

La Moto en Angleterre, par Fred S. Lipman

LE NUMÉRO  
1<sup>fr.</sup>-25

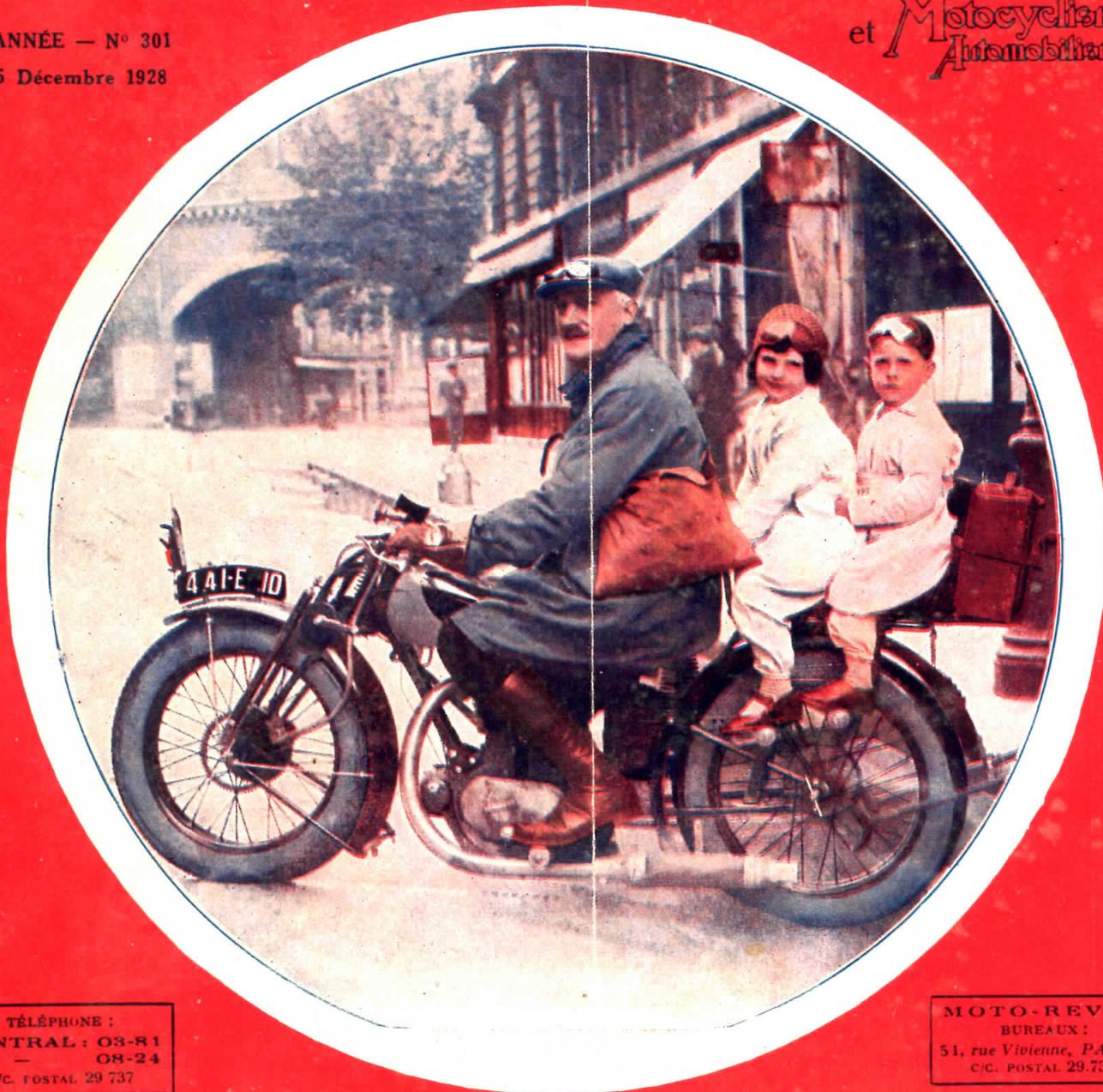
# MOTO REVUE

MOTOS - SIDECARS  
CYCLECARS  
ET VOITURETTES

16<sup>e</sup> ANNÉE — N° 301

15 Décembre 1928

et *Motocyclisme*  
*Automobilisme*



TÉLÉPHONE :  
CENTRAL : 03-81  
— 08-24  
c/c. POSTAL 29 737

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

La motocyclette, pratiquée rationnellement, devient de plus en plus l'engin familial : lors d'un rallye-camping à la mer, M. Ruef, du M. C. Seine, emmena ses enfants, aller et retour sur 400 kilomètres, sans aucun désagrément.

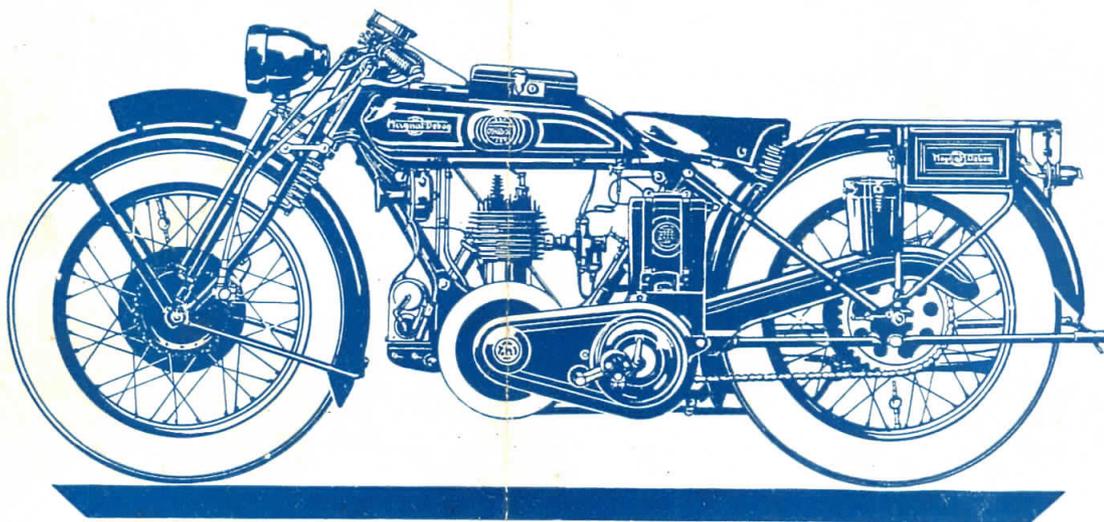
**La Motocyclette de qualité...**

# Magnat Debon

doit sa réputation :

- à la perfection de sa fabrication ;**
- à sa présentation séduisante ; -**
- à sa technique avancée. - - -**

(On pouvait remarquer dans la Galerie des Ancêtres du dernier SALON, une Moto MAGNAT-DEBON de 1903, équipée déjà avec un moteur à soupapes en tête commandées par culbuteurs.)



## QUELQUES PRIX :

175 cmc. — 2 temps, type	LMP,	STANDARD .. .. fr.	2.475
250 cmc. — 2 temps, type	AMTC,	CONFORT.. .. -	4.200
250 cmc. — 4 temps, type	MOT,	LUXE.. .. -	4.700
350 cmc. — 4 temps, type	BMTC,	CONFORT. .. .. -	5.200
500 cmc. — 4 temps, type	NMT,	CONFORT. .. .. -	6.500

— PORT ET EMBALLAGE EN SUS —

CATALOGUE FRANCO  
- SUR DEMANDE -

**Etablissements MAGNAT-DEBON** 69, Cours Jean-Jaurès  
— GRENOBLE —

AGENT GÉNÉRAL A PARIS : MAURER, 160, Rue de la Pompe (16<sup>e</sup> arr<sup>s</sup>)

**LE NOM SCHRADER EST VOTRE GARANTIE**

## JUSTE ET ROBUSTE

Vous conduisez une motocyclette ; vous avez donc besoin d'un indicateur de pression vous donnant avec précision la pression de l'air de vos pneus.

Vérifiez une fois par semaine le gonflage de vos pneus, vous vous assurerez ainsi plus de confort et vous augmenterez la durée de vos pneus.

L'indicateur de pression Schrader *juste et robuste* donne satisfaction à des millions de motocyclistes ; il est prêt à vous rendre les mêmes services.



Téléph. :  
WAGRAM 95-45

Seuls Concessionnaires pour la France :  
A SCHRADER'S SON, INC., of FRANCE  
91<sup>bis</sup>, Avenue des Ternes, Paris (XVII<sup>e</sup>)

Adr. Télég. :  
AIRVALVE-PARIS

# Schrader

Marque Déposée

Fabricant de valves pneumatiques depuis 1844

**Valves** pour Pneus      **Indicateurs** de Pression

**LA QUALITÉ SCHRADER EST INDISPUTÉE ET INIMITABLE**

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

I

La Reine du Salon...  
**RHONY'X**

"La Moto de confiance"

TYPE E-X-4, 350 cmc. --  
 4 Temps, soupape latérale, J.A.P.  
 a remporté un succès  
 considérable...

**NOTRE GAMME**

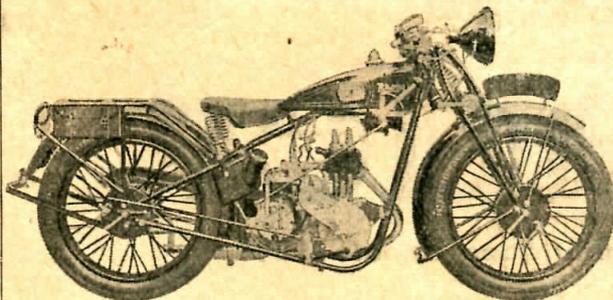
TYPE A. — 185 cmc. : 2 temps, monovitesse ; Prix . . . . . (Homme) . . . . .	1.845 fr.
TYPE A. — 185 cmc. : 2 temps, monovitesse ; Prix . . . . . (Dame) . . . . .	1.945 fr.
TYPE B. — 185 cmc. : 2 temps, 2 vitesses, chaîne- courroie . . . . . (Homme) . . . . .	2.450 fr.
TYPE B. — 185 cmc. : 2 temps, 2 vitesses, chaîne- courroie . . . . . (Dame) . . . . .	2.550 fr.
TYPE C2. — 185 cmc. : 2 temps, 3 vitesses, chaîne-chaîne . . . . .	2.950 fr.
TYPE C3. — 185 cmc. : 2 temps, 3 vitesses, chaîne-chaîne . . . . .	3.150 fr.
TYPE M. — 250 cmc. : 2 temps, 3 vitesses, double échappement, graissage pompe . . . . .	3.395 fr.
TYPE DX 2. — 250 cmc. : 4 temps, JAP, sou- papes latérales . . . . .	4.200 fr.
TYPE EX 2. — 350 cmc. : 2 temps, 3 vitesses, double échappement, graissage pompe . . . . .	4.675 fr.
TYPE EX 4. — 350 cmc. : 4 temps, JAP, sou- papes latérales . . . . .	4.600 fr.
TYPE FX. — 350 cmc. : 4 temps, bloc-moteur, soupapes en tête, double échappement . . . . .	5.500 fr.
TYPE GX. — 500 cmc. : 4 temps, bloc-moteur, soupapes en tête, double échappement . . . . .	6.350 fr.
TYPE HX. — 500 cmc. : 4 temps, JAP, soupapes latérales . . . . .	6.700 fr.
	6.550 fr.

**NOS AGENTS  
 A PARIS :**

M. Béalé : 100, Av. des Ternes ;  
 Augoyat : 8, Avenue Dorian ;  
 Palais de la Nouveauté : Boulevard Barbès.

**NOS SUCCURSALES :**

Lyon : 278, Avenue Jean-Jaurès ;  
 Grenoble : 4, Rue Étienne-Marcel ;  
 Marseille : 118, Cours Lieutaud ;  
 Tunisie : BORG, à Tunis ;  
 Maroc : LEVEILLÉ, à Rabat.



**MOTO RHONY'X**

Siège Social & Bureaux : 50, Chemin de Montchat — LYON

Adresse Télégraphique : MOTORHONY'X-LYON

Dépôt de PARIS : 115, rue Cardinet, 115

Pub. G. Sweerts

*Sportifs!* le  
**PALAIS**  
 DE LA  
**NOUVEAUTÉ**

24, Rue de Clignancourt, PARIS

**VEND LES  
 MOTOS  
 A CRÉDIT**

**AUX MÊMES PRIX  
 QU'AU COMPTANT**

(Prix de Catalogue des Constructeurs)

**SANS INTÉRÊTS  
 SANS OBLIGATION D'ASSURANCE**

LIVRAISON GRATUITE A DOMICILE DANS LES  
 LOCALITÉS DESERVIES PAR LES VOITURES DU

**PALAIS de la NOUVEAUTÉ**

**Motocyclistes . . !**

LA CÉLÈBRE MARQUE

**JEAN THOMANN**

Vous présente sa Nouvelle Motocyclette 500 cmc.

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

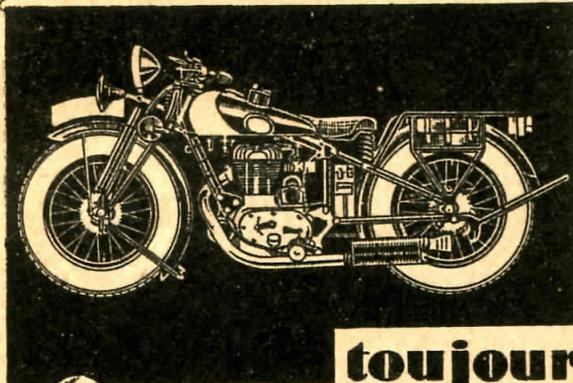
**1**ère de la Fabrication Française par  
 son esthétique, sa conception  
 mécanique, sa robustesse et  
 sa tenue de route :- :-

Livraison par ordre d'inscription à  
 partir de Janvier 1929

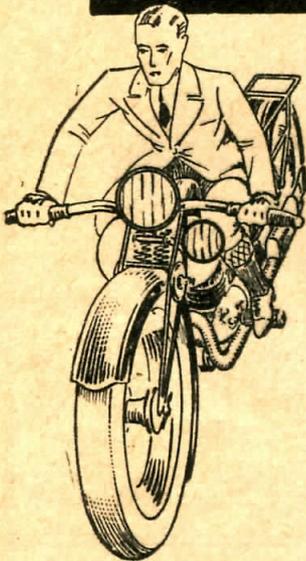
**VENTE A CREDIT EN 10 MOIS**

par tous Agents de la Marque et renseignements  
 gratuits sur demande

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



## **toujours prête à rouler... c'est une Peugeot !**



Un coup de kick. Et voilà votre fidèle Peugeot qui ronfle, prête à abattre des kilomètres, prête à courir les plaines et les montagnes, sans jamais une défaillance, même sous la pluie, la neige, dans la boue comme dans la poussière.

Le secret de la résistance, de l'endurance infatigable des Peugeot ?

D'abord, leur conception simple, sobre, logique. Tous les organes sont enfermés et graissés sous pression. Le bloc moteur supprime l'aléatoire chaîne primaire. Les gros pneus, les roues instantanément démontables éloignent l'ennui de la crevaision. Simplicité de dessin, donc simplicité d'entretien. Pas de nids à saleté, pas de recoins inaccessibles. Un bloc compact et propre qui ne suinte jamais l'huile.

Mais aussi exécution impeccable, contrôle minutieux de la fabrication, essais impitoyables, fini sans défaut, tout concourt à faire des motos Peugeot un moyen de transport rapide, maniable, économique.

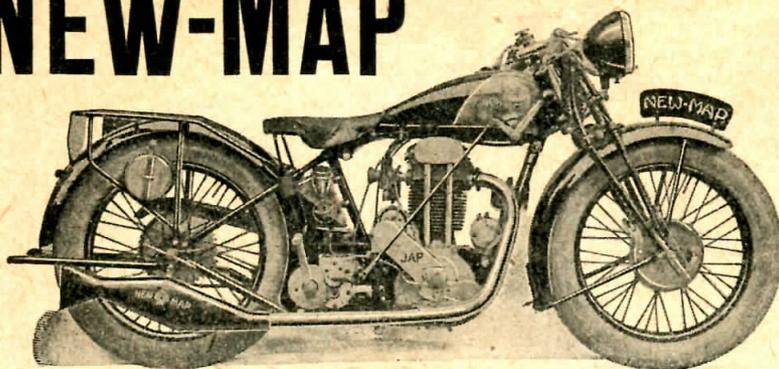
# Peugeot

BEAULIEU

(Doubs)

# NEW-MAP

La Machine de Grand Luxe, de 2 à 6 CV.



— TOURISME & SPORT —

SUPERSPORT équipée avec moteur JAP et boîte Burman, dont la renommée n'est plus à faire. Cadre acier forgé, raccords brasés, roues à broches interchangeables

**NEW-MAP**

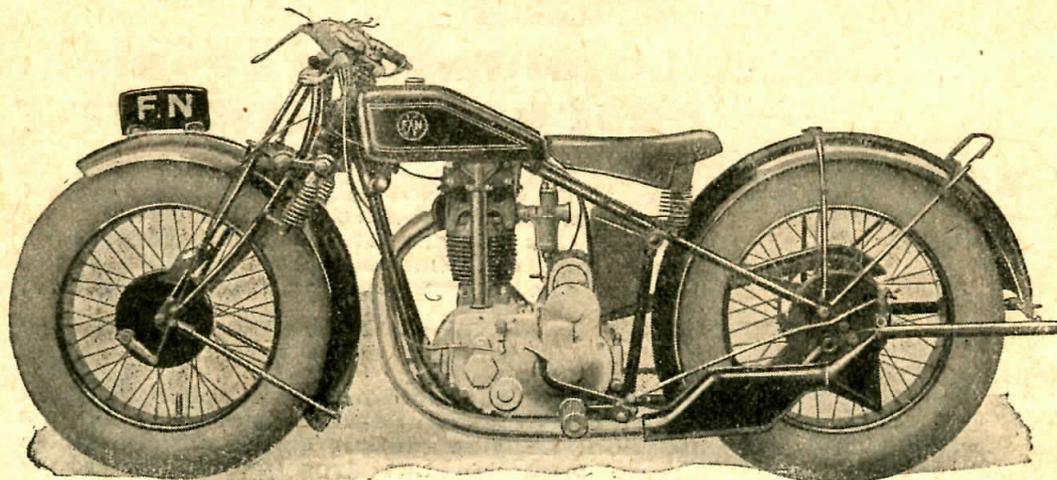
122-124, Av. Lacassagne - LYON-MONCHAT (Rhône)



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

## LES NOUVELLES SÉRIES 1929

sont à même de satisfaire les amateurs les plus exigeants



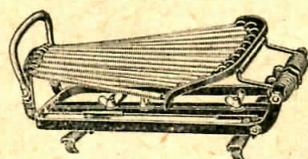
LA 500 CMC., SURBAISSÉE, CONFORT.

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

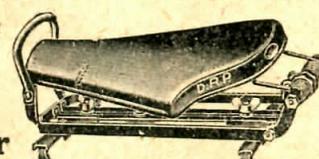
**ATTENTION !**

**ATTENTION !**

**Nous vendons nos Brevets français N<sup>os</sup> 645.056 et 646.126**



*Pour une construction nouvelle pour sièges de motocyclettes et sièges tandem.*



**Brevets du pays et de l'Étranger**

**AVANTAGES :** Ressorts de torsion amortissant le choc tendeur réglable pour différents chargements vis perforées qui empêche d'une façon garantie tout arrangement des ressorts du siège. Production allemande 50.000 pièces par an.

Metallwerke Frankenberg G. m. b. H., FRANKENBERG / Saxe

LES NOUVEAUX MODÈLES

# RENÉ GILLET

6 CV., 750 cmc., Sport et 9 CV., 1.000 cmc.,  
 :: :: avec Side-car, Carrosserie L.V., :: ::  
 4 CV., 350 cmc. et 6 CV., type Armée Française.

## PRIX EN BAISSÉ

4 CV., 350 cmc., Touriste. . . . . 5.600 fr.  
 6 CV., 750 cmc., Type Armée Française. . . . . 6.500 fr.  
 6 CV., 750 cmc., Sport . . . . . 6.850 fr.  
 9 CV., 1.000 cmc.. . . . . 7.200 fr.

Châssis de Side-Car avec suspension RENÉ GILLET. . . . . 1.800 fr.

-- Fournisseurs de l'Armée --

Demandez les nouveaux Catalogues illustrés

## AUX ÉTABLISSEMENTS RENÉ GILLET

126 bis, Route d'Orléans, 126 bis — : — MONTRouGE (Seine)

# THE MOTORIST

OUVERT LE DIMANCHE

TOUTE LA JOURNÉE

41 AV. DES TERNES

TEL. GALV: 77-64  
 WAGR: 12-20

28 R. DES ACACIAS

PARIS 17<sup>ème</sup>

VÊTEMENTS  
DE  
CUIR

BONNETERIE  
SPORT

SACOCES  
MOTO

EQUIPEMENTS  
ANGLAIS &  
AMÉRICAINS

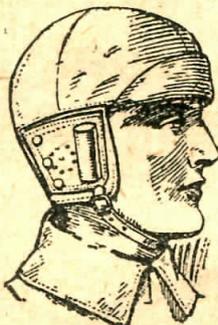
GANTS

TRENCH-  
COATS

SACS  
TYROLIENS

SERRE-  
TÊTES

OFFRE A SES CLIENTS  
SES GANTS FOURRÉS  
AMÉRICAINS



SERRE-TÊTE cuir  
fourré laine  
25 et 30 fr.

CANADIENNES fourrées  
135 fr.



LES  
MOUFFLES  
cuir  
fourrées  
20 fr.

MOUFFLE  
de laine  
9.50

GANTS  
de cuir  
fourrés  
fourrure.  
39 fr.

GANTS MOUSQUETAI-  
RES laine 5 doigts.  
45 fr.  
SERRE-TÊTE  
toile et laine, amé-  
ricains 9.50



LES  
GANTS  
de laine  
5.50

GANTS  
5 doigts,  
américains  
25 fr.

GANTS  
de ville  
25 fr.

SERRE-TÊTES  
fourré fourrure  
49 fr.

CUISSARDS  
imperméables  
39 fr.

**BON POUR UN SUROIT NEUF** avec le  
Nouveau Catalogue, 28 pages  
75 clichés noirs et couleurs.  
contre 3 francs en timbres-poste.

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

## - Possesseurs de - Boîtes 3 Vitesses "STAUB"

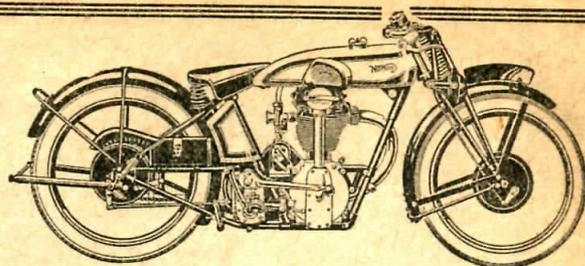
*Nous informons nos Clients qu'ils peuvent transformer leur Boîte à levier "Direct" en levier type "Sport" au réservoir sans aucune modification.*

*Nous fournissons un support émaillé à fixer sur le cadre, le secteur complet, toute la timonerie et une biellette à rotule, cette dernière s'adaptant à la place du levier direct.*

**NOTA.** — Les Boîtes "STAUB" sont transformables à partir du N° 9.000 et au-dessus.

**PRIX ET NOTICE DE POSE SUR DEMANDE**  
— TRÈS FACILE A POSER SOI-MÊME —

**STAUB, CONSTRUCTEUR**  
23, Rue des Acacias, 23  
ENTRÉE : 2, Impasse de Acacias, 2 — PARIS (17°)  
TÉLÉPHONE : GALVANI 12-46  
**USINE A COURBEVOIE**



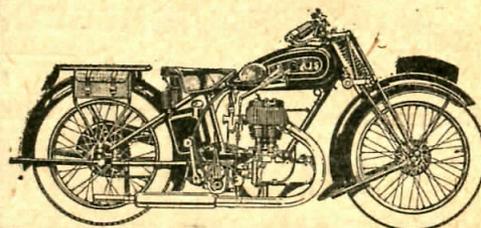
**BROUGH SUPERIOR - NORTON - A.J.S. - P.M.**

**LUCIEN PSALTY**

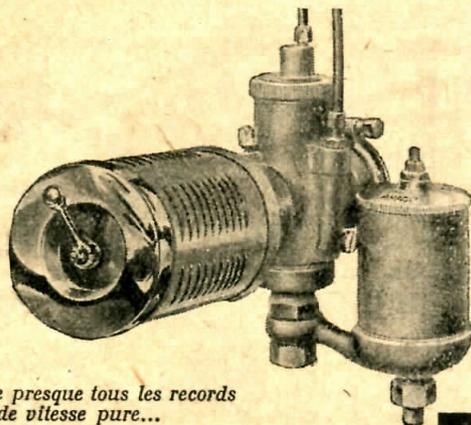
*Agent et Représentant des plus célèbres Marques de Motocyclettes du Monde.*

**Brough  
Superior**

**MOTOCYCLETTES 2 et 4 CYLINDRES**



**A.J.S.**



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

**LE PLUS SOUPLE ET  
LE PLUS AGRÉABLE**

*est encore le* **CARBURATEUR A AIGUILLE**  
TYPE M - 1928

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

**AMAC**

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

Dépôt à Paris : ÉTs. R. MUNRO, 198, Bd Pereire

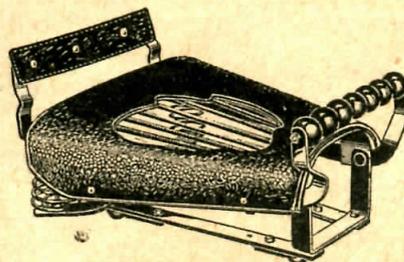
# PLANOR

*continue...*

**Après la Selle arrière...**

**le Siège arrière**

**A NAPPE DE RESSORTS SUSPENDUE**



**LARGEUR 34 cmc.**

##  
**F<sup>CS</sup> 85**

sans dossier

—  
**Franco**

##

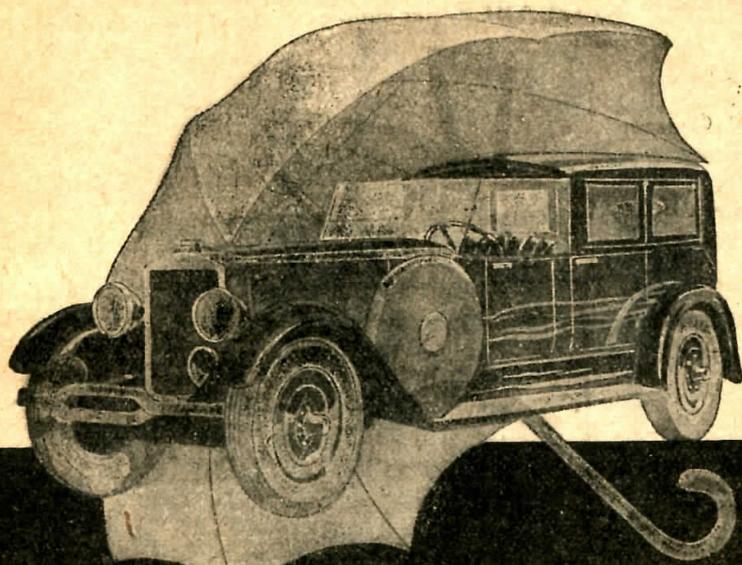
**Anciens Établ. MORTAGNE** 25, Rue de Bellevue, 25  
**BOULOGNE-sur-SEINE**

— SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 3.500.000 FRANCS —

# LAQUE-ÉMAIL

# VIT-LAK

ET VOTRE MOTO?...



Si l'on a pu dire que la laque-émail "VIT LAK" est le parasol de l'Auto résurant ainsi, ses qualités de résistance aux intempéries, quelle meilleure destination peut-on lui trouver, que votre Moto. En effet, aussi bien que la voiture, elle a besoin d'un émail de qualité d'un beau coloré qui conserve tout son éclat, résistant à la pluie, au froid, au soleil, à la boue, l'essence, l'huile... L'émail à froid "VIT LAK" (étiquette verte) s'applique facilement au pinceau et sèche instantanément. Il peut donc, du jour au lendemain, rendre à votre Moto, sa première jeunesse, sans laisser aucune trace de brosse, il donne le fini du bel émail.

En vente partout. Demandez la Notice des Fabricants  
Établ. WEEKS, Rayon B, 1, rue Ambroise-Thomas, PARIS (9<sup>e</sup>)



*le parasol de l'auto*

# DOLLAR

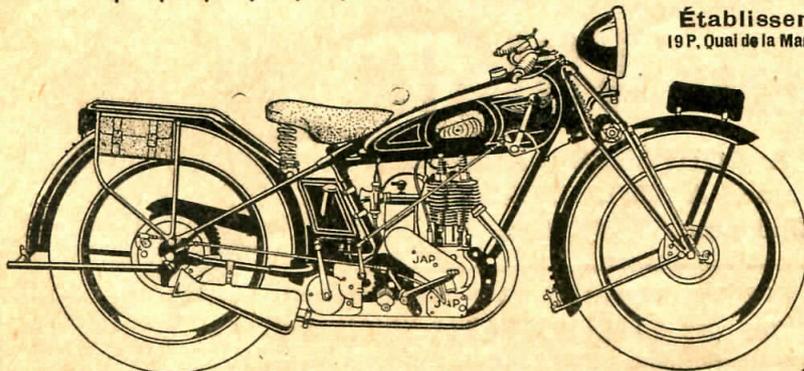
**Livre actuellement ses nouvelles Motos**

250 cmc., JAP à. . . . . Frs **4.900**  
350 cmc., JAP à. . . . . Frs **5.450**

ET INVITE SA CLIENTÈLE A LES VOIR CHEZ LES AGENTS DE DOLLAR

Ces magnifiques Machines ont été admirées au SALON par des milliers de Motocyclistes, pour leur perfection technique, leur splendide présentation et leurs beaux accessoires. .

Moteur JAP; Boîte 3 vitesses disques multiples; Cadre entièrement brasé sans soudure; Moyeux avec servo-frein PERROT-PIGANEAU; Chaîne RENOLD. Carburateur AMA; Selle avec suspension DOLLAR brevetée; Réservoir en selle; Pneus DUNLOP



**Établissements DOLLAR**  
19 P. Quai de la Marne - JOINVILLE-le-PONT (Seine)

PIÈCES DÉTACHÉES ET  
RÉPARATIONS  
9, Avenue Félix-Faure  
PARIS

ÉTABLISSEMENTS DOLLAR  
 19 P. Quai de la Marne - JOINVILLE-le-PONT (Seine)  
 Veuillez m'adresser votre Catalogue illustré  
 et vos Conditions de vente à crédit.  
 M \_\_\_\_\_  
 Rue \_\_\_\_\_  
 P.B. G. SWEETS.

15 12/28.

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs



## pour MOTO

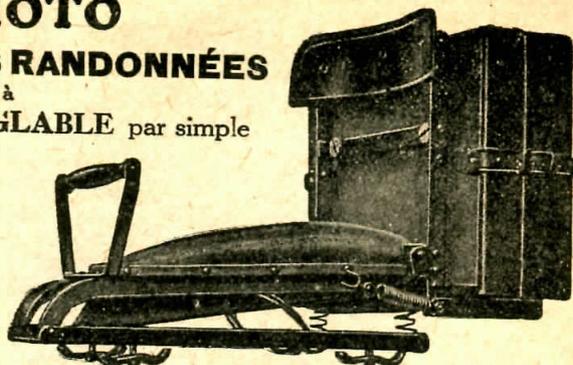
permet les **GRANDES RANDONNÉES**

Grâce à

Sa **SUSPENSION RÉGLABLE** par simple déplacement des ressorts à lames

Son **PORTE-BAGAGES** avec Valise de 43x32x18 amovible et extensible  
Son **COFFRE** amovible placé sous le coussin  
Ses **AMORTISSEURS** à boudin, évitant le coup de raquette

Le Siège **AMO** est vendu également sans dossier ni valise chez tous les Grossistes et Agents et aux



Établ. **AMO** Constructeur, 23, rue Descombes, Paris - Carnot 71-53

# Novi

ne fait pas de publicité...

## l'ALTERNOVI

se charge de la faire sur la Route.

- Il donne un éclairage de 80 bougies.
- Il se monte sur toutes les machines.
- Il ne pèse que 1 k. 200.
- Il ne coûte que 430 fr. (complet et prêt à poser) avec projecteur de 200<sup>m</sup>/<sub>m</sub>; lanterne arrière; commutateur route. code et ville... Il est vrai qu'il sort à la cadence de 200 par jour du 42, Rue des Grilles, à PANTIN

(Téléphone : COMBAT 14-42)

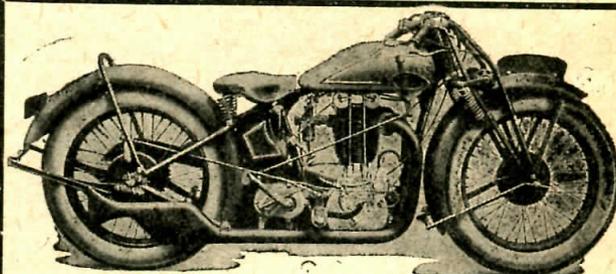
" Nous livrons un dispositif permettant l'éclairage " à l'arrêt d'un feu de position et pouvant servir de baladeuse.

Prix Frs ..... 60. -

" Nous nous chargeons de la pose de notre équipement complet sur toutes les motocyclettes ".

Prix du montage Frs .... 10. -

" Nous avons étudié 40 montages différents, livrés complets, prêts à poser ".

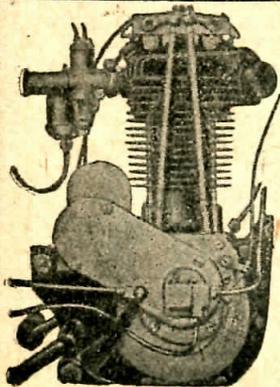


# DS 1929

- Tourisme, Sport & Supersport -

Après ses victoires : à Château-Thierry, les 17 Tournants, Montlhéry, Toul-Nancy, Chanteloup, la Valette, les Moulineaux, termine glorieusement la saison sportive en s'octroyant à Gomez-le-Châtel, le record général toutes catégories, à la vitesse de 115 km. 380, malgré la pluie et le sol glissant.

**MALTERRE FRÈRES** 13, rue Biscornet - PARIS (17<sup>e</sup>) -

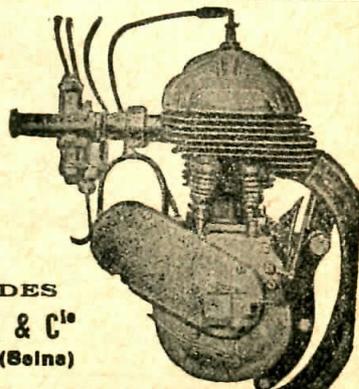


# MOTEURS VOISIN

350 ccm. A SOUPAPES LATÉRALES

350 ccm. A CULBUTEURS

250 ccm. 2 TEMPS



TOUS RENSEIGNEMENTS SUR DEMANDES  
**SOCIÉTÉ ANONYME DES ÉTABLISSEMENTS VOISIN & C<sup>ie</sup>**  
8 à 10, Rue Antonin-Raynaud - LEVALLOIS-PERRET (Seine)  
Téléphone : WAGRAM 50-36

# Grand Concours du Salon **MOTO-REVUE**

— ORGANISÉ PAR —  
51, Rue Vivienne - PARIS (2<sup>e</sup>)

**20.000** fr. de **PRIX** dont  
**2 MOTOCYCLETTES NEUVES**  
**- et un grand nombre d'Accessoires -**

Pour pouvoir concourir, il suffit d'être abonné à **MOTO-REVUE**. Jusqu'au 15 Décembre, date de clôture du Concours, les Abonnés nouvellement inscrits pourront concourir.  
Pour concourir, il suffit de remplir le bulletin ci-dessous, après avoir remplacé les points par les lettres convenables pour obtenir des marques connues de **MOTOS** et nous l'adresser avec le montant de l'abonnement, si vous n'êtes pas abonné et ce, avant le 15 Décembre. Nous poserons une question subsidiaire fin Décembre 1928 pour départager les ex-æquo. Les prix seront publiés en Janvier 1929.

Bulletin à découper, à remplir et à nous adresser en y joignant  
:: le montant de l'Abonnement si vous n'êtes pas abonné. :: { 45 francs pour 52 Numéros.

Question unique : Quelles sont les Marques de **MOTOCYCLETTES** indiquées ci-dessous :

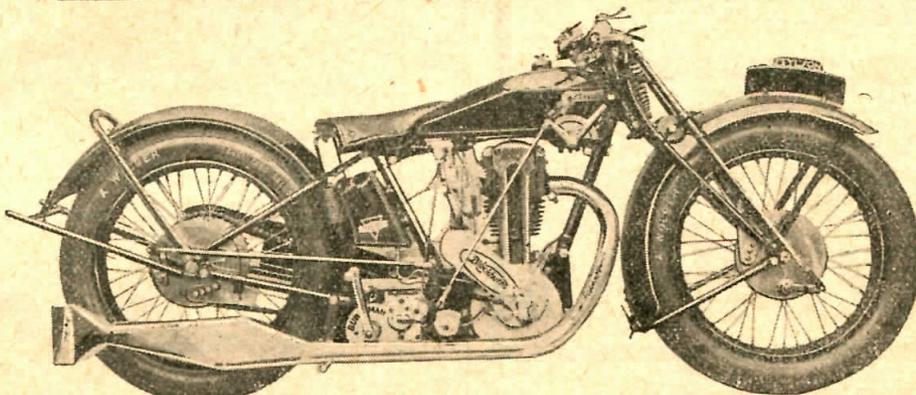
- |                                    |                            |
|------------------------------------|----------------------------|
| 1. — N . W - M . . . . . Y . . . E | 6. — S . N - S . . . . . P |
| 2. — G . . . . E - R . . . . E     | 7. — R . . . . X           |
| 3. — R . . . . É G . . . . T       | 8. — N . . . . AP          |
| 4. — G . . . . O G . . . . T       | 9. — T . . . . T           |
| 5. — M . . . . T - G . . . . N     | 10. — A . . . . ON         |

Nom \_\_\_\_\_  
Prénoms \_\_\_\_\_  
Adresse complète \_\_\_\_\_

# STYL'SON

De  
175 à 500 cc.  
Blackburne,  
J. A. P.  
Burman.

Cadres brasés,  
raccords  
acier forgé,  
monoblocs.



Établissements  
**A.D.S.I.M.**  
LE CHAMBON  
près  
St-ÉTIENNE  
(Loire)

## LA MOTO DE GRAND STYLE

« UNE MOTO COMPARABLE AUX MOTOS ANGLAISES DE GRANDES MARQUES  
POUR LE PRIX D'UNE BONNE MOTO FRANÇAISE »

Agent à PARIS : **BÉALÉ** -- 100, AVENUE DES TERNES, 100

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

# CLINOTO

*Pour laver soi-même...*  
**Sans Eau, son Automobile**

SANS SE MOUILLER - SANS SE SALIR

LAVE - DÉTACHE - CONSERVE LE VERNIS

# CLINOTO

LES NOUVEAUX MODÈLES 1929 :

## GILLET-HERSTAL

(- MARQUE -)  
(FRANÇAISE)

qui ont fait sensation au  
**SALON de PARIS**  
 sont livrables dès à présent :

- |               |                                |           |
|---------------|--------------------------------|-----------|
| La 350 cmc. — | <b>Tour du Monde</b> .. .. .   | 4.800 fr. |
| La 500 cmc. — | <b>O. H. V., Sport</b> .. .. . | 6.950 fr. |
| La 500 cmc. — | { <b>TYPE BOL D'OR</b> }       | 7.900 fr. |
|               | { - 2 échappements - }         |           |

LES MODÈLES 1929 :

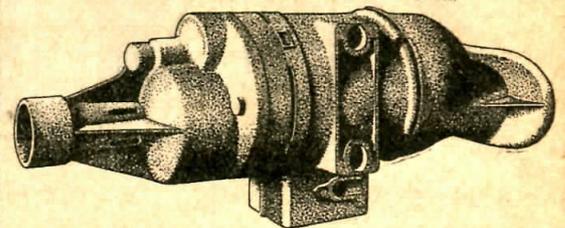
## GÉCO-Herstal

sont également livrables de suite :

- |               |                              |           |
|---------------|------------------------------|-----------|
| La 175 cmc. — | } 4 temps, Culbuteur .. .. . | 4.200 fr. |
| La 250 cmc. — |                              | 4.800 fr. |
| La 350 cmc. — |                              | 5.400 fr. |

DEMANDER AGENCE DIRECTE A :

S. A. ÉT. JERKINET - JEUMONT (Nord) Bureaux et Stocks à PARIS  
 32, Rue Pierret, à NEUILLY



Un beau carter de  
 perceuse électrique  
 en aluminium coquille  
 se commande à la

## FONDERIE PARISIENNE

DE CHOISY-LE-ROI (SEINE)

# SANSOUPAP

## LA MOTO QUI DURE

VIENT D'AJOUTER A SES  
REMARQUABLES MOTOS  
175 ET 250<sup>CC.</sup> (2 TEMPS)

**UNE GAMME DE 4 TEMPS**  
**DE 175<sup>CC.</sup> A 500<sup>CC.</sup>**

*Catalogues illustrés gratuits et  
Conditions de vente en 12 Mois*

**MOTEX**, 154, B<sup>d</sup> Haussmann, PARIS

## LES MOTOCYCLETTES

# ROVIN

PRÉSENTENT

à leur fidèle Clientèle la gamme  
complète : 175 cmc. et 500 cmc.,  
en 2 et 4 temps, de leurs  
fameuses Motos de qualité, leurs  
prix vous réservent une agréable

*celles qu'on ne  
discute pas...*

## SURPRISE

# ROVIN

169, Boulevard Péreire -:- PARIS

Catalogues  
- Gratuits -

Vente en  
12 Mois

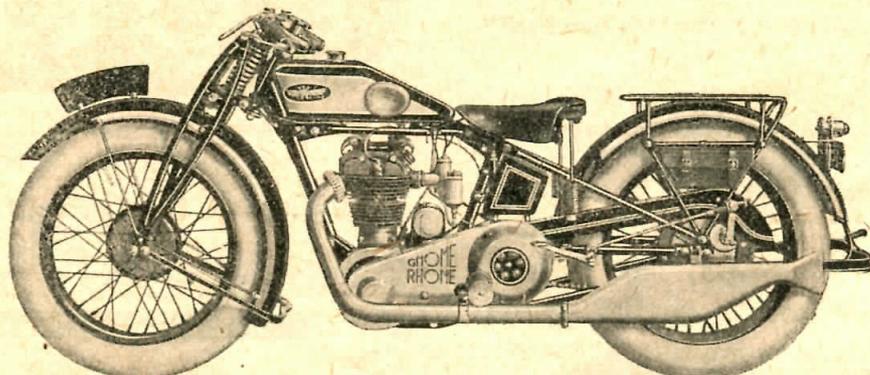
# **GNOME RHONE**

175 cmc. . . . 3.000 et 3.300 fr.

250 cmc. . . . 4.600 fr.

500 cmc., Sport. 6.500 fr.

500 cmc., Super-Sport. 7.500 fr.



Motocyclette 500 cmc.. Supersport, Type D. 4.

SIÈGE SOCIAL 34, R. DE LISBONNE

MSINS DE VENTE 49, AV. DE LA G<sup>DE</sup> ARMÉE

SUCCURSALES

**PARIS**

31, RUE DE PARIS. LILLE

185<sup>BIS</sup> R. DE ROME. MARSEILLE

SUCCURSALES

297, AV<sup>E</sup> JEAN-JAURÈS. LYON

6, R. D'AUBUISSON. TOULOUSE

Fondée en 1913

CAMILLE LACOME

Directeur-Fondateur

RÉDACTION, ADMINISTRATION  
ET PUBLICITÉ

51, Rue Vivienne, 51  
PARIS (2<sup>e</sup> Arrondissement)

TÉLÉPHONE

CENTRAL 03-81 CENTRAL 03-24

C/C Postal 29.737

# MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE  
PARAISANT LE SAMEDI

Salle de Cours et de Réunions : 5, Rue Saint-Augustin, 5 PARIS (2<sup>e</sup>)

ABONNEMENTS

	UN AN 52 N <sup>os</sup>	SIX MOIS 26 N <sup>os</sup>
France et Colonies.	45 fr.	23 fr.
Union postale	66 fr.	34 fr.
Autres Pays..	84 fr.	43 fr.
Militaires...	25 fr.	12 fr.

Toutes communications,  
chèques et mandats  
doivent être libellés :  
"MOTO-REVUE"  
51, Rue Vivienne, 51  
PARIS (2<sup>e</sup>)

## ÉDITORIAL

### L'oreille a un bout qui perce !

Nous disions précédemment qu'on a bien parlé d'un Office de la Route, mais on peut craindre que ce ne soit qu'un mot, ou un prétexte à nous pressurer davantage et à concéder de nouvelles sinécures à quelques personnages bien en cours. Une institution n'a aucune valeur propre ; elle ne vaut quelque chose que par les personnes qui la dirigent. Nous avons actuellement une organisation, les défauts en sont connus. Ne vaut-il pas mieux profiter de cette expérience, très chèrement acquise, et apporter les retouches nécessaires, que de se lancer dans l'aventure d'une entreprise entièrement nouvelle. Il y a plus. Le système actuel emploie de nombreux fonctionnaires qu'on ne peut rendre responsables d'un système anonyme et impersonnel. Alors, comme l'Etat est lié par un véritable contrat vis-à-vis de ces fonctionnaires et ne peut les supprimer, il lui faudra ou bien les conserver sans leur faire effectuer un travail quelconque, ou bien on les emploiera à l'Office de la Route et ils y apporteront leurs habitudes de travail mécanique et de routine passive. Dans le premier cas, c'est une double dépense et, dans le second, nous n'aurons pas gagné grand chose. Quant à payer quelque chose de plus, nous nous y refusons énergiquement. La taxe n'est que trop lourde. Nous sommes déjà écrasés d'autres impôts et avec la meilleure volonté du monde, nous ne pouvons faire plus. Un impôt nouveau serait pour nos industries le coup de grâce. On ne se rend pas compte que, pour beaucoup, l'automobile est un gagne-pain, pour ceux-là, un impôt nouveau équivaldrait à une interdiction de rouler. Au moment où on se montre si généreux (nous constatons sans critiquer) pour l'agriculture, sous prétexte qu'elle est indispensable à la vie nationale, la politique de lésine qu'on a adoptée pour les routes, source de prospérité pour le pays, n'est-elle pas contradictoire ? Dans un rapport récent (Assemblée des Présidents de Chambre de commerce) M. Cordier a nettement établi que l'Etat détournait les fonds versés par les usagers de la route, 1 milliard 858 millions. Les plus-values de recettes de 1927 sur 1926 ont été de 521 millions, rien que les plus-values ! Ne serait-il pas logique et honnête d'affecter tout ou partie de cette somme à l'entretien des routes ? Non seulement nous ne devons pas verser un sou de plus, mais

nous devons obtenir un budget suffisant pour l'entretien des routes. Que ne sommes-nous mieux groupés !

### Poids lourds

Les poids lourds n'ont pas une très bonne presse ni auprès des automobilistes, ni auprès des motocyclistes. On les accuse de défoncer les routes et de les obstruer. Il est certain que le poids lourds est en partie responsable du mauvais état des routes, parce qu'il y a manque d'adaptation de la route au poids lourds. Cela est encore accentué parce que, on ne sait pour quelle mystérieuse raison, on autorise la circulation de poids lourds montés sur pleins, à commencer par les autobus de notre capitale. Les poids lourds à pneumatiques détruisent moins les routes, à condition toutefois que leur vitesse ne soit pas exagérée ni leur chargement excessif. Les superautocars, roulant à 80 ou plus à l'heure, sont des engins pour lesquels nos routes ne sont ni assez résistantes ni assez bien tracées. Si de tels mastodontes se multipliaient, les routes deviendraient à tout égard impraticables si nous avions des autostrades, cela serait admissible. Les autocars autobus et camions représentent également sur des voies étroites un véritable danger. Tous ceux qui ont parcouru des routes de montagnes et se sont trouvés nez à nez avec un autocar seront de notre avis. Nous serions d'ailleurs curieux de savoir combien d'autocars ne dépassent pas les deux mètres cinquante de largeur. Tout le monde a droit à la route. C'est vrai, mais à condition qu'il ne porte pas à la liberté d'autrui une trop grande entrave. Or nous constatons chez certains organismes réservés aux poids lourds un assez fâcheux état d'esprit : on en veut à la voiture de tourisme qui a l'inconcevable audace de vouloir dépasser un poids lourd. Il semblerait que la route appartient de fait à celui-ci et que tous les autres véhicules n'y fussent que tolérés. On reproche aux poids lourds de mettre quelque mauvaise volonté à se rabattre sur la droite ; mais, riposte-t-on, la conduite d'un poids lourd est pénible, et c'est exiger un gros effort de leurs conducteurs que de leur demander de se ranger sur la droite. Il est certain que les directions de certains poids lourds d'un âge respectable sont défectueuses, mais, est-ce là un argument et significatif-t-i autre chose que l'urgence de mettre à la ferraille de tels engins

## SOMMAIRE

N<sup>o</sup> 301

Samedi 15 Décembre 1928

Par ci, par là.....	1327
Les Six Jours d'Hiver de Moto Revue.....	1328
Les modèles 1929 sur la route :	
Une machine à cardan : la Dé-Dé, par Maxend... ..	1330
La Moto en Angleterre, par Fred S. Lipman... ..	1332
Précision d'usinage, par H. P. Boretroke... ..	1336
Mon petit doigt m'a dit, par Kamotsu... ..	1337
Au Salon de Berlin, par Robert Sexé (fin)... ..	1338
Nos organisations : Le Bal et la Mi-Carême Moto Revue .....	1342
Le Sport de la semaine... ..	1343
Le Salon Belge.....	1344
Dans nos Clubs.....	1347
A l'Olympia : Salon An- glais, par B. Coulter... ..	1350
Nos assurances.....	1353

Que les poids lourds soient nécessaires à la vie économique du pays, c'est indiscutable, mais qu'ils ne circulent pas au détriment des autres usagers de la route. Qu'ils paient des impôts proportionnés aux dégâts qu'ils causent, qu'ils ne circulent pas sur les routes où ils constituent un danger, que les routes soient établies pour résister aux efforts qu'ils leur imposent.

### Jeunes gens, soyez prudents !

Nous avons appris avec une extrême tristesse la mort d'un jeune homme de dix-huit ans, fils d'un député de Paris. Nous n'avons pas à chercher ici quelles ont été les responsabilités de ce lamentable accident. Le résultat est là, un pauvre enfant, un fils unique, disparu. La motocyclette est-elle à blâmer en la circonstance. Nous ne le croyons pas. N'arrive-t-il pas que des cyclistes vont se jeter sur des voitures ? Vitesse excessive de la moto, vitesse excessive de la voiture, peut-être les deux ? De cela une leçon à tirer ; se montrer prudent à l'excès. Il y a chez nous, chez les jeunes en particulier, trop d'imprudents. Ils seraient, il est vrai, aussi imprudents en auto et ils l'eussent été du temps de nos pères à cheval ou à bicyclette. L'imprudance n'est pas le lot des seuls motocyclistes. Il ne manque pas de piétons imprudents, de cyclistes imprudents, de mécaniciens de chemins de fer, de marins, d'aviateurs imprudents. La circulation actuelle est devenue si intense qu'une discipline rigoureuse et une attention constante, peuvent seules empêcher la multiplication des accidents. Car, la plus grande partie de ceux-ci peuvent être imputés à la négligence. Ne sommes-nous pas négligents si nos freins ne serrent pas, si nous ne ralentissons pas aux croisements, si nous prenons des virages trop vite, si nous ne prévoyons pas la possibilité du gosse qui traverse la route, du cheval qui se cabre, de la vache, qui sort d'un pré. Laissons notre amour-propre à la maison. Combien d'accidents surviennent parce que nous voulons gratter ou ne pas nous laisser gratter. Nous agissons alors comme des enfants, et nous n'avons pas le sens des responsabilités que crée la conduite d'une machine rapide. Il est bien rare, quand nous nous amusons à disputer de ces petits matches qui naissent au hasard des rencontres de la route, que nous ne courrions pas quelque danger, et que nous ne connaissions pas quelque émotion un peu vive. La griserie de la vitesse existe, hélas ! et détruit le sang-froid. Il est singulièrement dangereux d'être saisi de cette sorte d'extase au moment où nous avons besoin d'une attention concentrée et de réflexes précis. On finit par se blaser de la vitesse, et, sans se contenter d'une allure de brouette, on devient plus sage. Nous avons été imprudents nous aussi, et nous en rougissons maintenant, car nous reconnaissons que nous avons couru des risques et que, peut-être même, ce qui serait plus grave, nous en aurions fait courir à autrui, et cela sans la moindre utilité pour personne, avec peut-être un sot désir d'étonner la galerie. Les machines actuelles sont considérablement plus sûres que celles d'autrefois. Elles ont en particulier des freins que nous ignorions, mais certaines vont à des vitesses beaucoup plus élevées. Certains

sont d'avis que, pour calmer un peu la fougue des jeunes gens, on ne devrait mettre entre leurs mains que des machines de petite cylindrée. Personnellement, peut-être par goût personnel, nous trouvons que les grosses machines ne sont pas plus dangereuses. La vitesse absolue n'est rien. Elle ne devient dangereuse que par suite de défaut de construction de la machine, ou des circonstances dans lesquelles on roule. Il est beaucoup plus dangereux de traverser à 50 un croisement masqué que de faire du 100 sur une ligne droite bien dégagée, et il est donc parfaitement possible d'être imprudent avec une moto qui fait du 45. Si la statistique des accidents nous indiquait le type des machines, nous sommes persuadés qu'on trouverait plus d'accident à l'actif de petites machines, non seulement parce qu'elles sont en plus grand nombre, mais aussi peut-être parce qu'elles sont dans certains cas, moins stables et moins bien freinées. Certes nous ne pensons pas que telle supersport pesant 150 kg. et capable de taper le

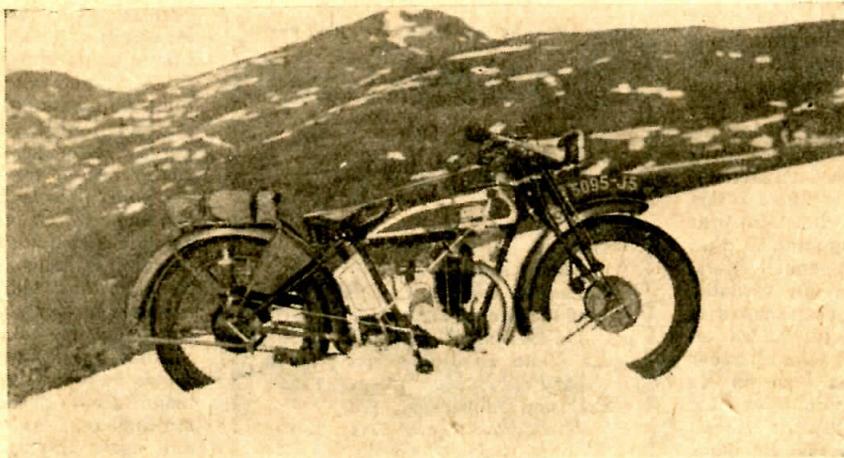
### SIX JOURS D'HIVER 1928

#### Les vainqueurs

##### Les coureurs :

175 cmc. — Gergaud, Begnez, Baudart, Portrait, Stern, Cheret, Perrin.  
250 cmc. — Batifort, Hubert, Druz, Cornelis, Bourguin, Lezin, Flahaut.  
350 cmc. — Labourdette, Virgo, Sexé, Andrieux, Doyen, Huguet.  
500 cmc. — Debaisieux, Lerefait, Bernard, Berrenger, Biribi, Dumoulin.  
Sidecars 600 cmc. — Delaunay.  
Tricycles 750 cmc. — Roten, Beltramolli.  
Voitures. — Laurençon.

130, constitue la machine idéale pour un tout jeune homme. Mais, nous ne croyons pas utile de le confiner à des 175. Une 350 à soupapes latérales peut fort bien lui convenir. Mais en tous cas, nous considérerions comme dangereux de lui faire faire ses premières armes sur une machine très rapide. Il faut qu'il ait d'abord acquis de la sûreté, du coup d'œil, qu'il se sente à l'aise en selle, et qu'il ait un peu calmé sa fougue juvénile. Son choix ou celui de ses parents ira donc pour une première machine au 175, au 250 ou au 350 de type touriste.



Voici l'hiver... Ne lâchez donc pas votre machine, elle ne demande qu'à sortir dans l'éclatante blancheur des neiges.

### Signalisation bon marché

Une signalisation complète est, coûteuse. Sans même aller jusqu'à des signaux comportant des réflecteurs, on peut compter qu'un panneau triangulaire en tôle peinte coûte avec son porteur de 70 à 80 francs, sans compter le transport

et la pose. C'est dire que la signalisation d'un croisement revient à trois ou quatre cents francs. Les A.-C., certains industriels ont fait et font de lourds sacrifices et atteint des résultats très intéressants, mais nécessairement incomplets. D'ailleurs, il y a, en plus, des frais d'entretien, mais la plupart du temps, ils sont assumés par les services routiers ou les communes. Quant à dire que c'est aux services publics qu'il appartient de signaler les routes, c'est sans doute très juste, mais on sait combien sont insuffisants les crédits qui sont alloués par le Parlement. Il y a bien dans certains départements des préfets à la page et qui animent les services routiers, mais là encore ils n'ont que des moyens assez limités.

Il faudrait recourir à des procédés de fortune chaque fois que cela est possible. En particulier, quand il y a des arbres, pourquoi ne pas peindre sur leur tronc, au lait de chaux, une bande blanche ? On ne saurait sans doute pas ce qu'annonce cette bande blanche, mais on serait prévenu qu'un obstacle va se présenter. En Alsace, on peint ainsi les arbres à l'intérieur des virages et cette mesure est très appréciée des automobilistes particulièrement de ceux qui roulent la nuit. Un mur peut recevoir des indications. Et il y aura toujours des casse-cous, que toutes les signalisations ne rappelleront pas à la sagesse.



### Pauvre Fred !...

Pourquoi fais-tu un concours aussi banal ? Dans tous les journaux on en voit du même genre. Pour ton prochain en voici un moins banal.

1<sup>re</sup> question : Combien y avait-il de taches sur le complet si clair que portait M. F. Lipmah à la suite de son essai de la 490 cmc. Norton ?

2<sup>e</sup> Quel prix a-t-il payé à la femme du très débrouillard Bernard pour le dégraissage du dit complet.

Fais maintenant ton examen de conscience, publie ma prose d'écolier ou fiche-la au panier. De toute façon, je resterai ton fidèle lecteur, car tu m'amuses fort. — Verron,

### Pour les incroyables...

Car, même en moto, il y en a qui ont critiqué notre légende dans laquelle nous disions que la Brough Superior à 200 livres, ça faisait 34.000 francs, rendue en France. Nous avions même été inférieur à la réalité, puisque M. F..., de B..., vient de passer commande de la « most beautiful of the world » à M. Lucien Psalty, l'agent général pour la France. Et sur notre désir, M. Psalty a consenti aussitôt son arrivée en France, fin mars, à exposer cette 4 cylindres, dont le prix, droits divers, port, atteint environ 36.000 francs, dans son magasin du boulevard Péreire où elle sera visible quelques jours.

### Les résultats imprévus de l'homonymat

M. Michel Deloge, architecte, Bourg-la-Reine, l'un des premiers adhérents au M. C. des Scolaires, nous écrit sa surprise de la lettre signée Deloge et de la réplique sèche faite par *Moto-Revue* au sujet de la circulation en Angleterre : il renie cette lettre et naturellement fonce contre le rédacteur qui l'a éreinté. Qu'il se tranquillise, car le hasard, seul, a voulu que ce soit un autre Deloge habitant également Bourg-la-Reine qui a été l'auteur de la lettre et non notre Michel Deloge qui n'a aucun rapport avec cet autre Deloge. Disons d'ailleurs que l'auteur lui-même a répondu très courtoisement à *Moto-Revue* pour expliquer son point de vue : peut-être l'aurions-nous publié car il y avait aussi du bon ; mais que diable ! pourquoi est-il toujours affecté de la maladie de l'homonymat et ne signe-t-il pas avec son adresse ? Ca lui vaut notre corbeille à papiers et c'est regrettable.

### Tant pis pour vous...

Il y a des constructeurs, des fabricants, des agents, charmants garçons, trop charmants même, qui reçoivent à toute occasion et plus particulièrement à celle des Six Jours d'Hiver des offres de participation de beaucoup d'ardents. Jusque-là c'est très normal, mais où nous mettons en garde nos correspondants, c'est contre ceux qui viennent de notre part ; une bonne parole ne doit pas contenter ces constructeurs. Nous comprenons très bien la situation bizarre de beaucoup, qui veulent faire plaisir à *Moto Revue* et qui, souvent, risquent de gâcher leurs intérêts. Ne vous laissez donc pas prendre, constructeurs, par les boniments de tous ceux qui se présentent de notre part ; nous nous désintéressons absolument de tels gaillards. N'avons-nous pas vu, cet été, un de nos plus grands constructeurs confier en service de saison une de ses plus belles machines à un garçon, d'ailleurs correct sur d'autres points, sur la simple référence verbale qu'il appartenait à notre revue : ce qui était absolument erroné ! Tant pis dans ce cas.

## Le Monde Motocycliste

### Voyage aux U. S. A.

M. Repusseau vient de s'embarquer pour les Etats-Unis, en vue d'une étude industrielle et de l'application des méthodes nouvelles pour la construction française.

### Bottard est la victime...

Vous rappelez-vous Bottard, le brillant sous-officier des Chars de Combat, qui suivait si gaiement tous nos rallyes de 1927. Un taxi emballé, lors d'un rallye du M.-C. Dyonisien, l'accrochage... Bottard et sa femme renversés. Bottard eut le crâne ouvert, fut sauvé malgré les doutes... Puis ce fut le Tribunal... Un an d'enquête. Et le Tribunal de Pontoise vient de conclure à l'irresponsabilité complète de Bottard dans l'accident ; il est acquitté. Patoux, le taximan, est condamné à l'amende et son employeur est déclaré civilement responsable. Cela fait gros plaisir, car nous avions toujours considéré Bottard comme le modèle de la prudence chez nos motocyclistes et toute conclusion autre nous aurait effroyablement surpris.

### Marc Augier part le 16 décembre

Le M.-C. de la Seine recevra Marc Augier avant son départ pour son raid dans l'Afrique du Nord, et à l'occasion de son banquet annuel ainsi que Gilda Gradenigo.

### La Castrol type X L

Le succès remporté à juste titre par l'huile Castrol type X L auprès de tous les automobilistes et motocyclistes ayant fait naître des produits dont l'appellation pourrait prêter à confusion, la Société des Huiles Castrol informe sa clientèle qu'en demandant le type X L, il convient d'exiger la marque Castrol et le bidon vert à lettres rouges et noires. Vous aurez ainsi une huile parfaite, résistant à toutes les températures et donnant au moteur un rendement supérieur, maintes fois prouvé par les innombrables succès remportés en course et en tourisme par la Castrol type X L. Mais exigez bien la Castrol type X L et méfiez-vous des imitations ou confusions !

### Le Tour du Monde de Xavier de Maistre

Il se fait toujours : le Tour du Monde en chambre du célèbre auteur a fait des prosélytes. Depuis plusieurs mois, la banlieue parisienne et plus particulièrement nos Clubs voient venir à eux deux motocyclistes qui, depuis des mois, font le tour des fortifications ; ils appellent cela Tour du Monde. Au fait, il y a des mares, des montagnes, du roc, des sauvages, quelques civilisés, un large fleuve en deux endroits, des railways, etc. Mais, au fait, pourquoi chaque fois que *Moto Revue* veut interviewer ces deux « gobe-trop-terre » ceux-ci s'évaporent-ils par enchantement ? Allons, *Moto Revue* patronne toujours les beaux exploits : sa porte reste grande ouverte à tous, pourquoi se défilent ? Et puis, ne trouvez-vous pas qu'elles sont nombreuses, les bonnes âmes « piriformes » qui ouvrent chaque fois leur portemonnaie pour ces deux oiseaux rares. On nous dit que des constructeurs eux-mêmes se sont laissés prendre ! Les intéressés, après s'être montrés sur deux motos belges, circulent en ce moment en cyclecar français.

### Gilda Gradenigo, sportive complète.

Elle a seize ans, et déjà elle a acquis dans nos milieux une renommée de bon aloi. Elle ne rêve que de 500 super-sport, de voyage de grand tourisme, auquel elle adjoind natation et championnat de danse, goût très marqué pour les arts et sports physiques de tous genres. Elle part du M. C. Seine dimanche 16 décembre pour regagner Nice ; afin de ne donner prise à aucune mauvaise langue, elle a changé pour le retour la marque de sa machine ; c'est une S... 350 cmc. qui a équipé la petite sportive, prouvant ainsi que n'importe quelle machine peut être mise d'un moment à l'autre entre les mains de n'importe quel conducteur. Sa venue à Paris s'est opérée dans des conditions abominables ; elle n'a rencontré que neige, froid, vent, pluie et boue. Elle nous a avoué avoir été un peu découragée, la nuit, sur une portion de route épouvantable. Mais la petite est noblement ambitieuse et a su surmonter cette défaillance. Son père l'accompagnait sur une autre machine. La maman était venue par le train. Espérons que Mlle Gilda n'en restera pas là et qu'avant peu elle fera la meilleure propagande pour l'élément féminin dans la motocyclette.

### Pour des jeunes actifs

Une grande marque de motocyclettes françaises cherche collaborateurs pour visiter la clientèle, agents de cycles et motos, avec fixe et commission. Ecrire seulement à Etablissements Gerkinet, 32, rue Pierret, Neuilly-sur-Seine.

### La vente aux colonies

A la suite de notre article demandant quels étaient les constructeurs susceptibles d'accorder aux motocyclistes de nos colonies les avantages de la métropole.

*Royal Sport* nous écrit par l'intermédiaire de son directeur M. Devaux :

« Nous avons l'avantage de vous faire connaître que nous faisons pour les colonies les mêmes avantages que pour la métropole en ce qui concerne la vente à crédit sur douze mois. »

Et voilà comment une jeune marque n'attend pas des années pour prouver sa valeur commerciale et industrielle.

Bravo pour *Royal Sport* !

### Chaînes et entretiens

Les articles de Borestroke sur la chaîne semblent avoir éveillé un intérêt imprévu chez les motocyclistes, si l'on en juge par le nombre considérable de lettres reçues.

Nous retenons, en particulier, la remarque d'un de nos lecteurs de Gassicourt, qui fabrique un graisseur de chaînes très efficace et cependant peu connu. Il semble qu'en l'offrant en prime hebdomadaire à nos lecteurs, nous aurions lieu de leur donner satisfaction, nous allons étudier cette question.

### Pour le bal Moto Revue (page 1342)

Les adhésions sont reçues, dès ce jour, aux Bureaux de *Moto Revue*.

Tenue sombre de rigueur, smoking de préférence pour les hommes.

Tenue gaie pour les dames.

Les clubs susceptibles de nous aider pour l'élection de la Mascotte sont invités à nous soumettre leurs idées.

Les Constructeurs trouveront notre appui : qu'ils se mettent en relation avec nous.

Quant à nos motocyclistes individuels, qu'ils nous soumettent leurs propositions.

## LA GRANDE ÉPREUVE D'HIVER

## Les Six Jours d'Hiver de Moto Revue

du 22 au 27 Janvier 1929

Le règlement, actuellement à l'U. M. F., sera publié aussitôt revenu à *Moto-Revue*

## Nos Six Jours d'Hiver

Voici quelques nouvelles précisions pour nos Six Jours d'Hiver. Tout comme l'an dernier, les concurrents seront divisés en deux Groupes, qui seront les suivants :

**Le groupe bleu :** qui comprendra les motocyclettes 175 et 250 cmc., les sidecars 350 cmc., les cyclecars 3 roues 350 et 500 cmc., et les 4 roues jusqu'à 500 cmc.

**Le Groupe rouge :** qui comprendra les motocyclettes 350, 500, 750, 1.000 cmc., les sidecars 600 et 1.000 cmc., les cyclecars 3 roues, 750 et 1.100 cmc., et les 4 roues jusqu'à 3 litres.

## Les moyennes

Voici quelles seront les moyennes imposées aux concurrents :

<b>Motocyclettes :</b>	175 cmc. ....	32 kmh.
—	250 — .....	35 —
—	350 — .....	38 —
—	500 — .....	42 —
—	750 et 1.000 cmc. ....	45 —
<b>Sidecars :</b>	350 cmc. ....	32 kmh.
—	600 — .....	38 —
—	1.000 — .....	42 —
<b>Cyclecars 3 roues :</b>	350 cmc. ....	32 kmh.
—	500 — .....	35 —
—	750 — .....	38 —
—	1.100 — .....	42 —
<b>Voitures 4 roues :</b>	350 cmc. ....	32 kmh.
—	500 — .....	35 —
—	750 — .....	38 —
—	1.100 — .....	42 —
<b>Les autres voitures.</b>	.....	45 —

## Les Pièces plombées

Le poinçonnage et le plombage portera sur les pièces suivantes :

Le cadre, la fourche, changement de vitesse, cylindres, le carter, le moteur, châssis sidecar, ou cyclecar, ou voiture, support de garde-boue, et béquilles.

Pour les 4 roues, le poinçonnage et le plombage portera sur les pièces suivantes :

Châssis, changement de vitesse, cylindres, carter, moteur.

## Les roues de rechange

Les roues de rechange seront autorisées pour tous les véhicules, et ne seront par conséquent, pas poinçonnées. Toutefois le ravitaillement en roues ne pourra se faire qu'aux contrôles horaires.

Ce sont les règlements de l'année dernière, que nous avons adopté pour cette année-ci, et nous espérons que l'U. M. F. et l'A. C. F. les adopteront dans ce sens, puisque depuis plusieurs années déjà ils ont fait leurs preuves.

## Le départage des ex-aequos

Nous rappelons que dans notre dernier numéro, nous avons donné toutes les précisions à ce sujet.

Les concurrents ex-aequos qui auront terminé leur parcours sans pénalisation, ou plutôt avec le maximum de leurs points qu'ils ont eus au départ, seront départagés par l'application d'un barème qui portera par exemple :

Sur le cadre cassé. ....	10 points
Sur la fourche .....	15 —
Sur les supports de garde-boue ..	3 —
Sur les béquilles cassées.....	5 —
Sur le débrayage ne fonctionnant pas. ....	10 —

**Important.** — Quelque chose qui ne viendra peut-être pas à tous les concurrents c'est que cette année-ci, et nous croyons que c'est pour la première fois, que cette exception sera portée dans un concours de tourisme, il sera interdit d'utiliser sur la machine du chatterton, du fil de fer, des courroies en caoutchouc ou des dispositifs de fortune destinés à maintenir les organes mécaniques. Toute infraction entraînera une perte de points qui déclassera le concurrent.

## Indépendants et Professionnels

Nous avons prévu également deux classements : un pour les professionnels et un second pour les indépendants, et ceci dans toutes les catégories reconnues par les pouvoirs sportifs.

## Autour de l'épreuve

## Une équipe familiale

Dans les indépendants, malgré les difficultés que nous signalons, malgré les « découragements » que nous voulons inculquer, nous recevons des demandes pour participer à l'épreuve. Ainsi, M. Coupot et son fils Emile, le benjamin du M. C. Seiné ont la ferme intention de prendre le départ en side : leur première idée eût été de le faire en tandax ; notre opinion leur est favorable à ce sujet, mais, hélas !, l'opinion publique n'est pas encore assez travaillée sur le tandax pour que nous puissions encore autoriser nos coureurs à courir ainsi.

## Cornélis est rétabli

Sa jambe qui fut fracturée en « sifflet » est bien remise : deux petits trous, une ankylose qui tend à disparaître, des côtes fracturées qui ont eu la bonne idée de se remettre en place, et voilà Cornélis remonté, depuis trois semaines, sur une moto. On ne peut la quitter, la moto, quand on y a goûté, n'est-ce pas, Ledoux ? Cornélis devient un pivot de Royal-Sport : on a bon choix chez M. Devaux.

## L'éternel sourire

C'est celui de Lacaze, qui fit les Pyrénées 1928 en indépendant, et avait gagné ne pas se renfrogner une seule seconde durant le parcours. Sans doute, l'épreuve était agréable pour un méridional roulant sous son soleil « à lui ». Le constructeur Dresch, piqué au vif par cet infernal sourire, a voulu éprouver Lacaze et il l'engage pour les Six Jours en professionnel sur Dresch : cette fois, Lacaze aura fort à faire, à moins toutefois qu'il ne soit pas tant du Midi qu'on l'a dit et que les frimas ne l'effraient pas.

## Demande de constructeurs

Comme chaque année au moment des grandes épreuves, de nombreux coureurs cherchent des constructeurs pour les équiper, M. Tulaktin, 10, rue Frochot, Paris, serait heureux de faire les Six Jours en sidecar ou toute autre cylindre. Nous le vîmes plus spécialement à la course de l'Armistice, où il attira notre attention par son adresse malgré un désagrément qui en aurait découragé plus d'un. Peut-être, à défaut de constructeurs, le prendrons-nous comme commissaire.

## Notre Concours d'Eclairage

Dès l'annonce de notre concours, nous avons reçu un certain nombre de demandes de renseignements et nous sommes heureux ici de le dire, un certain nombre de lecteurs nous ont transmis leurs félicitations pour cette nouvelle initiative que nous avons prise à *Moto Revue*.

Dans aucun concours d'éclairage, jusqu'à maintenant, il n'avait été prévu un essai de durée aussi long et il est certain que notre concours qui se disputera sur une distance de plus de 2.000 kilomètres, sera très dur pour les concurrents, et ceux qui en sortiront vainqueurs, pourront faire état de cette performance. Notre clientèle, qui est surtout une clientèle de pratiquants et d'usagers, et qui demande surtout des appareils rapides et de durée, pourra avoir toute confiance dans les types d'équipement qui auront terminé cette dure épreuve.

Nous rappelons, en effet, que tous les appareils de l'équipement seront poinçonnés et plombés et qu'aucune modification ne pourra y être apportée entre le départ et l'arrivée. Seuls les changements d'ampoule sont tolérés et toute pièce poinçonnée de l'équipement qui manquera, entraînera l'élimination du concurrent et de son appareil, de notre concours d'éclairage.

De même à l'arrivée, les appareils qui ne fonctionneront pas, ou ne fourniront pas un éclairage suffisant sur les positions ville et route, seront également éliminés. Toutefois, nous attirons l'attention des concurrents dans ce concours qui est annexé aux 6 Jours d'Hiver.

Il se pourra par conséquent, qu'un concurrent qui sera pénalisé dans les 6 Jours d'Hiver, pourra être déclaré premier pour le concours d'éclairage ; de même qu'il peut se faire aussi qu'un concurrent classé premier dans les 6 Jours d'Hiver, aura été exclu du concours d'éclairage si, en cours de route, des modifications ont été apportées à son équipement électrique ou si son appareillage ne fonctionne plus au moment d'une vérification.

## La jaune et la bleue aux Six Jours

La jaune était une Durandal présentée au Salon, la bleue aussi. Ce sont deux machines et d'exposition et de compétition. La meilleure preuve en sera donnée aux prochains Six Jours par cette firme qui va faire conduire « à la victoire » les deux engins du Salon, les authentiques, par Bourra, le vainqueur de l'Armistice en 500, et du premier Championnat des Trimoteurs sur Ninon et par Charles, vainqueur aux Pyrénées et à l'Armistice.

## C'est, naturellement, une René Gillet

Chaque année, durant la grande épreuve, nous voyons un sidecar servant de véhicule officiel, pour les organisateurs. Nous avons cru toujours que c'était la meilleure manière de prouver que la motocyclette s'adapte à tous les temps. L'an dernier, c'était Hamberger qui fit fonction de commissaire ; cette année, ce sera Frisa, celui même qui fut vainqueur au premier championnat du trimoteur. Il aura dans son sidecar un commissaire que nous désignerons ultérieurement.

## TECHNIQUE MODERNE

## Un nouveau carburateur

par le Docteur R. IMBERT

On sait depuis longtemps qu'un poids donné d'hydrocarbure liquide exige pour sa combustion complète un poids déterminé d'air. Le problème de la carburation consiste précisément à maintenir cette proportion air-essence constante, quel que soit le volume de mélange aspiré par seconde.

Or, dans les carburateurs ordinaires l'ouverture du boisseau d'air détermine au niveau du gicleur une diminution relative à l'aspiration qui réduit le débit de cet organe alors qu'il devrait débiter proportionnellement à l'aspiration d'air.

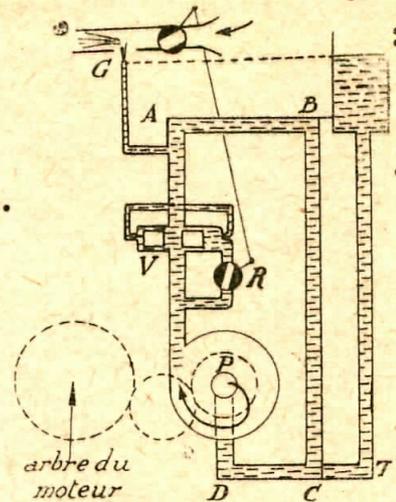
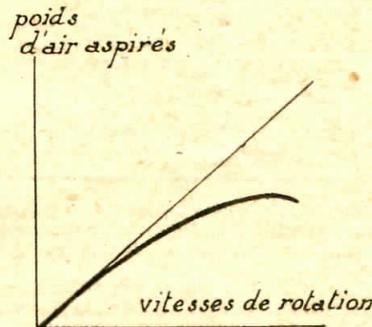
Si la proportion théorique du volume d'air aspiré à la quantité de mélange absorbée était réellement obtenue, on aurait pour représenter le phénomène une droite. En réalité, lorsqu'on représente la courbe des poids d'air aspirés, en fonction des poids de mélange, ou, ce qui revient sensiblement au même, en fonction des vitesses de rotation, on trouve une courbe qui présente un maximum.

Le carburateur de MM. Rebillet et Ecuireux a été construit de manière à réaliser cette proportionnalité théorique. Il fallait donc renoncer délibérément au principe de l'injection d'essence par succion.

Puisqu'il n'était pas possible de modifier l'aspiration d'air du moteur, il fallait amener la courbe représentative des débits d'essence à être semblable aux courbes d'air. C'est ce qui a été obtenu par l'emploi d'un artifice relevant exclusivement du domaine de l'hydraulique.

Un circuit fermé P A B C D est parcouru continuellement par un courant de carburant liquide grâce à une pompe centrifuge (P) mue par le moteur. Il est alimenté par la tuyauterie T qui le relie à une cuve d'essence auxiliaire à niveau constant comme celui de tous les carburateurs, donc au niveau de l'orifice du gicleur G. Ce gicleur est alimenté par une dérivation D du circuit principal. On

sait que le débit de liquide à travers un orifice constitué par un diaphragme perforé est proportionnel à la racine carrée de la pression du liquide avant cet orifice. Cette pression est celle que fournit la pompe centrifuge; elle est donc proportionnelle au carré de sa vitesse de rotation. On voit que finalement le débit est proportionnel à cette pression. L'appareil ainsi constitué, fournirait donc le débit théorique nécessaire à une carburation parfaite c'est-à-dire que la courbe correspondante serait la droite précédemment indiquée. Ce serait déjà un progrès sur les carburateurs actuels qui ne réalisent même pas la carburation théorique. Il est vrai, qu'ils assurent empiriquement et pour deux ou trois vitesses bien déterminées une bonne carburation pratique. Mais l'appareil est encore muni d'un perfectionnement supplémentaire qui lui permet de donner une courbe de débit d'essence correspondant exactement aux courbes de débit d'air; dans un système de circulation secondaire se trouve équilibrée une valve double V qui agit sur le débit principal, lequel réagit à son tour sur le circuit de la valve jusqu'à ce qu'un équilibre s'établisse entre les deux. Le calcul montre que l'on



corrige ainsi le débit théorique que fournissait le système sans ce compensateur, de manière à obtenir le débit pratique exact. Comme d'autre part la courbe réelle indiquée n'est exacte que pour une valeur déterminée de l'ouverture du papillon d'admission, et varie sinon dans sa forme, au moins dans ses données numériques avec cette ouverture il a été encore introduit un terme correctif dans le circuit sous la forme d'un robinet valve R, conjugué mécaniquement avec le papillon d'admission.

Ce carburateur mis au point dans le domaine de l'automobile et de l'aviation donne un mélange rigoureusement correct à toutes les allures ce qui augmente considérablement la souplesse du moteur et son économie par l'amélioration du rendement.

Enfin, pour l'aviation, il peut être facilement, muni de réglages spéciaux, de correction altimétrique par exemple.

Malgré sa complexité apparente cet appareil a les dimensions habituelles des carburateurs courants de puissance analogue. Seule l'introduction de quelques complications pratiques à l'heure où les conducteurs tendent de moins en moins à s'occuper de leurs mécaniques pourrait nuire à sa diffusion dans les moyens de locomotion terrestre.

R. IMBERT

## Ça et là

## Le sens de ce mot...

Quel est le sens de « motoriste » ?  
 Me suis-je trompé en l'employant comme nom désignant les personnes qui conduisent des voitures actionnées par un moteur, comme les motocyclistes, automobilistes.  
 Ce mot est-il officiel ?

R. Disons tout d'abord que le mot *motoriste* n'est pas français dans le sens strict du mot et qu'il n'a reçu aucune consécration officielle de l'Académie française; il est à remarquer que cet Institut n'adopte un mot que lorsqu'il est absolument « entré » dans les usages; il suit le char du progrès mais ne le pousse ni ne l'entraîne et c'est peut-être regrettable. Aussi la majorité des néologismes employés dans *Moto-Revu* ne sont pas encore naturalisés fran-

çais: faisons fi de ces obligations morales.

*Motoriste* a été employé depuis plus de 22 ans et sa signification est très variable. Dès avant la guerre, les Belges avaient adopté ce mot pour désigner tout individu s'occupant d'une façon active de moto et d'auto. Un motocycliste était pour eux un *motoriste* au même titre qu'un automobiliste ou qu'un garagiste. Le mot ne s'est implanté en France que depuis la guerre; une association syndicale, il y a quelques années, a tenté de « spécialiser » la valeur de ce mot pour désigner plus particulièrement les agents et garagistes qui travaillent manuellement au moteur sous toutes ses formes. *Moto Revue*, depuis déjà bien des années a maintes fois employé ce mot dans tous les sens précédents sans aucune préférence.

Ainsi donc, nous ne pouvons que vous dire que « motoriste » a un sens très vague. Notre

tendance serait cependant de l'employer dans son véritable sens, dérivant du mot latin qui signifie mouvement (*motum*, supin de *moveo*, qui a donné: motion, moteur, motoriser, motoriste, etc... et il serait très logique d'employer *motoriste* pour désigner toute personne conduisant un véhicule à moteur. Pour beaucoup de nos lecteurs, peu au courant de la linguistique, il semble que ce mot serait mieux employé comme désignant un motocycliste seulement; c'est donc une heureuse erreur. N'est-ce pas ainsi que la langue française a été formée par le développement simultané d'une langue savante et d'une langue populaire, le doublet le moins heureux disparaissant généralement devant son confrère mieux adapté. Comme vous le voyez la question reste entière.

M. ADAM.



# Les modèles .. 29 sur la route

Essai de la  
nouvelle Dé-Dé  
à cardan

par MAXEND

Un certain jour du Salon, par devant les témoins dont les noms suivent :

MM. Georges Teinturier et David Joël, tous deux lecteurs de *Moto Revue*, et qui se trouvaient alors, à titre de spectateurs, devant le stand Dé-Dé, j'ai, soussigné, relevé les matricules du cadre (N° E-7 2000) et du bloc-moteur L. Moussard (n° 5001-0.K.), composant la moto à cardan figurant dans le stand susnommé. J'ai effectué cette vérification à l'improviste et à l'instant même qui suivit celui où M. Evrard, le constructeur, venait de m'annoncer qu'il avait l'intention de participer, avec cette machine même, à la « Coupe de l'Armistice », annonce à laquelle je lui répondis que je prendrais cette même machine, dès après cette épreuve et encore munie de tous ses plombs, pour essais.

Avant l'épreuve, M. Evrard m'annonça qu'il s'engageait en 250 cmc. et que pour pouvoir figurer dans cette catégorie, il n'avait qu'à changer le cylindre et le piston de la machine précédemment repérée au Salon ; j'allais assister à la transformation qui se borna, en effet, à l'échange des deux pièces indiquées plus haut. Au surplus, cette modification n'avait nulle importance pour l'essai que je voulais faire, celui-ci devant porter principalement sur le fonctionnement de la transmission à cardan.

On sait le résultat de cette Coupe de l'Armistice. Les deux premières motos de la catégorie 250 cmc., étaient toutes deux des machines rompant franchement avec la routine : la première montée par l'imbattable Andreino, étant la Clément à suspension intégrale ; la seconde, montée par Annino était la Dé-Dé à bloc-moteur 2 temps, L. Moussard avec transmission par moyeu à engrenages Ydral. Voilà deux faits saillants qui font honneur aux constructeurs et qui prouvent qu'ils ont parfois raison ceux qui croient encore au proverbe : La fortune sourit aux audacieux.

Le geste de M. Evrard, engageant une moto de conception nouvelle dans une compétition très dure (il y eut un déchet

formidable), était d'une belle audace, méritant d'être signalée ; la moindre anne, en effet, qui eut compromis son classement pouvait être, pour lui et pour le principe qu'il innovait, grosse de conséquences, car la rumeur publique

#### CARACTERISTIQUE

Bloc moteur L. Moussard, 250 ou 350 cmc., 2 temps, 3 vitesses.

Transmission par arbre et joint à la « Cardan », amortisseur de chocs, moyeu à engrenages, taille Gleason, type Ydral.

Cadres en double berceau.

Roues 27 x 4 avec pneus sur jante à base creuse et moyeux démontables.

Réservoir contenance 12 litres.

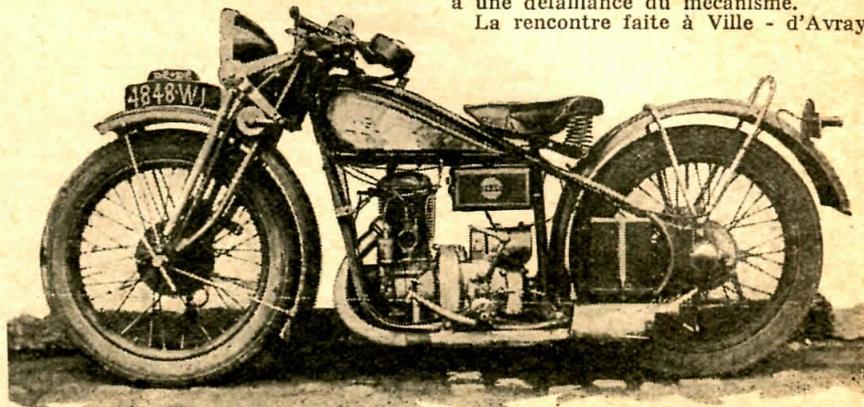
aurait invariablement mis sur le compte de cette nouvelle transmission, toute panne, fût-elle de pneus, de magnéto, voire d'essence.

Enfin Dé-Dé a triomphé ; suivant nos conventions, j'allais assister à la vérification des plombs, à l'échange du cylindre 250 cmc. contre le 350 cmc.

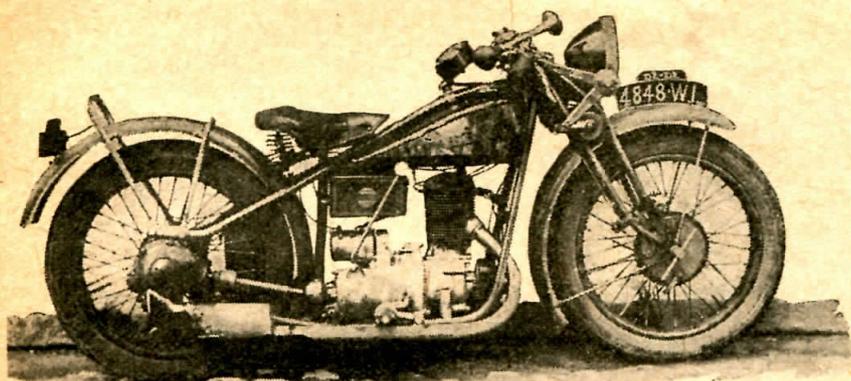
d'origine et la moto me fut remise...

Qui connaît la banlieue parisienne, pourra juger que l'essai fut sévère ; je partis directement de chez L. Moussard grimpai en prise la rue des Bas-Rogers à Puteaux, le Mont-Valérien, redescendis sur la côte de Suresnes et suivis la route de Versailles, toujours en prise ; du ralenti, des reprises à basse allure dans les virages de Ville-d'Avray et Picardie. Descente de Picardie au point mort ; en bas de la côte, je passe en seconde, lâche l'embrayage et remets le moteur en marche en me servant de la lancée. Retour par le Mont-Valérien ; mais au lieu d'emprunter la route classique, je m'embarque dans les petits chemins de ronde qui suivent les fossés du fort qui grimpent, redescendent, serpentent, sautent, présentent des alternances de rocailles et de glaise, bref, nécessitent toutes les manœuvres susceptibles de sonner un changement de vitesses et une transmission. L'essai était d'autant plus dur pour cette machine qu'elle ne m'était pas familière et que le brusque changement des manettes, de la position et du cycle moteur m'obligeaient à travailler sans la souplesse qui aurait pu suppléer à une défaillance du mécanisme.

La rencontre faite à Ville - d'Avray



La Dé-Dé côté de l'échappement



La Dé-Dé côté de la transmission

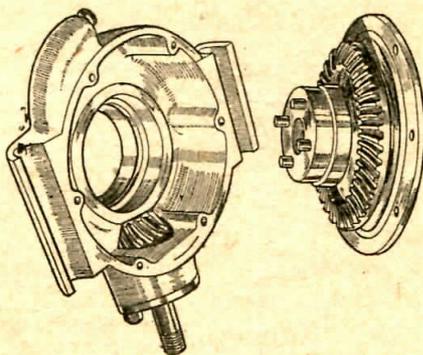
d'un motocycliste qui m'accompagna lors du retour, donne un contrôle désintéressé à cet essai.

Mes impressions ? Je m'attendais à des à-coups, à une marche saccadée dans les basses allures, à du cliquettement dans les reprises, peut-être atténués mais sensibles cependant, et je n'ai rien senti de tout cela. La marche est celle-là même d'une moto à chaîne bien réglée ; tout le mécanisme de transmission est silencieux, la boîte et la transmission à engrenages ne chantent ni ne sifflent, le débrayage est des plus doux et les vitesses, commandées par levier direct, passent toutes seules et se verrouillent bien, soit en montant, soit en descendant. Je n'ai eu, à aucun moment, l'impression d'avoir des organes moteurs manquant de mise au point et nécessitant une étude complémentaire avant d'être adoptés définitivement ; j'ai au contraire l'impression très nette que M. Moussard a parfaitement réussi son bloc et que M. Lardy est également tombé juste dans l'étude de son moyeu.

Il y a, en réalité, quelques petites choses à revoir, des détails de fabrication des petites modifications que les constructeurs eux-mêmes m'ont signalées et que, par conséquent, je ne puis citer comme défauts. M. Evrard m'a également mis lui-même en garde contre les défauts de son cadre actuel qui n'était, en réalité, qu'une maquette.

Pour moi qui, avant le Salon, avait assisté à la fabrication des divers organes composant cette moto, je suis étonné qu'elle ne soit pas plus riche en pépins de toutes sortes ; le cadre, le bloc-moteur, le moyeu, au cours de la fabrication hâtive (il fallait être prêt pour le Salon), ont eu bien du mal à se trouver réunis tous les trois à la fois, ce qui eût été nécessaire à l'homogénéité de l'ensemble ; aussi les nouveaux modèles différeront-ils sensiblement de celui que j'ai essayé.

Je ne citerai que pour mémoire la consommation : 4 litres de mélange avec une machine trop démultipliée qui

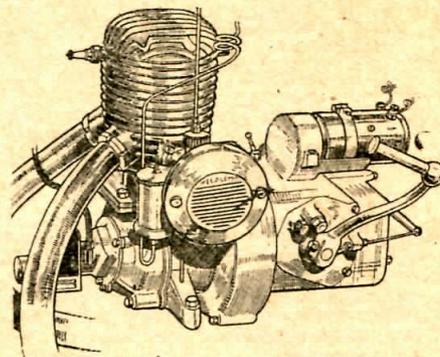


donne néanmoins le 80 en palier et permet de monter, comme je l'ai dit plus haut, les Bas-Rogers, en prise.

Cela fera du 3 litres  $\frac{1}{2}$  aux 100 kilomètres avec une multiplication appropriée.

Il faut signaler, avant de conclure, la netteté de l'ensemble et la propreté résultant du principe même, il n'y a ni huile ni graisse qui sourdent d'un peu partout, pour la plus grande joie des teinturiers ; toute la mécanique est propre et seule la boue peut ternir la blancheur de l'aluminium. Mais, pour le nettoyage, quel avantage... il n'y a pas de recoins, pas de carters aux arêtes néfastes pour l'épiderme et, comme tout est rigoureusement étanche, on a la possibilité d'employer le jet pour le lavage ; voilà qui fera plaisir à ceux qui n'ont pas un amour immodéré du cambouis, du pinceau et de la boîte à pétrole...

A la suite de tout ceci, il y a naturel-



Quelques détails du bloc L. Moussard et du moyeu à engrenages Ydral.

quand vers le printemps elle aura aligné un important kilométrage, je la reprendrai à nouveau pour un essai qui sera concluant, je l'espère, et le souhaite, pour Dé-Dé et ses collaborateurs en particulier, et pour l'avenir de cette séduisante solution de transmission par engrenages, en général.

Quoiqu'il en soit, un fait est acquis : la moto à cardan peut et doit fonctionner sans surprise et sans accrocs ; l'exemple de Beaty et de B. M. W l'avait déjà prouvé ; ce que vient de faire une Dé-Dé, sans préparation ni mise au point est une preuve de plus ; il faut féliciter sans réserve M. Evrard, d'avoir fourni cette preuve de façon aussi éclatante puisqu'officielle.

MAXEND.

Un beau virage de gauche en pressant largement sur la droite, c'est fameux !





# La moto en Angleterre

par FRED S. LIPMAN

Si je m'appelais Robert Sexé et que je veuille faire un article sur la motocyclette en Angleterre, je n'aurais plus qu'à me vêtir chaudement, enfourcher ma fidèle Gillet, et je partirais faire une randonnée de quelques milliers de kilomètres, en vous promenant agréablement à travers de charmantes collines vertes, en contournant de sinueux fleuves et d'ondoyantes rivières. L'inconvénient de ceci, c'est que je serais obligé de vous promener longuement à travers l'Ecosse, puisqu'il n'y a qu'en Ecosse à peu près que l'on trouve un vin intéressant, c'est-à-dire le whisky, et je négligerais les contrées industrielles de l'Angleterre où n'existent pas de crus fameux.

En dernière heure, j'apprends que cet excellent amateur des alcools à divers degrés a été obligé par son médecin de supprimer ses fonctions de dégustateurs et à rester uniquement un grand voyageur devant l'Eternel. Quel triste malheur pour nous, qui serons obligés à l'avenir de consulter le Chaix pour compulser nos voyages, et que nous ne pourrions plus nous fier aux indications vinicoles de Robert Sexé.

La motocyclette, en Angleterre, est une des industries principales. L'avantage de ce pays est d'avoir des constructeurs faisant de la grande série et des constructeurs s'occupant uniquement de petits modèles ou de luxueuses machines mono et bi-cylindriques.

Considérons d'abord les quelques marques s'occupant de grandes séries, et ensuite occupons-nous de ceux qui se consacrent à la machine extra-luxueuse de grand prix et aux différents modèles

que comportent toute la gamme de la moto anglaise.

## Ariel

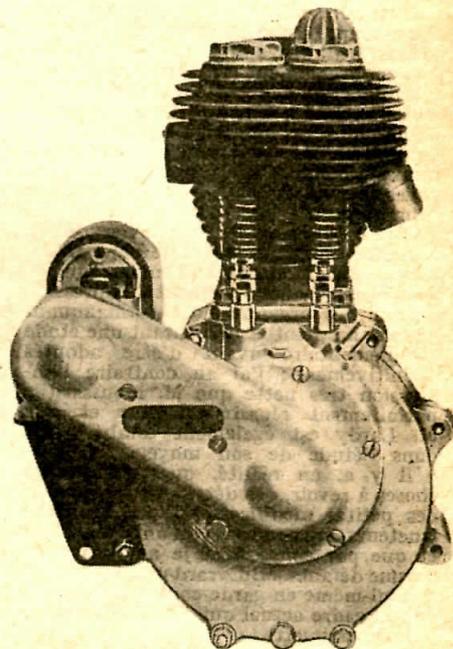
Actuellement, nous avons Ariel qui fait uniquement une 500 cmc., monocylindrique, soit à soupape latérale pour le solo, soit à culbuteur, soit à simple échappement, soit à double échappement. Cette maison a l'avantage, ainsi, de présenter peu de modèles, tout au moins au point de vue diversités de genres et de moteurs. Un modèle spécial est prévu pour le sidecar, qui comporte une cylindrée de 550 cmc. Naturellement, toutes sont équipées de réservoir en selle, et la machine est livrée avec des accessoires fort bien compris. Le cadre est intéressant, car il comporte une plateforme rigide en dessous du moteur, et entre ce dernier et la boîte de vitesse. C'est ce qu'on pourra appeler la grosse série, que B. S. A. et Triumph suivent de très près. Cette première marque a l'avantage d'établir sa gamme, depuis la nouvelle petite 175 deux temps, bloc moteur, avec cadre semi-tube, semi-poutrelle, jusqu'à la 1.000 de sidecar deux cylindres, en passant par une 250 à culbuteurs inclinés, un 350 sport du même genre avec calotte de lubrification en tête de cylindre, la nouvelle 500 avec moteur incliné, et une 550 soupape latérale. Quelques modèles de dame et la fourniture de sidecars, fabriqués par la maison, complètent la série.

On ne peut évidemment pas penser que cette maison s'est spécialisée dans un modèle, mais la fabrique B. S. A., qui fournit les armes de guerre en Angleterre,

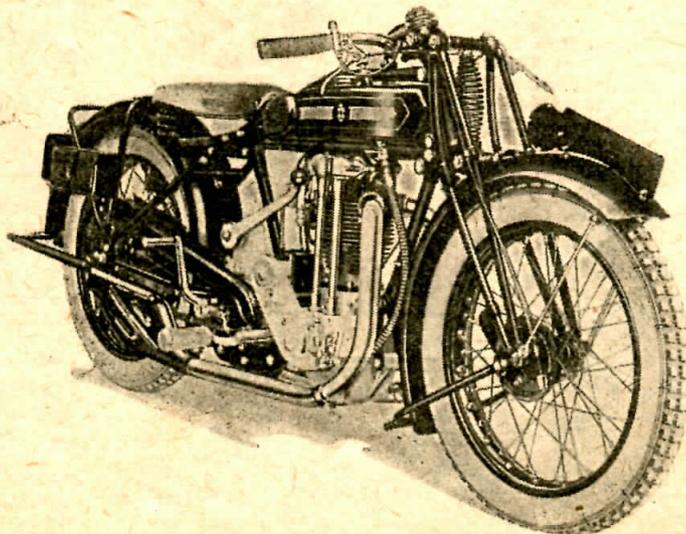
a les moyens de se permettre d'exécuter tant de genres divers.

## Triumph

La maison Triumph, bien connue pour ses superbes modèles de guerre à courroies et pour d'excellentes machines sérieusement établies, sans être terriblement



Les constructeurs français se sont longtemps inspirés des lignes géométriques du moteur Ariel latérales.



Un beau modèle est le type T. T. de la Triumph 500 cmc.

rapides, fournit en grandes séries le marché anglais et étranger.

Actuellement, elle sort une 500 double échappement, modèle T. T., qui est assez intéressante par ses culbuteurs enfermés, une culasse hémisphérique d'un joli profil et surtout par le fait qu'elle fabrique presque entièrement sa machine.

En outre, la maison produit une 545 que j'ai eu l'occasion d'essayer dans ces colonnes. Le même modèle est d'ailleurs fait en 494 cmc. à soupape latérale. Un petit modèle léger de 277 cmc. est la réduction des modèles plus gros naturellement.

Comme toutes les maisons anglaises actuelles, il y a le réservoir en selle sur cette machine.

A. J. S.

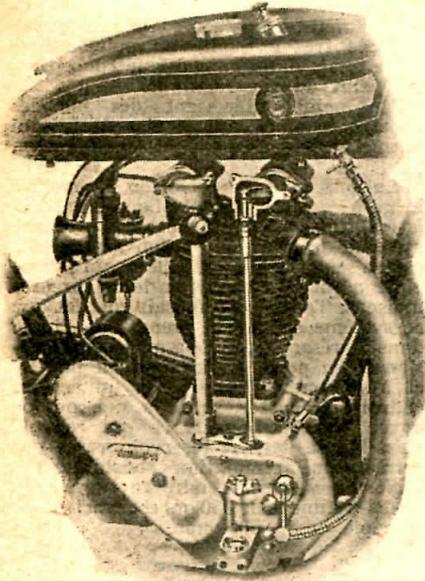
En motos de grande production, on connaît l'intéressante A. J. S., excessi-

vement appréciée pour ses modèles sport 500 cmc. et 350, arbre à came en tête et à culbuteurs.

Il est intéressant de dire que cette maison qui avait utilisé un système d'arbre à came en tête à chaîne, l'a abandonné en partie pour reprendre son ancien modèle à culbuteur.

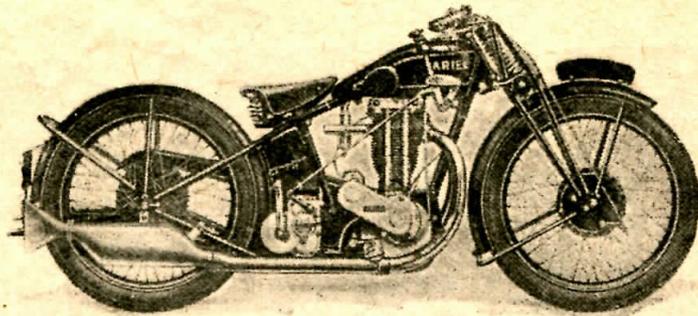
A. J. S. est une des rares maisons qui n'a pas encore officiellement le réservoir en selle avant le Salon Son cadre n'a rien d'extraordinaire, mais c'est une présentation soignée, une boîte de vitesse complètement faite chez A. J. S., ainsi que les moyeux, les freins et toutes les parties essentielles de la machine. Il y a une remarquable petite 250 soupape latérale, présentée dernièrement au Salon de Paris. Je crois pouvoir dire qu'avant peu le même modèle existera en culbuteur. Un tuyau : Simpson, le prestigieux vireur anglais, a quitté A. J. S. pour Norton.

Une chose qui a son intérêt à l'heure actuelle nous permet de juger les machines qui sont réellement très modernes. Quand on s'aperçoit que le tube qui part du



Dans le moteur T. T. de Triumph, le compteur est branché directement sur la boîte : le carter de culbuteur est enlevé aisément.

centre de la roue arrière jusque vers le moteur ou la boîte de vitesse, est parallèle au sol, on peut considérer que la machine n'est pas le dernier cri du modernisme au point de vue dessin du cadre et ensemble général. En effet, les motocyclettes excessivement bien étudiées comportent actuellement un tube de soutien qui descend au-dessous de la boîte de vitesse, ce qui permet de la soutenir en deux endroits, ce qui permet aussi au moteur d'avoir sa partie inférieure maintenue. Naturellement, A. J. S. produit un gros bi-cylindre de sidecar avec un bon moteur 799 cmc., soupape latérale, qui représente une dépense de 18.000 francs rendu en France avec sidecar. La maison A. J. S. a l'excellente initiative de courir, mais depuis cette année elle n'a pas reçu en course la récompense de ses efforts persistants. Nous n'avons pas pu noter, au Grand Prix de l'U. M. F., le remarquable Simpson. Au T. T., à part une bonne place, ils n'ont rien remporté cette année, ni en Belgique, mais



Une Ariel soupapes en tête de remarquable ligne classique.

se sont rattrapés par une excellente place de premier au T. T. autrichien. Cette maison a suffisamment d'importance pour que l'on oublie pour un instant ce manque de courage dans les courses, pour lui laisser regagner des places de premier l'année prochaine.

#### Douglas

Au point de vue importance de production, il faut parler du bi-cylindre Douglas, machine bien connue en France, excellent modèle qui détient actuellement toutes les courses sur piste cendrée. Il est évident qu'on arrive à des reprises extraordinaires avec ce genre de machine, ce qui est très intéressant. La Douglas se fait aussi bien en 350 qu'en 500, qu'en 600. D'excellentes vitesses ont été réalisées avec cette machine, et il est évident que c'est une formule de l'avenir que de prévoir le système du multicylindre en petite cylindrée. La maison Douglas est assez importante, fait de grands efforts actuellement pour lancer une 350 à culbuteurs enfermés, sœur du modèle E. W. Il ne faut pas oublier que Douglas peut se permettre ce qu'il veut, car sa situation financière est impeccable.

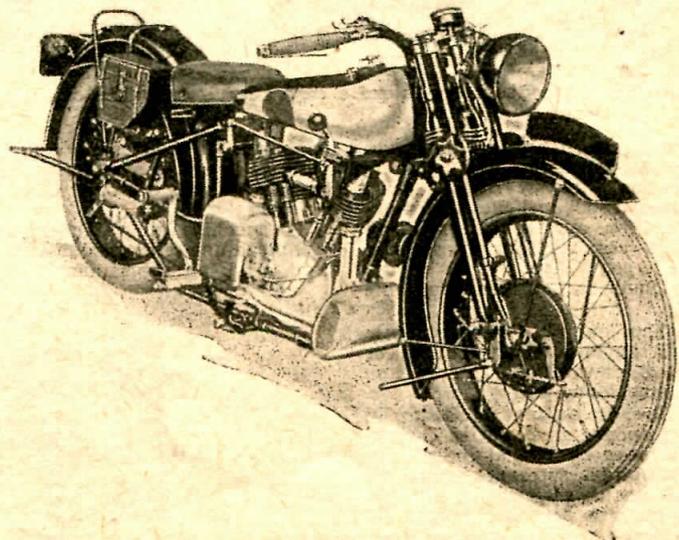
#### Matchless

Une maison qui maintenant vient de faire de grands progrès, la maison Matchless, après la remarquable production de nombreux modèles équipés d'un moteur Matchless naturellement, et qui a sa vogue, surtout grâce à un dessin de cadre

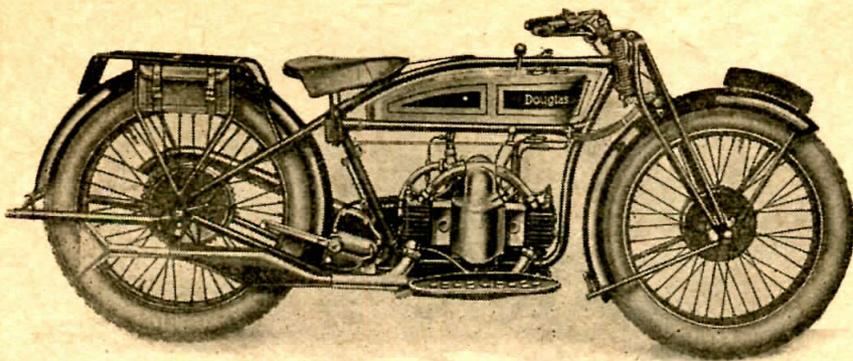
et de réservoir qui est actuellement à peu près unique. Toute la machine est émaillée blanc et noir au pistolet à la cellulose, et cette petite moto était tellement attrayante que j'ai jugé de faire un essai qui, comme on l'a vu, m'a donné entière satisfaction. Matchless, naturellement, fait une 250, une 350, une 500 et une machine de sidecar équipée avec un deux cylindres soupape latérale. Cette maison produit actuellement pour la France sous le nom d'Alphonse Thomann.

#### Raleigh

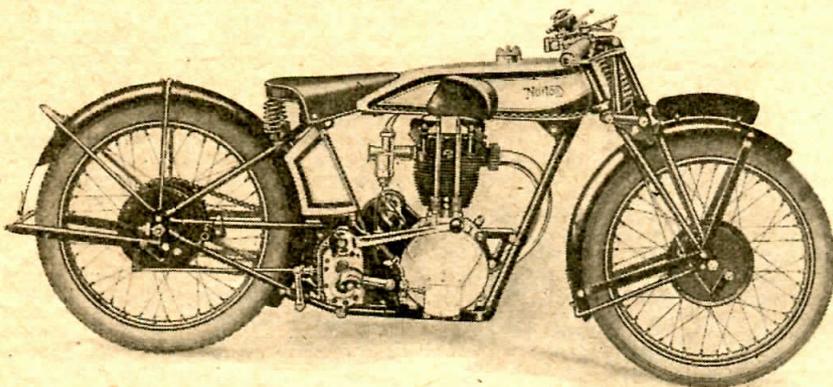
Au point de vue production, Raleigh fait aussi quelques efforts à l'heure actuelle et présente une 500 soupape latérale et une machine à culbuteurs double échappement. Cette maison, qui peut faire ce qu'elle veut au point de vue production et au point de vue financier, a, je le rappelle, entre autres, une 175 soupape latérale qui était vraiment un charmant petit engin. J'ai eu l'occasion d'en essayer une dans une de nos grandes usines françaises, et j'ai apprécié le silence et l'agrément de cette machine. D'ailleurs, il faut avouer que les Anglais ont cette infinie supériorité sur nous, d'avoir des machines excessivement silencieuses et très agréables à ce point de vue-là. Raleigh est naturellement équipée d'une boîte Sturmey, et est assez ordinaire, sauf l'excellent tube placé sous la boîte de vitesse au point de vue cadre. De puissantes usines contribuent à l'exécution de ces motos, ainsi qu'à



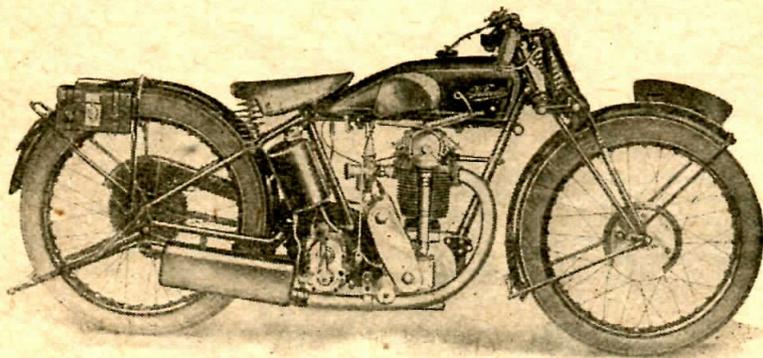
Une Brough Superior à soupapes latérales, la 750 cmc. type Younger Brother



Un type classique de fiat-twin, la 350 cmc. Douglas.



Un racer très connu en France, la 500 cmc. Norton à culbuteurs.



La fameuse Vélocette des records qui a déjà acquis droit de cité chez nous

d'autres fournitures. Il existe deux autres marques qui se ressemblent au point de vue fabrication, fini, et surtout dans l'extrême soin avec lequel elles sont montées, mais qui font aussi un peu partie de la masse des constructions en grandes séries dans le genre luxe.

Ce sont Sunbeam et l'inapprochable Norton.

La première, qui vient de gagner le dernier T. T. anglais en 500 cmc., n'est pas, comme on pourrait s'y attendre, une machine révolutionnaire.

En effet, le cadre est tout à fait simple, ne comporte aucune amélioration dans le genre du berceau ou bien d'une plaque soutenant la boîte de vitesse et le moteur, et n'a même pas de réservoir en selle, ce qui prouve que l'on peut gagner le T. T. sans réservoir en selle. Le moteur, tout à fait orthodoxe, comporte quatre tirants

comme le J. A. P., une culbuterie non enfermée, mais se singularise simplement par des ressorts de soupape en épingle à cheveux.

La machine du vainqueur du T. T. comporte une selle en réduction, permettant ainsi, en supprimant le bec de la

selle, de baisser celle-ci dans des proportions assez grandes, et acquérir ainsi une position extrêmement basse. La fourche, similaire à la Druid, n'a rien d'excessif non plus. Sunbeam présente une 350 à soupape latérale, la même à culbuteur et double échappement, et exactement la même rangée de machine en 500.

En 600 side-car, une soupape latérale aussi.

#### Norton

La marque Norton, bien connue de tous les sportifs, est évidemment l'idéal de la 500 cmc. excessivement rapide.

Un remarquable cadre passe en dessous du moteur et de la boîte de vitesse, et va rejoindre la roue arrière. Dans le modèle à culbuteur un arbre à came en tête 500 cmc. spécial.

De larges freins avant, un réservoir en selle d'une ligne magnifique, un impeccable moteur qui détient actuellement aussi bien le record du tour, dans toutes les grandes courses européennes, que le record de l'heure en 500, 750 et 1.000, que le record des doubles 12 heures.

La maison présente une soupape latérale très ordinaire au point de vue ligne, mais d'une magnifique conception au point de vue montage.

Un point intéressant des modèles sport et course est le levier-vitesse qui permet d'être changé à la main ou au pied.

La fourche du type Norton. Le modèle arbre à came en tête, ainsi que le modèle à culbuteur comprennent cet excellent système de graissage, qu'on a appelé le carter sec, ce qui est d'ailleurs un brevet Norton qui a été copié par de nombreuses maisons. Tout le monde sait en effet que ce système consiste à prendre de l'huile dans le réservoir, à l'envoyer sous pression à un point quelconque du moteur et à reprendre l'huile dans un certain endroit du carter, grâce à une pompe noyée dans ce carter, ce qui renvoie ainsi l'huile dans le réservoir, et ce qui permet une circulation constante.

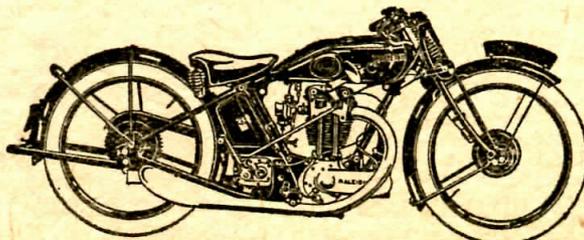
Norton vient d'étendre sa gamme de modèles à une belle 350 qui est exactement la copie de la 500 cmc.

#### New-Hudson

Une autre marque, qui peut se comparer aux deux précédentes, est la New Hudson, qui vient d'être récemment portée au zénith des fabrications anglaises grâce à Le Vack, l'excellent metteur au point et coureur bien connu.

La maison New Hudson présente, à mon avis, à l'heure actuelle, la plus magnifique 350. C'est une remarquable machine connue sous le n° 85 qui comporte un superbe cadre avec l'habitue. tube unique, partant de la cuvette de direction jusqu'à la plaque du moteur.

Le moteur est un New Hudson naturellement, double échappement, à culbuteur, avec la bielle montée sur une



Une 498 cmc. moderne, la Raleigh à soupapes en tête.

double rangée de roulements à billes.

Le graissage du système à carter sec est fait grâce à une double pompe New Hudson.

Naturellement toute la culbuterie est enfermée et graissée automatiquement.

Ce modèle 350 ou plus tôt 346 cmc. est reproduit exactement dans le modèle 496 cmc.

De remarquables vitesses ont pu être atteintes avec ces machines au T. T., c'est-à-dire avec tout l'équipement touriste; la 350 atteignait nettement 145 à l'heure, tandis que la 500 faisait entre 155 et 160.

Dans les machines de séries de remarquables silencieux équipent les modèles plus power (c'est-à-dire plus de puissance).

En plus de cela, la maison présente évidemment quelques modèles soupape latérale, aussi bien en 350 qu'en 500 qui n'ont rien de spécialement intéressants, si ce n'est que le prix est bien moindre que les modèles sport.

Maintenant il nous faut dire un mot de quelques machines moins connues en France, et aussi d'une série de moteurs deux temps, assez bon marché pour les Anglais et moins pour nous.

#### New-Imperial

On connaît en France un peu, depuis quelque temps, la New Imperial, ainsi que la Royal Enfield.

Ces deux maisons sortent des soupapes latérales en 250, 350 et 500 et des culbuteurs en 350 et 500.

N. I. sort une 350 double échappement nouveau modèle, qui est une ravissante petite machine extra-basse, tandis que R. E. présente, en plus de ses modèles ordinaires, une 970 cmc., équipée d'un bi-cylindre, soupape latérale.

D'excellents silencieux équipent ces deux machines, ce qui est évidemment intéressant.

#### Humber

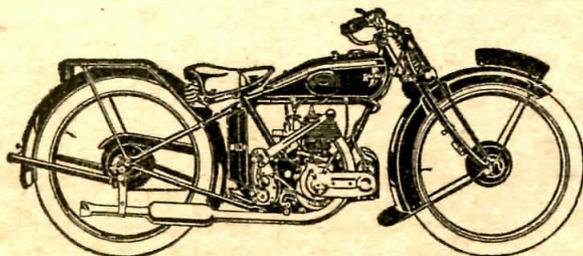
Humber est la seule maison anglaise à présenter actuellement un double échappement, arbre à came en tête. Le fait intéressant est que cette machine est équipée d'une pompe de graissage sur l'arbre à came et que le tout est lubrifié automatiquement.

Naturellement, en plus de cela, la maison présente une 350 à culbuteur et une 400 à soupape latérale.

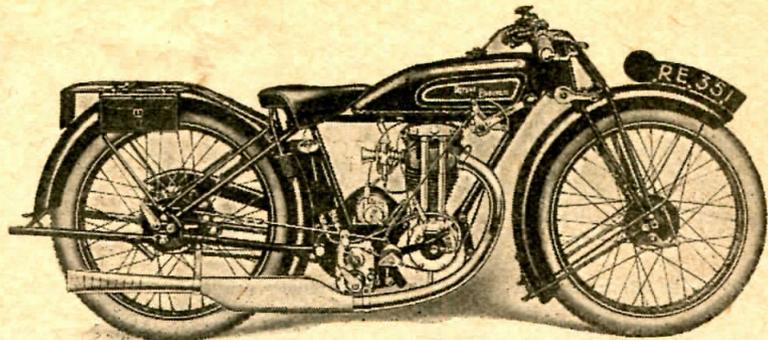
#### Excelsior

Devrons-nous dire un mot de la très bonne maison Excelsior, qui a un cadre d'une forme assez courante mais en berceau, équipé de la rangée ordinaire de J.A.P. en tous genres, et en toutes cylindrées, jusqu'au plus gros monocylindrique, à partir de 250 cmc. et depuis quelques mois le charmant petit Villiers, dont nous aurons à reparler.

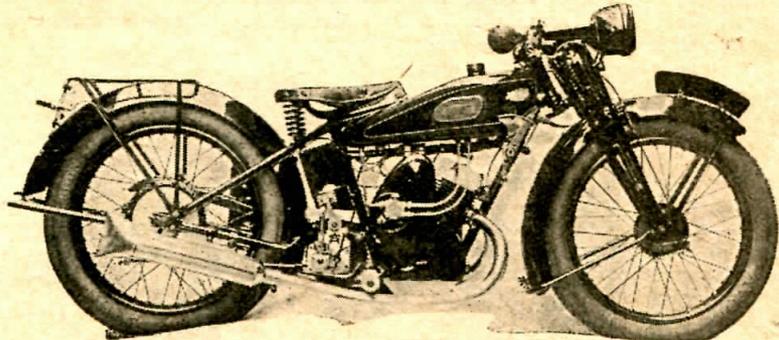
Ces maisons font plutôt du montage,



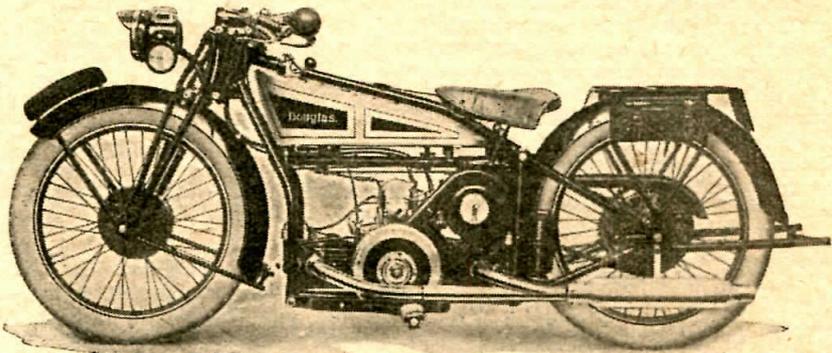
Une luxue populaire, c'est la 248 cmc. Raleigh.



La 350 cmc. Royal Enfield est déjà répandue dans nos milieux français



La supersport 250 cmc. Dunelt est très rapide.



Un supersport grand luxe type flat-twin, la Douglas : c'est vers ce type que semble incliner la tendance 1929 de la construction française.

équipent des boîtes de vitesses, soit Burman, soit Sturmey-Archer et les moteurs très connus en Angleterre dont la fabrication est suivie très sérieusement.

Dans ce même ordre d'idée nous placerons Dot Radco, et OK Suprême. Une autre maison, qui fait une moins grande production, mais qui fait ses moteurs elle-même, Rudge-Withworth, équipe d'un beau cadre, un moteur de sa

production, double échappement que nous appelons la « Silent spécial », car cette machine, comme j'ai eu l'occasion de le dire dans ces colonnes, est excessivement silencieuse et bien conditionnée.

#### Rex Acmé

Rex Acmé dont le directeur, propriétaire pilote, le bien connu W.-H. Hendley, est actuellement un des deux meilleurs pilotes anglais. La maison Rex Acmé présente un cadre dont le tube frontal est incurvé pour aller attaquer verticalement la plaque du moteur.

Le moteur qui équipait jusqu'à ce jour la marque était le Blackburne : cependant il y a une tendance très nette de la firme à équiper ses machines et selon la cylindrée d'autres moteurs aussi intéressants.

(A suivre).

FRED S. LIPMAN.

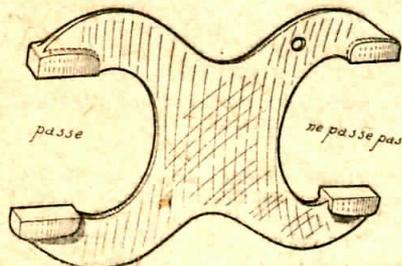
Dans notre prochain numéro, la question finale des Concours.



# PRÉCISION D'USINAGE

par H.-P. BORESTROKE

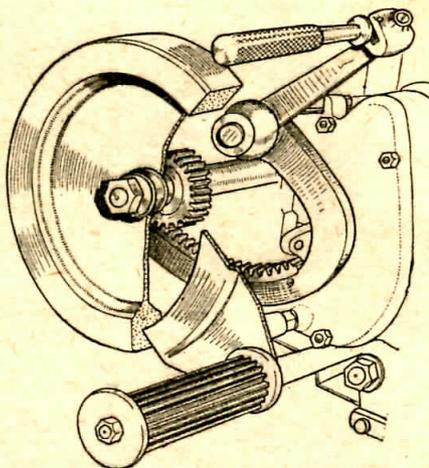
L'ajustage à la main ne peut plus être toléré aujourd'hui. Tout d'abord le prix de la main-d'œuvre le rendrait prohibitif. Il représenterait une perte de temps incompatible avec les productions en grande série. Comment, avec lui, garantir l'interchangeabilité des pièces de rechange. Et enfin le rendement actuel des moteurs exige une précision absolue. Pour toutes ces raisons une extrême précision est indispensable. Il faut que les pièces se montent presque automatiquement, et que la chaîne fonctionne sans un arrêt, sans un heurt. Si paradoxal que cela puisse paraître à première vue, les tolérances de fabrication doivent être réduites au minimum, qu'il s'agisse d'une machine bon marché ou d'un engin de grand luxe, la précision, et toute relative, d'autrefois, s'obtenant uniquement grâce à l'habileté de l'ouvrier. Et c'est là, au point de vue industriel, un gros inconvénient, car un bon ouvrier se paie naturellement fort cher. De plus, il est rare et on ne voit pas comment on pourrait en trouver un nombre assez grand pour une construction en série. On substitue donc de plus en plus la machine-outil à l'ouvrier. Autrefois, on donnait simplement à l'ouvrier l'indication du travail à effectuer, et même une indication assez vague en ce qui concernait les outils à employer et les opérations à faire. D'où hésitations, pertes



Un calibre semble à première vue bien simple et cependant il exige une précision minutieuse

de temps et souvent même exécution défectueuse. Aujourd'hui il n'y a, pour ainsi dire, pas un geste de l'ouvrier qui ne soit réglé à l'avance. Les ordres sont donnés d'une manière absolument complète qu'il s'agisse même de la pièce la plus simple. On pourrait craindre qu'une telle méthode ne détruise l'initiative et ne fasse de l'ouvrier qu'une machine, qu'une sorte de rabot. Il n'en est rien, car l'ouvrier qui s'intéresse à son travail et qui est capable de prendre une initiative celui-là sera affecté aux services de l'usine qui examinent les questions de production

et les méthodes de travail. On peut d'ailleurs s'intéresser à tout, même à un geste qu'on fait des milliers de fois par jour. On acquiert une sorte de virtuosité dont on est fier. Mais néanmoins, il faut reconnaître que la part de l'homme diminue peu à



Le rocher qui, en guise de mâchoire, mord brutalement l'entraîneur, ne nécessite pas une extrême précision d'usinage.

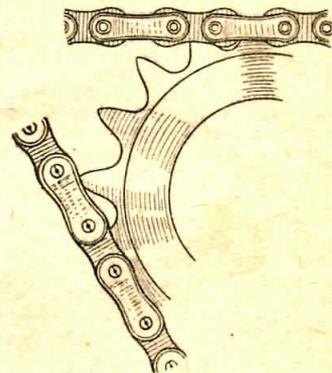
peu et que, dans beaucoup de cas, on emploie actuellement des manœuvres, alors que jadis des ouvriers habiles eussent été indispensables.

Mais quel degré de précision il faut alors exiger des machines. L'exactitude absolue n'est pas, même avec les meilleures machines, possible. Il faut toujours admettre une certaine tolérance. Cette tolérance varie suivant les pièces. Une légère erreur dans l'exécution d'un pignon ou d'un rocher de kick starter n'a pas les mêmes conséquences qu'une taille défectueuse des engrenages d'une boîte de vitesse.

La meilleure machine-outil ne peut produire des pièces qui soient mathématiquement identiques. Vibrations, usure de l'outil, montage des pièces à usiner sur la machine, variation dans la qualité du métal, parfois même variation de température sont autant de causes d'erreur. Il faut donc admettre des tolérances très légères en-dessus et en-dessous des cotes absolues. On tend bien entendu à ramener ces tolérances au minimum. Si une pièce après usinage dépasse les tolérances acceptées, elle est mise au rebut. Pour le constater on se sert de calibres. Ces calibres spécialement établis coûtent d'ailleurs extrêmement cher. Supposons qu'une pièce doive mesurer exactement  $10 \frac{m}{m}$ , et

qu'on admette une tolérance d'un dixième de millimètre. Le calibre présente deux mâchoires en mesurant une épaisseur de  $10 \frac{m}{m} + 1$  dixième, l'autre une épaisseur de  $10 \frac{m}{m} - 1$  dixième. La pièce doit être assez mince pour passer entre la première mâchoire du calibre, mais assez épaisse pour ne pas passer dans l'autre mâchoire. La vérification est naturellement plus rapide et plus précise que si on recourait à un pied à coulisse. Il y a cependant des jauges réglables et extrêmement précises, et qui permettent la lecture immédiate sur un cadran. Elles comportent un dispositif multiplicateur grâce auquel une minime différence d'épaisseur se traduit par un déplacement très appréciable de l'aiguille du cadran. L'une des plus remarquables c'est la Prestusich (employée par le constructeur des moteurs J. A. P.). Cette jauge fonctionne au moyen d'un liquide. On arrive avec elle à une précision de l'ordre du millième de millimètre.

Mais songez qu'il faut des machines-outils qui puissent permettre d'usiner les pièces avec une telle exactitude alors que par exemple l'outil d'acier s'érouse. Aussi de plus en plus emploie-t-on des meules à émeri, et dans certains cas des outils à pointe de diamant. Dans beaucoup de cas la machine fonctionne d'une manière absolument automatique et s'arrête quand



Une fabrication peut être en avance sur d'autres. La construction de la Yellow étant, par exemple, trop minutieuse, l'usine a dû récemment augmenter la tolérance accordée aux chaînes motos, les pignons des constructeurs n'étant pas encore arrivés à l'extrême perfectibilité désirée.

la pièce à la dimension voulue. Une came, par exemple, est façonnée automatiquement d'après une came modèle qui guide la machine.

On peut poser en principe que les tolé-

rances doivent être d'autant plus réduites que l'on a affaire à un moteur à haut rendement. Ces tolérances s'ajoutent les unes aux autres et peuvent par exemple modifier sensiblement la course ou le taux de compression d'un moteur. Pour un moteur à deux temps, les tolérances pour le carter, le cylindre, la bielle, etc..., peuvent modifier la hauteur des lumières, et par conséquent la distribution. C'était parce que les tolérances étaient beaucoup plus grandes autrefois que l'on constatait entre les moteurs d'un même type de très grandes différences de rendement.

### Questions de montage

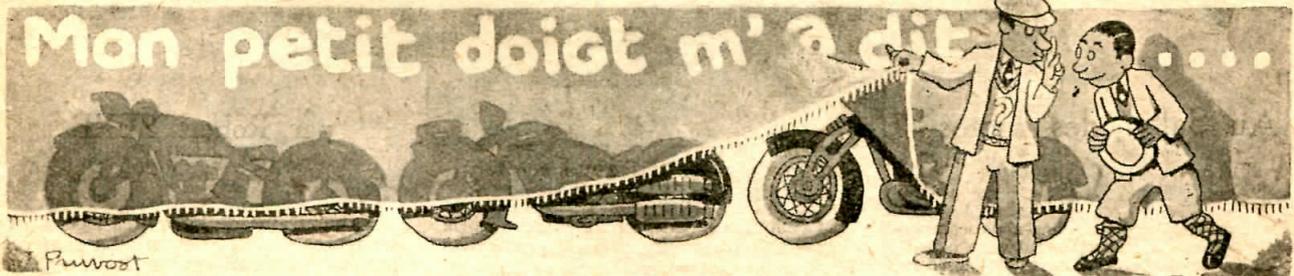
Quelle que soit la précision avec laquelle ont été usinées les pièces d'un

moteur, il ne faut pas croire que leur montage se fasse pour ainsi dire tout seul. Même avec les tolérances réduites autant que peut le permettre la production en série il y a des difficultés. On trouve par exemple qu'une bague de Lronze introduite dans son logement se contracte et que l'axe ne pourra plus passer ou sera coincé. Il faudra donc aléser la bague. Un roulement à billes ou à galets peut se déformer dans les mêmes conditions. Il y a des pièces pour lesquelles on est bien obligé d'admettre des tolérances plus fortes comme les carters. Il faut donc s'assurer que les deux moitiés d'un carter correspondent bien et que les deux paliers sont bien en ligne. C'est pourquoi si on a besoin de changer une moitié de carter,

il faut renvoyer également l'autre moitié à l'usine pour que les deux moitiés soient bien assemblées. Il en sera de même pour les deux volants. La bielle peut être légèrement faussée. Bref, même avec des pièces usinées avec le plus grand soin, l'assemblage ne doit pas être trop hâtif. Avant ce montage on aura repéré carters, volants, etc... Le monteur pourra alors monter sans tâtonner les pièces qu'il reçoit, et la chaîne pourra fonctionner sans interruption.

Ainsi malgré l'automatisme et la précision des machines, le montage nécessite encore du soin et de l'adresse. C'est une chose que nous ne devons pas oublier nous-mêmes quand il nous arrive de démonter et de remonter notre moteur.

H.-P. BORESTROKE.



... que d'ici peu, nous verrions enfin réalisé le mouvement perpétuel pour moto.

... qu'aussi incroyable qu'authentique, le moteur électrique, réalisé par le fabricant de silencieux, repose-pieds, sièges et essuie-glaces électriques, du concours du silencieux, apporterait une véritable perturbation dans notre construction.

... que Cornelis serait engagé dorénavant chez un constructeur relativement nouveau de la région stéphano-parisienne.

... que ce constructeur allait sortir des machines extra-rapides établies avec le moteur 500 cmc. d'une des plus grandes marques françaises dorénavant spécialisée dans la seule construction du moteur.

... qu'un des plus acharnés adversaires du M.C.F. est toujours porté comme adhérent à ce club, ainsi que d'autres d'ailleurs.

... qu'à l'occasion de l'inscription du 10.000<sup>e</sup> membre, il y aura discussion entre celui-ci et le 10.001<sup>e</sup> pour régularisation d'une pareille situation douteuse et peu historique.

... que l'on a vu à Montlhéry le « roi du tourisme » sur une 4 cylindres, 500 cmc. française, arbre à cames.

... que, venu de Paris par la route, il a tourné jamais à moins de 158, et qu'il a exprimé l'idée que le 200 k. en 500 cmc., serait un jeu avec cet engin à 6,2 de compression et à l'essence-benzol au 1/4.

... que l'engin susdit est un 4 cylindres, face à la route, ne pesant que 138 kilos. à turbo, naturellement.

... que le mousquetaire Maisonneuve serait définitivement entré au service de Soyer.

... Que le proverbe dit qu'avoir trop d'esprit fait mourir jeune.

... Que l'on prétend que ce n'est pas la raison de la mort du palmipède que *Moto Revue*, peu accoutumée à la zoologie, avait classifié gallinacé aquatique.

... que la maison Marc se gratterait le crâne pour savoir si le patron participerait sur la nouvelle 500 cmc., aux Six Jours d'hiver.

... qu'on a aperçu sur une Motorhon'yx le ci-dessus constructeur parisien, concurrent de cette marque : belle référence pour la lyonnaise.

... que le constructeur d'un moteur français en 3 lettres a en préparation un bloc-moteur à chaîne et aussi... un autre à cardan.

... que l'essai de la double-tube dijonnaise serait fait dans des conditions officielles très dures.

... que cette manière de pratiquer contenterait tout le monde, même les plus difficiles.

... que l'auteur du 1<sup>er</sup> cylindre français serait un ingénieur d'une des 3 maisons d'auto qui... faisait courir.

... que des « propulsés », nouveaux modèles figureraient plus qu'honorablement dans les épreuves sportives à venir.

... que lesdites machines ont fait l'objet depuis près de trois mois d'essais incessants et rigoureux concernant surtout la consommation et la robustesse générale.

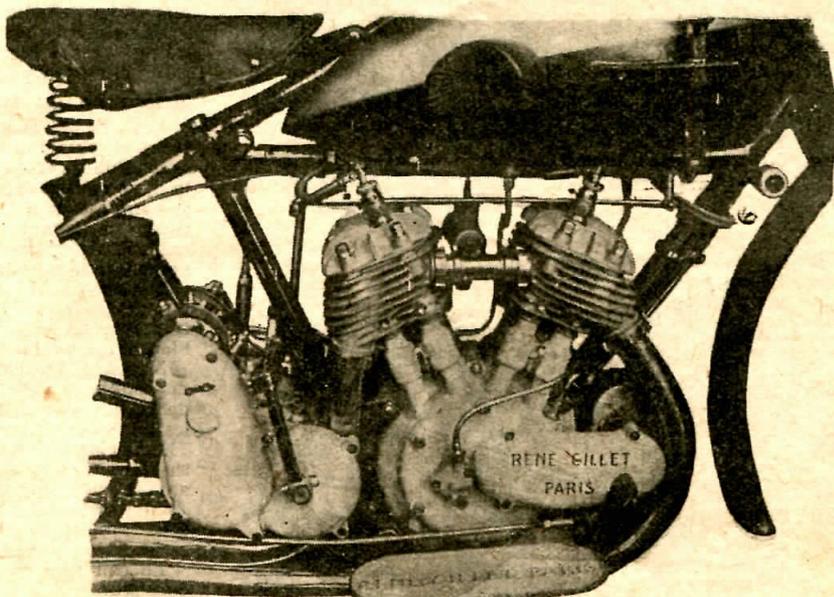
... que Clech, d'illustre mémoire, serait un excellent conseiller technique pour les jeunes d'un grand club séquanais... lequel ?

... qu'un futur nordiste-africain aura un rude mérite de réussir son prochain raid si l'on considère l'extrême surbaissément de la machine qu'il va employer.

... que D.K.W. conserve jalousement le secret de son prochain cadre en-tôle, secret impénétrable à tous... à l'exception toutefois du *Petit doigt* de *Moto Revue*.

... que notre collaborateur Maxend a reçu pour son article « La moto d'après-demain », entre autres, une lettre d'eng... et une autre de félicitations enthousiastes, avec offre d'une bonne bouteille lors de son passage à Reims.

Kamotsul



Un moteur 1.000 cmc. du 1<sup>er</sup> Salon de la Motocyclette, le bicylindre René Gillet



Au Salon des motos

par Robert SEXÉ

(Suite, Voir Moto Revue, n° 300)

La fourche Néander, disions-nous, comporte une gamme de ressorts montés en coin. Ces ressorts sont, pourrait-on dire, « commandés » car ils n'entrent en action que les uns après les autres, et suivant la violence du choc.

M. Neuman, ancien ingénieur de la Compagnie Zeppelin, a fait construire à Friedrichshafen un cadre expérimental entièrement en duralumin pour moto de 500 cmc.

Les « Neander » à cadre acier sont déjà

d'une vingtaine de kilos plus légères que des motos à cadre normal. La construction en duralumin permettrait d'alléger encore de pas mal de kilos, pour une résistance égale.... Il y a une petite difficulté, le prix de revient ! 1.800 francs de plus !! à cause du monopole de fait dont jouissent les producteurs de cet alliage....

M. Neuman a toujours employé, pour ses machines, un revêtement métallique; il se sert maintenant du nouveau procédé au admium-chrome, que sa résistance très grande finira par imposer. Il ne permet pas, il est vrai, comme une bonne couche de vernis, de dissimuler un fini défectueux.

Le siège de la « Neander » est fort original, et comporte, si j'ose m'exprimer ainsi, un « dossier » avant ! et arrière.

Une selle de vélo, au fait, pourquoi ? Nos motos ont-elles encore des pédales ?...

Le recul très net de la construction en tubes, semble bien être le trait le plus caractéristique.

**Triomphe du cadre en tôle, enfin !**

Les « B. M. W. » en exposent sans contester le plus réussi comme élégance et accessibilité, et qui ne fait qu'améliorer la ligne bien connue de leurs machines. Il se compose de deux tôles soudées à l'autogène à l'avant de la tête de fourche, qui est constituée par une pièce rivetée venant renforcer ce point du cadre.

Nous avons déjà décrit la « Wanderer » monocylindrique à cardan: Groupe moteur, transmission et cadre en tôle ressemblent étonnamment à ceux des « B. M. W. »

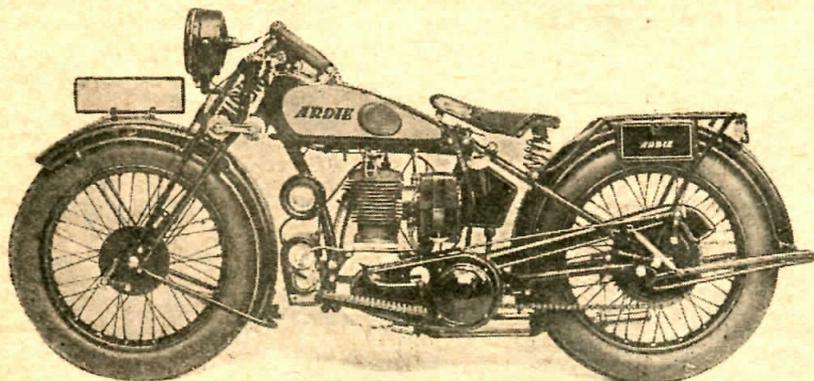
Notons la taille en spirale de la denture du couple conique, le réglage permettant de faire varier l'engagement du cône, et les joints aux deux extrémités de l'arbre.

La firme « Zündapp » a remporté avec sa deux temps dérivée de la « Levis » anglaise un succès considérable.

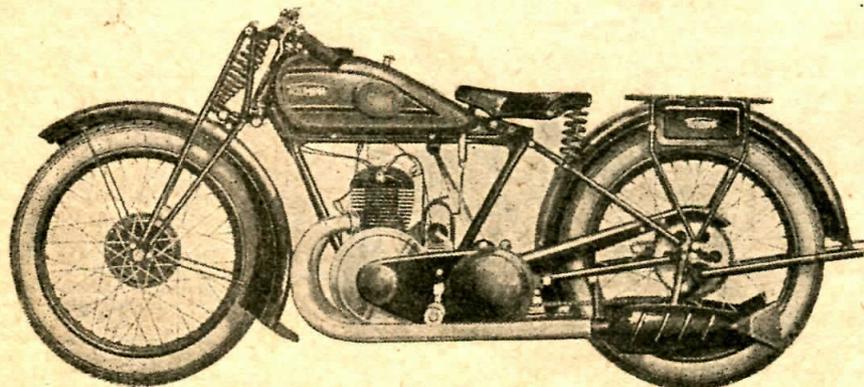
Elle en a sorti une douzaine de mille cette année, ce qui doit être, à peu de chose près, la production de « B. M. W. ».

Le cadre de sa nouvelle 300 cmc. est constitué entièrement d'éléments en acier matricé réunis par des boulons.

Le mécanicien français Rasser avait, dès 1922, créé une construction assez semblable, avec le fer à cornière ordinaire.



Ardie n'emploie pour sa 500 cmc. que des moteurs et des boîtes de vitesses anglaises.



Dans la cylindrée très prisée de 300 cmc., La Triumph allemande expose à Berlin une deux temps grand Sport.

« Zündapp » expose également sa nouvelle 200 cmc. au cadre fait de tubes droits boulonnés, à la « Francis Barnett ».

Sur les deux modèles, le cylindre est maintenant incliné.

Chez « D. K. W. », une grande vitrine, comme un kiosque, brillamment illuminée, contient la dernière édition de la 500 cmc., deux temps, deux cylindres, qui a maintenant un refroidissement à eau.

La position du radiateur, très large et débordant à droite et à gauche du cadre, ne me semble pas très heureuse. En somme, une moto tombe... quelquefois, ne serait-ce qu'à l'arrêt, au cours d'une manipulation maladroite ! Or, chaque fois, ce pauvre radiateur doit en prendre « un bon coup » !

« D. K. W. » a abandonné sur cette 500 et sur sa 300 cmc. la boîte séparée, et revient au bloc moteur. Le levier du changement de vitesse est du type à rotule, comme sur une voiture.

Ces deux modèles sont équipés maintenant d'une dynamo 30 watts, montée directement en bout d'arbre à droite, du côté opposé au volant magnétique.

Une pancarte à côté de la petite 200 cmc. indique que « ce type a déjà été tiré à 80.000 exemplaires ! »

Ces catégories 200 cmc. et 300 cmc. ont été créées par le nouveau système allemand de taxation sur les motocyclettes, qui exempte les machines ne dépassant pas 200 cmc. de tout impôt, et même de la nécessité du permis de conduire pour le conducteur !

Dans ces conditions, la 250 cmc. n'avait plus de raison d'être, la 300 cmc. a donc pris sa place.

Nous disions plus haut que la firme Schüttoff, de Chemnitz, avait été absorbée par « D. K. W. ». Rien de surprenant à ce qu'elle expose une moto légère à moteur « D. K. W. » ; elle n'en continue pas moins la fabrication de ses types à bloc moteur quatre temps, que complète maintenant une 350 cmc. à arbre à came.

L'usine « Triumph », de Nuremberg, en plus de la 500 cmc. dont le moteur vient de Coventry, sort d'assez grandes quantités de 200 cmc. et 300 cmc. à moteur deux temps, construites entièrement par elle.

« Stock », spécialisé jusqu'à présent dans le vélomoteur de 125 cmc., l'a enfin abandonné pour une fort plaisante 200 cmc deux temps, deux vitesses, à transmission par vis sans fin.

« B. M. W. », « Wanderer », « Stock », cela fait déjà trois motos à transmission par arbres qui sont construites en grandes séries !

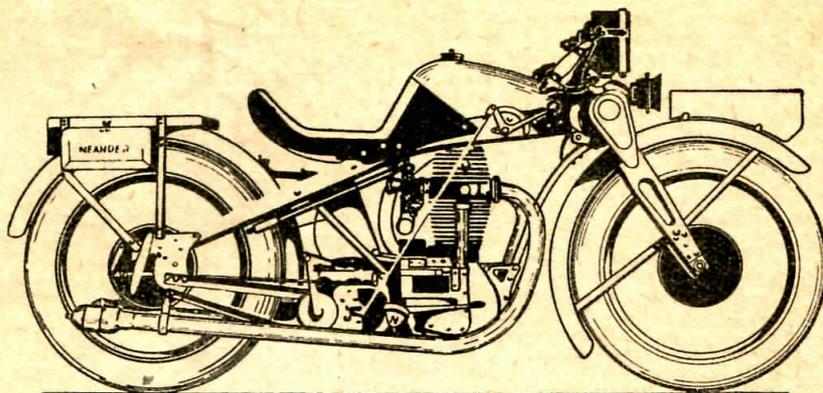
Les « Deutsche Werke », Berlin, n'ont, en quatre ans rien changé à leur « D-Rad », que le cylindre, incliné cette année, mais muni d'ailettes horizontales. Les « Deutsche Werke », qui ont construit en 1928 près de 20.000 motos, sont, après « D. K. W. », les plus gros producteurs d'Allemagne.

« N. S. U. », sans rien modifier à son cadre double ni à son bloc moteur, donne maintenant le choix d'une culasse à culbuteurs pour sa 500 cmc.

La « 250 cmc. » à culbuteurs, au contraire, l'an dernier, devient une 300 cmc. à soupapes latérales.

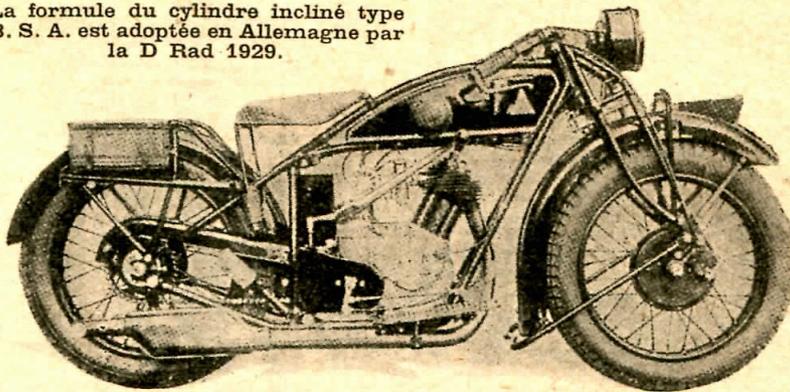
Le bloc moteur « N. S. U. » est remarquable par le nombre des pignons qu'il emploie dans la transmission.

Son dessinateur semble aussi s'être ingénié à multiplier les coins et recoins dans ses carters !

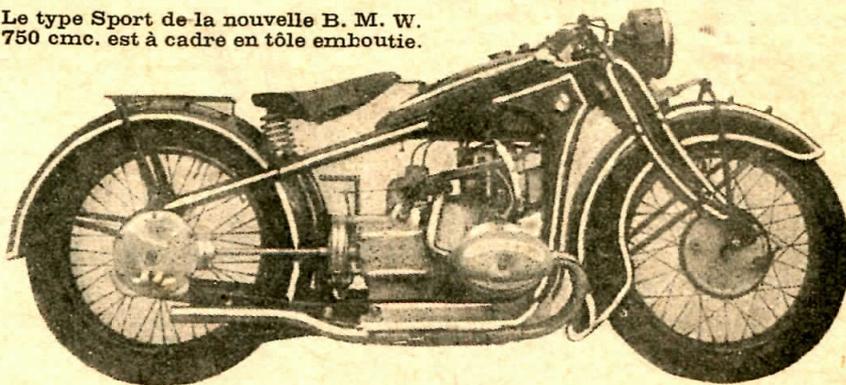


Le cadre Néander équipe également l'Opel et la Néander ! bien entendu.

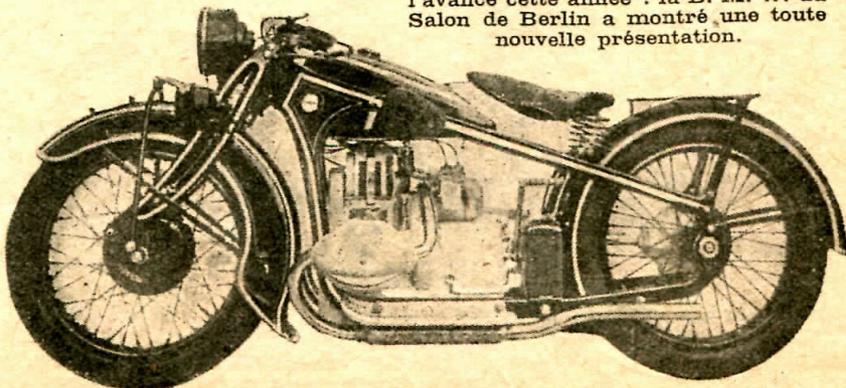
La formule du cylindre incliné type B. S. A. est adoptée en Allemagne par la D Rad 1929.



Le type Sport de la nouvelle B. M. W. 750 cmc. est à cadre en tôle emboutie.



La catégorie 750 cmc. a repris de l'avance cette année : la B. M. W. du Salon de Berlin a montré une toute nouvelle présentation.



Un détail excellent, par contre, que l'on retrouve chez « D. K. W. », ce sont les petits tubes joignant la culasse au cadre pour empêcher le cylindre de « branler de la tête ».

Le stand « N. S. U. » est dominé par une énorme sphère terrestre illuminée qui tourne lentement sous la nouvelle 300 cmc dont le carter repose sur le pôle Nord !

Comme « Gillet » expose sa célèbre deux temps, cela fait, à ce Salon, deux types « Tour du monde » !

Les « Victoria » Werke, de Nuremberg, abandonnent la fabrication de leurs « flats twins » (qu'elles exposent cependant !) pour se consacrer au monocylindre. Leur 350 cmc. a culbuteurs n'a plus maintenant, c'était à prévoir !, de volant extérieur.

Ici, les catalogues sont distribués par de fraîches Bavaroises, en robes de bal du même gris bleu que les cadres des motos.

Je ne m'attarderai guère à vous décrire les modèles des fabricants ne faisant que de l'assemblage. Les plus communs sont : « Ardie-Jap », intéressant surtout par son prix, et parce qu'il n'est livré qu'avec un équipement électrique « Bosch » complet. L'« Imperia Mag », la « Standard » et l'« Ernst Mag », de Breslau. Ce dernier est remarquable par son dessin extrêmement compact (le moteur est incliné) et son faible empatement qui doit en faire une machine très maniable.

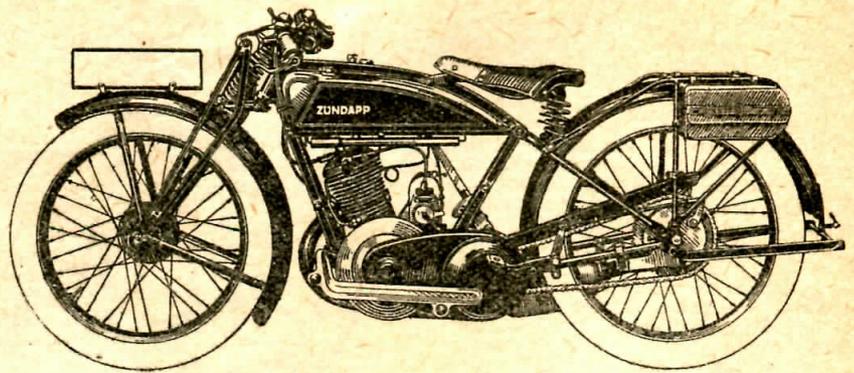
On ne voit guère de moteurs allemands.

L'« Elite Diamant », qui appartient au groupement Opel, est équipée d'un moteur « Kühne » à soupapes latérales et culasse Ricardo. La position de la bougie est curieuse : presque horizontale, tout en étant au centre de la culasse.

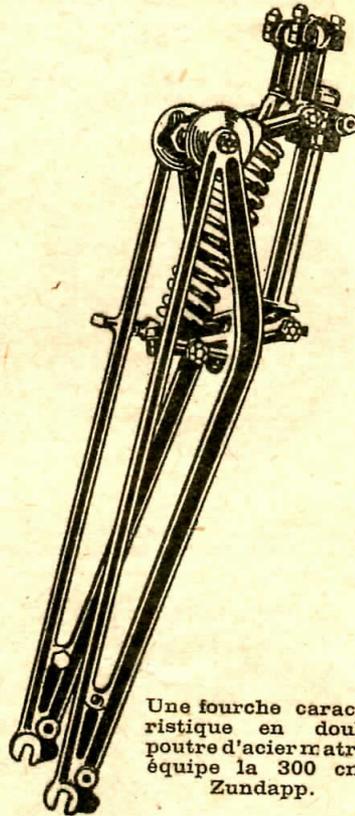
On trouve le beau moteur « Küchen » (fabriqué maintenant à Heilbronn) sur l'« U. T. » et sur la « Neander ». Le nouveau type, formant un bloc moteur à quatre vitesses, a conservé sa distribution à trois soupapes.

Ses succès en course (il gagna notamment cette année le Bol d'Or allemand) ont fini par l'imposer à l'attention des constructeurs.

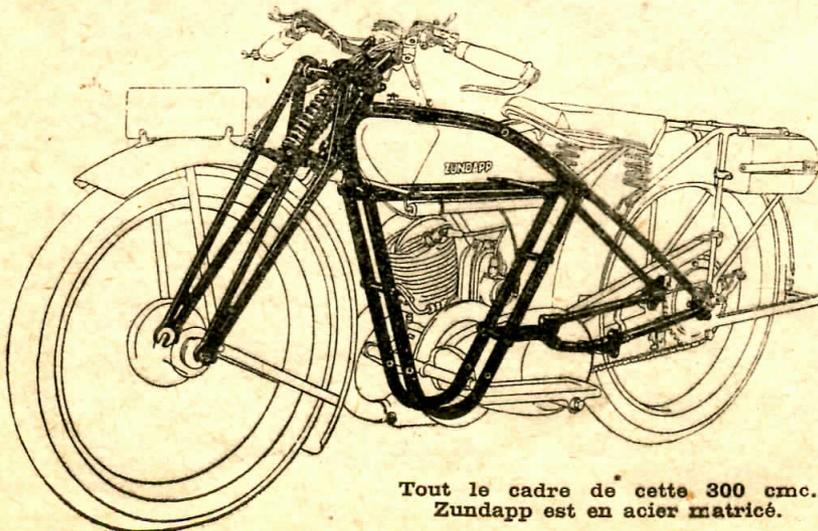
Quand aux fabricants de boîtes de vitesse, le développement du bloc moteur ne les empêchent pas de prévoir, pour cette année, une production plus considérable. La plus importante maison, « Hurth », de Munich, va « passer » de 12.000 boîtes à 40.000 l'an prochain !



La nouvelle 300 cmc. Zundapp.



Une fourche caractéristique en double poutre d'acier matricée équipe la 300 cmc. Zundapp.



Tout le cadre de cette 300 cmc. Zundapp est en acier matricé.

Il est hors de doute que le nombre des motocyclistes allemands va faire un bond en avant formidable dans le courant de 1929. De plus, ici, la moto devient un instrument utilitaire dont on se sert, en toutes saisons, pour ses affaires.

Ce sont, cette année, les machines de faible cylindrée qui vont avoir le gros succès commercial.

L'an dernier, le nombre des motocyclistes a augmenté de plus de 100.000 ! en Allemagne. On prévoit, pour cette année, un accroissement encore plus considérable.

En Angleterre, par contre, la progression n'a été dans le même laps de temps que de 25.000. Donc, l'an prochain, tout fait penser que l'Allemagne sera bien prêt de disputer à l'Angleterre le premier rang.

Et ceci ne sera pas sans influencer considérablement le développement de l'industrie motocycliste allemande.

Il y avait, certes, à la dernière Olympia Show, des nouveautés sensationnelles, plusieurs quatre cylindres, des cadres en tôle, des suspensions arrière, des directions avant du type voiture, etc.

Mais on ne les voyait que sur les stands de firmes soit spécialisées dans la moto de grand luxe, faite sur commande, ou n'ayant qu'une production négligeable.

Toutes les marques anglaises, sans une exception, qui comptent sur le marché, restent fidèles à leurs types classiques, limitant leurs recherches, semble-t-il, à la forme et la couleur du réservoir.

Ils répondent peut-être, par les entortillages de leurs nombreuses tubulures, leurs renvois de chaînes qui en font de véritables petits ateliers, les supports de magnéto, de boîte, de dynamo, et ces carters de fer blanc qui cachent plus ou moins tout cela à l'idéal mécanicien d'un plombier-zingueur...

Mais, en somme, ne vous donnent-ils pas l'impression d'un « bricolage » ? Soigneusement exécuté, ingénieux, certes, et même efficace, reconnaissons-le.

Les gros producteurs allemands préfèrent une autre tactique. Ils n'ont pas eu peur d'adopter les solutions qui s'imposent, comme le bloc moteur, et même, nous le voyons, le cadre embouti, la transmission à cardan.

Quelques visites, même rapides, aux usines, convainquent de l'excellence de leur outillage et de leur organisation.

Oui, la moto, ce pauvre engin tant décrié, autrefois, et encore attaqué, mais si maladroitement, par l'obscur « semainier » du plus « illustré » des périodiques français, a donné naissance en Angleterre, en Belgique, en Allemagne, à de vastes usines dont la production affecte favorablement l'économie nationale.

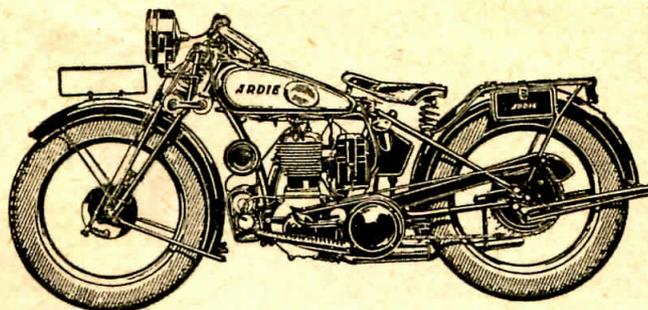
Le ministre de l'Intérieur britannique le reconnaissait en termes flatteurs.

Ses collègues allemands ne se sont pas contentés de bonnes paroles, et ont accordé, comme je le disais plus haut, à la petite moto populaire, le plus « touchant » des encouragements : pas d'impôts à payer, pas de permis de conduire à prendre. (En demande-t-on, même chez nous, pour la bicyclette?)

Ils ont reconnu, ainsi, le droit de la masse au véhicule à moteur sous la forme économique qui, seule, lui sera de long-temps accessible.

Il se crée, en France, sous nos yeux, une industrie motocycliste dont le développement sera peut-être plus rapide encore.

Souhaitons qu'elle sache tirer profit des expériences étrangères. La presse motocycliste, en faisant connaître, même superficiellement, les tendances, les forces à l'œuvre, les résultats acquis hors de chez nous, sait qu'elle contribue ainsi à



En 500 c.m.c., Ardie présente, et toujours équipée électriquement, une machine remarquable à moteur J. A. P.

l'évolution et au développement de la motocyclette.

Car des concurrences acharnées, des luttes commerciales et sportives souvent

violentes, il en sort tout de même, en fin de compte, une sorte de collaboration involontaire et, de plus en plus, internationale.

ROBERT SEXÉ.

(Fin.)

## Opinions diverses

### Motocyclistes tout temps

Le pourcentage des motocyclistes qui roulent l'hiver croît sans cesse. Jadis on se faisait une fausse idée des difficultés que présente l'emploi de la moto l'hiver.

Il est juste de dire que nos vieilles machines étaient loin d'avoir la stabilité des nos motos actuelles et que les plus expérimentés d'entre nous dérapaient souvent. La brutalité de certaines machines sur le pavé gras risquait fort de nous désarçonner. Nous nous rappelons il y a vingt-cinq ans un trajet fait sur une Knapp par temps de pluie. La Knapp avait une transmission directe par engrenages et le moteur était sur le côté de la marche arrière. Nous avons imprimé avec cette machine plusieurs fois notre empreinte dans la boue. Même les meilleures machines tenaient mal la route et on ramassait des bûches innombrables. Avec de tels engins il était inutile de chercher à sortir par mauvais temps et on ne pouvait faire un reproche à leurs possesseurs de prendre le train. Aujourd'hui, tout cela est changé. La stabilité de nos machines a été améliorée considérablement ; elle le sera sans doute encore quand le centre de gravité et la position du conducteur auront été abaissés et quand on aura adopté d'autres systèmes de direction. La protection contre les intempéries est suffisante, si on complète les garde-boue, le protège-jambes, le pare-brise par des vêtements spéciaux. Il n'y a à la vérité qu'un reproche sérieux à faire à la moto, nous voulons parler de la difficulté de nettoyage et d'entretien.

L'homme qui rentre chez lui après une journée de travail aura-t-il le courage d'astiquer sa machine ou de graisser ses chaînes ? C'est là que réside, il faut le reconnaître, une des grosses supériorités de la voiture sur la moto. La moto que la lance ou un seau d'eau débarrasse de sa boue voilà, nous y insistons, ce que demande l'homme qui sort par tous les temps. Nous ne croyons que médiocrement à la moto-voiture qui risque d'être lourde, peu maniable et chère, mais nous croyons à la moto lavable à grande eau ; une telle moto n'est pas nécessairement plus coûteuse que nos modèles actuels.

On semble redouter, l'hiver, d'être mouillé et de prendre froid. Il ne faut assurément pas se mettre en selle alors qu'on est mouillé de sueur, mais le danger est moins grand avec le vent, qui vous souffle en face, qu'avec les courants d'air sournois d'une conduite intérieure. À respirer à pleins poumons, on devient d'ailleurs plus solide. Avec de bons vêtements et peut-être plus encore de bons sous-vêtements, on n'a à redouter ni bronchites, ni rhumatismes. Et comme nous le disions, on s'aguerrit, on se sent plein de vie et d'activité. Évite-t-on la pluie quand on va à pied, n'a-t-on pas les pieds mouillés, n'est-on pas

exposé aux courants d'air quand on attend le tramway ou le métro, ou qu'on pénètre dans une gare. Et dira-t-on que voyager dans un compartiment encombré, dans la fumée, au milieu d'une odeur de drap mouillé, soit recommandable pour la santé. Combien il est plus sain de se trouver sur la route, bien protégé par des imperméables et des bottes de caoutchouc. Au moins, on respire un air pur, on est plein d'appétit, on dort à poings fermés, et on ignore les rhumes. Les chutes ne sont actuellement plus guère à redouter ; si l'on tombe c'est presque sous l'effet d'une suggestion, par peur de tomber. D'ailleurs, comme ces chutes résultent généralement de ce qu'on a ralenti et qu'ainsi on a accentué les irrégularités du couple moteur, on va en général à toute petite allure et la chute est absolument anodine. Il n'y a plus lieu de redouter les taches d'huile, les motos sont propres et de plus on est protégé par les vêtements spéciaux. Si seulement nos machines pouvaient être nettoyées avec trois ou quatre seaux d'eau ou une bonne douche !

### Indicateurs de vitesse dans le réservoir

C'est un sujet de discussion entre motocyclistes. Faut-il placer la commande de l'indicateur de vitesse sur la roue arrière, la boîte, de vitesse ou la roue avant. Aux deux premiers systèmes on reproche d'être inexacts à cause des bonds que fait la roue. La commande par la roue avant semble être plus exacte. Nous ne croyons pas qu'en fait, les erreurs dues à ce que la roue arrière quitte le sol, soit à des allures anormales, sur bonne route, bien sensibles. D'ailleurs, l'exactitude d'un indicateur de vitesse est bien relative, et il ne fait pas attacher trop d'importance à la précision de la commande d'un appareil souvent assez imprécis. L'indicateur de vitesse nous évite surtout de grosses erreurs, mais ne nous indique pas au millimètre ni au centième de seconde, la distance et la vitesse. Aussi, même en admettant que la commande sur la roue arrière ou la boîte de vitesse soit cause d'une petite erreur, nous ne voyons aucune raison de passer condamnation de ces commandes. La prise sur la boîte de vitesse est supérieure aux autres puisqu'elle fonctionne à l'abri de la boue, dans l'huile et que le câble de commande est court (un câble trop long et sinueux, par suite de sa torsion cause aux hauts régimes une certaine instabilité de l'aiguille).

Où loger l'indicateur de vitesse, sur le guidon ou le réservoir. Il est certain qu'un indicateur de vitesse enfoncé dans le réservoir, dégage la machine et en augmente l'élégance, mais l'impression n'est plus aussi favorable si on roule, car il faut alors pour consulter son indicateur de vitesse.

(A suivre).



### LA MOTO ET LES POUVOIRS

### LA MOTO RENTRE DANS LA VIE POPULAIRE

#### LE JOUR DE LA MI-CAREME, PARIS VERRA :

La Reine de l'Industrie  
Motocycliste

La Fée  
de la Motocyclette

La Mascotte des Clubs  
Motocyclistes

#### En vue de la Mi-Carême

La moto rentre dans nos mœurs et notre vie sociale. L'invitation nous avait été suggérée l'an passé par les pouvoirs publics d'organiser, pour la cavalcade de Mi-Carême, une belle présentation motocycliste : nous n'avons pu y donner suite à cause de notre croissance trop rapide, étant un peu débordés par le succès. Cette année, nous organiserons donc cette cavalcade et derrière le char de la Reine des Reines, tout Paris verra pour la première fois défiler sur les Boulevards la Reine de l'Industrie Motocycliste, la Fée de la Motocyclette et la Mascotte des Clubs. C'est au cours de la réunion et du bal *Moto Revue* que seront désignées, sous la présidence de M. Sabatier, les trois souveraines de notre sport. Inutile de dire l'intérêt qui s'attache à cette première élection et que nos demoiselles ou dames qui brigueront cet honneur recevront toutes les facilités. Les détails de l'élection seront donnés ultérieurement.

La Reine de l'Industrie motocycliste sera naturellement élue par les Constructeurs, les Fabricants, les Agents et assimilés de notre industrie.

La Fée de la Motocyclette sera l'élue de tous les motocyclistes, de leurs amis, parents et de tous ceux qui, d'une façon ou de l'autre, s'intéressent à nous.

La Mascotte des Clubs sera plus spécialement élue par les représentants et les membres de tous nos groupements parisiens, qu'ils appartiennent ou non à une organisation centrale.

Les trois heureuses et, souhaitons-le, les plus belles de notre sport auront officiellement leur char dans le Carnaval Parisien de la Mi-Carême.

Souhaitons que les concours se fassent nombreux pour nous aider à mener à bonne fin cette première organisation sociale qui pourra plus tard être la base de nouvelles

formations sociales utiles : mutuelles, coopératives, organes de défense motocycliste, etc..

#### La première mascotte

C'est pendant le banquet du M. C. Versailles, le 8 décembre, que *Moto Revue* ayant donné la primeur de l'annonce de la décision du Comité des fêtes de Paris, que le premier club désigna sa Mascotte, celle qui devra, le 19 janvier, concourir pour la Mascotte de tous les Clubs. C'est Mme Schubler, une jolie brunette, aux traits réguliers, au sourire perpétuel, qui fut vainqueur du tournoi par 28 voix, à la majorité absolue, contre 55 voix réparties sur les autres candidates. Seuls votaient les hommes. Donc, Mme Schubler, Présidente du M. C. V., mascotte du M. C. V., est admise à concourir pour la finale du 19 janvier à la Salle des Fêtes du *Petit Journal*.

Dimanche 25, le M. C. Seine désignera sa mascotte.

### Un bal Moto-Revue

Le 19 janvier, dans les Salons des Fêtes de notre confrère "Le Petit Journal" aura lieu l'élection des Reine, Fée, et Mascotte Motocyclistes de la Ville de Paris.

#### UNE ANNÉE CHARGÉE

##### Un bal Moto Revue

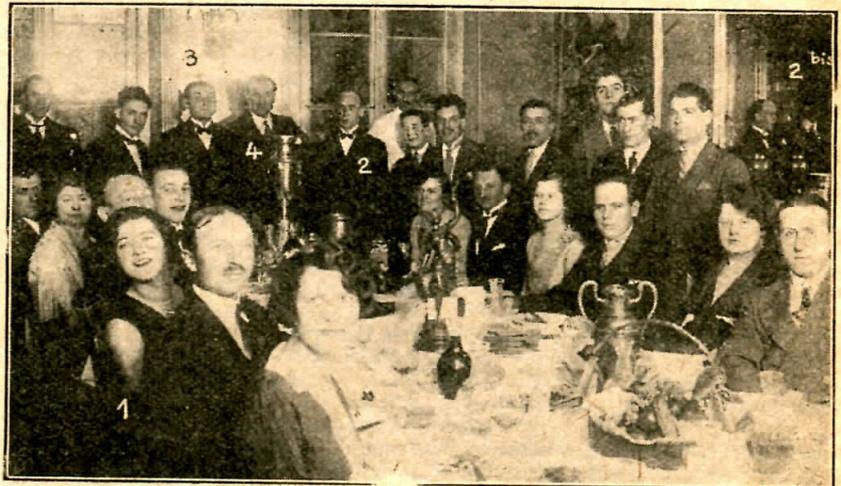
Quelques jours avant le départ de l'épreuve des Six Jours d'Hiver, *Moto Revue* organise un Grand Bal qui ouvrira la saison motocycliste. Le 19 janvier, un samedi, à 22 heures, s'ouvrira le Grand Bal motocycliste *Moto Revue*, dans les Salons du *Petit Journal*, 19, rue Cadet, Paris. L'entrée à ce bal ne sera, malgré la splendeur de la salle, que de 5 francs, pour les cavaliers. Exceptionnellement, tout cavalier demandant une entrée pour sa cavalière, en même temps, pourra recevoir une seconde carte pour la cavalière au prix de 3 francs, soit donc :

- 5 francs pour un cavalier seul ;
- 3 francs pour une cavalière accompagnée ;
- 8 francs pour un couple.

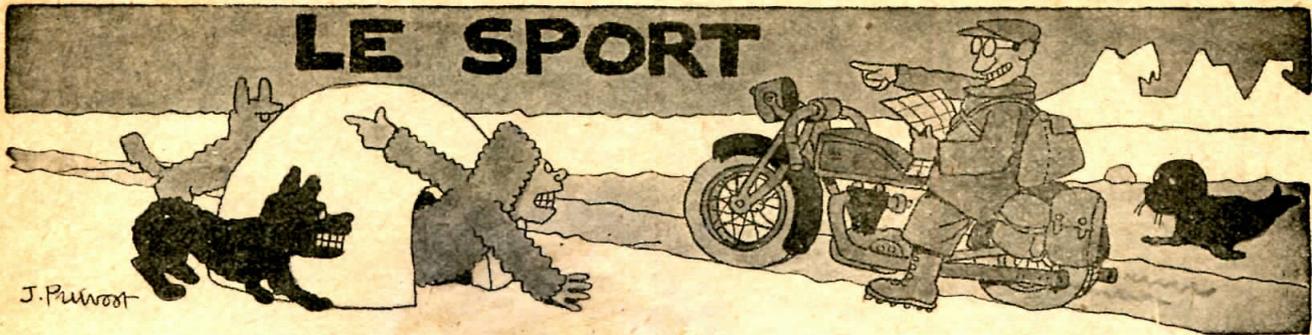
Une carte d'entrée sera remise à chacun des participants ; cette carte sera pointée à l'entrée : cependant...

#### Un cotillon gigantesque

...Selon une tradition qui tend à devenir classique dans nos Clubs, le cotillon s'impose. Ce cotillon doit être de grande ampleur. Aussi, pour éviter toute bousculade tout ennui, chaque cavalier ou cavalière devra conserver sa carte personnelle contre laquelle il lui sera délivré un cotillon pendant le bal,



L'élection de M<sup>me</sup> Schubler (1) pour la finale du 19 janvier de la Mascotte des Clubs eut lieu au banquet du M. C. Versillais. *Moto-Revue* était doublement représenté (2 et 2 bis) par un effet de glace imprévu. Le Président du M.C.V. (3) M. Schubler et M. Ragot (4) un animateur derrière la Coupe de l'Interclubs.



Qu'est-ce qui me plaît ?  
Une anecdote

Naturellement le record du kilomètre (ou du mille), c'est épatant, merveilleux et voilà pourquoi le tableau de *Moto-Revue* sur les records dans le numéro du Salon a été si apprécié. Mais voilà pour la vitesse pure ! En cette période d'utilitarisme, un ami me précisait qu'il y a d'autres records plus épatants, plus merveilleux. Il ne disait, à juste titre, qu'une machine susceptible de friser le maximum sur le kilomètre et qui, poursuivant son effort, se permet de maintenir son allure sur plusieurs autres kilomètres, était forcément une machine parfaite pour le client. Or, je lui ai répondu qu'un tel exploit était, pour l'instant, impossible, puisque les constructeurs s'acharment à faire des engins tout juste bon à exécuter un kilomètre ou deux et puis... revision.

Nous avons parié et la réplique fut nette. Claessens, puisqu'il s'agit de lui, enfourche donc à Montlhéry sa 500 cmc., et tenta l'exploit que je jugeai bien difficile.

Le kilomètre record mondial en 500 cmc. est de 183 kil. 486. Je prétends donc que, si Claessens voulait tenir sa gageure, il fallait qu'il roulât à une vitesse proche de ce maximum et tout au moins 6 ou 7 kilomètres.

Voici le résultat officiel :

Claessens, dès le départ, dépasse 183 au tour : a-t-il atteint ou dépassé le record mondial du kilomètre à un moment quelconque, je l'ignore car mon attention était portée surtout sur la performance sur 5.000 mètres au minimum. Donc, après avoir marché à plus de 183 kil., Claessens sur sa Saroléa 500 rendit l'exploit peu banal des 5.000 mètres à l'allure soutenue de 181 kil. 763. Et voilà comme quoi *Moto-Revue* a prouvé que pour une fois il n'était pas infallible : ce qui, pourtant n'empêche pas *Moto-Revue* d'être courtis et impartial et d'avouer que ce fut une grosse et agréable surprise de voir Saroléa décrocher le plus difficile des records mondiaux actuels, les 5 kilomètres à 181 kil. 763 soit à 344 mètres à l'heure seulement en moins sur le kilomètre lancé au tour. Ça, ça est un exploit vraiment belge ! Félicitations, pour une machine capable de tenir si longtemps et d'être prête aussitôt après à recommencer sans l'ombre d'une revision.

M. A.

#### Course de Cote de la Californie

Cette épreuve, organisée par le M. C. de Nice qui aura lieu le 16 décembre est assurée d'un grand succès.

Pour rappel, les inscriptions à droit simple sont reçues jusqu'au 10 courant. Passé ce délai, le droit de participation sera doublé. Nous donnerons d'ailleurs les résultats techniques de ce concours qui réunira tous les as de la carburation tant en moto qu'en auto.

Après Gillet-Herstal, Saroléa nous écrit :

Nous recevons de temps en temps de certains de nos clients ayant acheté d'occasion une moto 500, des lettres de réclamation. Ceux-ci se plaignent de ce que le bureau des contributions de leur localité veut les imposer pour 8 HP, alors que nos motos 500 ont été reconnues officiellement par le Service des Mines de Paris pour une force de 5 HP.

Nous vous serions donc obligés de demander à ceux de vos lecteurs qui auraient à se plaindre

## Calendrier sportif

JANVIER

6. — Course Riva-Bella (M. C., Nice).

22-27. — Six Jours d'Hiver (*Moto Revue*, A. C. I. F. A. M. C. F.).

### La plus belle victoire 1928

La Coupe de tourisme des petites motos est attribuée officiellement à

**MONET ET GOYON**

avec le coureur **Hommaire**

\*\*\*

La Coupe de tourisme des grosses motos est attribuée officiellement à

**GNOME ET RHONE**

avec le coureur **Bernard**

d'un cas semblable de nous en informer au plus tôt, afin que nous puissions adresser une réclamation à la direction des contributions avec le plus possible de preuve à l'appui.

**R** Nous avons déjà dit ce qui en était : redisons-le encore. Malgré tout le désir d'être agréable, il n'y a absolument rien à faire. Il s'agit de la nouvelle loi sur l'évaluation de la puissance fiscale des motos du mois d'août 1927. Les motos sont dorénavant imposées *fiscalement* d'après la cylindrée *uniquement* : une 500 est tarifée 5 CV.

Mais, et nous prions nos lecteurs de bien lire, relire, relire cette phrase : toutes les machines sorties des usines avant cette date et ayant été immatriculées sur la catégorie

avec les anciennes formules restent sous l'ancienne loi d'imposition.

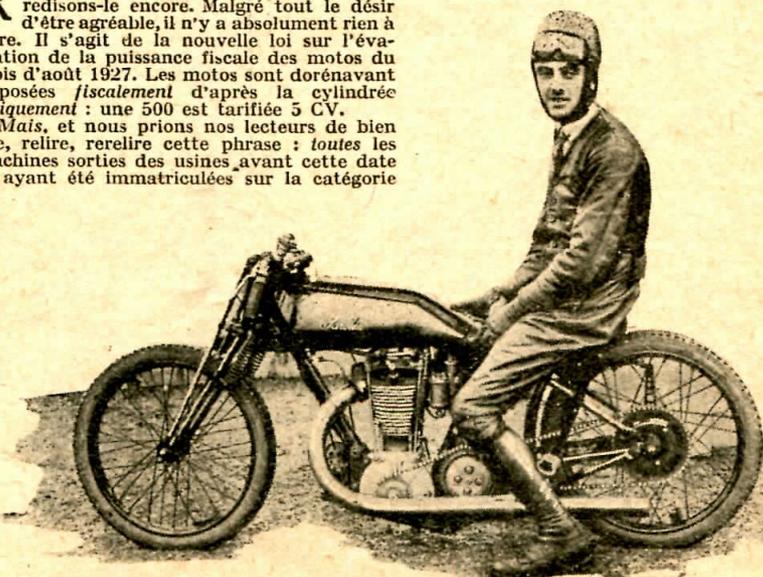
Aucune rectification rétroactive ne sera jamais accordée. Et voilà pourquoi, à *Moto Revue* même, l'auteur de ces lignes paie 1 CV de plus que les autres, parce que la maison Gnome et Rhône avait catalogué 6 CV la même machine qui actuellement est immatriculée 5 CV ; il s'est bien débattu afin de créer un précédent : rien à faire. Donc, Gilletistes, Saroléistes, Harleistes, Gnomistes de l'ancienne formule... et les autres, faites votre deuil et... casquez.

Il existe un moyen pourtant de rectifier : adressez au Service des Mines une demande en réduction de puissance ; diminuez les termes de la formule si possible. Mais attention, le fisc a prévu cette clause que l'on, c'est-à-dire la rotation du moteur en tours-minutes ne pourra en aucun cas jamais être changée de la formule primitive donnée par le constructeur : alors, là encore vous êtes refaits !

Et puis, entre nous, une maison a, il y a quelques mois, cherché à réduire sa puissance de cette façon ; elle y a réussi, mais les droits, les frais, etc., divers dépassaient le bénéfice pendant plus de trois ans !

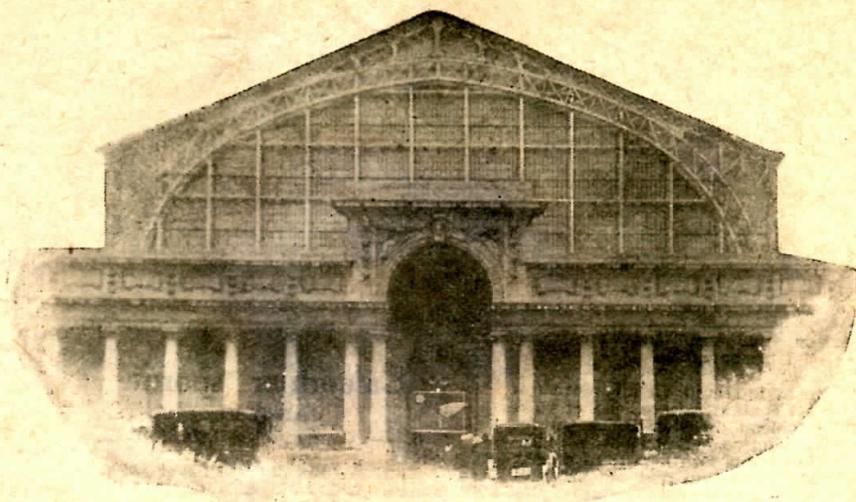
#### En Italie

A la course du Mont Torricelli, près de Turin, Sembenini, sur une Matchless 350 cmc. s. s., battait les records non seulement de sa catégorie mais aussi des 500 cmc.



Claessens qui vient, sur Saroléa, de battre des records enviés, et surtout celui des 5 km. arrêté à 181 km. 763, soit à quelque 350 mètres de moins que celui des 5 km. lancé.

## Le XXII<sup>e</sup> Salon de Bruxelles



Au Palais du Cinquantenaire, du 8 au 19 Décembre

### La Construction Belge est au Diapason du Progrès

Où en est la motocyclette en Belgique. Il est inutile de vanter la construction motocycliste belge.

Elle s'est affirmée suffisamment par les succès appréciables que ses représentants les plus qualifiés ont cueilli en course dans tous les pays.

F. N. Gillet et Saroléa ne possèdent-ils pas une série impressionnante de records du monde parmi les plus significatifs du tableau ; et, n'est-ce pas des motos de fabrication belge qui réalisèrent les premiers exploits extraordinaires du Tour du Monde et de la traversée du Sahara ?

En plus, l'examen des précédents Salons de Paris et de Londres nous ont précisément montré que les principales tendances à l'ordre du jour avaient vu le jour en Belgique. Ce n'est pas une mince source de gloire, en effet, que d'avoir eu le sens

suffisamment profond du progrès pour avoir été les initiateurs du bloc moteur (Gillet) et du châssis en tôle d'acier emboutie (La Mondiale).

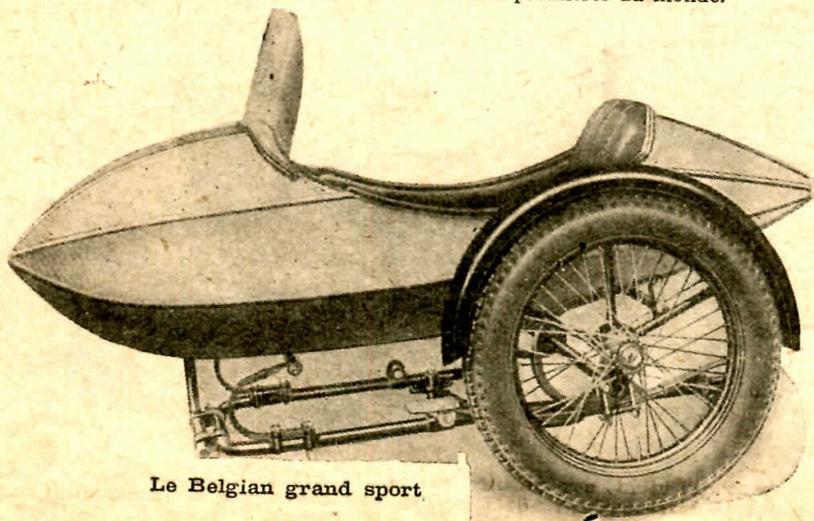
Malgré le handicap de la guerre, les usiniers belges ont fait preuve d'une activité prodigieuse. Il est vrai qu'ils ont été servis à souhait par une main-d'œuvre experte qui comporte notamment les artistes et mécaniciens de race, du pays de Liège.

Pour être adoptée à un réseau routier exécrable et aussi parce qu'outre-Quévrechain on aime ce qui tient et révèle un équilibre parfait, on a fait solide et robuste.

Cette robustesse est avant tout la caractéristique de l'industrie motocycliste belge qui est en train de s'avérer comme une des premières du monde.

#### L'énumération des principales tendances

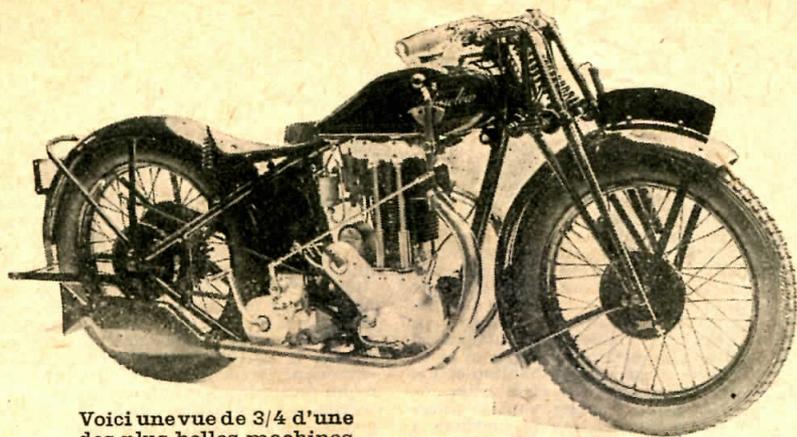
Outre le bloc moteur, le châssis en tôle d'acier emboutie, le retour à la « 4 cylindres » et la protection des culbuteurs et des tiges poussoirs qui sont, ainsi qu'on le sait, les tendances marquantes de l'année, toutes les firmes belges ont établi des cadres bas triangulés plongeant vers l'arrière et procurant avec l'abaissement notable du centre de gravité une meilleure position et partant de là une amélioration notable de la tenue de route ; ensuite, on note le réservoir en « saddle tank » mieux approprié à la forme du cadre et qui complète si heureusement la ligne générale de la machine ; le double échappement favorable au refroidissement et qui donne à l'ensemble une si belle impression d'équilibre. Le moteur à culbuteur est traité par tous sans exception.



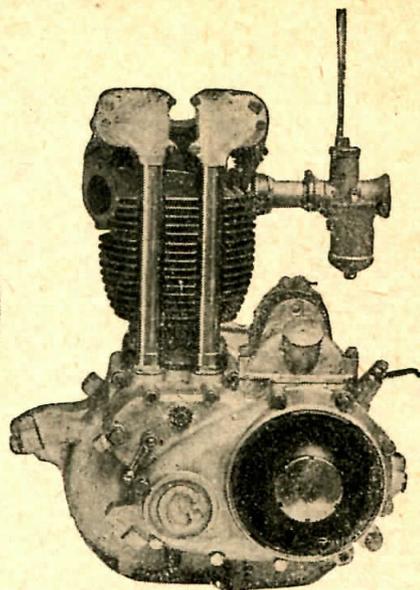
Le Belgian grand sport

Cependant, il ne faut pas attendre du Salon belge des révélations, car les Salons simultanés de Paris, de Londres et de Berlin ont à peu près épuisé, pour l'année 1928, l'ingénieuse construction belge. Nos amis ont donc profité de cette période d'hiver pour porter leur effort vers des réalisations plus marquantes dans l'esprit du public : la pulvérisation des records mondiaux. C'est ainsi que ces derniers jours l'on voit deux maisons qui, ayant exposé à Londres et Paris leurs dernières nouveautés, ont appuyé leur fabrication par une série impressionnante de records mondiaux, Saroléa et Gillet Herstal, ainsi qu'on le verra par ailleurs. Robert Sexé est parti à Bruxelles jeudi, retour de Berlin, et nul doute qu'avec notre rédacteur en chef de Belgique, Georges Detaille (car *Moto-Revue* a aussi son édition belge), ils ne nous donnent des impressions plus caractérisées de détail.

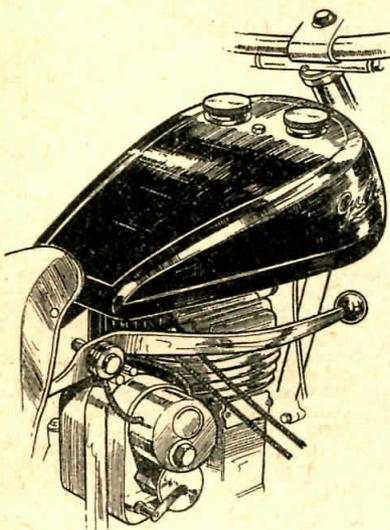
## QUELQUES DOCUMENTS INTÉRESSANTS...



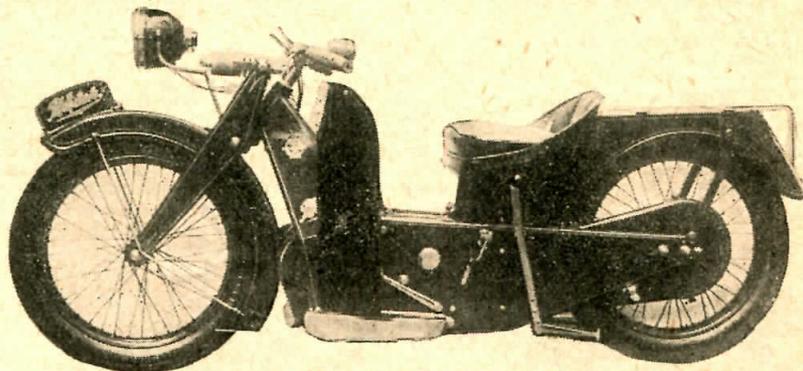
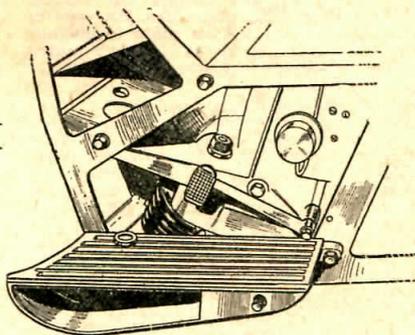
Voici une vue de 3/4 d'une des plus belles machines actuelles : la 500 ccm, super-sport Saroléa, qui a remporté un énorme succès au Salon de Paris.



Un ravissant bloc-moteur, créé par Gillet-Herstal et ci-contre une partie avant de la nouvelle " La Mondiale " du Salon de Paris avec les marche-pieds... chauffants.

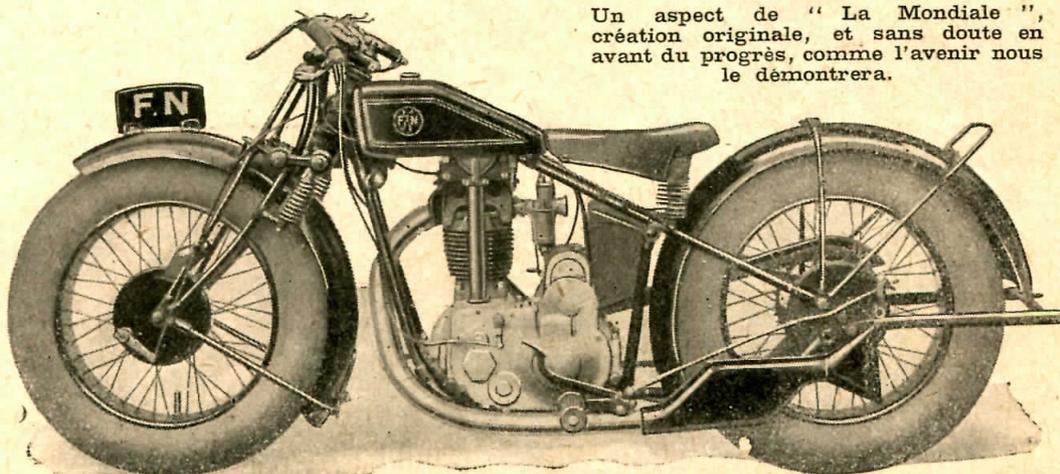


S'arrondissant sans exagération, le réservoir Gillet-Herstal est sobre et... élégant



Un aspect de " La Mondiale ", création originale, et sans doute en avant du progrès, comme l'avenir nous le démontrera.

La 500 ccm., surbaissée confort de la F.N., la marque à la renommée mondiale ; F.N présente aussi sa 350 ccm. normale et le type surbaissé



## L'ÉTERNELLE QUESTION

## Le Tan-Sad et le grand tourisme en moto

par C. V.

Dans votre numéro du 13 octobre 1928, j'ai lu avec intérêt votre article sur la moto à deux ; tout à fait de votre avis pour ce que doit faire le passager et vous terminez en signalant la difficulté de loger les bagages. En dehors des havresacs, on peut emporter une petite mallette. Fixer derrière le tan-sad et aussi près que possible un porte-bagages *non suspendu*, rigide. Ce porte-bagage sera un peu haut, mais il vaut mieux qu'il soit haut et en avant que bas et en arrière. Cette dernière fixation oblige d'ailleurs à avoir des fers plats trop longs qui *manquent de rigidité et gênent pour sortir la roue AR*. Le porte-bagages que j'emploie se trouve dans le commerce, mais il a été transformé et renforcé. La mallette est en tôle (400 x 250 x 150 en m/m). Et son système de fixation est simple. On en trouve dans les bazars pour une quarantaine de francs. En arrivant à l'étape, 2 écrous à oreilles à desserrer et les bagages sont sortis. J'ai légèrement encastré le garde-boue dans la mallette en emboutissant celle-ci à grands coups de marteau.

Avec ma dernière machine, j'ai fait en 6 mois plus de 15.000 kilomètres dont une grande partie à deux, avec bagages, sur des routes souvent abominables ; j'ai tout essayé, tan-sad fixe peu confortable, suspendu par des ressorts travaillant à la traction, puis à la compression, porte-bagage suspendu avec le tan-sad, etc. ; menant ma machine assez dur, j'ai toujours tout cassé. Ce dernier système seul résiste parfaitement et est facile à fabriquer. Son prix de revient, mallette comprise est d'environ 50 francs. Sur la mallette on peut fixer des passe-courroies et mettre d'autres bagages.

Vous proposer également des sacoches de cavalerie mises sur les côtés du siège AR. Ceci n'est pas toujours possible. Ma machine (500 cmc. super-sport française) a déjà des sacoches pour l'outillage, il y a de plus des commandes de frein, une batterie d'accus, etc.

Voici comment j'en ai fixé : Ce sont d'anciennes sacoches de la cavalerie dont le prix est de 30 francs la paire (en bon cuir) ; elles

sont placées à l'intérieur des protège-jambes et sont préservées de la pluie. (Leur largeur est la même que celle des protège-jambes, soit 16 centimètres). On peut y prendre leur contenu sans sortir de la machine. Je conseille de mettre dans une sacoche une chambre à air qui sera à l'abri de l'eau, car je n'ai pas trouvé de boîtes à chambres parfaitement étanches. Leur fixation laisse d'ailleurs parfois à désirer et la tôle est trop mince, j'en ai eu une dont la tôle a cédé vers la fixation et j'ai perdu boîte, chambre à air et bougies.

Sur la fixation des bagages, vous m'objecterez que ce système charge la machine à l'arrière. Ceci est insensé, si le tout est bien rigide, dans les virages en vitesse, comme dans les très fortes côtes. En voici la preuve : avez-vous fait en moto le chemin qui va au Sanctuaire de la Salette ? (entre Grenoble et Gap). Non, sans doute ! car, je crois que le nombre des motocyclistes qui y sont arrivés sans aide est inférieur à deux. La rampe maximum dans les lignes droites est de 33 0/0 (davantage dans certains virages) ; la stabilité était bonne malgré l'état épouvantable du sol. Un camarade qui m'accompagnait a été obligé de descendre lorsque la rampe a dépassé 25 0/0 à cause du manque de puissance du moteur, car le cabrage n'était aucunement à craindre. La machine avait, d'ailleurs, tous ses accessoires, y compris l'éclairage électrique avec accus, lesquels étaient placés à l'arrière. Après 10 kilomètres de côte, le moteur n'était pas anormalement chaud malgré les protège-jambes et il n'avait reçu aucune aide.

À mon avis, les motos, sont, en général, mal équipées et les motocyclistes ignorent trop souvent ce que leur machine peut faire en montagne. Sans parler de faire une ascension où l'amateur de performances sensationnelles ne laisse sur sa machine que le strict nécessaire pour que celle-ci roule et où il se fait souvent tirer et pousser, il y a de superbes promenades à faire, dans les Alpes surtout. Les motocyclistes sont trop timides ; de tous ceux que j'ai rencontrés entre Dunkerque et la Côte d'Azur, la plupart consi-

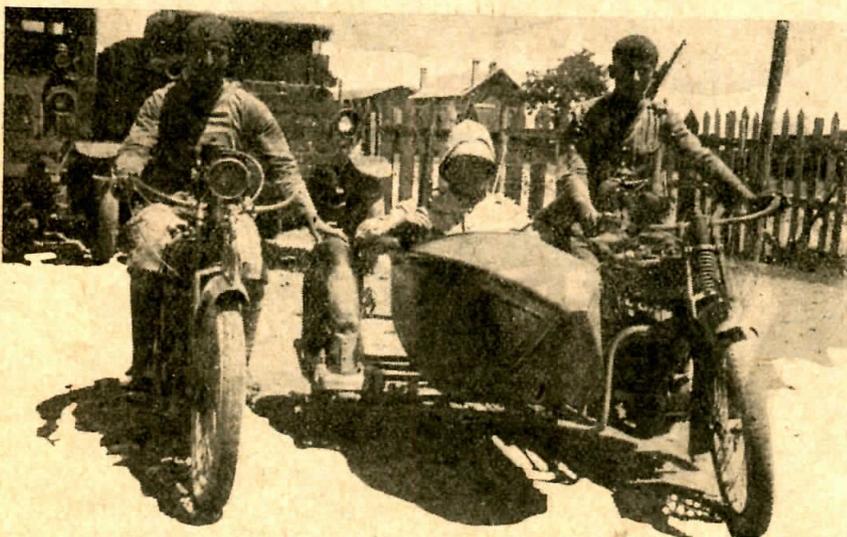
dèrent comme très dur de faire le Tourmalet ou le Galibier, alors que des cars 25 places y passent et que les rampes n'excèdent pas 14 0/0. À mon avis, les Pyrénées sont moins dures que les Alpes et je verrai avec plaisir *Moto-Revue* organiser Paris-les-Alpes-Paris. Avec l'aller par les Alpes et le retour par la grande route : Nice, Aix et Lyon. Une moyenne un peu élevée pourrait être imposée au retour. Il serait intéressant de voir les machines en vitesse lorsque les moteurs auraient eu un peu chaud dans une montée de 30 kilomètres, que les embrayages auraient pris des coups de soleil en démarrant dans du 18 0/0, que les descentes auraient fait travailler les freins et encrasser moteurs et bougies. Voilà ce que réalisent les cols du Glandon, de la Croix de Fer, d'Izoard et de Vars, voir même du Parpaillon, mieux, à mon avis, que le Tourmalet et Aspin. D'autre part, les cols des Alpes sont plus hauts et c'est surtout à partir de 2.000 mètres que le manque d'air fait tirer les moteurs. Lorsque les machines auraient été bien-secouées dans ces routes, souvent mauvaises, une étape de nuit Lyon-Paris ne serait pas mal, il me semble, pour juger la solidité des éclairages.

La moto est idéale en montagne et une bonne 500 cmc. y est imbattable, de plus les croisements sont en général faciles, ce qui n'est pas toujours le cas avec une voiture. J'ai fait les Alpes en torpédo, en conduite intérieure, en moto, en vélo, à pied et en avion, en mettant ces 2 derniers modes de locomotion à part, c'est la moto que je préfère, car c'est avec elle que l'on peut le mieux jouir des splendeurs de la montagne que beaucoup de Français ignorent.

J'avais préparé pour cet été un itinéraire d'environ 2.000 kilomètres que je n'ai malheureusement pu réaliser complètement. Si toutes les montées s'étaient succédées sans descentes l'altitude de 42.000 mètres aurait été atteinte, ce qui fait une pente moyenne de 4,2 0/0.

C. V., Lyon.  
Ingénieur.

## LA MOTO EN SYRIE



La moto existe surtout dans les services officiels : voici une photo inédite datant de deux ans sur laquelle, à gauche, on retrouve le soldat Randeynes qui eut son temps dans notre sport sur Norton : il a conservé d'ailleurs un souvenir vraiment chaleureux de sa René Gillet d'armée.

## Dans le Sud Africain

Le 25 août, (excusez le retard, les communications sont assez longues avec là-bas !) le novice en course Lamont, vieille souche française, sur une Matchless de série, battait dans le T. T. Transwalien tous les as et super-as du pays, tandis que le 4 novembre, sur une machine identique dans le Trial de l'A. C. U. Boyed-Harvey enlevait la Coupe d'Argent.

## Au Moto Club de Nice

Le club a tenu son Assemblée Générale annuelle le 16 décembre sous la Présidence de M. Verdi. L'ordre du jour portant sur la démission, sans motif, de quelques membres. Le Président avait d'ailleurs également abandonné son mandat. Mais l'assemblée, tout en regrettant le geste de quelques échauffés a insisté après une splendide péroraison d'un Vice-Président, doyen du Club, M. Establé, n'a pas accepté la renonciation du Président. Au milieu de fortes acclamations, M. Verdi a repris sa place en faisant fi des « on dit ».

Une sourde jalousie entre la presse niçoise, et l'organe du Club, règne depuis quelques temps. Les membres du bureau espèrent aplanir cette querelle intestine, qui ne doit pas subsister.

Des félicitations furent adressées à l'intépide motocycliste Gilda Gradenigo et nombreux seront les membres qui se porteront à sa rencontre lors de son retour, vers le 20.

Des causes particulières seront discutées à quinzaine et le Président insiste pour que tous soient présents.



IL FAUT Y VENIR :

### Le rôle des délégués de l'A. C. F.

Dans nos précédents articles, nous avons surtout parlé des fonctions qu'occupaient au sein du Comité de l'U. M. F., les délégués des clubs motocyclistes ; il serait peut-être bon de regarder maintenant quel rôle, jouent dans ce comité, les représentants de l'A. C. F.

Dans les pays étrangers, la Fédération motocycliste n'a pas de délégués par la Fédération Automobile. Nous reviendrons du reste, sur ce qui se passe chez nos voisins.

En France, jusqu'en 1912, le pouvoir fédératif appartenait à la Commission sportive de l'A. C. F. qui, devant le développement du sport motocycliste, créa, à cette date, d'accord avec des constructeurs et quelques clubs motocyclistes, l'Union Motocycliste de France.

Actuellement, le Comité de l'U. M. F. se compose de 31 membres nommés comme suit : 16 membres choisis par la Commission Sportive de l'A. C. F. parmi les constructeurs et les personnalités s'intéressant au Sport Motocycliste, parmi lesquels sera choisi le Président et 15 membres représentant les clubs motocyclistes qui seront nommés en Assemblée générale.

Ce Comité, ainsi constitué, est administré par un bureau qui se compose : d'un président élu par le Comité et choisi parmi les délégués de l'A. C. F., de deux vice-présidents et de deux administrateurs choisis en parties égales.

Comme on le voit, l'A. C. F. est toujours le maître absolu et le sport motocycliste reste le parent pauvre.

Si nous jetons un regard sur les noms des 16 délégués de l'A. C. F., qui voyons-nous ? Quelques constructeurs... actuellement ; nous insistons sur ce mot, car ce ne fut pas toujours ainsi — au nombre de dix ; les 6 autres personnalités étant celles qui s'intéressent au sport motocycliste ? Loyalement, vous conviendrez qu'il y a certainement en France plus de six personnes qui s'intéressent au sport motocycliste. C'est donc là que git le mal.

Nous ne sommes pas très partisans de Comités ainsi constitués. Nous ne verrions, certes, aucun inconvénient, à ce que les constructeurs soient admis dans semblable Association, mais alors qu'ils soient tous représentés ou tous convoqués chaque fois que le Comité se réunirait, ou qu'ils en soient tous exclus.

Le même fait se produit dans la Commission Sportive où six maisons de motocycles seulement sont admises. Elles deviennent donc, de ce fait, juges et partie. Il n'y a aucun précédent dans les annales des autres sports.

Prenons en exemple les statuts de la Fédération Cycliste. Son principal article tient en deux lignes et dit exactement ce que doit être un Comité indépendant : nul ne peut être membre titulaire

ou associé, c'est-à-dire représentant des sociétés affiliées, s'il possède une licence quelconque de l'U. V. F. ou de l'U. C. I. ou s'il est attaché à un titre quelconque à une maison de cycles, pneumatiques, accessoires ou articles de sport.

## U. M. F.

### DECEMBRE

25. — Côte de Carthage (M. C. Nice).

### JANVIER

6. — Course Riva-bella (M. C. Nice).

13. — Cross country auto motocycliste (Nicea Motor).

20. — Course de côte de Peille (M. C. Nice).

22-27. — Six jours d'Hiver (Moto Revue, A. C. I. F. A. M. C. F.)

26. — Côte du Mont-des-Mules (A. C. Nice pour A. C. Monaco).

27. — Course boulevard Michelet (M. C., Marseille.).

Là encore nous trouvons un autre article très net : les délégués appelés à faire partie du Congrès annuel ne peuvent faire partie que d'une seule société, celle qu'ils représentent.

De plus, nous retrouvons, en ce qui concerne le Comité Directeur de l'U. V. F., que les délégués ne doivent également faire partie, à aucun titre, d'une société s'occupant de sport cycliste.

Si l'on voulait adapter le programme

de la Fédération cycliste, ce serait tout le programme de la Fédération motocycliste qu'il faudrait modifier. Et cependant ?

Un de nos confrères sportifs et quotidiens n'a pas hésité à signaler, il y a quelques jours, le danger de pareille composition au sujet de l'emplacement où serait couru le Grand Prix de l'U. M. F.

Nous devons reconnaître, comme lui, que l'élément constructeur se trouve lésé. Voici les faits : au cours d'une réunion de Comité, les membres auraient décidé du choix du circuit, de la formule et du carburant employé. Cette mesure ne devait être définitive que lors de la publication du règlement. Or, qu'attend-on pour publier le règlement du Grand Prix de l'U. M. F. ?

Il se trouve le fait suivant, c'est que près de dix constructeurs présents eurent connaissance du lieu et du carburant employé. Ils peuvent donc, dès maintenant, s'occuper de la préparation de leur machines alors que d'autres constructeurs ne peuvent faire la même chose que lors de la parution du règlement, ce qui demandera encore quelques mois. Il y a donc inégalité ?

L'U. M. F., en raison du Grand développement du sport motocycliste en France, doit partir sur de nouvelles bases. Nous estimons qu'une modification complète de ses statuts et de son Comité s'impose. Nous disons même que la force des choses l'y obligera et que bientôt, tout rentrera dans l'ordre pour le plus grand bien du sport. Alors, nous pensons que ce jour-là, notre pays reprendra la place qu'il doit occuper dans la construction des motocycles, c'est-à-dire la seconde place dans le monde. E. R.



Trois Tours du monde allemands viennent d'arriver à Paris.

## Le président de la F. F. M.

Nous recevons communication :

Je soussigné Maurice Dunand, président de la Fédération Française de Motocyclisme donne procuration à M. Cherrier, Vice-président pour représenter la Fédération pendant mon déplacement en Belgique.

Alors ? Qu'est-ce à dire ? Il y a 8 jours, M. Dunand était démissionnaire. Aujourd'hui il reste Président. Tout beau ! Mais alors, c'est toujours l'indécision. M. Cherrier va naturellement prendre en mains la Fédé ; mais on nous dit qu'il est jeune, qu'il n'a pas l'allure sénatoriale que l'on réclame à un tel poste et qu'il vaut mieux donner « le bou-leau » à M. Cherrier et le prestige à M. Dunand. Allons ! tout cela, c'est de l'enfantillage, M. Dunand quitte Paris, qu'il soit bombardé Président d'Honneur. Que M. Cherrier soit le Président actif... Les motocyclistes sont jeunes et ne veulent pas des paroles mais des actes... Au fond, de quoi nous mêlons-nous ? M. A.

## Moto-Club Dyonisien

Réunion générale du 4 décembre 1928

La réunion mensuelle du M. C. D. a connu, comme chaque fois, un vif succès : nombreux étaient les sociétaires présents. Réunion d'ailleurs très intéressante, puisque y étaient discutés les avantages de la caisse de secours et du contentieux. M. Cherrier fit connaître à l'assemblée qu'en l'absence de M. Dunand, président de la Fédération française motocycliste, il était chargé de l'intéresser dans cette fonction. Nous ne pouvons que nous féliciter du choix on ne peut plus heureux de M. Dunand, qui a appelé à ce poste notre jeune ami, connaissant son activité intelligente et sa combativité.

Sous peu, la 2<sup>e</sup> F. F. M. fera parler d'elle. A l'issue de la réunion, MM. William, fondateur du M. C. D., Cherrier, président, et Flageul trésorier, offrirent un vin d'honneur afin d'inaugurer le tableau nominatif des membres du M. C. D.

## Entendez-vous donc, c'est très possible et nécessaire

Evreux Moto Club nous informe de sa formation définitive :

Président : M. A. Donnier ; Vice-Président : M. G. Dubut ; Secrétaire : M. P. Dubois ; Trésorier : M. L. Hello.

Un projet était à l'étude pour la réunion des Clubs du département en une Société unique ; il a dû être abandonné par suite du refus du Moto-Club de l'Eure, à Bernay. Ne serait-il pas préférable que ce dernier club abandonne son titre de Moto-Club de l'Eure pour celui de Bernay, puisqu'il y a maintenant un club à Gisors, un à Evreux et un autre en formation à Louviers ?

## F. F. M.

## DÉCEMBRE

15. — Banquet (M. C. Seine).

## JANVIER

12. — Banquet (M. C. Lilas).

13. — Bal motocycliste (M. C. Joinville, H. M.).

## Une organisation enfin accomplie

M. le Docteur Besnard est nommé Président d'Honneur du Motoclub de Versailles. M. Schubert dit « Achille ! » est nommé président actif et a pris comme secrétaire M. Bruynoghe et comme trésorier Perfeta ; ce dernier est cependant invité à montrer plus d'ardeur qu'il n'en eût le jour de l'Interclubs de la Seine. Commissaire sportif, M. Josset, le « père Josse », le champion d'Alcyonnette. Les réunions auront lieu le 1<sup>er</sup> jeudi du mois au siège, rue G.-Clémenceau, 13, aux Tribunaux (café réservé aux sportifs versaillais par M. Fortet, le boxeur-cycliste, motoriste, etc.). Des sections ont été fondées au Chesnay, chez M. Pierre Decouard, et à Jouy-en-Josas, chez M. Léon Decouard, roulé de Versailles. Les réunions ont lieu au Chesnay le deuxième mercredi et à Jouy le troisième mercredi du mois.

## Sauvages

30 décembre, kilomètre lancé, (M. C. Rabat.).

## Après l'Interclubs de la Seine

La distribution des prix de l'Interclubs de la Seine eut lieu le 30 novembre au siège social, devant une nombreuse assemblée.

Nous espérons que les vainqueurs, au courage admirable devant les difficultés de l'épreuve, ont été satisfaits de leur lot et nous croyons qu'avec nous, ils voudront bien adresser leurs plus vifs remerciements à la Société des Carburants Citex qui tint à ravitailler généreusement les partants.

Point n'est besoin de dire que les carburants carburèrent à merveille. Citex, merci.

Les remerciements s'adressent également aux divers industriels qui voulurent bien

encourager cette épreuve. Voici, d'ailleurs, la liste des prix qui furent distribués :

1 pneu 27 x 4, offert par Dunlop ;  
1 tan-sad, offert par Moto-Accessoires ;  
11 bidons d'huile, offerts par Kervoline ;  
5 bidons d'huile, offerts par Celor ;  
10 bidons d'un litre d'huile, offerts par la Maison Mobiloil ;

1 pharmacie portative Biemans ;  
1 klaxon 6 volts, offert par les Etablissements Klaxon ;

1 phare Luxor, offert par la Maison Terrot ;  
1 jeu de cartes offert par Taride ;  
3 graissages à pression, offerts par les Etablissements Téalémit ;

4 bougies, offertes par la Maison Titan ;  
1 breloque, offerte par les Etablissements Wolber ;

1 porte-mine, offert par les Etablissements Automoto ;

1 cendrier Lion, offert par Peugeot ;  
1 presse-papier, offert par Michelin ;

Deux chèques de 100 francs, l'un par les Etablissements Mortagne, l'autre par les Etablissements Staub furent convertis en argenterie de table, au grand plaisir des ménagères des heureux gagnants.

Que tous les constructeurs plus haut cités veuillent bien trouver ici l'expression de la profonde gratitude et les plus vifs remerciements des intéressés.

## Les records se succèdent

Une série de records vient d'être abattue au Vélodrome de Monthlery et par un froid piquant, par la Motocyclette Gillet Herstal ; ce sont les records de grand fond et ce furent les as connus Sbaiz, Milhous et Debay qui réussirent ces performances.

## Catégorie 600 cmc., side-car

5 km., départ lancé, 153.400 ; 4 milles, départ lancé, 153.212 ; 10 km., départ arrêté, 146.597 ; 10 milles, départ arrêté, 148.139 ; 24 heures, un seul pilote.

## Catégorie 500 cmc.

500 km. à 141.729 ; 4 heures à 142.583 ; 5 heures à 141.518 ; 6 heures à 138.640 ; 7 heures à 137.671 ; 8 heures à 133.844 ; 500 milles à 138.290 ; 1.000 km. à 137.852 ;

## Catégorie 750 cmc.

4 heures à 142.583 ; 5 heures à 141.518 ; 6 heures à 138.640 ; 7 heures à 137.671 ; 8 heures à 133.844 ; 500 milles à 138.290 ; 1.000 km. à 137.852.

## Catégorie 1.000 cmc.

4 heures à 142.583 ; 5 heures à 141.518 ; 6 heures à 138.640 ; 7 heures à 137.671 ; 8 heures à 133.844 ; 500 milles à 138.290 ; 1.000 km. à 137.852.



Ce n'est pas un Club, mais les sauvages du Groupe Marcilly-sur-Eure. Une Sortie du dimanche.

## Un tour d'Europe

Nous avons eu la visite d'une équipe allemande qui a entrepris, en sidecar N. S. U. un raid assez curieux et touristique à travers l'Europe : nous avons naturellement pris des références avant de parler à nos lecteurs de ce raid, pour éviter tout malentendu ; nos globe-trotters arrivaient de Bordeaux après avoir traversé, sous le patronage de la grande organisation sportive allemande, l'A. D. A. C., l'Italie et l'Espagne où les « Royal Automobile Clubs » respectifs leur firent excellente réception.

La maison Bosch patronne ce raid. Il ressort de l'interview à ces trois extra-touristes : Kurt Euschteder, Willi Dietz, et Karl Dunne, qu'ils ont déjà accompli 24.000 kilomètres à travers l'Allemagne, l'Autriche, la Slovaquie (Tchéco et Yougo), la Roumanie, la Bulgarie, la Grèce, l'Italie, la France, l'Espagne, le Portugal, puis, revenant par l'Espagne et la France, où ils sont actuellement, ils gagneront l'Allemagne, la Russie, puis à travers l'Asie jusqu'en Palestine, effectuant une randonnée de 60.000 km. au total.

## Après l'épreuve manquée...

Dans un but de correction, nous avons évité de dire ce que nous pensions de l'épreuve nocturne qu'organisa récemment le M. C. I. F. ; chacun de nos lecteurs a d'ailleurs aisément deviné que nous n'étions pas très partisans d'une telle épreuve, surtout à l'époque de l'année. Un rallye nocturne non seulement ne s'imposait pas, mais même ressemblait sérieusement à une gajeure. Ne nous étendons pas sur cet insuccès, oisons simplement que l'organisateur est un petit bonhomme plein de bonne volonté, plein d'activité, mais dont l'expérience dans la matière n'est pas suffisante. Il est regrettable que de grands quotidiens, malgré les avis répétés de *Moto Revue*, se soient laissés prendre à cette formule impossible. Nous croyons, d'ailleurs, que l'homme de paille qui fut choisi en cette occasion et qui, très diplomatiquement tomba malade, comprendra le mal énorme qu'il a fait en cette occasion au sport motocycliste.

## En Belgique

## L'Elans Moto-Club

Un club motoriste de Bruxelles, en collaboration avec la firme très sportive des Huiles et Essences Shell, a organisé le 27 novembre une représentation cinématographique à laquelle avait été invité tous les clubs de la capitale.

Le programme se composait de nombreux épisodes filmés des épreuves motocyclistes et automobilistes de l'année, dans lesquelles de nombreux spectateurs, à la grande joie de tous, reconnurent leurs aptitudes photographiques.

Les « Elans » d'Etterbeek-Bruxelles ont trouvé le filon de ne pas s'ennuyer durant les longues soirées d'hiver. Leur directeur des Fêtes, M. Crommelynck, a organisé un grand « Tournoi des Jeux d'Hiver » qui remporte le plus franc succès. Tous les jeudis soir, en leur local, on peut les voir se disputant des parties de jacquet, chasse-cœur, rami, belote, dominos, etc., etc., réunion au-dessus de laquelle plane la plus franche camaraderie. Et tout cela... en parlant et discutant des futures randonnées et des lauriers de gloire à conquérir durant la saison prochaine. Ils sont heureux de pouvoir annoncer qu'ils comptent depuis cette semaine, parmi leurs membres, les deux as bruxellois, j'ai désigné M. Demeuter et Schoupe.

L'« Elans » M.C.E., dont le local sportif se trouve Brasserie de l'Espérance, 47, place Jourdan à Bruxelles, se permet de faire savoir à tous ses amis motocyclistes d'outre-Quévrain qu'il se tient à leur entière disposition pour l'organisation de contrôle de passage ou d'arrivée concernant les épreuves motocyclistes françaises passant éventuellement par Bruxelles.

Le camarade Jacobs, patron de l'« Espérance » se fera un plaisir de renseigner de bons hôtels et restaurants aux motoristes de passage dans la capitale.

## Calendrier des réunions

## DIMANCHE

Amical Moto-Club, 1<sup>er</sup> dimanche, M. Lagriffoul, 14, rue de la Tuilerie, à Lamorlaye.

## LUNDI

## MARDI

## MERCREDI

Pélican M. C., 86, rue Botzaris, Paris (19<sup>e</sup>).

M. C. Versailles. Section Chesnay, 2<sup>e</sup> mercredi.

M. C. Versailles. Section Jouy-Josas, 3<sup>e</sup> mercredi : Maison Léon Decouard. Route de Versailles à Jouy.

## JEUDI

A. M. C. Seine-et-Oise, café de l'Industrie, 6, place du Marché, Saint-Germain.

M. C. Versailles, 1<sup>er</sup> jeudi. Aux Tribunaux, 1, rue Georges Clémenceau à Versailles.

M. C. Jurassien, 1<sup>er</sup> et 3<sup>e</sup> jeudi : Café La Perle, 26, rue Lafayette, Lons-le-Saunier.

Hirondelle M. C. : 1<sup>er</sup> et 3<sup>e</sup> jeudi, 107, route de Montrouge, à Malakoff.

M. C. Banlieue Ouest : 3<sup>e</sup> jeudi, 12, rue Paris, Colombes.

## VENDREDI

M. C. Orléanais, 1<sup>er</sup> et 3<sup>e</sup> vendredi, 20, place du Martroi, Orléans.

## SAMEDI

Moto Tourist Parisien : 1<sup>er</sup> samedi, 279, avenue Daumesnil, Paris (1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup>).

Pingouin Moto-Club, 3<sup>e</sup> samedi, 19 h. à Jarny.

## Le Banquet du Moto Club de Versailles

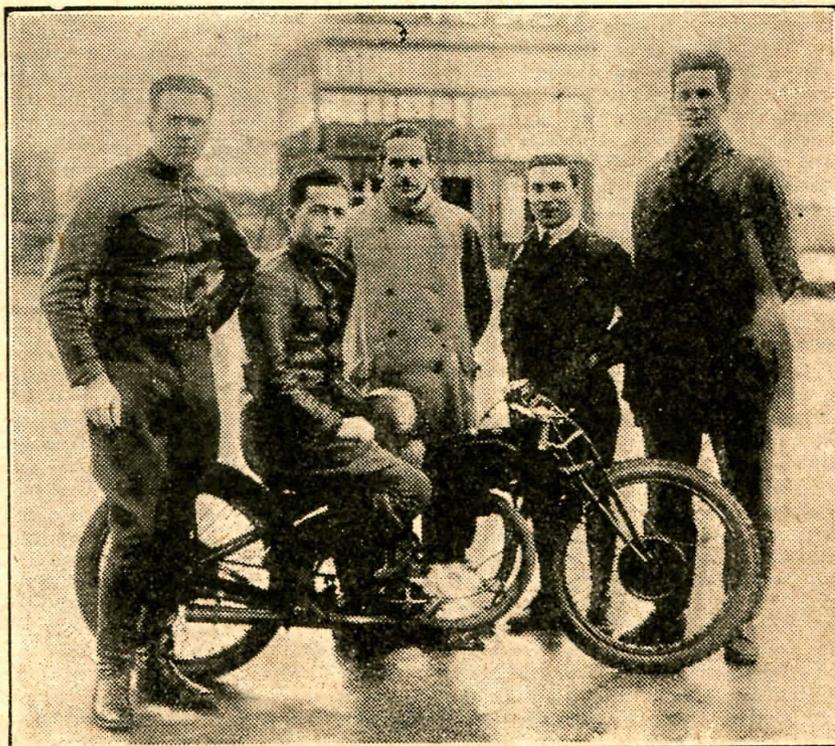
Le 8 décembre, le Moto Club de Versailles donnait son banquet de « régénération ». Ce club, situé dans la région parisienne la plus vivante du point de vue motocycliste, ne comportait aucune organisation sérieuse, malgré la présence nombreuse d'as de la moto. Aussi nous fûmes surpris du succès qui l'accompagna cette réunion ; *Moto Revue* était représentée par son secrétaire. Parmi les invités, nous avons noté : M. Ragot, des maisons Gillet et Dollar ; MM. P. et L. Decouard de San Sou Pap, Reis de chez Terrot, Labade de chez Alcyon, Rochester et Magnat Debon ; M. Schubler, président du Moto Club, entouré de MM. Bruynoghe, Delorme et Corbie procédèrent à l'élection de la mascotte des clubs. A une heure du matin, nous vîmes arriver une délégation très nombreuse du Moto Club de la Seine, réveillant la ville du Roi Soleil et venant animer la réunion de ce club ressuscité. Le M. C. V. a décidé de s'occuper de l'arrivée des Six Jours d'Hiver de *Moto Revue*.

## Il réclame et il a raison...

Le M. C. B. O. s'indigne avec juste raison de ne pas avoir vu son nom au compte rendu de l'Interclubs du M. C. Seine. Justice lui soit rendue. Une équipe de « silencieux » prit effectivement le départ et Lattès se classa fort honorablement. Ses deux coéquipiers furent contraints d'abandonner, l'un par suite de changement d'huile graissage trop et l'autre eut une panne mécanique stupide. Et voilà pour eux.

## Le cercle se resserre

De tous les côtés de la banlieue parisienne, le cercle rouge — si nous pouvons ainsi parler — se resserre autour de la capitale. Les clubs banlieusards ont une activité en raison inverse du carré de la non-activité des métropolitains. C'est ainsi qu'il vient de se fonder à Courbevoie un nouveau Club, sous la présidence de MM. Dorel, Moreau, Bochaton, Jamard, Roche, Bienfait, Baur, Bonnin, Agys. Une première sortie va permettre de faire de la propagande et de grossir ce groupement qui compte déjà 80 membres.



La machine et les conducteurs de la Gillet-Herstal qui vient de battre les records portant le palmarès de la firme à 32 records, au centre M. Vanoarbeck.

## A L'OLYMPIA

## Le Salon Anglais de la Motocyclette

Une autre opinion

DERNIERS ÉCHOS

par B. COULTER

En me rendant cette année au Salon de Londres, j'aurais pu y aller avant les heures d'affluence. J'ai préféré pourtant rendre visite aux nouveaux modèles, au milieu de la foule, de laquelle il sort souvent une critique ou un mot juste. Les réflexions ridicules deviennent de plus en plus rares.

Mon humeur s'accordait bien ce premier jour avec la note la plus frappante de l'Olympia en 1928, les couleurs vives et bariolées des réservoirs. La plupart sont d'un heureux effet, il y en a bien quelques-uns qui sont légèrement baroques, mais qui conviendront sans doute aux "as" des parcs publics, qui ne demandent pas mieux que d'attirer l'attention.

Je venais de faire un court essai d'une Matchless 1929, 1.000 cmc. à soupapes latérales ; l'heureux propriétaire avait bien voulu me confier son engin, et me regardait faire, prélassé dans le sidecar. Cette moto a une ligne très sport, avec ses deux silencieux superposés à queue de poisson. Elle est d'une grande douceur, tout en possédant une excellente accélération. Ses freins, actionnés tous deux au pied, sont progressifs, mais un excès de pression sur la pédale droite du frein arrière a une tendance à bloquer la roue. Je ne doute pas que cet inconvénient disparaisse avec l'usage. Au retour du Salon, en conduisant la même machine, trompé sur le compte de sa vitesse par son extrême silence, j'ai pris un peu trop vite un tournant avec le sidecar en dedans — nous avions une passagère sur le tan-sad — et le sidecar a conçu l'ambition de se transformer en avion. Un bon coup de gaz, et il a vite oublié son rêve, coup de gaz qui a quelque peu ébahi, je crois le brave conducteur d'une auto Morris-Oxford, qui, l'accélérateur à fond, s'est vu laissé tomber sans aucun effort apparent. Enfin, oublions nos aventures, et retournons à l'Olympia.

Donc, cette année, la mode est aux réservoirs, en selle naturellement, de couleurs très vives. Le compteur est encastré dans le réservoir, et actionné par la boîte de vitesses. Les culbuteurs sont presque toujours enfermés. Toujours des chaînes primaires, les Anglais sont lents à venir au bloc-moteur, mais beaucoup de constructeurs prennent le soin d'enfermer cette maudite chaîne dans un carter complet, avec ou sans bain d'huile. Mais — un grand mais — il n'y a aucune moto anglaise à transmission par cardan. Et pourtant les solutions modernes ne manquent pas sur certains stands. Mc Evoy a conçu un bloc-moteur quatre cylindres à arbre à cames en tête, mais à transmission par chaîne. Brough a sorti lui aussi un quatre cylindres,

en ligne cette fois, à suspension arrière. L'allumage par batterie, et son prix de £200 rapprochent cette machine de l'automobile. Henderson est toujours bien en vie, et représente le quatre cylindres bien établi sur le marché, et qui ne manquera jamais d'enthousiastes. Chaque employé de cette maison qui monte une moto à son Henderson. C'est bon signe. A côté de ce stand est celui de Gillet-Herstal, dont Henderson a la représentation à Londres. Nous avons eu le plaisir de donner un petit coup de mains à M. Gillet pour expliquer aux nombreux intéressés les avantages du bloc-moteur et du graissage de ses machines. L'Allemagne était bien représentée par B. M. W. et D. K. W. Quant à l'industrie française, c'est Automoto qui la représentait, et le moteur Chaise, exposé pour la première fois en Angleterre, a attiré de nombreuses exclamations flatteuses. L'équipement électrique Marchal a séduit bien des Anglais, habitués à ne voir ces beaux phares que sur des Delage et autres voitures de luxe.

Quant aux machines anglaises, qui doivent nous intéresser plus particulièrement dans cet article, nous ne savons guère par où commencer. Faut-il nous attarder au stand Ariel ou sont exposés les nouveaux 250 cmc. à graissage par circulation et retour d'huile, ou bien nous extasier devant cette magnifique Grindlay-Peerlesse-Jap, dans laquelle on aperçoit l'ombre de Lacey, machine de piste vendue avec une garantie de 168 à l'heure ? Qu'a dû penser le Home Secretary, l'ennemi acharné du bruit et de la vitesse en voyant ce formidable engin ? Dunelt, grand fabricant de deux-temps a fait comme San-Sou-Pap en créant un modèle quatre-temps, à moteur Sturmev-Archer. Le réservoir est recouvert de simili-cuir vert foncé, et les roues sont jaune primevère. L'ensemble est beau. Chez Sunbeam, une surprise, enfin le réservoir est en selle. Ici, beaucoup de questions au sujet de la direction quasi-automatique de cette moto. Les constructeurs rassurent les fervents de la marque. La direction n'en est que meilleure, comme de juste, car la selle se trouve baissée d'une bonne dizaine de centimètres. Au stand Douglas, il y a le même changement de réservoir et nous apercevons là le long corps surmonté d'un visage souriant de Sprouts Elder, l'as du dirt-track. Vélocette présente cette année son modèle T. T. au changement de vitesses au pied. L'action du levier est positive, et il est impossible de se tromper, ou de sauter les crans. La B. S. A. à cylindre incliné à l'avant est munie cette année de deux tuyaux d'échappement, et se fait en 350 et en 500 cmc. Chez Scott nous remarquons une baisse formidable de prix. Il est

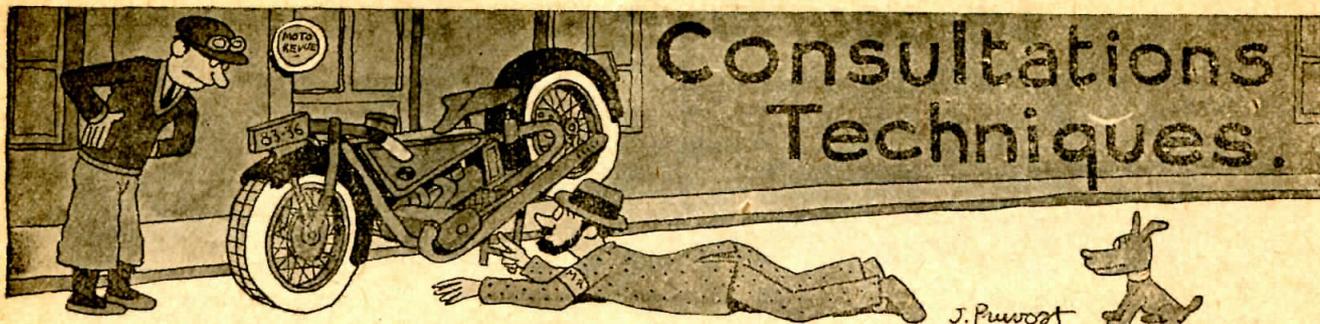
possible d'acheter actuellement une Scott Super Squirrel, 500 cmc deux cylindres, deux temps à refroidissement à l'eau pour la somme modique de £52, 10 s. Les amateurs de douceur dans les reprises, de vitesse, d'une bonne accélération et d'une direction impeccable, qualités incontestables de cette moto, arrêtent de plus en plus à présent leur choix sur cette marque. Quant à la moto utilitaire, à bon marché, la maison Excelsior a créé un modèle au prix de £21, qui est équipé de larges garde-boue et de protège-jambes. Le moteur est un Villiers de 147 cmc. Quant aux modèles « Dirt-track », il y en a pour tous les goûts, depuis la Scott à longue course du Tourist-Trophy à la McEvoy au cylindre horizontal. Tous ces modèles sont plus ou moins renforcés avec des tubes supplémentaires qui donnent l'air au moteur d'être dans une cage. Nous nous rappelons en particulier une de ces machines avec laquelle on est obligé, pour enlever la bougie, de démonter en partie le fouillis de cadres supplémentaires qui entourent le cadre proprement dit. Enfin, la bougie est bien protégée en cas de chute !

Donc, en fait d'idées nouvelles, nous voyons dans la construction anglaise la suspension arrière, qui n'est guère une idée nouvelle, mais plutôt l'application de solutions modernes à un vieux problème ardu, chez Brough-Superior, O. E. C., Vincent-H. R. D., et P. et P., puis le bloc-moteur chez Ascot-Pullin, dont la description est parue dernièrement dans *Moto-Revue*, chez McEvoy et Brough-Superior en quatre cylindres, et en 175 chez B. S. A. Les efforts anglais paraîtraient par conséquent se diriger plutôt vers le perfectionnement des solutions existantes, sans trop se préoccuper des grands changements, et des solutions ultra-modernes,

Bernard COULTER.

## Remarques pour organisateurs

Certes, l'Olympia de Londres n'est pas à comparer comme ensemble au Grand Palais de Paris. Cependant, il compense quelques désavantages par une présentation industrielle remarquable. Et la couverture de notre confrère *Motor Cycling* du 24 octobre a fait songer plusieurs. Pourquoi, l'an prochain, tout en conservant l'ensemble artistique du Grand Palais, n'autoriserait-on pas les exposants à « présenter » leurs stands avec plus d'initiative et à donner plus d'illusions. Au fond, qu'est-ce qui fait le succès des foires, des expositions internationales ? n'est-ce pas la variété du détail encadré dans un ensemble prévu ? L'intérieur du Grand Palais est d'une beauté trop sévère qui ne s'allie pas suffisamment, pendant le Salon, à la prestance des visiteurs : certainement, il y a quelque chose à étudier dans ce sens.



J. Puwost

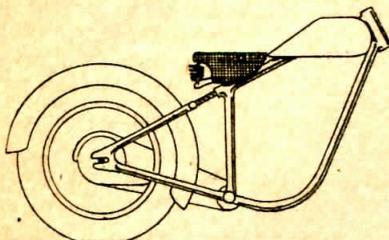
**Caoutchouc synthétique**

?) Veuillez trouver ci-inclus un article paru dans le Bulletin des Halles et Marchés, concernant la trawaille du caoutchouc synthétique par les Allemands...

**R** Pendant la guerre, les Allemands se trouvent naturellement à court de caoutchouc. Ils essayèrent, et même sur leurs cent chevaux Mercedes, Opel ou Benz, des roues élastiques (comme jadis chez nous la roue Roussel). Sur les bicyclettes, ils employèrent... des bouchons. Par ailleurs, ils faisaient des caoutchoucs synthétiques à partir de l'acétylène. Malheureusement, si le produit obtenu avait bien la composition du caoutchouc, il lui manquait, entre autres qualités, l'élasticité. On a essayé également de faire des caoutchoucs en traitant certaines huiles. La production du caoutchouc artificiel est-elle à l'heure actuelle utile? En admettant même qu'on peut produire un caoutchouc naturel, il est certain qu'avec les procédés actuels le prix de revient en serait beaucoup plus onéreux. Le caoutchouc, produit végétal, ne risque pas de s'épuiser, et le problème est bien différent de ce qu'il est pour l'essence, produit minéral en voie d'épuisement. Il est vain de croire que le caoutchouc synthétique diminuerait notablement le prix des pneus, car la quantité de caoutchouc rentrant dans la constitution d'un pneu ne représente pas une grosse valeur. Il y a le tissu de coton, la main-d'œuvre, etc. De plus, il y a trop de dimensions diverses, ce qui oblige les industriels à avoir des stocks énormes, des moules de toutes sortes de dimensions, etc.

**Ce n'est pas encore parfait : voyez rencontre !**

?) Dans plusieurs numéros déjà, je vois qu'on parle de suspension arrière, et, toujours on leur reproche de flotter, d'être trop compliqué, trop lourde, etc. Veuillez trouver ci-inclus un système léger, presque in-



visible, et qui, de plus, s'accorde à merveille avec les cadres modernes à gros tube, de la selle à la tête de cadre. Le ressort se loge dans ce tube tout comme dans la Harley le ressort de la tige de selle dans le tube allant de la selle à la boîte de vitesses. Je pense avoir trouvé une réalisation pratique et d'un faible prix de revient, rendant possible cette réalisation sur les motos populaires et voir même les 350. G. LITTEE, Pointe-à-Pitre (Guadeloupe).

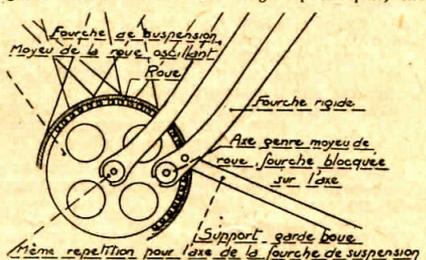
**R** Non, votre réalisation très simple, a de très gros inconvénients.

**Allons, on y vient**

?) Ce qui me choque dans la construction de la moto est la suspension avant ; celle arrière étant presque délaissée. N'étant pas de la partie, une idée me préoccupe depuis quelque

temps et ne peut m'empêcher de vous la soumettre par le croquis que j'ai tracé grosso-mode et que je vous joint.

**Pour les renseignements divers, nous rappelons qu'ils ne sont donnés qu'à nos abonnés. Joindre un timbre pour la réponse. Les renseignements techniques font l'objet d'honoraires avec base de 5 fr. par consultation.**



autre axe semblable au premier sur lequel viendrait s'appuyer la fourche rigide ? Adieu jeu latéral et usure de billeterie, etc. Il est bien entendu que les deux fourchettes se bloqueraient, soit avec écron à ailettes au autres sur les axes qui pivoteraient sur leurs roulements respectifs. Voilà, je crois, une roue suspendue avec le minimum de jeu et d'usure possible ?... Et, qui sait, ne pourrait-on pas appliquer ce genre de moyeu pour la suspension arrière avec transmission à cardan?...

A. ANNEQUIN Colmart.

**R** Ce projet de fourche présente de gros inconvénients :

- 1° Le prix de roulements à billes, d'une telle dimension ;
- 2° La difficulté de leur graissage ;
- 3° Le poids du moyeu, poids non suspendu ;
- 4° Les articulations auraient besoin d'être réglées tout comme les billeteries. Il n'est nullement impossible et il existe même des fourchettes dont les articulations sont montées sur billes. On pourrait également utiliser des roulements à galets coniques Timken. Mais il y a contre cela le prix et en fait si le graissage est bien étudié et les portées assez larges, des roulements lisses suffisent, l'angle de l'oscillation étant faible.

**Un article à ce sujet va paraître**

?) Votre article sur « la garantie » dans votre numéro du 1-12-28 m'a vivement intéressé. Je voudrais cependant que vous me donniez quelques précisions à ce sujet.

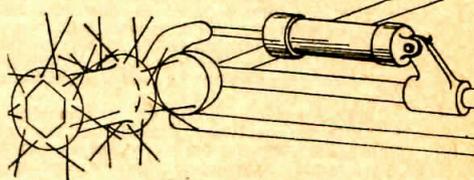
Supposez le cas où un roulement annulaire vient à casser à une roue : le constructeur remplace le roulement c'est évident ; puis après 300 kilomètres, recassage du nouveau roulement et ainsi de suite tous les 400 à 500 kilomètres : il y a, je crois, défaut de fabrication quelque part, autre que les roulements qui sont de fabrication très sérieuse. En ce cas, ne vous semble-t-il pas que le constructeur devrait changer sinon la roue, tout au moins le moyeu ? Abonné 2.553.

**R** Très simple. L'auteur dit à ses disciples cette parabole :

« Une maison parisienne, constructrice de motos bien connues, sortit un jour une belle supersport 500 cmc.. Quelque 300 spécimens de cette série commençaient à rouler sur les routes, plus particulièrement en Autriche, etc..., quelques-unes en France. Or, il advint que les pratiquants écrivaient au constructeur : 4 déjà se plaignaient que les soupapes cassaient anormalement. Le constructeur, sans sourcilier, fit alors un envoi à chacun des 300 acheteurs d'un jeu de soupapes « nouveau traitement », avec ordre de les remplacer immédiatement à ses propres frais. Et voilà comme pratiquerait tout constructeur dans le cas que vous nous signalez.

**La suspension tracasse bien des lecteurs**

?) Je vous demanderai votre avis sur le montage d'une roue suspendue à un châssis surbaissé de sidecar Indian. La suspension que j'ai l'intention de faire monter se compose d'un axe qui entre dans le châssis à la place de l'axe d'origine, et, comme



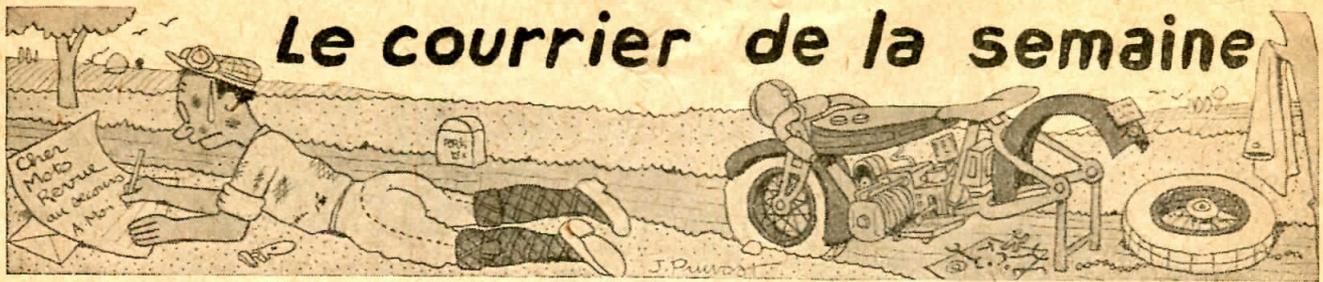
celui-ci se fixe au châssis à l'aide de la vis six pans existante. L'axe d'origine vient se fixer de la même façon à l'arrière de la suspension. L'axe d'origine est décollé à son extrémité et reçoit un écron doublant la sûreté. Le croquis ci-dessus vous donnera plus exactement une idée du montage de cette suspension fabriquée par une maison de Lyon.

Avec cette roue complètement en porte-à-faux n'y a-t-il pas à craindre plus de rupture qu'avec le montage rigide ordinaire du side-car Indian. Au Salon aucune roue de side-car montée en porte-à-faux n'était suspendue ; il y aurait-il un inconvénient ? Dans le cas contraire pourriez-vous m'indiquer quelques maisons construisant des suspensions s'adaptant au châssis Indian.

M. Pacteau, abonné n° 77.508.

**R** En fait, dans cette suspension l'axe de la roue fatigue moins que lorsque la roue est fixe. Le point délicat paraît être plutôt l'articulation qui doit être largement calculée pour éviter l'usure.

Les autres suspensions que nous connaissons sont employées sur des châssis spécialement établis. Les Indian des stocks s'épuisant, les chercheurs ne portent plus leurs efforts de ce côté.



## Le courrier de la semaine

### Restant de vacances

Fidèle abonné de *Moto Revue*, je viens faire part aux nombreux lecteurs de notre chère revue d'une petite balade qui m'a amené de la Côte-d'Or au Maroc par l'Algérie.

Ma machine était une Terrot confort, 4 CV, culbuteurs, en service depuis huit mois et totalisant un nombre imposant de kilomètres. Equipement grand tourisme : ballons 700x100, éclairage électrique avec klaxon et deux porte-bagages sur lesquels étaient répartis... tenez-vous bien, M. Malterre... 108 kilos de bagages, les plus lourds étant dans deux grandes sacoches de cavalerie, en plus un pneu de rechange. Inutile de vous dire que ma machine excitait un vif étonnement... ou plutôt l'admiration, lorsque je m'arrêtais.

Je quittais Chagny le 4 octobre à 17 heures, et, grâce à la puissance de mon Soubitez, arrivais à Marseille (465 km.) à 5 heures du matin. J'embarquais le soir même pour Alger et prenais contact avec la terre africaine 36 heures après, trouvant chez M. Knech, l'agent bien connu, un accueil charmant. Trois jours à visiter la ville, le 10, je filais par l'intérieur par des routes tantôt bonnes, tantôt affreuses, et malgré une crevaison, arrivais à la tombée de la nuit à Sidi-bel-Abbès (503 kilomètres). où je couchais.

J'en repartais le lendemain à 7 heures, et, par des routes meilleures, arrivais à Oudjda, où je m'arrêtais quelques heures, et venais coucher à Taourit, en plein bled (309 kilomètres). Le 12, par Guercif, Taza, Fez, Meknès je touchais Rabat (470 kilomètres) où je restais deux jours chez des amis, faisant la connaissance de l'actif président du Moto-Club.

Ensuite, c'était Casablanca et Oued-Zem (250 kilomètres), terminus de mon voyage, voyage de 1.997 kilomètres, pour ne pas dire 2.000, sans ennuis mécaniques et sans trop de fatigue. Quant à la moto, elle marchait tellement bien que je l'engageais à la course de côte d'Aufa et gagnais la catégorie 350, faisant le deuxième meilleur temps de la journée, et cela sans même un simple décalaminage.

Il n'est pas de meilleures preuves de la valeur de nos machines et beaucoup trop de motocyclistes ignorent les possibilités de leurs chers engins. J'allais oublier la franche réception qui m'a été faite par le Moto-Club Casablancais, où j'ai été présenté par M. Bémitah, l'as bien connu, et qui, de ce fait, enregistre un nouveau membre actif. X...

### Un journal qui a du retard

A moins que, toutefois, il ne manque de rédacteurs compétents : c'est la *Gazette de l'Est Parisien* qui écrit, le 25 novembre, de telles maladroitesses contrevérités :

#### Engins épouvantables

« La moto est un engin épouvantable. Nul ne peut contester ça. Le plus beau garçon, accroupi là-dessus, devient pareil à un macaque pétaradant, et pétaradant de quelle façon ! L'étonnant dans l'histoire est que cet affreux machin prend une vogue soudaine, et semble séduire les femmes presque autant que leurs écervelés de maris. Le califourchon de nos grand-mères s'est mis à la page. La petite-fille enfourche la moto, s'installe sur un petit porte-bagage, s'agrippe au veston conjugal, et en route... La femme doit suivre son mari, dit M. le Maire au jour des épousailles ; nous y sommes.

« Libre à chacun de s'abrutir en famille sur des machines à explosion. Tout le monde ne peut avoir sa Rolls-15 ou sa B. Royce ; mais

### Rappelons que les idées émises au COURRIER DE LA SEMAINE

ne sont pas forcément admises par MOTO-REVUE qui laisse à chacun de ses correspondants toute conséquence de ses conceptions.

ça va bien de péter du feu sur les routes larges, entre deux champs de betterave. »

Et voilà ! Si nous mettions au concours l'âge du rédacteur de telles élocubrations, nul doute que le vainqueur serait celui qui friserait la limite d'âge de la sénilité humaine. Heureusement que toutes ces « intellectualités » n'arrêteront pas le moins du monde l'essor de la moto. Enfin, que M. Bartherote qui dirige ce journal, soit assuré que *Moto Revue* est à son entière disposition pour localiser plus « intelligemment » la position de la moto actuelle.

### Un peu de logique...

Ce M. Déchaud, courtois abonné n° 3070, nous écrit :

« Un peu de logique, s. v. p., ou les conseils de *Moto-Revue* pour le graissage des chaînes ! Le 14 avril, *Moto-Revue* écrit : « Graissez votre chaîne, après l'avoir chauffée, en écrasant une bougie ordinaire. »

Le 1<sup>er</sup> décembre, *Moto-Revue* écrit : « Combien de motards emploient empiriquement la bougie pour lubrifier leurs chaînes... »

Eh oui ! les conseils de *Moto-Revue* sont logiques si l'on veut les lire avec l'ambiance du moment.

A cette première époque, cher lecteur, H.-P. Borestroke vous enseignait la manière simple, lorsque votre pigrinité aiguë vous tient, de tout de même graisser un peu votre chaîne enrobée de boue pendant les mois d'hiver et pluvieux.

Plus tard, le 1<sup>er</sup> décembre, Borestroke vous parle, en une étude technique et serrée, des moyens réels d'entretien de vos chaînes. L'ambiance a changé ; il parle ex cathedra, dogmatiquement si vous préférez. Pas d'empirisme. Cette fois, il ne s'agit pas de localiser des moyens, des recettes : il s'agit plutôt de donner un enseignement général, exempt de combinaisons individuelles. Relisez bien et vous verrez que Borestroke a eu raison et qu'une coupure plus ou moins adroite, mais dérobée à son ambiance perd sa valeur intrinsèque. Quelqu'un d'illustre n'a-t-il pas dit un jour : « Donnez-moi une ligne de n'importe quel homme et je me charge de le faire pendre ! »

### A l'école de Moto !

En bonne mère soucieuse (sic) de l'instruction de tes enfants, ne pourrais-tu envoyer ton abonné n° 82.978 à l'école ? et en attendant qu'il se soit familiarisé avec les rapports lui apprendre qu'une démultiplication est une fraction dont le numérateur est l'unité, et le dénominateur, un nombre exprimant le quotient de deux grandeurs à comparer. Ne pourrais-tu lui faire savoir que si, dans un premier cas, la pompe à huile d'un moteur est démultipliée de 1 à 60 et que si, dans un deuxième cas elle est démultipliée de 1 à 120, c'est que pour un même nombre de tours de moteurs elle tourne deux fois moins vite dans le deuxième cas que dans le premier.

(Très juste) ; que, si pour lubrifier le moteur il faut la même quantité d'huile, il faudra que le corps de la pompe soit deux fois plus grand dans le deuxième cas que dans le premier. (Non pas le corps de pompe, la tuyauterie, si vous voulez...) ; qu'enfin, le double de 1/30<sup>e</sup> de centimètre cube est bien 1/15<sup>e</sup> et non 1/60<sup>e</sup> (Mais notre Abonné n'a pas dit autre chose, relisez bien...) Ne pourrais-tu lui dire qu'avant de critiquer, il convient d'avoir étudié sa critique ; et ne pourrais-tu toi-même, avant d'imprimer, passer au crible les erreurs de tes correspondants, afin de ne fournir à tes lecteurs que des renseignements exacts ? (Mais si..., on passe au crible : la preuve... Quant à l'étude de la critique, nous sommes de votre avis, tous les Abonnés devraient la faire... c'est bien notre avis ?) Ne pourrais-tu me dire aussi pourquoi tous tes correspondants mettent ton nom au masculin, alors qu'il est composé de deux noms féminins ? (Nous tenons à appartenir au sexe... fort ! D'autre part, croyez-vous que *Moto Revue* n'a pas la puissance suffisante pour être un magazine ou un journal. Ces mots, sous-entendus, sont du masculin !) Avec mes excuses pour le temps que j'ai fait perdre à ton secrétaire pour la lecture de ma lettre, crois, cher *Moto Revue*, au sincère attachement d'un de tes vieux lecteurs. (Eh oui ! nous perdons quelquefois du temps, mais nous savons le rattraper... en mettant les bouchées doubles !)

R. G..., Ingénieur T. P. E., à B...

### Les garde-boue actuels ont un inconvénient

Considérons le garde-boue avant d'une moto, ou d'une auto. La goutte de boue, entraînée par la roue avant est lancée contre le garde-boue ; celui-ci la guide jusqu'à sa partie inférieure et la goutte tombe sur le sol. Quand le véhicule roule en ligne droite, la roue arrière suit presque exactement la roue avant. Donc la même goutte de boue sera, soit projetée sur les côtés, soit encore entraînée par la roue arrière. Suivant la vitesse de la machine, la boue descendra le long de la partie avant du garde-boue arrière et tombera devant la roue qui, encore une fois, l'entraînera et ainsi de suite jusqu'à finalement être projetée de chaque côté de la roue pour salir.

Pourquoi ne pas dévier la boue à la partie inférieure arrière du garde-boue avant et à la partie inférieure avant du garde-boue arrière ?

A noter que le passage de la roue avant laisse le sol presque dépourvu de boue ; les garde-boue actuels ont l'inconvénient de replacer la boue sur ce passage moins sale.

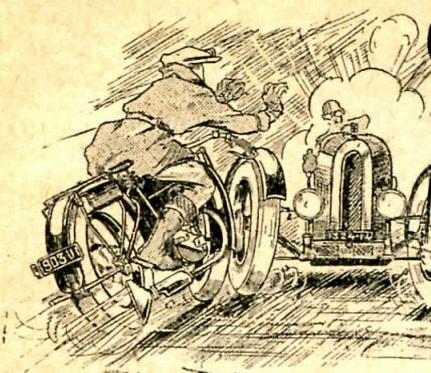
Il faut donc dévier la boue. Il suffira de fixer au garde-boue et aux endroits indiqués plus haut par une petite rigole en tôle.

Il ne s'agit pas de les orienter n'importe comment. Ces rigoles ou mieux « dévie-boue » doivent déverser toujours vers la droite.

En effet, les véhicules roulent presque toujours sur le côté droit de la route donc, à chaque passage, la boue sera déplacée vers le bas côté de la route ; celle-ci séchera plus vite.

Dans les virages, ce sera mieux encore. En effet la roue arrière ne suit pas exactement la roue avant, il y a un certain décalage ; la boue sera déversée plus vite sur les côtés de la route ; les virages seront par conséquent plus vite secs.

Descamps,  
Metz (Moselle).



# Service des Assurances

## La Chronique

A la suite de mon dernier article sur certaines déclarations que je faisais au sujet de bruits tendancieux colportés par certains courtiers d'assurance qui n'aiment pas la concurrence, je pensais, recevoir un nombre important de lettres de réclamations d'abonnés de *Moto Revue non satisfaits*. Et bien, n'en déplaise aux esprits chagrins, ces lettres reçues ont été au nombre de trois. Nous avons transmis aussitôt ces lettres à la Compagnie et nous examinerons dans un prochain article les suites qui ont été données. Rassurez-vous, du reste, ces trois réclamations, à première vue, ne sont pas fondées et paraissent imputables à la trop grande négligence des auteurs.

Pour en revenir donc à la situation de la Compagnie *Le Siècle*, voici des chiffres officiels qui nous sont fournis sur la situation arrêtée au 29 novembre 1928 :

Montant total des primes reçues : 6 millions 350.000 francs.

Montant total des sinistres payés : 3 millions 240.000 francs.

Voilà une situation qui, pour le moins, per-

mettra de rassurer également ceux qui n'ont pas eu confiance, d'abord en nous, et ensuite en cette compagnie.

Rendez-vous compte de l'effet moral désastreux dont notre Revue serait certainement affectée si nous nous étions amusés, en vue d'obtenir des primes permettant de concurrencer toutes les autres compagnies, à travailler pour une ou des compagnies qui seraient venues quelques mois après nous faire connaître qu'elles ne pouvaient plus faire face à leurs engagements. Ceci s'est vu malheureusement et il n'y a pas bien longtemps encore, dans un de nos clubs que nous n'aurons pas la cruauté de nommer, et ceci par suite d'un contrat ridicule.

Nous avons, dans un de nos derniers numéros, donné une première liste de sinistres payés par *Le Siècle* en 1928, nous en donnons aujourd'hui une nouvelle, et ici encore, un certain nombre de ces affaires concernant nos abonnés. Nous ne publions pas les noms en entier, mais nous restons à la disposition des incrédules pour leur fournir même les adresses, sous les réserves d'usage en pareil cas, bien entendu.

1139	V.....e Inc.....	7.000
12040	V..e c. F.....l .....	6.741 70

35039	H.....e c. T.....n .....	8.000
35783	R.....d c. C.....l .....	8.000
37517	A.....t c. P.....t.....t .....	18.000
2277	D.....l c. D.....t .....	15.876 55
35933	R.....é c. J.....a .....	8.903 35
7060	L..n P..l c D.....n.....	35.000
1165	M.....n Inc.....	10.800
10140	B...t c. A.....r.....t .....	7.619 55
36665	D...é c. H..q .....	19.000
38568	D...é c. J.....a .....	10.000
3023	C.....n c. D...t .....	8.000
140280	V.....t c. M.....e .....	7.000
12800	D...d c. D.....s .....	10.000
36764	B.....i c. V...t .....	20.330 55
30130	B...t c. N.....e .....	18.000
38652	P.....e c. P.....s .....	12.000
142068	M.....n c. D...n.....	15.000
1173	G.....nt Inc.....	8.500
1185	M.....s Inc .....	10.000
3064	T...t c. C...t .....	8.000
20284	A..e c. V...i .....	15.500
30248	A...y c. Vve L...x .....	8.000
38846	G.....d c. C...h.....	12.160 70

Et comme Saint-Thomas, nous pourrions ajouter : j'ai vu, j'ai touché, donc je crois.

L'Assureur-Conseil.

## Un journal de Poitiers

Ce journal est bien connu : nous ne lui ferons pas « la honte » de le nommer, mais voici un extrait de sa prose : encore un confrère ou bien en mal de copie et qui n'a pas de rédacteurs à la page, ou bien qui paie si mal ses rédacteurs qu'il est contraint d'embaucher n'importe quel ignorant du coin. Allons, cher confrère, *Moto-Revue* vous signalera, si vous voulez avoir de la tenue, de remarquables rédacteurs, motocyclistes dans

voire région et qui ne « pondront » pas de telles absurdités.

Vous voyez comme *Moto-Revue* insère volontiers toutes ces sottises de ses confrères ; la raison en est simple : seule la vérité blesse et tout ce que vous racontez est de la « contre-vérité », sans vous offenser.

Voici l'extrait savoureux :

Nous ne saurions trop protester contre cette habitude extrêmement périlleuse de monter à deux sur la même machine.

Très souvent, trop souvent même, nous

voions de nombreux accidents de ce genre se produire, notamment il y a quelques mois de cela, dans la Grand'Rue, où une jeune femme fut blessée dans les mêmes conditions.

La motocyclette est une machine excessivement dangereuse, il est très difficile d'y tenir un équilibre parfait. Le motocycliste risque constamment sa vie, pour quoi risque-t-il aussi celle des autres ?

Diabole ! depuis tant d'années que je risque ainsi ma vie... il faudra bien que je meure dans mon lit !...

## NOTRE PRIME HEBDOMADAIRE

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

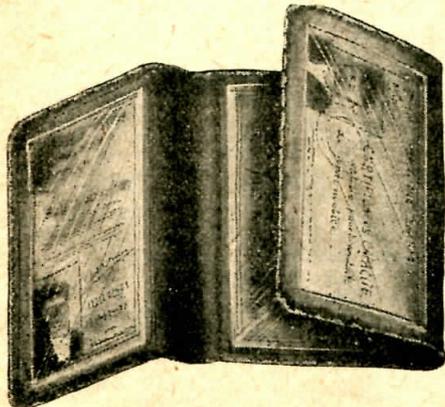
Lecteur ou Abonné en raison des charges que nous nous imposons ;

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

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

PRIME N° 35 DU SAMEDI 15 DÉCEMBRE 1928

### L'AUTO-POCHETTE A. L. MODÈLE DE GRAND LUXE



AUTO-POCHETTE A.L. (Modèle de grand luxe)

En simili peau de gant souple grébuchée très élégante et très pratique par son extrême souplesse. Rendra les plus grands services aux motocyclistes, automobilistes et à tous ceux qui ont à exhiber cartes d'identité ou autres, parce que par ses quatre volets, elle permet d'exhiber simultanément quatre cartes différentes, carte grise, permis de conduire, permis de circulation, carte d'association, (Voir l'Annonce page II des numéros du 20 Octobre et 3 Novembre). VALEUR : 24 f. 50

Prix pour nos Abonnés 12 fr. - franco de port : 1 fr. 50 en sus.

Cette prime en raison de sa valeur est exclusivement réservée à nos Abonnés.



# Tarif des Insertions

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

- 1° Utiliser une feuille de papier de format commercial de 21 ½ sur 13 ½ ;
  - 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 et remboursant au delà de son prix d'abonnement.

- TARIF** {
- 1° Abonné, la ligne 5 francs. Pour bénéficier de ce tarif, il faut que l'annonce ait un caractère accidentel ou strictement personnel;
  - 2° Non abonné, la ligne 10 francs
  - 3° A caractère commercial, la ligne 10 francs.

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

## SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

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

### MOTOS A VENDRE

**Automoto** récente culb. Zurich, ch. ch., pn. 80 nts, frein av., écl. radios, compt. O. S., tand-sad, rétro, sac garni, pomp., ess., confiance, 3.500 fr. Moreau, 6, rue Saint-Germain, Chatou.

**Confort** 4 CV ½, 308°, tout équip., parf. état, 2.800 fr. net. S'adresser : Caillou René, 50, rue des Hanots, Montreuil-sous-Bois.

**F.N.** 500 cmc., équipée confort, roulé 4.500 km., prix à débattre. S'adresser : Laurent, 63, fg du Temple, Paris (10°).

**Gnome** et Rhône 500 cmc., grand sport, parf. état, écl. élect.,

**Protégez votre tête**  
avec le casque-serre-tête

**LE DURA CUIR**

Tout en cuir, amianté et caoutchouc mousse, élégant, léger, résistant

**H. CHAILLOU** Fabricant spécialiste de vêtements en cuir souple  
34, Place du Marché-St-Honoré, PARIS (1<sup>er</sup>)  
Tarif francs

tan-sad, sacoches cuir. S'adresser : Mathurin, 4, rue Turgot, Paris (9°) Très urgent.

**Le Grimpeur** 250 cmc., b. état, pr. 1.600 fr., fac. paiement. S'adresser : Ober, 59, rue Jules Ferry, Bagnolet (Seine).

**Harley-Davidson** solo, très bon état de marche, toute équipée, tan-sad, compteur, sacoches, double phare, magondeaux, rétroviseur, come, enveloppe et chambres à air et pièces de rechange. 2.000 fr. S'adresser : A. Gonnat, 53, rue des Panoyaux, Paris (20°).

**La fameuse Henderson** luxe 4 cyl., 110 km. à l'h., marc. ar., écl. élect., klaxon, pneu ballons, neufs, side car, bi-place L. V.

**Encore et Toujours..**

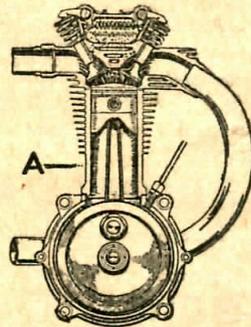


**MOTOCYCLISTES! AUTOMOBILISTES!**

- SI** votre Moteur s'use prématurément ;
- SI** vos cylindres s'ovalisent ;
- SI** vos soupapes grillent ;
- SI** vos bougies s'encrassent ;
- SI** vos pistons grippent...

**c'est que ces organes ne sont jamais graissés.**

Quelques gouttes de **MIXTROL** dans votre essence, supprimeront tous ses dangereux **SI**



**NE CALCINE JAMAIS SUCCÈS GARANTI**

**MÉFIEZ-VOUS** des imitations à bon marché !

Agents actifs demandés pour la Province

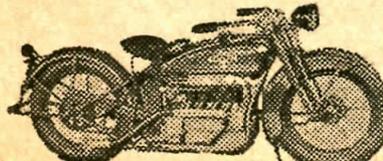
Notre Palmarès :  
600 Victoires ;  
300 Records du Monde ;  
3 Championnats marins.

Éts **MARCHAND** 2, Rue Villaret-de-Joyeuse — PARIS  
Téléphone : CARNOT 69-70 et 69-71

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

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

Expéditions en Provinces — Demandez le 7  
La Maison se charge des Réparations. — Travail so



**CLEVELAND** Pièce d'origine pour tous modèles

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

AGENCE GÉNÉRALE : Établissements **VALPIC**, 23, Avenue Trudaine, 23 — Paris

grand luxe, p. brise spécial. técalémit, peinture neuve. 3.000 fr. tous les jours à partir 5 h. soir S'adresser : de la Rosa, 5, rue Saint-Denis, Boulogne-sur-Seine.

**1.000 cmc. Indian**, transf. cad. rigid., gr. réserves pièces. Bibend. indép. neufs. cons. 4 l. ½ aux 100 km., état neuf, 3.000 fr., visible t. l. j. Garage Dufour, Arpajon (Seine-et-Oise).

**Koehler Escoffier** 500 cmc, 2 cyl. en V, culb. très rapide, parf. état mécanique, S'adresser : Pajot, 15, rue de Vanves, Paris (14°).

**Monet et Goyon** 2 CV, confort, ch-ch., 3 vit., écl. élect., très soigné, 2.500 fr. S'adresser : 73 bis, rue des Plantes, (14°).

Agence et Stock complet - de Pièces détachées -

**MOTOBÉCANE, MOTOCONFORT, MONET-&GOYON, FN**

Agence :

**GILLET-HERSTAL SAROLÉA, CLÉMENT**

Dépôt

Chatnes : **RENOLD** et **BRAMPTON** ;

Hulles : **CASTROL** et **KERVOLINE** ;

Stock : Pièces Moteurs **J.A.P.**

Stock : Boîtes **ALBION**.

**A. PRÉVOST**

26, Avenue de la Grande-Armée  
PARIS - Tél. : Wagram 54-81

**Monet et Goyon**, type R. C. 3 1927, supers. 250 cmc., CV ¾, 3 vit., ch-ch., pneu bal. 700 x 100, phare, tan-sad, boîte à chambre à air, état de neuf, prix 3.500 fr. Ecrire : A. Molette, 2, quai de la Rapée, Paris (12°).

**Monet et Goyon** à vendre 1.200 fr., bon état de marche. S'adresser : 59, allée J.-B. Clément, Pavillons-sous-Bois.

**Monet et Goyon** 2 CV, 2 vit., très bon état, écl., acces., 1.600 fr. Ecrire : Chardel, 54, rue Montparnasse, Paris.

**Monet et Goyon**, 350 cmc., 2 tps., Villiers, tan-sad, Burman 3 vit., guidon Sp., état méca. parf avec outillage essai vol t. l.

**MOYEURS - FREINS  
FOURCHES ÉLASTIQUES  
BOITE à VITESSES**  
BREVETÉ S. G. D. G.

Les plus chers



mais les meilleurs

**Établis<sup>s</sup> J. PAYA**  
27, Avenue Denfert-Rochereau  
Saint-Étienne (Loire)

Cardon, 30, av. Albert 1<sup>er</sup>, à  
Eaubonne (Seine-et-Oise).  
**Motoconfort**, mot. Blackburne  
4 CV, sortie juin 28, fait 500 km.  
vend ou échange contre 6 CV  
Amilcar. S'adresser : Touret, 59,  
boul. des Invalides, Paris (7<sup>e</sup>).  
**Occasion Peugeot 500 cmc.**,  
4 tps, magnéto carb. Zénith, b.  
état, 650 francs. S'adresser :  
Doridau, 92 bis, rue de Paris,  
Romainville (Seine).

**PARIS-MOTO**

Achats - Echanges  
toutes Marques Motos  
78, Avenue des Ternes - PARIS

René Gillet neuve, n'ayant pas  
roulé, occasion unique. S'adresser :  
Riche, 11, rue Lauriston, Paris.  
**Rochester 2 ch.**, 2 v., pn. bal-  
lon, sortie juillet, ét. neuf, 2.350 fr.  
**Rochet 3 ch.**, 3 vit., conf., neuve  
15 % remise ; **Stella 2 ch.**, 2 vit.,  
tr. b. ét., 1.475 fr. ; **Cyclette** ét. m.,  
575 fr. ; **Automoto** ét. m., 875 fr. ;  
side B. S. A. p. ch. 325 fr. ; 2 vélos  
h. d. luxe bal. neuvs, les 2 1.150 fr.

**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**

2 vélos enf. gr. fil, neuvs, les 2  
2.525 fr., ferails échange. Boutol-  
leau, route de Monts, Loudun  
(Vienne).

**Sarolea 500 cmc.**, culb., parf.  
état méc., prix avant. Visible,  
78, av. des Ternes, Paris.

**Soyer 250 cmc.**, parfait état,  
pare-jambes, éclair. élect., tan-  
sad, occasion. S'adresser : Travert,  
49, rue de Villiers, Neuilly-sur-S.  
**Soyer 350 cmc.**, Jap., culb.,

**WILLIAM**

1, Rue Diderot, ST-DENIS. TEL. 701  
Ses avantages spéciaux  
Agence TERROT et MONET

LISEZ CHAQUE JEUDI

**AUTO SPORTS**  
Illustré hebdomadaire

DES SPORTS de LYON et du SUD-EST  
IMPRESSION EN HÉLIOGRAVURE  
AUTOMOBILISTE - MOTOCYCLISME

DEVOS, 57, Rue Lauriston - PARIS (16<sup>e</sup>)

— Agent : TERROT - PEUGEOT - MONET-GOYON —  
NEW-MAP - TRAIN - MOTOBÉANE - OLYMPIQUE

RÉVISION et RÉPARATION DE TOUTES MOTOS  
Nos occasions sont garanties 6 mois — Logons gratuites à tout acheteur

Pièces pour moteurs -- Boîtes de vitesses -- Pompes de graissage

**JAP BURMAN BEST**

Carbur. eus BINKS. Carburant DISCOL. Silencieux GHOST. Accessoires JOHN BULL, etc.  
L. DEKTEREFF & C<sup>e</sup> - 88, Avenue des Ternes - PARIS - Tel. Wagram 29-15

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

**AUX DOCKS DU PNEU**

vous trouverez en toutes marques, en toutes dimensions  
**PNEUS et CHAMBRES** pour Vélo, Moto et Auto  
**Soldes et Occasions - RÉPARATIONS**  
**TOUJOURS EN DESSOUS DES COURS**  
Demander Tarif

**Maison VAYSSE**

387 Rue de Vaugirard, PARIS (15<sup>e</sup>) — Téléphone Vaugirard 41-42  
vente communique référence AUTO-REVUE bénéficiera d'une remise 5 % sur Moto et Vélo

**NAVILLE & ses Fils** 3, r. Sarrette, PARIS (14<sup>e</sup>)

— Montage — Rayons et Jantes de tous rofils  
— Rayonnage — DE ROUES  
Transformations — POUR MOTOCYCLETTES ET VOITURES —  
EXPÉDITIONS EN PROVINCE

tan-sad, éclair. élect., pare-jambes,  
état neuf. S'adresser : Travert,  
49, r. de Villiers, Neuilly-sur-Seine.  
**Soyer 250 cmc.**, parf. état méc.,  
gros pneus, pare-jambes, tan-sad  
Tierry, 2.400 fr., éclair. outil,  
visible t. l. j. sauf le dimanche.  
Masselin, 128, boul. Alsace-Lor-  
raine. Le Perreux (Seine).  
**Soyer flèche bleue**, comme  
neuve, juin 28, écl. élect., tan-sad,  
grals, méc., imp. pay., à enl., prix  
à déb. S'adresser : Stank, 38, rue  
Chapon, 3<sup>e</sup> étage, Paris (3<sup>e</sup>).

**ACHAT**

IMMÉDIAT  
COMPTANT  
MOTOS  
TÉLÉPHONE :  
CARNOT 46-82

Terrot sport, confort mod. 1928,  
2 tps, 250 cmc., tan-sad, 3 vit-  
pare-jambes, éclair. Lucas, neuf,  
lanterne arr., klaxon Bosch, cham-  
bre à air rés., état gar. neuf.  
cause achat voiture 5.000 fr.  
Ecrire P. Schoot, 4, rue Bernegger,  
Strasbourg B. R., affaire de conf.  
**Terrot 350 cmc.**, spéciale Cha-  
ter léa, réglée compétition.  
S'adresser : Coullon, 26, rue de  
Verdun, Suresnes (Seine).  
**Terrot 175 cmc.**, compl., rév.  
écl., 1.500 fr., t. l. j. apr. 7 h.,  
Lamy, 16, rue Bichat, Paris.

Avant d'acheter une Moto

voyez la  
**ROYAL-SPORT**

250 et 350 cmc., 4 Temps,  
Moteur JAP, obtenant la  
**Médaille d'Or : Paris-les Pyr-  
nées-Paris**, la plus haute ré-  
compense, avec machine  
entièrement de série.  
**VEDUES à CRÉDIT EN 12 MENSUALITÉS**  
**DEVAUX**, Constructeurs  
241 bis, Avenue Daumesnil  
Modèles visibles même le Dimanche  
CATALOGUE SUR DEMANDE  
— TÉL. : DIDEROT 87-64 —

Terrot, 350 cmc., Jap. 2 tubes,  
très vite compl., neuve, phare  
Marchal, montre et compteur,  
tan-sad, essais à volonté, prix  
intéressant. S'adresser : Maas, 2,  
rue de la Mairie, Colombes (Seine).

**MOTOS** de toutes Marques.  
Grande facilité de paiement  
avec discrétion, moins cher  
qu'au comptant. Demandez  
Notice aux Établissements A.C.M.  
82, Boul. Voltaire, ASNIÈRES (Seine)

**MOTO " ULTIMA " LYON** CRÉÉE  
EN 1900

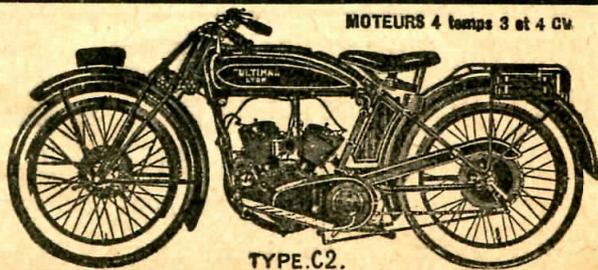
ENTIÈREMENT CONSTRUITE DANS MES ATELIERS

Type A avec démultiplicateur et débrayage .....	2.875 fr.
Type B1-29 avec boîte ULTIMA 3 vitesses, débrayage kick-starter.....	»
Type B1-29 — — — — — Dames et Ecclésiastiques.....	»
Type B2 — — — — — Moyeux à broches.....	»
Type C2 — — — — — — 2 cylindres.....	»

5 MODÈLES les moins chers. Demandez le catalogue chez tous les bons Agents ou à

**E. BILLION, Constructeur - 24-24 bis, Rue du Commandant-Faurax  
LYON (6<sup>e</sup>)**

Téléph. VAUDREY 02-04 Télégr. ULTIMA-LYON Chèque postal n° 154-61 Lyon



TYPE C2.

# ÉCOLE DE MOTOS G. AUGOYAT

— MOTOS DES GRANDES MARQUES —

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

—FACE MÉTRO NATIONAL—

Superbe moto 2 CV, 2 vit, bloc moteur, train, neuve, roulée. 500 km., garantie, tan-sad, 1.750 fr. 7 h. le soir et dimanche matin. Rommers, 87, route de Villiers Champigny (Seine).

**Terrot** 3 HP, ballons, com neuve, 2.900 fr.; Harley side, 2 pl., com. neuve, écl., capote, pare-brise, compt., tan-sad, 4 pns nls, 4.300 fr.; Monet et Goyon 3 HP, tan-sad, 2 éclair. 2.500 fr.; Monet Goyon 4 HP, tan-sad, compt., 2.200 fr.; La Française, 4 HP., 2.500 fr.; Motobécane 2 HP, 1/2 1.500 fr.; Motobécane, 500 cmc, comme neuve, équipée 5.000 fr.; Sarolea 350 cmc., culbuteurs, ballons, 3.800 fr. Stock motos neuves, achat, échange. S'adresser: Parmentier, 119, Av. des Batignolles, Saint-Ouen (Seine).

**Dollar** 175 cmc., culbuteurs sport, confort, parfait état, tan-sad, 2.700 francs. S'adresser: Clésse, 28, avenue du Château. Joinville-le-Pont (Seine).

— Les — **MARC**  
Moto-cyclistes

sont toujours les Machines de Luxe les mieux finies et les moins chères du marché.

**MARC** 12 Rue du Plateau  
**VINCENNES**  
CATALOGUE CONTRE 1 FRANC

P. 107, sortie août 1928, écl. élect., roulé 1.800 km., bon état mécanique à vendre ou à échanger contre voiturette 5 CV, environ, cause maladie. S'adresser: Roger Flament, Pont-Hébert (Manche).

P. 105 Griffon juin 28, roulé 3.000 km., état parfait, affaire de conf., éclair. Marchal, compt., tan-sad, prix à débattre. S'adresser: Cabirah, 9, rue des Arquebustiers, Paris (3<sup>e</sup>). Roq. 26-55.

**Terrot** 3 CV, parfait état, 2.000 fr. G. Faivre, 79, avenue des Ternes; Monet Goyon, 2 CV, parfait état, 1.500 fr. G. Fevre, 79, avenue des Ternes, Paris (17<sup>e</sup>).

**Monet et Goyon** R.G. 4 C. 350 cmc., sport 1927, parf. état, compt. nf., coffr. rép., pieds AR, écl. élect., ach. voit. pressé, 3.500 fr. Ecrire: P. Jarrot, hôtel de l'Est Condé-en-Brie (Aisne).

F. N. 350 cmc., culb. ballon, éclair., tan-sad, mécan. impeccable, 4.500 fr. S'adresser: 39, rue Saint-Sauveur, Lafontaine, Paris (2<sup>e</sup>).

**O.S.A. Liberty** spécial, valeur 3.600 fr., neuve, plombée, lais. à 2.800 fr. à débattre, écl. élect., compt. S'adresser: Doublet 125, rue Jean-Jaurès, Levallois (Seine).

Dresch neuve, d'occasion à

**Agents!!!**  
LES MOTOS **O.S.A.**  
**LIBERTY**

Lancent un gros programme orienté spécialement sur les  
**175 cmc., Blocs-moteurs et**  
**250 cmc., Blocs-moteurs.**

La limitation des Modèles permettant seule la  
grande Série. De grands avantages vous  
sont consentis sans marchés de votre part.

DEMANDER NOS CONDITIONS SPÉCIALES

O.S.A., 1, Rue Ambroise-Thomas - ARGENTEUIL

MOTOCYCLISTES!...

**ORLÉANS-ACCESSOIRES**

Vous présente ses Produits ORLAC  
— Ses Spécialités Angloises —

Agences: VÉLOCETTE - SAN-SOU-PAP - TERROT - SOYER  
MOTOCONFORT - PEUGEOT - TRIUMPH - NEW-MOTORCYCLE

Atelier spécialisé Moto

**PIÈCES FRANÇAISES**

Adaptables aux Moto-cyclistes type Armés

**B. S. A. et TRIUMPH**

EXPÉDITIONS IMMÉDIATES EN PROVINCE  
ENVOI FRANCO DU CATALOGUE ILLUSTRÉ

**F. DELAUNAY** 82, Rue Rochechouart, PARIS  
Téléphone: TRÉVISE 15-95

**HARLEY-DAVIDSON** — complète la série de ses —  
350 cc., 1.000 cc. et 1.200 cc. par  
La Merveilleuse 750 cc. idéale pour le Solo comme pour le Side-car

Nombreuses Occasions en stock - Réparations par spécialistes réputés  
— TOUTES PIÈCES D'ORIGINE A LETTRE LUE —

HARLEY-DAVIDSON, 32-34, r. Pierré - NEUILLY-S-SEINE (Tél.: Neuilly 5-21)

enlever dimanche matin au plus offrant. S'adresser: Chenel, 178, route de la Révolte, Levallois (S.).

**Terrot** 250 cmc., confort 1927, tan-sad, phare, sacoches, etc., excellent état, 2.800 fr. Nic, 4, rue Princesse, Paris (6<sup>e</sup>).

F. N. 67 715x115, état neuf, 4.800 fr. S'adresser: A. Le Tocques, à Greges par Dieppe (S.-I.).

**Terrot** 250 cmc., sport 2 tps, ballons, trans. chaîne, 3.400 fr. S'adres: Delborg, 49, boul. Latour-Maubourg, Paris.

**Rochester** 175 cmc., 2 vit., neuve ballon ch.-ch., gros rabais, laissée 2.450 fr.; Peugeot 250 cmc, 2 vit., occasion 1.500 fr. Magon-deaux et phare Luxor, 2 bees, 150 fr. S'adresser: Hospital, 56, boul. de Grenelle, Paris (15<sup>e</sup>).

500 cmc Jap, culb., gaz 120, boîte Burman, équip. élect. Lucas, pneus ballon encore gar. 3 mois, val. 9.000 fr., laissée à 6.800 fr., prendrais en compte 350 cmc., 4 tps, même état. S'adres.: F. Lalaison, 102, rue du Fort, Malakoff (Seine).

PIÈCES pour MOTOS

**INDIAN**

TARIF ILLUSTRÉ

**INDIAMOTO**

1, Rue Faraday, Paris (17<sup>e</sup>)

Reste ouvert le Dimanche matin  
de 9 à 12 h.

Tél. CARNOT 50-79

F. N. M. 60, équipement complet, 350 cmc., culb., 2.000 fr., comptant facilité de paiement, S'adresser: Robert, 108, rue Anatole-France, Levallois, t. 1. J., dimanche matin.

Liquidation de motos dep. 500, neuves et occasions à crédit: Koehler Escoffier, 5 CV, sport, neuve, 4.800 fr.; 4 CV, New-Motorcycle, montre, compt., 5.500 fr.; 5 CV, Gnome et Rhône, 30.000 fr.; 4 C. V. Terrot 27, 4.200 fr.; 3 CV, Gnome et Rhône, 2.400 fr.; 3 CV, Monet G., 2.800 fr.; 3 CV, Peugeot 2.200 fr.; 3 CV, Motosac, 3.000 fr.; 3 CV, Automoto, 2.000 fr.; 3 CV, Dollar, 2.600 fr.; 2 CV, Royal M. I. 1.400 fr.; 3 CV, Motosac, 1.800 fr.; 2 CV Dédé, 1.300 fr.; 2 CV, G. Gérald, 1.200 fr.; 3 CV; Gnome R., 1.800 fr.; 3 CV, N.S.U. 800 fr.; 5 CV, Terrot, confort 1928, éclair., élect., 5.000 fr. Largeot, 4, grande rue, Saint-Maurice, Tél.: 59. tram. Bastille n° 13. Pont Charenton.

Soyer et Saroléa neuves 350 et 500 cmc., défraîchies par étalage à céder avec grosse remise. S'adres. Habert, 78, avenue des Ternes, Paris.

LE CATALOGUE GÉNÉRAL  
1929 DES SIDE-CARS

**P.E.U.P.L.E.**

paraîtra fin Décembre, faites-vous inscrire de suite  
pour le recevoir dès sa parution.

Envoyez votre demande: 124, Rue de Neuilly — PUTEAUX (Seine)

**MAGNÉTOS  
DYNAMOS  
DÉMARREURS**  
Toutes Marques

**Pièces détachées  
Pour tous Modèles**

Dédé 175 cmc., état neuf, 2 vit., débray., tan-sad, repose-pieds, etc. 1.900 fr. S'adresser : Ducrey, 7, villa Ermitage (20°). Ap. 7 h.

F. N. 350 cmc., à culb., avec équipement complet, éclair., siège E. N., compt., sacoches état mécanique garanti. Prix à déb. Lepage 70, rue de Valmy, Puteaux (Seine).

**CYCLECARS  
ET VOITURETTES**

Amilcar touris., 2 pl., abs., parf. état, nom. acces., 5.900 fr. S'adresser : Herrot, 12, avenue des Pavillons, Colombes (Seine).



**SIDE-CAR**  
CARROSSERIES EN TOUS GENRES  
CHASSIS - CAPOTES - PARE-BRISE  
**Fernand RICHARD**  
189, Av. d'Italie, Paris, (13°), T. : Gb. 28-00  
Envoi du Catalogue contre 0fr. 50

A vendre de suite, raison santé Morgan-Darmont, spécial, 130 km. à l'heure, éclair., élect. peu roulé, bas prix. S'adres. : Garage de la République, 91, boul. de la République, Billancourt (Seine).

Renault 6 CV, fr. av., cond. int., 4 pl., dont 2 pullman, peint. 8.000 fr. S'adresser : Vilmur, 32, rue Lemerrier, Paris.

**HUILE MINÉRALE  
extra-rafinée**

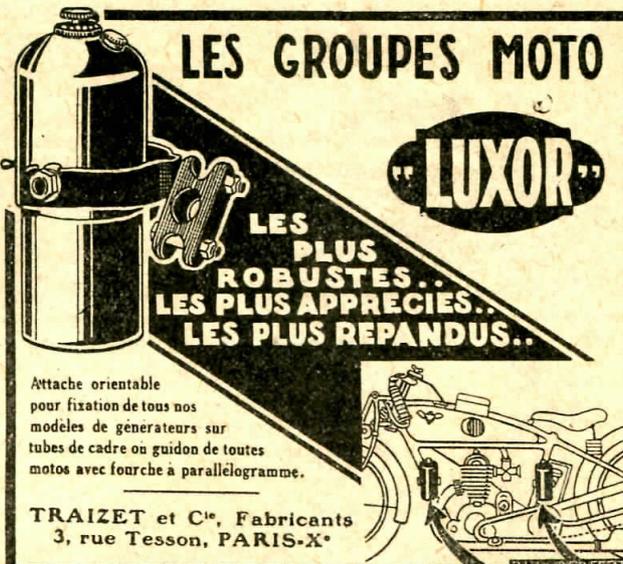


**okoil**  
**SPÉCIALE pour Moteurs de Sport et Moteurs à deux Temps**  
Renseignements : H. BOURRUS, Ag. gén. 29 rue du Poteau, PARIS (18°)

Renault 6 CV, N. N., torp., 4 pl., parf. état, 7.700 fr. M. D., 24, boul. de Charonne, Paris.  
Renault 12 CV, série, J. S. 1920 4 pl., 6.000 fr. Zominy, 75, route des Petits-Ponts, Bobigny (Seine).

**A. DE SARELLO**

90, AVENUE DES TERNES, PARIS (17°) Téléph. { Wagram 01-90  
Carnet 52-57



**LES GROUPES MOTO**  
**"LUXOR"**  
**LES PLUS ROBUSTES...  
LES PLUS APPRÉCIÉS...  
LES PLUS RÉPANDUS..**  
Attache orientable pour fixation de tous nos modèles de générateurs sur tubes de cadre ou guidon de toutes motos avec fourche à parallélogramme.  
**TRAIZET et C<sup>e</sup>, Fabricants  
3, rue Tesson, PARIS-X<sup>e</sup>**

**SPÉCIALITÉ D'ARTICLES TRÈS SOLIDES**  
EXIGEZ LA MARQUE  
**MECANO**  
45, RUE TOURILLE - PARIS



**LES CHARMES DU TOURISME**  
A DEUX  
**NEW-MOTORCYCLE**  
77, Av. d'Antony  
à CHATENEY (Seine)  
Agence Générale New-Motorcycle pour la France :  
79, Av. des Ternes Paris, 17°



**F. N.** les célèbres Motos 500 cmc. à culbuteurs 350 cmc. à soupapes latérales sont en vente aux **MEILLEURES CONDITIONS** à **SAINT-DOMINIQUE AUTOMOBILES** 143, Rue St-Dominique, PARIS

**RÉPARATIONS  
en 24 heures**

avec  
Garantie de 6 Mois

**SPÉCIALITÉ  
pour MOTOS**

Sandford, tout aluminium surbaissé, éclair. élect., 130 à l'heure ; 5 CV Citroën, 3 pl., bon état, visibles tous les jours, Grandpierron, rue des Nafferies, Mantes-la-Ville (S.-et-O.).  
A vendre cycle-car, 2 Sima-Violet, 5 HP, e pl., sortant de révision, bons pneus, outill., acces. 3.500 fr., visible tous les jours. 21, rue Berthelot, Issy-les-Moulineaux (Seine).

Peugeot 9 HP, torpédo 1925, confort fr. av. amortis. av. et ar. Bibendum, tr. bon état, démarche prix, 6.500 fr. net. S'adresser Jacquet, 15, rue de la Quintinie, Cyclecar Bignan, sport moteur Salmson, bon état mécanique,

**PIÈCES POUR MOTOS  
INDIAN**

**NOUVEAU STOCK  
TRÈS IMPORTANT  
PAUL BÉALÉ**  
100, Avenue des Ternes

Catalogue avec Photo sur demande

prix intéressant. Audevard, 52, av. Parmentier (11°).

Renault 6 HP, cond. int., 4 pl., type N. N., avant moteur neuf, prix intéressant, télép. Elysées 52-87, entre midi et 2 heures, sauf samedi.

Renault 6 HP, cond. int., 4 pl., fin 1924, fr. av. phare de route, malle pns nfs, ailes rondes, peinture et intérieur neufs, affaire confiance, livrerai province. Mercier, 51, rue Jules-Guesde, Levallois (Seine).

**Garage FÉLIX-FAURE**

91, Avenue Félix-Faure, PARIS (15°)  
Téléphone : VAUGIRARD 20-86

**J. ILHARRÉGUY**

— Agence MOTOBÉCANE —  
MOTOCONFORT MONET & GOYON  
F. N. GILLET-HERSTAL SAROLÉA  
Livraison immédiate  
CRÉDIT INTÉRESSANT  
VENTE - ACHAT - ÉCHANGE - DÉPANNAGE

Quadrilette Peugeot, P. 172 B., état marche, essai volonté, 3.500 fr. ou contre moto récente M. Cordier, 23, rue Poulet, Paris (18°). Tél. Nord 92-88.

« UNE Moto pour être un objet d'utilisation parfaite, doit, comme une voiture, être munie d'un éclairage de fonctionnement identique. Pour cela, le

**MAGLUCE MARELLI**

est l'appareil idéal. Son fonctionnement ne comporte aucun organe additionnel tel que Carter, Chaîne, Commande supplémentaire. Il s'adapte à la place de la Magnéto sans aucun changement et assure l'éclairage tant en marche qu'à l'arrêt. Il est de plus un appareil robuste et d'aucun entretien. »

AGENCES

**GILLET-HERSTAL  
SOYER - MARC  
MOTOBÉCANE  
NEW-MOTORCYCLE  
NEW-MAP  
TRAIN**

Citroën 5 CV, trèfle, bien entr. samedi apr. midi. S'adresser : Amiant, 3, rue Vigneron, Vincennes (Seine).

SIDE-CARS

Sidecar Motosacoche 5 HP, 4 roues interchangeables, moteur Mag., ch.-ch. accessoires. S'adres. : M. Quenart, ingénieur T. E. P., La Bassée (Nord).



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

Harley complètement remis à neuf, side bi-place, out., acc., à enlever 3.500 fr., cause santé, soir après 7 hres et lundi matin. M. Fieuvet, 31, rue Brézin (14°).

ON DESIRE ACHETER

Achète side B.S.A. ou Triumph réelle occasion. S'adresser : Rousseau 51, rue Gaston Laurian Montreuil-sous-Bois (Seine).

**MOTOS D'OCCASION**  
Terrot, Monet, B.S.A., Triumph  
Boit. 2 vit., kick, débray. 350 fr.  
Magnét. nouv. R.B. blind. 80 fr.  
Ach. Comptant — Moto moderne  
**BEAUSOLEIL, 9, rue St-Sabin, PARIS**

Achète Morgan, air 6 CV, usagé non équipé, Ecrite : Glazot, 38, rue Dombasle, Paris (15°).

J'achète bon prix, à particulier Sand Ford, peu roulé. S'adresser : Vignier, 150 faub. St-Denis, Paris.  
Achète motos, modernes 350 et 500 cmc, S'adresser : M. Agency 24, boul. de Charonne, Paris.

Particulier achèterais à particulier 175 cmc., bon état, Daval, 81, rue Saint-Maur (11°).

Suis acheteur moteur moto Henderson, marche arrière, en mauvais état. S'adresser : Cochet, 41, rue St-Sauveur, Lille (Nord).

**B.M.W.** PLUSIEURS B.M.W.  
Sport R. 47, 1928,  
provenant reprises.  
Etat magnifique, complètement  
équipés, phare Code, klaxon Bosch  
vend. avec garant 9 000 à 10 000 fr.  
**BASTIDE, 5, Bd de Clichy, PA 15**

**LE GRAND GARAGE RENOUVIER**

2 et 4, rue Charles-Renouvier, PARIS (20°) — Tél. : Roquette 07-67

**Ses 3 Roues - Ses Motos**

Les Boîtes de vitesse  
**C. Picard**

Demandez notices M. R. gratis  
- 26, rue Carnot, 26 -  
**COURBEVOIE (Seine)**

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

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

**P. REVELLE & Cie, Fabr.**  
36, rue Émile-Desvaux - PARIS (19°)  
— Téléphone : NORD 29-76 —

**VINCENNES-MOTOS**  
VENTE - ACHAT - ÉCHANGE — Téléphone : VINCENNES 593  
**Léon CABET, 43, Avenue de Paris - VINCENNES**

Agent direct des Marques : MONET-GOYON, TERROT,  
MOTOCONFORT, MOTOBÉCANE, PEUGEOT, F. N.,  
NEW-MAPP, DOLLAR, O.S.A., ROVIN, SAN-SOU-PAP,  
ROCHESTER, DRESCH, etc...

Vente Comptant et Crédit — Stock important de Machines d'occasion,  
révisées et livrées avec garantie.

**LEÇONS GRATUITES A TOUT ACHETEUR**

**LES CYLINDRES DE MOTOS RAYES**  
sont réparés d'une façon définitive par le  
**PROCÉDÉ SPÉCIAL BARIMAR**  
sans changer ni piston, ni segment. Envoyer  
le cylindre et joindre le piston.

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

**SI VOUS N'ÊTES PAS ABONNÉS**  
**MOTO-REVUE PEUT VOUS**  
**MANQUER**

**ABONNEZ-VOUS** France et } 26 N°s : 23 fr.  
Colonies } 52 N°s : 45 fr.

**CRÉDIT**  
sans majoration de prime

**STOCK**  
unique en Occasions  
Voiturettes et Motos

Ach. comptant 350 ou 500 cmc, culh., 28 Terrot, F. N. ou Saro. S'adresser St-Pom, 11, avenue de Clichy, Paris (17°).  
Suis acheteur argent de suite, toute moto moderne. S'adresser : Delburg, 49, boul. Latour-Maubourg Paris.  
Acheteur F. N. 4 cyl., M 60-M 67- M 70, au comptant et au

**SIÈGES-ARRIÈRE**  
SIDE - CARS.  
**FAURNÉ**  
VALENCE

plus haut prix, pressé. S'adresser : 187 bis, rue Armand-Sylvestre, Courbevoie (Seine), près gare Asnières.

**ECHANGES**  
Echangerais avec soulte, moto 2 HP 1/2, équipée, sortie juin 1928, assur. payée, juillet 1929, contre voiturette sport, bon état. S'adres. Graillet, 11, pas. Pecquai Paris (4°).

Motosacoche  
Mag  
monet - Goyon Mag

Pièces d'origine  
Revision  
Transformations  
par outillage spécial

**MILLAND, Mécanicien spécialiste**  
61 Route de Villiers, NEUILLY-s-Maine

Echangerais poste T. S. F. Ultradyne 8 lampes, matériel neuf contre moto moderne 250-350 cmc., d'une valeur de 3.000 fr. S'adresser : Guerinot, 140, boul. Voltaire.

Appareil T. S. F. 6 lampes, contre moto. S'adresser : Rouges, 21, av. Fontainebleau Kremlin-Bicêtre (Seine).

Echange ou vend. Morgan spécial, gd sport, contre moto 350 ou 500 cmc., dernier modèle, ou A. J. S., Norton occasion. S'adres. 128, rue Jean-Jaurès, Levallois. Tél. Pereire 17-79.

**MOTO-AGENCY**  
24, Bd de Charonne, PARIS, 15°  
Achète - Vend - Répare - Échange  
P.N., Terrot, Monet, Motoconfort, Soyer, etc  
— Stock en neuf et occasion —  
École de Motos - Permis gratis à tout acheteur

**UNUS**

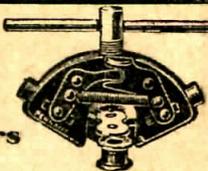
— BOUGIES BLINDÉES DÉMONTABLES —  
Pour Moteurs 2 et 4 temps à grands régimes  
En vente chez tous les Commissionnaires  
Gros : **C. CHOLLET, Fabricant, 204, Rue St-Maur et 24, Passage Hébrard, PARIS (10°)**  
— TÉLÉPHONE : NORD 81-24 —



**F.N. VENTE - ACHAT ÉCHANGE**  
 aux meilleures conditions. Reprend de suite en compte sur Moto livrable en 1929. Grand choix en magasin en 350 et 500 cc. Neuves et d'occasions. Type : M. 50 - M. 60 - M. 67 - M. 70, 1927 et 1928. Voyage et déplacement remboursés à tout acheteur. Réparation. Mise au point. Pièces détachées. Carte grise et impôt gratuit à tout acheteur de Moto.

**LATSCHA** 187 bis, r. Armand-Silvestre-COURBEVOIE (pr. gare d'Asnières) - Ouvert Dim. et Fêtes **F.N.**

**DÉRIVE-CHAINES PENNANT**



Les meilleurs  
 Garantis sous tous rapports

Pour le Gros : **TOUCHET & DUPIEUX PARIS (18<sup>e</sup>)**  
 81, Rue de la Chapelle

DIVERS

Une belle chambre et cuisine à louer, m. meub. s. enfants, 3 m. de la gare, 1.800 francs. S'adresser : 21, rue Gambetta, Sartrouville.

Box 3x4, r. Bécaria, 100, par mois. Ecrire : Pavy, 14, rue Monge, Paris.

Une belle moto de marque à vendre, entièrement neuve avec 25 % de remise sur catalogue. Voir ou écrire : *Moto-Revue*, 51, rue Vivienne, Paris (2<sup>e</sup>).

**BONNE NOUVELLE**

O toi ! pauvre Motocycliste... qui craint l'hiver et ses glaçons, apprend qu'aucun froid ne résiste au

Protège-Mains **LE MANCHON**

à **MAZÉ** (M.-et-L.), l'inventeur **RENAULT**

le vend en détail et en gros

**PRIX : 26 fr. (FRANCO)**

Autos, motos, achat maxima, de suite et comptant, Paris Auto, 104, av. de Villiers, Paris.

Achat motos toutes marques. S'adresser : Lacroix, 56, boul. Diderot, Paris.

Moteur 2 tps, 350 cmc., Collin, état neuf, comp., carb., mag. marelli 500 cycl., tourisme, Olympique, bon état 250 cmc., timbre réponse. S'adresser : R. Bernard, 95, rue de Courbevoie, Nanterre.

A vendre ensemble : micro-moteur sur vélo avec changement, de vitesse B. S. A., état parfait S'adresser : 50, rue du Surmelin, Paris (20<sup>e</sup>).

Ayant remisé dans le 13<sup>e</sup> arrondissement, dispose de deux places pour motos. S'adresser : Legrand, 10, rue Baot (13<sup>e</sup>). Le soir à partir de 18 heures.

Indian à vendre, paire cylindres, chemises en 750 cmc., avec piston alum., axe, segments état neuf, 400 fr., magnétos, carburateurs, pièces détachées, diverses réductions de prix 50 %. S'adres.

EN VENTE

“ L'ANNUAL ”

1928 (23 Année)

ANNUAIRE UNIVERSEL DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

Nouvelle Édition entièrement remaniée et recomposée à neuf

1360 Pages d'Adresses et de Documents

Prix de l'exemplaire relié 35 francs (Port en sus pour les Départements et l'Étranger)

222, Boulevard Pereire, PARIS

Tél. 1 Wagram 30-79

LOCATION — VENTE — ACHAT — RÉPARATIONS

MACHINES à ÉCRIRE

de toutes Marques. Neuves et Occasion

RAPID-OFFICE

5, Rue des Filles-St-Thomas - PARIS

FOURNITURES

Moto GRIMPEUR

neuve, n'a jamais roulé ; 250 cmc., 2 temps, 2 vitesses, Prix des plus avantageux. S'adresser ou écrire à *MOTO-REVUE*, 51, r. Vivienne, Paris, 2<sup>e</sup>

PETITES ANNONCES ENCADRÉES

EMPLACEMENT RÉSERVÉ

DEMANDEZ NOS CONDITIONS

samedi après-midi et dimanche Poché, 5, passage de la Mairie, Le-Pré-Saint-Gervais (Seine).

Cause départ, cède outillage mécanique neuf, tour moderne 1 m. 300 ; E. P. 165 rompu, 125 nombreux accessoires, perceuse sensitive 26 MM., petit étai limeur, ainsi que petit outillage. Interm. s'abstenir, R. B. B., 10, avenue Léon, Champigny (S.).

Dans votre intérêt n'achetez jamais une **F.N.** sans consulter le Spécialiste de **SULLY-MOTOS**  
 11, Quai d'Anjou, - Danton 77-57

A vendre Bouteille Magond., 250 l., charg., phare lanterne ar., canalis. v., 450 fr., pour 250 fr. Ecrire : Daldique, 23, rue Charlemagne, Paris (4<sup>e</sup>).

A vendre cause modification en pneus ballons, 6 pneus et 10 chambres 28x3, état neuf, b. occasion, Bonnet, concierge, 43, rue des Bas, Asnières (Seine).

Cinéma Pathé, professionnel, moteur élect. 2 HP 1/2, perceuse élect., 220 volts, vente ou échange contre voiturette ou cyclecar. S'adresser : A. Le Tocques, Greuges par Dieppe (S.-I.).

Cherche garage. part. moto. solo, près métro Barbès, Legrand, 156 boul. Magenta, Paris.

Indian, 2200-Harley, 2800-B.S.A. 2200 et toutes Motos de 1 à 9 H.P. - Ecole d'Autos et Motos - Ces machines sont à l'état de neuf et garanties 6 mois. - Prise en paiement de bons titres, motos - CREDIT : 13 mois Ets **FOULON**, Bureaux et Magasins : 162, Av. Daumesnil. Tél. : Diderot 37-13

T. S. F., inst., comp. poste 5 l., accus, 80 et 4 volts Dinin, rechangeur, haut parleur Brordon, casque, valeur 3.000 fr., laissé à 1.500 fr. ou éch. contre moto, 175 ou 250 cmc.. S'adresser : E. Lalaison, 102, rue du Fort, Malakoff (Seine)

**BULLETIN D'ABONNEMENT A MOTO REVUE ET SON SUPPLÉMENT MENSUEL L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE**

Veuillez m'abonner à (1) numéros de *Moto-Revue* et son supplément l'Actualité Automobile, à partir du Numéro en date du ..... Ci-joint la somme de (2) .....

Nom .....

Prénoms .....

Profession .....

Adresse .....

	Prix de l'Abonnement complet (64 Numéros)		
	UN AN 64 Numéros	SIX MOIS 32 Numéros	TROIS MOIS 16 Numéros
France et Colonies...	55 »	30 »	18 »
Union Postale ....	80 »	45 »	26 »
Autres Pays .....	110 »	60 »	35 »

Signature

(1) 64, 32 ou 16 Numéros.

(2) Pour l'envoi des fonds, un simple mandat-poste ne vous coûtera que 0 fr. 40. si vous faites porter sur ce mandat par l'employé des postes la mention **CHÈQUES POSTAUX 29.737 PARIS (2<sup>e</sup>)**.

# POUR 3 SOUS PAR JOUR!!!

## Avantages réservés aux Abonnés exclusivement

- 1° Réception des numéros dès la parution avant la mise en vente dans les kiosques
- 2° Réduction sur le prix d'où bénéfice de 34 francs sur l'achat au numéro ;
- 3° Montant de l'abonnement intégralement remboursé par les insertions gratuites de six lignes de Petites Annonces ;
- 4° Réduction de 33 % à notre Service « Occasions » ;
- 5° Bénéfice des Assurances à *Primes réduites* de formules variées, à un taux introuvable ailleurs ;
- 6° Nos Consultations techniques, juridiques, pratiques, gratuites ;
- 7° Nos Conseils et Renseignements gratuits (sur rendez-vous, le samedi après-midi pour Paris) ;
- 8° Nos Expertises de toute nature (demander conditions) ;
- 9° Participation à nos Concours richement dotés
- 10° — à nos Rallyes divers ;
- 11° — à nos Sorties collectives
- 12° — à nos Causeries et Conférences
- 13° Affiliation sans cotisation à L. N. M. avec tous privilèges, avantages et prérogatives y attachés ;

Et une foule d'autres...  
Et tous ceux que nous recherchons...  
Et nos projets sont nombreux...  
Et nombreux sont ceux à la veille d'aboutir...

Voyez ci-contre les conditions d'abonnement à règlement fractionné s'étendant sur 12 mois.

## Pour que tous les Lecteurs soient Abonnés

Aucune difficulté ne saurait nous arrêter lorsqu'il s'agit de la satisfaction de nos abonnés et lecteurs.

Lorsque, dans ce but, nous offrons à nos abonnés **UN NUMÉRO PAR SEMAINE** et, en **OUTRE, UN NUMÉRO EN SUPPLÉMENT MENSUEL** (*Moto Revue* et *L'Actualité Automobile*) dont l'importance de la documentation et de l'illustration va toujours se surpassant, lorsque nous nous ingénions à trouver constamment le neuf et l'inédit, l'actuel et le rétrospectif, nous engageons des frais d'autant plus élevés que nous vous donnons davantage, sans pour cela élever d'un sou le prix de vente de notre numéro.

Mais, ces 64 numéros de l'année (52 numéros de *Moto Revue* et 12 suppléments mensuels *L'Actualité Automobile*) exigent un prix d'abonnement relativement important et coûtent actuellement, pour la France et les Colonies, 55 francs

Pour que tous nos lecteurs puissent souscrire un abonnement et profiter ainsi des avantages considérables attachés à la qualité d'abonné, sans avoir à déboursier immédiatement le montant total de l'abonnement, nous acceptons dès maintenant la souscription à un **ABONNEMENT à RÈGLEMENT DIFFÉRÉ** comportant **QUATRE VERSEMENTS TRIMESTRIELS** de 15 francs, soit ensemble 60 francs, la différence entre le prix de l'abonnement (55 francs), couvrant les frais de timbre et de recouvrement. Les encaissements seront faits comme suit. Le premier versement de 15 francs sera joint au bulletin de souscription ci-dessous, par la poste en mandat ou chèque, ou à notre Caisse; les trois versements suivants seront encaissés au domicile de l'abonné, sans autres frais. En cas d'absence au passage de l'encaisseur, il conviendra de nous adresser 15 francs par premier courrier en y joignant la fiche laissée par l'encaisseur. Les dates d'encaissements trimestriels seront indiquées sur la facture qui sera adressée dès réception de la souscription.

Ces conditions spéciales ne peuvent être consenties qu'aux lecteurs habitant la Métropole en raison des difficultés de recouvrement à l'Extérieur.

Les lecteurs dans ces conditions, profiteront de tous les avantages dont jouissent les abonnés.

Pour profiter de ces facilités, il suffit de nous adresser le bulletin d'abonnement ci-dessous après l'avoir rempli, daté et signé.

## BULLETIN de SOUSCRIPTION à un ABONNEMENT COMPLET de 64 NUMÉROS

(52 Numéros hebdomadaires et 12 Suppléments mensuels)

### A RÈGLEMENT FRACTIONNÉ EN QUATRE VERSEMENTS

Monsieur le Directeur,

Veuillez m'inscrire à un abonnement complet de 64 Numéros (52 Numéros hebdomadaires de *Moto-Revue* et 12 Suppléments mensuels, *L'Actualité Automobile*) au prix de 60 francs, que je paierai en quatre versements trimestriels de 15 francs chacun. Le montant du premier versement est joint au présent bulletin de souscription. Les 3 derniers encaissements seront faits par vos soins à mon domicile sans autres frais.

Date \_\_\_\_\_

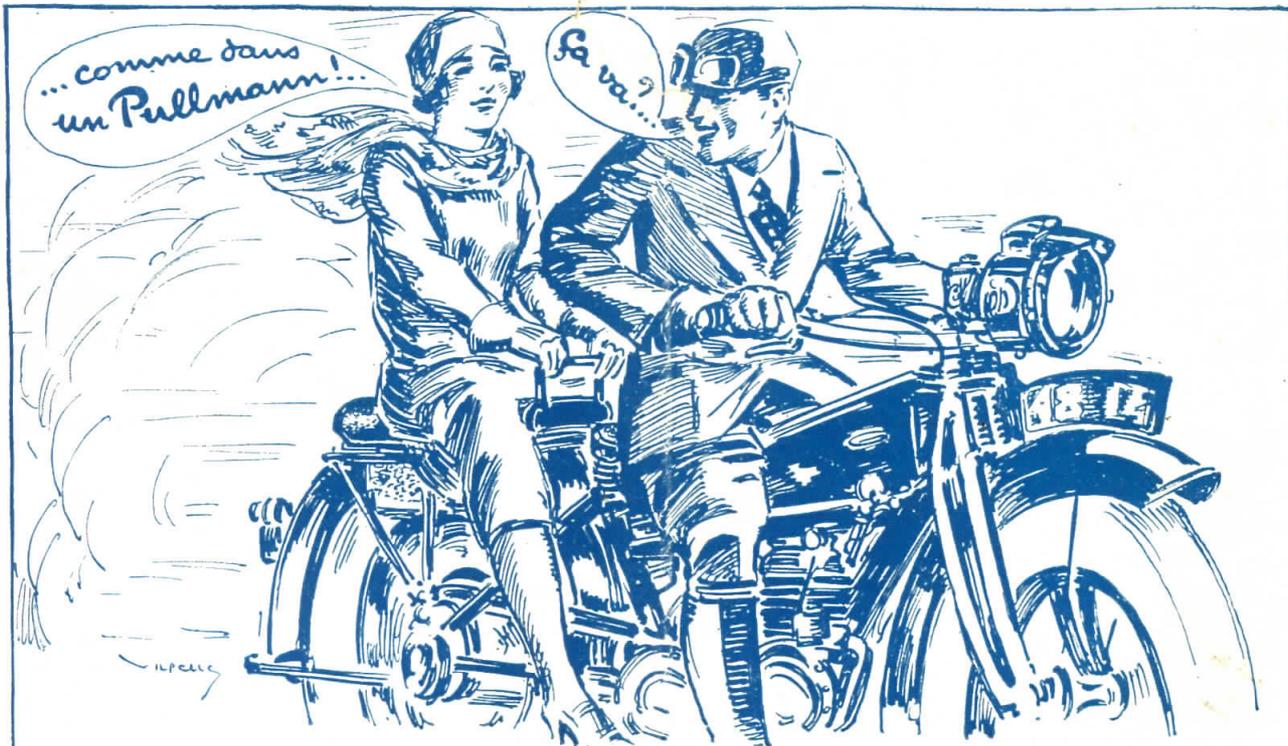
Signature :

Nom et Prénoms \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

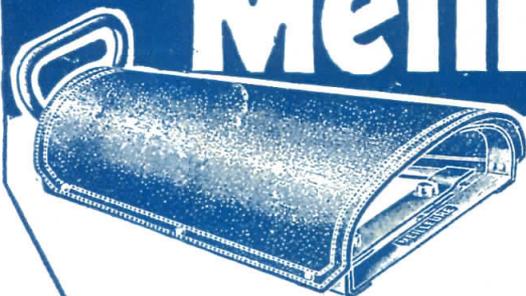
Profession \_\_\_\_\_

Remplir et détacher le présent Bulletin et nous l'adresser, à **MOTO-REVUE, Service D, 51, Rue Vivienne PARIS (2<sup>e</sup>)**

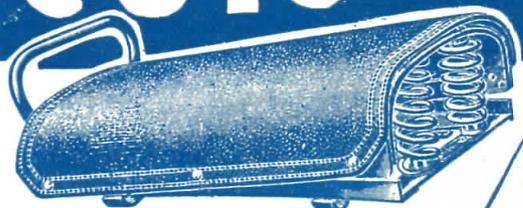


**Tous les Motocyclistes le recherchent  
pour le confort qu'il leur procure**

# le Strap Meilleure 640



Brevetée  
S. G. D. G.



**en vente partout**

LES TRIOMPHES DE



**12** précédents

**RECORDS du MONDE**

battus en catégorie **175** :

7 heures - 8 heures - 9 heures - 10 heures - 11 heures - 12 heures  
1000 Km. - 1500 Km. - 2000 Km. - 500 milles - 1000 milles  
et le

**Record des 24 heures**

couvrant

**2010 km. 880 à la moyenne de 83,786**

Les Motos **MONET-&-GOYON** s'avèrent imbattables et  
chaque course est l'occasion de prouver leurs qualités de

**VITESSE et D'ENDURANCE**

Moteurs Villiers, 2 temps

M. A. G. 4 temps -:- Graissage Kervoline

**MONET-&-GOYON** 57, Rue du Pavillon, 57  
-:- MACON :-