon état, révisée, pneus neufs, amort., 3.000 francs, double emploi. Pichot 110, avenue Philippe-Auguste Paris.

Indian 1.000 cmc., révisée, émaillée et nickelée, parf. état, de marche avec side bi place, access., cause achat voiture, à céder bas prix. L. Roy, 164, rue d'Alésia, Paris.

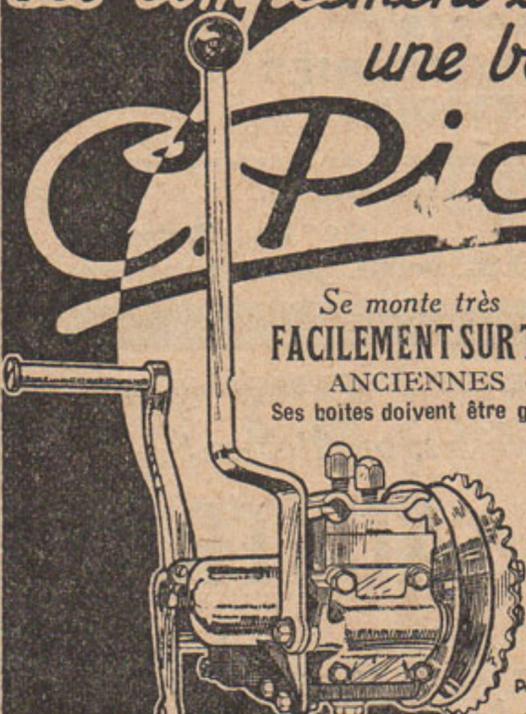
Bonne occasion, Jean Thomann, très p. roulé, 175 cmc., 3 vit., tansad, compt. kilom, 1.800 fr. Aimard, 14, rue de l'Entrepôt, Paris (10°).

*Le complément d'un moteur...
une boîte*

Picard

Se monte très FACILEMENT SUR TOUTES LES MOTOS ANCIENNES et MODERNES
Ses boîtes doivent être graissées à la KERVOLINE
Demander notice M.R.

26, Rue Carnot
COURBEVOIE
— Seine —



Motobécane 2 HP, très bon état, ayant peu roulé, cause double emploi, 950 francs. Legendre, 37, rue de Pantin, Le Pré Saint-Gervais (Seine).

Motoconfort, 308 cmc., 4 CV, 2 temps, comme neuve, 4.000 km., éclair. Louxor, chaînes Renold, tansad, etc., 2.600 francs. Leroux, 85, rue Amiral Roussin, Paris (15°).

CYCLECARS ET VOITURETTES

Citroën, 8 CV, éclair., démar., 4 Pl., bon état mécan., visible samedi et dimanche. M. Maire, 51, avenue de Chanzy, Pavillons-sous-Bois (Seine).

Morgan sport, eau rév., pn. ch. neuf, compt. boyce-meter, amort., 4.500 francs. Hayotte, 4, rue des Ormonds, Bois-Colombes (Seine).

Morgan sp., eau, parf. état, écl. mag. out., 4.000 francs, vis. dim. ou écrire Sage, 7, J. Baudin, Choisy (Seine)

Part. 6 CV Renault N. N., 4 pl., parf. état, peint, et 4 pneus neufs, prix intéressants. Papouin, 13, rue Peligot, Enghien ou Paris, sur rendez-vous.

PNEUS MOTO NEUFS
650 x 65 et 650 x 60, soldés: 50 fr.

COURROIES NEUVES
pour Moto: larg. 16-19-22-24 mm
Prix: le mètre, de 8 à 20 fr.

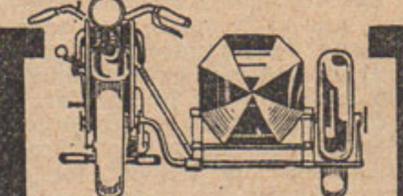
EXPÉDITIONS EN PROVINCE

F. DELAUNAY
62, Rue Rochechouart - PARIS (9°)

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

PIÈCES POUR **TRIUMPH, B.S.A. DOUGLAS, P. M.**

Expéditions en Province — Demandez le tarif 1928
La Maison se charge des réparations. - Travail soigné



SIDE-CARS SIÈGES-ARRIÈRE.

FAURNÉ
VALENCE.

Renault 6 CV, carross., état mécan. parf., cond. int., 4 pl. 5 roues, D. F. enjoliveurs, bons pneus bal., nomb. acces., pare-soleil, proj. orientable, essuie glace automatique, jauge d'essence, rétrov. thermom. volant contact, klaxon, 2 sons, lant. de ville, essence, équip. élect. comp. feu de position, prix intér. à déb. pour cause dble emploi, visible Garage Harley Davidson 32/34, rue Pierrette, Neuilly (Seine).

Monet Goyon, 175 cmc., supers. 3 vot. pn. bal., écl. élect. Novi, klax., compt. parf. ét., 2.950 fr. Jarrigeson, 64, rue Miromesnil, Paris (8°).

Belle occas. Monet Goyon, 350 cmc., R. C. 4 compt. Jaeger, klaxon, tous access., attelée, a joli side, moderne, parf. état. Creveuil, 57, rue Aqueduc (10°), tous les soirs à partir de 19 heures et le samedi de 14 à 19 heures.

Monet Goyon, 500 cmc., 2 échap., mont. comp., tansad, 4.500 francs, dimanche matin. Unal, 6, rue Gesnouin, Clichy (Seine).

AUX DOCKS DU PNEU
vous trouverez en toutes Marques, en toutes Dimensions PNEUS et CHAMBRES, pour Vélo, Moto et Autos
Soldes et Occasions - RÉPARATIONS

TOUJOURS EN DESSOUS DES COURS
Demander Tarif

Maison VAYSSE
387, Rue de Vaugirard, PARIS (15°) — Tél.: Vaugirard 41-42
Toute commande référence MOTO-REVUE bénéficiera d'une remise 5%

Manufacture de Phares de Province, marque connue demande **REPRÉSENTANTS** bien introduits
S'adresser : SWEERTS, 36 ter, Rue de la Tour-d'Auvergne - PARIS

V&W LA MARQUE DE QUALITÉ

POUR L'HIVER. — Les Accessoires les plus efficaces.
- Catalogue franco sur demande -
POUR LE GROS : Établ. V & W 5 et 7, rue Franklin Le Pré-Saint-Gervais (Seine)

PROTÈGE JAMBES COUPE VENT
PARE-BRISE DE SIDE CAR
PROTÈGE MAINS
MODELE SPORT



Dans votre intérêt n'achetez jamais une **F.N.** sans consulter le Spécialiste de **SULLY-MOTOS**
11, Quai d'Anjou - Danton 77-57

MOTOS SAROLÉA
M. J. SIMON
170 bis, Av° de Paris. VINCENNES
Tél. Did. 24-47

TERROT, SOYER, DOLLAR, O. S. A. MOTOSACOCHE, AUTOS PEUGEOT OCCASIONS GARANTIES LEÇONS GRATUITES
G. LEFEBVRE
110, rue Damrémont, PARIS

Indian 2200-Harley 2800-B S A 2200
et toutes Motos de 1 à 9 HP
Ouvert le Dimanche matin
Ces machines sont à l'état de neuf et ga-
ranties 6 mois. - Prise en paiement de
bons, titres, motos CRÉDIT 13 mois
Éts FOULON Bureaux et Magasins:
162, Av. Damesoil. Tél. Diderot 37-13

G. N. Salmson, excel. état
mécan., pneus neufs, J. F.
Guilloux, 18, rue Vignon, Paris.
Gutenberg 08-78.

Salmson 7 HP, éclair. dém.
montre, compt. sur ballons, très
bon état. 7.500 francs, Paris.
102, rue du Fort Malakoff (Seine).
Torpédo Zebre, 6 CV, 4 cyl.,
3.500 francs. Franche; 7 bis, rue
Paul Bert, Lagny (S.-et-M.).

La 5 CV Deguingand s'achète
chez Pierre, 2 et 4, rue Ch. Re-
nouvier, Paris (20^e). Tél. Roq.
07-67.

Les 3 roues neufs et d'occasion,
s'achètent chez Pierre, 2 et 4, rue
Ch. Renouvier, Paris (20^e). Tél.
Roq. 07-67.

Salmson 7 CV, 2 pl., exc. état,
pneus neufs, 5.800 francs. Bohin,
71, rue du Card. Lemoine, Paris
(2^e).

Belle cond int. 5 Renault, fr.
av., c. neuve, 4 pl., 7.500 francs.
Vilnus, 32, rue Lemercier, Paris.

Peugeot, type 172, 5 CV, torp.
3 pl., b. état général, pn. conf.,
écl. élect., 4.800 francs. Hutin,
52, boulevard St-Marcel, Paris (5^e)

Renault 6 CV, torp. 4 pl., écl.
dém., freins s. roues, très bon
état mécan., 9.500 francs, visible
t. l. j. Lagrave, 116, rue de Che-
vreuil, Maisons-Alfort (Charen-
tonneau).

Le cyclecar et particulière-
ment l'Automoto-Car F. R. a le
gros avantage d'être maniable
et économique, l'entretien en est
si simple et si rapide que beaucoup
de propriétaires pourront effec-
tuer leurs réparations eux-mêmes.
Il convient d'ailleurs très bien à
des sportifs, son excellent rende-
ment, son faible poids, et sa tenue
de route remarquable, lui con-
fèrent un charme tout particulier
Il est le résultat de 20 ans d'étude
et de pratique de différents
systèmes, son inventeur cherche
actuellement un associé, ou un
commanditaire pour mettre ses

MALAKOFF

AUTOMOBILES

EXPOSITION PERMANENTE

DE

Terrot - Monet et Coyon
New-Map - Peugeot - F. N.
Gilet Herstal - Motoconfort
Soyer - Dollar Rhony'x
Dresch - Guignard, etc...
Meilleures conditions - Leçons gratuites
Comptant et crédit
Atelier de réparations

A.R. DAVID, 42, Route de Chatillon
MALAKOFF Tél. Vaug. 03.82

FOIRE DE BORDEAUX INTERNATIONALE ET COLONIALE

du 16 Juin au 1^{er} Juillet 1929

TROISIÈME

Salon Automobile et Nautique

IMPORTANTE EXPOSITION

CHASSIS
CARROSSERIES
ACCESSOIRES

Marques françaises et étrangères

Pour tous renseignements

BORDEAUX, Palais de la Bourse
PARIS 19, boul. Montmartre

Futurs motocyclistes, profitez-en!

MOTOS AUSTRAL

En raison de l'extension de sa nouvelle
fabrication, pour libérer ses magasins et à
titre de réclame, AUSTRAL vend :

UN STOCK DE MOTOS 1927-28

neuves, garanties, marche parfaite, à des
prix sans concurrence, nombre limité.

Motos 2 vitesses à partir de 1500 Francs

Ouvert le Samedi jusqu'à 16 heures

7, Rue de la République, PUTEAUX

Tram. : Porte Maillot-Pont de Neuilly

Motocyclistes! quand sur la
route vous avez la stupide obli-
-gation de nettoyer votre carburateur
pensez au Robinet filtre Rapido

ATA
AMORTISSEUR
Ets L. POUTRAIT, 7 RUE CROIX-FAUBIN, PARIS

brevets en valeur (prendre l'a-
dresse à Moto Revue).

La construction en série de
l'Auto-Moto F. R. n'est pas plus
coûteuse que la construction d'une
moto ordinaire, de même cylindre
et les avantages qu'il possède sur
cette dernière font prévoir qu'il
doit fatalement dans un avenir
plus ou moins rapproché, prendre
peu à peu sa place, sur le marché
mondial.

SIDECARS

De l'armée 50 B. S. A. et sides
prix exceptionnels, 1, rue des
Jardins Saint-Paul, Paris (4^e).

Sidecar René Gillet, 6 HP,
pn. 700x100, roulé 6.000 kms.,
parf. état, essais ttes distances,
sam. après midi, semaine ap.
7 heures. Bonin, 42, rue Balagny.

Sidecar Harley Davidson,
bi-place, parf. état, pn. conf., pare
brise, compt., écl. outillage et
pièces, rech., prix 3.100 francs.
Visible, 59, rue des Panoyaux,
Paris (20^e).

Side B. S. A. 5 CV, bien équipé,
bon état, prix 2.800 francs. La-
trive, 55, faubourg Saint-Martin
Paris.

Sidecar D. S. 500 cmc. 1927,
compt. montre, tansad, 4.500 fr.
Durand, 40, rue Saint-Paul, Paris.

Les plus beaux sidecars
s'achètent chez Pierre, 2 et 4, rue
Charles Renouvier, Paris (20^e).
Tél. Roq. 07-67. Side état neuf,
ayant peu roulé, 800 francs,
S'adresser 5 bis, rue du Dahomey,
Paris.

Harley side, capote pare-brise,
écl. compt., pn. bal., tansad,
3.000 francs. Bibert, rue Diderot,
Champs-sur-Marne (S. et-M.).

N'ACHETEZ PAS

vos

MOBILIERS

chez

LIAUDOIS

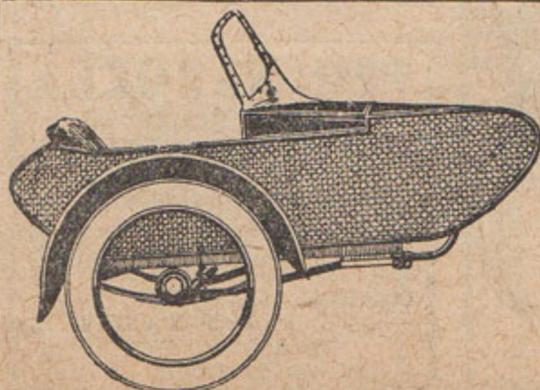
mais achetez-y vos

MOTOS

Sa compétence vaut mieux
que les plus mirifiques
conditions de vente. Agent
direct de toutes les grandes
marques. Comptant et cré-
dit. Sa compétence assure
une garantie morale dépas-
sant de plus de 6 mois
celle accordée commercia-
lement.

LIAUDOIS

9, Avenue Félix-Faure
PARIS



LE CATALOGUE GÉNÉRAL 1929, DES SIDE-CARS

P.E.U.P.L.E.

EST PARU

IL VOUS SERA ADRESSÉ FRANCO SUR DEMANDE. ADRESSEZ VOTRE DEMANDE

— 122-124-126, Rue de Neuilly - PUTEAUX (Seine) —

**- Les plus belles -
Motos toutes forces**

Livrables de suite

STYL'SON - ARIEL
O.S.A. - DRESCH
TRAIN - SIC - RHONY'X
KOEHLER - ESCOFFIER
NEW - MAP
DURANDAL
MOTOTRI NINON

COMPTANT — CRÉDIT

PAUL BEALE

100, Avenue des Ternes
OUVERT LE DIMANCHE

ECHANGES

Echangerai ma F. N. 500, modèle 1928, sur 715 x 115, éclair. tansad, bi-place bien équipée, état neuf, contre F. N., 4 cyl. sur 715 x 115, éclair. élect., side bi-place, à dorite ou René Gillet, side bi place, sur 715 x 115, dernier modèle, si pas bon état, s'abstenir, verserais soultte, faire offres à M. Boillee, 93, rue de Bonvilliers, Nogent-sur-Oise (O.).

Echange Dollar 500 cmc., état neuf, 1928, contre R. Gillet, side bi-place, soultte, si besoin, ou vente 5.800 francs, confiance. Bontinck, 68, rue du Rendez-vous, Paris (12°).

ON DESIRE ACHETER

Suis acheteur moto moderne, 28/29, 350, 500 cmc., état mécan. impec., préf. tte équipée, avec ou sans side, écrire détail avec dernier prix. Georgitz, 26, rue de la Tourelle, Boulogne-sur-Seine.

J'achète Harley Indian B.S. A. Foulon, 162, avenue Daumesnil, Paris. Tél. Did 37-13.

Ach. châssis pour 350 cmc., écr. dét. et prix, si bon. occas. Person, 24, rue Frédéric-Lemaître, Paris (20°).

Suis acheteur moto 2 temps, 4 CV, modèle 1928, bonne occas., genre 308 cmc., Motoconfort, R. Georges, 209, rue Charles-Duflos, Bois-Colombes (Seine).

Achète, comptant à part. 350 ou 500 cmc. bonne marque, bien équip., type 28 ou 29. Rémy, 21, rue de Tlemcen, Paris (20°).

Suis acheteur side surb. une place, pneu bal. Bouchellou, 210, rue de Paris, Pantin (Seine). Téléph. 245.

J'achète toutes motos de 4 à 9 HP. Foulon, 162, avenue Daumesnil, Paris. Diderot 37-13.

DIVERS

Carburateurs Longuemare, pr. 350 et 500 cmc., neufs, 130 fr., pneus neufs Motobécane, 30 fr. 650 x 65, « Cord », 80 francs. Courroies, 1, rue Jardins saint-Paul, Paris (4°).

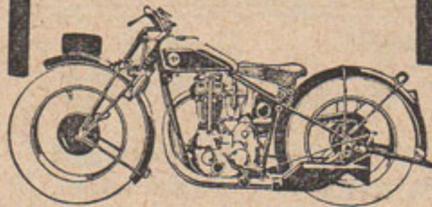
1 Phare bec chalumeau, 1 détenteur Péhu, 1 canié acajou, 2 Rameurs. Louis Perrin, 6, rue de la Tour, Paris (16°).

Pièces A. B. C. susp., arr., fourche, roues comp., réservoir,

AGENCE DIRECTE
et spécialiste
- des Motos -
Achat - Échange
- Crédit -

F.N.

Stock en magasin en 350 et 500 cc.
Surbaissées 1929 aux conditions
les plus avantageuses
Grand choix de Moos révisées



TYPE 500 CC. 1929
Réparations. Mise au point
pièces détachées

F.N. LATSCHA
187 bis, r. Armand-
Silvestre COUR-
BEVOIE (près gare
d'Asnières) Ouvert Dim. et Fêtes.

BAISSE DE PRIX

selie tan sad, manettes diverses, bas prix. Pelle, 10, rue Saint-Placide, Paris (6°).

Tansad Amo et sa malette tôle, 150 francs, bouteille Péhu, 120 litres et phare, 100 francs. M. Godeberg, 3, rue Abbé Grand Jean, Fontenau-aux-Roses (Seine).

Ponts Neufs, au prix de remontage, 715 x 115, 150 francs, 27 x 4, 110 francs, 26 x 3,5, 100 francs, 28 x 80 francs, 25 x 3, 75 francs, l'huile Castrol X. L. Texaco Ricin pure course, vendue au distributeur, mécanique, avec garantie d'origine à 10 francs le litre. Pierre, 2 et 4, rue Ch. Renouvier, Paris (20°). Tél. Roquette 07-67.

Bloc moteur Alcyon, 5 HP, 2 cylindres, à réviser, 600 fr. 2 pneus 1 neuf emballé et un à 80 % usure, 700 x 80, 160 fr. S'adresser 71 bis, rue Pajol, Paris.

En réclame écl. élect. 12 volts, 80 bougies, compren. 1 dynamo, 1 support à débray., 1 comm. et 1 jeu de fil, 1 phare 200 mm avec support et 1 lanterne arrière, l'ensemble 380 fr. Prix spéciaux

OCCASION

à profiter

Dynamos

pour

Motos

6 volts, 6 ampères
avec conjoncteur disjoncteur

neuves

Prix
exceptionnel **120 fr.**

Établissements

A. de SARELLO

90, Avenue des Ternes

PARIS (17°) Tél. Carnot 37-20

par quantités, boîtes 2 vit. G. M. avec kick et débray., ch.-ch. ou ch.-courroie, 360 fr. Moteurs Triumph 500 cmc., 600 fr. Boîtes Sturmey; Archer, 3 vit., 480 fr. Lot import. de pièces d'occasion pour Triumph. Pas de succursale. Louis Bouchez, 7, boul. Victor-Hugo, Saint-Ouen (Seine).

Carb. Amac, 100 fr. Guidon, 30 fr. Phare, 180 m/m, 95 fr. Chalum., 95 fr. Mag. 500, 1.200 fr. Détendeur, 40 fr. Générateur auto, 30 fr. Laborerie, 28, rue Roguet, Orléans (Loiret).

Saxophone Alto argenté, comme neuf, 1.500 fr. S'adresser au coiffeur, 31, av. des Ternes, Paris (17°).

Motobécane 2 CV. parfait état avec éclairage électrique Berko (Val 175 fr.) à enlever 650 fr. net. Henger, 22, rue de la Goutte d'Or Paris.

MOTOS A VENDRE

A. J. S. 350 cmc., culb., comme neuve, a fait 1.800 km., garantie 6.500 francs. Bagot, 7, rue Bonne-Aventure, Versailles (S.-et-O.).

2.000 fr. Alcyon, 4 CV., 2 tps, 270 cmc., 2 vit., mot., tansad, neuve. Clavier, 8, rue Lincoln, Paris (8°).

L. DEKTEREFF & Co
88 AV. DES TERNES PARIS

K&G POIGNÉE TOURNANTE

BOUGIES K&G

CASQUE REGLEMENTAIRE
108 "CROMWELL"

**DEMANDER NOTICE
POUR LES AUTRES
SPECIALITES ANGLAISES**

NEUILLY-MOTOS

AGENCE SAN-SOU-PAP
Atelier spécial de réparations
pour toutes Marques Depannage
7, rue Montrosier-Neuilly-3-Seine

AGENCE —
DES MARQUES

FN - GILLET-HERSTAL
MONET-GOYON
MOTOBÉCANE
MOTOCONFORT
DOLLAR-CLÉMENT
- SAROLÉA -

Stock complet
de
Pièces détachées

Pièces Moteurs JAP
- Pièces Boîtes: -
ALBION - GM
PICARD - STAUB

Pièces pour
Carburateurs AMAC
- GURTNER -

Chaînes RENOLD
- BRAMPTON

Huiles CASTROL
- KERVOLINE

Éclairage Électrique
- NOVI
Tous les Montages
et toutes les Pièces
en Magasin.

Silencieux J.M.J. à
échappement libre
facultatif.
Tous diamètres de tubes
- Pose immédiate
AGENCE EXCLUSIVE

A. PREVOST

26, Av. de la Grande-Armée
- PARIS (17°) -
Tél. : Wagram 54-81
(Métro : Obligado)

en toute
sécurité

**UN
SERVO
FREIN**
QUI A
DES
RÉFÉRENCES

MOYEUX AFA
**SERVO-FREIN
PERROT-PIGANEAU**
Ets L. POUTRAIT, 7 RUE CROIX FAUBIN, PARIS

J JEANJEAN **MOTOS** VENTE A CRÉDIT
133, Avenue d'Argenteuil, 133 - ASNIÈRES
AGENT DE TOUTES LES 1^{res} MARQUES
NEUF - OCCASION - REPRISE - RÉPARATIONS

NEUILLY-MOTOS
AGENCE SAN-SOU-PAP
Atelier spécial de réparations
pour toutes Marques Depannage
7, rue Montrosier-Neuilly-3-Seine

DETRUCHE LE SPÉCIALISTE RÉPUTÉ **RÉPARATIONS**
Agent des grandes Marques
VENTE à CRÉDIT - PIÈCES DÉTACHÉES - MISES au POINT - Ouvert le Dimanche jusqu'à midi
 DANS VOTRE INTÉRÊT, Rendez-lui visite : 119, Faubourg Saint-Martin - Téléphone Nord 81-07 - Maison fondée en 1908

MOTOCYCLISTES!...

Exigez la Pompe

Mistral-Moto

Alcyonnette, très bon état; 500 fr., à voir ou écrire, P. C., rue Verrolot, 21, Villejuif (Seine).

B. S. A., 500 cmc., sport, pn. ball., ch.-ch., tansad, marche parf. 3.000 fr. Dynamo 6 v., 12 a., 100 fr. Téléph. à Gueudin, Gob. 83-00.

C. P. Roléo, 250 cmc., 2 tps, état de neuf, Conraux, 10, rue des Muriers, Paris.

Dresch, 250 cmc., garantie; écl. élect., roulé 400 km., abs. nve, vendue par part. à part. Aff. de conf. cause achat voiture, prix int., Laviel, 59, rue de Lille (Orsay).

D. S., 500 cmc., pns bal., tansad éclair., compt., roulé 5.000 km. 3.200 fr. S'adr. M. Moulliet, 133, rue Falguière, après 6 h. le soir.

F. N. 500 cmc., à culb., type M. 67, 1928, pneus 715x115, phare code; Luxor grand modèle, veilleuse élect., tansad, bi-place, malle arr. spéciale, sup. machine à enlever cause double emploi. 5.700 fr. Boillée, 93, rue de Bonvilliers, Nogent-sur-Oise (Oise).

F. N. culb. état et. présent. impec. éclair. Maglum, luxe, réserv. nickelé selle Brooks, coffre suppl. et toute conf. le soir, ou dim., essai à vol. 5.200 fr. Bel, 5, r. Marsel-Renault, 5, Paris (17°).

F. N. M. 70, parf. état, mécan., éclair. mag. prix intér. Lefebvre, 12, avenue Charmes, Vincennes, avant 9 heures.

F. N., 350 cmc., état neuf, prix 4.200 fr., visible le soir samedi, dimanche chez M. Erler, 81, boulevard Davoust, Paris.

F. N. M. 67, toute équipée, pneus neufs, très bon état,

HALL

DE LA

VOITURETTE

ÉTABLIS, FONDÉ EN 1919
 99, Avenue d'Orléans
 Tél.: Gobelins 50-41

Les plus belles Occasions
 en

Voiturettes et Cyclecars

DE TOUTES MARQUES

Garage gratuit pour
Véhicules à vendre**VENTE et ACHAT**

VENTE

TERROT

ACHAT

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

achetez toujours à l'AGENCE DIRECTE

R. LARGEOT, 4, Grande-Rue, 4
St-MAURICE (Seine)

Téléphone 59. — Tram: Bastille 13-81 (PONT DE CHARENTON)

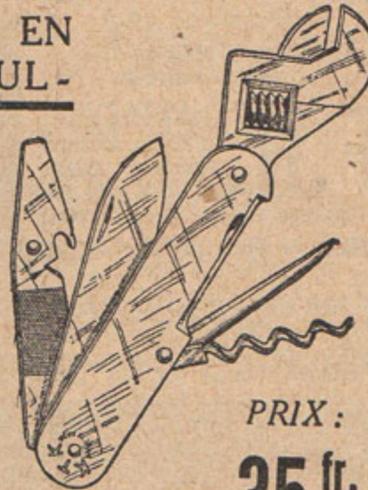
qui vous fera les meilleures Conditions
 — avec les mêmes Garanties. —

LEÇONS GRATUITES à tout ACHETEUR**OCCASIONS TOUTES MARQUES**
— TOUS PRIX —**6 et 12 MOIS de CRÉDIT****Le "Kou-To-Klé"****SOUSTRE, CONSTRUCTEUR - Usine de Recourland**
K.T.K., Marque déposée — A THIERS — Breveté S.G.D.G.**10 OUTILS EN**
— UN SEUL —

- 1° - Une clef à molette genre "Crescent" ouvrant à 14°;
- 2° - Une lame en acier fondu de HOLTZER;
- 3° - Un poinçon en acier spécial;
- 4° - Un tire-bouchon à spires rayées;
- 5° - Un tournevis de 7/8 de long pouvant en outre :
- 6° - Ouvrir-botte de conserves ;
- 7° - Décapsuleur de bidons d'huiles ;
- 8° - Dénudeur de fils électriques ;
- 9° - Râpe à caoutchouc et lime ;
- 10° - Règle graduée jusqu'à 5°.

CONDITIONS AUX REVENDEURS

Adresser toute la Correspondance au Siège Social :

S^t DU "KOU-TO-KLÉ" 23, Rue Kléber, 23
LEVALLOIS (Seine) - Tél.: Péreire 08-80

PRIX :

35 fr.**NAVILLE & ses Fils** 3, r. Sarrette, PARIS (14°)

- Montage -

- Rayonnage -

Transformations

DE ROUES

Rayons et

Jantes de

tous profils

— POUR MOTOCYCLETTES ET VOITURES —

EXPÉDITIONS EN PROVINCE

5.500 fr. Perdon, 93, rue de la Glacière, Paris (13°).

500 cmc., F. N. M. 60, 5.000 km. toute équipée, parf. état, sam., dim. Jean, 120, Faub. du Temple, Paris (10°).

F. N. 4 cyl., état abs. neuf, conf., nomb. acces., prix int. Benoit, 9, rue Delaizement, Neuilly. Galv. 91-09.

Gnome 500 cmc., tourisme, 1927, gar., peu roulé, pns bal. nfs, tansad, 3.200 fr. Besche, 16, rue du 4-Septembre, Rueil (S.-et-O.).

Gnome et Rhône, 500 cmc., 4 HP, lat., ch.-ch., carb. Amac, selle Terry, tansad, compt. éclair., mag., 2 selles caval. 4.200 fr. Visible concierge, 16, rue de l'Arbalète, Paris (5°).

Harley 1924, 9 CV, magnéto, side Garnier, cap. p.-brise, peint. n., pns ballons; 700x100, compt. rétro, fr. direct. tansad, état n., g. 6 litres au 100 km., visible t. i. j. concierge, 9, rue Jean Daudin, Paris (15°).

Harley Davidson, 7/9, état de neuf, side L. V. biplace, capote, pare-brise, 5.000 fr. S'adr. tous les soirs, de 7 à 9, Brugel, 4, rue du Cardinal-Lemoine, Paris (5°).

Harley-Davidson, 9 CV, avec side, bi-pl., neuf, pare-brise, parf. état, mécan. compt. klaxon, écl., tous acces., belle occas. pressé : 4.000 fr. le soir 6 heures ou dimanche matin, Dutertre, 11, rue du Pressoir, Paris (20°).

Harley, 1.200 cmc., side, capote, 2 pl., sp. modèle 1925, éclair., klaxon élect., gr. pns' équip. gd luxe, état parf. 3.700 fr. Rabot, 10, rue Roug et-de-l'Is., Clichy (Seine).

Monet-Goyon R. C. 4. C. 1927, ch.-ch., 2 tps, villiers, 350 cmc., graiss. séparé pneus 700x100, selle et tansad, Terry, repose-pieds, sacoches cavalerie, pare-

Magasins de vente **SOYER & C^{IE}**6, Avenue de la Grande-Armée, 6
PARIS Tél. Wagr. 69-17**PRÉSENTATION**
de tous les modèles**SOYER**

Comptant et crédit

Formalités de permis de
conduire gratuites

Toujours de bonnes

OCCASIONS

en toutes marques

OUVERT LE DIMANCHE**TOUT POUR****B.S.A.****STOCK CONSIDÉRABLE**
LES PLUS BAS PRIX

Expédition immédiate en Province

Envoi gratis du Catalogue Illustré

DELAUNAY— 62 —
rue Rochechouart
PARIS (9°)**TOUT POUR****TRIUMPH**



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

jambes, chaîne et chambre à air rechange, roulé 2.000 km., 3.000 fr. Masquelin, 55, rue Doudeauville, Paris (18°).

Monet-Goyon, supervélant, état parf. prix à déb. Ecr. Lavabre, 41, rue Faidherbe, Nogent-sur-Marne.

Monet-Goyon, R. C. 4., conf. 1927, état neuf, abs., roulé, 1.500 km., Terry, tansad, 3.500 fr. ou échan. voiture torp. 3, 4 pl. jusq. 7 CV, valeur ég. Delache, 189, rue Pasteur, Bagnolet (Seine).

Monet-Goyon, 2 CV, parf. état, accessoires, 1.200 fr. Bernard, 46, rue du Plessis, Fontenay-aux-Roses.

Motobécane, avec boîte vit. déb. kick, à poser; état neuf, 675 fr. Dirudau, 92 bis, rue de Paris, Romainville (Porte de Lilas).

Motoconfort 500 cmc., mot. Blackburne, soup. lat., conf., écl. élect., en très bon état, visible à partir de 7 heures, Tranchet, 27, rue des Morillons, Paris.

Motoconfort, 308, état neuf, modèle 28, tansad, porte-bagages, éclair. élect., cause achat sidecar, 2.850 fr. G. Ducrocq, menuisier, 34, rue Grégoire de Tours, Paris (6°).

Motosacoche 250 cmc., supers., mot. mag. roulé 1.500 kms., 100 km à l'heure, état neuf, 4.500 fr. Perreau, 25, quai Voltaire, Paris.

DRESCH
 Moto-Confort — Gillet-Herstal
 et toutes Marques
 Comptant Crédit
 Livraison immédiate
ILHARRÉGUY
 91, Avenue Félix-Faure
 et 174, Rue de Courcelles
 PARIS

2 **Motobécane**, mono, très bon état, ent. équip. 600 et 900 fr. S'adresser concierge, 159, rue du Temple, Paris.

Cause trop rapide **Norton** 500 cmc., arbre à cames en tête, 1928, réservoir en selle, équipée, roulé 800 kms., machine impeccable. 9.000 fr. Dynamo Marchal, avec disjoncteur, pour moto, comme neuve, 290 fr. P. Bailly, 108, quai Jemmapes, Paris (10°), dans la cour.

New Udson 500 cmc., ch. courroie, bon état, tan-sad, bas prix, visible garage, rue Tlemcen, Paris (20°).

New Map, état neuf, peu roulé, 350 cmc., culb. double tube, roue à broche interchangeable, pneus 700x100, 5.500 fr. Soutoul, 26, rue de l'Entrepôt, Paris (10°), samedi, dimanche.

Dép. rég. **New Map**, 250 cmc., culb. enf., roulé 800 km., compt. éc. élect. Maglum, pn bal., boît. à ch. 4.000 fr. dim. matin, ou soir, 7 heures. Pozzi, 8, rue du Cap, Créteil (Seine).

New Map, 350 cmc., culb. dble tube, 1928, équip. tansad, Robe, 4, rue Fanny, Clichy (Seine).

Norton T. T. Mod. 28, tout équip., 135 à l'heure, à vendre ou échanger contre Morgan 28. Prigent, 132, rue Croix-Nivert, Paris (15°).

P. 105, comme neuve, Marchal. Amac, pressé, 4 900 fr. Yribarren, 34, avenue Ch.-Floquet, Paris (7°), Ség. 51-23.

Radior 1928, mot. Jap. 250 cmc., 4 tps, ballons, écl., nomb. acces. 3.300 fr. Garreau, 289, rue de Vaugirard, Paris (l'après-midi).

René Gillet bi-place, L. V., 715x115, roue secours, p.-bagages, tansad, écl. mag. parf.

**MOTOCONFORT - DOLLAR
 SOYER - DÉDÉ
 SAN-SOU-PAP**
 COMPTANT — CRÉDIT
 LEÇONS GRATUITES
 BREVETS GARANTIS
E. ROUSSET 282, Avenue
 Daumesnil
 PARIS (12°)

état, peint. mécan., bas prix. Gales, 4, rue de l'Aviation, Les Lilas (Porte).

Rochester 3 CV., 3 vit., ch.-ch. bal., 25x3, parf. état. Garreau, 289, rue de Vaugirard, Paris (l'après-midi).

Rochester, 175 cmc., moteur Duten, boîte 3 vit., sturmey, pneus 25x3, très peu roulé, 1.900 fr., concierge, 106, boul. Sébastopol.

Rovin 9 HP., parf. état de marche, éclair. tansad, pare-jambes, prix à débattre, cause achat voiture, le soir ou sur rendez-vous. Bouchard, 27, rue Méhul, Pantin (Seine).

Saroléa 500 cmc., culb. pn. bal., peu roulé, état neuf, équip. prix int. Dumon, 13, av. Lelièvre, Loos-Lille (Nord).

Sarolea 500 cmc., supers. 28, sur pn. base creuse, peu roulé, com. neuve. 4.900 fr. Cruz, 14, rue des Minimes, Paris (3°).

Saroléa 500 cmc. 1927, culb. 6.000 km., comme neuve, de conf., cause achat voiture, nomb. acces., montre, compt., pare-jambes, Knee grip. pare-clous, éclair., etc. 5.000 fr. Toulouse Hugot, 50, rue Diderot, Langres (Haute-Marne).

350 cmc. **Soyer**, soup. lat., dern. mod., sport. nov. 28, 4.500 fr. Sordes, 5, rue Merlin-de-

22, rue de l'Union, Clichy (Seine).

Terrot 175 cmc., 2 tps, sport, confort, 1928, freins tambour radios, 2.600 fr., achèterais 350 cmc., même marque, même état, Denizot, 69, rue Bizy, Vernon (Eure), Paris, sur rendez-vous.

Triumph avec side, 5 CV., rév., pne ch. cour. nve, éclair. Mag. Vaillant, Moudescourt par Appilly (Oise).

Motobécane 175 cmc., 2 vit., seft., roulé 500 km., état neuf, 1.500 fr., fac. paiement, voir M. Barré, 123, boul. National, Saint-Maur (Seine).

2 **Gnome** 500 cmc., lat. neuves, à prendre usine avec 8 ou 12 mois avec prix et conditions très avant. M. Barre, 123, boul. National, St-Maur (Seine).

Gnome 175 cmc., graiss. sép., écl. élect. Radios, pneus bal., 1929, roulé 500 km., état neuf, abs. 2.300 fr., fac. paiement, M. Barre, 123, boul. National, Saint-Maur (Seine).

Moto 125 cmc., à vendre, bon état, cause double emploi, prix à déb., Leclerc 126, rue Ouest, Paris (14°).

B. S. A. 5 HP., side, parf. état, tout équip., confort, occas. à enlever de suite, soir après 7 h. 30, samedi après-midi et dimanche matin, Marcel Morin, 53, rue de Verdun, Suresnes (Seine).

Motosacoche 250 cmc., 4 tps, graiss. aut., ch.-ch., ét. mec. exc. 2.400 fr. M. G. Meauber, 15, rue Pétrarque, Paris (16°).

Indian side surb., parf. état, 1.200 fr. G. Neuber, 15, rue Pétrarque (16°).

Occas. rare, **Terrot** Jap, c. neuve, dble graiss., reprend. T. S. F. en compte, 64, boul. Alsace-Lorraine, Montreuil-sous-Bois (Seine).

Terrot 175, 28, sp. conf., dble éch., état neuf, pn bal., tansad, compt. acc., cse maladie, roulé 1.200 km., 2.400 fr. Rousselle,

**GRAISSEZ VOS CYLINDRES,
 PISTONS & SOUPAPES**
 avec
MIXTROL OIL
 Prolongez la vie de votre Moteur.
 Economisez votre Essence.
 Évitez les Réparations coûteuses.
 Notices, Renseignements sur demande
MIXTROL OIL
 Éts MARCHAND, 2, Rue de Villaret-
 de-Joyeuse, PARIS - Galvani 36-18

Thionville, Suresnes (Seine), tél. 250.

Sunbeam, 4 CV., ét. neuf, g. pn. ch-ch. avec side, 2.500 fr. **Motobécane** 175 cmc., ch-ch. éclair. élect., ét. neuf, 1.800 fr. 47, rue J.-Vallès, Saint-Ouen (Porte Clignancourt).

Terrot 3 CV., état mécanique comme neuf, 1.000 fr. Paris-Motos, 79, avenue des Ternes, Paris.

Terrot Jap, 350 cmc., lat. ballon, éclair. tansad, 3.200 fr. Perroud, 36, avenue Frédéric-Passy, Paris (14°) (porte de Vanves) (préf. le matin).

Terrot 250 cmc., 3 CV., confort, parf. état, tansad, acces.



LE SILENCIEUX SCHNEEBELI
 Le plus efficace - Le plus silencieux
 Le plus élégant - Le meilleur marché
 Rendement maximum
 1^{er} au Concours de MOTO-REVUE
 2 et 4 temps - Toutes cylindrées
 11, r. de Bécon, COURBEVOIE (Seine)

3.200 fr. Bailly, 6, rue Cartier-Bresson, Pantin (Seine).

Terrot 350 cmc., lay. état neuf, équip. compl. Grilliat, 15, rue Parmentier, Houilles (S.-et-O.), prix 4.400 fr. (tram. 62 Maillot).

Terrot moteur M. A. G., 2 cyl., rév. 1.800 fr. Jeanjean, 133, av. Argenteuil, Asnières (Seine).

Terrot 350 cmc., jap. parf. ét. 3.000 fr. Marcel l'Afficheur,

LE RACCORD DE POMPE
BATAM MOTO
 BREVETÉ S.G.D.G.
 "PRINCIPE DU JOINT HYDRAULIQUE"
ECHANTILLON
 4.50 CONTRE EN TIMBRE
 - ABATAM ARGENTEUIL

113, rue Bobillot, Paris (13°), le soir après 18 h. 30.

Motoconfort dame, 2 CV, 2 vit., réserv. secours, sac. métal., nov. 1928, roulé 100 kms, 1.800 fr., très urgent, cause départ. Bresson, 57, rue Rouget de l'Isle, Nanterre (Seine).

2 **San Sou Pap** 175 cmc., équip. tansad, éclair. 5 mois de gar., 2.000 francs. D. F. R. 175/250 et 350 cmc., prix int. Indian, 3 boules avec side, très bon état, 1.500 francs. Neuilly-Motos, 7, rue Montrosier, Neuilly-sur-Seine (Seine).

Occ. Terrot 175 cmc., équip. 2.000 francs. **Terrot** 250 cmc., confort, **Terrot**, 350 cmc., conf. équip., F. N. 500 cmc., peu roulé. **Motosacoche** 500 cmc., état neuf. René Gillet, 6 HP, side, 3.500 fr. G. Lefebvre, 110, rue Damrémont, Paris.

3.500 francs Indian side, email rou., roue pleine, com. mont. éclair., code lampe de bord, tansad, side b. p. Richard, port. mal., 2 coff. éclair. cap. bro. por. rou. seg. pne. cham. outi. unique,

ATTENTION !
 DU 21 AVRIL
 AU 5 MAI
 VENTE D'UN LOT
 IMPORTANT DE MOTOS
 ET DE SIDECARS
RENÉ GILLET occasions
 vérifiées
 par l'usine
 Pendant cette vente
 des sacrifices importants
 seront consentis
 sur **MOTOSNEUVES**
RENÉ GILLET
 4 - 6 ou 9 C.V.

S'adresser à **E. MOREAU**
 1, rue Malakoff, à ASNIÈRES - Seine
 (84, avenue d'Argenteuil)

La vente aura lieu tous les
 matins même le dimanche de
 8 h. à 12 h., fermé l'après-midi
 Catalogue franco

Monet-Goyon, 175 cmc., parf. état, écl. élect., pare-jambes, selle Terry, tansad, 1.900 fr. Gresles, 14, rue des Ecoles, Charenton (Seine).

Motobécane, 350 cmc., 4 CV, 4 tps, Blackburne, soup. lat., sortie 28, parf. état, tan-sad, éclair. Luxor, accessoires, 4.000 fr. Deutsch, 20, rue Wauthier, Saint-Germain-en-Laye (S.-et-O.).

Motobécane, 175 cmc., 2 HP, boîte de vit., accessoires, 1.500 fr. Adolphe, 28, rue de Paris, Clamart (Seine).

état parf., voir Cara, 28, rue Montmartre, Saint-Ouen, 800 m. d. l. Porte Montmartre, vis. sa. di.

Hsso Terrot 4 HP, 2 tubes, culb., neuve, plombée, mod. 1929, gar. Crucy. Case 6, Orléans (Loiret).

Evans, 1 CV ½, type H., série n° 34.581, légère révision, prix avant., s'ad. Sellerie Pinard, à Avranches (Manche).

Terrot Jap 250 cmc., sup. machine, toute équip., 2.600 fr. Soyer, 250 cmc., modèle 26, état de neuf, à vendre 1.200 francs, à débattre. Henry, 36, rue d'Amiens, Breteuil (Oise).

2 Terrot, 2 CV 1926, b. état, nomb. access., écl. élec., prix 1.700 et 1.900 francs. Voir : Suquet, après 17 heures, avenue Kléver, 18, Paris.

Terrot, 250 cmc., sport, dble tube, freins tambour, bon état, 2.400 francs. André, 1, route de Maison, Chatou (S.-et-O.).

B. S. A. side 1 pl ½, état méc. parf., 5 CV, 2.000 francs. L. Gobert, Sanatorium de Bligny, par Brus S-Forges (S.-et-O.).

Motoconfort 3 CV, comme neuve, éclair., tansad, acces., impôts assur. payés, essai à vol., à enlever, 2.600 francs. Memmeson, 112, rue de Crimée, Paris.

F. N. M. 70, compt., tansad, acc., roulé 1.500 km., 4.300 francs. Languet, 10, rue de Bièvre, Paris (5°), dim. matin.

Gnome et Rhône, 250 cmc., type E2, parf. état, éclair. acé., compt., 3.000 francs. Sinet, à Herblay (S.-et-O.).

Monet Goyon, avec sidecar, peu roulé, 4.500 francs, cause achat voiture, voir garage Maricot, 16, rue Mazagran, Vitry-sur-Seine (Seine).

Terrot, 250 cmc., 2 tps, pneus conf., access., tr. b. état, cause achat voit., 2.700 francs. Beal, 23, bd. de la Station, Garches (S.-et-O.).

Terrot, 350 cmc., mod. 1928 panneaux, laqués grenat, tansad, écl. de ville assur., etc., état parf., à prendre de suite, 4.000 fr. S'adresser à Bijouterie, 2, rue d'Orléans, Paris (14°).

F. N. 500 cmc., conf. 27, parf. état., 700 francs d'acc., 4.800 fr., 11, rue de Lourmel, Paris (15°).

Terrot, 250 cmc., sport 1928, équip., peu roulé, besoin argent, prix à déb. Auguste, rue Martissot, 4, Clichy (Seine), dans la cour.

Cause achat voiture, part. vend. Gnome et Rhône, 500 cmc., à soup. lat., double graiss., pompe mécan. et à main, tansad, en très bon état de march., ess. vol., 3.500 francs. R. Sorbier, 3, rue du Pont d'Ivry, Alfortville (S.).

B. S. A. 500 cmc., rév., 1.800 francs, 2 pl. Parmentier, Ivry-sur-Seine (Seine).

Supplexa Jap. 350 cmc., comme neuve, cause dble emploi, 2.600 francs. Saurat, chez Mme Thonon, 108, rue de Ménilmontant, Paris (20°).

J. Thomann, 26, 175 cmc., roulé 7.300 km., mot. Moussard, rév., 3 vit., 1.000 francs, rue de S. Seine, Poitiers (Vienne).

CYCLECARS ET VOITURETTES

Camionnette Ford, récente, écl. dém. élect. bâche, belle carrosserie, hors série, très bon état mécan., ess. vol. 3.200 fr. Fac. paiement, M. Barre, 123, boul. National, Saint-Maur (Seine).

Cause départ, Morgan aile, à vendre camionnette, vendre ou échanger, contre petite moto, basse, rep. garage Bach, 37, rue Julien-Lacroix, Paris (20°).

Mathis 5 CV. torp. gén. cabriolet, éclair. dém. élect. pn. bal., parf. état. Rabot, 10,

MARC

vous présente
ses Modèles...

POPULAIRES

350 cmc. SOUPAPES LATÉRALES

Moteur VOISIN : Alésage 71 Course 88

Graissage par pompe automatique, **Débit visible.** - Boîte **STAUB**, 3 Vitesses. - Freins dans moyeux **Avant et Arrière.** - Magnéto **MÉA** avance variable. - Carburateur double manettes **GURTNER.** - Pneus 700x100 sur jantes base creuse. - **Cadre double berceau.** - Selle **PLANOR**, grand Modèle. - Amortisseurs, Frein de direction. - **Eclairage électrique NOVI**, 80. bougies

PRIX 4.975 fr.

et sa

350 cmc., Culbuteurs Blocs-Moteur CHAISE

Freins dans Moyeux **Avant et Arrière.** - Magnéto **MÉA**, avance variable. - Carburateur double manettes **GURTNER.** - Pneus 700x100 sur jantes base creuse. - **Cadre double berceau.** - Selle **PLANOR**, grand Modèle. - Amortisseurs, Frein de direction. - **Eclairage électrique NOVI**, 80 bougies.

PRIX 5.250 fr.

EXIGEZ CHEZ TOUS LES
— AGENTS —

LES MOTOCYCLETTES

MARC

Ou écrivez ou venez voir aux Motocyclettes

MARC 12, Rue du Plateau - à VINCENNES -

(A 100 mètres de la Mairie)

TRAMWAYS: Lignes 113 - 114 - 118 - 3 - 6, etc...
AUTOBUS: Ligne BA (Opéra-Mairie de Vincennes)

OUVERT SAMEDI & DIMANCHE TOUTE LA JOURNÉE

CATALOGUE FRANCO CONTRE 1 FRANC

rue Rouget-de-l'Isle, Clichy (Seine).

Mathis 5 CV., torp. 3 pl., état mécan. par écl. élect., comp. mont. 3.500 fr. Solignac, 15, rue Pasteur, Puteaux (Seine).

1 voiturette Amilcar, etc., en très bon état, A. H. Case 15092, Pontarlier (Doubs).

5 CV. Peugeot torp. cah. 4 pl., mod. 28, roulé 8.000 km., t. b. e. 12.000 fr. Chatroussat, 51, boul. Batignolles, Lab. 23-25.

Trop petit pour moi, je vends cond. int. Citroën 8 HP, 2/3 places, b. équip., roue de rech. AR. et acces. 5.500 fr., fac. paiement, écr. pr rend.-vous, Michel, 29, boul. Jules-Ferry, Paris (11°).

Sima Violet, 3 pl., parf. état, 3.500 fr. Bouche, 2, rue du Canal, Joinville.

Morgan sport, eau, écl. accus, à vendre 4.000 fr., s'adr. Garage Mulier, 207, rue de Bercy, samedi après-midi ou dim. matin, Rondaud, 9, rue du Pont-Louis Philippe, Paris (4°).

Morgan eau, comes spéc., ist. spéc. cyl. spéc. très vite, 3.600 fr., pressé. G. Neauber, 15, rue Pétrarque, Paris (16°).

G. A. R. Gd sport, écl. dém. élect., 3 pl., car. spéc. j. hom. c. moteur carr. peint. gar. nf. V. 9.000 fr. ou éch. cabr. ou C. 1, 2 ou 4 pl., donner gros soul. si inden. David, 2, rue Vil.-Mareuil, Courbevoie (Seine).

Peugeot 5 CV. 172 B. S. Bordino, 3 pl., parf. état. 6.500 fr. Royal, 25, boul. E.-Quinet, Paris.

Sima Violet (Alcyon), parf. état, moteur et boîte nfs, acces., essais. 2.400 fr., 133, boul. Carnot, Le Vésinet (Hare-Le-Pecq).

Cyclecar 5 CV., 3 pl., écl. dém. élect., acces. parf., état mécan. 4.200 fr. Jouan, 38, rue des Ecoles (Chatou).

Cabriole 5 CV. Citroën, ent. rév. par usine Citroën, nomb. acces., ph. Marchal, écr. Marche, 5, avenue des Marronniers, Ris-Orangis (S.-et-O.).

C. I. 6 CV. Renault, 4 pl., 4 portes, type N. N. parf. état, 10.500 fr. Tixier, 31, rue du Plateau, Paris (19°).

Morgan eau, éclair. acéty., capote, phare, pare-brise, direct. démult. compt. parf. état, visible dim. 21 à 28 avril, 59, rue Dombasle, Paris (15°).

Cause double emploi, vend. 5 CV. Citroën, torp., ch. long. parf. état, vis. dimanche. J. Leroy, 18, rue Yvard (Métro Vaugirard).

Camionnette Dodge démontée manque seule la magnéto, 1.200 fr. Jeanjean, 133, avenue Argenteuil, Asnières (Seine).

B. B. Peugeot, parf. état, vendue par part, écrire A. Lougin, Docks de l'Est, Gagny (S.-et-O.), ou Villemomble.

SIDECARS

Sidecar Blériot, bon état, 2.000 fr., 133, avenue d'Argenteuil, Asnières.

Harley side, 2 places, écl. Mag., 4 pns, état mécan. parf., Romain, avenue de la République, Aubervilliers (Seine).

Harley 9 CV., side bi-place, porte-bagages, tansad, pare-br., capote, 2 pneus, rech. écl. élect., p. accus., exc. état, carb. Solex, R. Guitton, 161 bis, av. E.-Vailant, Billancourt (Seine).

Douglas 6 CV., side, orig., ent. rév., juin 28, selle Terry, essai, prix 2.950 fr., écrire ou voir Prévost, 23, rue de Chabrol, Paris (10°).

Harley side, bi-place, L. W., pneus bal., bien équip., prix int., s'adresser concierge, 137 bis, boul. Ney, Paris (18°).

Je vends ensemble ou séparément, sidecar et moto Sunbeam 500 cmc., armée 1928, confort, éclair. élect., dynamo, accu. klaxon, compteur, affaire exceptionnelle, Leriche, Provence 63-97.

Indian 9 CV., side bi-place, parf. état, 1.600 fr Duclaye, 125, rue Simon-Bolivar, Paris (19°), après 6 heures.

Side Harley, état neuf, gar. cadre spécial, roue AR. sur roulement, éclair. élect., carb. Cozette, pneus 760x90, affaire magnifique, 40, rue Buffault, Paris (9°).

Indian side, 3 boules, pneus confort, réel. occas. à enlever pr cause dép. rég., écrire pr rendez-vous, 125, avenue République, Vincennes (Seine).

Indian side, sport, 2 pl., phares, 1 ch. à air, montre, outils, prix 1.400, écrire R. Besch, 100, rue Vercingétorix, Paris (14°).

Side Harley, biplace, luxe, éclair., capote, p.-brise, à enlever. 3.000 fr. Normand, 295, rue Lecourbe, Paris (15°).

Harley side, écl. très bon état, 2.400 fr. à débattre, Garreau, 289, rue de Vaugirard, Paris (l'après-midi).

ECHANGES

Vends ou échange contre 250 cmc. ou 175 cmc. ballons Indian side, révisé moteur neuf, 6 CV. 750 cmc., peinture, pneus neufs, soulte au besoin. Bordeneuve, Verneuil d'Argenais (Lot-et-Garonne).

Achète ou échange toutes motos, 47, avenue de la République, Paris.

Vendr. ou éch. pour moto 350 cmc., poste T. S. F. valise, typ. super., 6 lamp., acc. immob. neuf, valeur 4.500 fr., à débat., Potier, 32, rue Dauphine, Paris, t. l. j.

Terrot 500 cmc., an. 29, écl. élect., tout équip., tansad, etc., magnéto spéciale, pas roulé, coûté 8.000 fr., sous garantie vends 6.500 fr., ou échange contre Amilcar, Sandford, Vandichelle, 58, rue Grénet, Paris, 6 h. 1/2.

L'ON DESIRE ACHETER

Je cherche châssis René Gillet, pneu 700x80, écrire Robin, 45, rue de Richelieu, Paris (1°).

Si bonne occas. achet. moto moderne, bonne marque, 2 ou 3 CV., 2 ou 4 tps, préf. A. Thomasin, Droyes (Haute-Marne).

Cherche side Peuple, léger Lou BM, 600 fr. env. Ecr. J. Grigell, 19, rue Blondel, Paris (20°).

Suis acheteur side pour Triumph (type armée, côté gauche), Stenc, 23, boul. A.-Blanqui, Paris (13°).

J'achète cadre moto 250 ou 500 cmc., compl., sauf moteur, et moteur A. B. C. Gillot, 123, rue de la Glacière, Paris.

DIVERS

Eclair. élect. pour motos, 12 volts, 80 bougies, comprenant 1 dynamo et son support, avec débray., 1 commutateur, 1 jeu de fil, 1 phare Cibibi de 200 mm., avec support et 1 lanterne arr., le groupe complet 380 fr., faux volant en aluminium, 25 fr., gros et détail, atelier spécial de montage. Louis Bouchez, 7, boul. Victor-Hugo, Saint-Ouen (Seine).

Envelopp. Michelin 760x90, et Goodrich, 750x80, en très bon état, 70 fr. les deux, carb. Longuemare, 16 mm. d'alsage,

MARC Nouveaux Prix

Moteur JAP

- 350 cmc soupapes latérales 5.450 fr.**
- 350 cmc culbuteurs double échappem. 6.400 fr.**
- 500 cmc soupapes latérales 5.950 fr.**
- 500 cmc culbuteurs double échappement 7.250 fr.**

toutes ces machines livrées avec
MOTEUR JAP
Boîtes STAUB, 3 vitesses

Bloc Moteur Chaise

- 350 cmc arbre à came en tête 5.950 fr.**
- 500 cmc arbre à came en tête 6.450 fr.**

Toutes ces machines sont livrées cadre **double-berceau** - Fourche 4 amortisseurs - Silencieux **Cerretti** - Pneus 700x100 à **tringles**, avance variable - Carburateur **double-manettes** - Selle **Planor** grand modèle - Frein de direction - Gripps-genoux - Outillage - Email grand luxe.

EXIGEZ CHEZ TOUS LES AGENTS LES MOTOCYCLETTES MARC

Ou écrivez ou venez voir aux Motocyclettes

MARC 12, Rue du Plateau - à VINCENNES -

(A 100 mètres de la Mairie)

TRAMWAYS : Ligne 113-114-118-3-6, etc...

AUTOBUS : Ligne B. A. (Opéra-Mairie de Vincennes)

OUVERT SAMEDI ET DIMANCHE TOUTE LA JOURNÉE
CATALOGUE FRANCO CONTRE 1 FRANC

neuf 400 fr. Perrin, 3, rue Eug.-Voisin, Joinville (Seine).

Stock de pièces d'occasion pour Triumph, 500 cmc., moteurs 600 fr., boîtes 3 vit. Sturm. Zacher, 480 fr., fourches, cadres, réservoirs, carb., magn. et toutes pièces pour ce modèle. Boîtes G. M. 2 vit., débr. et kick, 360 fr., prix spéc. par quantités, Louis Bouchez, 7, boul. V.-Hugo, Saint-Ouen (mairie).

Poste T. S. F., 5 lampes, accus. 80 v., 3 amp. 4 v. 40 amp., diffuseur. Radiolavox, prix 1.200 fr. Laurent, 117, route de Châtillon, Montrouge (Seine).

Compteur compte tours O. S. flexible et prise, montre O. S. 4. J. filtre air essence, Técalémit, P. Etat, b. prix, 57, Théodore Honoré, Nogent-sur-Marne.

Moteurs 2 et 4 tps., depuis 300 fr., boîte vit. Moss, 3 v. ch.-ch., 600 fr. Sturmey, 500 fr. B. S. A. 3 V., ch.-ch., 550 fr., et tous les acces. à des prix au-dessous des cours. Pièces pour Harley, Indian, B. S. A., Triumph, à bas prix. A. Geoffroy, 155, boul. V.-Hugo, Saint-Ouen (Seine).

Mach. à écrire, cause unification, marque Oliver, 700. Japy, 600 fr. Sun, 250, Memin, Cuirs, Le Mans (Sarthe).

ECHANGES

Vend. ou échang. contre moto coupé Zèbre 6 CV, 4 pl., dém. écl. très bon état marche. Boulard, 115, route d'Orléans, Montrouge.

Echange side B. S. A., 500 cmc. très bon état, contre 175 cmc. confort même état. Henriot, le Coteau (Loire).

Echange vélos et motos neufs ou occasions, contre Amilcar bon état. Locq, 10, rue Kléber, Argenteuil (S.-et-O.).

Echang. voit. contre moto arm. chas. cet. vend. mo. 2 cyl., train neuf, 900 fr. Ach. chas. cycl. carr. sans mot. ni access., bas prix, 2 poulies moteurs P. C. 22. Mattard, la Forêt, par Aigre (Charente).

DIVERS

Castrol X. L. et ricin pur, 1^{re} pression, à 10 fr. le litre, pneus bal., base creuse, 27 x 4, à 110 fr. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20°). Tél. Roquette 07-67.

Carburateur Longuemare pr. 350 et 500 cmc. neufs, 130 fr. Pneus neufs Motobécane, 30 fr. 650 x 65 Cord, 80 fr. Courroies, 1, rue des Jardins-Saint-Paul, Paris.

Au plus offrant roue arr. moto 3 vit. et débray. par moyeu, Armstrong, en parf. état. F. Don, La Comète, près La Roche-sur-Yon (Vendée).

Super 7 lampes, gr. luxe, diff. point bleu, Europe sur cadre, fonct. gar. 2.500 fr. ou échange avec soulte contre 350 ou 500 cmc. équipée, prix moyen. M. Scherzer, 52, rue des Vinaigriers, Paris (10°)

Bloc moteur Flat Twin, 400 cmc., 4 vit., soupapes en tête, très bon état, à vendre 1.200 fr. R. Legros, 54, rue Carnot. Levallois (Seine).

Tansad neuf, valeur 200 fr., soldé 90 fr., 10 bis, rue Ernest-Lacoste, Paris (12°).

PETITES ANNONCES ENCADRÉES
EMPLACEMENT RÉSERVÉ
DEMANDEZ NOS CONDITIONS

**MAGNÉTOS
DYNAMOS
DÉMARREURS**

Toutes Marques

Pièces détachées
Pour tous Modèles

A. DE SARELLO

90, AVENUE DES TERNES, PARIS (17^e) Téléph. { Wagram 01-00
Carnet 53-57

**RÉPARATIONS
en 24 heures**

avec
Garantie de 6 Mois

**SPÉCIALITÉ
pour MOTOS**

Si vous n'êtes pas abonnés!...

Moto Revue

peut vous manquer!

ABONNEZ-VOUS

FRANCE & COLONIES

26 Numéros.. 23 fr.
52 Numéros.. 45 fr.

MOTO-AGENCY 24, Bd de Charonne
PARIS (20^e)

ACHATS - VENTES
RÉPARATIONS - ÉCHANGES
FN Terrot, Peugeot, Motoconfort
— Soyer, etc. —
Stocks en neufs et occasions
Ecole de Motos - Permis gratuit à tout acheteur

MOTOCONFORT

AGENCE
21, r. de Tlemcen
PARIS (20^e)
:: Ménil. 76-39 ::

CRÉDIT SANS INTÉRÊT
— ÉCHANGE —

**ROBERT
RÉMY,** Successeur

**SAROLEA
SOYER
TERROT
GILLET-HERSTAL
MARC**

ATELIER SPÉCIAL

d'Équipements Électriques
pour AUTOS, MOTOS

Réparations
Échanges

Accus
Dynamos,
Magnétos,
Démarreurs

ÉLECTRO-ENTRETIEN

23, Rue Cousin - CLICHY (Seine)
— Téléphone : Péreire 18-46 —

PIECES POUR

B.S.A. TRIUMPH

DALBIAC, 1 rue des JARDINS S' PAUL PARIS

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

Moteur JAP,
500 cmc.,
Boîte vitesses
BURMAN
3 Vitesses.

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

LE PLUS ÉCONOMIQUE — LE MIEUX CONÇU

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

PNEUS. MOTO.

Neufs garantis.

650 x 50....	45 fr.
650 x 65....	90 —
700 x 80....	105 —
27 x 4 (à tringle)	105 —
26 x 3,5....	100 —

Moto - Accessoires
14, rue du Plateau
- VINCENNES -

Tramways et autobus
(descendre à la mairie)

LISEZ

L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE

Supplément Mensuel
de
MOTO-REVUE

B.S.A. LIQUIDE DES
Motocyclettes
- neuves 1928 -
avec des rabais considérables.
B.S.A. - rue des Acacias, PARIS-17

BULLETIN D'ABONNEMENT · CATEGORIE A - B - C (BIFFER LES LETTRES - INUTILES -)

Veillez m'abonner à⁽¹⁾ numéros de **Moto-Revue** à partir du Numéro en date du.....

Ci-joint la somme de⁽²⁾

Nom

Prénoms

Profession

Adresse

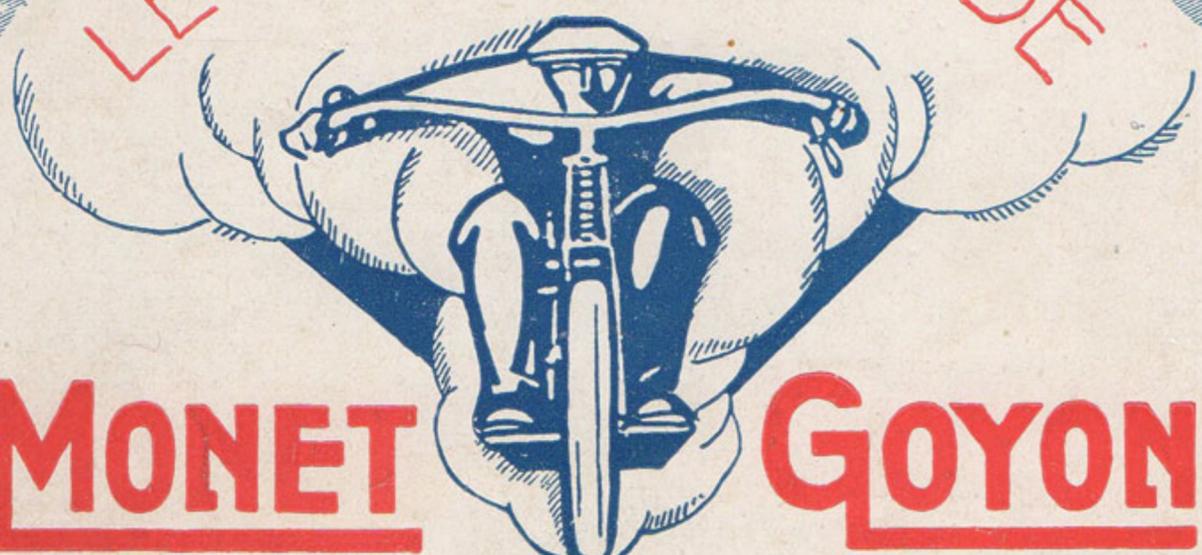
TARIF DES ABONNEMENTS (FRANCE & COLONIES)

A			B			C	
Abonnement complet : MOTO-REVUE hebdomadaire et son supplément mensuel : L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE			Abonnement simple MOTO-REVUE Hebdomadaire			Abonnement simple : L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE Mensuel	
UN AN	SIX MOIS	TROIS MOIS	UN AN	SIX MOIS	TROIS MOIS	UN AN	SIX MOIS
64 Numéros	32 Numéros	16 Numéros	52 Numéros	26 Numéros	13 Numéros	12 Numéros	6 Numéros
55 »	30 »	18 »	45 »	23 »	14 »	20 »	11 »

Signature

(1) Indiquer le nombre des Numéros souscrits.
(2) Pour l'envoi des fonds un simple mandat-poste ne vous coûtera que 0 fr. 40 si vous faites porter sur ce mandat par l'employé des postes la mention CHÈQUES POSTAUX 29.737 PARIS (2^e)

LES TRIOMPHES DE

MONET  **GOYON**

affirme dans **toutes les Catégories** :
en **Côte**, en **Vitesse**, comme en **Tourisme**
en 2 Temps aussi bien qu'en 4 Temps,
sa **Supériorité de Construction**

ses dernières victoires :

Grands Prix d'Algérie, catégorie 350 cc.

Roubaix-Paris-Roubaix, ex æquo,
cat. 500 et 175 cc.

Circuit du Sud-Ouest, cat. 175 cc.

Circuit International d'Antibes, cat. 175 cc.

Côte d'Argenteuil, cat. 175 cc., *record battu.*

Côte de St-Lô, cat. 175 cc., *record battu.*

Côte de la Turbie, cat. 350, 250, 175 et 350 side.
records battus dans les 4 catégories

Bordeaux-Nice, ex æquo cat. 500, 350 et 175 cc.

500 mètres à Nice, cat. 350, 175, et 350 sidecar,
records battus dans les 3 catégories

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

MONET-&-GOYON 57, Rue du Pavillon
— — MACON — —