

Les bébés en Motocyclette...!

LE NUMÉRO

1^{fr.} - 25

MOTO REVUE

TOUS LES
SAMEDIS

17^e ANNÉE — N° 340

14 Septembre 1929

MOTOS - SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

et
*Motocyclisme
Automobiles*



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

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

Impraticable à l'automobile, ce passage boueux sera vaincu par le sidecar : lors d'une épreuve de 120 miles, le 14 Juillet à Victoria, ce sidecar "Triumph" réussit la performance et se classe vainqueur.

SIX JOURS INTERNATIONAUX
de la F.I.C.M.

Dans cette Épreuve Internationale de Tourisme
la plus importante de l'année

GNOME & RHONE

— *s'attribue* —

LA PLUS HAUTE RÉCOMPENSE

BERNARD sur GNOME & RHONE, 500 cmc., D 4

- accomplit tout le parcours et l'Épreuve de vitesse -

SANS PÉNALISATION

et remporte la **MÉDAILLE D'OR**

SIÈGE SOCIAL :
34, Rue de Lisbonne - PARIS

MAGASIN de VENTE :
49, Avenue de la Grande-Armée - PARIS

SUCCURSALES : LILLE - LYON - TOULOUSE - MARSEILLE



Motocyclistes...

Demandez

le Bidon de 1 litre

KERVOLINE

EMBALLAGE GRATUIT

Vous aurez

une huile parfaite

celle que

Monet-Goyon

Magnat-Debon

Dresch

**et tant d'autres constructeurs
recommandent à leur clientèle.**

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.

**L'heure sur
la route**

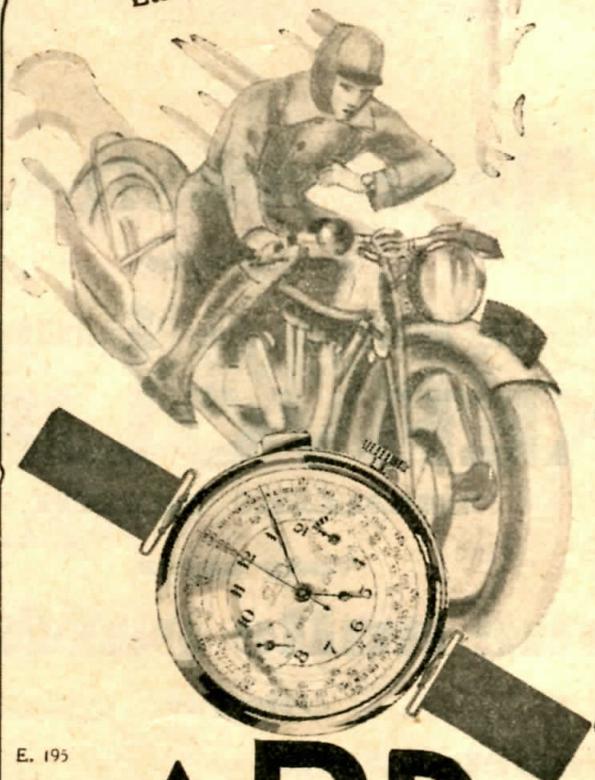
Vous aimez à contrôler vos "temps", à
calculer vos moyennes ; et quand vous
abordez "la ligne droite" vous voulez savoir
jusqu'ou "monte" votre machine...

Le chronographe - bracelet SARDA vous
renseignera toujours exactement. Un coup
d'œil au bout du kilomètre, et vous saurez
que vous marchez à 110 ou 120... Indiffé-
rent aux vibrations, partout et toujours il
vous donnera l'heure, la seconde exactes.

Vendu par le fabricant lui-même 30 %
moins cher qu'au détail aux prix introuva-
bles de : Frs 398, avec boîtier nickel ;
Frs 595, avec boîtier argent niellé ou
plaqué or (modèles de luxe).

Faites votre commande ou demandez le
catalogue n° 29-11 qui vous sera envoyé
gracieusement par retour à la

FABRIQUE D'HORLOGERIE DE PRÉCISION
Établissements SARDA - Besançon



E. 195

SARDA
BESANCON

En 1929, comme en 1928

DEUX TITRES DE

Champions de France Motos

sont remportés par



CATÉGORIE 175 cmc.

1^{er} — JOLLY

CATÉGORIE 350 cmc.

1^{er} — LEMASSON

ALCYON est la seule maison française qui remporte une **double victoire**, faisant en outre la meilleure moyenne horaire, **toutes catégories**. (*Lemasson : 96 km. 349*).

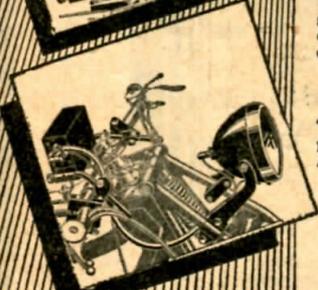
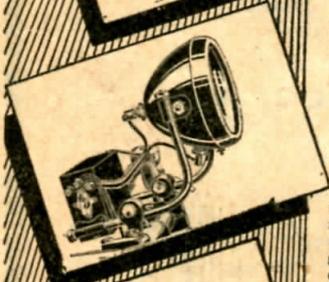
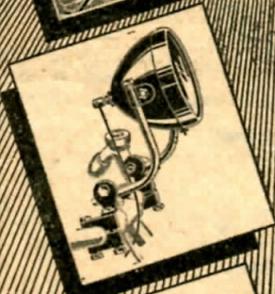
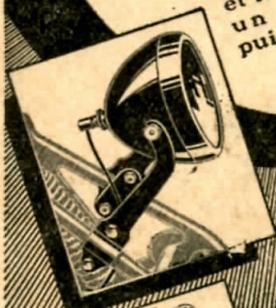
(Pneus Dunlop)

Les plus belles victoires aux meilleures machines

CATALOGUE « M.R. » SUR DEMANDE → à **ALCYON**, à COURBEVOIE (Seine) OU AUX AGENTS DE LA MARQUE

Pour les petites motos

Pour les propriétaires de petites motos qui hésitent à faire la dépense d'un RM, C4, le fameux Radios moto à accus, voici la gamme d'équipements Radios - sans accus. Tous ces appareils sont alimentés par la dynamo "Radios-Moto" (6 V.O. 8 Amp..) blindée, robuste et indérégable qui assure un éclairage net et puissant.



Radios Moto n° 1 bis

phare fixé sur la fourche parallélogramme par deux brides munies de contrebrides. Equipement complet :

280 Frs

Radios Moto n° 2

phare avec bride universelle. Equipement complet :

315 Frs

Radios Moto n° 3 "Veilleuse Code"

phare à deux ampoules monté sur bride universelle. Coffret à commutateur avec sa pile. Equipement complet :

360 Frs

Radios Moto n° 3 bis

même caractéristique que le n° 3 mais fixation du phare sur la fourche parallélogramme et mode de fixation du coffret différent. Equipement complet :

360 Frs

Tous ces équipements sont prévus pour admettre le feu A.R. rouge et blanc : Prix

20 Frs

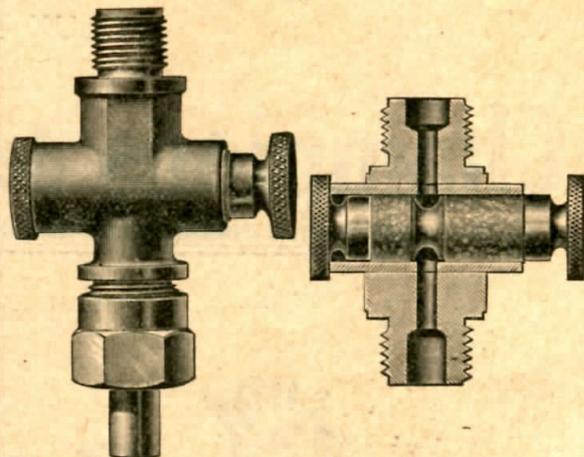
ÉCLAIRAGES ÉLECTRIQUES

RADIOS

pour cycles et motos
Direction, Usine et Bureaux
18, rue Denfert-Rochereau, à
BELLEGARDE (Ain)

pour PARIS :
Montage et vente, 38, rue du
Chateau-d'Eau.

GURTNER



LE NOUVEAU ROBINET A ESSENCE J.G.
SIMPLE - ROBUSTE
PARFAITEMENT ÉTANCHE

Établ^{ts} **J.GURTNER** - PONTARLIER (Doubs)



MOTOCYCLISTES !!!

LA CHAÎNE

RENOLD

EST LA MEILLEURE

SA RENOMMÉE EST UNIVERSELLE

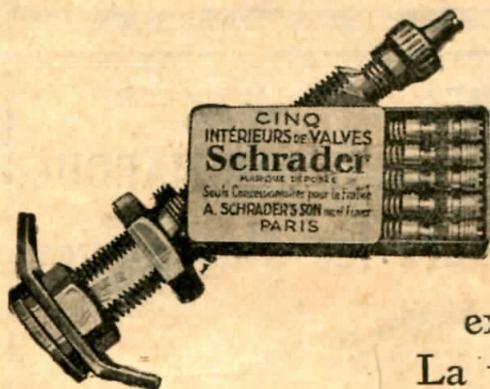
ELLE ÉQUIPE LES MARQUES
LES PLUS RÉPUTÉES DU MONDE

Quand il vous faut une nouvelle
chaîne montez une

RENOLD

Demandez-la à votre Agent de MOTOS

Tarif et notice n° 1027 franco sur demande
à **RENOLD CHAINS Ltd**
14, Rue Danton - Levallois-Perret



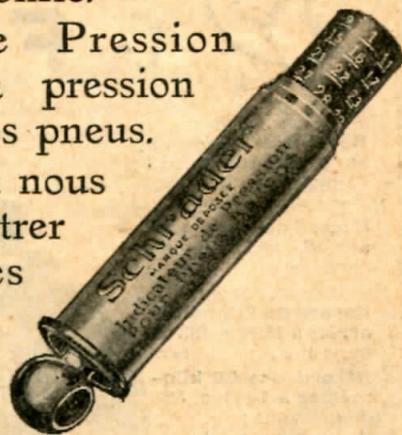
Gardez précieusement l'air dans vos pneus.

La Valve Schrader conserve l'air qu'on lui confie.

L'Indicateur de Pression Schrader donne la pression exacte de l'air dans vos pneus.

La visite de notre Stand nous permettra de vous démontrer la supériorité des articles Schrader.

- 1^e Série : STAND 56 — Balcon E
- 2^e Série : STAND 7 — Galerie K
- 3^e Série : STAND 24 — Galerie J



Schrader

MARQUE DÉPOSÉE

91^{bis}, Avenue des Ternes - Paris (XVII^e)

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs



- PALMARÈS 1929 -

DE LA MAGNÉTO



QUELQUES VICTOIRES SENSATIONNELLES
REMPORTÉES AU COURS DE LA SAISON...

TOURIST TROPHY

Catégorie SENIOR : 1^{er}, 2^e, 3^e;

Catégorie JUNIOR : Les 14 PREMIERS ;
Ce résultat est sans précédent dans les Annales du T.T.

Catégorie LIGHTWEIGHT : 1^{er}, 2^e, 3^e;

GRAND PRIX d'ALLEMAGNE, le 18/7/29. - 1.000 cmc. : 1^{er}; 500 cmc. : 1^{er}; 350 cmc. : 1^{er}; 250 cmc. : 1^{er}
GRAND PRIX de BELGIQUE, le 14/7/29. - 500 cmc. : 1^{er}; 350 cmc. : 1^{er}; 250 cmc. : 1^{er};
GRAND PRIX de FRANCE. - 500 cmc. : 1^{er}; 350 cmc. : 1^{er}; 250 cmc. : 1^{er};
GRAND PRIX de HOLLANDE, le 6/7/29. - 500 cmc. : 1^{er}; 350 cmc. : 1^{er}; 250 cmc. : 1^{er}; 175 cmc. : 1^{er}

Rien que des Premiers, tous avec Magnéto M.L.

Presque tous les Coureurs (Autos et Motos) du Monde entier, emploient la Magnéto M.L.
Exiger sur votre Auto ou Moto une Magnéto M.L.

REPRÉSENTANT GÉNÉRAL
— POUR LA FRANCE : —

H. J. HARDING

49, Boulevard Gouvion-Saint-Cyr, 49
PARIS



FABRIQUE NATIONALE D'ARMES

HERSTAL-LEZ-LIÈGE
BELGIQUE

LES RECORDS MONDIAUX CLASSENT UNE MARQUE

La **F N** détient toujours les plus enviés

En 350 cmc., Solo :
Record des 24 heures
sur piste à 105 km. 253
de moyenne ;

En 350 cmc., Sidecar :
Record du kilomètre
arrêté à 99 km. 447 de
moyenne ;

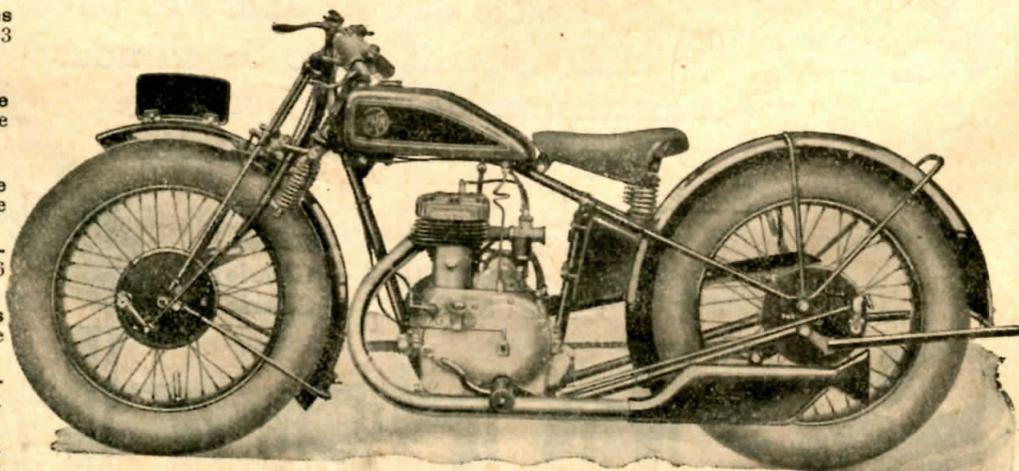
En 600 cmc., Sidecar :
Record du kilomètre
arrêté à 159 km. 433 de
moyenne ;

Record des 50 kilo-
mètres à 144 km. 826
de moyenne ;

Record des 50 miles
à 144 km. 143 de
moyenne ;

Record des 100 kilo-
mètres à 143 km. 791
de moyenne ;

Record de l'heure à
143 km. 244 de moyen-
ne.



LA 350 cmc., SURBAISSÉE

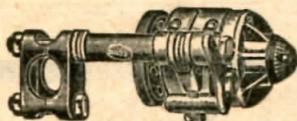
4, rue Pierret, 4 -:- NEUILLY-sur-SEINE Tél.: Wagram 94-27

Les Nouveautés

Cicca

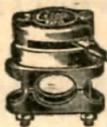
pour motocyclettes: l'éclairage électrique

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.

N° 301

Alternateur 301 avec support et galet d'entraînement



N° 303

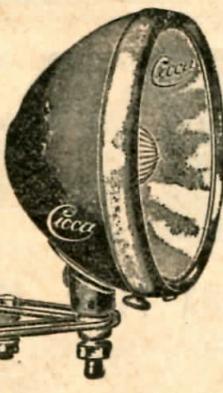
Commutateur 303 avec dispositif code



N° 302

lanterne arrière

Projecteur de 200 mm 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 mm : 460 frs.

— — 160 mm : 440 frs.

Supplément pour entraînement par courroie 75 frs.



114 Av des Champs Elysees
PARIS (8^e)

98-04

Tél. Elysées 98-05

98-06

En vente dans toutes les bonnes maisons

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

Demandez les

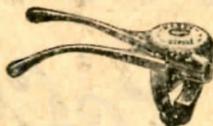
NOUVELLES MANETTES NOUVEAUX LEVIERS

FONCTIONNEMENT DOUX
NE CISAILLANT PAS LES CABLES

FINI PARFAIT
en
LAITON NICKELÉ



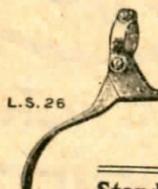
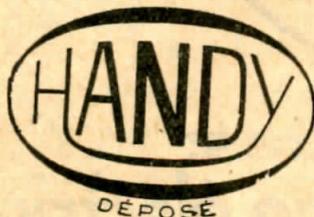
PL. S. 10



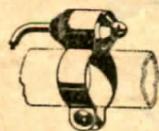
PL. D. 21



L. R. 29 & 30



L. S. 26



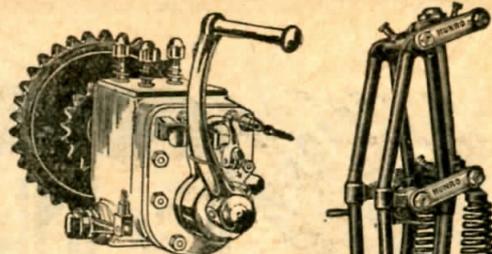
Interrupteur



Poignée caoutchouc



L. D. 19



REPRÉSENTANT EXCLUSIF
BOITES STURMEY-ARCHER
et Pièces détachées

Carburateurs AMAC



Fourches
MUNRO-COMFORT



Graissage sous pression ROMU

Stand II - Galerie B
(du 23 Octobre au 3 Novembre)

Moyeux Freins B. C. S., Câbles, Gâines, accessoires, etc.
Anciens Éts R. MUNRO, 198, Boulevard Pereire
Téléphone: Wagram 10-14 PARIS (17^e)

TRAIN

...VOUS PRÉSENTE
LA MOTOCYCLETTE

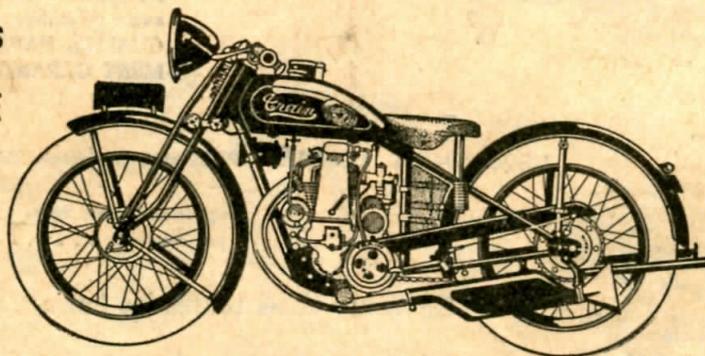
la plus PERFECTIONNÉE, la mieux FINIE, la MEILLEURE MARCHÉ

Bloc MOTEUR 4 temps

SOUPAPES en TÊTE
de 350 cm³

3 Vitesses

Pneus Ballons



MOYEURS à roule-
ments annulaires

4 FREINS

Fourche
à Amortisseur
sur chaque articulation

Frein de Direction

Prix : 5.450 fr.

VENTE A CRÉDIT EN 12 MENSUALITÉS — CATALOGUE FRANCO

Établis. E. TRAIN, 3, rue Rouget-de-l'Isle, COURBEVOIE (Seine)

O.S.A. LIBERTY

TYPE C.3, 250 cc. - Bloc-moteur. 85 kilomètres à l'heure. **3.650^{fr.}**
Prix

TYPE C.S. 3. - Bloc-moteur, graissage séparé. 95 kilomètres à l'heure. **3.950^{fr.}**
Prix

Et notre 175 cc., Bloc-moteur, rapide et économique à **3.200 fr.**, 75 kilomètres à l'heure

Ces modèles entièrement construits dans nos ateliers d'Argenteuil (Catalogue n° 5 franco)

O.S.A. LIBERTY, Argenteuil (S - et O.) 3, boul. Gouvion-St-Cyr, PARIS Exposition :

SOYER & C^{ie}

Votre attente
n'aura pas
été vaine !

Notre Machine

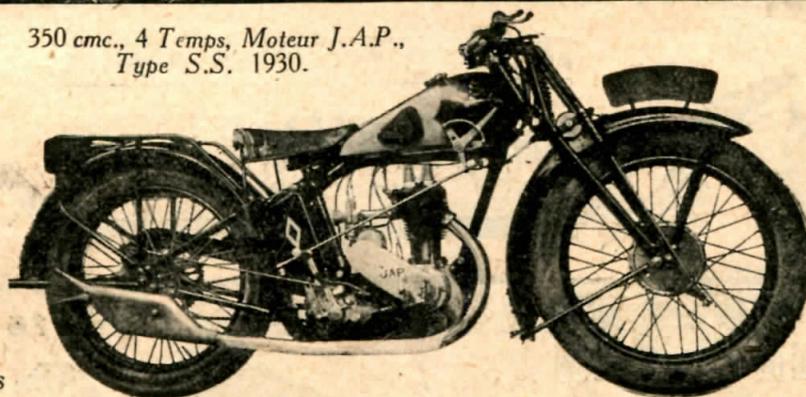
S.S. 1930

Moteur JAP,
350 cmc., à

4.600^{fr.}

réalise vos espoirs

350 cmc., 4 Temps, Moteur J.A.P.,
Type S.S. 1930.



Si vous aimez
le Grand Sport,
nous vous dirons:

Prenez notre
500 cmc.

0-II. 1930

Moteur SOYER,
Arbre à came en tête
doubl. échappem.

6.150^{fr.}

Nous vous présentons également toute la gamme de notre fabrication :

175 cmc., B7. - Moteur SOYER, 2 Temps.. . . .	2.900 fr.	350 cmc., O8. - Moteur SOYER, Arbre à cames en tête	5.650 fr.
250 cmc., B8. - Moteur JAP, 4 Temps	4.300 fr.	350 cmc., O9. - Moteur SOYER, Moteur Bloc, Éclairage électrique.	6.900 fr.
350 cmc., O7. - Moteur JAP, 4 Temps	5.000 fr.	500 cmc., O10. - Mot. SOYER, Bloc, avec Écl. élec.	7.200 fr.
350 cmc., O7C. - Moteur JAP, 4 Temps	5.650 fr.		
350 cmc., O7S. - Moteur JAP, 4 Temps, Culbuteurs.	5.650 fr.		

Tous nos Modèles peuvent être équipés avec Éclairage par Alternateur, Dyalmo et Dynamo.

CATALOGUE GRATUIT - VENTE A CRÉDIT

ÉCRIRE A: **ÉTABLISSEMENTS SOYER & C^{ie}** 69, Route de la Révolte, 69
— LEVALLOIS (Seine) —

MAGASIN D'EXPOSITION : 6, AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE - PARIS

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

GILLET-HERSTAL

(MARQUE FRANÇAISE)

GÉCO-HERSTAL

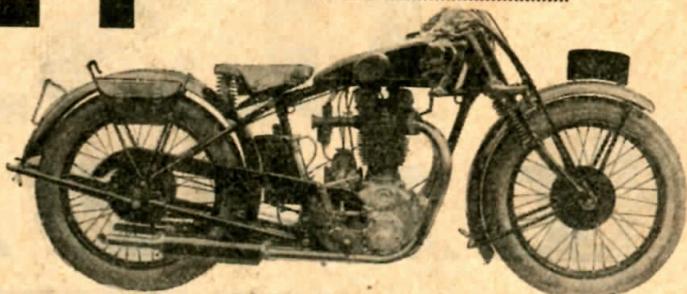
— PIÈCES DE RECHANGE —

CATALOGUES

- et Conditions de -
Paiement en 12 Mois

- 32 -

Rue Pierret
NEUILLY-SUR-SEINE



C'EST UN VRAI CHARME

— DE PILOTER UNE —

MOTO

Saroléa

Elle est **PUISSANTE** - **ROBUSTE** et **FACILE** à conduire

AGENTS PARTOUT EN FRANCE

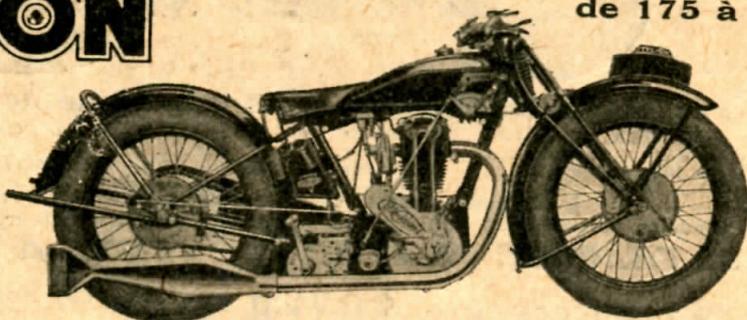
Maison SAROLÉA - SOCIÉTÉ ANONYME -
HERSTAL-LEZ-LIÈGE
(BELGIQUE)

PUBLICONSEIL - LIÈGE

STYL'SON

LA MOTO DE GRAND
STYLE

Ses Modèles 1929 en tout comparables 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

X

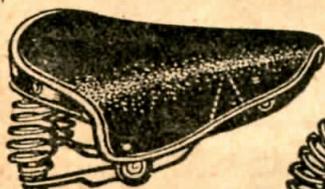
Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs



SELLE de QUALITÉ

tout en ressorts

100 p. 100 de confort



SELLE "TERRY"
VÉLO DAME



SELLE "TERRY"
MOTO

Terry

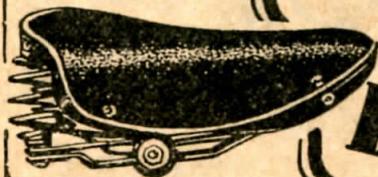
TOUT EN RESSORTS

BREVETÉE S.G.D.G.

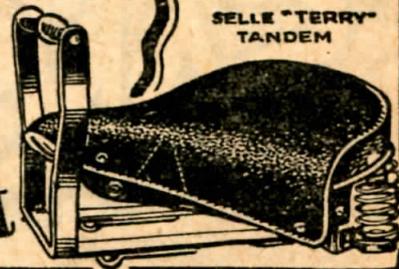
Motocyclistes! Attention aux nombreuses imitations defectueuses!
Exigez la marque de garantie:

"Terry"

En vente partout



SELLE "TERRY"
VÉLO



SELLE "TERRY"
TANDEM

Patente Bowden - Cicca - Brampton - Brown.

Matierech et Vioy

DANS PARIS - LES PYRÉNÉES - PARIS 1929

SAN SOU PAP

**COMME EN 1927 ET 1928
REMPORTE UN SUCCÈS COMPLET**

5 MACHINES ENGAGÉES ---

5 MACHINES VICTORIEUSES

Seule équipe terminant en 250 cmc.

Pneus HUTCHINSON - Amortisseurs EXELSIOR AFA - Chaînes RENOLD - Selle PLANOR - Éclairage électrique ROSENGART - Graissage KERVOLINE

CHAMPIONNAT DES MONTAGNES

COUPE DES PYRENEES

COUPE DU TOURMALET

TOUS SUR LA FAMEUSE S.S. 25



CATALOGUES ILLUSTRÉS
—: SUR DEMANDE :—

CONDITIONS DE VENTE A CRÉDIT

MOTEX
49, Route des Petits-Ponts, PANTIN

Fondée en 1913

CAMILLE LACOME

Directeur-Fondateur

RÉDACTION, ADMINISTRATION
ET PUBLICITÉ

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

TÉLÉPHONE

CENTRAL 03-81 CENTRAL 03-24

C/C Postal 29.737

MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE
PARAÎSSANT LE SAMEDI

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

ABONNEMENTS

	UN AN 52 N ^{os}	SIX MOIS 25 N ^{os}
France :	—	—
Colonies.	45 fr.	23 fr.
Union postale	68 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)

EDITORIAL

Un nouveau technicien A. M.

Allons, il va falloir que notre corporation fasse place à un certain A. M., qui écrit dans le *Petit Bleu*, et qui professe sur la motocyclette des idées au moins originales.

A. M. relève qu'un certain dimanche il s'est produit dans toute la France dix accidents de motos avec comme résultats deux morts. Nous croyions jusqu'à présent qu'une hécatombe comportait cent victimes, mais passons sur ce détail. « Qui est, s'écrie A. M., responsable de tant de sang versé ? La fatalité ? Non. Le responsable, c'est l'Administration et en l'espèce le Service des Mines. » Vous ne vous en doutiez pas, ni moi non plus.

« N'importe quel maladroit cycliste (il n'aime pas les cyclistes, ce pauvre A. M.) — et Dieu sait s'il y en a ! — dès qu'il a quelques centaines de francs en poche, se mue en motocycliste. Il achète quelque machine à tempérament, et s'élance sur la route. Souvent, il n'a même pas de permis de conduire ; il juge inutile cette formalité, A. M. n'est guère au courant du prix des machines. Quant au permis de conduire, il peut coûter cher de s'en passer. N'y a-t-il pas au surplus des automobilistes qui n'en ont pas ? Si les bicyclistes, mués en motocyclistes, s'élancent si aisément sur la route, c'est que la moto n'est vraiment pas difficile à conduire, et comment croire dès lors qu'elle soit dangereuse !

Mais quels reproches A. M. fait-il au Service des Mines ? « La manière dont on fait passer l'examen de capacité des motocyclettes (???) est une dérision. On leur demande de suivre en groupe la voiture de l'examineur ; s'ils arrivent en même temps que lui, ils reçoivent la carte rose, sinon ils sont invités à repasser, mais cette invitation-là, ils ne l'acceptent pas toujours, ce qui ne les empêche en rien de rouler le dimanche suivant. » Lisez bien sa prose. Ainsi donc A. M. ignore encore que le Service des Mines ne fait plus passer l'examen pour le permis de conduire et que l'Union Nationale des Associations de Tourisme en a été chargée. Par surcroît, il accuse les inspecteurs de l'U. N. A. T. d'être des joyeux fumeurs. Ils peuvent être parfois incompetents en ce qui concerne la motocyclette, mais nous avons, en mainte occasion, constaté qu'ils étaient particulièrement sévères pour les motocyclistes. Nous ne

savons pas si M. Famechon, directeur de l'U. N. A. T. a eu la prose de A. M. sous les yeux, mais il pourrait confirmer que le pourcentage de refusés est tout aussi fort pour les motocyclistes que pour les automobilistes. Nous croyons d'ailleurs que l'inspecteur qui ferait passer les examens selon le système A. M., qui mériterait plutôt d'être appelé le système D. M., ne garderait pas longtemps sa place.

Mais ce n'est pas le seul grief d'A. M. contre le Service des Mines. « Cette première négligence, continue-t-il, est doublée d'une négligence plus grave au sujet du matériel » et A. M. va nous donner de l'industrie de la motocyclette un aperçu très nouveau.

« La motocyclette étant devenue un instrument populaire, des fabricants se sont attachés à les établir au plus bas prix ; or, à ce prix, il est impossible de fournir une moto présentant de réels caractères de sécurité. On met bien en circulation un engin qui roule, qui roule même vite... Par contre, ces moteurs imparfaits sont incapables de tourner au ralenti sans caler, de même que le système de freinage avec un véhicule trop léger ne permet pas l'arrêt brusque... » Faut-il nous appesantir sur ces âneries. Même la moto le meilleur marché a des freins et un moteur qui a un ralenti acceptable. Nos constructeurs savent très bien que faire de la camelote n'est pas un moyen de réussir. Et pourquoi un véhicule léger ne pourrait-il être freiné ?

Un vélomoteur marchant à 30 kilomètres à l'heure pourra s'arrêter sur la même distance qu'une auto ou un camion marchant à la même vitesse.

« Le Service des Mines qui refuserait une voiture si elle n'était pas munie d'un dispositif de marche arrière, accepte une motocyclette incapable de s'arrêter ou de rouler doucement. » Nous avouons que le rapport entre le ralenti des motocyclettes et la marche arrière des voitures nous échappe complètement.

L'explication des accidents n'est pas moins savoureuse : « Un motocyycle plus ou moins maladroit se trouve sur la route dans un passage difficile où vont se croiser deux autos ; il pourrait s'en tirer normalement en suivant doucement l'une des deux voitures ; cela lui est impossible ; alors, pour ne pas caler, il fonce entre les deux autos d'autant plus sottement qu'en cas de danger il ne pourra pas s'arrêter. » Réfléchissez donc un instant, pauvre A. M., avant d'écrire de pareilles stupidités. I.

SOMMAIRE

N^o 340

Samedi 14 Septembre 1929

Par-ci, par-là.....	1129
Le Grand Rallye du Salon 1929.....	1130
Tubulures, par H.-P. Borestroke.....	1131
Les modèles 29 sur la route : La F.N. 350 cmc., par Max End.....	1133
Le Sport.....	1135
Après le Championnat de France.....	1136
La moto et les enfants, par Bobette.....	1139
Nos fabricants.....	1141
Taux de compression, par J. Mellier.....	1143
L'accessoire... sur la route : RADIOS, par M. A.....	1145
Le tansad, par le D ^r René Imbert.....	1147
La page des trimoteurs : Le trimoteur Bert.....	1150
La L.N.M.....	1154

n'est pas d'instrument maniable, plus souple et plus sur que la moto. Si un motocycliste commet l'imprudenc e que vous indiquez, il est bon à envoyer à Charenton La moto elle-même n'est pas en cause. Nous laissons à M. A. M. la responsabilité de ce charabia, et de cette ridicule opinion. Les motocyclettes actuelles ont, ne lui en déplaise, des freins largement efficaces et elles ont un ralenti très suffisant, peut-être parfois un peu irrégulier au point de vue du bruit, mais c'est tout. Il n'est pas un vélomoteur qu'on ne puisse mener à l'allure d'un homme au pas. Que veut alors M. A. M. ? La souplesse est, en fait, une des qualités les plus remarquables de la motocyclette.

Il y a des accidents, certes, mais proportionnellement moins nombreux que ceux des automobiles. Il y a des imprudents, nous en convenons volontiers, mais il y a des piétons imprudents, des automobilistes, des aviateurs, des marins imprudents. Ces imprudents, il n'y a pas de règlement au monde qui puisse les discipliner. Nous croyons trop en France à l'efficacité des textes écrits ou imprimés. On juge trop souvent un fonctionnaire sur les rapports qu'il fait que sur son travail utile. Il n'y a qu'un moyen de rendre sages les imprudents, c'est de leur inspirer la peur du gendarme (encore faudrait-il que le gendarme fût capable d'apprécier les fautes commises et de ne sévir qu'à bon escient). Et pourquoi ferait-on, comme le voudrait A. M., des bicyclistes et des motocyclistes des parents pauvres, auxquels il ne faudrait pas qu'il fût permis de doubler un autre véhicule et de se trouver même momentanément au milieu de la route ou de la rue. » Cela est si insensé qu'il n'est pas à craindre que les pouvoirs publics songent jamais à une mesure de ce genre. Ce qui est surtout lamentable dans des articles comme celui de A. M. contribue à maintenir dans le public l'opinion que la moto est un instrument dangereux. Mais qui lit la prose de A. M. ?

Un autre bateau

Deux de nos lecteurs nous communiquent une coupure du *journal du Département de l'Indre*, quotidien littéraire, agricole et politique. Nous ne voulons pas critiquer la littérature de cet organe, et nous ne nous préoccupons guère de l'agriculture ni de la politique, mais nous ne pouvons passer sous silence un article motophobe.

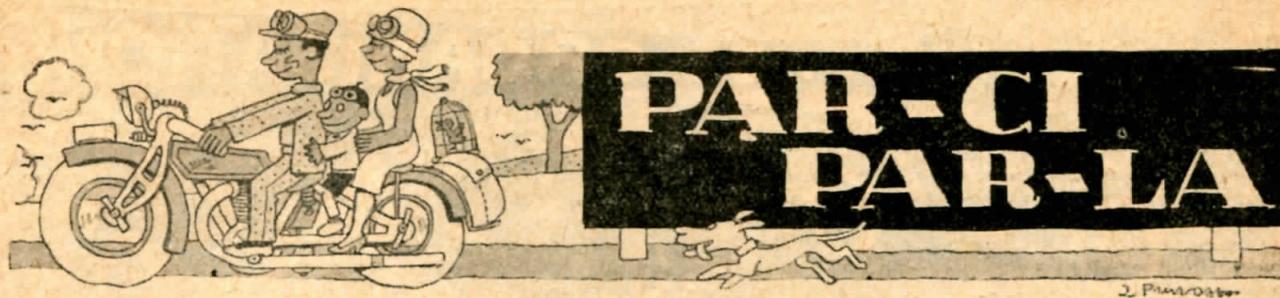
Nous ne pouvons de notre côté comprendre ni admettre que des personnes qui n'ont jamais posé leur derrière sur une selle de motocyclette, et qui sont sans doute plus habituées aux voitures à âne, se mêlent de porter un jugement sur ce qu'elles ne connaissent pas.

Dans le petit article en question, qui a d'ailleurs les honneurs de la première page, l'auteur nous présente une fois de plus la moto comme un engin dangereux et néfaste à la santé. Le titre ! Frémissez reines de la motocyclette, le voici : « Faut-il interdire la moto aux femmes ? »

L'anonyme qui a pondu cette page magistrale constate qu'il y a eu plusieurs accidents mortels de motocyclette et il ajoute : « Or, il semble établi, d'après les enquêtes qui ont suivi lesdits accidents, que le fait d'enfourcher à deux cette mécanique assourdissante augmente les risques d'accidents d'une façon extraordinaire. » La preuve ! C'est que le fait pour le motocycliste de s'assurer ne fait pas bénéficier de cette assurance la personne qu'il transporte sur « la sellette arrière ». J'avoue ne pas très bien comprendre. Les compagnies d'assurance sont des commerçantes et elles essaient de limiter les risques, faute de quoi elles feraient de tristes affaires. Mais moyennant des primes supplémentaires, elles sont toutes disposées à en assurer des risques supplémentaires. Le fait donc de ne pas assurer le passager alors qu'elles n'assurent pas le conducteur n'a rien à voir avec les dangers prétendus de la moto et du tansad.



Le sidecar revient-il en javeur ? C'est notre avis. Partout on l'acquiesce : la France naturellement ; ne fera comme les autres pays qu'en dernier lieu. Voici le départ de l'épreuve des sidecars du Grand Prix de la Sprée, à Berlin : remarquez que les hippodromes sont utilisés à cet égard avec un grand succès de spectateurs.



Politique et journalisme

Johnnie écrit dans la *Dépêche de Toulouse* dans un numéro récent.

Il nous donne sous le titre de « Merci Monsieur » une série de sophismes et aperçus de la variété de ses idées parce qu'il traite de tous les sujets possibles et imaginables en si peu de lignes, où il éreinte pas mal la moto.

« La moto, il l'appelle un instrument funéraire qui vient bouleverser les hémorroïdes du bistrot d'en face, comparable comme suicide à celui qui avale de la poudre à punaises etc., etc. Notre confrère *La Dépêche de Toulouse*, ne doit pas payer très cher de tels rédacteurs, mais une chose qu'elle n'a certainement pas vu, c'est que sous le couvert de ces sophismes et syllogismes (Chers lecteurs motocyclistes, vous ignorez ce que c'est qu'un sophisme ou un syllogisme : tant mieux pour vous, c'est que vous êtes moins madrés) ce rédacteur essaie à faire sa pelote politique. Les désirs courants de beaucoup de ratés en journalisme apparaissent en fin d'article.

« Remercions donc M. le Maire si maintenant il prend la méthode opposée, et s'avise de se comporter pendant les six ans qui viennent, en maire sage et prudent, cela risque de mal tourner. Et ses électeurs... »

Vous nous éviterez de continuer le refrain qui a déjà une cinquantaine d'années d'existence.

Vraiment, Johnnie, je ne vous croyais pas si bête !!!

Il baisse de prix

Nous sommes heureux d'annoncer à nos lecteurs qu'à partir du 1^{er} août, Mixtrol a décidé l'abaissement de ses prix de détail, consécutifs à la réduction des prix de revient. Mieux : la Société française du Mixtrol nous prie d'informer les garagistes que la dernière facture sera bonifiée de la différence entre les nouveaux prix et les anciens. Le bidon de Mixtrol, petit modèle, est descendu à 10 francs; nous croyons que cette annonce intéressera beaucoup de nos lecteurs.

Le Sable et la Moto

Qui nous a dit que le sable était un ennemi des motocyclettes. M. Penot, de Colomb Bechar, regrette énormément de n'avoir pas emmené sa Dollar 250 cmc lorsqu'il nous a quitté pour aller s'enfermer dans le sud-oranais. Oh ! les belles escalades qu'il eût pu faire avec sa moto, nous écrit-il. En effet, les clichés qu'il nous envoie sont suggestifs de René Gillet, qui se jouent des terrains sablonneux.

Morgan a fait mieux

Messieurs,

Nous n'avons fait aucune tentative en cyclecar 1.100 cmc. Notre seule tentative a été faite en cyclecar 750 cmc. où nous avons réalisé, pour les 10 kilomètres, la vitesse de 144 kilomètres à l'heure. Le préjudice qui nous est causé par cette erreur peut être important; notre vitesse en 750 cmc. étant naturellement inférieure à la vitesse des cyclecars 1.100 cmc., catégorie dans laquelle vous nous avez, par erreur, classés. DARMONT.

Le Monde Motocycliste

Richer en deuil

Depuis le Bol d'Or, le jeune Richer avait disparu de notre monde sportif : une raison pénible et majeure dont nous avons exposé déjà les motifs : une maman qui, depuis quinze mois, est moribonde. L'inévitable, attendu de jour en jour, s'est produit : la maman est décédée le 2 à Parigné-l'Évêque. *Moto Revue*, au nom de tous, envoie au papa, qui a suivi pendant si longtemps un calvaire surhumain, au jeune Robert qui compte tant d'amis, ses affectueuses sympathies et tient à signaler que, malgré un labeur écrasant, malgré une douleur sans répit, M. Richer a toujours tenu à garantir son concours et son aide à tous ceux de notre sport qui ont eu recours à lui durant ces quinze mois : nous ne pouvons l'oublier.

Charles est remis

Le petit coureur de New Map est à peu près remis de l'accident qui, quelques jours après les Six Jours d'Hiver, faillit lui coûter la vie. Nous l'avons interviewé pour nos lecteurs. Hélas ! sa pauvre jambe restera trop courte de 3 centimètres et notre brave petit bonhomme n'aura plus les facilités d'antan. Souhaitons cependant que l'avenir lui soit souriant, car il est jeune, plein d'activité et excellent praticien.

Un accident arrive aussi bien avec 5 personnes qu'avec 2, qu'avec 1. Exigez du conducteur un parfait équilibre, un corps sain, mais ne ariez pas de mécanique et stabilité si vous êtes un parfait crétin. Laissez la technique du fanas ou la technique des bi-places aux ingénieurs et aux usagers raisonnables.

Un espoir...

A la suite d'un article de Ch. Faroux, mettant en cause l'asphalte pour les ennuis du dérapage, l'inspecteur général Masson, des Ponts et Chaussées, réplique courtoisement :

Je crois que nous sommes d'accord pour demander aux administrations que, sur des routes ou sections de routes à déterminer, elles donnent aux usagers des revêtements qui permettent au grand tourisme le 120 à l'heure et aux poids lourds (pouvant aller jusqu'à 12 tonnes) le 60 à l'heure.

Mais je constate avec regret que je ne suis plus d'accord avec vous quand vous proclamez qu'il n'est d'autre solution que le pavage en pierre.

Fort heureusement pour nos finances et pour la prompte satisfaction des usagers, les liants hydrauliques et les liants hydrocarbonés (bitume, asphalte, goudron, etc...) paraissent offrir des solutions de sécurité; il y a la manière de s'en servir.

Qui veut des motos ?

L'as bien connu de Sumbam, Francisquet, veut se débarrasser de ses trois machines. Ce sont de merveilleuses mécaniques de compétition. Après chaque épreuve, les moteurs ont été revus et vérifiés. Donc pas d'aléas. Les conditions sont des plus avantageuses. Les sportsmen amateurs de vitesse peuvent s'adresser ou écrire à *Moto Revue* qui transmettra.

Générique et non général

2^o S'il est agréable d'avoir une moto rapide, il est indispensable que cette moto puisse s'arrêter très rapidement. A cet effet, exigez « Ferodo », la garniture qui arrête net. Attention, « Ferodo » n'est pas un mot général désignant une garniture quelconque mais une marque déposée conformément à la loi. Ne sont vraiment du « Ferodo » que les produits marqués « Ferodo ». De plus, « Ferodo » est français.

Une Agence belge

Si un constructeur français veut se faire représenter en Belgique, il a actuellement un jeune agent qui serait heureux de propager sa marque, à la condition, toutefois, qu'il représente une moto 350 cmc., deux-temps, de préférence correspondant aux tarifs douaniers normaux, et surtout ne comportant pas de moteur anglais ou allemand, qu'il s'adresse à M. Victor Lebeau, Saint-Sevrin-Condraz (Belgique) Province de Liège.

Mais demeurant en France !

Ayant participé à l'épreuve Rabat-Kénitra-Rabat, le 14 juillet, je vous serais reconnaissant de faire paraître quelques rectifications au sujet du compte rendu de cette épreuve paru dans votre numéro du 27 juillet :

1^o L'équipe F.N. n'était pas au départ, pas plus d'ailleurs que les marques Köhler-Escoffier et A.J.S.

2^o Le record du kilomètre lancé marocain n'est pas de 128 à l'heure, mais de 128,500 pour les 350 cmc. et de 130,400 pour les 500 cmc.

3^o Santos et Boisset ne pilotaient pas des Triumph, mais respectivement une Norton et une Ariel.

4^o Brusto, vainqueur en 250 cmc., courait sur Terrot.

GILLOT, champion de vitesse en 350 cmc. du Maroc.

(Mais demeurant en Haute-Saône.)

En partant pour la Syrie

En Syrie, nous écrit notre correspondant, M. Chomette, il y a beaucoup de motos. Ce qui est très curieux, c'est que jusqu'à ce jour, nos autres correspondants nous disaient exactement le contraire. M. Chomette ajoute que l'industrie française n'y est pas connue. Ce ne sont que Harley, F. N. et D. K. W., et aussi une multitude de vieille Triumph et de vieille B. S. A. de la liquidation de stocks. La police en Syrie roule sur Harley et Rudge Withworth, et pourtant, ne sommes-nous pas sous le mandat français.

Nous rappelons...

Que tout abonné ou membre de la L. N. M., sur présentation de son reçu ou de sa carte a droit aux Etablissements Cerreti à une remise de 15 % sur ses achats.



Le Grand Rallye du Salon

Organisé par MOTO REVUE
les 26 et 27 Octobre 1929.

Le Départ a lieu le 26 à midi de tous les points de l'Europe
L'Arrivée a lieu au Grand Palais le lendemain 27 à midi.

Les Frais

À combien s'éleveront les frais des concurrents du Rallye du Salon ? Il est naturellement très difficile de donner dès maintenant un chiffre approximatif. Nous examinons en ce moment cette question sous tous ses angles et nous espérons d'ici peu publier toutes indications utiles à ce sujet. Nous croyons que la meilleure méthode est de préciser ce que peut coûter dès leur arrivée à Paris, à leur départ de la Capitale, un séjour en rapport avec leurs moyens. Nous recevrons de tous ceux que la question intéresse toutes suggestions et toutes offres de telle façon que nous puissions établir un forfait pour les bourses modestes, un forfait pour les bourses moyennes, et un forfait pour les gens aisés. Dans ce prix, nous envisagerons naturellement le séjour à l'hôtel, selon le nombre de personnes, avec ou non les frais de nourriture. Nous croyons qu'il est plus agréable de grouper les concurrents dans les environs du Grand Palais où se tient le Salon. Il serait utile d'ailleurs de prévoir, pour la facilité de la tâche des organisateurs un forfait pour deux jours et un forfait pour une huitaine. De toute façon, nous devons envisager aussi l'inaptitude de beaucoup de concurrents à rouler dans la capitale. Il y a, à cet égard, un pourcentage indiscutable et nous connaissons beaucoup de motocyclistes qui s'effraieraient s'il leur fallait perpétuellement rouler dans les rues encombrées à l'époque même du Salon; aussi, nous prévoyons des garages dans les environs immédiats des portes de Paris. Pour ceux qui se contenteraient de l'hôtel sans repas, nous pourrions leur indi-

quer, d'accord avec les services de la L. N. M. des restaurants pour un prix abordable selon leur bourse, ils trouveront des repas confortables et plantureux. De toute façon, tous les concurrents qui s'assureront les chambres retenues par *Moto Revue*, devront nous couvrir par avance et recevront en échange des tickets avec lesquels ils pourront effectuer leur paiement. Nous avons prévu également l'entrée gratuite de tous les concurrents engagés régulièrement, ainsi que le ravitaillement, principalement en huile et en essence. Un grand quotidien nous a promis son appui. Mieux, plusieurs constructeurs ont entamé un mouvement intéressant et nous croyons que des prix avantageux, en outre des prix que nous avons prévus pour le rallye, viendront récompenser les concurrents, qui monteront les marques de ces constructeurs. Nous envisageons enfin une soirée artistique gratuite qui permettra à tout le monde de se retrouver et de faire connaissance ainsi que cela s'est produit en maintes occasions et plus particulièrement pour le bal de la Mi-Carême.

Ça commence à arriver...

On nous annonce qu'un redoutable concurrent participerait au Rallye du Salon. Ce serait l'Amicale Touristique du Personnel des Etablissements Terrot. Il ne faut pas oublier que, pour une de ces premières sorties, ce groupement vient d'avoir une victoire magnifique au Rallye international de Genève. Les trente-huit participants accumulèrent 5.900 points contre 2.480. Si ce groupement, comme on le pense, veut participer au prochain Rallye du Salon, il a ses chances. Par

contre, on nous annonce la participation éventuelle d'un autre grand club de la région parisienne. Le nombre des participants jouerait, et dans ce cas, le club dijonnais pourrait rencontrer, par suite du jeu des chiffres, un concurrent plus redoutable encore.

Tout sera prévu

Dans le prochain numéro de *Moto Revue* nous donnerons une liste détaillée, de bons hôtels, où nos concurrents pourront trouver un asile des plus confortables. Les prix très abordables seront échelonnés de 15 à 25 francs. Nous n'indiquerons que des maisons propres où le service sera bien fait.

Motocyclistes futurs concurrents, rappelez-vous que l'époque du Salon de la Moto est des plus courues. N'attendez pas le dernier moment pour retenir vos chambres. Sans aucune commission, sans aucuns frais, *Moto Revue* se chargera de procurer le local qui vous conviendra. Seule condition, nous envoyer d'avance le montant de la location.

Ces hôtels seront bien situés, à proximité du Salon. Donc pas de chevauchées dans les rues embouteillées de la Capitale.

Quel dommage ! on va voir...

Je prends connaissance de votre Rallye. Quel dommage qu'il soit fixé au 27 octobre. Question personnelle évidemment. Cependant beaucoup de motocyclistes peuvent être dans mon cas. Avez-vous pensé à ceux (scolaires, fonctionnaires ou autres) qui auraient pu s'engager si la date avait été fixée au 1^{er} novembre, profitant du congé de la Toussaint pour visiter le Salon? E. BACHON, instituteur.

Concours de Photographies.

Nous rappelons que nous avons ouvert jusqu'au 5 octobre prochain, un concours de photographies. Il s'agit de nous adresser avant cette date des photos originales, artistiques, caractéristiques, sur le sport motocycliste; paysages, sites enchanteurs, contrastes violents, à l'exception des photos de club ou d'épreuves sportives.

Tous ces sujets devront être susceptibles, soit de paraître en couverture dans *Moto Revue*, soit de venir illustrer selon les circonstances les divers articles de cette revue ou aussi dans l'*Actualité Automobile*, qui depuis le mois de juin fait pendant très digne à son aînée.

Les photos devront être du format 13 x 18, de préférence. Si l'expéditeur le préfère, il peut nous envoyer les négatifs, qui lui seront retournés aussitôt épreuves tirées.

Tous ceux qui auront été classés et insérés dans *Moto Revue*, recevront un dédommagement de 25 francs.

Les meilleures photographies seront en outre prises comme couverture à *Moto Revue* et une surprime de 75 francs sera adressée aux heureux bénéficiaires.

Cependant, certains lecteurs nous font remarquer qu'à des époques antérieures, ils nous ont adressé de superbes photographies qui ont paru dans *Moto Revue*. Nous leur rappelons, une fois pour toutes et sans autre avis, que tout ce qui est passé avant le concours 1929 n'a pas droit à cette prime, — puisque chaque année nous ouvrons et nous le clôturons à une date fixe. Toutes épreuves et documents arrivant avant ou après cette date, n'ont aucun droit. Nous avons reçu depuis la dernière liste, les envois suivants:

23. Delarue, à Villiers (sidecar fleuri); 24. Reumaux, à Boulogne (Chateau Gaillard); 25. Reumaux, à Boulogne (Rochepot); 26. Reumaux, à Boulogne (Buc); 27. Reumaux, à Boulogne (Le Clain); 28. Reumaux, à Boulogne (Chateau Fort); 29. Pinot, à Raddon (Cimetière); 30. Pinot, à Raddon (Le Vieux Armand); 31. Delanoy, à Orléans (Rénova); 32. Pinot, à Raddon (Bourgon); 33. Pinot, à Raddon (Thonn); 34. Pinot, à Raddon (Vesoul); 35. Pinot, à Raddon (Lambert); 36. Pinot, à Raddon (Croix); 37. Perrot, à Colomb Béchar (Les Dunes); 38. Perrot, à Colomb Béchar (Sommet); 39. Perrot, à Colomb Béchar (Sommet); 40. Perrot, à Colomb Béchar (Grimpée); leuse (Act. Aut.); 42. Fanton, à Clamart

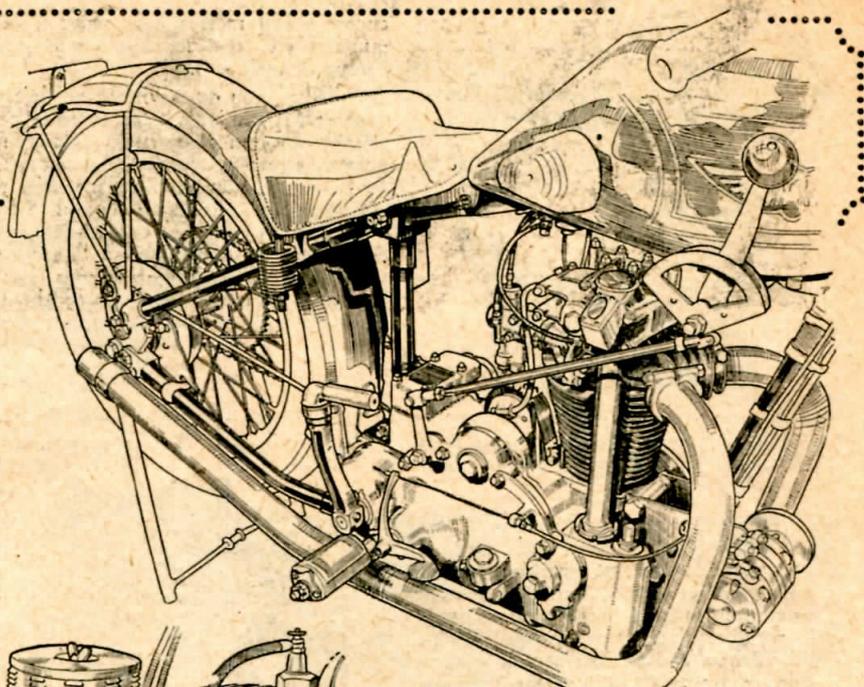
(Cirque); 43. Fanton, à Clamart (Cirque); 41. Perrot, à Colomb Béchar (Automitrail); 44. Chomette S. P. 606 (Alep); 45. Chomette, S. P. 606 (Course); 46. Chomette S. P. 606 (Alep); 47. Chomette S. P. 606 (Hamana); 48. Pauchard, à Paris (X); 49. Pauchard, à Paris (X); 50. Bastide, à Paris (Le Donon); 51. Bastide, à Paris (Le Schirmeck); 52. Bastide, à Paris (Forêt Noire); 53. Bastide, à Paris (Toul); 54. Lulle, à Le Mans (Gorges de Guer-Mort); 55. Lulle, à Le Mans (Cluses); 56. Lulle, à Le Mans (Galibier Sommet); 57. Lulle, à Le Mans (Galibier Sud); 58. Lulle, à Le Mans (Tines); 59. Lulle, à Le Mans (Grenoble); 60. Lulle, à Le Mans (La Grave); 61. Malenfant à Toulon (Equipage); 62. Magne Rabat (Kourifla); 64. Magne, à Rabat (Manora); 65. Magne, à Rabat (Contraste); 66. Brun, à Clermont-Ferrand (Murois); 67. Brun, à Clermont-Ferrand (Chaude Fours); 68. Brun, à Clermont-Ferrand (Chaude Fours); 69. Anonyme (Camping); 70. Anonyme (Camping); 71. Cosyn, à Angers (Familiale); 72. Cosyn, à Angers (Comme Papa); 73. Cosyn, à Angers (Au Repos); 74. Conte d'Oultremon, à Bruxelles (Enfants); 75. Conte d'Oultremon, à Bruxelles (Enfants); 76. Magne, à Rabat (Moulay Idriss); 77. Magne, à Rabat (Djebel Zerhan).

Tubulures

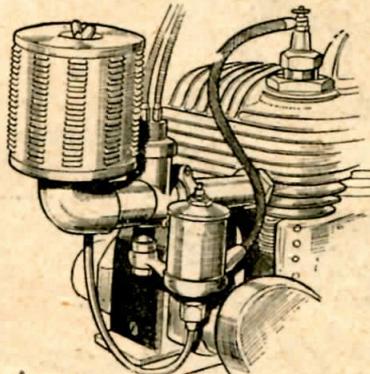
par H. P. Borestroke

LES dimensions des tubulures ont sur la marche des moteurs une grosse influence. Un moteur dont les tubulures n'ont pas un diamètre suffisant étouffe. C'est parce que les tubulures freinent les gaz que nous devons décaler les temps. Mais, par contre, si nous avons une tubulure d'admission trop forte, nous ne pouvons plus partir. Nous voyons même des motocyclistes monter des carburateurs plus gros dans l'espoir d'aller plus vite. En général, il n'en résulte qu'un mal infini à mettre le moteur en marche, et un ralenti fantaisiste, et, de plus, une impossibilité d'ouvrir les gaz en grand. Certes, c'est expérimentalement qu'on peut déterminer les meilleures dimensions, car tout dans un moteur à explosion est un compromis. Un ancien moteur Ford devra sa souplesse à la petite dimension de sa tubulure et de ses soupapes d'admission, mais c'est au détriment de son rendement volumétrique. Modifiez-le, par exemple, en agrandissant le siège des soupapes pour monter celles du tracteur Fordson et vous verrez la différence, mais au sacrifice d'une partie de sa souplesse. Prenez, au contraire, tel de nos supersports. Diminuez la section de la tubulure d'échappement, montez des comes qui diminuent l'avance à l'échappement et la prolongation du temps d'aspiration et vous aurez, si par surcroît vous avez diminué le taux de compression, un moteur extrêmement souple mais au prix d'une sérieuse perte de vitesse. Il faut donc savoir ce qu'on veut, bien que l'on soit arrivé à réduire cet antagonisme entre un rendement volumétrique élevé et une grande souplesse, mais il en reste quelque chose. Assurément le rapport très avantageux de puissance à poids qui caractérise la moto contribue de manière considérable à la souplesse, et cela a permis pendant longtemps de se passer de changement de vitesses. Grosse cylindrée et faible poids ont aussi permis à la Ford de ne se servir du changement de vitesse que dans des circonstances exceptionnelles et pour le démarrage.

Mais cette formule est inapplicable avec des petites cylindrées et des véhicules assez lourds. La régularité du couple moteur n'est pas tout, et un petit six cylindres à très haut rendement, monté sur une voiture lourde, avec une multiplication égale à celle d'un quatre cylindres identique en cylindrée totale, en régime et en taux de compression, ne permettra pas d'ignorer le changement de vitesse. Ce n'est donc pas uniquement au nombre des cylindres qu'il faut attribuer la souplesse d'un moteur, mais aussi aux caractéristiques de sa courbe de puis-

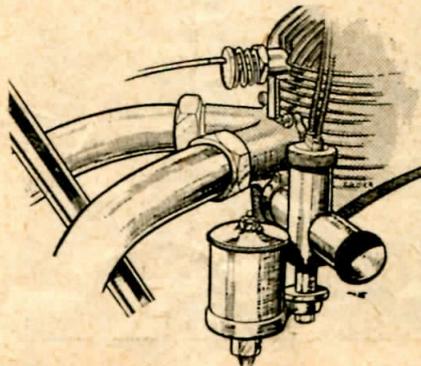


Un bloc français que l'on va voir en grande série est partisan de la double tubulure à la grande diamètre.



Un tube très court à l'admission muni d'un filtre técalémit assure une carburation plus rapide.

sance, plate ou pointue. Le six cylindres entraîne la voiture de manière plus douce, son couple moteur permet un entraînement plus régulier, il ne vibre pas (sauf le cas de trash qui résulte de la torsion du vilebrequin et non des équipages alternatifs); il a de meilleures reprises, de meilleures accélérations, il est plus silencieux. Mais si vous le traitez en moteur

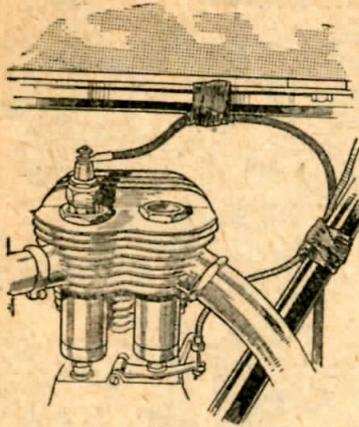


Un échappement doit être bien dégagé: c'est la formule du double tube adoptée par certains; le simple tube à grand diamètre donne d'identiques résultats.

haut rendement, à régime extrêmement élevé, à fort taux de compression, sa courbe de puissance sera celle d'un moteur à haut rendement. Il sera là encore préférable aux quatre cylindres, car il permettra d'employer des taux de compression plus élevés. Pour une vitesse égale à des pistons, il tournera plus vite. Les équipages alternatifs plus légers donneront des accélérations plus rapides, et, bien entendu, son parfait équilibrage est un atout considérable.

Pour en revenir à nos moutons, la section des tubulures et tout particulièrement celle de la tubulure d'admission, dépend essentiellement du but que nous poursuivons et des essais doivent être faits pour savoir la section de passage à laisser aux gaz. Comme nous le disions, section des tubulures et réglage des soupapes influent l'un sur l'autre. Si, avec de petites tubulures, nous voulons tourner vite, nous devons prévoir un fort décalage des temps, au grand détriment de la puissance aux petits régimes.

Nous serons amenés à employer des tubulures aussi grandes qu'il est compatible avec une mise en marche et avec le ralenti. Un avantage du monocylindre c'est que la tubulure d'admission est très courte et n'a qu'un petit volume, en sorte que l'aspiration est énergique et que des condensations risquent beaucoup moins de se produire. De plus, la proximité du moteur réchauffe la tubulure d'admission. Aussi peut-on prévoir une tubulure de plus forte section que sur un deux ou un quatre cylindres. Par ailleurs, l'alimentation du mono est plus défectueuse à cause des pulsations qui résultent de l'espacement des temps d'admission. Nous parlons surtout de la tubulure d'admission, car le problème



Gros diamètre d'échappement supérieur à l'admission : bonne formule pour un « latérales » utilitaire.

de l'alimentation est plus délicat que celui de l'échappement. Pour ce dernier, l'évacuation des gaz est assurée par leur propre pression et la remontée du piston. Une contrepression à l'échappement naturellement, a deux gros inconvénients : celui d'échauffer anormalement le moteur et de le freiner. On peut néanmoins admettre pour l'échappement une vitesse de gaz plus grande qu'à l'admission. Généralement, on considère que la vitesse des gaz d'échappement ne doit pas dépasser 120 mètres à la seconde (cela fait

encore 7.200 mètres à la minute, presque aussi vite que les hydravions de la Coupe Schneider !).

A l'admission de la vitesse ne doit pas dépasser 100 mètres à la seconde pour assurer un bon remplissage. Comme la puissance est proportionnelle au poids de la charge admise, il est essentiel que cette charge soit aussi complète que possible. Un calcul assez simple permet de trouver les dimensions à donner aux tuyauteries. Si nous désignons par S la section de la tuyauterie en centimètres carrés (le volume de la cylindrée en litres,

n le nombre de tours à la minute), on aura :

$$S = \frac{C n 100}{30 v}$$

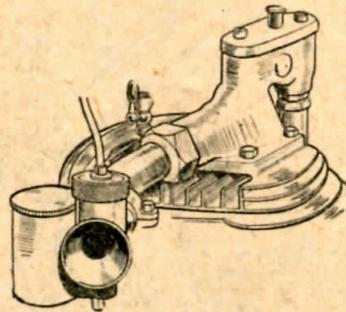
Supposons un moteur de 500 tournant à 2.000 tours, et une vitesse de gaz de 100 m. s., nous trouverons :

$$S = \frac{0,5 \times 2.000 \times 100}{30 \times 100} = 3,3 \text{ cmc.}$$

Nous pourrions employer une tubulure de 22 mm environ à l'admission. Mais il s'agit, bien entendu, d'un moteur à régime peu élevé.

Dans la pratique courante, le diamètre de la tubulure varie du tiers aux deux cinquièmes de l'alésage. Ainsi, pour un moteur de 75 d'alésage, la tubulure d'admission aura de 25 à 30 mm de section. Quant à la tubulure d'échappement, nous lui donnerons les plus grandes dimensions compatibles avec l'espace disponible. Pour l'admission, il est inutile d'avoir une tubulure dont la section de passage soit plus élevée que celle de la soupape (obtenue en multipliant le diamètre de la soupape par 3,1416, puis par la hauteur de la levée). Pour l'échappement, la tubulure aura en général une dimension très supérieure pour éviter toute compression. Il faut un diamètre d'autant plus grand que les tubulures d'échappement comportent fatalement des coudes.

H.-P. BORESTROKE.



Tubulure d'admission par soupape dans le M. A. G.

Mon petit doigt m'a dit...

... que la firme célèbre d'aviation ne présenterait probablement pas son « acatène » au prochain Salon.

... qu'une usine dijonnaise, spécialiste de la

tôle emboutie, sortirait sous peu des cadres idem, au détail.

... qu'un essai du nouveau 350 cmc., Chaise à culbuteurs que cette marque présenterait au

Salon est déjà en main de notre essayeur.

... qu'on parle d'un prix agréable de vente de cette machine qui, éclairage électrique compris, ne dépasserait pas 4.800 francs.

... qu'on prétend que la maison de silencieux en trois lettres aurait acquis la licence du métal allemand qui imite la tôle polie inoxydable.

... que son œil a aperçu, dans l'autre plus importante usine dijonnaise, un 4 cylindres qui n'est pas mal du tout.

... que la maison de bloc-moteurs, si bien assise par son nom et sa fabrication, aurait un avenir immense et de construction en série et de bon marché.

... qu'elle prendrait l'initiative de livrer dorénavant ses blocs avec débrayage au pied et à la main tout à la fois. KAMOTSU.

La Moto sous pression

Nous tirons d'un journal local ce fillet suggestif :

Tessy-sur-Vire

En moto. — *S'il est un genre de locomotion qui lente la jeunesse, c'est bien la motocyclette. Il est plus rare qu'il tente la vieillesse. Et cependant le fait arrive.*

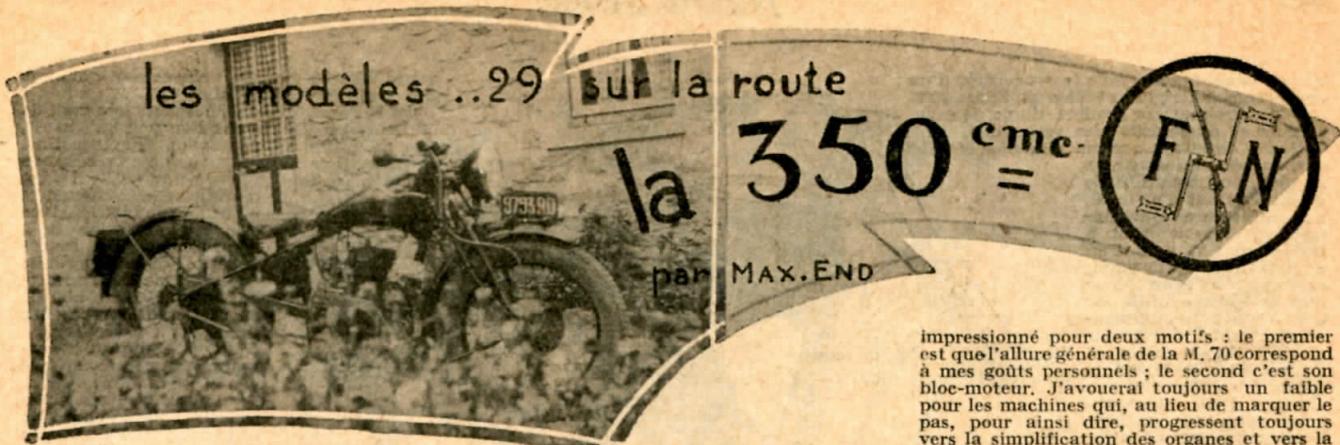
La semaine dernière, une brave dame, âgée de 82 ans, apercevant une moto sous pression devant sa porte, supplia le sportsman de la prendre en croupe pour un trajet de quelques mètres. « Mise en appétit » par cette première expérience, la dame insista et le trajet se prolongea tout autour de la bourgade à la satisfaction de l'intrépide octogénaire et aux applaudissements des nombreux spectateurs.

Jusqu'à plus ample informé, nous pensons que ce raid constitue un record largement... régional.

D'abord, nous félicitons le journal en question qui a très justement placé la question motocyclette dans son cadre réel, ce qui est assez rare. Ensuite, nous ferons remarquer que même ce fait divers qui aurait dû passer inaperçu, marque une évolution nette de la moto sociale. Tout autre commentaire est superflu. Le conducteur en question est M. Viard, secrétaire du M. C. Manola. (Voir photo page 1154.)



Distraction d'autodrome ! cette photo circulait de main en main lors des « Records » : à gauche, Morel regardant l'officiel Carpe donnant le départ à Boutillier ; Sourdot, à droite, considère... Il paraît qu'il s'agit d'une épreuve de « Carpentras » !!!



J'ai, pour cet essai, prié à l'improviste un F. N. iste de me confier sa machine personnelle, machine certes bien entretenue et parfaitement au point, mais par le fait, machine de client tout de même.

Cette 350 cmc. est d'excellentes proportions, la position est aisée, agréable même; la F. N. s'affirme, parmi toutes les marques que j'ai essayées, comme une des motos les moins fatigantes à l'usage même prolongé.

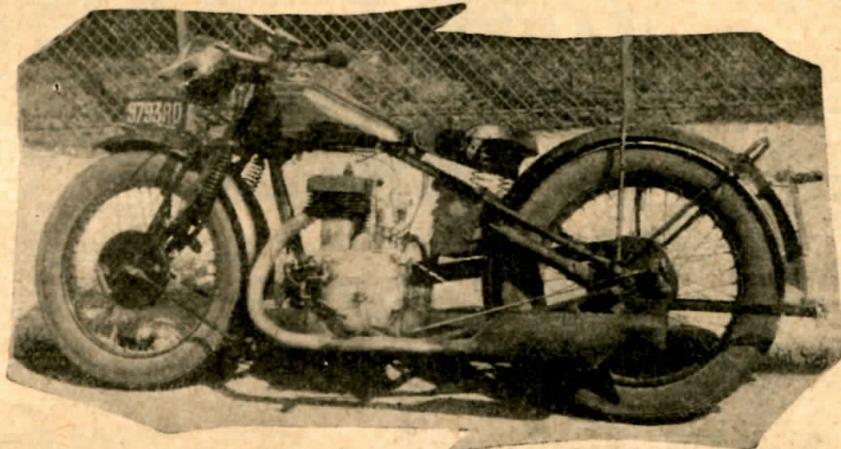
Son cadre surbaissé, sa selle bien suspendue, sa fourche bien étudiée, ses repose-pieds orientables, sa pédale de frein et son levier des vitesses très accessibles, sa manette d'embrayage qui se manipule sans effort, débarrassent le pilote de tout souci de conduite. La question d'équilibre n'exigeant aucun effort, aucune tension, même sur mauvaises routes

A vrai dire j'ai fait cet essai en bon et sincère témoin, sans aucune idée préconçue ni en bien ni en mal; je dois reconnaître cependant que j'étais plutôt favorablement

impressionné pour deux motifs: le premier est que l'allure générale de la M. 70 correspond à mes goûts personnels; le second c'est son bloc-moteur. J'avouerai toujours un faible pour les machines qui, au lieu de marquer le pas, pour ainsi dire, progressent toujours vers la simplification des organes et vers la propreté et le bloc, (le vrai), l'emporte dans mon esprit sur la boîte séparée, comme l'année prochaine, l'acatène aura mes faveurs au détriment de la transmission par chaîne; mais c'est là une opinion personnelle.

Je suis donc parti sur la F. N. parmi l'encombrement et les embouteillages d'une rue passagère entre toutes, ce qui me permit de vérifier la facilité de manœuvre de chacun des contrôles, l'efficacité des freins, la franchise des reprises et la bonne tenue du tout: cadre et mécanique.

Montée sur des 26 X 3,50, la M. 70 que j'ai essayée tient remarquablement bien la route; le contraire m'eût étonné, du reste, car il y a assez de spécialistes de la vitesse chez F. N., il y a assez de victoires à leur palmarès, assez de raids même pour conclure que cet ensemble d'expériences pratiques et sévères, tant sur route que sur circuit et que sur piste,



Vue d'ensemble de la F. N. M. 70. La netteté de l'ensemble se passe de commentaires: ligne moderne et harmonieuse, réservoir à cheval, selle surbaissée fixée en 3 points et le bloc-moteur étanche, aux lignes sobres.

Bloc-moteur. — Alésage 74 m/m, course 80 m/m, cylindrée 348 cmc. soupapes latérales côte à côte grand diamètre, culasse amovible, bielle à rouleaux, léve-soupape, graissage automatique par pompe noyée n'exigeant aucune surveillance, magnéto blindée, carburateur commandé par manettes au guidon, cache-soupapes.

Boîte de vitesses. — Formant bloc avec le moteur, trois vitesses avec levier à main au côté droit du cadre, embrayage à disques avec commande à main, kick-starter.

Transmission. — Par chaîne unique à rouleaux, avec couvre-chaîne et amortisseur de chocs.

Cadre. — Berceau surbaissé, douilles d'attache pour sidecar.

Jantes et pneus. — Talons 675 X 100 ballon, résistants.

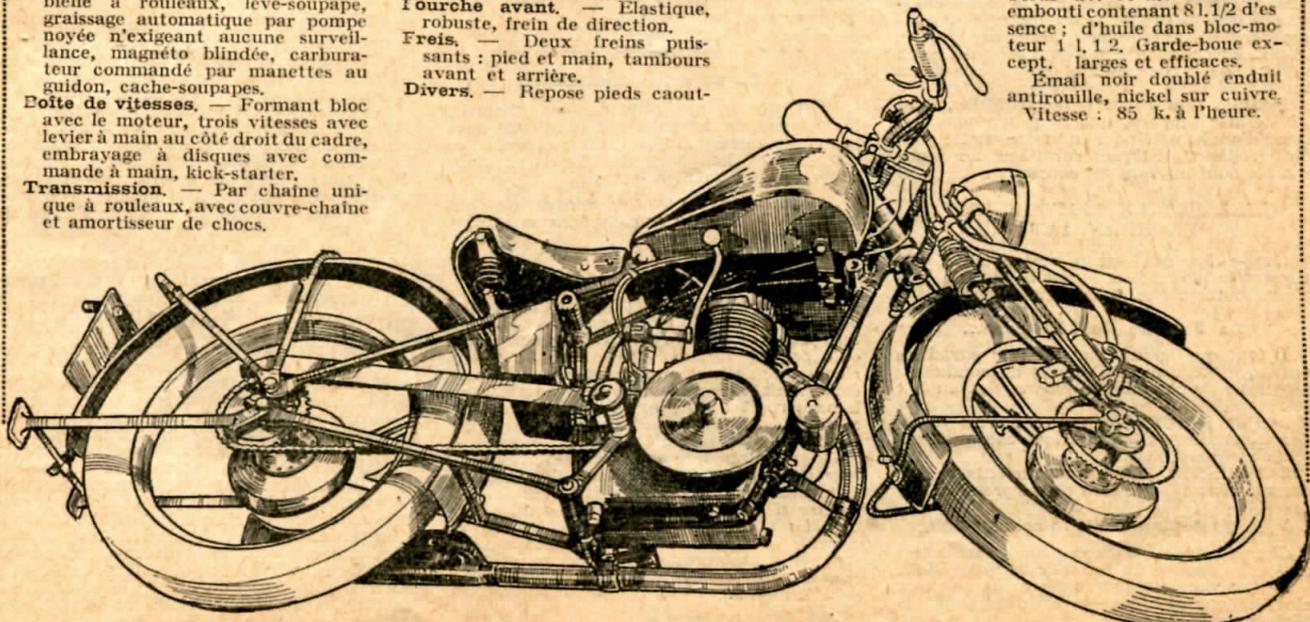
Fourche avant. — Elastique, robuste, frein de direction.

Freins. — Deux freins puissants: pied et main, tambours avant et arrière.

Divers. — Repose pieds caout-

chouc Coffre outils, dans cadre. Selle avec ressorts puissants absorbant les chocs. Pieds av. et ar. Réservoirs embouti contenant 8 l, 1/2 d'esence; d'huile dans bloc-moteur 1 l, 1/2. Garde-boue except. larges et efficaces.

Email noir doublé enduit antirouille, nickel sur cuivre. Vitesse: 85 k. à l'heure.



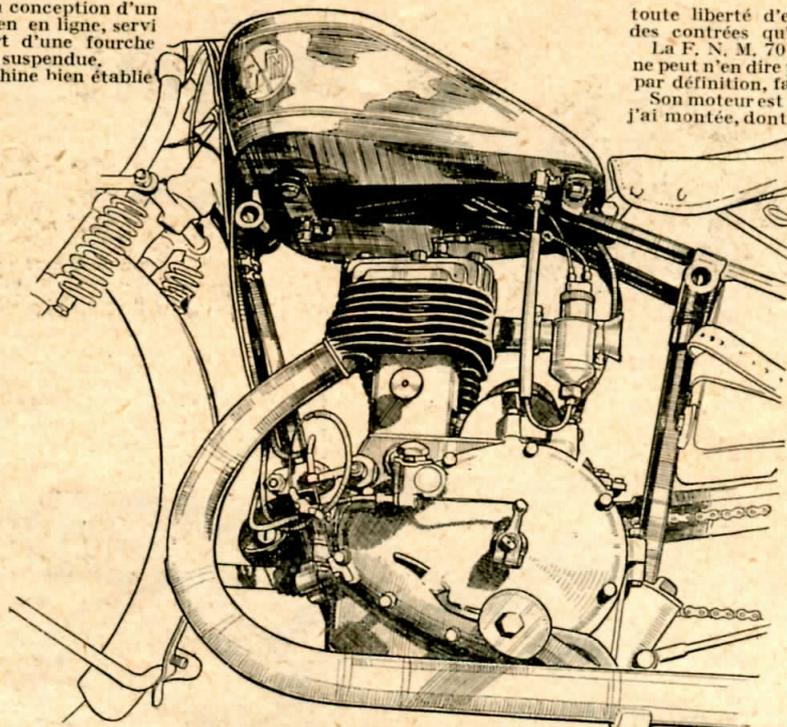
La M. 70 côté volan. Détails du cadre et de son originale triangulation. On aperçoit, près du volant, l'alternateur Nopi qui assure l'éclairage.

ne pouvaient amener qu'à la conception d'un cadre robuste, rigide et bien en ligne, servi par le double et sûr confort d'une fourche efficace et d'une selle bien suspendue.

Quand on essaie une machine bien établie et d'une sécurité de marche absolue, il est bien difficile de faire autour d'un essai, une littérature quelconque; il semble tout à fait normal et il doit en être ainsi du reste de partir et d'arriver à l'heure, de se faufiler sans crainte et avec aisance parmi les encombrements, de gravir alertement les côtes et d'avoir des freins puissants qui ne provoquent aucune chasse. On roule continuellement sans histoire; le moteur se met en route sans coups de kicks répétés et dès l'instant qu'on est parti il semble impossible qu'on n'arrive pas.

C'est justement cette absence d'émotions, d'appréhensions, de tension d'esprit, cette inutilité d'efforts constants qui caractérisent les machines touristes de grande classe.

La majorité des gens désirent que la moto soit plus pour eux un engin de transport sans défaillance qu'un truc à émotion et à sensations rares. Pour cette majorité la plus grande satisfaction consiste à arriver à l'heure au terme du voyage, à ne pas manquer leur rendez-vous d'affaires et à leur laisser, quand ils font du tourisme,



Détail du bloc-moteur, côté soupapes; celles-ci sont enfermées; le débrayage ne présente pas d'organes extérieurs compliqués, la pompe à huile, noyée dans le carter, est d'un accès aisé; quant au frein au pied, il trouve sa place rationnelle.

toute liberté d'esprit pour goûter le charme des contrées qu'ils traversent.

La F. N. M. 70 est de ces machines dont on ne peut n'en dire par ce qu'on sent qu'elle est, par définition, faite pour donner satisfaction.

Son moteur est nerveux à souhait; celle que j'ai montée, dont je ne garantis pas le réglage d'origine tire 92 kilomètres à l'heure sur 26 x 3,50 avec une consommation de 3 litres et demi. J'ai grimpé la côte de Champigny et les deux versants de la cuvette de Champlin à un bon 60 en prise avec départ du bas de la côte à 40 environ.

J'ai fait durant une semaine le parcours quotidien de 80 kilomètres, aller et retour qui relie Paris à mon village et j'ai le plaisir de ne pouvoir citer le moindre accroc. Garée pour la nuit sous une bache en plein air, le moteur m'a toujours donné le matin des départs faciles.

En résumé je serais bien empêché, même en cherchant bien, d'en dire du mal. Son bloc, propre, ne suinte pas, elle n'est pas bruyante... je ne trouve pas la critique contre elle après huit jours de service sur une machine ayant déjà un certain usage, donc susceptible de révéler certains défauts. Je prends donc la M. 70 pour une moto convenant au tourisme rapide ou aux affaires en solo ou duo offrant le maximum de garanties pour le minimum d'entretien. Max END.

Nos Organisations

Le Vétérán de France

Un défi aux motophobes

Puisque l'on entend toutes absurdités de gens qui prétendent connaître la moto sans y jamais être monté ou même qui n'y connaissent rien; puisque leur argument préféré semble être cette question de santé qui à les en croire, serait compromise par l'usage de la moto.

Puisque, d'autre part nous disions, dans un dernier numéro, que nous n'avions pas assez d'ancienneté pour a motocyclette pour établir des statistiques sur l'âge des pratiquants nous ouvrons un concours :

QUEL EST LE MOTOCYCLISTE VÉTÉRAN 1929 ?

C'est-à-dire quel est le motocycliste pratiquant le plus âgé et ayant le plus de pratique motocycliste. Pour être consacré

Le Vétérán de 1929 sera...

Il faut que le candidat ait : 1° parmi les autres, le maximum d'années de conduite; le permis de conduire le plus ancien en fait fol.

2° Que jamais le concurrent n'ait abandonné la moto, qu'il la pratique couramment, selon ses habitudes.

3° Entre 2 ou plusieurs concurrents, ce sera donc le plus âgé qui sera classé premier.

Vétérán de France de la motocyclette

Chaque année, le titre pourra être remis en jeu, à l'époque du Salon de la Motocyclette. Le Concours est ouvert dès ce jour et sera clos le jour de l'ouverture du Salon de la Motocyclette.

Un diplôme sera remis au vainqueur de ce tournoi d'un genre nouveau et toutes indications et photos seront données dans *Moto Revue*.

LE TOURNOI EST OUVERT :

Le premier candidat

C'est un de nos plus anciens abonnés, M. Soymié, de Lorient, qui d'ailleurs nous tient une correspondance suivie et qui a eu souvent les honneurs de l'insertion dans *Moto Revue*; voici sa lettre :

J'abonde dans les vœux de votre article Tout le Monde à la Moto de votre dernier numéro. Je suis dans ma quatre-vingt-deuxième année, et suis un fervent de la moto. Ma thèse a toujours été : Le vélo aux jeunes et la moto aux vieux.

Je fais de la moto depuis 1900. J'ai fait aussi du tricar et de l'auto; mais par raison d'économie, je suis revenu à la moto. Je ne vais pas jusqu'à préférer la moto à l'auto conduite intérieure avec de bons coussins, pour une longue étape, mais je trouve la moto très bonne avec de bonnes routes. Pour moi les trépidations du moteur sont nulles; mais sur mauvaise route, les cahots sont détestables.

Ce que je reproche aux motos actuelles, c'est leur poids exagéré. Parlez-moi d'une Monet-Goyon comme votre photo p. 1699 que Sourdou soulève si facilement N° du 31 août. Aussi avec les motos lourdes mon petit modèle de béquille en bois est inappréciable. Lever l'arrière d'une moto actuelle est un véritable travail pour au moins un vieux comme moi.

— Ed. Soymié.

Aux autres maintenant...

Cours de préparation militaire

Moto Revue offre pour la saison 1929-1930 des cours de préparation militaire ainsi que des cours de motocyclette et d'automobile; ces cours reprendront fin septembre et comme par le passé, à la Salle des Clubs, 5, rue Saint-Augustin, les mardis et vendredis, à 8 h. 30; ils sont terminés à 10 heures.

Le succès complet en 3 mois

Nos lecteurs sont formellement invités à nous demander un numéro spécimen de l'*Actualité Automobile* remaniée, ils y verront que les mêmes directives, la même allure souple, et surtout la même vie qui caractérisent *Moto Revue* sont également l'apanage de l'*Actualité Automobile*. Nous demandons d'ailleurs à chacun de nos lecteurs de nous indiquer ses désirs, comme chacun l'a fait il y a un an pour *Moto Revue*, et qui nous a permis de développer d'une façon si intense le journal préféré des motocyclistes, lisez l'*Actualité Automobile* du mois d'août, la page pratique de l'automobile, celle des clubs, les pages consacrées aux petites inventions et aux fabricants, les comptes rendus des grandes épreuves automobiles, des articles techniques de premier ordre, et de vulgarisation en même temps, et vous verrez...

qu'avant peu tout automobiliste ira pour la première fois à la remorque des motocyclistes, c'est-à-dire, tout automobiliste deviendra exigeant et voudra le premier de chaque mois avoir en poche pour sa sortie dominicale, le numéro de l'*Actualité Automobile*, qui lui permettra d'être au courant, de la vie technique, sportive, et des potins de l'automobile. Peut-être, devons-nous envisager, si la collaboration de nos lecteurs correspond à nos désirs, une extension beaucoup plus grande encore de l'*Actualité Automobile*. Nos colonnes vous sont ouvertes, profitez-en aussi outrageusement que vous le voulez. La même amabilité et la même courtoisie, caractérisera l'*Actualité Automobile*, car elle est sous les mêmes destinées que *Moto Revue*.



Les Routes Pavées

La course de Trois Heures pour Motos se disputera le samedi 14 septembre, de 15 à 18 heures. Le record des inscriptions est battu. Toutes les grandes firmes seront représentées : Armor, A.G.S., Clément-Gladiator, D.E.M., La Mondiale, Géo, Herstal, Terrot, Rush, Motosacoche, B.C.R., Soyer, Sunbeam, A.J.S., Saroléa, Rudge-Withworth, Gnome et Rhône, Norton, Helyett, Névéjans, etc. Aussitôt après, ce sera la ronde du Concours des Véhicules industriels et commerciaux qui durera quatre jours avec Somua, Dewald, Saurer, Berliet, Liberty Willeme, Chevrolet, Ford, Raffinerie de Pétrole du Nord, Laffly, soit une trentaine de véhicules. Le Concours de Phares a réuni les inscriptions de Bosch, Lucidus, Anexhip, Lucicode, Doumenjou, Trespailié, B.R.C., Mazda, etc., etc... Et enfin le Concours d'Élégance qui clôturera ce grand meeting et qui donnera lieu, place de la République, à Lille, le dimanche 22 septembre, à un véritable Salon de l'Automobile qui réunira environ 200 véhicules de toute beauté. De plus, les organisateurs ont eu la bonne idée de créer moyennant un forfait de 40 francs des cartes d'abonnement qui donnent droit à l'entrée dans la tribune à la Course de Vitesse de Six Heures, au Critérium international des Voitures de Série, à la Course de Trois Heures pour motocyclettes et à tous les abords du circuit, plus à une entrée au Concours d'Élégance, ce qui représente pour ceux qui s'en rendent acquéreurs une très sérieuse économie.

Course de côte de Moulineaux

La course annuelle organisée sur la R. N. n° 128, dans la côte de Moulineaux par le M. C. de la Seine-Inférieure et l'Automobile-Club de l'Ouest aura lieu cette année le 15 septembre. Cette manifestation est ouverte à tous les propriétaires de motocyclettes, sidecars, cyclocars, voitures tourisme, sport et course, possesseurs des licences de l'U. M. F. ou de l'A. C. F. et comprendra les deux épreuves suivantes : 1° kilomètre départ lancé, avec lancée de 609 mètres ; 2° mille,

Le Sport



SEPTEMBRE

- 14-15. — Meeting des Routes Pavées (M.C.N.F.).
 15. — Côte Moulineaux (M.C. Seine-Inférieure) ;
 Grands Prix des Nations (Italie) ;
 Côte du Sommering (Autriche).
 18. — T.T. de Suède (Suède).
 29. — Côte de Gaillon (A.C.O. Auto).

OCTOBRE

6. — Grands Prix de France (M.C.F.).
 13. — Côte d'Origny Ste-Benoite (M.C. Aisne).
 20. — Grands Prix de la F.I.C.M. à Barcelone (Espagne).

départ arrêté. Pour établir le classement, les temps des deux épreuves seront additionnés. (Voir page 1151).

Nice-Paris, 20 ou 25 octobre

Le Moto Club de Nice, ayant à sa tête M. Establet R., un dévoué du sport, est en pleine activité pour l'organisation de sa prochaine grande épreuve Nice-Paris.

Suivant le résultat des démarches, notre grand confrère *Le Journal* patronnera l'épreuve et c'est là, convenons-en, un atout conséquent pour le succès de cette épreuve.

Aussi, les engagements se font nombreux et le chiffre de 152 en 1927 sera, sans nul doute, largement dépassé.

L'apothéose finale qui se déroulera aux

portes du Grand-Palais, marquera une place retentissante dans les annales du sport motocycliste et cyclocariste.

Le règlement homologué a été sérieusement étudié, et la liste des prix royalement allongée. NOËL,

Le kilomètre lancé à Metz

Le Motoclub de la Moselle a organisé une épreuve de vitesse sur 1 kilomètre lancé ; parfaite organisation, et une très belle affluence a récompensé les efforts des organisateurs ; 62 concurrents étaient engagés.

Quelques belles performances furent réalisées, et les moyennes ne furent pas négligeables ; ainsi que l'on voit, l'un d'eux pilotant une 350 cmc., couvre la distance à une moyenne de 136 km. 900, tandis qu'un autre des concurrents, Gill, remporte la catégorie 500 cmc. à 148 kilomètres de moyenne. A noter que les 3 premiers de cette catégorie dépassèrent le 140 à l'heure ; Binoche, transformateur bien connu, se classe premier dans la catégorie sidecars 1.000 cmc.

Motos 100 cmc. sport. — 1. Leblanc, 1 10' (moy. 51 km. 430).

175 cmc. touriste. — 1. Renaux, 53" (moy. 67 km. 900).

175 cmc. sport. — 1. Bioch, 42" 3/5, (moy. 84 km. 530) ; 2. Martin, 44" 5/10.

175 cmc. course. — 1. Bloch, 42" 1/5.

250 cmc. touriste. — 1. Lamoise, 42" (moy. 85 km. 700) ; 2. Lafrance, 47" 1/10.

250 cmc. sport. — 1. Robert, 37" 1/10. (moy. 96 km. 500) ; 2. Lhuillier, 39".

350 cmc. touriste. — 1. Léonide, 39" 3/5, (moy. 90 km. 920) ; 2. Deiss, 41" 1/10.

350 cmc. sport. — 1. Rugerie, 31" (moy. 116 km. 300) ; 2. Dusapin, 31" 1/5.

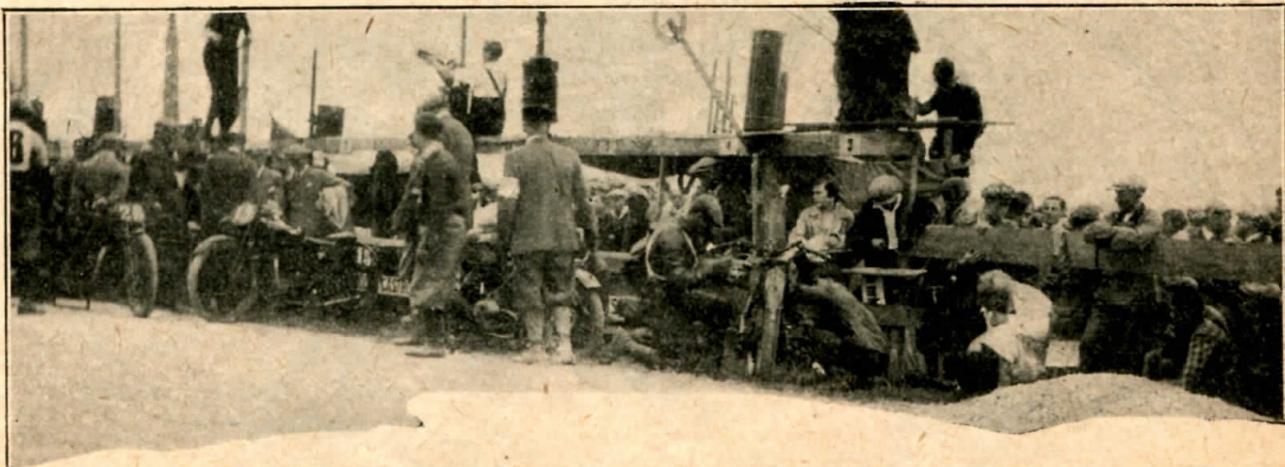
350 cmc. course. — 1. Monti, 26" 1/10, (moy. 136 km. 900) ; 2. Erb, 28" 5/10.

500 cmc. touriste. — 1. Citerie, 37" 5/10, (moy. 96 km. 600) ; 2. Bazin, 37" 9/10.

500 cmc. sport. — 1. Hermann, 28" 2/5, (moy. 126 km. 840) ; 2. Lemaître, 28" 3 5.

500 cmc. course. — 1. Gill, 24" 3/10, (moy. 148) ; 2. Messin, 25" 1/10, (moy. 143 km. 400).

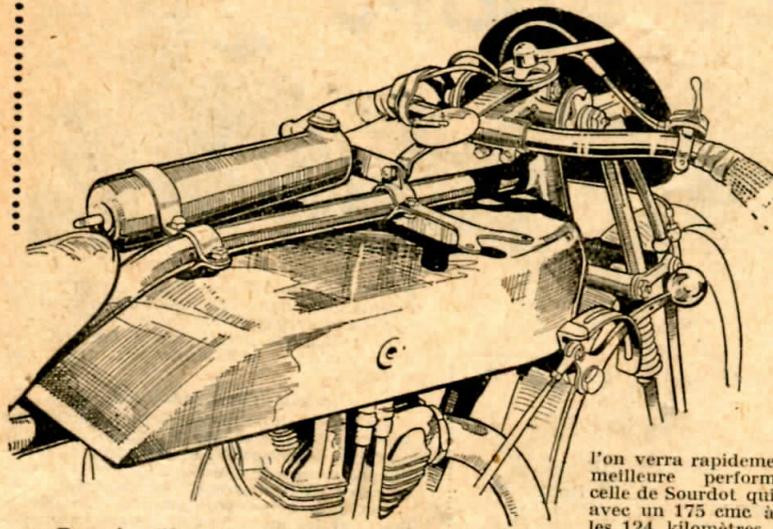
3. Koester, 25" 2/5, (moy. 141 km. 800).
 1.000 cmc. sidecars. — 1. Binoche, 35" 3/5, (moy. 101 km. 400).



Au Grand Prix d'Autriche : la B. M. W. devant son stand de ravitaillement.

Championnats de France 1929

Échos et



La Terrot 250 cmc. de Coulon fit merveille au championnat et accomplit l'épreuve à la moyenne de 93 km. 726; sa direction est assez particulière

Dans le sillage des bolides !!!

Le Vack prend le départ. Ses aides le poussent pendant quelques mètres. Petits bruits presque discrets dans le tube d'échappement, puis un tonnerre qui va crescendo. Il est parti.

Pousser sa moto

Entendu dans la foule, au moment où l'on pousse Le Vack : « Avoir une moto si puissante, et être obligé de la pousser ». Eh là ! Eh là !!...

Petites réflexions chiffrées

On va essayer de chiffrer les performances de chaque vainqueur des catégories motocyclettes ; nous allons faire des calculs très beaux, puisqu'ils ne serviront pas à grand' chose, nous diviserons la vitesse obtenue par la cylindrée et nous obtiendrons ainsi la vitesse par cmc. ; avouez que c'est peut-être bizarre, mais nous obtiendrons des résultats qui situeront à peu près le rendement des différentes catégories.

C'est ainsi que les 1000 cmc ne donnent qu'un rendement de 207 mètres par cmc, c'est le rendement le plus faible de tous ; viennent ensuite le 750 cmc avec 254 mètres par cmc, puis le 500 avec 382 mètres, avec les 350 cmc nous arrivons à 491 mètres et

l'on verra rapidement que la meilleure performance est celle de Sourdot qui est arrivé avec un 175 cmc à dépasser les 124 kilomètres à l'heure, soit un rendement de 708 mètres par cmc.

Evidemment, ces résultats sont sujets à caution, car nous n'avons pas tenu compte ni du poids des machines, ni de la résistance qui varie au carré en raison directe de l'augmentation de vitesse, ni des différents coefficients dont l'importance est assez grande ; nous aurons d'ailleurs l'occasion de revenir sur ces petits à-côtés qui ne sont pas les moins importants.

Le turbo au Salon...

Sandford a remporté cette année une série de victoires impressionnantes. Personne n'a oublié sa magnifique démonstration du Bol d'Or où il gagne sa catégorie. A l'occasion de Paris-Les Pyrénées-Paris, un Sandford piloté par Goyat assume les fonctions de chien de berger accomplissant un labeur très dur, tâche peut-être plus déprimante que celle des concurrents. Dans le Tour de France, Sandford s'adjuge la victoire.

A Montlhéry, ce sont quatre records du

monde qui s'affaissent sous les roues du véhicule victorieux. Une vitesse de 170 kilomètres à l'heure pendant 5 kilomètres, c'est merveilleux. Sandford se rit des spécialités, véritable athlète complet de la route, il est victorieux aussi bien en vitesse pure, qu'en endurance et vitesse prolongées, sans oublier ses admirables qualités de touriste. Ajoutons qu'à l'occasion du prochain Salon, le fameux modèle de Montlhéry, avec turbo-compresseur sera offert aux amateurs de vitesse. Nul doute que Sandford n'obtienne dans le domaine commercial une victoire aussi nette que celles qu'il est accoutumé à remporter sur la route.

Mise au point

On ne s'imagine pas la dose de patience qu'il faut pour mettre un moteur au point ; pour s'en rendre compte, il est suffi de se trouver dans le box de Monet-Goyon au moment où Sourdot mettait la dernière main à la machine qui, le lendemain, allait lui permettre de devenir 4 fois recordman du monde malgré les soins apportés à ce travail, malgré l'énerverment que pouvaient lui occasionner les nombreux spectateurs, sa bonne humeur ne l'a pas quitté une seconde. Sur la piste de l'autodrome, quelques concurrents procèdent à de derniers essais de leurs machines, c'est ainsi que Le Vack boucle un tour en 45 secondes 4/5 car, hélas ! nous n'avons qu'un chronomètre en cinquième de seconde, ce qui représente une vitesse supérieure de 200 km.

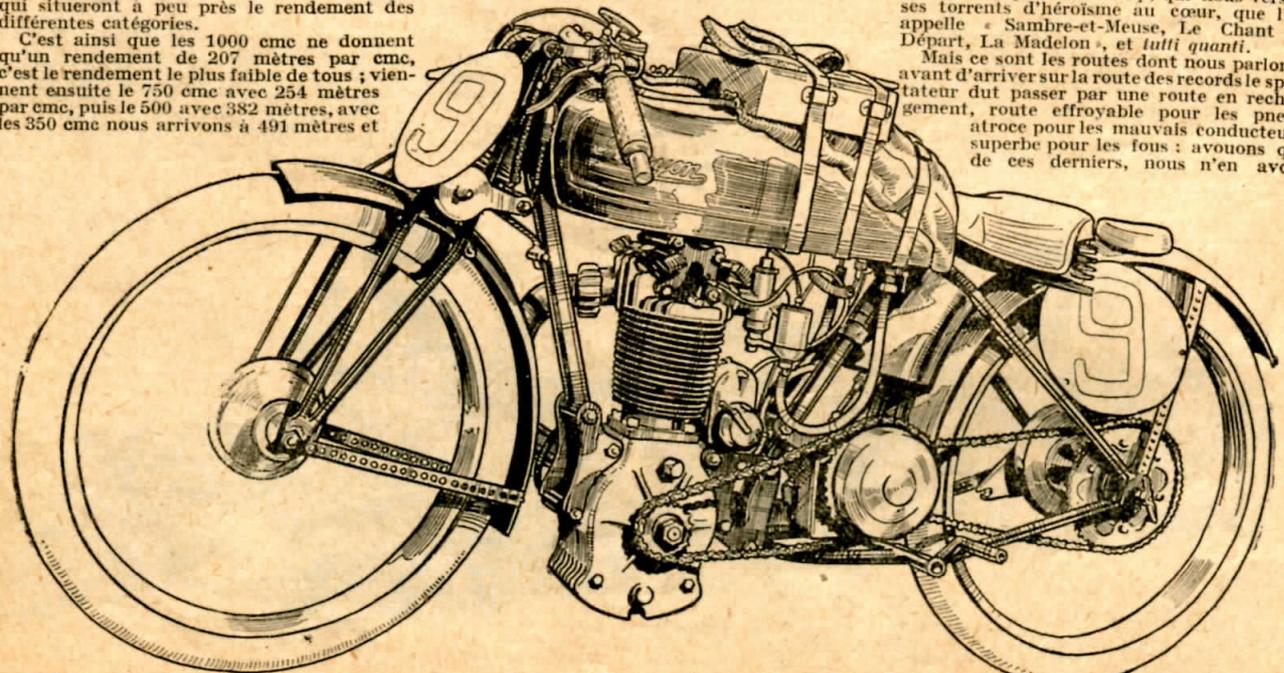
Le trois-roues aussi...

Dhome fait plusieurs tours de piste ; on le voit de loin monter dans les virages, impression très amusante, on dirait une grosse mouche bourdonnante qui colle sur une vitre ; un silence, les sons sont étouffés par un petit bois qui se trouve à l'intérieur de l'anneau cimenté, puis brusquement, du virage opposé, sortant péle-mêle le bruit de l'échappement du moteur suivi du véhicule lui-même.

Héroïsme...

Les spectateurs sont quelquefois héroïques. Pour aller à la journée des records, les spectateurs eurent un peu d'héroïsme dans le cœur ; certains prétendraient que le haut-parleur y était pour beaucoup, qui nous versait ses torrents d'héroïsme au cœur, que l'on appelle « Sambre-et-Meuse, Le Chant du Départ, La Madelon », et *tutti quanti*.

Mais ce sont les routes dont nous parlons ; avant d'arriver sur la route des records le spectateur dut passer par une route en rechargement, route effroyable pour les pneus, atroce pour les mauvais conducteurs, superbe pour les fous : avouons que de ces derniers, nous n'en avons



En 175 cmc, la maison Alcyon se taille une triomphale victoire avec Marcel Jolly, à la moyenne de 82 km. 504. Lemasson, en 350 cmc. Alcyon, enlèvera aussi, pour cette firme, la victoire à une moyenne plus élevée que les 500 cmc.

Records du Monde 1929

potins

pas vus ; chaque tansadiste descendait gentiment de sa machine ; les conducteurs, selon leurs moyens, conduisaient leur véhicule à la main ou au grand ralenti ; personne n'a cherché à épater la galerie, au grand détriment des pneus ; quelques-uns aussi, resquilleurs par nature, firent du cross-country à travers champs, mais sans exagération

Un tout petit détail...

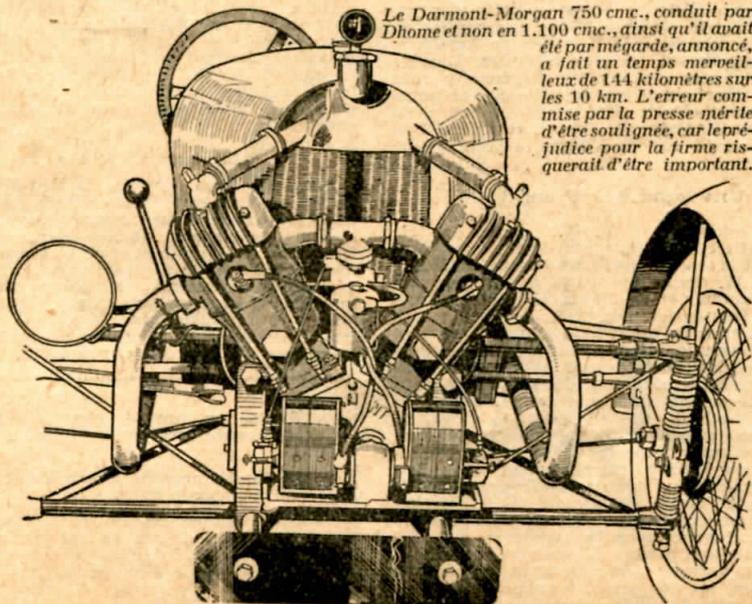
Il est toujours intéressant de savoir avec quoi lubrifient les concurrents dans une course. N'oublions pas que l'huile est la base même du succès. Si nous n'avons eu aucun ennui pendant la journée des records et surtout, si les spectateurs ont été émerveillés par la chanson régulière du moteur de chaque concurrent, cela tient beaucoup de la qualité de l'huile employée ; il est assez difficile chez les Anglais de tirer quoi que ce soit sur ce qu'ils emploient ; par contre, les Français sont moins cachotiers et c'est ainsi que nous avons appris que l'huile employée par eux, n'était ni plus ni moins la T.T. Kervoline. Evidemment, nos lecteurs ne font pas assez attention aux différentes huiles dans la même marque et peu emploient à l'heure actuelle, la T.T. Kervoline ; ils lui préfèrent la B.B. Kervoline ; nous croyons qu'ils ont tort et nous les engageons fortement à faire comme Sourdot, comme Rovin, comme Cheret, comme Dhôme. Employez de préférence la T.T. et beaucoup nous remercieront de leur avoir signalé ce petit détail.

La mariée et l'essayeur

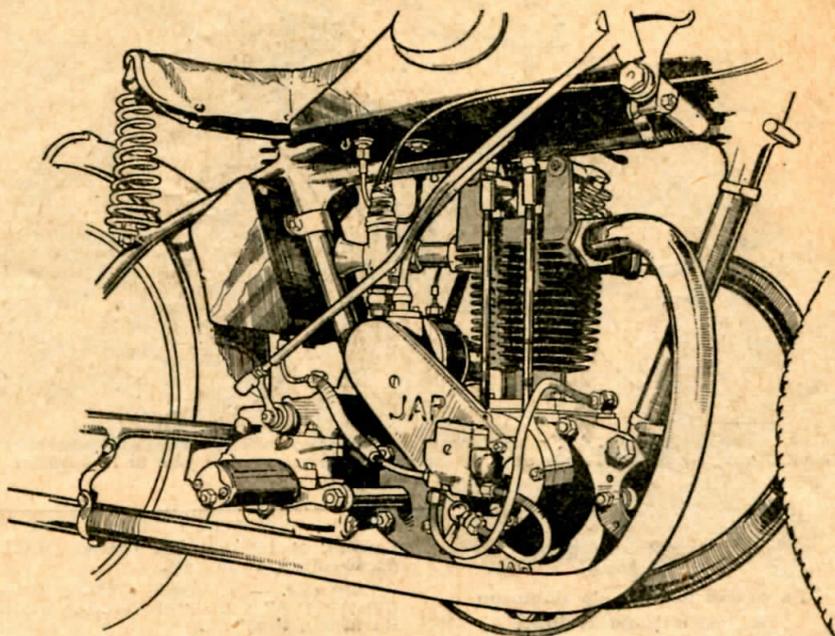
Un des concurrents, qui vient de battre 4 records du monde, revient à son stand. Félicitations, congratulations. Son front reste soucieux. On s'inquiète ! Lui répond d'une voix sombre : « Trop vite ! j'ai marché trop. Pensez-vous ? Battre un record de plus de 12 kilomètres ! » Sacré Lipman, qui trouve que la mariée est encore trop belle !

Nouveau record...

Wright n'a pas de chance ! Les records convoités sont restés inaccessibles. Pourtant, il a dû battre celui des 3 mètres départ arrêté. Il prenait des départs impressionnants, si impressionnants même que le câble des gaz se cassait et la machine s'arrêtait au bout de quelques mètres. On se serait cru en Amérique, tellement les sifflets d'encouragement (?) fusaient de tous les gradins.



Le Darmont-Morgan 750 c.m.c., conduit par Dhôme et non en 1.100 c.m.c., ainsi qu'il avait été par mégarde, annoncé, a fait un temps merveilleux de 144 kilomètres sur les 10 km. L'erreur commise par la presse mérite d'être soulignée, car le préjudice pour la firme risquerait d'être important.



Le Rovin 175 c.m.c. de de Latour : c'est un J.A.P. pas bricolé plus spécialement, ainsi qu'on peut le voir. En huit jours, il fut renoué et mis au point par M. de Rovin lui-même, prouvant ainsi sa technique impeccable pour arriver à écrouler, avec une belle marge, des records considérés déjà comme des plafonds.

Au feu !...

Attraction dédiée à M. Volterra : La moto enflammée ou le holide de feu. Le Vack n'a pas peur. Sa machine prend subitement feu. Il vient de passer devant son stand, il lui reste 1.520 mètres à faire pour y revenir. Il n'hésite pas, termine son tour, en poussant sa machine, et ce n'est que devant le poste de chronométrage qu'il s'arrête. Sa mécanique intacte, lui n'a que quelques brûlures superficielles. Quel bel athlète plein de courage et au sang-froid merveilleux.

Le sidecar-pompier manquait

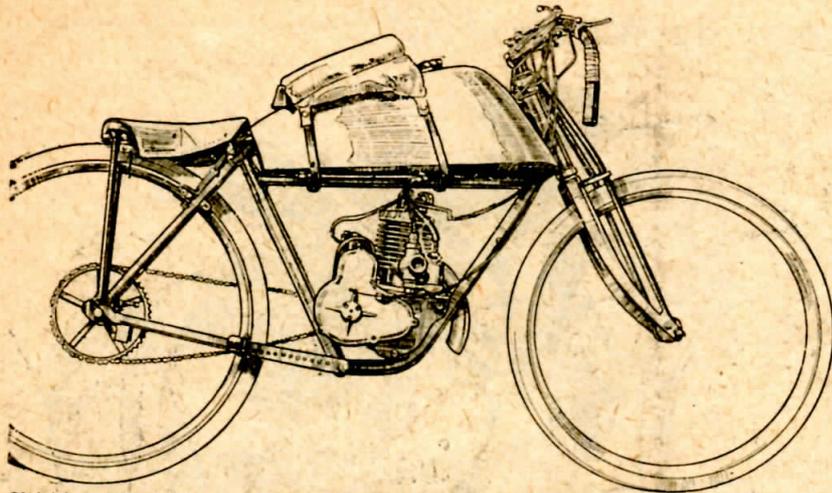
Les extincteurs firent merveille pour éteindre la moto de Le Vack. Tous les sauveteurs sont pleins de zèle, mais leur adresse

n'est pas toujours à la hauteur de leur bonne volonté. C'est ainsi que l'un d'eux, peut-être trop ému, fit une erreur de pointage, et envoya un superbe jet sur la figure d'un des assistants. Un instant suffoqué, ce dernier se répandit en propos incendiaires sur l'auteur de la méprise.

Trapèze motocycliste

L'exhibition que fit Coindet pendant la journée des records est tout à fait remarquable. Nous ne sommes pas partisans de l'acrobatie en moto, non que cela nous déplaît, mais parce que nous avons le devoir de ne pas pousser la jeunesse vers l'acrobatie ; toutefois, nous devons reconnaître la valeur de certains as, car l'acrobatie prouve beaucoup en matière technique. Elle prouve que la moto est très stable, quoi qu'en disent beaucoup et voilà comment Coindet nous fit assister à 60 à l'heure sur 3 kilomètres à l'aller et 3 kilomètres au retour, à des exercices de trapèze sur des montants fixés au guidon et à la selle de sa motocyclette. Techniquement, qu'était cette moto ? ce n'était pas un modèle absolument récent ; c'est la fameuse D. 2. dont la construction fut arrêtée par Gnome et Rhône pour une question de mode ; cette D. 2. possédait une direction à ressort central ; la tendance actuelle est vers le ressort central unique. Le double ressort possédait, en effet, cette particularité de provoquer un très léger flottement, une série d'S imperceptibles si l'on préfère, durant la marche, mais ces deux ressorts bien étudiés et se compensant, la machine avait cet avantage de toujours revenir sur le centre axial de la direction. Le ressort central unique qui a été appliqué ensuite sur la D. 4. donne une stabilité comparable à celle de l'A. J. S. 350 : c'est la seule modification de Coindet. Il emploie sans difficulté l'une et l'autre solutions ; seul Coindet pourrait nous dire la différence entre les deux solutions, un pareil exercice n'est pas aussi dangereux qu'on le croit, c'est que la machine revenant toujours à ce centre axial, fait l'effet d'un balancier aux mains du pilote.

Toujours est-il que la moto française prouve, par cet exemple, qu'elle est à la hauteur de la moto anglaise du point de vue stabilité. Les machines françaises telles que Terrot, Monet-Goyon, Dollar, René Gillet, Alcyon et tant d'autres que nous avons essayées dans ce sens, nous donnent la même impression de sécurité.



Voici la machine 100 cmc. de Fred S. Lipman qui fit une stupéfiante exhibition battant les anciens records de plus de 14 kilomètres, accomplissant une moyenne de plus de 77 kilomètres à l'heure.

Un peu de tout

La course de Côte de Robinson Extrait de l'Echo des Sports

Motos 175 cmc. — 1. Thévenot (M.C.M.) (Aleyon), en 1' 4" 3/5 ; 2. David (H.M.C.) (David spéciale), 1' 7" ; 3. Master (M.C.P.S.) (Monet-Goyon), 1' 21" ; 4. Adnet (M.C.P.S.) (Monet-Goyon), 1' 21" 3/5 ; 5. Courtois (H.M.C.) (Royal Moto), 1' 33" 3/5 ; 6. Biziaud (M.C.D.) (Motobécane), 1' 34" 1/5 ; 7. Gros (M.C.D.) (Ullia), 1' 36" ; 8. Binant (M.C.S.) (Motobécane), 1' 41" 1/5.

250 cmc. — 1. Cardon (M.C.P.) (Liberty), 1' 6" 4/5 ; 2. Lecoite (M.C.B.O.) (Motobécane), 1' 10" 3/5 ; 3. Fréret (H.M.C.) (Terrot), 1' 11" 2/5 ; 4. Jourdhui (M.C.P.S.) (Terrot), 1' 16" 1/5 ; 5. Crançon (M.C.B.O.) (Terrot), 1' 16" 1/5 ; 3/5 ; 6. ex aequo Robin (M.C.B.O., Dollar) et Vanders (M.C.S.) (Motobécane), 1' 34" 3/5.

350 cmc. — 1. Savier (H.M.C.) (Terrot), 54" 1/5 ; 2. Lechien (H.M.C.) (Peugeot), 55" 1/5 ; 3. Henric, indépendant (Tanton spéciale), 56" 3/5 ; 4. Jeannin (H.M.C.) (Soyer), 57" 1/5 ; 5. Pelat (M.C.P.S.) (Terrot), 1' 11" ; 6. ex aequo Chocat (M.C.S.) (Terrot) et Ciabrune (M.C.B.) (Terrot), 1' 3" 2/5 ; 8. Crandais (M.C.D.) (Terrot), 1' 4" 2/5 ; 9. Toufous (M.C.P.S.) (Terrot), 1' 4" 4/5 ; 10. Vincens (M.C.M.) (Monet-Goyon), 1' 5" 4/5 ; 11. Toupart (H.M.C.) (Vélocette), 1' 6" 2/5 ; 12. Durand (B.M.C.) (Motoconfort), 1' 7" 4/5 ; 13. Peltot (M.C.B.O.) (Peugeot), 1' 11" 2/5 ; 14. Carasso (M.C.P.S.) (O.E.C.), 1' 12" 2/5 ; 15. Candellier (H.M.C.) (Terrot), 1' 16" 4/5 ; 16. Turbeaux (M.C.D.) (F.N.) 1' 24" 3/5.

500 cmc. — 1. Wattignies (M.C.S.) (Motobécane), 56" ; 2. Bouvier (M.C.D.) (Monet-Goyon), 58" 4/5 ; 3. Chère Moncel (H.M.C.) (Gillet-Herstal), 59" ; 4. Bahsi (M.C.D.) (Motobécane), 1' 4/5 ; 5. Bessac (H.M.C.) (Motobécane), 1' 4" 3/5 ; 6. Clair (H.M.C.) (Terrot), 1' 4" 3/5 ; 7. Colombat (B.M.C.) (F.N.), 1' 4" 4/5 ; 8. Marro (H.M.C.) (B.S.A.), 1' 8" 1/5 ; 9. ex aequo Bergonval (M.C.P.S.) (Motobécane), 1' 9" 4/5 et Wilhelm (H.M.C.) (Saroléa), 1' 9" 4/5 ; 11. Merle (H.M.C.) (Saroléa), 1' 14" 3/5 ; 12. Edmond (M.C.P.S.) (Terrot), 1' 25" 3/5.

750 cmc. — 1. Groseille (H.M.C.) (René-Gillet), 1' 2/5 ; 2. Decressy (H.M.C.) (René-Gillet), 1' 8" 2/5 ; 3. Paris (M.C.D.) (Peugeot), 1' 12" 3/5 ; 4. Homot (H.M.C.) (René-Gillet), 1' 19" 2/5.

1.000 cmc. — 1. Malde (H.M.C.), 1' 13" 2/5.

Sidécars 500 cmc. — 1. De Pantin (M.C.D.) (Sidécar Lanoix), 1' 10" ; 2. Dutier (H.M.C.) (Saroléa), 1' 17" 4/5.

750 cmc. — 1. Marx (M.C.D.) (Sidécar

Lanoix), 1' 15" 3/5 ; 2. Giraud (M.C.D.) (René-Gillet), 1' 20" 4/5.

1.000 cmc. — 1. Perron (H.M.C.) (René-Gillet) ; 1' 8" ; 2. Genet (M.C.D.) (Harley Davidson), 1' 25" 3/5.

Malakoff à l'honneur

David, le sympathique patron de Malakoff-autos, vient de réaliser une belle performance. Pilotant une David spéciale, il réussit à se classer deuxième de sa catégorie, devançant de nombreux pilotes. David n'est d'ailleurs pas un débutant et trouve ici la confirmation de sa valeur de conducteur.

Jusqu'au 20 octobre

Nous nous sommes entremis auprès de P. Psalty agent général des Royal Enfield et nous avons pu obtenir de cette firme une remise spéciale et conditionnelle de 10 % sur les motos neuves de cette marque, étant bien entendu que ces conditions exceptionnelles ne peuvent s'appliquer qu'aux particuliers à l'exclusion des intermédiaires.

Un nouveau... à Neuilly

Un spécialiste de la motocyclette vient de s'établir près de Paris. Situé aux confins de Neuilly presque à la frontière de Levallois, son magasin est des plus modernes. Tous les motocyclistes sont assurés de trouver chez lui un des choix de machines les plus étendus. M. Robert est en effet agent de Soyser, de Clément Gladiator, de Gnome et Rhône. Son adresse : 59 rue de Villiers, à Neuilly-sur-Seine.

Une leçon aux Français

Les nouvelles B. M. W., cadre en tôle emboutie type 1930, sont à Paris.

C'est le modèle que nous verrons au Salon. B. M. W. donne une leçon à son tour aux constructeurs en publiant les caractéristiques de sa fabrication nouvelle, car, qui pourra copier, en deux mois, le si beau modèle dont une douzaine d'exemplaires roulent déjà à Paris ? Nous donnerons sous peu des dessins de cette belle mécanique dont tous les détails ont été prévus de construction, depuis la jauge-bouchon de réservoir 15 litres, la baladeuse magnétique qui se colle comme une sangsue sur n'importe quelle partie métallique, car le Duco est nullement un isolant comme l'émail ; l'ancrage du frein avant fait partie de l'étrier, supprimant toute réaction de la fourche ; même le marchepied du passager en caoutchouc pour la cambure du pied et aluminium, permet à l'occasion d'y adjoindre des valises ; des coiffes de caoutchouc protègent les bougies et les articulations de frein contre la pluie ; jusqu'au garde-boue

Motocyclistes, essayez votre machine

Lorsque vous allez à Montlhéry, vous nous écrivez au retour combien les motocyclistes sont délaissés par les grands garages qui se trouvent sur la route de Linas. Nous avons voulu tenter plusieurs fois l'expérience ; évidemment, nous avons été aussi déçus que vous. Ayant pris le prétexte d'une bille partie, nous avons fait tous les garages et le refrain de chacune des dames affectées à ce garage était : Le patron n'est pas là ; nous sommes au grand regret de ne pouvoir vous donner ce que vous désirez ; et comme le motocycliste doit se défendre, nous avons pénétré dans Montlhéry et nous avons fait une constatation joyeuse. Grimpez par la rue Luitant ; vous avez une côte excessivement rude que beaucoup de vos motos ne grimperont pas ; puis tout d'un coup vous tournez sur la Grande Rue et vous tombez devant le magasin de M. Herbette. Il est très mal placé, ne se trouvant pas sur la route nationale, mais vous êtes ni plus ni moins chez l'as cycliste de l'époque héroïque, Herbette, l'homme aux 104 kilos, vainqueur de tant de courses cyclistes et coureur à pied longtemps imbattable. Là, vous êtes chez un ami et lorsque vous avez besoin d'une bille, aussi bien que d'un câble ou d'un serre-câble, vous êtes rapidement servi, surtout en disant que vous venez de la part de Moto Revue.

qui est enveloppant, en tôle emboutie et comporte des ergots ressorts de fixation de câble. Quelle machine en France... ?

Le grand Circuit d'Auvergne se dispute le 22 septembre

A la journée des records à Arpajon, le bruit a couru que le circuit d'Auvergne n'aurait pas lieu cette année. Cette information était exacte pour les voitures, mais pas pour les motos.

Le Motoclub d'Auvergne poursuit activement en effet, l'organisation du circuit d'Auvergne motocycliste, qui compte pour les coupes de France de tourisme et reste fixé au dimanche 22 courant. Maisons et coureurs recevront tous les détails concernant cette épreuve sur laquelle nous reviendrons. Pour tous renseignements et engagements, s'adresser au siège du Motoclub d'Auvergne, Brasserie Emile, 44, place de Jaude, Clermont-Ferrand.

Du Stock

On nous signale que Moto-Hall possède, à l'heure actuelle, en magasin, une jolie collection Saroléa d'occasion provenant d'échanges ou de reprises. Toutes ces machines révisées et remises au point sont prêtes à prendre immédiatement la route, de même du reste que les machines neuves de même marque et du tout dernier modèle qui figurent également au 78, avenue des Termes. Le Moto-Hall très spécialisé pour la Saroléa, fait toujours les meilleures conditions pour ses machines neuves et d'occasion garanties !

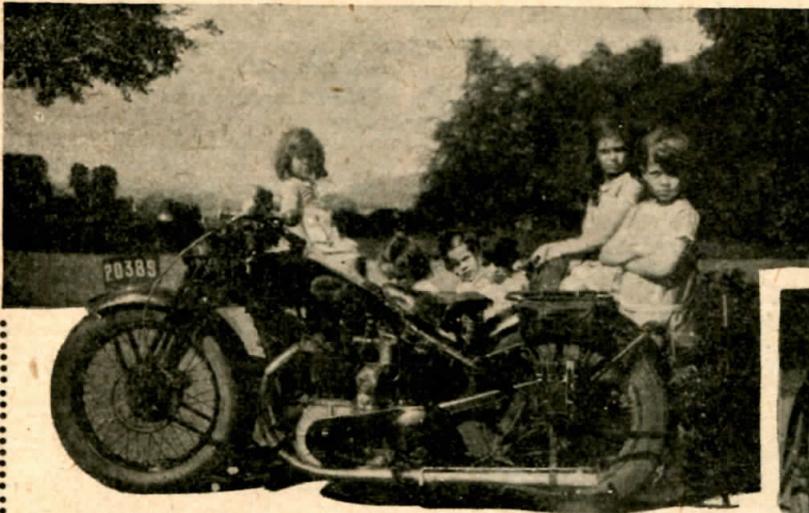
Adresse à retenir

Les possesseurs parisiens de New-Map, ne savent pas tous qu'il existe à Paris un dépôt de pièces détachées, aussi complet que possible ou tous les amateurs de New-Map pourront trouver ce qu'ils désirent et où ils recevront le meilleur accueil. Ce dépôt est tenu par l'agent général de la marque, M. Frotey dont le magasin est situé, 12, rue Jean-Nicot à Paris VII^e près de Magic-City. Téléphone : Ségur 20-09. Ajoutons que M. Frotey est également dépositaire des pièces de moteurs L. M. P.

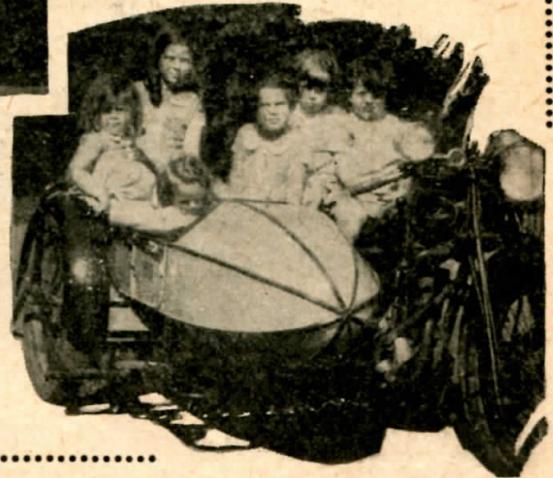
Rouler en tansad, c'est ajouter cent chances de grande stabilité à la moto.

Le tansad accroît la stabilité et la sécurité en moto de 50 %.

Une voiture est dangereuse par sa conduite et non sa fabrication. Une moto n'est dangereuse que par sa conduite et non sa fabrication.



Le comte d'O..., d'une des plus grandes familles bruxelloises, est un partisan de l'automobile, mais aussi de la moto pour ses nombreux enfants (Photo Concours 74/75).



La Moto et les Enfants par Bobette.

Il a été pris, par M. le Préfet de Police de la Seine, il y a quelques mois, un arrêté dont on n'entend plus parler, qui interdisait le transport des enfants en motocyclette.

Cet arrêté serait-il rapporté ?

Est-il toujours en vigueur ?

Est-il ponctuellement appliqué ?

Nous ne nous permettons pas de chercher si M. le Préfet est sorti ou non des marges de la légalité. Nous ne considérons

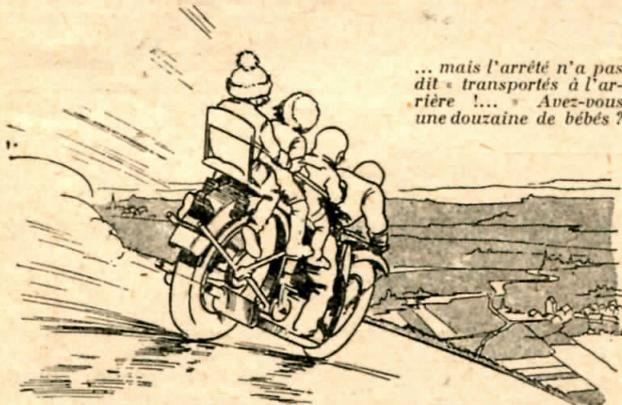
ramèment à la juste raison. Mais là n'est pas la question.

Que la Moto soit ou non interdite, officiellement ou officieusement, aux jeunes enfants dans Paris, que les statistiques d'accidents, — que nous ne connaissons pas d'ailleurs — prouvent ou ne prouvent pas que la Moto soit ou ne soit pas funeste à la vie ou à la santé des bébés, cela nous importe peu pour l'instant.

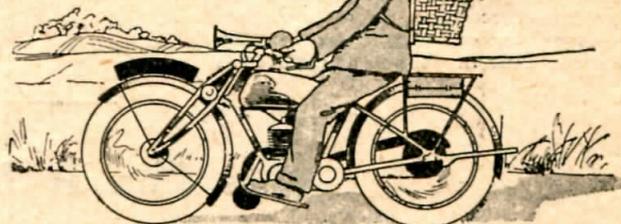
Mais il est peut-être un âge, toute liberté

villes ou sur les routes désertes, grandes ou petites, d'un usage pratiquement incommode ou moralement discutable pour les enfants.

Voici à ce sujet quelques renseignements pris à d'excellentes sources :



... mais l'arrêté n'a pas dit « transportés à l'arrière !... » Avez-vous une douzaine de bébés ?



... transportés à la mode de Tombouctou dans une inconfortable hotte...

pas s'il y a ou s'il n'y a pas atteinte à la liberté individuelle, à la puissance omnipotente du père de famille sur ses enfants, au pouvoir du « pater familias », comme l'appelle le vieux droit romain, sous l'égide duquel nous sommes toujours placés.

On reproche parfois à des pouvoirs publics, à des maires, à des préfets, de prendre des arrêtés entachés d'excès de pouvoir. On prend ces autorités à partie, on les fait juger, on les amène enfin devant les Conseillers d'Etat, qui les

d'opinion et toute faculté d'utilisation étant respectées, où la Moto-tan-sad est, à Paris, dans le département de la Seine, dans les



...l'ingéniosité des fabricants d'accord avec l'amour maternel et la sollicitude préfectorale...

1° L'article premier de l'arrêté du 26 juin 1929 du Préfet de police de Paris était ainsi conçu :

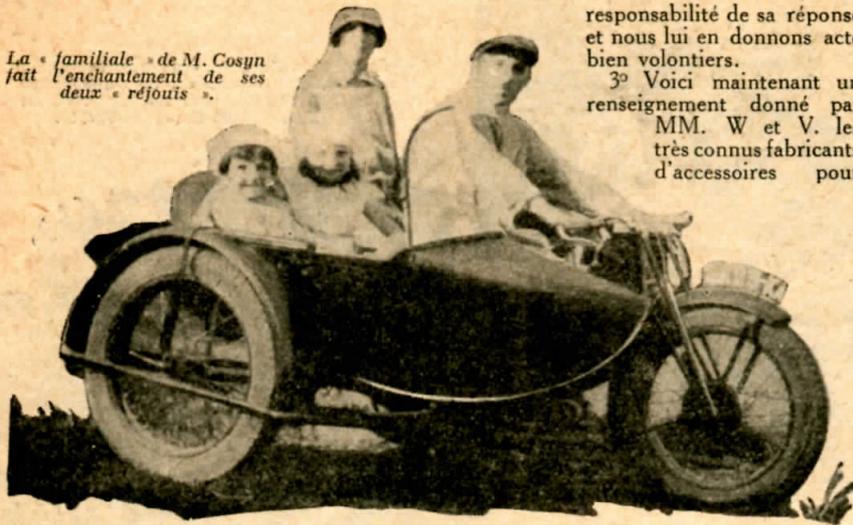
« Il est interdit de circuler à Paris et dans les communes du ressort de la Préfecture de Police, monté sur un cycle ou un motocycle à deux roues, en transportant de jeunes enfants, soit portés à bras, soit placés à l'avant dans des paniers, sur des sellettes, ou à l'aide de tout autre moyen. »

Si votre fillette n'est plus ce qu'on peut appeler un jeune enfant, nous ne pensons pas que vous puissiez encourir une contravention en la transportant, avec votre femme, sur une motocyclette.

Veillez agréer, etc ..

Signé : le Directeur Général.

La « familiale » de M. Cosyn fait l'enchantement de ses deux « réjouis ».



Telle est l'opinion d'un des plus importants dirigeants de la plus puissante organisation touristique de France.

2° Nous avons l'avantage de vous informer que nous n'avons lu que très vaguement l'arrêté pris par Monsieur le Préfet relatif au transport d'enfants en motocyclette ; tout ce que nous pouvons vous dire, c'est que nous pensons qu'il s'agit d'enfants en bas-âge.

Veuillez agréer, Monsieur, etc...

Tel est l'avis d'un fabricant de Moto-strapontins, super-moto-strapontins, et autres strapontins pour tous véhicules. Nous nous montrons étonné qu'un fabricant de Tan-sad biplaces lise « très vaguement » un arrêté de Monsieur le Préfet relatif aux accessoires de sa fabrication. Nous pensons que c'est là une tournure destinée dans sa pensée à esquiver la

responsabilité de sa réponse et nous lui en donnons acte bien volontiers.

3° Voici maintenant un renseignement donné par MM. W et V. les très connus fabricants d'accessoires pour

motos et sidecars, pare-boue, sièges arrières, repose-pieds, pare-brise, lanternes aluminium, tous accessoires motos :

Nous vous informons que nous ne connaissons que les termes de l'ordonnance de la Préfecture, mais nous avons entendu dire que, pendant quelque temps, les agents ne dresseraient pas de contravention ; nous faisons tout notre possible pour faire lever cette interdiction et nous vous tiendrons au courant.

Veuillez agréer, Monsieur, etc...

Voilà des commerçants avisés, qui s'occupent activement d'assurer des débouchés pratiques à leurs produits, et qui cherchent à faire plaisir en rendant service à leur fidèle clientèle. Leur initiative intéressante autant qu'intéressée est à encourager, à appuyer avec sympathie.

Voici donc où nous en sommes :

Pouvons-nous circuler avec de jeunes enfants ? Oui ou non, cela dépend, dit l'un qui répond finement en Normand ; si votre fillette n'est plus ce que l'on peut appeler...

Ah ! fort bien, rétorqué-je. Mais, si ma fille reste jeune fille jusqu'à sa fenaison, ou si mon garçon veut, comme on dit, rester garçon, il faudrait bien, pour me satisfaire, fixer clairement un âge-limite.

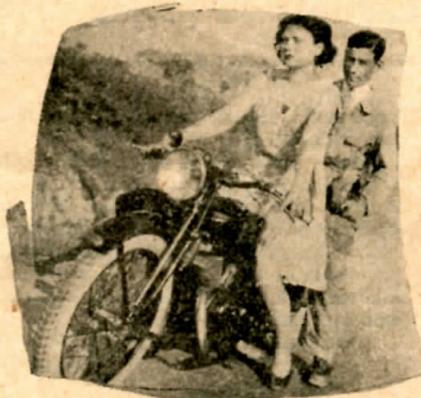
Ce n'est pas difficile.

Puisqu'il est question de transport, basons-nous par exemple sur une organisation officielle de transport public de l'Etat ou mieux du Département de la Seine.

Considérez-vous comme jeunes enfants ceux à qui les compagnies de chemin de fer ne font payer que 1/2 place ? Alors la limite légale est sept ans.

Appellerez-vous ainsi ceux qui ne paient pas leur place dans les tramways et autobus ? Alors la limite est trois ans.

Qu'en pensent les lecteurs de cette revue ? — BOBETTE.



Et Mademoiselle... (excusez notre discrétion!) ne fait pas peur, par sa conduite, à l'as acrobate Civiletti.

Les Grands Prix de France

Montlhéry 1929

SALON DE L'AUTO

Bientôt les Grands Prix de France à l'Autodrome

Nous voici à moins de 15 jours de l'une des plus importantes manifestations sportives de l'année, celle qui a nom : *Grands Prix de France du M.C.F.* et que le doyen de nos clubs organise depuis 1912.

L'historique de cette manifestation se confond presque avec l'histoire du sport motocycliste : Fontainebleau — quatre fois de suite — Provins, Montargis — deux fois — et Montlhéry depuis 1924 (soit la sixième fois pour 1930) ont été le théâtre de cette manifestation au succès toujours grandissant.

Cette année encore, la classique et grandiose épreuve inaugure une nouvelle piste à l'autodrome. Organisée par le M.C.F. avec le puissant concours du *Journal*, elle utilise une formule nouvelle, extrêmement intéressante pour ses enseignements, la course à l'essence pure — celle de tout le monde — et offrira huit courses successives d'un intérêt soutenu. Le circuit choisi est le parcours de 3 km. 333 offert par le nouveau raccordement en cours d'achèvement.

Pour les Indépendants

Les Indépendants, pour la dernière fois, vont trouver dans les Grands Prix de France l'occasion de se livrer à la compétition dans le *Challenge du Championnat motocycliste interclubs indépendant* pour lequel le M.C.F. renouvelle son aimable invitation à tous les clubs français. Cette invitation implique que le M.C.F. prend à sa charge : les droits d'engagement ; les assurances prévues au règlement, les frais de séjour durant trois journées (veille et jour du pesage, jour de la course), c'est-à-dire l'hôtel et les repas, enfin l'essence et l'huile pendant la course.

Inutile de dire que, d'ores et déjà, le M.C.F. de Marseille, vainqueur de ce challenge l'an dernier, est sur les rangs pour tenter de le ravir une fois de plus.

Les règlements sont parus

Le M.C.F. tient à la disposition des intéressés les règlements « motos et cyclecars » et « voitures » concernant les Grands Prix de France. Les demandes ainsi que tous renseignements au M.C.F., 212 bis, boulevard Péreire, à Paris (17^e). Tél. : Wagram 41-53 et Wagram 30-34.



Une boîte de vitesse silencieuse : la Sigmund Record

Un progrès...

La construction automobile est arrivée à produire des boîtes de vitesse fonctionnant presque sans bruit. Dès aujourd'hui, la construction motocycliste n'aura plus rien à envier à sa sœur aînée. Une plus grande douceur de marche, suppression de bruit désagréable, plus grande accessibilité des organes, telles sont les principales caractéristiques de la nouvelle boîte Sigmund Record. En effet, trois points essentiels ayant fait l'objet d'un brevet, caractérisent cette boîte de vitesse.

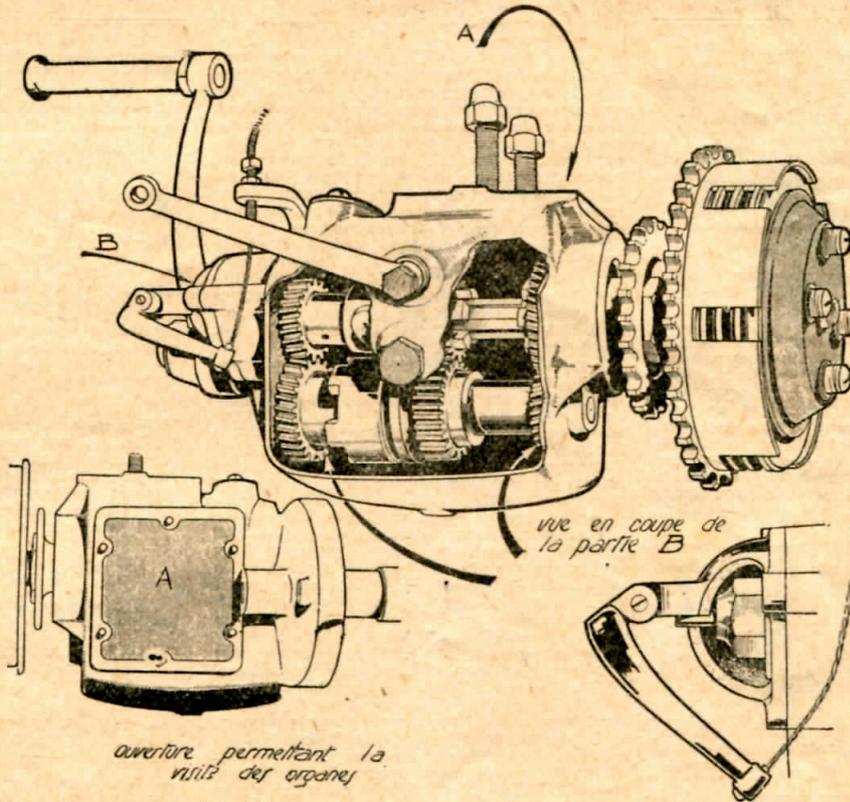
1° Le taillage hélicoïdal à couples inversés et à denture tronquée. Le taillage hélicoïdal a pour effet d'absorber entièrement le bruit produit par les pignons à denture droite, et permet d'avoir une surface plus grande en contact, avec plus de dents en prise. Il évite de ce fait l'usure et le jeu prématuré. Les couples à taille inversée ont pour but d'annihiler les poussées latérales, les ramenant par opposition vers le centre et de réduire ainsi au minimum la fatigue de la boîte. Avec la denture tronquée c'est la suppression de la possibilité de rupture des dents, par suite de démarrage trop brutal, ou d'à-coups dans la marche.

2° Une porte de visite disposée sur l'arrière de la boîte donne toute facilité de visite de l'intérieur, une fois enlevés les six écrous et le couvercle en tôle d'acier, il est possible

de vérifier la position et l'état des pignons, ainsi que les arbres primaire et secondaire et le verrouillage. Plus grande facilité de vérification sans avoir à démonter entièrement la boîte et nettoyage et entretien rendus beaucoup plus faciles.

3° Le verrouillage est très simple et très efficace. Il se compose d'une tige creuse en acier trempé, vissée de l'extérieur dans une lumière oblique du carter. A l'intérieur de cette tige, est un ressort à boudin agissant sur un doigt creux et coulissant dans la tige, l'extrémité de ce doigt se terminant par un cône en acier trempé vient se placer dans des logements disposés au dos du secteur de distribution des vitesses. Le carter est venu d'une seule pièce et la grande épaisseur des parois lui assurent une rigidité et une indéformabilité des plus grandes. L'embrayage est à lièges et travaille à sec. Très souple, il est complété par quatre amortisseurs en caoutchouc disposés sur le pignon de chaîne. Nul doute qu'avec ces conceptions et sa mise au point sérieuse, la boîte Sigmund Record vienne prendre sur le marché une place des plus importantes.

Une boîte silencieuse pour motocyclettes a vu le jour.

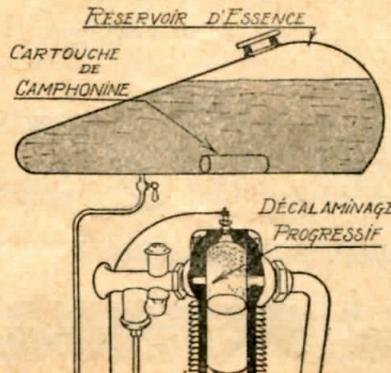


Le rétroviseur original et pratique

Nous l'avons appelé le Bracelamo : son vrai nom est le Typia. C'est le Laboratoire « Typia » qui se spécialise de plus en plus dans les accessoires nouveaux de motocyclettes qui a mis au point ce rétroviseur monté sur bracelet en cuir et qui se fixe au poignet. Il est placé de telle sorte que un simple mouvement de la main, sans lâcher le guidon, permet de l'orienter en tous sens, ce qui donne au motocycliste un champ de visibilité beaucoup plus vaste qu'avec les rétroviseurs fixes. De plus, nous croyons savoir que sa fabrication en série le met dès maintenant à des prix très abordables. Donc Bracelamo avant, Typia maintenant, c'est toujours le même accessoire.

Après un premier essai...

Nous avons déjà signalé, dans notre numéro du 17 août, le lancement sur le marché de ce nouveau type d'huile pour machines



Les effets de la Camphonine sur un moteur

à moteurs poussés. Les essais effectués par différents constructeurs et coureurs avaient donné toute satisfaction et que les victoires remportées par « Aéro D » constituèrent déjà un palmarès fort enviable. Soulignons aujourd'hui la valeur de ce lubrifiant. Au cours des dernières épreuves de la saison, dans les différents circuits de l'Ain, de la Normandie, de Provence ; dans Paris-Les Pyrénées-Paris, etc., Mobiloil « Aéro D » a aidé nos sympathiques coureurs à se classer toujours en tête. C'est donc sous d'excellents auspices que l'« Aéro D » entre dans le domaine de la vulgarisation. Pour éviter que certains motocyclistes ne fassent un usage non approprié des huiles établies pour les différents types de motocyclettes, rappelons que l'« Aéro D » n'a été créée que pour permettre le graissage des moteurs à grande vitesse de rotation, dont la commande des soupapes s'effectue par culbuteurs ou arbres à cames en tête. Cette huile tient, malgré les hautes températures de fonctionnement et

ne gomme pas à froid, ce qui est très appréciable car les démarrages sont ainsi facilités. Elle permet aux machines de sport de réaliser de jolies moyennes ; en course et sur piste elle montre des qualités exceptionnelles qui se traduisent couramment par un gain de vitesse d'environ 15 % sur celles obtenues avec les huiles habituelles, ce qui est considérable. Mais elle ne doit pas être employée dans les machines à soupapes latérales et surtout dans les moteurs deux-temps même poussés. Il existe un type d'huile spécial pour ces der-

niers moteurs ; c'est « TT », dont la grande valeur a été mise en évidence pour la première fois, il y a quelques années au cours de la célèbre épreuve anglaise du Tourist Trophy dont, entre parenthèses, ce lubrifiant a tiré ses lettres distinctives. Mobiloil TT se mélange intimement à l'essence lors du remplissage du réservoir, et pendant la marche du moteur, se dépose en fines particules protectrices sur toutes les surfaces frottantes soumises à l'effort et à l'usure.

L'un de ses nombreux avantages consiste

à brûler complètement après avoir joué son rôle, sans laisser d'autres traces que la légère suie évacuée aisément avec les gaz d'échappement. Les dangers d'encrassements des lumières ou du piston ne sont pas à craindre et l'emploi de Mobiloil TT permet d'espacer au maximum les ennuyeuses corvées que sont les décalaminages de moteur. Dernier mot en sa faveur : on commence à l'employer couramment pour le rodage et le graissage additionnel des moteurs d'automobiles.

Le silence est à l'ordre du jour : la Préfecture l'exige...

Le 2^e Concours des Silencieux s'impose-t-il ?

Le silence revient d'actualité

La Préfecture de Police a mobilisé ses phalanges et ses bataillons depuis quelque temps et fait une chasse effrénée aux motocyclettes bruyantes. Il ne faut pas croire qu'il s'agit d'un coup de tête spasmodique des autorités. Ayant un programme voulu qui

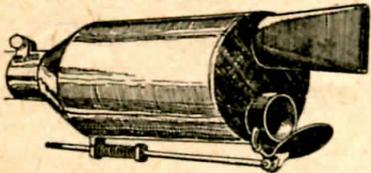
doit se développer, et dont l'origine remonte au premier concours du Silencieux organisé, il y a un an et demi, par *Moto Revue*, nous avons dit à cette époque que la Préfecture mettrait tous ses soins à l'étude du véritable silencieux et n'autoriserait plus les motos bruyantes, bien que munies de silencieux, de parallélogrammes, de boîtes trapézoïdales,

octogonales, enfin polygonales, de toutes sortes, élégantes ou non, que les constructeurs montent à tort et à travers sur les machines s'en tenant strictement aux indications administratives du Service des Mines ; et voilà comment une quantité de jeunes gens font connaissance avec les contributions indirectes et leur versent, malgré des cris et des pleurs, des amendes auxquelles ils sont condamnés.

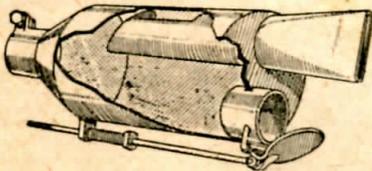
Et voilà pourquoi les constructeurs de silencieux ont cherché par tous les moyens à donner satisfaction à la Préfecture de Police.

Le silencieux J. M. J.

Ce nouveau silencieux a été établi pour donner satisfaction à tous : la moto plait aux jeunes quand ils peuvent la faire chan-



ter à pleins poumons ; heureusement que les autorités freinent cette musique assourdissante. Et pour concilier ces deux points de vue, voici le J. M. J. à échappement libre à volonté ; il est standard et se pose sur tous moteurs. Il peut être commandé au pied ou à la main, il permet, par son dispositif mécanique, de laisser échapper les gaz sans les comprimer et sans bruit. Il se pose directement sur le tuyau d'échappement, ses dimensions réduites son poids minime



et son fonctionnement parfait en font un appareil pratique et élégant qui a captivé, dès sa présentation, la faveur de la clientèle.

De grâce, indiquez aussi toujours, le diamètre du tuyau d'échappement.

Le Requin Cerretti

Le fameux requin est enfin sorti, ce silencieux dont il a été fait plusieurs fois mention dans *Moto Revue*. Le silencieux Cerretti s'appelle requin, tout bonnement parce qu'il a effectivement la forme de ce squal, ce qui est assez curieux sur la moto. Il semble même que ce requin ouvre la bouche pour faire la nique aux agents de l'autorité, semblant leur dire : « Je suis muet comme un... poisson. »

Au point de vue technique, le Cerretti est composé d'un corps cylindrique ayant, comme nous disons plus haut, la forme d'un requin. A l'intérieur, se trouve un diffuseur du côté du moteur, dont le but est de diffuser les gaz, puisque comme dit le proverbe, la diffusion engendre la dissociation. Par conséquent, les

Les modèles les plus récents

gaz sont déjà divisés, distendus, et perdent, aux chocs du diffuseur, toute leur force excessive. Le requin est composé d'une demi-calotte, qui agit exactement comme le bouchon d'une bouteille de champagne que l'on débouche petit à petit. Les gaz sifflent, mais ne détonent pas. Toutefois, le rôle du diffuseur n'est pas suffisant, car, si une détonation est arrêtée, les gaz possèdent encore une course rapide, et heurtent les parois du requin. Ils risqueraient de s'entrechoquer et de produire une contre-détonation qui annihilerait tout l'effort du diffuseur. A cet effet, un cloisonnement variable selon les cylindrées, composé de disques échancrés et entre chacun de ces disques en outre, des trous sur le corps même du requin, vont permettre aux gaz la distension complète.

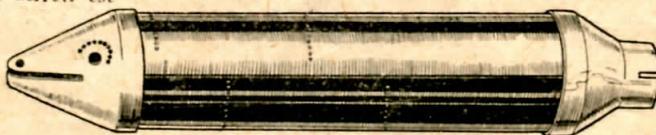
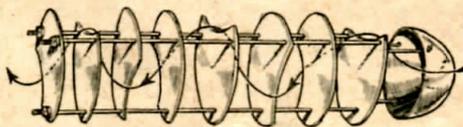
Les échancrures occasionnent aux colonnes un mouvement spirale calculé de telle façon, qu'il soit à peu près semblable à la vitesse initiale des gaz sortant du tube d'échappement et ces gaz sont conduits dehors de façon d'une turbine et lorsqu'ils rencontrent l'atmosphère ambiante, ils n'ont plus aucun effort, ce qui explique le vrai silence du Requin Cerretti.

Enfin, beaucoup de nos lecteurs ne comprennent pas comment les silencieux, qui jusqu'à ce jour freinaient, puissent non seulement maintenant ne plus freiner, mais augmenter la vitesse. Cela tient uniquement au mouvement spiriforme que les combinaisons actuelles occasionnent aux gaz, à la façon, disons-nous plus haut, d'une turbine.

Le mouvement devient de plus en plus accéléré selon la vitesse du moteur. Le tourbillon devient vertigineux occasionnant une succion ou plus techniquement une dépression dans le tube d'échappement. Et voici comment le requin Cerretti augmente légèrement la vitesse théorique du moteur. Ce silencieux se monte sur n'importe quel tube d'échappement. Il suffit d'indiquer le diamètre de ce tube, une attache solide le fixe au cadre dans les formes classiques.

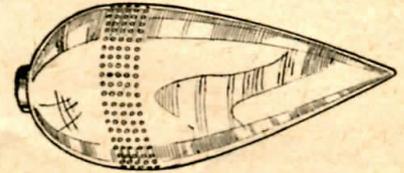
L'A. S. A. en Angleterre

Un récent « Mon petit doigt » informait nos



Intérieur et extérieur du Cerretti.

lecteurs que le silencieux français A. S. A. était vraisemblablement le premier accessoire accepté en Angleterre ; voici, à l'appui de cette information l'attestation d'un coureur

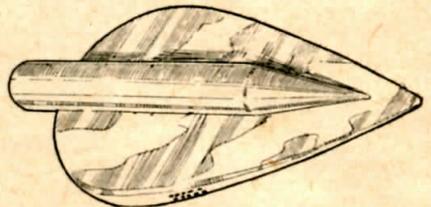


réputé qui vient utilement démontrer à quel point ce silencieux est intéressant :

Lancaster-Motors etc.

Je vous écris pour vous dire toute la satisfaction que m'a procurée votre « extracteur de gaz » A. S. A., type silencieux qui a été posé sur ma moto Rudge-Whitworth avant le Championnat de Spton Park et j'espère que vous montrerez cette lettre aux constructeurs.

Si vous vous en souvenez j'ai eu quelques



succès en course, entre autres en remportant la plaquette d'or du Trophy de Sixton Park. La machine a fonctionné parfaitement durant toute la course et j'ai remarqué que jamais mon moteur n'a chauffé par excès de pression dans le pot de détente. De plus, je dois reconnaître que le rendement était de beaucoup amélioré comparativement à ce qu'il est avec les boîtes de détente même sans chicane ; tout le monde a remarqué le silence de la machine pendant l'épreuve et qu'à l'arrivée les silencieux étaient complètement froids.

Dans le « Seven Countries Trial », j'ai encore gagné la coupe d'argent de première classe. La moto marcha admirablement durant toute l'épreuve.

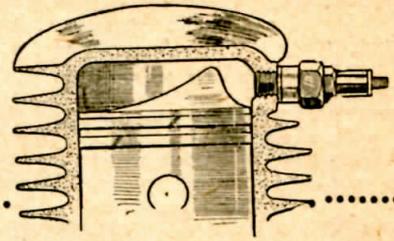
Je pense être désormais en mesure de constater que le succès de ce nouveau silencieux est définitif et qu'il ne présente, à tous points de vue que des avantages. B. W. SWABEY.

Voici donc une attestation spontanée et éloquente, sous la signature d'un coureur réputé Outre-Manche..

DEUX TEMPS

Le Taux de Compression

par J. MELLIER



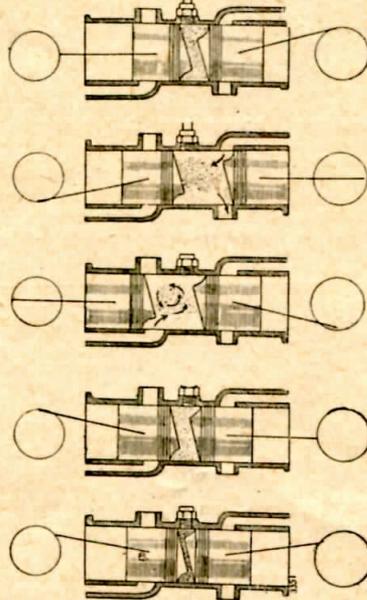
Dans le deux-temps, la compression se fait immédiatement après l'admission, pendant que le piston monte. La culasse et le haut du piston influent donc pour une grande part.

AUCUNE difficulté ne se présente pour mesurer le taux de compression d'un quatre temps, ou tout au moins le taux de compression géométrique, le taux de compression réel étant naturellement plus élevé par suite de la dilatation des gaz, due à leur échauffement par la compression d'une part, et les parois du cylindre et de la chambre d'explosion. On sait que, pour obtenir le taux de compression d'un quart de temps, on ajoute le volume de la cylindrée et celui de la chambre d'explosion, et on divise le total par le chiffre représentant le volume de la chambre d'explosion. Ainsi, supposons un moteur ayant une cylindrée (volume déplacé par le piston) de 250 cmc et une chambre d'explosion d'une capacité de

$$50 \text{ cmc. Nous aurons } \frac{250 + 50}{50} = 6 \text{ à } 1.$$

Cette manière de procéder convient-elle pour les deux temps ? Evidemment, elle n'a pas une valeur absolue, car le taux réel de compression est le seul qui compte pour le fonctionnement d'un moteur. Or, ce taux réel n'est pas nécessairement le même pour deux moteurs ayant le même taux géométrique de refroidissement, le contact plus ou moins prolongé avec les parois, la masse plus ou moins complète pouvant déterminer des différences de température et, par conséquent, de pression.

Dans un moteur même, le taux de la compression est variable et change avec le volume de gaz admis. Fermez les gaz, c'est, non seulement introduire une charge moins forte dans le cylindre, mais c'est aussi abaisser le taux réel de compression. Ainsi, avec des moteurs d'avions destinés aux hautes altitudes, on a un taux de compression trop élevé pour le fonctionnement au sol et on s'en tire au sol en ne donnant qu'une partie des gaz. C'est une chose dont on peut se rappeler quand on a une moto à haute compression, 6 ou 7 à 1 par exemple. Le moteur ne cognera pas si on évite de donner tous les gaz. Enfin, le taux géométrique qui ne correspond pas au taux de compression réel, a, néanmoins, le mérite d'être une indica-



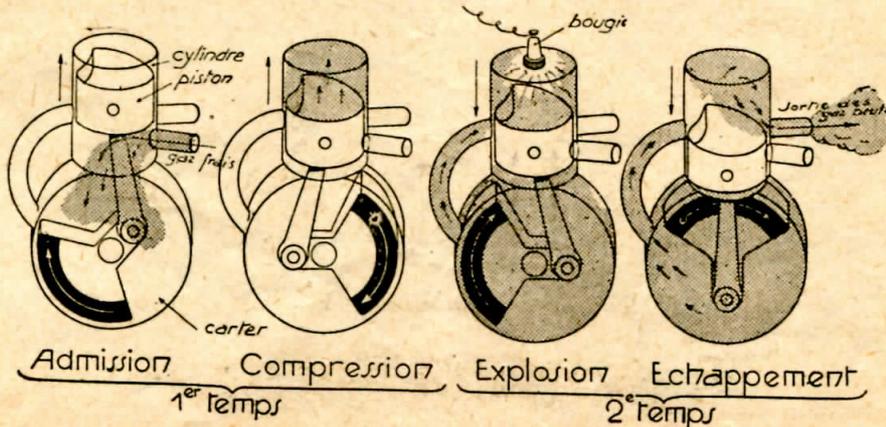
Le flat-twin à pistons opposés a donné d'excellents résultats et résout la question de l'admission du 2 cylindres.

tion commode et précise. Si on l'accepte pour le deux temps, le mal n'est sans doute pas grave. Néanmoins, il ne faut pas perdre de vue que même cette indication conventionnelle ne concorde pas pour le deux et le quatre temps. Pour le quatre temps, en effet, la course est complètement occupée par le temps de compression. Il est bien exact que, sur les moteurs à régime rapide, la fermeture de la soupape d'admission est retardée et qu'elle reste

donc ouverte au début du temps de compression, mais cela ne se traduit pas, au moins aux régimes moyens et élevés, par la perte d'une partie de la charge gazeuse. C'est, au contraire, le moyen, en utilisant l'inertie des gaz, de compléter la charge : la ruée des gaz dans le cylindre triomphe aisément de la faible, très faible augmentation de pression due à la remontée du piston. En sorte que la prolongation de l'ouverture de la soupape d'admission ne se traduit pas par l'abaissement du taux de compression, tout au contraire. Nous pouvons donc dire que la totalité de la course montante du piston est occupée à comprimer la charge gazeuse.

Pour un deux temps, il en est autrement. Voyons le piston vers la fin de sa course. Il découvre la lumière d'échappement, puis celle de transvasement. Il remonte et le transvasement des gaz de carter dans le cylindre continue pendant que les gaz brûlés s'échappent. La lumière de transvasement est marquée par le piston et seulement après celle d'échappement. Ceci est, bien entendu, défectueux, et sur les deux temps autres que celui du type classique, on s'efforce, assurément, de démasquer la lumière d'échappement avant celle du transvasement, mais aussi de la fermer avant. Toujours est-il que le début de la course montante du piston ne provoque aucune augmentation de pression, puisque les gaz ne peuvent s'échapper par l'orifice d'échappement. C'est seulement quand l'orifice d'échappement est masqué

par le piston, que les gaz, ne pouvant plus s'échapper, le temps de compression commence véritablement. C'est pourquoi, pour mesurer le taux de compression géométrique d'un moteur à deux temps, on devrait mesurer le volume déplacé par le piston au-dessus de l'orifice d'échappement. On voit de nombreux deux temps avec des taux géométriques de 7 à 1 mais ces taux



Les différentes phases de la compression et de l'échappement dans le deux-temps.

sont mesurés, comme nous l'indiquons plus haut, pour le 4 temps.

Si l'on ne considérait, et cela serait logique, comme temps de compression que l'acourse au-dessus de l'orifice d'échappement ce taux serait notablement inférieur 5,5 ou 6 à 1 par exemple (quant au taux réel, il ne faut pas oublier que le remplissage du cylindre est moins complet que pour un quatre temps).

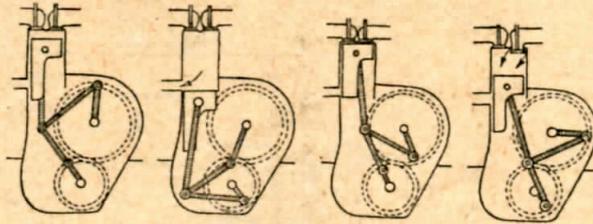
On dit couramment que le deux temps devrait donner une puissance double que celle d'un quatre temps de même cylindrée, mais c'est trop vite décider. On oublie justement que, pendant toute sa course, le piston ne travaille pas, n'aspire pas, ne comprime pas et qu'il est juste un distributeur. En course donc, on n'avantage pas autant le moteur à deux temps qu'on le croirait, et non seulement le deux temps classique, mais

n'importe quel deux temps. A moins de recourir à un compresseur (et le deux temps de l'avenir aura un compresseur), la charge admise et comprimée ne peut être que celle contenue dans la chambre

le quatre temps reçoit un plus grand volume de gaz, et si la densité de ces gaz est la même, il brûle par conséquent, une charge plus forte à chaque temps moteur.

Il y a, certes, un avantage en faveur du deux temps, puisque, à régime égal, il y a deux fois plus de courses de travail, mais nous voulions seulement attirer l'attention de nos lecteurs sur ce fait qu'il serait parfaitement injuste de mettre sur le même pied un deux temps de 250 cmc, sans compresseur, même un deux temps où l'alimentation serait moins déficiente que celle du type classique, et un 500 cmc. Actuellement la question ne se pose pas, mais elle sera un jour d'actualité, quand le deux temps aura, à cylindrée égale, développé une puissance maximum plus élevée que celle du quatre temps.

J. MELLIER.



Un système a cherché à allonger le temps de détente en prenant sur le temps d'admission : c'est le système Andreau.

d'explosion et le cylindre au-dessus de l'orifice d'échappement. Pour le temps de travail, il est vrai, le quatre temps, pas plus que le deux temps, n'utilise la totalité de la course, mais à égalité de cylindrée,

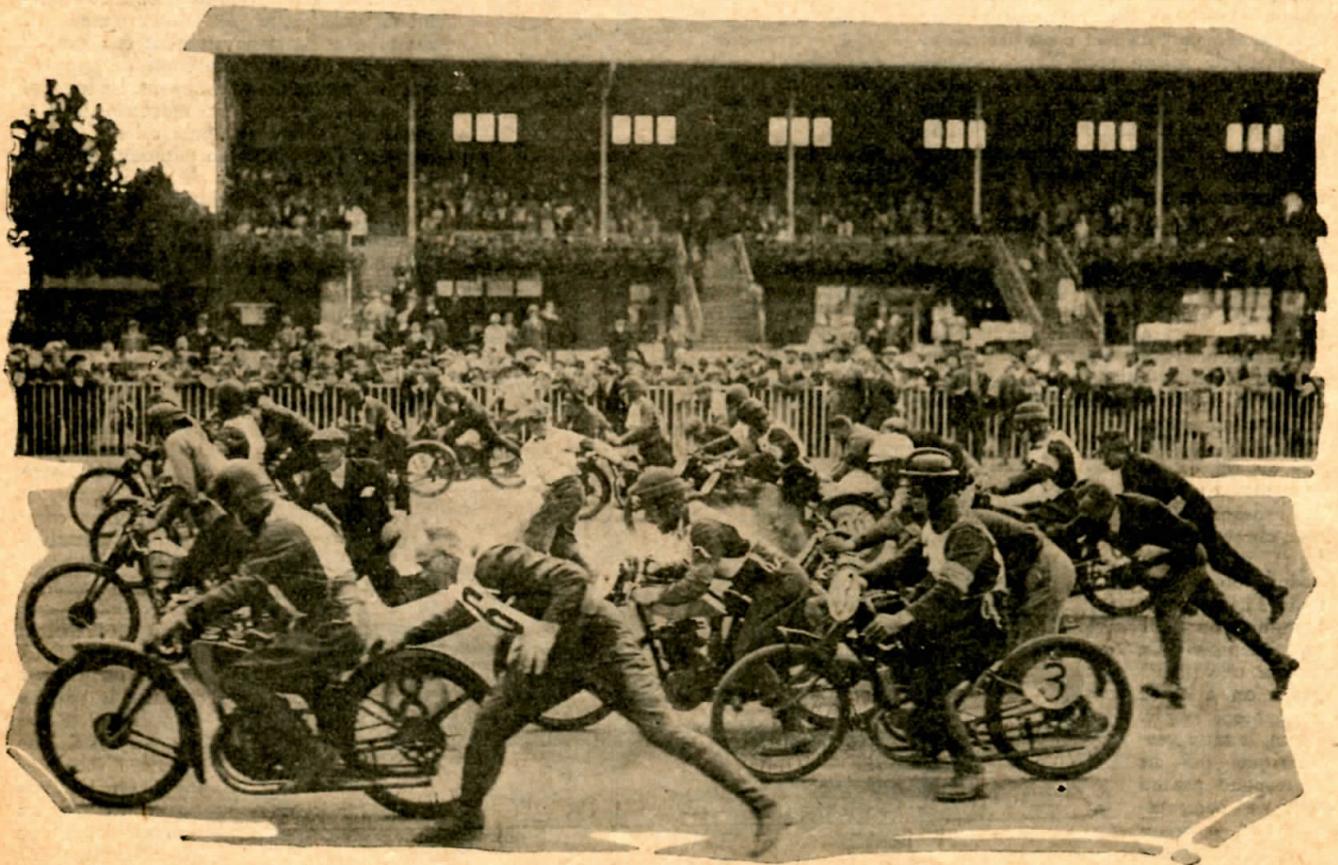
A L'ÉTRANGER

Le Grand Prix d'Europe

La Commission Permanente de la Municipalité de Barcelone refuse la pétition présentée par le Real Moto Club de Cataluna sollicitant le permis de courir le Grand Prix d'Europe de la F. I. C. M. sur le circuit Pedralbès. Par conséquent, le Real Moto Club de Cataluna s'est vu forcé de renoncer au circuit de Pedralbès et de suite, s'est mis d'accord pour adopter le circuit de La Ametlla, où avec la coopération de la direction des

Travaux publics de la Ville de Barcelone et l'enthousiasme de tous les membres directifs du Real Moto Club de Cataluna, le Grand Prix d'Europe aura lieu à la date convenue. Le circuit de La Ametlla se trouve à 25 kilomètres de Barcelone, possède dans son voisinage plusieurs importantes villes, La Garriga (1 kilomètre), Granollers (3 kilomètres), les deux avec la station de chemin de fer électrique ; ceci avec le réseau de splendides routes fait l'accès à ce circuit très facile non seulement de Barcelone, mais aussi de toutes les importantes villes environnantes de toute la région. La longueur du

circuit est de 16 km. 700. La Ametlla se trouve hors du circuit au moins à 1 kilomètre et en conséquence le parcours du circuit ne traverse aucun village ni ville. La route du circuit est asphaltée et son état est parfait ; justement la direction des Travaux publics procède à sa revision et à l'arrangement des courbes qui pourraient offrir un danger. Dans ces conditions, on peut assurer que le Grand Prix d'Europe de la F. I. C. M. a gagné par le changement du circuit, surtout au point de vue sportif, tandis qu'au point de vue de sa splendeur lui a été porté par ce changement un léger préjudice.



Au Grand Prix de l'Ulster : les concurrents vont s'élancer !

Sur la route...

Radios

par M.-A.

Un éclairage sur la route

J'ai essayé l'éclairage Radios ; cet éclairage n'est pas aussi nouveau que certains le croient ; c'est en 1929, donc cette année, que l'on a vu apparaître définitivement, sur nos motocyclettes, le Radios, mais il y avait déjà 15 mois que je l'avais, à l'essai sur la route, tandis que la Société elle-même l'avait à l'essai au banc dans ses usines. Il y a déjà 19 ans que cette Société est spécialisée dans l'éclairage électrique, surtout des vélos et j'attendais avec impatience qu'elle voulût bien nous donner un appareil en rapport avec les ressources du motocycliste.

Les ressources du motocycliste

Elles sont maigres en général ; si, parmi eux, il y a quelques jeunes gens fortunés, il y en a une plus grande partie qui sont simplement aisés et qui, en achetant une belle motocyclette, ont pu y joindre un bel éclairage par batterie avec tout le luxe d'accessoires qu'il comporte ou aussi un éclairage strictement mécanique aussi joli et aussi puissant. Ce que je désirais pour la majorité, dont les ressources sont réduites à 0, lorsque la machine a été achetée, c'est un éclairage à portée de leur bourse, mais dont la puissance et la stabilité soient grandes et indépendantes de la vitesse. La Société Radios y est arrivée.

Sa puissance d'éclairage

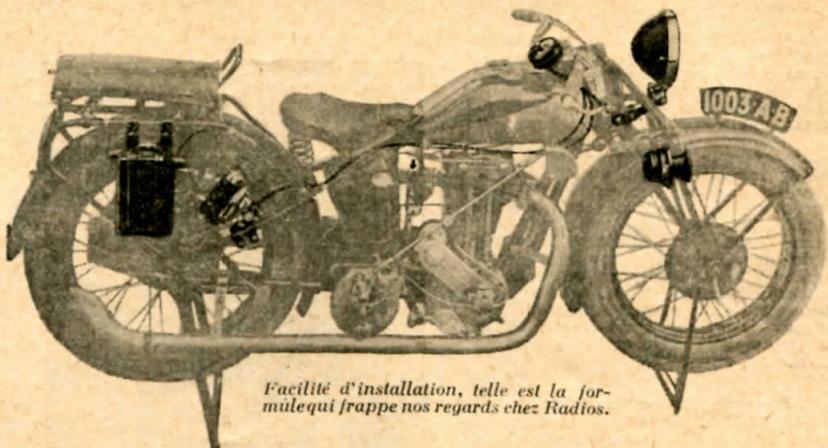
La première chose qui vient à l'esprit d'un jeune homme, c'est la puissance d'éclairage. A combien porte-elle ? Je pourrais répéter les mots inhérents à la publicité d'éclairage que l'on voit partout : parler de la longueur et de la blancheur du faisceau lumineux, mais je préfère insister, surtout sur sa régularité, compréhensible d'ailleurs, puisque le projecteur est alimenté par la batterie d'accus, laquelle est maintenue en charge constante par la dynamo et voilà pourquoi le succès de Radios est grand : avoir allié l'éclairage puissant et le prix abordable.



Le tableau est bien en main et lumineux : le bouton du klaxon simple ne se dérègle pas.

Techniquement...

L'intention de la Maison Radios était de mettre sur le marché deux équipements : dans le premier, la dynamo est entraînée par le pneu, système qu'elle préconise depuis



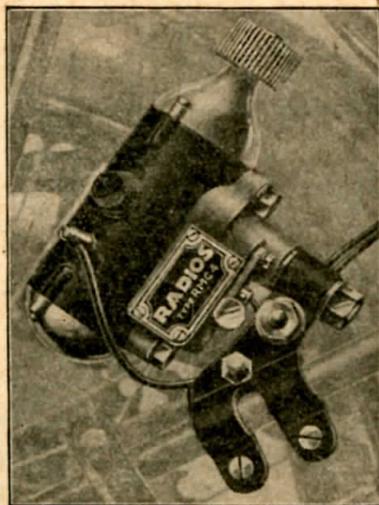
Facilité d'installation, telle est la formule qui frappe nos regards chez Radios.

toujours et dont elle est l'apôtre ; dans le second, elle sera entraînée par le moteur.

C'est l'entraînement par pneu qui, le premier, vit le jour et il n'est guère probable que l'entraînement par moteur sorte et soit parfaitement au point avant le 1^{er} octobre ou le Salon. Il demande, étant moins simple et susceptible de nombreux montages différents pour chaque type de moto, une plus longue étude.

En ce moment nous n'en parlons pas du tout et réservons cette description pour le Salon. Le RM C4, l'autre modèle, ne porte que sur l'entraînement par pneu.

L'ensemble du RM C4 est composé du projecteur, de la dynamo, de la batterie d'accus avec son support, de la lanterne arrière avec feu rouge, et, s'il s'agit du modèle Standard, avec un commutateur ou, s'il s'agit du modèle luxe, avec tableau de bord complet.



Pas de roulette lisse que la pluie fera patiner et ajoutez-y un montage vraiment sérieux et soigné.

Parlons du phare...

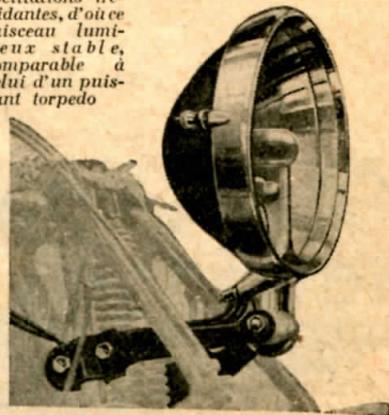
De grand diamètre (200 %), très robuste, le phare RM C4 comporte un bras vertical supportant les ampoules. L'ampoule principale fournit les deux éclairages : « phare » et « code », grâce à deux filaments indépendants. Douille réglable pour la mise au foyer de l'ampoule. La seconde ampoule donne l'éclairage « ville ». Ces trois éclairages sont obtenus par une simple manœuvre du commutateur. Rien n'a été

négligé pour assurer au phare une étanchéité parfaite.

Le réflecteur argenté, d'un fini très poussé, assure une projection parfaite en blancheur, largeur et profondeur. Détail intéressant : trois bornes permettent de brancher les câbles et de les remplacer au besoin, sans aucun démontage.

A la base du phare, une rotule de conception originale, s'adapte aux brides-support, très robustes et absolument « universelles ».

La bride de support du phare est à l'abri de toutes oscillations trépidantes, d'où ce faisceau lumineux stable, comparable à celui d'un puissant torpédo



Et la dynamo...

L'entraînement par pneu que j'avais éprouvé pour les différents modèles d'équipements sans accus, comporte de tels avantages de simplicité, de prix et de facilité de pose, que j'ai engagé cette maison à maintenir le même dispositif spécial sur n'importe quelle moto. C'est, on peut le dire, le seul éclairage à accus qui présente ce gros avantage.

La conception de la dynamo assure la pleine charge, quelle que soit la durée de l'éclairage demandé. Aussi le RM C4 échappait-il à la grande critique que l'on fait aux appareils à accus. Blindée de toutes parts, cette dynamo est rigoureusement étanche à l'eau, la boue, la poussière. Elle forme un ensemble ramassé, compact, d'où le caractère d'élégance n'est pas exclu.

Sa grande puissance (6 volts, 5 ampères) est sans exemple sous un volume aussi réduit. Le joncteur-disjoncteur fait bloc avec la dynamo, ce qui simplifie le montage et évite tout dérèglement. Embrayage à déclat, assurant une pression constante du galet sur le pneu.

Cette dynamo peut être montée à droite ou à gauche de la roue arrière ; il suffit de le préciser de manière à recevoir une

dynamo tournant dans le sens convenable, lorsque vous écrivez à Radios.

Le freinage provoqué par l'appui de la roue moletée d'entraînement sur le pneu est insignifiant et cette simple expérience le prouve : mettez la moto sur son pied arrière, lancez la roue à la main (au débrayé naturellement), mettez alors la dynamo en contact : vous verrez que l'effort demandé est presque nul.

La roue moletée, ne demandant qu'une force insignifiante pour son action, suit le pneu à toutes les allures, n'exigeant qu'une légère pression, ne provoque ainsi aucune usure de l'enveloppe.

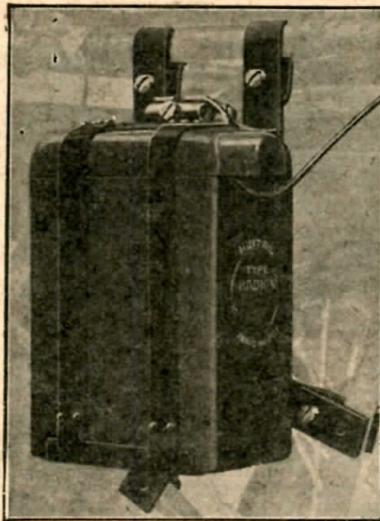
Mon ami Richer avait équipé, pour le dernier Bol d'Or, sa petite Rovin 125 cmc. avec le RM C4 et, ceci nous confirme la facilité d'entraînement de la dynamo qui ne lui donna jamais la sensation de le freiner. Il s'agissait pourtant d'une bien petite machine sur laquelle cette action aurait été plus aisément perceptible.

Passons à la batterie.

C'est la Huitric spéciale pour la moto, d'une capacité de 6 volts 14 ampères-heures que je choisis après une quantité d'essais de résistance sur la route et au laboratoire. Une particularité : sa grande réserve de liquide au-dessus des plaques, pour compenser l'évaporation. Des cloisonnements et bouchons d'un type nouveau évitent toute projection de liquide. Les supports d'accus sont de deux modèles, de manière à pouvoir convenir à toutes les motos.

Un type universel dit « Sacoche » se monte au porte-bagages. Un type « Tube de selle » est recommandé lorsqu'il y a la place nécessaire, devant, derrière ou sur l'un des côtés du tube de selle.

D'ailleurs, son encombrement est réduit et se borne à 200 % de tour pour une épais-

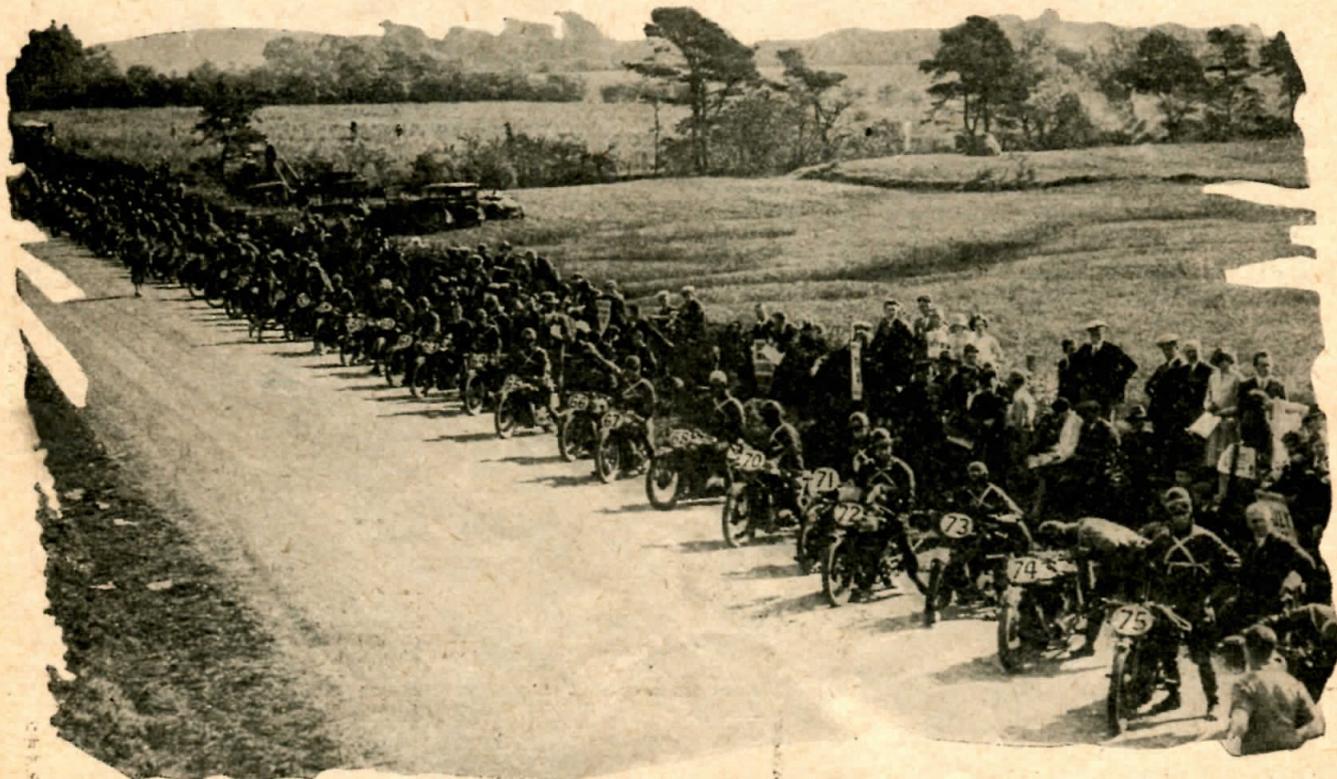


Le motocycliste ignore trop souvent combien la batterie doit être parfaitement immobilisée... et puis, la qualité est de règle pour un éclairage vraiment pratique : c'est la fameuse Huitric qu'a choisie Radios.

seur de 100 et 150 % de largeur en y comprenant la ferrure. Si vous ajoutez à cela la présentation que j'ai pu obtenir de la Maison Radios, pour le commutateur et le tableau de bord, un équipement « luxe », vous avez là un joli morceau. Toutefois, sur notre demande, Radios fait l'équipement « Standard » bien meilleur marché ; dans ce cas, le commutateur fait partie de l'appareil comme dans tous les tableaux de bord. Là je n'insisterai pas : nous avons le verrouillage au moyen d'une clé amovible, de diverses combinaisons ; phare, code, ville et charge pour la position, charge la dynamo, entre en action et recharge les accus tous feux éteints. Il suffit pour interrompre cette charge, lorsqu'elle est continue, de débrayer la dynamo. Un ampèremètre également éclairé par une veilleuse en prise de courant, qui permet d'avoir une baladeuse, et vous avez à peu près tout ce que l'on peut souhaiter pour un équipement électrique complet dans une moto. La question même de l'avertisseur a été également traitée avec succès : une simple borne a été prévue qui permet de passer un fil directement dans ce but. Une autre particularité de l'éclairage Radios, c'est que le tableau de bord peut se poser sur le guidon à portée de la main, comme on le voit par cet aperçu. Nous avons maintenant en moto un éclairage qui aura un grand succès, car il donnera, nous l'espérons, toute satisfaction aux deux grands points de vue qui tenaient nos usagers : le prix et la puissance. Allier ces deux choses avec tant d'élégance et tant de réussite, c'est la meilleure preuve du succès à venir du Radios. N'insistons donc pas, les compliments sont superflus ; une constatation technique vaut beaucoup mieux.

M. A.

Au Grand Prix de l'Ulster, en Irlande :



Le 7 Septembre : Voici le départ en ligne de tous les concurrents à la manière des départs d'automobiles.



Mme Sexé (Rosie pour les motocyclistes) est une fervente du tansad et n'a jamais connu d'inconvénients à ce sujet.

Le tansad est un bienfait social

Nous avons dit précédemment quels étaient les points techniques qui confirmaient l'utilité et la sécurité du transport en tansad. La lutte ouverte récemment par certaine presse nous oblige à appuyer sur certains points peu connus non seulement du profane mais de l'usager : le pneu, la stabilité, la sécurité :

infiniment plus faible que pour le side : on voit que c'est le moyen de transport à deux le plus économique.

Il reste enfin à aborder l'épineuse question de la stabilité et de la sécurité : Prenez sur votre machine un bon 100 ou 120 kilos, alors que vous en pesez 60, choisissez-le ne sachant pas monter en vélo, glissez dans son cou six pincées environ de poil à gratter et lancez-vous

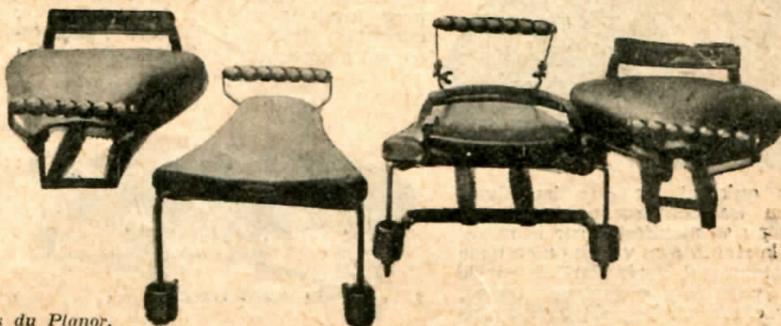
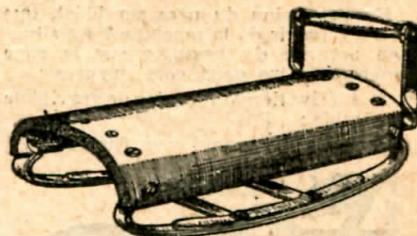
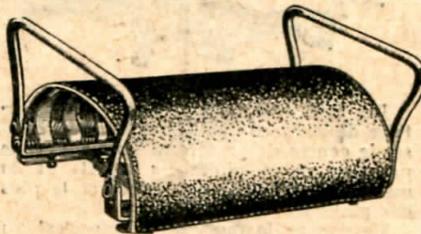
plein gaz dans le premier tournant un peu impressionnant que vous rencontrez, et si vous revenez sain et sauf avec votre passager, c'est que, par suite d'un pacte avec le diable, vous échappez aux lois les plus immuables de la mécanique.

Si, lorsque certains esprits chagrins parlent du danger du duo, c'est sous cette forme qu'ils l'entendent, je suis entièrement d'accord avec eux. Dans le cas



Les pneus ne s'useront pas beaucoup plus, leur surcharge étant compensée par le moindre emballage dans les décollages.

Si on songe au travail énorme qu'imposerait un side avec ses dizaines de kilos de poids mort inutile que ne comporte pas le duo, la dissymétrie de l'effort résultant, même en palier, à cause de la surface apparente de l'engin et du passager qui ne sont plus en ligne avec le pilote, à cause du freinage ou de l'accélération, on voit l'incontestable supériorité de la monte en duo, qui n'entraîne pas de dépense supplémentaire ni comme essence, ni comme huile, ni comme impôt (le side non plus du reste), mais seulement une légère dépense d'assurance au tiers,



Air-les-ans, types classiques que l'on voit partout.

Ci-dessous, voici les différents types du Planor.



Prenez sur votre machine un bon 120 kgs...

tous été d'accord, c'est l'importance d'avoir un centre de gravité aussi bas que possible. Sous cet angle, le duo, est en état d'infériorité sur le solo, même lorsque, comme René Gillet, on met le tan-sad à la hauteur de la selle du passager : il n'y en a pas moins élévation du centre, mais c'est un effort louable vers l'amélioration.

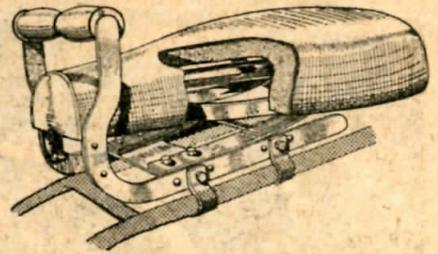
D'autre part, dans l'article auquel je faisais allusion, on a vu la répartition de la force centrifuge au niveau de chaque roue. Ajoutons à la force de dérapage de la roue arrière, la force centrifuge qui s'exerce sur le passager placé sur son axe et, si on se

contraire, je vais m'efforcer d'envisager les conséquences heureuses ou néfastes qui en peuvent résulter.

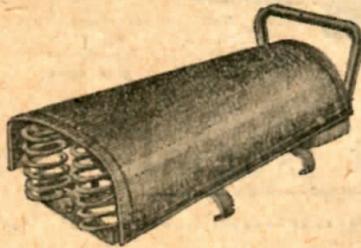
Adressez-vous à un passager ne pesant pas plus ou pas beaucoup plus que vous ; même s'il ne sait pas monter en vélo, recommandez-lui de ne pas s'agiter

rappelle que l'adhérence a augmenté proportionnellement au poids supporté par la roue arrière, on se rendra compte qu'on ne dérape, ni plus ni moins, de ce fait (la question hauteur du centre de gravité mise à part).

Quant à l'inclinaison de la machine, elle est aussi la même, le nouveau parallélogramme des forces étant semblable au premier, puisque la force centrifuge et le poids ont cru dans le même rapport. (Même réserve que ci-dessus.)



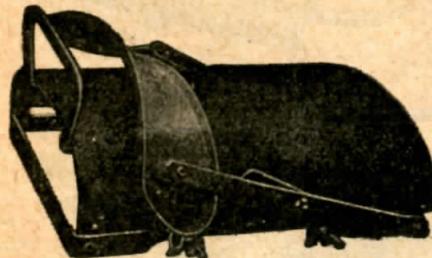
Le Cerreti à nappes souples latérales et cantilevers : et... d'autres types variés.



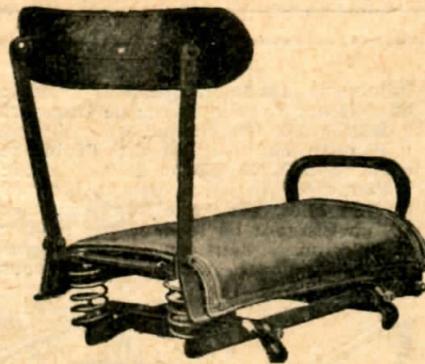
violemment, sans le condamner à l'immobilité, de suivre exactement vos mouvements dans les virages, assurez son confort par un siège aussi élastique que votre selle, et son équilibre par des marchepieds parfaitement fixes et vous n'aurez aucune peine à en faire, en quelques dizaines de kilomètres, un parfait passager avec qui vous pourrez faire les pires routes, sans avoir couru le moindre danger.

En possession du passager idéal, que va-t-il advenir de la machine ? La situation actuelle du passager sur la roue arrière entraîne deux conséquences :

- 1° L'élévation du centre de gravité de l'ensemble ;
- 2° Son déplacement vers l'arrière.

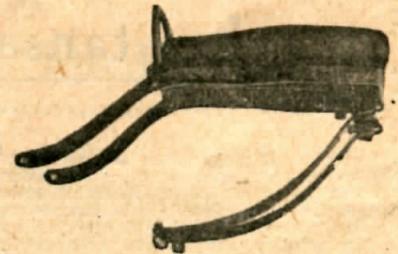


Quelles qu'aient pu être les divergences ou les convergences d'opinion qui aient pu se manifester sur le mécanisme de la stabilité en virage ou en ligne droite, notamment après l'article sur le dérapage paru il y a quelque temps, est une chose sur laquelle nous avons

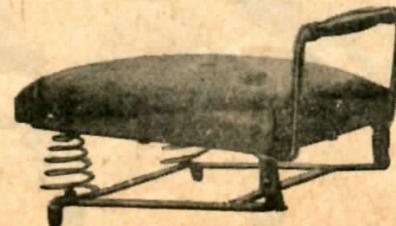


De tout cela, quelle idée peut-on se faire de la moto duo idéale ? Pour abaisser le centre de gravité, il faut mettre le passager et le pilote au milieu de la machine entre les deux roues et le plus bas possible.

Mais alors la machine idéale c'est un châssis plus bas que les axes de roues ; pour loger le moteur il faut asseoir quelqu'un dessus, le disposer horizontalement pour ne pas trop élever l'occupant



du siège... et nous voilà bien près des conceptions de la Monotrace, ce qui n'a rien d'extraordinaire, puisque c'est la seule réellement construite pour monter à deux. Ceci n'implique, du reste, pas



l'adoption de tous les principes de la machine, sa direction, sa carrosserie, ses roues latérales, sa suspension arrière ont leur raison d'être, mais ne sont pas des nécessités et il y a de la place pour des modèles différents.

D^r RENÉ IMBERT



LA PAGE PRATIQUE.

Ressort de soupapes

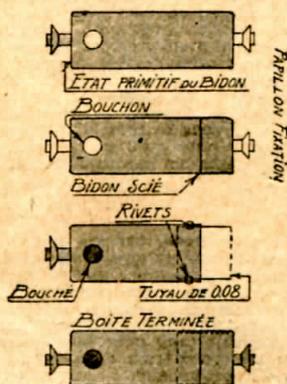
Votre ressort de soupape casse. Cela arrive. Sale blague. Mais c'est facile à réparer, quoiqu'on en dise. Si vous ne trouvez pas de ressort identique, passez une rondelle plate dont le trou laissera passer librement la tige de la soupape, mais dont la circonférence est suffisante pour maintenir la spire cassée et l'empêcher de se visser dans l'autre partie



du ressort. Si par mégarde votre ressort est cassé en 3, ce qui est encore plus rare, montez 2 rondelles. Naturellement, vous êtes contraint d'enlever la clavette de la coupelle, afin de soulever la tige de soupape, mais enfin cela vaut mieux que de rester en carafe. Hénaut BOUINEAU, à Couslre, 61, (a gagné une bougie adressée par courrier).

Boîte à outils

Dans la Terrot 2 CV, le réservoir d'essence contient 9 litres et la réserve d'huile dans un autre réservoir n'a pas grande utilité, puisque le mélange permet de faire plus de 300 kilomètres sans-ennui; vous pouvez transformer ce bidon cylindrique en boîte à outils.

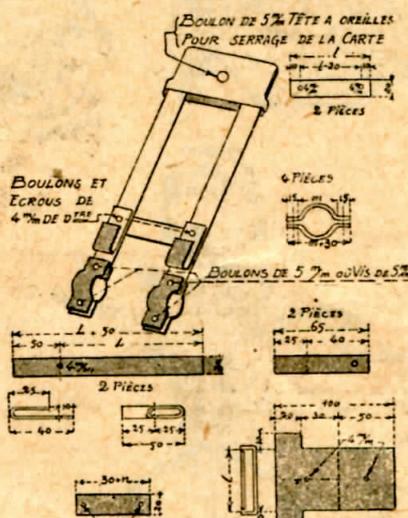


Sciez 5 centimètres d'un côté, en vue de aire un couvercle; emboîtez un morceau de tuyau de 8 centimètres dans l'autre partie, de 20 centimètres de long restante; il vous servira à recevoir le couvercle.

Enlevez le bouchon qui servait au remplissage; soudez une pièce à la place et vous pourrez y mettre sans difficulté une fois le travail terminé, un petit marteau démonté, un chasse-clous, un morceau de fer de 4 cm², peu épais dans le centre, avec un trou de 5 millimètres pour chasser les axes des rouleaux de chaîne, quelques maillons de rechange, etc., etc... — MATHIAUX, Odon, 79. (A gagné une bougie, que nous lui enverrons quand il nous aura fait connaître son adresse).

Porte-cartes

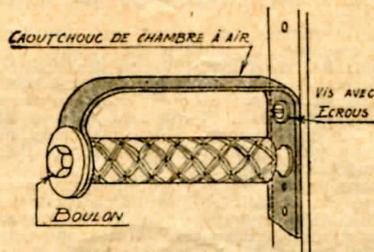
S'il existe d'excellents porte-cartes pour l'automobile, rares sont les porte-cartes pratiques pour la moto. Voici un porte-carte pour le guidon de votre moto. Découpez dans de la tôle de 1 mm. 1/2 et selon les dimensions du croquis, 7 pièces qui formeront le cadre, pliez-les selon le pointillé. Percez les pattes de



fixation. Découpez de la tôle de 4 courbée à chaud, puis vous tarauderez si vous employez des vis au lieu de boulons. Suivez les indications du croquis, profitez d'un samedi où il pleut: le lendemain dimanche, vous serez heureux. — JOURDANNET, Noiron, 92 (A gagné un bougie adressée par courrier).

A défaut de Cerreti

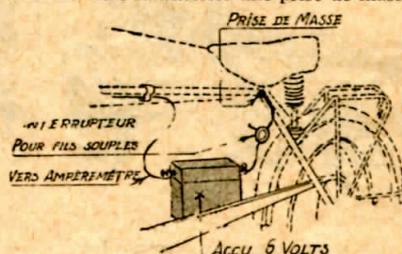
Le marche-pied Cerreti est évidemment une amélioration merveilleuse pour le motocycliste, mais son prix n'est pas encore à portée de tout le monde; 50 francs comptent dans certains budgets.



Voici comment on peut éviter la trépidation sur les mauvaises routes pour le tansadiste, les pieds ne restant pas en place sur le marche-pied. Un simple morceau de chambre à air découpé selon le dessin, un boulon, une rondelle de cuir, une vis avec un écrou et le tour est joué. — FARKAS, 80 (A gagné une bougie, mais qui lui sera envoyée lorsqu'il nous aura donné son adresse).

Paratonnerres

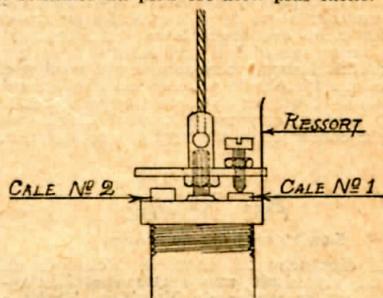
Nombreux sont les paratonnerres plus ou moins efficaces, car tout est relatif en cette partie. Lorsque vous laissez votre machine en stationnement, il arrive que des farceurs appuient sur la manette d'huile, ou laissent vos phares éclairés, c'est assez désagréable. Montez donc dans la batterie une prise de masse



avec interrupteur par fil souple, caché sous la selle, où personne ne le verra, et de cette façon, soit en stationnement, soit même au garage, vous n'aurez pas le désagrément de retrouver votre batterie vide. REVET, Lyon, 57. (A gagné une bougie, adressée par courrier).

Départs faciles

Voyant l'embarras de possesseurs d'Alcyon et de Sima Violet, sur les mises en marche à froid et à chaud, ayant passé par les mêmes difficultés, étant possesseur d'un Sima Violet type MV2 Sport 1927 à magnéto, je suis arrivé à avoir des départs très faciles depuis la modification apportée au carburateur, suivant croquis ci-joint; il faut noter que j'ai transformé la commande des gaz à main en commande au pied; je ne pense pas qu'il y ait un inconvénient à ce sujet, et un conducteur brutal le sera aussi bien à la main qu'au pied; la conduite au pied est bien plus facile.



1° Pour les départs à froid, faire les aspirations comme il est indiqué par le constructeur, en plaçant la vis-pointeau sur la cale 1.

2° Pour les départs à chaud, placer la vis-pointeau sur la cale 2, départ au quart de tour.

3° Pour l'arrêt, placer la vis-pointeau en dehors des 2 cales; celle-ci doit affleurer le dessus du couvercle du carburateur; à ce moment, le biseau d'ouverture d'air doit se trouver au fond de son logement.

L'épaisseur de la cale n° 1 est de 2 millimètres environ, celle de la cale n° 2 de 4 millimètres environ; la vis-pointeau avec contre-écrou permet un réglage précis.

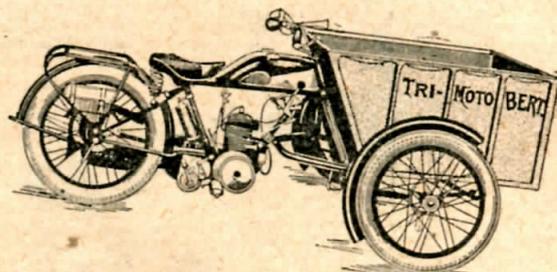
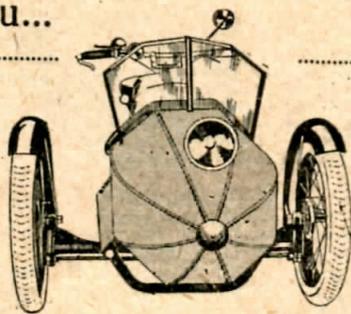
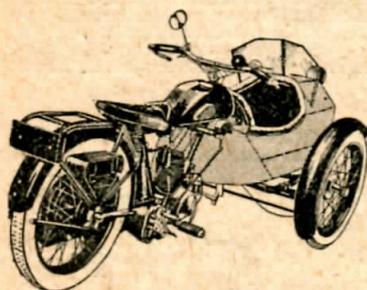
Un autre avantage de la modification apportée au carburateur est que le remplacement d'un câble de commande est très facile maintenant. — MOREAU, Paris, 54. (A gagné une bougie expédiée par courrier).

La Page des tri-moteurs

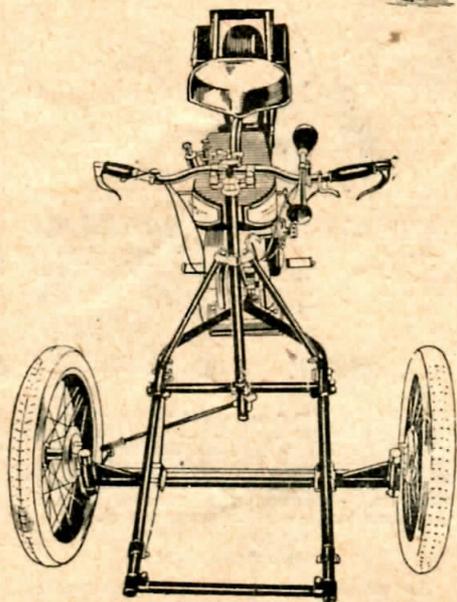


Un véhicule attendu...

...le tricyclecar Bert



Nous avons entretenu déjà nos lecteurs au sujet du trimoteur Bert. Il ne s'appelle pas Trimoteur, mais Trimoto. Tant de nos lecteurs nous ont demandé de renseignements à ce sujet, que nous allons donner une description de ce nouveau véhicule. Le châssis est amovible, c'est-à-dire que l'on peut adapter ce châssis sans aucune transformation sur n'importe quelle marque de moto. Il n'y a pas beaucoup d'appareils actuellement en circulation, car l'invention ne date que d'un an. Toutefois, ceux que nous avons vu nous permettent d'affirmer dès maintenant que pour le transport moyen, il rend de grands services et lorsqu'on veut faire du grand tourisme à vive allure, la vitesse qu'il peut atteindre avant d'arriver à son plafond de sécurité est des plus grandes. En effet, un essai de tenue de route à plus de 100 à l'heure nous a donné satisfaction, car nous n'avons pas eu l'impression de shimmy, voire même de mauvaise tenue quelconque. Déjà le trimoto Bert a pris part à quelques épreuves et les virages impressionnants qui ont été exécutés au grand étonnement des spectateurs ont démontré que notre œil n'était pas habitué à ce que nous considérons encore comme une acrobatie, mais que l'habitude visuelle est rapidement acquise, et que ces virages impressionnants ne le sont guère pour un habitué. Il est vrai que le constructeur n'a négligé aucun détail.



Par exemple l'angle de chasse et de carrossage, qui ont une si grande importance dans les véhicules légers, ont été l'objet d'une étude des plus serrées. Remarquez le châssis, comme il est bas. Evidemment la ligne, pour ceux qui ne voient que par la ligne, y perd, mais par contre, la tenue de route y gagne d'autant. La direction n'est ni plus ni moins celle d'une automobile. Elle est montée complètement sur rotule avec rattrapage de jeu, ce qui va nous donner une excellente maniabilité et un travail normal de la timonerie. L'angle des axes de pivotement dans les essieux actuels est un détail des plus importants, de la construction. Le parallélogramme formé par le châssis est indéformable irrégulièrement ; quant à la suspension, elle est constituée par 2 ressorts longitudinaux entiers dont la longueur est d'environ 70 centimètres et la largeur 30 millimètres : cela assurera à la place avant un excellent confort, dont le conducteur profite largement. Ceux qui le désirent peuvent monter également des amortisseurs ; à cet effet, l'essieu comporte deux emplacements permettant l'adaptation d'un Excelsior Afa ou Houdaille. Le freinage est à tambour sur les 3 roues, donc sécurité complète. Nous verrons ce châssis au Salon prochain, et nul doute qu'il ne rencontrera la faveur des nombreux motocyclistes et automobilistes.

Au Maroc

Les Motoclubs au Maroc

Le dimanche 25 août, le Motoclub de Rabat organisait une sortie sur Moulay-Idriss et les ruines de Volubilis. Trajet : 380 kilomètres, aller et retour.

Nous partons en groupe, cinq motos, mon side et une auto. Arrivés à Meknès, nous décidons de faire un pique-nique à Volubilis, et ma foi ! pour les motocyclistes l'auto a du bon, car on y peut mettre des bouteilles en quantité, et un petit baril d'eau, etc...

Nous arrivons à Moulay-Idriss, perchée sur le roc tel un nid d'aigle et jouissons d'un merveilleux paysage. Un seul petit inconvénient : Moulana (le soleil) nous envoie ses rayons ardents et ma foi ! nous sert copieusement... Après visite de la ville, nous redescendons parmi les oliviers, de concert avec des motocyclistes de Fez qui étaient venus nous retrouver, et repérons, un petit coin charmant, le refuge du Zerhoum, source d'eau fraîche qui est la bienvenue... et comment... ! Les motos à l'abri dans un hangar, nous essayons d'apaiser une soif inextinguible,

et puis nous déjeunons, sous une atmosphère un peu brûlante... environ une quarantaine de degrés...

Heureusement, la source est fraîche... Par exemple, le gardien du refuge, très hospitalier, nous ayant fourni des chaises, tables et de l'eau, nous présente une note qui paraît étonnante car la chasse n'ouvre qu'en septembre... Il est vrai qu'il a dû prendre de l'avance... Pourtant nous ne parlons pas anglais et n'avons pas l'air d'Américains...

Nous regagnons Meknès, quittant avec regret cet endroit si hospitalier (pour les portefeuilles), quoique nous avons été au frais et arrivés dans cette ville, nous nous précipitons avec un ensemble touchant au café le plus proche...

« Donnons-leur tout de même à boire », dit le garçon et il nous sert après une petite attente... Décidément, la glace aux pays chauds, il n'y a que ça... Mais, hélas ! il faut repartir et il y a quelques kilomètres encore à faire. La nuit nous surprend en forêt, nous étant un peu attardés, ma lumière est défaillante, mon accu ne veut rien savoir... court-circuit, un camarade est dans le même cas, et ma foi, heureusement que nous avons

une auto avec nous, car ses phares nous permettent de rentrer (pas dans les décors) mais à Rabat. A signaler qu'une auto, une Renault, qui nous avait rattrapé sur la route, a parcouru une trentaine de kilomètres, derrière nous, nous éclairant jusqu'à Rabat où elle disparut sans que nous eussions le temps de remercier leurs occupants. Si, par hasard, ces lignes venaient à leurs yeux, qu'ils sachent combien nous les en remercions. De plus, pour ma part, étant arrêté à deux reprises sur la route, deux voitures se sont arrêtées pour voir si nous n'avions besoin de rien...

En plein bled, les automobilistes sont plus serviables qu'à proximité des villes.

Enfin, après une journée bien remplie (380 km.), un coup de soleil, une pépie formidable (depuis longtemps nous n'avions pas de bon temps comme cela), la plus franche camaraderie ne cessa de régner. A signaler qu'il y a une quinzaine, le Motoclub avait organisé une sortie Rabat-Mazagan-Rabat, 400 kilomètres environ, et qui fut également réussie. Le dimanche 25 août 1929, sortie également de l'Union Motocycliste de Rabat, sur Temara. Jonction avec le Club de Kénitra, bonne journée aussi sur la plage. — C. M.



Le Rallye International de Genève

Le Club Touristique de la maison Terrot a voulu participer au grand complet au Rallye International de Genève, que notre confrère suisse « La Moto-cyclette », avait organisé. Le résultat fut merveilleux pour le personnel Terrot, puisque cette équipe comprenant trente-huit participants, s'est classée première du classement général réalisant cette performance de grouper 5.900 points et ayant ainsi une avance de 2.480 points sur le club immédiatement après, le Moto Club de Berne. La cohésion de cette caravane fut très remarquable. C'était le sympathique Quenette, qui était le capitaine de route. Un défilé magnifique eut lieu dans la ville de Genève, et frappa tous les organisateurs, qui attribuèrent au président du Club la médaille d'argent à ce sujet.

Nous tenons à signaler ce rallye, parce que rarement nous avons vu pareille impression et discipline dans la moto-cyclette et le constructeur Terrot a rencontré par cette manifestation d'ensemble, la faveur de nos amis suisses. Notons aussi que le Moto Club de Berne, le Motosacoche C, avait son club conduit par un motocycliste déguisé en ours. Comme on le voit, lorsque les motocyclistes veulent faire abstraction de leurs goûts individuels, ils obtiennent des résultats merveilleux, non seulement dans la moto en général mais dans leurs marques en particulier, surtout à l'Etranger. Enfin, terminons en ajoutant que nous croyons que l'un des premiers engagés au Grand Rallye du Salon sera l'Amicale Touristique du Personnel des Etablissements Terrot. Nul doute que la même cohésion existe ce jour-là, que ce club ne remporte une des premières timbales. Les prix en espèce et en nature sont trop beaux pour les refuser

Rallye-Chiffre

Le C. M. C. S. Maur organise le 15 septembre

1929, sur un parcours en étoile dans Saint-Maur et sa périphérie, un rallye-chiffre, dont le règlement est fort simple. Tout possesseur

Crosnier, quai de la Varenne, La Varenne : Café de la Mairie, Bonneuil ; Café du Carrefour de Pompadour, Créteil. Chaque Contrôle sera signalé par un fanion aux couleurs du club ainsi qu'un panneau indiquant son numéro d'ordre. Dans chaque contrôle se trouveront deux commissaires, porteurs

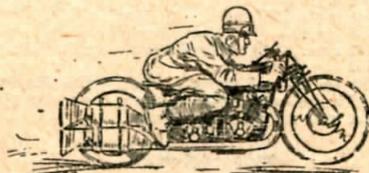
d'un brassard aux couleurs du club. Chaque participant devra remettre lui-même sa carte à l'un d'eux, ayant seuls qualité pour pointer. Les deux commissaires désignés par contrôle partiront une 1/2 heure avant le départ, porteurs d'un paquet contenant le fanion et le numéro d'ordre, qu'ils ne devront ouvrir qu'au contrôle désigné.

Paris-Verdun-Paris

Paris - Verdun - Paris organisé le 1^{er} septembre 1929 par le M. C. des Lilas.

Classement général. — 1. Minier, Jean (M.C. Argenteuil) ; 2. François, Charles (M.C. Lilasien) ; 3. Vierag, René (M.C. Lilasien) ; 4. Daniel, Marcel (M.C. Seine) ; 5. Hecher, Ernest (M.C. Lilasien) ; 6. Daniel,

Robert (M.C. Seine) ; 7. Malbête, Gabriel (M.C. Lilasien) ; 8. Legros, Victor (M.C. Lilasien) ; 9. Théret, Roland (M.C. Lilasien) ; 10. Marcand, Edouard (M.C. Scolaire) ; 11. Hauduceur, Georges (M.C. Argenteuil) ; 12. Alard, Roland (A.M.A.T.) ; 13. Torchon, Emile (M.C. Lilasien) ; 14. Fournel, Gaston (A.M.O.) ; 15. Zeimet, Paul (M.C. Lilasien) ; 16. Albert, Lucien (A.M.O.) ; 17. Barrière, Robert (Indépendant) ; 18. Bénès, Michel (A.M.O.) ; 19. Héron, Joseph (Indépendant) ; 20. Larché, Paul (A.M.A.T.) ; 21. Reisser, Edmond (Indépendant) ; 22. Le Néa, François (A.M.A.T.) ; 23. Viallet, Georges (M.C. Seine) ; 24. Thomassin, René (M.C. Lilasien) ; 25. Banès, Marcel (M.C. Bagnolet) ; 26. Péchon, Roger (M.C. Lilasien) ; 27. Doublet, Georges (M.C. Lilasien) ; 28. Cavicchioli, François (M.C. Lilasien).



U. M. F.

SEPTEMBRE

- 14-15. — Meeting des Routes Pavées (M.C. N.F.).
- 15. — Côte Moulinaux (M.C. Saint-Inférieure).
- 29. — Rallye surprise (M.C. Nice).

OCTOBRE

- 6. — Grands Prix de France (M.C.F.).
- 13. — Côte d'Origny Ste Benoite (M.C. Aisne) ; Circuit de Dole (M.C. Bergerac) ; 20-25. — Paris-Nice (M.C. Nice), 27. — Côte de Metz-le-Cateau (A.M.C.F.) ; Concours de régularité (M.C. Nice), Côte Griffolet (U.M. Mi-ri).

SAUVAGES

SEPTEMBRE

- 15. — Sortie à la porte de l'Ain (A.M. Ledonienne) ; Rallye surprise (M.C. Côte d'Argent) ;

Kilomètre lancé (A.M. Dijon).
22. — Paris-Crécy-Meaux (M.C. XI^e).

- 29. — Kilomètre lancé (M.C. Jura) ; Sortie de Saulieu (A.M. Dijon) ; Sortie mensuelle (M.C. Artois) ; Paris-Orléans-Paris (M.C. Seine) ; Régularité (M.C. Joinville) Hte-Marne.

OCTOBRE

- 6. — Paris-Meaux-Paris (M.C. XI^e).
- 27. — Grand Rallye à l'occasion du Salon de la Moto-cyclette (Moto Revue).

de cyclecar ou moto de toute cylindrée plus ou moins moderne peut se classer premier. De nombreux prix compenseront les participants classés.

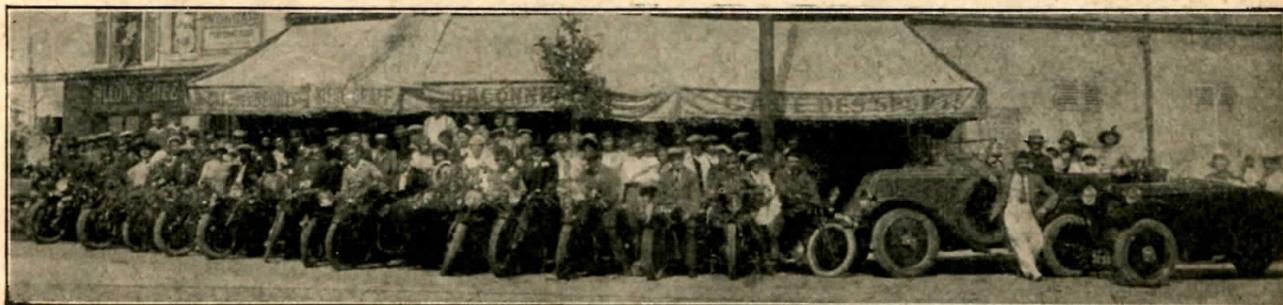
Engagement

Les engagements sont reçus, 49, boulevard de Créteil, Saint-Maur, jusqu'au 14 septembre inclus.

Le montant de l'inscription est fixé à la somme de 5 francs pour les non-adhérents, gratuit pour les sociétaires à jour de leur cotisation.

Le départ se fera à 9 heures très précises, après appel nominatif.

Contrôle n° 1 : Louet et Verna, rue du Pont, à Joinville (motos) ; Café du Commerce, place du Marché, à Champigny ; Maison



La mascotte du Club de St.-Maur ayant convolé en justes noces, le groupement a tenu à présenter motocyclistement ses vœux de bonheur le 18 août.

Mise au point

Ceci pour mise au point. — L'Amical Motoclub, comprend tout l'arrondissement de Senlis, mais ce n'est pas l'Amical Motoclub de Lamorlaye, comme vous avez inséré dernièrement: il englobe Chantilly et tous les pays environnants, Senlis et ses petits villages, Creil, Nogent s/ Oise Montataire, St.-Leu d'Esserent, etc... etc... trouvez-nous un nom à ajouter, qui ne soit pas déjà pris, nous le cherchons sans y parvenir, à moins que nous mettions que l'A.M.C. devient le Moto Club des Ecarts.

Course de côte de Moulineaux

Le 15 septembre, le Moto-Club de la Seine-Inférieure et l'Automobile-Club de l'Ouest organisent, sur la R. N., n° 128, la course de côte de Moulineaux. Ce meeting est ouvert à tous les propriétaires de motocyclettes, sidecars, cyclecars, voitures tourisme, sport ou course, possesseurs des licences de l'U.M.F. ou de l'A.C. La course commencera à 14 heures, elle se disputera entre les points kilométriques 6 km. 600 et 4 km. 991 et comportera les deux épreuves suivantes: 1° Kilomètre départ lancé, avec lancée de 609 mètres; 2° mille, départ arrêté. Pour établir le classement, les temps des deux épreuves seront additionnés. Les opérations de vérification et de pesage se feront à Rouen, le dimanche 15 septembre de 8 h. 30 à 11 heures. Les engagements seront clos le lundi 8 septembre à minuit, sauf pour la catégorie de voitures tourisme, qui pourront être engagées jusqu'au samedi 14 septembre, 18 heures. Pour tous renseignements et engagements, s'adresser au Siège du M.-C. de la Seine-Inférieure, Café de l'Agriculture, 4, place de la République, à Rouen; à Paris, Bureau de l'A. C. O., 16, rue d'Athènes.

Le tansad est un bienfait social, il permet aux jeunes couples de se revivifier loin des salles de danse et des bistrotts enfumés.

La France, pays de liberté, n'a aucun moyen d'interdire le transport à plusieurs personnes sur auto ou moto, du fait que les conditions de sécurité techniques sont réalisées.

Concours du litre

Le 25 août le M. C. du Berry, section de Vierzon, avait organisé un concours du litre sur un parcours fermé de 3 km. 300 dans la forêt de Vierzon. Les amateurs qui y participèrent, réalisèrent des temps assez intéressants; ce qui est à noter, c'est surtout la valeur du deux-temps en pareille occasion

Le Classement

Catégorie 175 cmc. — 1. Schwartz sur deux-temps, 73 km. 040; 2. Hubert sur Monet Goyon, deux-temps, 57 km. 540.

Catégorie 250 cmc. — 1. Colinet sur Terrot, deux-temps, 59 km. 760; 2. Albert sur Automoto, deux-temps, 50 km. 500; 3.

Maeaire, sur Magnat-Debon, deux-temps; 26 km. 560 4. X... sur Motoconfort Jap., quatre-temps, 56 km. 220 (pénalisé).

Catégorie 350 cmc. — 1. Richard sur Gillet d'Herstal, deux-temps, 43 km. 440; 2. Baron sur Dollar, bloc-Chaise, quatre temps, 33 km. 200; 3. X... sur X..., 19 km.

Catégorie 500 cmc. — 1. Robert, sur Gillet d'Herstal, quatre-temps, 28 km. 960; 2. Tripault, sur Gillet d'Herstal, 4 temps. 28 km. 950.

Pingouin-Moto-Club

Le jeune Club des Pingouins de Jarny, continue à se distinguer dans toutes les épreuves régionales où il ne manque pas de participer. C'est ainsi qu'au kilomètre lancé à Vézelize, le 18 août, Roger-Louis et Roger-Maurice se classent premier et deuxième en 250 cmc. course. Voici le classement des Pingouins au kilomètre lancé de Metz du 25 août :

Catégorie 175 cmc. — 2. Martin G. 250 cmc. — 1. Roger Louis (à 109). 350 cmc. — 1. Léonides Jean; 3. Rémy René.

350 cmc. — Sidecar. — 1. Perrini Mario. Voilà des résultats pour un Club qui n'a encore pas un an d'existence.

Une référence

A l'occasion du Rallye Touristique organisé par notre confrère suisse « La Motocyclette », l'équipe motocycliste du Personnel des Etablissements Terrot a enlevé la première place dans toutes les catégories de ce rallye.

PARIS—LES PYRÉNÉES—PARIS Tourisme d'abord!

Dans ce cas, prenez votre machine dans la sélection formidable que la pénible épreuve vous fournit dans la cylindrée :

350 cmc

celle qui vous est la mieux indiquée dans ce cas.

Le choix est petit mais de qualité!

Ce sont les marques : Terrot, C. P. Roléo, Feugect, Magnat-Debon, Ravat, Utilia, pour la construction française;

F. N. pour la construction belge; Vélocette, pour la construction anglaise.

Et mieux! ces machines vous permettent tout déplacement quotidien pour votre labeur!

En Algérie

Un nouveau Club est en formation à Constantine; cependant il y a de grosses difficultés et aussi un certain mépris des organisations automobiles de cette région; c'est un tort, car avant peu, la motocyclette imposera ses directives à l'égal des autres organisations.

Sorties de l'Amica Motoclub Septembre-Octobre

8 septembre. — Sortie sur Meaux, départ à 14 heures par Soissons, rendez-vous au siège social: place de la Halle, Café du Commerce, à Senlis.

15 septembre. — Réunion à Montataire; rendez-vous à 14 heures, chez Mme Jublot, rue de la République, à l'issue de la réunion, sortie sur Beauvais, retour par Saint-Just.

22 septembre. — Sortie sur le Tréport, demander renseignements à M. Lagrifford, 24, rue de la Tuilerie, à Lamorlaye.

29 septembre. — Réunion à Nogent-sur-Oise, rendez-vous à 14 heures, chez M. Butteux, 54, rue Faldherbe, à Nogent. Promenade à l'issue de la réunion.

6 octobre. — Réunion à Creil: rendez-vous à 14 heures chez M. Laurdehl, pâtissier, rue de la République ou au Café « Tout va bien », même rue où aura lieu la réunion, sortie à l'issue de la réunion vers Villers-sous-Saint-Leu afin d'examiner le terrain en vue d'un gymkhana.

13 octobre. — Gynkhama à Villers-sous-Saint-Leu, à 15 heures, rendez-vous pour le départ à 14 heures aux Quatre-Rois, à Nogent-sur-Oise.

Carbu Club d'Avignon

Un nouveau Club motocycliste vient de se créer en Avignon; le 8 septembre, il organisait une grande épreuve touristique de régularité dans le département de Vaucluse. Malheureusement, comme tous les Clubs, ce groupement nous a avisés de telle façon qu'il nous a été impossible de lui donner satisfaction. Tant pis pour lui et qu'il prenne note comme les autres que toute communication arrivant après le lundi midi, est reportée automatiquement à la semaine suivante.

Un prix en espèces très important sera offert à l'individu assez malin, mais aussi assez ignorant, pour donner une raison technique de la non-stabilité de la moto tansad. Le concours est ouvert, divisé en deux séries: catégorie malins, catégorie ignorants.

A Saint-Ouen, il y a deux Clubs

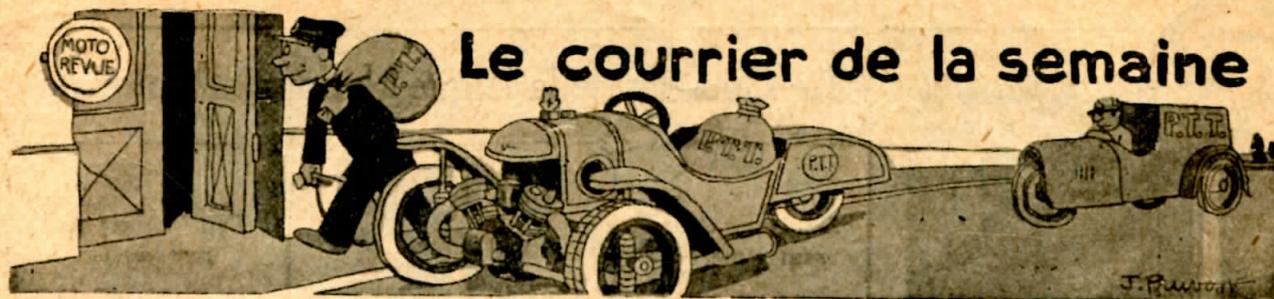
Depuis le 12 avril dernier est fondé à Saint-Ouen le Moto-Club -Audonien, lequel comprend maintenant quarante membres actifs et une vingtaine de membres honoraires. Le bureau est ainsi formé :

Présidents : M. Philipponeau; Vice-Présidents : MM. Parmentier et Piroth, M. Ploquin, M. Lasne, M. Winterlood et Ducreux René. Le siège est au 143 de l'avenue des Batignolles à Saint-Ouen, Clignancour 01-92. Réunions les quatrièmes vendredis de chaque mois.

Le M. C. A. laissant le sport de côté, pour cette année du moins, a borné son activité vers le tourisme et a organisé plusieurs sorties très réussies depuis sa création.



Au Grand Rallye de Genève, lors des Six Jours Internationaux, c'est l'équipe du personnel des Etablissements Terrot qui s'octroie la victoire, avec 38 participants: on dit que cette équipe veut s'affecter le premier Prix du Grand Rallye du Salon de Moto Revue...



Le mot : Ingénieur

Après avoir reçu votre lettre, de ces jours derniers, je constate, dans le numéro de ce jour (336), que vous avez en effet essayé de mettre au point les réflexions relatives au mot : Ingénieur, employé à tort et à travers et, ce qui est plus triste, par des gens qui en sont indignes.

Au nom de la corporation à laquelle j'ai l'honneur d'appartenir, je vous adresse un entier merci.

Ce n'est pas le « titre » qui fait l'homme ; il y a fort à dire à ce sujet, mais il est naturel et surtout juste que nous défendions aux ignares, et aux vantards de se servir, en le gâchant, d'un titre auquel ils n'ont pas droit et de porter, de ce fait, un tort réel et dégradant à une élite qui a l'honneur de soutenir le délicat trophée de la science et du bien, du mieux social : donc, du progrès pour le bien de tous.

Il est désirable que l'on exige (On : dans ce cas, c'est *Moto Revue*) d'un correspondant anonyme qui signe : Ingénieur, que ce dernier fasse suivre son titre des initiales relatives à son école diplômante.

Cela se fait bien dans les magazines autres que vous ; lisez le *Génie Civil*, *La Revue générale de l'Electricité*, celle de l'*Association des Ingénieurs électriciens de France*, etc... auxquelles je suis abonné depuis de longues années. Et tant d'autres !

Nous signons de notre nom, accompagné toujours des lettres caractérisant notre école. Cela est utile pour plusieurs raisons faciles à comprendre :

Chacune de ces écoles a un genre, un avantage, une partie bien en évidence. Cela indique le « genre » de technicien auquel on a affaire. Cela permet les plus belles empoignades de « principes ».

Et puisque : de la discussion naît la lumière, on a le plaisir, en discutant par articles avec un collègue inconnu, souvent de trouver quelque chose de nouveau pour les deux parties ! Cela est un bien pour la science et pour le progrès.

Vous voyez de là la tête que vous feriez, si vous vous rendiez compte à fin de lais que votre correspondant n'est qu'un imposteur, un usurpateur et par-dessus tout un crétin !

Alors cette fois, vous vous rebiffez, vous, de bonne foi !

Ceci vous explique la raison de ma campagne, et de ma juste revendication. Bien à vous, sans rancune, en parfait motocycliste.
BAILLAT, E. C. L.

N. D. L. R. : Votre idée est excellente et nous la suivrons intégralement.

Vérité

Une voiture chargée de 5 personnes qui verse, fait 5 victimes.
Une moto chargée de 2 personnes fait 2 victimes.

Lisez le Docteur Imbert

Un article pondu par un journaliste certainement motophobe, me permet de penser une parfaite ignorance de la part de son auteur, dans ce qui est le transport féminin motocycliste en tansad.

Le courrier de la semaine

PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

Le Championnat du Tourisme et de la Montagne

JEUNES GENS !

Vous voulez une moto 250 cmc.

Mais, voici la liste des machines qui ont terminé les 2.400 km. de Paris-Les Pyrénées-Paris prouvant que votre choix vers elles est basé sur une sélection indiscutable.

San Sou Pap : 5 machines au départ et à l'arrivée.

A. G. S. : 1 machine au départ et à l'arrivée.

Rovin : 1 machine au départ et à l'arrivée.

Styl'son et Royal Sport.

Avec ces marques, vous avez nécessairement un lot qui vous permet d'avoir une mécanique solide, un moteur rapide, un émail impeccable, une tenue de route idéale et pour un prix normal.

Quand vous voudrez nous écrire pour nous demander vers quelle 250 cmc. vous devez vous fixer, ce tableau sera notre meilleure réponse !

Il est évident que les trépidations de la motocyclette sont un peu plus prononcées que les trépidations d'un vulgaire torpedo. Mais alors, si les femmes ne doivent suivre leur mari que lorsqu'il prendra un véhicule dépourvu de la moindre secousse, il faudra d'abord qu'elles ne prennent pas l'autobus : ensuite le tram n'est pas toujours des mieux suspendus, la voiture à cheval manque souvent de pneus confort, quelquefois même de ressorts : je n'oserais recommander de prendre le tortillard qui passe dans le patelin : ô moto où es-tu... ? et la petite reine alors est, elle aussi, à proscrire à la gent féminine ? Il faudra qu'elle se prive d'aller en vacances, car elle voyagera souvent debout, il y a des trépidations... dans le train.

Pourriez-vous rechercher aussi, depuis quelle date le tansad est en vogue ? Y a-t-il vingt ans, puisqu'il paraît que la cause de la dépopulation serait en majorité attribuée à l'emploi du tansad par le beau sexe. Votre cher confrère fait-il voyager sa moitié en pulmann, en quarante chevaux et a-t-il une belle progéniture du non-emploi du tansad ? Ne pourrait-on pas, quand on ne sait pas quoi dire, ne pas dire de bêtises, et auriez-vous un médecin motocycliste, qui voudrait bien rassurer les nombreux motocyclistes du département qui vont maintenant laisser par les beaux jours que nous avons, leur femme à la maison, de peur qu'elle ne puisse leur donner une nombreuse postérité. Pourriez-vous aussi m'expliquer comment de nombreuses motocyclistes sont mères de gentils chérubins, alors que certaines autres femmes qui n'ont jamais posé leur « pouet-pouet » sur le cuir d'un tansad, n'ont jamais eu le moindre rejeton ? Allons, je crois qu'il faut rechercher la cause de la dépopulation dans un autre panier que celui où il y a la motocyclette, charmant compagnon d'un ménage.

Pourriez-vous, dans un article de votre revue, relever un peu les quelques bévues écrites par votre confrère ?

Excusez-moi de mon long bavardage, et surtout d'avoir tourné la page, je sais que vous n'aimez pas cela et agréez, Monsieur le Directeur, d'un fervent motocycliste, l'assurance de ses meilleurs sentiments.

MESNARD.

Il n'est pas de Normandie...

Celui-ci n'est pas de Normandie, car il fait de la moto et, dans son diocèse, M. Audolent, évêque de Blois, qui fut d'ailleurs, du temps où il était vicaire, un sportif, comme tout Auvergnat qu'il est, n'a pas encore cru que la moto était un danger ; remarquez, que cet évêque ne le croira jamais, car il est jeune parmi les autres évêques, et est très au courant de l'évolution actuelle. Donc, ce pasteur, vicaire dans le diocèse du pontife ci-dessus nommé, nous écrit : (textuellement).

Oui, c'est un curé — n'allez pas toucher du fer, je me ficherais de vous — et c'est passé de mode — et un curé motocycliste enragé. Ça vous suffit ? Mais, assez de bobards, vous n'avez pas de temps à perdre. (Voir, page 995, n° 336 de *Moto Revue*. Préambule) :

1° Vous trouverez ci-inclus un mandat de 50 francs, pour :

a) un abonnement d'un an, à *Moto Revue* ;
b) l'expédition des trois numéros qui me font défaut. Savoir :

Moto Revue : n° 331, n° 332, n° 333.

2° Je signale une embuscade aux camarades motocyclistes passant sur la N. 3 à Saint-Jean-Les-Deux-Jumeaux (Seine-et-Marne), en vacances dans ce secteur en fin juillet. Soupape cassée. Vu mécanicien. Absence de pièce. J'envoie mon passager à Meaux chercher la soupape pendant ce temps je retire l'ancienne, je fais tout le boulot, quoi ; mais, ça me va assez. Retour de la pièce. Le mécano se contente de poser la clavette. Je lui offre un verre de bière. Il faisait chaud. C'est alors que part le coup de fusil : coût : 5 francs, c'est un peu beaucoup pour deux minutes de boulot et trois de déplacement ; à ce tarif que coûtera une heure de travail ? Gare la panne à Saint-Jean ; 3° dans cette même randonnée, j'ai cassé trois soupapes d'admission, Terrot 250 cmc. O. S. Devinez-vous la raison ? Moi pas. Une avait environ 600 kilomètres, l'autre 500 ; la dernière, moins de 150. Mystère et pastille de menthe ; 4° Inutile de m'afficher dans les colonnes de *Moto Revue*, non pas que je veuille rester le lâche anonyme, mais je pourrais me faire esquinter par de bons amis qui n'en sont en fait de moyen de transport, qu'au simple

Statistique

Sur 2.300.000 motocyclettes qui circulent dans le monde, 1.702.000 sont équipées d'un tansad.

deux roues, moteur ballot, un âne, bécane, et qui n'ayant pas compris le plaisir qu'on a sur une moto sont encore plus loin de comprendre l'esprit de franchise camaraderie des Motorevistes. 5° Merci, et pour finir, voir comme ci-dessus p. 995, n° 336.

N. D. L. R. — Et pour finir, disons que ce n'est pas un lâche anonyme.



Une grand'maman conquise à la moto par un ligueur de la L. N. M.

Elles servent et conviennent

Je suis un lecteur assidu de *Moto Revue*. J'appartiens à un club sauvage. Dans mes déplacements j'ai eu recours plusieurs fois à vos bonnes adresses. Je vous dis merci bien des fois et en passant je vous en donne une nouvelle, à moins que vous ne l'ayez déjà : Hôtel du Cygne, maison Leveueur, 2, faub. St Nicolas, à Montereau (S. et Marne).

Pour 12 francs vin et café compris : 1 entrée, 1 friture, 1 plat de viande, 1 légume, 1 fromage, 1 dessert et gâteaux.

Je serais très heureux que cette adresse puisse rendre service à des camarades.

P...
à Vincennes.

Vieille connaissance

Ancien abonné, actuellement lecteur au numéro et ex-membre de la L. N. M. sous le n° 78.200 (1928), je me permets de vous envoyer (quoique vous n'acceptiez que les adresses des abonnés) une adresse d'un bon restaurant en pleine forêt de Fougères, au bord d'un superbe étang — comme vous pouvez vous en rendre compte au verso de la carte jointe — 10 francs le repas, qui comprenait : pâté de viande, côtelette d'agneau rôti avec purée de pommes, veau roti macaroni, salade, gâteaux et fruits, cuisine saine et abondante, repas pris sur la terrasse (j'oubliais le cidre, et le pain à discrétion).

Si vous ne publiez pas cette adresse, ce sera regrettable pour mes amis motocyclistes.

Recevez

H...., rue des Vignoles, Paris.

Le Courrier de la Ligue Nationale Motoriste

Les beaux Jours
vont s'enfuir!

La saison d'hiver va nous permettre de mettre au point la L. N. M.



POUR NOTRE CARNET

Faites-nous parvenir des adresses. Beaucoup l'ont fait, d'autres le feront. Vous utiliserez les leurs et eux utiliseront les vôtres.

Les Vacances vont
vers leur fin!

Mais n'arrêtez pas
votre effort de
Ligueur.

R Nous avons déjà dit que toute lettre présentant un caractère sérieux, papier avec en-tête, commercial, de club motocycliste ou de diverses sociétés, est susceptible d'être acceptée.

Ce n'est pas votre cas, mais comme vous êtes pour nous une vieille connaissance, vous êtes considéré comme rentrant dans la catégorie.

Je vous signale les adresses suivantes:

M. Bœtsch, agent exclusif de Magnat-Debon, 26, rue de la Buffa Nice, fait une remise de 10 % sur toutes les réparations comptées au plus juste prix, possédant un outillage moderne et perfectionné.

M. Sartorio, 13-15, rue Defly, à Nice, agent de Motosacoche, Motoconfort, Favor, D.S., remise de 10 % sur réparations et 5 % sur accessoires.

M. Oscar De Merlier, rue Jacques Serraire, n° 2 à côté de l'église Notre-Dame à Nice «Taverne Bruxelloise». Cette brasserie-restaurant est très appréciée des sportifs et des touristes pour la bonne table et l'accueil charmant. Le propriétaire est en plus un sportif enragé... s'occupant de tous les sports. Son menu quoique d'un prix modique est très apprécié — 8 fr. 50 sans le vin — Maison très recommandable en tous points.

Restaurant de la Cascade à Villars-le-Var sur la rout de Puget-Thénier? Truites fraîches, etc..., bonne cave. J'y reviendrai car j'y ai mangé maintes fois et n'ai pas été arr...
N...

Juan-les-Pins.

Chez nos amis belges

Messieurs,
Rentrant de vacances, je suis heureux de vous signaler :

1° Le garage Piffet, avenue Fontenay, à Bruxelles, où les motocyclistes recevront le meilleur accueil et surtout si le coureur Van der Porten, 13, rue Edison, à Forest,

premier metteur au point du garage Piffet se trouve là, j'engage les motocyclistes à lui rendre visite à leur passage à Bruxelles.

2° L'hôtel-restaurant des Boulevards, 66, avenue Britannique, à Anvers, face au Palais de Justice, repas 12 fr. 50

Recevez..... René ..., à Roubaix.

Quand on est satisfait

Monsieur le Directeur,
Je vous envoie ci-dessous une adresse pour le carnet de la L. N. M. en préparation : M. Lyard, mécanicien, 10-12, rue de la Gare à Annecy (Haute-Savoie) C'est un mécanicien consciencieux et de bon conseil. C'est la deuxième année que j'ai affaire à lui et je n'ai eu qu'à m'en féliciter. Travail rapide et à des prix des plus raisonnables. Est agent de Monet, F. N. d'Herstal, Ultima et Harlette.

Veillez C...., à Gagny.

Comment donc !

Je vous adresse ci-joint la note payée par moi et un de mes camarades avant-hier, à notre passage à Sens, avec une 7 CV Salmson. Ne trouvant pas la note trop élevée, j'espère que cela pourrait intéresser des adhérents à la L. N. M.

Recevez L..., abonné, Paris.

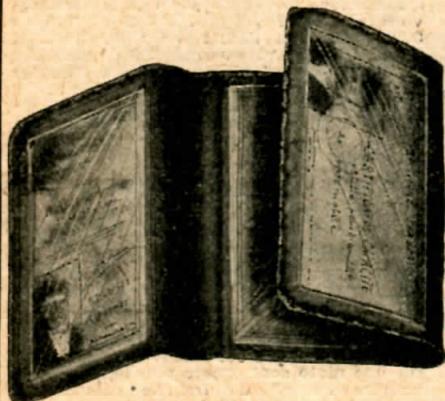
On réclame

Monsieur,
C'est pour la troisième fois que je vous envoie l'adresse suivante : « Restaurant avec chambres, Jean Echegut, à Corbehy (Aisne) », comme étant la bonne maison très renommée et recommandée pour les camarades qui seraient de passage dans la région.

Aussi, je suis très étonné de ne pas avoir vu figurer à ce jour l'adresse de cette maison sur notre Moto-Revue.

Abonné 71-776.

R Cette adresse figure sur une liste qui paraîtra sous peu.



NOTRE PRIME HEBDOMADAIRE

L'AUTOPOCHETTE

Modèle
Grand Luxe

PRIME N° 51
DU SAMEDI 14 SEPT. 1929

A. L.

Valeur: 25 fr.

Abonnés 12 fr.

Non Abonnés 14 fr.

Franco de Port et Emballage: 1,50 en sus

POUR AUTOS
Mixtrol
 POUR MOTOS

Mélangé à l'essence, complète le graissage

L'essai d'un bidon de MIXTROL
 105 gr. pour 35 litres d'essence
 convaincra les plus incrédules

LA VÉRITABLE SAUVEGARDE
 DES MOTOCYCLISTES

Envoi franco d'un bidon de
 105 gr. (pour 36 litres de
 carburant) contre 10 fr.

Société Française MIXTROL, 10, Rue Pergolèse - PARIS (16°)

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

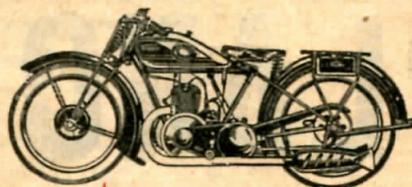
1^{ère} de la Fabrication Française par
 son esthétique, sa conception
 mécanique, sa robustesse et
 sa tenue de route. -:- -:-

Livraison par ordre d'inscription

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 03-65



La Maison

TRIUMPH

WERKE, NÜRNBERG, Akt. Ges.

Cherche des Représentants sérieux et bien
 introduits dans tous les Départements de la
 France, pour les fameuses Motocyclettes :

250 cmc. et 300 cmc., 2 temps ;
 350 cmc. et 500 cmc., 4 temps ;
 Monocylindriques.

TRIUMPH WERKE

à NÜRNBERG, A. G. (Bavière)

6^e ANNÉE
■ ■

LE NUMÉRO :
2 FRANCS

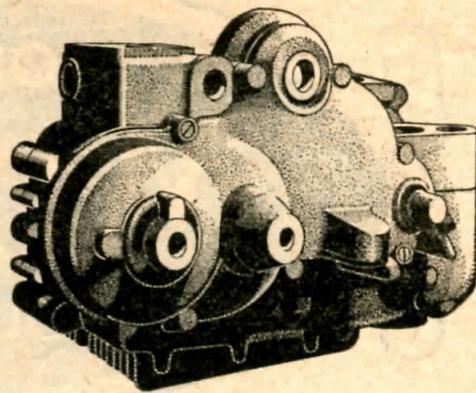
L'actualité Automobile

SUPPLÉMENT MENSUEL

DE **MOTO
REVUE**

Indispensable à tous les Lecteurs
de **Moto-Revue** pour être
- complètement renseignés. -
ABONNEMENT, 12 N^{OS} : 20 fr.

Le demander chez votre libraire ou 51, rue Vivienne, PARIS (2^e)



les carters en aluminium
coquille d'un beau groupe
moteur motocyclette, se
commandent à la

FONDERIE PARISIENNE
DE CHOISY-LE-ROI (SEINE)

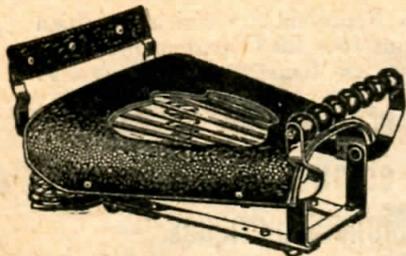
PLANOR

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 —



UN AUTRE PRODUIT
DE NOTRE MAISON :

LE MIROITANT

Le MIROITANT est la plus ancienne
des Marques d'ANTI-GOUDRONS et
le seul qui enlève facilement les taches
les plus adhérentes, sans altérer la car-
rosserie et sans laisser de traces.

DANS TOUS LES GARAGES

Le Bidon **18** FR\$

Établissements LANDA, S.A.R.L.

— Capital : 100.000 Francs —

LES LILAS (Seine) - Tél. COMBAT 06-00



Tarif des Insertions

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

- 1° Utiliser une feuille de papier de format commercial de 21 % sur 13 %.
 - 2° Ecrire sur la largeur en haut : la rubrique et le numéro dans lequel elle doit passer.
 - 3° Dessous, l'annonce très lisible, de préférence en caractères d'imprimerie avec nom et adresse.
- Si l'annonce doit passer plusieurs fois, la recopier sur autant de feuilles séparées. Aucune réclamation ne sera acceptée si l'annonce n'est pas conforme aux indications ci-dessus. Les erreurs viennent de la trop grande négligence apportée dans la transmission des annonces. Toute annonce 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 l'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.

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

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

PIÈCES POUR **TRIUMPH, B.S.A. DOUGLAS, P. M.**

Expéditions en Province — Demandez le tarif 1929
La Maison se charge des réparations. - Travail soigné

PIÈCES POUR MOTOS INDIAN
— TARIF ILLUSTRÉ —
INDIAMOTO
1, Rue Faraday, PARIS (17^e)
Reste ouvert le Dimanche matin

MOTOS A VENDRE

A.B.C. 4 CV, 4 vit., 2 cyl., bloc-moteur, parf. état, access., 2.600 fr. Renouvin, 13, bd Sadi-Carnot, Ivry.

Alcyon 2 CV 1/2, ch.-ch., 700 fr.; B.S.A. 500 cmc., 900 fr.; Motobécane 2 CV, 1.200 fr. 47, avenue de la République.

D.S. 500 cmc., 28, tte équipée, comme neuve, parf. état, gar. pns nfs, à enlever 3.200 fr. Sorin, 15, r. Erard, Métro Reuilly.

Evans cyclemotor 2 CV, 1929, roulé 200 km., éclair. électr., access., pneus et chambres neuves, porte-bagages. Hautefort, 9, r. Campagne-Première (14^e).

F.N. 500 cmc, surb., mod. 28, écl., tansad, pns 715 x 115, samedi et dimanche après-midi. Vergne, 10, r. Löing, Paris.

F.N., M. 70, 350 cmc., neuve et ent. équipée. Cadieu, 16, r. A-Buisson, La Garenne (Seine).

F.N. 350 m., M. 70, très bon état, éclair. Novi, compt., tansad, 3.000 fr. Ecr. : Petit, 46, r. d'Angoulême, Paris (11^e).

F.N. M. 70, 350 cmc., éclair. électr. Maglum, tansad, klaxon, exc. état de marche, 4.500 fr.; Aiglon 350 cmc., moteur Soyer, chaîne, courroie, écl. tansad, compt., exc. état marche, 1.800 francs. H. Letellier, 101, r. Goutte-d'Or, Aubervilliers (Seine).

TRI-MOTEUR GALLAND
Tri-moteur GALLAND charge utile 400 kg.
Moteur JAP, 500 cmc., Boîte vitesse BURMAN
3 vitesses, Frein sur les 3 roues Moyeu AR
amovible, Pneus Michelin 700 %.
Le plus économique. Le mieux conçu
16, rue Chauvelot, PARIS (15^e) Ag. demand.

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

"LUXOR"

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

CODE & ROUTE

Exigez-le de votre fournisseur

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

TRAIZET & C^o, fabricants, 3, rue Tesson, PARIS-10^e

Gnome-Rhône 500 cmc., tourisme 1925, très bon état de marche, équip., éclair. acétyl., tansad, compt., sacoches, etc., prix : 2.500 fr. S'adr. pour essai : Delhomme, 63, bd St-Marcel, Paris.

Grimpeur 2 temps, 2 CV 1/2, 250 cyl., équip., fonct. on. parf., à enlever 1.650 fr., cause bébé. Gratas, 266, faub. St-Honoré, Paris.

Matchless angl., 350 cmc., dble tube, sortie avril 29, pas rodée, 115 h., acces. divers, assur. payée 1930, à céder, cause départ, 6.000 fr. Ecrire urg. : Mazière, à Grandchamps, Mouthiers-s-Boeume (Charente).

Monet-Goyon 350 cmc., 4 tps, Mag. origine, bon état, prix intér. Augras, 9, r. Blanche, Montrouge, à partir 18 heures.

Monet-Goyon 4 CV, 350 cmc., 4 temps, assur. payée, exc. état, pneus neufs, tansad, éclair., 3.500 francs, t. l. j. Barillet, 13, av. Cimetière-Parisien, Pantin (Seine).

Occ. rare **Monet-Goyon** 350 cmc., à culb., double tubes ballons 700 x 100, équipée, comme neuve, b. prix, essai dimanche matin Fifi, 68, rue Roumainville, Paris (19^e).

Motoconfort 175 cmc., 2 CV 1/2, ch.-ch., tr. b. état, éclair. électr., tte rév., 1.500 fr. S'adr. depuis 18 h. : Pessey, 68, r. Pelleport (20^e).

Motoconfort 308 cmc. 1929, tansad, nomb. acces., état neuf, 3.500 fr. Parain, 9, r. Alsace, Courbevoie. Soir, après 7 h.

New Motorcycle 500 cmc., 1928, éclair. électr., 6.000 fr. Pariat, 36, av. Guichon, St-Mandé.

Norton 498 cmc., touriste trophy, culb., pns nfs, 135 km., mod. 27, compt., klaxon, machine très rapide, 3.300 fr. Simon, 170 bis, r. Paris, Vincennes (Seine).

SIDE-CARS SIÈGES-ARRIÈRE.
FAURNÉ VALENCE.

LES CHARMES DU TOURISME A DEUX

NEW-MOTORCYCLE
77, Av. d'Antony à CHATENAY (Seine)
Agence Générale pour la France : **PARIS-MOTO** : 79, Av. des Ternes, PARIS-17^e

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

AGENCE DIRECTE
Achat toute **FN**
 marque de moto **Reprend** en compte
 de suite sur modèles du Salon
 Grand choix motos d'occasions
 Réparations

Pièces détachées
CRÉDIT UNIQUE
MÊME PRIX
QU'AU COMPTANT

GILLET-HERSTAL
 MÊMES CONDITIONS

FN **LATSCHA**
 187 bis, Rue Armand-Silvestre
COURBEVOIE
 (pr. gare d'Asnières)
 (Ouvert Dimanches et Fêtes)
 Tél. Défense 07-02

Cause achat voiture René Gillet 750 cmc. 1927, tansad et acces., état neuf, 4.000 fr. Duvier, 116, bd Belleville. Après 7 h.

Lorsque vous lirez ce Numéro de **MOTO-REVUE** songez que son beau supplément mensuel de Septembre...

L'actualité
Automobile

est paru ou sur le point de paraître. Si vous ne l'avez pas encore demandé à votre libraire, demandez-le lui dès aujourd'hui. Vous y trouverez de beaux articles, des illustrations abondantes, une variété de documentation très grande, etc., qui compléteront heureusement vos informations. En un mot, c'est le **SUPPLÉMENT DE MOTO-REVUE**

CLEVELAND 4 cylindres, pneus Firestone et Pièces détachées d'origine p² temp
 Établissements **VALPIC**
 23, Avenue Trudaine - PARIS

DRESCH
 Moto-Confort — Gillet-Herstal et toutes Marques
 Comptant Crédit
 Livraison immédiate

ILHARRÉGUY
 91, Avenue Félix-Faure
 PARIS

Nous avons quelquefois des...

BMW

D'OCCASION

OCCASIONS DE LA SEMAINE
 R 47 - 500 cc. SPORT. Complète avec équip. électrique "Bosch". 10.000 fr.
 R 52 - 500 cc. TOURISME. Compl. avec équip. électr. "Bosch". 9.000 fr.
 R 62 - 750 cc. TOURISME. Compl. av. éclair. électr. "Bosch". 10.500 fr.
 R 57 - 500 cc. SPORT. Complète avec équip. électrique "Bosch". 11.000 fr.

Toutes ces Machines proviennent de reprises et sont vendues avec les mêmes garanties que les Machines neuves.

BASTIDE 56, Boul. de Clichy — PARIS —

Avant d'acheter une Moto voyez la

ROYAL-SPORT

175-250-350-500 cmc.
 montée avec les Moteurs
 - JAP -
 Aubier-Dunne et
 Kœlher-Escoffier
 VENDUES À CRÉDIT EN 12 MENSUALITÉS
DEVAUX & C^{ie}
 Constructeurs
 241 bis, Avenue Daumesnil
 CATALOGUE SUR DEMANDE
 TÉL. : DIDEROT 37-64

GROS DÉTAIL

CHAINES YELLOW

STOCK O.C.F
 54, R. LOUIS BLANC
 PARIS X^e

Peugeot. — P. 104, 350 cmc., très bon état, éclairage élect., tansad, 3.300 francs. Roy, 86, rue de la Villette, Paris (19^e).
 Rochester 250 cmc., M. 28, con., 2 temps, 3 vit., sacoche, tansad, ép. air, roulé 500 km., cause départ, 2.300 fr. S'adre. : Chevalier ou Sunier, 10, quai Galliéni, Suresnes (Seine).
 Saroléa 500 cmc., tourisme 1926, roulé 6.000 km., parf. état mécan., acces., 3.800 fr. Forestier, 57, Grande-Rue, St-Maurice (Seine).

Saroléa 350 cmc., culb., 1929, parf. état, 4.500 fr. Grenillon, 18, r. E.-Jumin, Paris (19^e).
 Saroléa 350 cmc., culb., 1928, parf. état, tte équipée, urgent. Simon, 29, r. Maréchal-Maunoury, Vincennes (Seine).
 Soyer « flèche bleue », 1928, à vendre 2.000 fr. S'adr. le matin : Robertson, 91, r. Quincampoix, Paris (3^e).

Terrot 350 cmc., lat., neuve, comme sortie usine, siège, compt. Jaeger, nomb. acces., vend., cause désaccord, 4.000 fr. Jabely, 2, passage St-Sébastien, Paris (11^e).

Terrot 350 cmc., 4 temps, soup. latér., neuve mars 1929, peu roulé, tansad, 4.800 fr., cause maladie. Lezot, 104, r. Oberkampf (11^e).

Terrot 3 CV, 2 temps, peu roulé, écl. ag., tansad V.W., pare-jambes, rétrov., klaxon, état neuf, pneus 700x80, selle Terry, équipée, 3.000 fr., nue 2.700 fr. Galy, r. Bouribault, Briennon (Yonne).

Terrot 4 CV, latér., sortie 28, écl. électr. Soubitez, compt., tansad, état parf., 4.500 fr. ou 3.800 fr. sans acces. Thonon 108, r. Ménilmontant.

Terrot 350 cmc. latér., tansad, roulé 5.000 km., exc. état, cause achat voiture, essais à volonté. Urgent. Ecr. : Riche, La Chalouette, près Etampes, (Seine-et-Oise).

Motocyclistes venez voir les nouveaux modèles Soyer Jap 350 cmc., à 4.600 fr.; Terrot, Gnome, Motoconfort, Gillet-Herstal, Saroléa disponibles; Motoconfort 250 cmc. Jap, écl., tansad, neuve, soldée 3.200 fr.; Motoconfort 350 cmc. blackburne, latér., écl. et 500 cmc. Black culb., 2 tubes, 4.000 fr. et 5.500 fr.; Soyer 500 cmc., arbre came, compt., montre, peu roulé, 5.500 francs; Terrot 350 cmc., conf., écl., 4.200 fr. : achats, échanges. Rémy, 21, r. Tlemcen, Paris (20^e). Tél. : Ménil 76-39.

MOTOS A VENDRE
 Aiglon 250 cmc. sport, 2 temps, 2 vit., b. état mécan., 1.450 fr., O.S.A., 175 cmc., confort, 2 temps 2 vit., freins aux 2 r., état gén. exc., 1.850 fr. Mazars, 53, r. Paris, Franconville (S.-et-O.).
 Alcyon 175 cmc., 2 vit., 2 CV, ch.-ch., bon état, 1.200 fr.; Motobécane 175 cmc., mod. 29, 2 CV, 2 vit., ch.-ch., écl. électr., gr. pn. arr., pare-jambes, révis., 2.000 fr. Mongin, 6, rue Floréal, Bagnolet.
 Blériot 5 CV, 2 cyl., parf. état, 2.500 fr. ou échange contre moins forte avec soulte. Dutreix, 4, rue Claire, Dinan (C.-du-N.).
 C.P. Roléo 350 cmc., 4 CV., cadre tôle acier emn., pn. 700x100, tansad, écl. Mag., peu roulé, 4.500 fr., à débattre, T. I soirs : Puech, 61, bd Magenta, Paris.

Dollar 175 cmc., c., 3 vit., freins tamb. AV et AR, rév. 2.000 fr. Brun Vasini, 41, rue Cour-des-Neues, Paris (20^e).

Dresch, comme neuve, 2.600 francs. Doublet, 128, r. J.-Jaurès, Levallois.



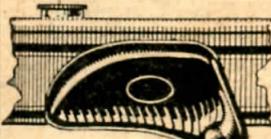
CARROSSERIES & CHASSIS
 pour SIDECARS
 12 Modèles en mono et bi-place
 Bois - Tôle - Aluminium
 Capotes, Pare-brjse, Tan-sad,
 Pare-boue, Repose-pieds,
ERNEST RICHARD, Constructeur
 184, Av. de Choisy - PARIS
 - Téléphone: Gobelins 62-82 -
 16, Rue de Paris - IVRY
 Catalogue contre 0 fr. 50

1.000 fr. A saisir Dresch 3 CV, 29, Max, 187, route la Révolte, Levallois.

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

LEKTEREFF & C^o
 88 Av des Ternes PARIS
 TOUS ACCESSOIRES
 POUR MOTOS



Grippe - Genoux
 4 modèles différents



Gaines pour manettes



Protège bougies

CATALOGUE D'ACCESSOIRES
"JOHN BULL"
 franco sur demande

Magnétos
Carburateurs
Réservoirs

SAGA

POUR MOTOS

Société Anonyme
Grouvelle Arquembourg
71, rue du Moulin-Vert
PARIS (XIV^e)

MOTO-AGENCY 24, Bd de Charonne
PARIS (20^e)
ACHATS - VENTES
RÉPARATIONS - ÉCHANGES
FN, Terrot, Peugeot, Motoconfort,
Soyer, etc.
Stocks en neufs et occasions
École de Motos - Permis gratuit à tout acheteur

D.S. Malterre 28, 500 cmc., lat., exc. état, pn. conf. nf. tansad, 3.800 fr., cause départ, Sertin, 18, r. Caffarelli.

F.N. 500 cmc., parf. état mécan., écl. électr., compt., tansad, etc., pneus 715x115, à enl. de suite, 5.700 fr. ou éch. contre voiture 5/6 HP. Giraud, 227, r. Lafayette.

Gnome-Rhône grand sport, 500 cmc., écl. électr., sacoches, f. direct., etc., parf. état, 3.900 fr. Epicerie Dufour, 25, r. Grand-Prieuré (11^e).

Gnome-Rhône 172 cmc., abs. neuve, pas encore matriculée, 2.500 fr., au lieu de 3.500 fr. Ile des Ravageurs, Asnières.

Matchless 350 cmc., spécial, arbre à cames en tête, 1.800 fr. Doublet, 128, r. J.-Jaurès, Levallois.

Nouvelle Max 4 CV, ét. ag. t. marques, reprend votre moto 172 ou 250 cm. 1928 ou 29, vous fournit avec soultte crédit moto v. choix, 4 à 5 CV, motos Max, 178, rte la Révolte, Levallois.

Monet-Goyon 350 cmc., culb., écl., compt., tansad, sac., roulé à peine 9.000 km., 3.000 fr. Sert, 19, av. des Arts, Parc Saint-Maur.

Monet-Goyon Mag., 350 cmc., pn. 27x4, éch., tansad, ét. neuf, 3.250 fr. 89, r. Anatole-France, Levallois.

Monet-Goyon, état de neuf, 350 cmc., 3.500 fr. Concierge, 77, r. Pyrénées (20^e).

Auto-mouche Monet-Goyon, parfait état, et. moto 2 HP Monet, Rosman, av. V.-Hugo, Ste-Menehould (Marne).

P. 105, état neuf, pièce rechange, acces., écl., klaxon, tansad, Hugron, 34, r. Croix-Nivert, Paris.

P.M. Panther 500 cmc., 4 vit., ét. mécan. parf., bel. mach. p. amateur, 5.700 fr. Dim. matin 26, r. de Rondeaux (20^e).

Soyer 500 cmc., Jap lat., sous gar., écl. Maglum, compt., montre, tansad, 5.000 fr. Perrin, 56, Chevallier, Levallois ou Tél.: Central 81-82.

Soyer 350 cmc., Jap, lat. sport, compt., tansad, etc., parf. état. A. Beaumy, 319, r. Nanterre, Colombes.

Terrot culb. et latér., écl., 4 CV, ball., 3.200 fr. Doublet, 128, r. J.-Jaurès, Levallois.



EVINRUDE - MOTEURS - AMOVIBLES

Incomparable pour : La PÊCHE, la CHASSE, la PROMENADE, Les SPORTS NAUTIQUES, où la grande vitesse prime

DE 3.950 FR. A 8.950 FR.

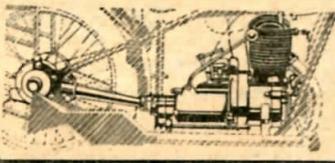
DEMANDEZ NOTRE "SPÉCIAL GOURSE", CLASSE C
Le vrai Moteur gagnant . . . 8.950 francs

Société Française des Moteurs EVINRUDE

3 et 5, Rue de Metz, PARIS (10^e) — Tél.: PROVENCE 13-33

MOUSSARD

SON BLOC MOTEUR
SA TRANSMISSION ACATENE
SON Moyeu Démontable



GROUPAGES CADRES

Carburateur : "GRIFFON"

Ressorts - Découpage
Décolletage

R. BONNARIC Agent des Fabriques
2, Villa Croix Nivert-Paris 15^e

Terrot sport, 350 cmc., lat., 29, impeccable, équip., tansad, 3.900 fr. Urg. 54, r. Rouget-de-l'Isle, Suresnes (Seine).

Terrot 2 CV, moteur sport, d. échap., pneus bal., assur. payée, comme neuve, 2.600 fr. G. Lhomme, 266, r. Pyrénées.

Attention Pierre, Garage Renouvier, 4, r. Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél.: Roq. 07-67, renouvelle entièrement son stock de motos neuves au Salon, c'est pourquoi vous pouvez avoir chez lui un modèle 1929 à 20 % sur catalogue.

Terrot neuve, garantie, 350 cmc., supers., culb., écl. Marchal, rabais 20 % Robin, 97, r. Lecourbe (15^e).

Terrot Jap, 500 cmc., 5 CV, culb., état neuf, compt. O. S., tansad, 4.700 fr. Visible soir à 6 h.: Signol, 38, r. Daguerre (14^e).

Attention, voici quelques occasions : Aleyon 350 cmc., culb. Marchal, 3.500 fr.; New Map 500 cmc. Jap, 4.200 fr.; Terrot 500 cmc., Jap, 2.950 fr.; Sarolésa 350 cmc. lat., 3.200 fr.; Soyer Jap 350 cmc. 1929, 4.000 fr.; Berceuse Clément 1929, éclair. électr., mot. Jap, 500 cmc., lat., 4.950 fr. Pierre, Garage Renouvier, 4, r. Charles-Renouvier, Paris (20^e).

Triumph 6 CV, 1929, écl. Luxas, peu roulé, 212, bd Péreire. 7 CV grand sport, culb. bateaux, 3, 4 places, surb., ball., frein AV, AR, tambour, électr., 29, moitié valeur, 6.900 fr., prend petite moto en compte, facilités, Richard, 15, r. Fouquet, Restaurant, Levallois.

Club garage motos, 15 fr. p. mois, gratuit p. motos à vend., achat, échange, vente, prêt capitaux, ag. t. marques, rachat

MOTOCYCLETTES

DUNELT

AGENT GÉNÉRAL
SANDFORD
72, Avenue des Ternes, PARIS (17^e)
— Wagram 43-19 —

Dresch, etc..., au prix d'achat aux amateurs 350 ou 500 cmc. ou voiture serv. dépan. répar. Tél.: Carnot 46-82, pte Courcelles, 178, rte la Révolte, Levallois. Vente crédit, sans versement d'avance.

Grand sport, freins AV, caisse aluminium, moteur neuf, garantie 6 mois, 8.950 fr., reprise moto crédit. Pierre, 4, r. Ch.-Renouvier (20^e).

F.N. 350 cmc., M. 70, dern. mod. Novi, compt., montre, acc. g. pn. 26x3,50, parf. état mécan., excel. conditions, Lhuissier, 16, r. Réservoir, Clichy (Seine).

CYCLECARS ET VOITURETTES

Amilcar 6 HP, 3 pl., ét. mec. parf., 7.000 fr. Pichon, 176, quai Jemmapes, Paris.

Part. vend Amilcar sport, écl. électr., ent. neuf, mot. rév., 7.000 fr. Casaneuve, 7, r. Fraternelité, Vincennes (Seine).

— Pour la Moto —

SERVO-FREIN

PERROT-PIGANEAU

POUR MOTO

POISSANT - PROGRESSIF

POSE RAPIDE
à l'avant de toutes Motos

És L. POURTRAIT
7-9, Rue de la Croix-Faubin, 7-9
PARIS

LA MOTO

Agence
TERROT - GNOME - DOLLAR
et toutes les grandes marques
Accessoires - CRÉDIT - Réparations
141, r. Jean-Jaurès - LEVALLOIS

HARLEY-DAVIDSON — complète la série de ses —
350, 500, 1.000 et 1.200 cmc.
La Merveilleuse 750 cc. Idéale pour le Solo comme pour le Sidecar
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. Maillot 05-21 et 14-31)

JEANJEAN MOTOS
133, Av. d'Argenteuil, ASNIÈRES
Vente à Crédit au Prix du Comptant
TERROT - MOTOCONFORT -
BERCEUSE-CLÉMENT - DRESCH -
SAN SOU PAP etc.
Neut, Occasion, Reprise, Réparation

Cabr. Citroën 5 HP, parf. état, ent. révisé, nomb. acces., peinture et capote neuves, 8.200 francs, visib. gar. Leroy, 28, av. Marceau, Courbevoie (Seine).

Citroën 5 HP, trèfle, 3 pl., éclair. et dém. électr., roulé 24.000 km., état neuf, bon. cond. Lacroix, 33, rte St-Leu, Deuil (S.-et-O.).

Citroën B. X., torp., 4 pl., b. état, 5.900 fr. Bertin, 56, faub. St-Antoine, Paris (11^e).

Monotrace démons, coul. alum., écl. électr., accus, roue secours, pare-brise, klaxon, nomb. acces., roulé 1.000 km., prix intér. Locantoni, 33, bd Paoli, Bastia (Corse).

Darmont spc. 6 CV, culb., ent. rév., écl. électr., direct., démult., 7.500 fr. Baudiot, 131 bis, bd J.-Jaurès, Billancourt (Seine).

Morgan eau, mot. Mag., cap., écl., 2.700 fr. M. Barre, 9, av. Sabotiers, Vincennes, de 18 à 19 heures.

Peugeot 5 HP, cond. int., 3-4 pl., parf. état, 9.600 fr. Menoret, 33, r. Coulmiers, Paris (14^e).

Quadr. Peugeot 4 CV, type 161, carros. sport, bon état, 2.600 fr. Drobois, Le Cateau (Nord).

CYCLECARS ET VOITURETTES

Amilcar Bordino carr. spéciale, parf. état, 5.000 fr., crédit. Doublet, 128, r. J.-Jaurès, Levallois.

Amilcar, cond. int., souple, fin 27, parf. état, avec 3.600 fr. compt., le reste 12 mois à 600 fr. Ecr. : Robert, 108, r. A.-France Levallois.

B.B.C. sp. mot. Ch. Dornier culb., écl., dém., électr., ét. mécan. parf., t. b. prix, le soir apr. 7 h., ess. à vol. Couraud, 11, r. Palouzié, St-Ouen.

E.H.P. 5 CV, moteur Ruby, pneus, bon état, 4.500 fr. Bazille-10, r. Courat, Paris (20^e).

Quadr. Peugeot, type 161, parf. état, éclair., dém. électr. Duclier, 4.400 fr. Beugin, 49, r. Moulin-à-Vent, Ormesson, par Chennevières (S.-et-O.).

Peugeot Grand Sport, état neuf, carros. entier, alum., moteur spéc., 115 km., prix intér. Hamel, 27, r. Torteron, St-Lô (Manche).

Renault cabr. 6 CV, t. b. état, pressé. Alten, 137, r. Paris, Pantin.

5 CV Rosengart, t. modèle, demander catalogue et conditions crédit, 12 mois, reprise motos et voitures, Ag. Rosengart, 128, r. J.-Jaurès, Levallois.

Cyclecar 5 HP, sport, 3 pl., carr. alum., écl., dém. électr., parf. état, Languedoc, 92, r. Moines, Paris (17^e).

Voit. 5 CV, 4 cyl., 4.500 fr. parf. état, nomb. acces., compt., montre, écl. Hossenlopp, 11, av. Gallieni, Gentilly (Seine).

B. 2 fourg. tôle, écl., dém., conf., parf. état, essai à vol., 4.800 fr. E. D., 25, r. La Quintinie, Paris (15^e). Vaug. 24-10.

Attention pour les amateurs de vitesse Sandford aluminium, surbaissé, 13.000 fr.; Sandford surb. spécial, course, 11.000 fr.; Sandford alum. normal, 5.500 fr.; Darmont spécial 1929 Marchal, 8.250 fr.; Amilcar C.G.S. sous pression, 9.800 fr.; Amilcar Bordino, 5.000 fr.; B.N.C. Monza 1929, 16.000 fr.; Sima Violet surb., course, 4.250 fr. en magasin livrable de suite. Morgan, freins AV, dernier modèle, tout équipée.

THE MOTORIST

28, Rue des Acacias PARIS
41, Av. des Ternes PARIS

Spécialités d'Équipements
- Motocyclistes Anglais -

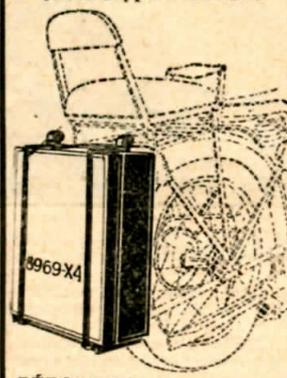
Casque Protecteur "MOTORIST"
Cuir, Liège et Ressort,
Seul efficace,
Léger comme un serre-tête,
Prix... .. 115 fr.

CUISSARDS... .. 39 fr.
MANTEAUX DE
CUIR... .. 390 fr.

BON POUR UN SUROIT
et le nouveau Catalogue 28 pages
— 75 clichés noir et couleurs. —
ENVOI CONTRE 3 FR. EN TIMBRES



Pour votre confort :
LA SUPER-MOTO STRAP
La Moto Mallette
et son support amovible



BÉRARD Frères-NaUILLY-s-Seine
20, Rue d'Arméniole
Wagram 65-12, 94-16

SIDECARS

Magnat-Debon 5 CV side bipl. exc. état, éclair. alter Novi, pn. neufs, pare-br. compt. Jaeger, mot. Blöckburne, orig. gen. roulé 7.000 kms, 6.500 fr. Ecrire pour rendez-vous. Choquenot, 102, av. Paris, Rueil (S.-et-O.).

Monet-Goyon side 4 CV, éclair. radios compt. Jaeger, rétro-t.-sad chambre chaîne rech. état regen. parf. 3.400 fr. Person, 24, rue Frédéric-Lemaître, Paris (20^e).

René-Gillet, 750 cmc., side L.V. pare-brise, roue rech., éclair. Mag. parf. état, 5.000 fr. Coutem, 82, aven. Champs-Élysées, Paris.

Cause départ Gnome-Rhône 500 cmc. parf. état, sidecar, 3.000 fr. ou side seul, 500 fr. Pressé. Rabissier, 5, rue du Loing, Paris (14^e).

Gnome-Rhône, 4 CV, sidecar nomb. acces., 3.700 fr. Ponsot, 24, rue Titon.

Harley, side à vendre cause dble emploi, ent. rév., pneus. neufs, compt., frein direct., éclair. Mag., tr. bas prix, de suite. Davain, Laigle (Orne).

SIDECARS

Vends side abs. neuf, pn. 700x100, 750 fr. Charneau, 111, av. Sports, Viry-Châtillon (Seine-et-Oise).

Harley 9 HP, side bipl. L.V. pare-brise, éclair. électr. Marchal, dynamo, accus, klaxon, compt. Jaeger, le tout en parfait état, 3.900 fr. Gommerat, 42, r. Cherchevets, Suresnes.

Occ. châssis sidecars pour toutes motos, châss. susp. R. Gillet, complets cadr., fourche, etc. Angel, 119, r. Flandre, Paris.

Sidecar René Gillet bipl., chât. susp., pn. 700x100, parf. état, ess. toute dist. Bonin, 42, r. Balagny (17^e).

Sidecar René Gillet 750 cmc., tr. b. état, essais à volonté, nomb. acces., châssis souple, roue rech., bielle à galets, 9.000 km. Montillier, 102 bis, r. Lepic, à partir 7 h. du soir.

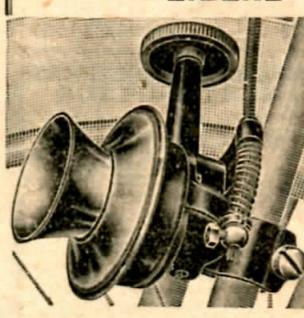
ECHANGES

Morgan touriste eau; ét. méc. abs. neuf, dir. démult., r. a broche Bosch pn. bal. compt. acces. 3.300 fr., reprend en compte vélomoto Motobécane. S'adress. 18, rue Aug.-Dasprat, Le Perreux. Tél. : Provence 90-99.

MOTOCYCLISTES !!

LE
"ROTAPHONE"

LIBÈRE LA ROUTE

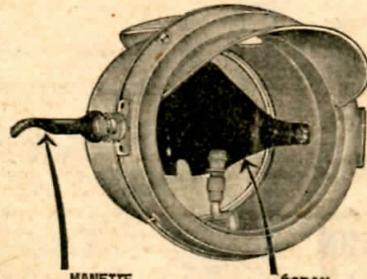


VIBREUR AUTOMATIQUE
Seul pratique et efficace. 80 fr.
En vente partout ...

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

MOTOCYCLISTES... employez les Projecteurs LUPPI

ANTI-ÉBLOUISSANTS, SYSTÈME ÉCLIPSE
— BREVETÉS S. G. D. G. —



Tous Modèles
- pour Motos -
Acétylène ou
Electrique

Générateurs Orientables

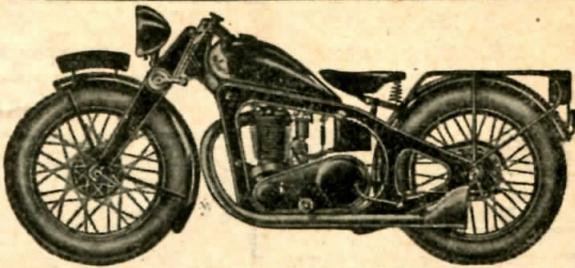
Catalogues sur Demande

Les Établissements LUPPI 27 bis, Rue Rouz-Sotgna
— LYON —

S. A. des
MOTOCYCLETTES DURANDAL
 21, Rue de Reims, 21, DIJON

Moteur **STURMEY-ARCHER** 500 cm³ OHV double port
 Boîte vitesse **Campbell** 500 cm³..... 6.850 Frs
 Eclairage **Marchal** 2 phares, klaxon..... 650 Frs
GRAISSAGE KERVOLINE

PARIS. Dépôt Général : BÉALÉ 100, av. des Ternes



RIVE-GAUCHE-MOTOS
 174, Rue de Vaugirard, PARIS-15°
VENTE A CRÉDIT
 au même Prix qu'au Comptant

ECHANGES

Echange 350 cmc., 4 CV, 4 tps, réservoir profilé, 1929, impec., contre 250 cmc. et 500 fr. Restaurant, 17, av. Rachael, 6 à 7 h. (18°).

ON DÉSIRE ACHETER

J'achète 2 silenc. alum. de moto Terrot mod. Hsso, 2, b. état. Carol, 15, Grande Place, Aire-sur-la-Lys (P.-de-Gal.).
 J'achète toutes motos de 4 à 9 CV. La Moto pour Tous, 3, rue Aumont, Paris.
 Suis acheteur 1 moto same, cadre ouvert parf. état. Lenoir, à Chessy, près Lagny (S.-et-M.).

ON DESIRE ACHETER

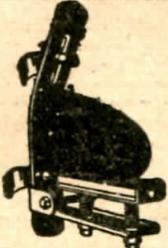
Suis acheteur petite moto Aleyonnette ou Motobécane à prix intérés. Charneau, 111, av. des Sports, Viry-Châtillon (Seine-et-Oise).
 J'achète side à droite, 500 cmc. Gibault, av. Fontainebleau, Bicêtre.
 Achète moteur genre D.K.V. ou Micromoteur. Bernard Talumier, Plombières (Côte-d'Or).
 Suis acheteur Ner à Car Sadres, Coufon, 37 ter, Sentier des Grands-Champs, Bagnolet (Seine).

DIVERS

Perdu samedi soir entre Antony et Arpajon une sacoche cavalerie, contenant du linge. Castolini, 8, rue La Charbonnière, Paris (18°).
 A céder fonds de commerce motos et cycles agence des meilleures marques, soudure autogène.

POUR LES MOTOS RAPIDES

GARREAU - Spécialiste effectuée sur toutes Marques :
 Mise au point, Transformation
 Révision, Soudure autogène
 — aux meilleures Conditions —
 289 Rue de Vaugirard - PARIS-15°



Repose-Pieds Élastiques
"ELVER"
 munis des Protège-talons

Les seuls assurant le *Confort* et la *Sécurité* du Passager arrière

P. REVELLE & Cie, Fabr.
 36, rue Emile-Desvaux - PARIS-19°
 Téléphone : NORD 29-76

JE LIQUIDE

Fourches à parallèle, neu. 120 fr.
 Boîtes 2 et 3 vitesses neu. 350 fr.
 Cadres moto 350 cm³ neufs. 100 fr.
 Réservoirs modernes émail. 60 fr.
 Guidons sport nickelés neu. 20 fr.
 Roues, moteurs, magneto carb., sièges arrières neufs 55 fr.
 M O T O S neuves 175 et 250 cm³
 Terrot - B.S.A. - Harley.
 Un lot pièces pour Smart
 Achat comptant motos modernes
BEAUSOLEIL, 9, R. St-Sabin, Paris

S

VOUS DÉSIREZ :
 une grande Marque. **VENEZ**
VOUS DÉSIREZ :
 une Occasion sérieuse. **CHEZ**
VOUS DÉSIREZ :
 une mise au point impeccable. **LIAUDOIS**
VOUS DÉSIREZ :
 une réparation honnête (chose rare.) **9, Av.**
VOUS DÉSIREZ :
 vous évitez les soucis (assurances expertises, etc.). **Félix - Faure**
VOUS DÉSIREZ :
 toutes pièces détachées et accessoires (Dollar, Favor, etc.). **PARIS (15°)**
VOUS DÉSIREZ :
 un conseil pour tout ce qui concerne la moto. **Téléphone**
Vaugirard 39-51

POURQUOI ?
 Demandez-le à un de vos amis motocycliste :
C'EST LA MEILLEURE RÉFÉRENCE

logement 2 pièces, loyer réduit, long bail. S'adress. Dubuisson, 205, av. de Paris, Gennevilliers (Seine).

DIVERS

A Clamart ou dans le 15^e arrondissement, cherche logement 3 pièces, de prix modéré. Ecr. : Moto Revue X.Y.D.
 A vendre pour moto un tandem V.W., repose-pieds, frein direction, courroie de 19^m, neuve, boîte et chambre 600x55, génér. acétyl. neuf. Ecr. : E. Biéton, à St-Sauveur (Isère).
 Lutétia 2 CV 12, s. bicyclette spéc., débray., chaîne, état neuf, 2 vélos homme, parf. état, prix intérés. Fontanet, Ecoles, Mont-Dore (P.-de-D.).
 A vendre 50 fr. 1 phare 180^m/l. bouteille Péhu garnie 250 lit. E. Minguet, 146, c. Gambetta, Lyon.
 Tandem abs. neuf, fourche à paral. dérail., 3 vit., compt., porte-bagages, 900 fr., visible samedi après-midi et t. l. soirs à partir 6 h. 30. Berneron, 76, r. Thiers, Colombes (Seine).
 Après le ricin à 10 fr. le litre, les pneus 27x4, à 105 fr., voici le Benzol pour vos motos poussées à 15 fr. le bidon. Pierre, 4, r. Charles-Renouvier Paris (20°). Roq. 07-67.

AUX DOCKS DU PNEU
ACTUELLEMENT :

Enveloppes 26x21/2x21/4, neuf solde....	45 fr.
— 26x23/8.....	40 fr.
— 26x21/2.....	60 fr.
— 27x4,00..... cord solde...	95 fr.

TRÈS GROS STOCK TOUTES DIMENSIONS, TOUTES MARQUES
DEMANDEZ TARIF

VAYSSE 387 - Rue de Vaugirard - 387
PARIS (15°)

FN - PIÈCES DÉTACHÉES - avec 20% de Baisse
MOTOS D'OCCASION
GARANTIES
 11, Quai d'Anjou - Danton 77-17

TOUT POUR STOCK CONSIDÉRABLE LES PLUS BAS PRIX TOUT POUR

B.S.A. DELAUNAY TRIUMPH

Expedition immédiate en Province
 Envoi gratis du Catalogue Illustré

— 62 —
 rue Rochechouart
PARIS (9°)

**MAGNÉTOS
DYNAMOS
DÉMARREURS**

Toutes Marques

Pièces détachées
Pour tous Modèles

A. DE SARELLO

90, AVENUE DES TERNES, PARIS (17^e) Téléph. Wagram 01-31
Carnot 53-57

**RÉPARATIONS
en 24 heures**

avec
Garantie de 6 Mois

**SPÉCIALITÉ
pour MOTOS**

New-Map

Toutes Pièces de rechange
Stock Moteurs L.M.P.

E. FROTEY

12, Rue Jean-Nicot
PARIS (7^e)

Téléphone : SÉCUR 20-09

On achèterait voiturette, parfait état, 4 places ; s'adresser : Hézelot, 80, rue Vaneau, Paris (7^e).

Tansad Leda, neuf, occasion à prendre, demander conditions : Moto Revue, 51, rue Vivienne.

Citroën, 6 CV, 4 places, état neuf, pneus neufs, parfaite marche. Affaire. Louis, 8, rue du Regard, Paris (6^e).

MOTO-GRIMPEUR

neuve, n'ayant jamais roulé
250 cmc., 2 temps, 2 vitesses
Prix des plus avantageux
S'adresser ou écrire à Moto-Revue
51, Rue Vivienne, PARIS-2^e

Marc 250 cmc. L.-M.-P. spéc. course, 120 km garantis, état neuf mach. des Six Jours : 3.800 fr. Henger, 22, rue de la Goutte d'Or, Paris.

A céder, magasin avec atelier, motos et cycles, riche affaire à saisir, bail 12 ans, à courir dès ce jour, quartier populaire, cause santé. Bas prix et facilités. Pour renseignements écrire : Neuilly, Motos, 7, rue Montrozier, Neuilly. Tél. Maillot 05-01.

P. 105 : 1929, type luxe, Marchal avec Code, sacoche cavalerie, tansad, superbe affaire, 4.600 fr. Neuilly, Motos, 7, rue Montrozier, Neuilly-Maillot 05-01.



LE SILENCIEUX SCHNEEBEL!
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)

**LE SUPER SILENCIEUX ;
LE TAN-SAD** à double suspension intégrale
réglable selon le poids du cavalier et
LES REPOSE-PIEDS élastiques pour le conducteur et
le passager de moto.

E. CERRETI

sont en vente partout et aux Usines

CERRETI & VALEN 204, Bd St-Denis, à COURBEVOIE (Seine).
Téléphone Défense 14-17

Se méfier des contrefaçons, Exiger la marque CERRETI, avec étoile 5 pointes

**HARLEY, INDIAN, F.N., TERROT
DOLLAR, RHONY'X, SOYER, etc...**

Toutes Motos neuves et d'occasion, garantie 6 Mois
Credit : 13 Mois sans intérêt — Reprise de toutes Motos
Toutes pièces HARLEY INDIAN soldées avec 50 0/0 de remise

OUVERT MÊME LE DIMANCHE MATIN — PERMIS GRATUIT

LA MOTO POUR TOUS 3, Rue Aumont, 3
— PARIS —

ELBORD...

Ses équipements électriques pour Motos sont parfaitement au point, indégradables, inusables, exempts de pannes, ne demandent pas d'entretien, donnent un éclairage puissant, sont munis d'accessoires de 1^{er} choix.

Demandez les nouveaux Appareils que sortent en série, les grandes Usines **ELBORD**, à SELONCOURT (Doubs)

CE SONT LES MOINS CHERS, puisque ses équipements absolument complets et garantis se vendent à partir de 325 fr., ce qui est possible, grâce à la conception et à la fabrication toute nouvelle de leurs Alternateurs, Dynamo et Magnéto-Dynamo.

Demandez la Notice gratuite **S^{té} ELBORD** - à SELONCOURT (Doubs) ou à -
LEVALLOIS-PERRET, 7, Rue Carnot

LES CYLINDRES DE MOTOS RAYÉS

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

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

SI VOUS N'ÊTES PAS ABONNÉS

**MOTO-REVUE PEUT VOUS
MANQUER**

ABONNEZ-VOUS France et Colonies { 26 Nos : 23 fr.
52 Nos : 45 fr.

PNEUS MOTO NEUFS
650 x 65 soldés 50 fr.

COURROIES NEUVES
pour Moto : larg. 16-19-22 ½
Prix . . le mètre, de 8 à 20 fr.

EXPÉDITIONS EN PROVINCE

F. DELAUNAY
62, Rue Rochechouart - PARIS (9^e)

Mathis, type P., 6 HP., 4 pl., aile capote et pare-br. accid., mot. rev., 710 x 115, 1.950 fr., Saillard, à Vitry (Seine), Tram 86.

Citroën 5 CV, cabr., revis. usin. Citroën. Ecr. Marche, 5, av. Maronniers, Ris-Orangis.

Citroën B. 12, cond. int. 4 pl., g.d. luxe, a couté 36.000 fr., mot., à rév.. A enlev. 12.000 fr. M. Saillard Vitroty (Loiret).

**HUILE MINÉRALE
extra-raffinée**



SPÉCIALE pour Moteurs de Sports et Moteurs à deux Temps
Rensaign. H. BOURRUS, Agent Gén.
29, Rue du Poteau - PARIS (18^e)

Morgan eau, mot. S., capot. écl. écla r., dynamo, accus direct démultipliée, carf. ét., 3.500 fr. Raillard, 15, r. Tournelle. Littré 08-63.

Mathis 6 CV, cabr. décap. 2 pl., carros. cuir, dém. écl. élec. phares, codes, montre, klaxon, malle, amort. Etat méc. parfait, 5 roues. 7.000 fr. 216 bis, rue Saint-Denis.

Mathis 5 CV, 2 pl., ét. nf, très jolie voit., bas prx. Ecr. ou voir : Boudry, 27, rue François-Pinson, Châtillon-sous-Bagneux.



B.C.R. Ses Motos à suspension AR
— JAP et Chaise. —
2 bis, Rue Etienne-Dolet
KREMLIN-BICÈTRE (Seine)

ÉCOLE DE MOTOS

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

G. AUGOYAT

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

in.p. Spécial de Moto Revue, 50, rue du Poteau, Paris (18^e)

Adresser toute la correspondance : 51, rue Vivienne, Paris.

Le Gérant M. ADAM

L'actualité Automobile

LE NUMÉRO

2 fr.

Supplément mensuel de

**MOTO
REVUE**

6^e ANNÉE — N° 63

OCTOBRE 1929

VOUS AVEZ :

UN CYCLECAR...

ACTUALITÉ AUTOMOBILE

UNE VOITURETTE...

ACTUALITÉ AUTOMOBILE

UNE AUTOMOBILE...

ACTUALITÉ AUTOMOBILE

UN CAMION...

ACTUALITÉ AUTOMOBILE

Demandez, par exemple, le Numéro d'Août

gratuitement en spécimen

Vous constaterez qu'il a 144 documents-illustrations, dans le texte seul; aucune Revue spécialisée, même **MOTO-REVUE**, n'atteint un pareil chiffre.

ALORS... QU'ATTENDEZ-VOUS ?

Et retenez aussi...

L'ALBUM DU SALON

(NUMÉRO D'OCTOBRE)

L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE
BUREAUX :
51, rue Vivienne, PARIS
C.C. POSTAL 29.737

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

Retenez le Numéro d'Octobre de **L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE** qui sera très important et sera le **NUMÉRO ALBUM DU SALON**

MONET & GOYON

fait briller les couleurs Françaises à l'Étranger

1^{er} Grand Prix de Pologne

CATÉGORIE **175^{cmc.}** | **1^{er}** PRZYBYLA

Grand Prix Suisse (- 12 - Heures)

CATÉGORIE **350^{cmc.}** | **1^{er}** GAUSSORGUES
couvrant 1.037 km. 400

meilleur kilométrage de la journée toutes catég^{ies}

*Moteur VILLIERS, 2 Temps - M. A. G. d'origine 4 Temps ;
Boîtes à vitesses MONET-&-GOYON - Graissage KERVOLINE*

— NOTICE SUR DEMANDE A —



MONET &

GOYON

57, Rue du Pavillon -:- MACON (S.-&-L.)