

Les Soupapes en tête

LE NUMÉRO

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

# MOTO REVUE

TOUS LES  
SAMEDIS

MOTOS - SIDECARS  
CYCLECARS  
ET VOITURETTES

17<sup>e</sup> ANNÉE — N° 309

9 Février 1929

et

Motocyclisme  
Automobilisme



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

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

La Motocyclette à l'usage des chasseurs de fauves n'est plus une légende : en Afrique et dans l'Inde, elle est utilisée couramment et... agréablement.

**P.102**

2 CV, 2 temps, chaîne  
chaîne, la plus ro-  
buste des 175 cc

**2.500**

**P.108**

3 CV, 4 temps, bloc-  
moteur le 250 cc.  
La plus moderne

**4.480**

**P.107**

4 CV à bloc-moteur.  
La seule 350 cc à  
roues démontables.

**5.700**

**P.105**

4 CV à culbuteurs,  
la machine qui a créé  
une mode

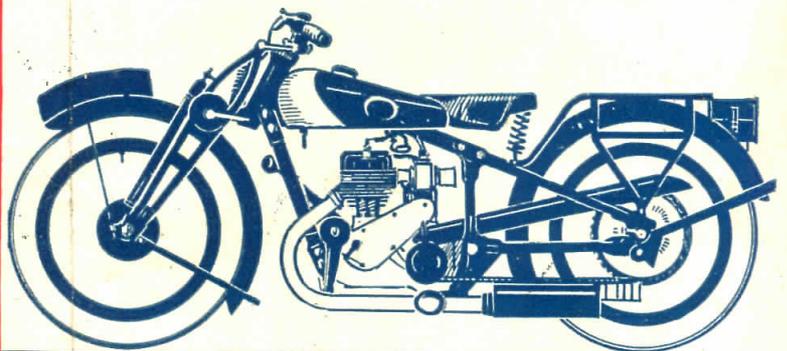
**6.300**

# Baisse!

Succès oblige! Peugeot diminue  
ses prix.

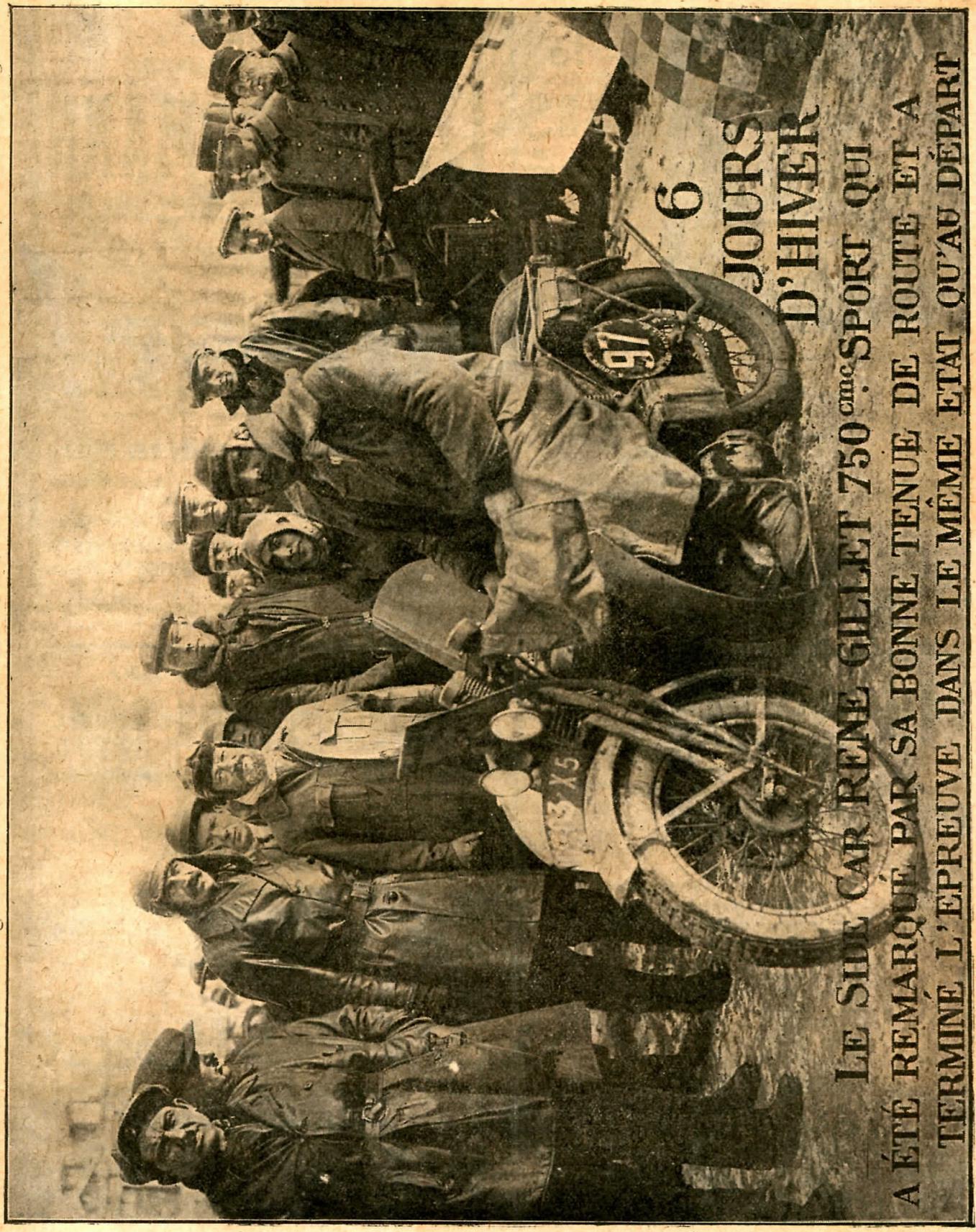
De nouveaux ateliers mainte-  
nant en pleine production, des  
ventes de plus en plus nombreu-  
ses justifient seules cette baisse.  
Car Peugeot entend bien ne pas  
baisser sa qualité et rester fidèle  
à ses vieilles traditions.

Conçues "à la moderne" mais  
fignées dans tous les détails  
telles sont les motos Peugeot.



# Peugeot

Dam



6  
JOURS  
D'HIVER

LE SIDE CAR RENE GILLET 750<sup>cmc</sup> SPORT QUI  
A ÉTÉ REMARQUÉ PAR SA BONNE TENUE DE ROUTE ET A  
TERMINÉ L'ÉPREUVE DANS LE MÊME ÉTAT QU'AU DÉPART

Équipements René Gillet, 128, Route d'Orléans, Montrouge (Seine).

**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 DESSERVIES PAR LES VOITURES DU  
**PALAIS de la NOUVEAUTÉ**

**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>; 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 avons 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."

**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  
 Etablissements A. Fauvarque, 4-6-8, Rue Colbert, Montreuil-s/-Bois (Seine) - Téléphone : Avron 03-68

LES NOUVEAUX MODÈLES 1929 :

**GILLET-HERSTAL**  
 (- MARQUE -)  
 (- FRANÇAISE -)

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

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

LES MODÈLES 1929 :

**GÉCO-Herstal**

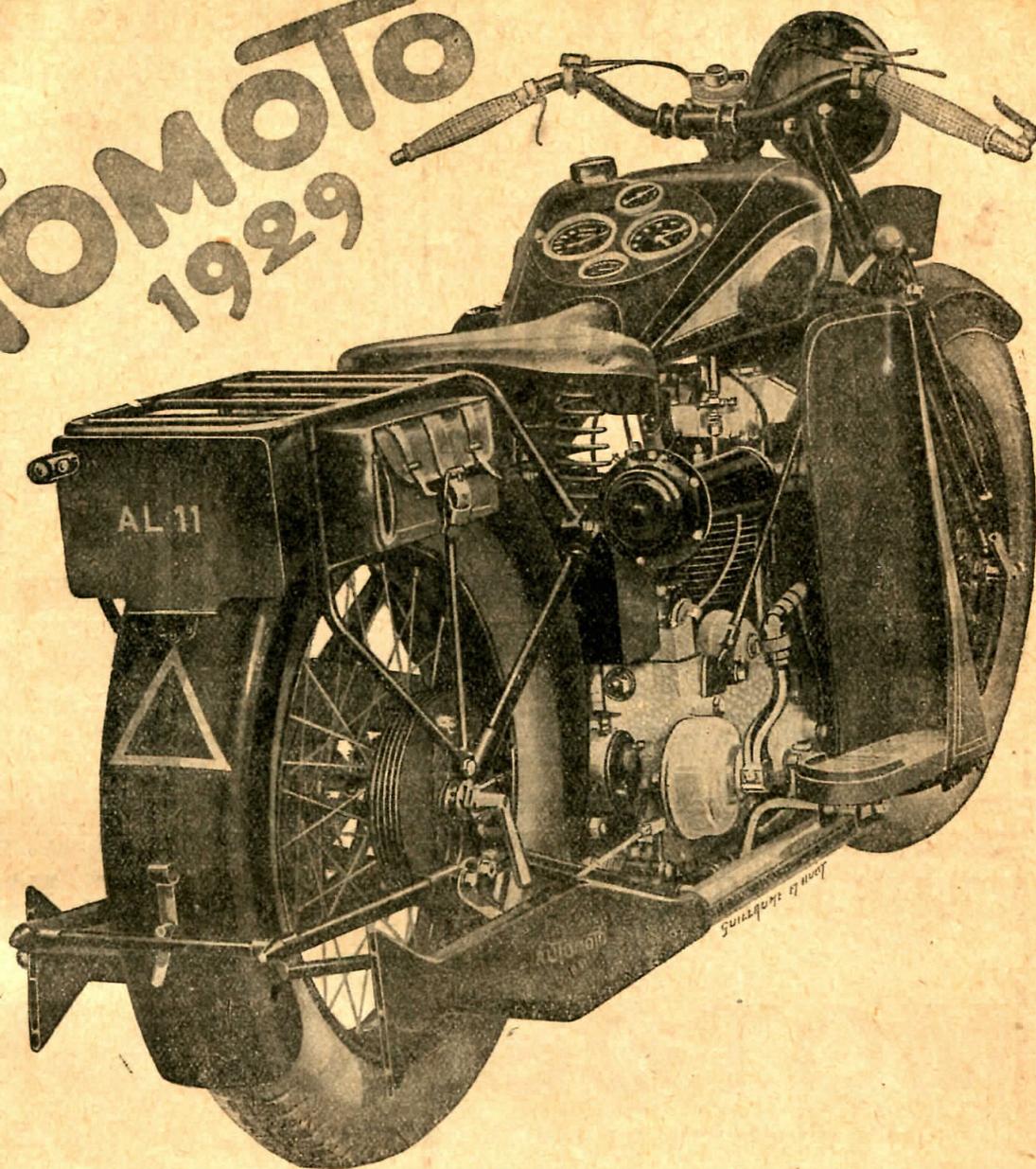
sont également livrables de suite :

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

DEMANDER AGENCE DIRECTE A :

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

**AUTOMOTO**  
1929



*Unaniment, les Presses sportives Françaises, Anglaises et Allemandes*  
— ont signalé l'indéniable supériorité des Modèles **AUTOMOTO.** —

Une fabrication minutieuse, des essais sévères garantissent toute  
- - - satisfaction aux Motocyclistes les plus exigeants. - - -

*Passez de suite votre Commande pour être les premiers servis et avoir*  
*« bien en main » votre Machine, dès les sorties printanières.*

CATALOGUES (CYCLES OU MOTOS) FRANCO SUR DEMANDE — VENTE A CRÉDIT

---

---

**AUTOMOTO, 152-154, Avenue Malakoff, PARIS (16<sup>e</sup>) — Ouvert le Samedi après-midi**

---

---

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

# SIX JOURS D'HIVER

Catégorie 250 cmc.

LIAUDOIS 1<sup>ers</sup>  
PICHON 1<sup>ers</sup> ex-æquo

sur

## Moto RHONY'X

et pneus

# WOLBER

MOTO RHONY'X - LYON  
Chemin de Montchat

COURSE DE COTE DU BOULEVARD MICHELET, MARSEILLE

(1 kilomètre départ arrêté)

# MOTOSACOCHÉ

confirme une fois de plus sa supériorité

**2 MEILLEURS TEMPS :- 2 RECORDS BATTUS**

cat. 500 cmc. solos :

**1<sup>er</sup>** OILTER, en 29 s. 1/5, moyenne 123 kil. 286 RECORD  
MEILLEUR TEMPS DE LA JOURNÉE  
MOTOS TOUTES CATÉGORIES.

cat. 600 cmc. sidecars

ROLLY, en 36 s. 2/5, moyenne 98 kil. 900 RECORD  
MEILLEUR TEMPS SIDECARS TOUTES CATÉGORIES

*Tous les modèles MOTOSACOCHÉ sont livrables à lettre lue*

Catalogue N° 2 Franco sur demande à

MOTOSACOCHÉ-FRANCE, S.A., 63, rue Trarieux, LYON

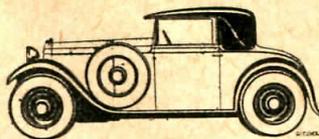
LA 5 CV

# LICORNE

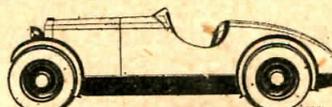


N'EST PAS UNE VOITURETTE... PAR SON CONFORTABLE ET SES DIMENSIONS SPACIEUSES  
C'EST UNE VÉRITABLE VOITURE, ELLE A FAIT SES PREUVES AU SALON, SON SUCCÈS FUT SANS  
PRÉCÉDENT ADMIRÉE PAR PLUS DE 100.000 VISITEURS, C'EST INCONTESTABLEMENT

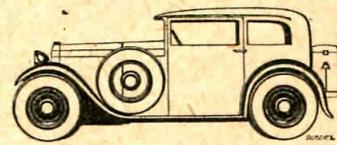
**LA PREMIÈRE DES 5 CV**



Cabriolet 2/4 places "Fémina"



Torpedo 2/3 places "Sport"



Conduite intérieure 4 places "Biarritz"

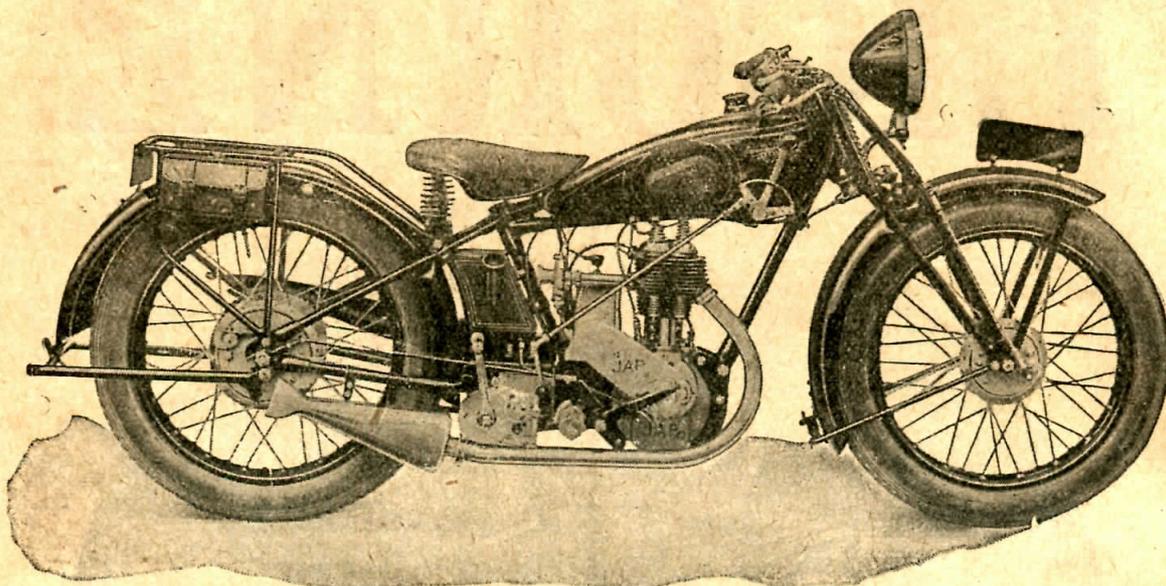
**Automobiles LA LICORNE** 5, Rue Mathilde (Prolong. du nouveau pont de Levallois sur la Seine)  
COURBEVOIE (Paris-Banlieue N.O.)  
Téléphone : Galvani 81-72, Défense 11-91, Inter Wagram 36  
Télégramme : Licorne-Courbevoie

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

**VOYEZ  
LA 4 CV**

# **DOLLAR**

**Moteur JAP 350 cm<sup>3</sup>**



**CONFORT  
SÉCURITÉ  
VITESSE  
QUALITÉ**

et douceur de marche caractérisent cette splendide machine. Tous organes de conduite bien accessibles, dans une position rationnelle et agréable, assis sur un siège souple et moelleux (Brevet Dollar), sur des pneus ba on s de 26 × 3 1/2 votre passager et vous aurez l'impression de rouler sur un billard.

et plaisir de faire de longues randonnées avec une belle machine, robuste, toujours sûre, toujours prête, sans panne, sans dérangement, grâce à ses merveilleux servo-freins (licence Perrot), son célèbre moteur J.A.P., ses robustes accessoires solidement et soigneusement fixés.

et joie de goûter au sens de supériorité que vous ressentez sur la route avec une machine puissante. Vous pourrez de 10 à l'heure passer rapidement à 90. Vous serez heureux d'obtenir ses reprises nerveuses, de voir avec quelle aisance les plus rudes côtes sont gravies et d'éprouver l'agréable impression de sa puissance.

inégalée de fabrication et d'accessoires, cadre brasé en tubes d'acier sans soudure. - Pneus Dunlop. - Chaîne Reynold. Réservoir en selle. - Moteur J.A.P. - Boîte 3 vitesses. - Fourche avec amortisseurs. - Frein de direction. - Ligne et présentation magnifiques. Elle conserve sa valeurs.

**Prix : 5.350 francs**

**1.200 AGENTS en FRANCE sont à votre disposition**

**REMP LISSEZ CETTE FICHE** →

pour recevoir gratuitement le Catalogue illustré et les avantageuses conditions

de la **VENTE à CRÉDIT**

Etablissements DOLLAR - Joinville-le-Pont (Seine)

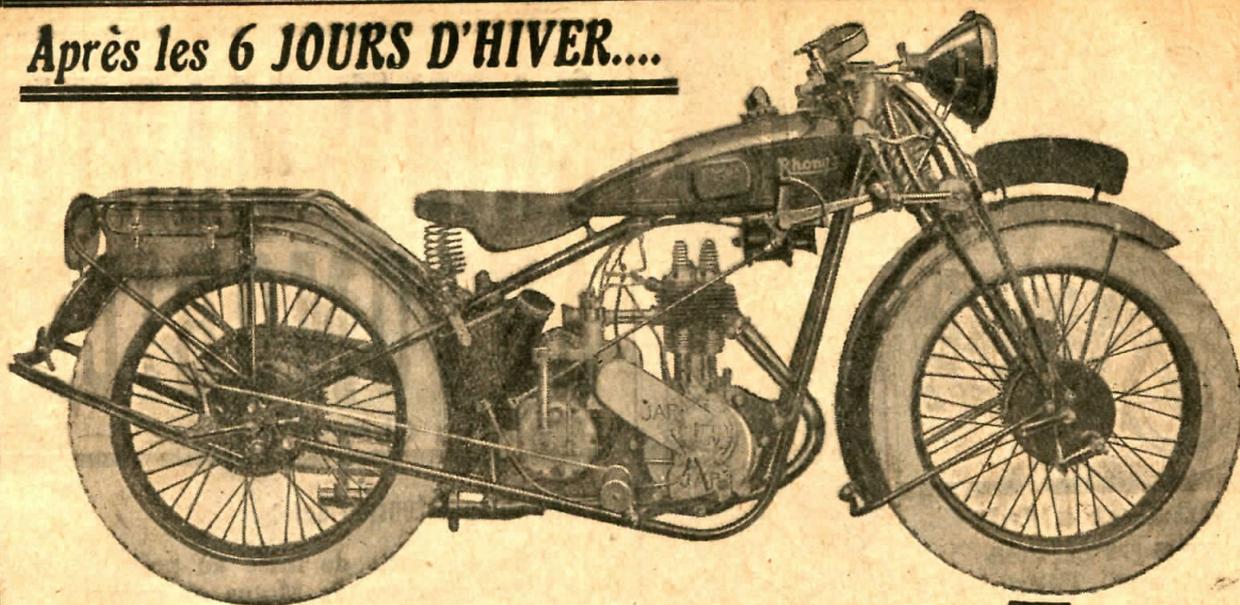
Réparations et Pièces détachées : 9, av. Félix-Faure, Paris

**ÉTABLISSEMENTS DOLLAR**  
19 P. qual de la Marna - JOINVILLE-LE-PONT (Seine)  
Veuillez m'adresser votre Catalogue illustré  
et vos conditions de vente à crédit

M Rue

2-2-29

**Après les 6 JOURS D'HIVER....**



# RHONY'X

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL de 3.500.000 Frs., entièrement versés  
50, Chemin de Montchat, 50 -- LYON

**La Reine du Salon s'avère La Reine de la route**

## **Les 6 JOURS d'HIVER**

la plus dure compétition motocycliste de l'année  
**sont gagnés par RHONY'X qui s'attribue :**

### **1° LA VICTOIRE EN 250 cmc.**

— avec **LIAUDOIS** (recordman du monde de vitesse en petites cylindrées) —  
agent de la marque pour le 15<sup>e</sup> arrondissement à Paris et **PICHON** attaché commercial pour le Centre.

### **2° DEUX MÉDAILLES D'OR**

(LIAUDOIS et PICHON) — (250 cmc)

### **3° UNE MÉDILLE de VERMEIL**

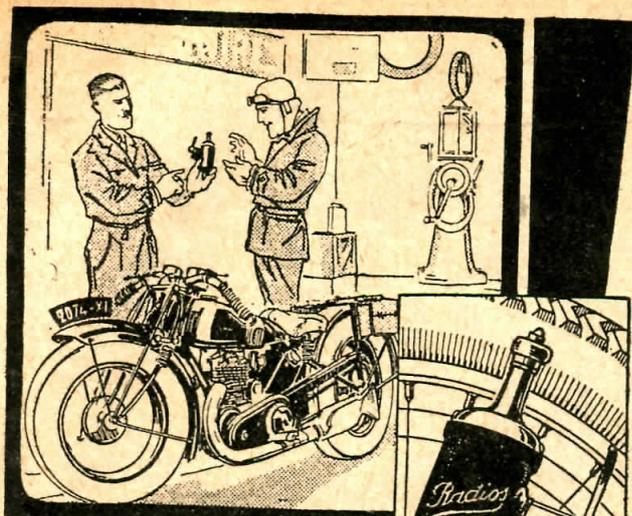
avec **BENOIT** attaché commercial pour l'Est, ex-champion de France — (350 cmc)

**Nous dirigeons toutes les demandes de nos clients  
sur nos agents officiels les plus rapprochés.**

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



MOTO RHONY'X, 50, Chemin de Montchat - LYON  
Veuillez m'adresser votre Catalogue illustré gratis  
M Rue Ville Dép



### Radios a fait ses preuves

L'éclairage Electrique  
RADIO**S** bénéficie de-  
puis 18 ans de tous les  
perfectionnements de  
l'optique et de l'électri-  
cité et, surtout, des en-  
seignements de la route.

**Vous payez  
moins cher**

Le grand nombre de  
Radios vendus chaque  
année explique le prix  
réduit de cet équipe-  
ment, dont les coureurs  
eux-mêmes, difficiles  
par profession, se  
déclarent enchantés.

Pour 320 francs vous  
pourrez monter un  
équipement simple  
(éclairage route); pour  
395 francs, notre mo-  
dèle perfectionné avec  
éclairages route et code,  
veilleuse et prise pour  
balladeuse.

Documentez-  
vous  
davantage  
en nous  
demandant  
notice  
gratuite  
et liste  
des  
revendeurs.

**ECLAIRAGES  
ELECTRIQUES  
RADIO**S****

POUR MOTOS OU VÉLOS

18, Rue Denfert-Rochereau, 18  
BELLEGARDE  
(Ain)

GÉO ARANDEL

# SAINT-MARTIN AUTOMOBILES

27, Rue du Château-d'Eau, 27 — PARIS

Attire votre Attention sur :

- Sa garantie de mise au point ;
- Ses reprises de Motos en compte ;
- Sa pose d'accessoires gratuite ;
- Ses réparations garanties ;
- Son souci de satisfaire les Clients ;
- Ses connaissances techniques ;
- Ses facilités de paiement uniques ;
- Ses cadeaux appréciables ;
- Son assurance gratuite ;
- Son permis de circuler gratuit ;
- Sa réputation mondiale ;
- Sa devise : Travail, Loyauté ;
- Sa réclame vivante : sa Clientèle.

*La Sécurité du Motocycliste  
est d'acheter à*

**St-Martin-Automobiles**

- - Nous ne laissons jamais - -  
**UN CLIENT DANS L'EMBARRAS**

Nous livrons TOUTES LES MARQUES  
DE MOTOCYCLETTES  
payables en

**14 Versements**

SANS INTÉRÊTS

avec Assurance et Permis de circuler gratuits.

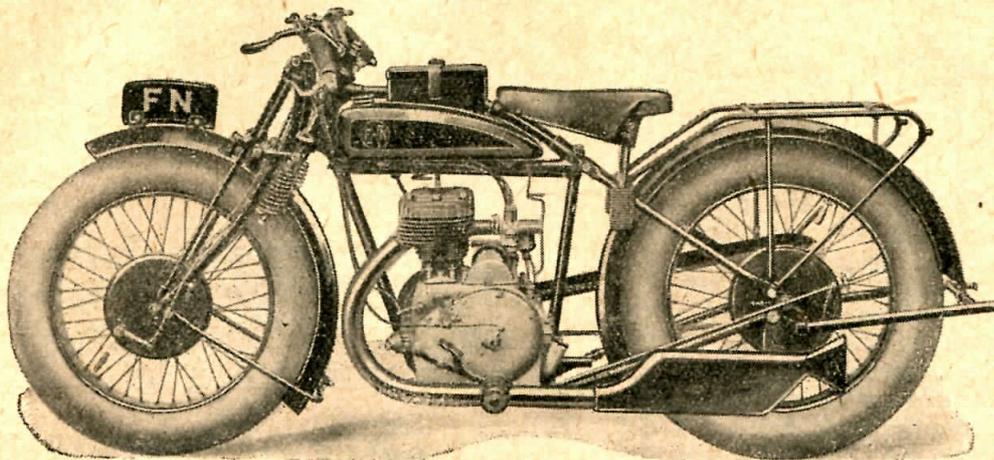
**FIN FÉVRIER 1929**  
paraîtra notre Catalogue Général



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

# LES NOUVELLES SÉRIES 1929

sont à même de satisfaire les amateurs les plus exigeants



LA 350 cmc., NORMALE

## SIX JOURS D'HIVER

4 machines au départ  
4 machines à l'arrivée

### LOVINFOSSE DE GRADY

Premiers ex-æquo en 500 cmc.  
2 Médailles d'or.

LAFLEUR en 350 cmc.  
Médaille de vermeil

CARRÉ en 350 cmc.  
Médaille de vermeil

ÉCLAIRAGE "ALTERNVI"

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

**J.GURJNER**

▫ Souple ▫

le

carburateur

**GURJNER**

est

le



meilleur

▫ Puissant ▫

**J.GURJNER**

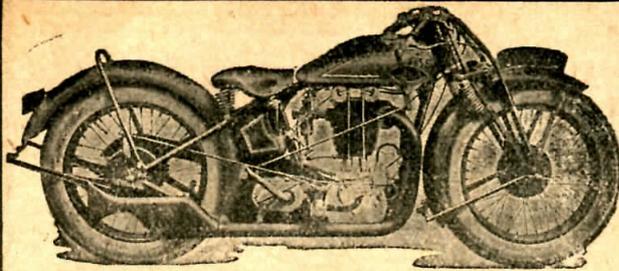


**J.GURJNER**

▫ Nerveux ▫

Économique

**J.GURJNER**

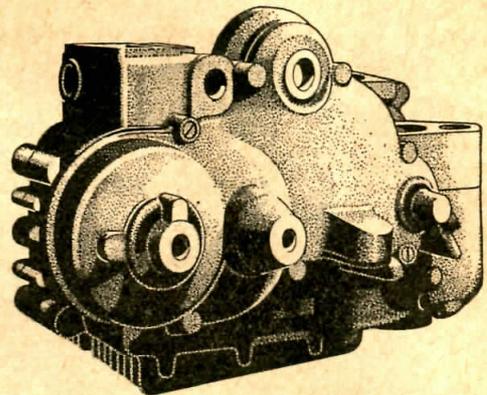


# DS 1929

- 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.

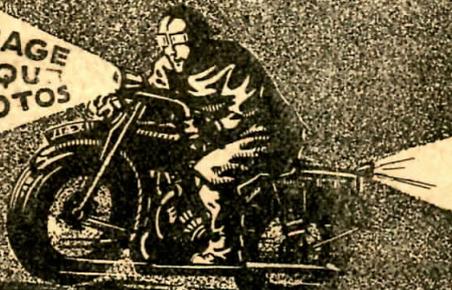
**MALTERRE FRÈRES** 13, rue Blsornet  
— PARIS (17°) —



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

**FONDERIE PARISIENNE**  
DE CHOISY-LE-ROI (SEINE)

ECLAIRAGE  
ELECTRIQUE  
POUR MOTOS



## MOTOCYCLISTES

Vous roulez en toute sécurité  
si vous montez sur  
votre machine.

# ALTERNAMOTO

Sans Pile  
ni accu

Aucun Entretien  
Fonctionnement Garanti

## L'ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE

le plus PUISSANT et le plus simple

Pose très rapide sur toute moto

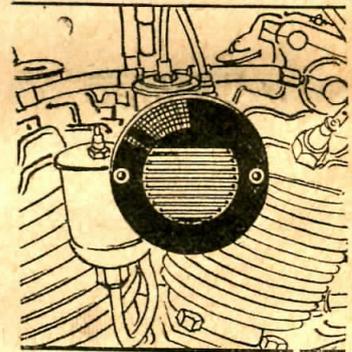
Modèle pour moto légère et  
vélo moteur Frs 260  
— grosse moto — 375

Récents triomphes de l'ALTERNAMOTO  
BOL D'OR 1928, PARIS-NICE 1928  
6 JOURS 1929

11 partants, 11 arrivants sans pénalisation

L. ROSENGART, 21 Champs-Élysées - PARIS

Un  
filtre  
à air



sur une moto

indique une marque soucieuse de  
l'intérêt de sa clientèle ou bien  
— un motocycliste averti —

LE FILTRE A AIR  
**TÉCALÉMIT**

augmente de 3 fois la durée  
normale du moteur

Prêt à la pose : 50 francs

**TÉCALÉMIT**  
18, rue Brunel - Paris (17°)

# COURSE des SIX JOURS D'HIVER (22-27 Janvier 1929)

== Avec une température glaciale ==  
 == des routes couvertes de neige et de verglas ==

MAISONNEUVE

Catégorie 250 cmc.

Médaille d'Or  
 Sans pénalisation



er

FRIDSCHER

Catégorie  
 350 cmc.

*Velocette*

Graissage :  
 CASTROL "XL"  
 Pneus : DUNLOP

SUR

Agent général pour la France et ses Colonies : ORLEANS-ACCESSOIRES

7, PLACE DE LA PORTE D'ORLÉANS - PARIS (14<sup>e</sup>) - Tél. : Gobelins 79-57

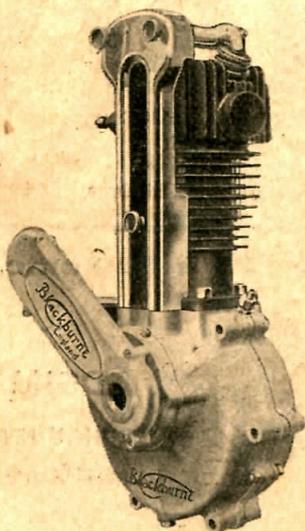
Le Catalogue Français est paru

Agents demandés

LES MOTEURS

LA BOUGIE

*Blackburne*



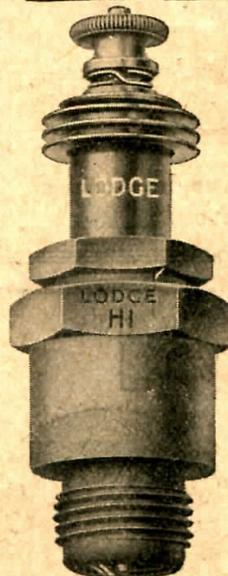
- LE MOTEUR -  
 DE  
 MOTOCYCLETTES  
 LE PLUS  
**RAPIDE**  
 DU  
**MONDE**

.....  
 20 MODÈLES  
 différents en 4 Temps  
 .....

13 NOUVEAUX MODÈLES



**LODGE**



**TYPE H. 1.**  
**- SPORT -**

Il ne suffit pas de construire  
 une bougie mica pour établir  
 une bonne bougie.  
 Le mica employé par **LODGE**  
 pour le type *H. 1 Sport*, est  
 de toute première qualité et  
 d'une composition spéciale  
 qu'il est impossible de se pro-  
 curer. Si vous ajoutez à cela  
 une fabrication hors ligne,  
 vous comprendrez pourquoi  
 le Type *H. 1 Sport* est si re-  
 cherché pour les Moteurs 2  
 et 4 temps à haut rendement.

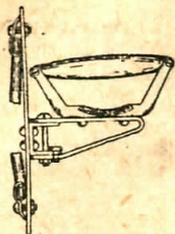


— DEMANDER RENSEIGNEMENT ET NOTICE EN FRANÇAIS A —

**H. J. HARDING**

AGENT GÉNÉRAL POUR LA FRANCE  
 49, Boulevard Gouvion-Saint-Cyr - PARIS

POUR LE PASSAGER



Breveté  
S. G. D. G.

POUR LE CONDUCTEUR



# "SUPERSOUPLES CERRETI"

Comme dans Paris-les-Pyrénées-Paris, 1928, les Anti-Chocs Supersouples Cerreti sont à l'Honneur aux Six Jours d'Hiver. — 20 motos étaient équipées au départ. — 15 motos étaient présentes à l'arrivée. — 12 médailles en Or, 2 en Vermeil et une en Argent. Cela se passe de tous commentaires.

Pour tous renseignements :

**SAURON**  
FABRICANT

20, rue Mayet, PARIS

Tan-Sad à double suspension intégrale réglable selon le poids du cavalier et à contre réaction directe



Déposé

# B.S.A.

PREMIER ESSAI  
PREMIÈRE VICTOIRE

Dans les SIX JOURS D'HIVER

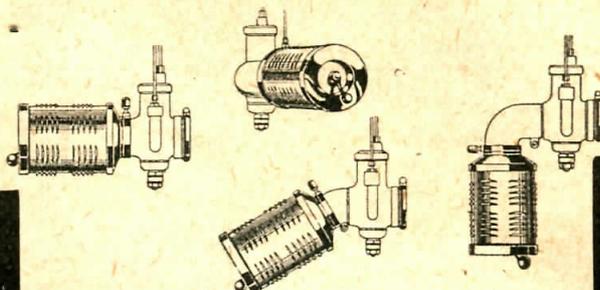
BERRENGER 1<sup>er</sup> EX - ÆQUO  
a été classé Médaille d'Or

sur la SEULE B. S. A. engagée

SA MACHINE ÉTAIT LA NOUVELLE S-29 SUPER-SPORT LÉGER 500 cmc., A DEUX ÉCHAPPEMENTS, QUI EST : RAPIDE, SOUPLE, SILENCIEUSE, ÉLÉGANTE, ET QUI COUTE 8.750 fr.

B. S. A. dispose de quelques motocyclettes neuves, type 1928, à solder avec des rabais considérables

**B.S.A.** rue des Acacias  
PARIS



POUR  
**TOUTES** MOTOCYCLETTES :: :: ::  
SUR  
**TOUTES** MARQUES de CARBURATEURS  
**L'ÉPURATEUR D'AIR**  
**INTÉGRAL!**

à Filtre sole - Soupape de protection -  
Dépoussiérage automatique. **est la seule garantie... intégrale de longévité!**

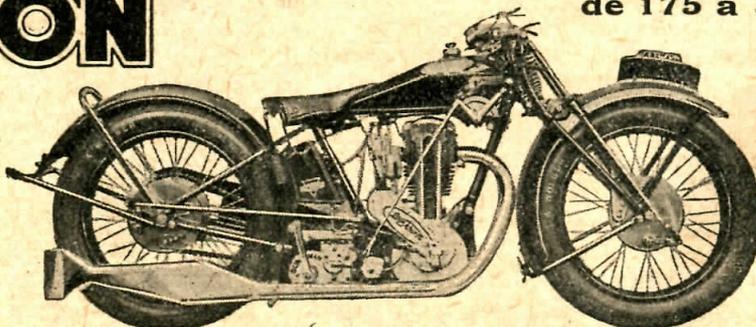
# AMAC

SOCIÉTÉ ANONYME FRANÇAISE  
75 ter, Rue de Villiers, 75 ter  
**NEUILLY-SUR-SEINE**  
Dépôt à Paris: ÉTs. R. MUNRO, 198, Bd Péreire

# STYL'SON

LA MOTO DE GRAND  
STYLE

Ses Modèles 1929 en tout comparables aux grandes marques Anglais, pour le prix d'une bonne marque Française



de 175 à 500 cmc.

**ADSIM**  
**LECHAMBER**  
(près St-Étienne)

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

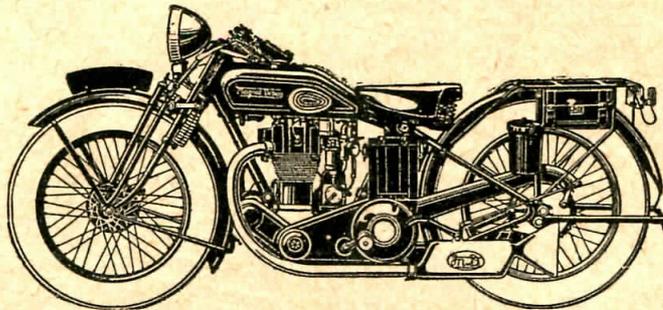
# SIX JOURS D'HIVER

La  
Marque  
de  
Qualité

CHAMPION  
350  
1929  
FRAN  
**Magnat Debon**

Triomphe avec un seul Représentant engagé.. Catégorie 350 cmc. **1<sup>er</sup>** — ex æquo **LOUIS** (terminant sans pénalisation) — Médaille d'Or —

:- Catalogue Franco :-  
ÉTABLISSEMENTS  
**MAGNAT-DEBON**  
GRENOBLE



:- Agence à PARIS :-  
**MAURER**  
160, Rue de la Pompe

La 350 mcc. MAGNAT-DEBON - Type BOSS 2

**Lancer à bas prix,** grâce à une publicité habile un nouveau modèle de motocyclette..... c'est bien !...

**Prouver publiquement,** l'excellence d'un nouveau modèle, c'est mieux !...

Dans la dure épreuve **6 Jours d'Hiver 1929** 91 machines prirent le départ que furent les 65 seulement terminèrent

**2 Propul Cycle** 250 cmc. étaient au départ **2 Propul Cycle** 250 cmc. étaient à l'arrivée

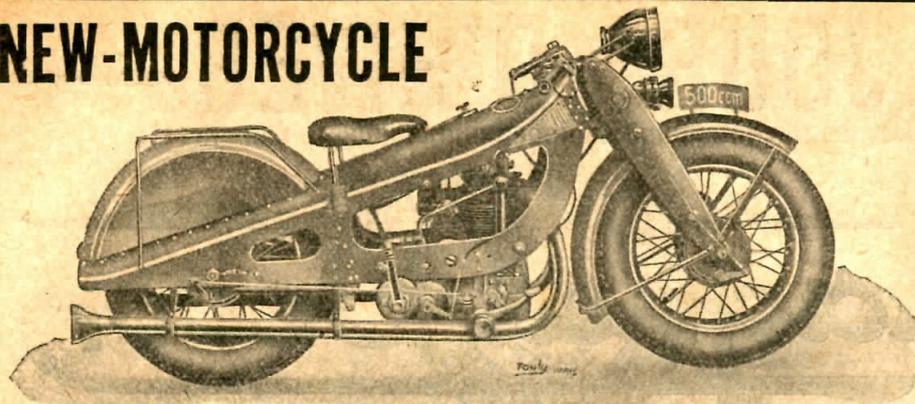
Ivan COURT, Médaille d'Or, 1<sup>er</sup> ex-æquo — Gilbert WECH, Médaille d'Argent

On a pu remarquer que les Motocyclettes "PROPUL-CYCLE" concurrentes, étaient rigoureusement de série : Moteur **Duten** 2<sup>e</sup> temps à distributeur, 2 échappements, — Boîte **Staub** 3 vitesses. — Pneus **Hutchinson** 700×80. — Carburateur **Gurtner**. — Magnéto **Saga**. — Selle **Planor** **2.950 FR.** et semblables au modèle "RALLYE", vendues au prix sans concurrence de . . .  
Eclairage **Rosengart**. — Instruments de bord **Jaeger**. — Frein de direction **A.F.A.** — Huile et essence **Shell**.

Il est à noter que le Pilote **TOUZET**, victime d'un accident en se rendant au pesage, fut remplacé au pied levé par **WECH** qui pilota, sans la connaître, la machine gravement accidentée.

**" PROPUL - CYCLE ", 7, Rue Gravel, LEVALLOIS (Seine)**

# NEW-MOTORCYCLE



350 cmc. - Arbre à cames en tête. **6.700 fr.**  
 500 cmc - Arbre à cames en tête. **7.000 fr.**

AGENCE GÉNÉRALE pour la FRANCE  
**79, Av. des Ternes, PARIS**

**GEORGES ROY**  
 77, Avenue d'Antony  
**CHATENAY (Seine)**  
 Téléphone 63

# RHONY'X

On trouve les nouvelles RHONY'X, Salon 1929,  
 chez les meilleurs Agents de Paris, de la Province  
 et des Colonies.

Ces machines bénéficient de toutes les solutions  
 modernes, ayant bien fait leurs preuves.

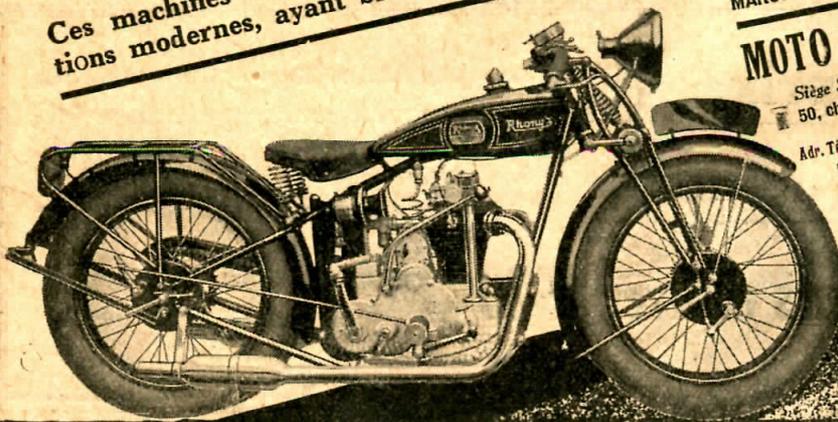
**NOS AGENTS A PARIS**  
 M. BÉALÉ : 100, avenue des Ternes.  
 AUGUYAT : 8, avenue Dorian.  
**PALAIS DE LA NOUVEAUTÉ :**  
 boulevard Barbès.

**NOS SUCCURSALES**  
 LYON : 278, avenue Jean-Jaurès.  
 GRENOBLE : 4, rue Etienne-Marcel.  
 MARSEILLE : 118, cours Lieutaud.  
 TUNISIE : Borg - à Tunis.  
 MAROC : Lovellé - à Rabat.

## MOTO RHONY'X

Siège Social et Bureaux :  
 50, chemin de Montchat  
**LYON**

Adr. Tél. : MOTORHONY'X - LYON  
**DÉPÔT DE PARIS**  
 115, rue Cardinet



**MOTO RHONY'X**  
 50, chemin de Mont chat, LYON

Veuillez m'adresser votre  
 Catalogue illustré gratis.

M \_\_\_\_\_  
 Rue \_\_\_\_\_  
 Ville \_\_\_\_\_  
 Dépa r \_\_\_\_\_

9-2-29

Publicité G. SWERTS

UNE NOUVEAUTÉ!



"STORMY ANGLAIS"

# "THE MOTORIST"

41, Avenue des Ternes, PARIS (17<sup>e</sup>) - Galvani 77-64 — Métro : TERNES

ALLEZ VOIR LES  
 NOUVEAUX VÊTEMENTS  
 -- FOURRÉS --  
 IMPERMÉABLES

"THE STORMY"  
 pour la Moto

qui réunit les qualités  
 du Trench Coat et de  
 la Canadienne, léger et  
 — souple —

à  
**350 fr.**

POURQUOI ACHETER?  
 DES CASQUES COUTEUX!

nos Casques protecteurs

à **20 fr.** et **59 fr.**

possèdent toutes les qualités  
 de protection désirables.

AUCUN ENVOI contre REMBOURSEMENT

**BON POUR UN SUIROIT NEUF**

avec le Catalogue 1929, 28 pages, 75 Clichés,  
 — contre 3 francs en Timbres-poste. —

à  
**99 fr.**

-- UN AUTRE --  
 NOUVEL ARTICLE  
**ANGLAIS**

"Motor Breeches"

Culotte de Moto  
 en drap anglais,  
 pure laine,  
 — renforcé cuir —



MOTOS  
CYCLES

Geugeot

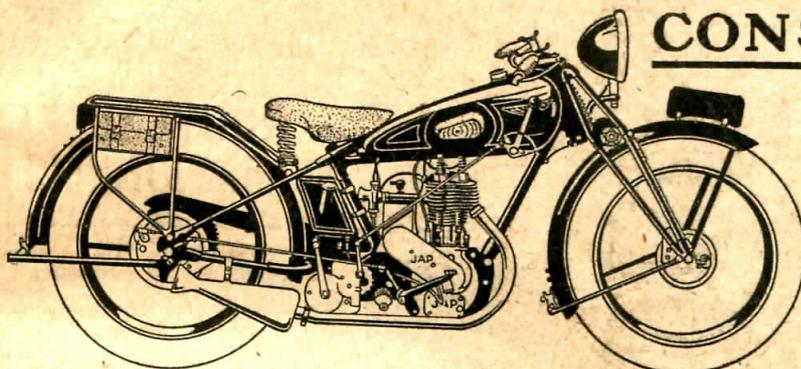
VENTE à CRÉDIT sans AUCUN SUPPLÉMENT **GRIFFON**  
*Essais Gratuits* **AIGLON**

PAUL CHAUVET - 38, Avenue de la Grande-Armée - PARIS

LA 3 CV

**DOLLAR**

**CONSOMME PEU**



POUR ROULER BEAUCOUP  
ET ÉCONOMIQUEMENT

VOYEZ CETTE MACHINE ÉTU-  
DIÉE POUR LE TRAVAIL DE  
CHAQUE JOUR - QUALITÉ  
DES ACCESSOIRES -  
ORGANES ROBUSTES -  
MOTEUR SOBRE

4.900 Fr.

**REMP LISSEZ CETTE FICHE** →

Pour recevoir gratuitement catalogue illustré et conditions de vente à crédit  
MOTOS DOLLAR - 9, Quai de la Marne - JOINVILLE-LE-PONT  
Réparations et pièces détachées - 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

15/12/28.

**ROYAL=MOTO**

la grande spécialiste du BLOC-MOTEUR 2 et 4 temps

n'assemble pas, mais fabrique entièrement, dans ses  
Usines de Saint-Étienne, 7 modèles de motos  
*solides = élégantes = rapides = confortables*

Sa fameuse

**350 cmc., 4 temps**

*bloc-moteur Massardier  
muni de pignons  
de voiture 7 CV  
transformable en 500 cmc.*

Bureau Commercial :  
70, Avenue de la Grande-Armée - PARIS (17<sup>e</sup>)

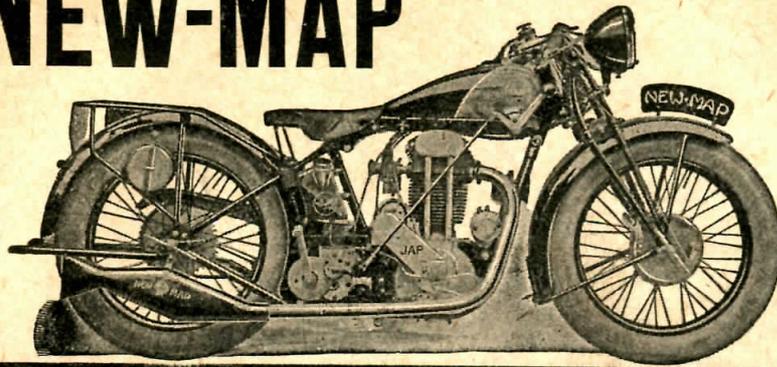
Dépôt motos et pièces :  
26, Rue d'Armenonville - NEJILLY-sur-SEINE

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

XV

# NEW-MAP

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



— TOURISME & SPORT —

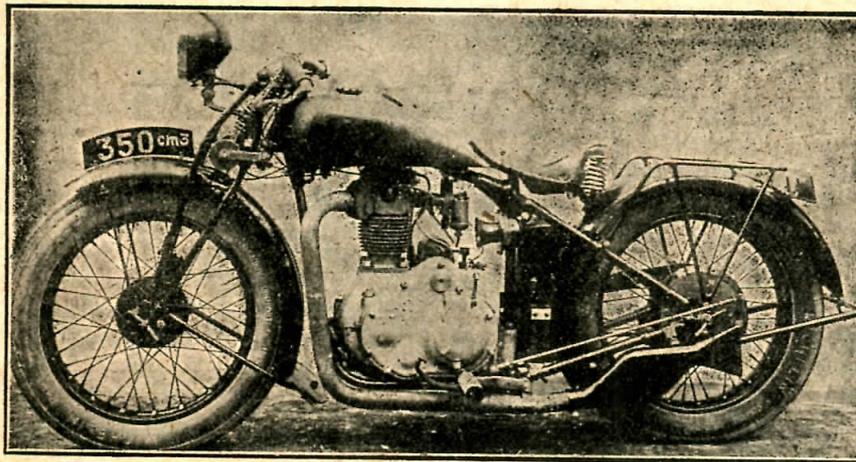
**SUPERSPORT** équipée avec moteur **JAP** et boîte **Burman**, dont la renommée n'est plus à faire. Cadre acier forgé, raccords brasés, roues à broches interchangeables

*Tous ces avantages en font a machine française la plus perfectionnée*

## NEW-MAP

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

# Les Établissements SOYER & C<sup>ie</sup>



vous présentent leurs Machines équipées avec Bloc-moteur à arbre à cames en tête et qui ont été tant remarquées au dernier SALON.

Ils y ont adapté une...

## - NOUVEAUTÉ - - SENSATIONNELLE

(Boîte à cames permettant le démontages des Culbuteurs en 30 secondes.)

Pour laquelle ils ont pris un Brevet

*Songez à passer commande d'un de ces Modèles, dès maintenant.*

La 350 cmc., Bloc-moteur à arbre à cames en tête (même Modèle en 500 cmc.)

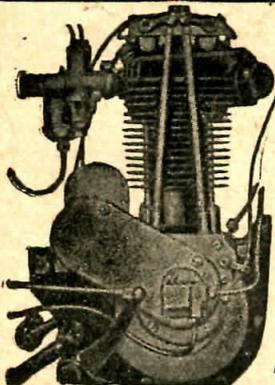
- CATALOGUE ILLUSTRÉ -  
- ENVOYÉ GRATUITEMENT

## VENTE à CRÉDIT

- AGENTS DEMANDÉS DANS -  
- QUELQUES RÉGIONS NON CONCÉDÉS

**ÉCRIRE :** Établissements SOYER & C<sup>ie</sup> 69, Route de la Révolte, 69  
LEVALLOIS-PERRET (Seine)

MAGASIN D'EXPOSITION : 6, Avenue de la Grande Armée — PARIS



# MOTEURS VOISIN

350 cmc. A SOUPAPES LATÉRALES

350 cmc. A CULBUTEURS

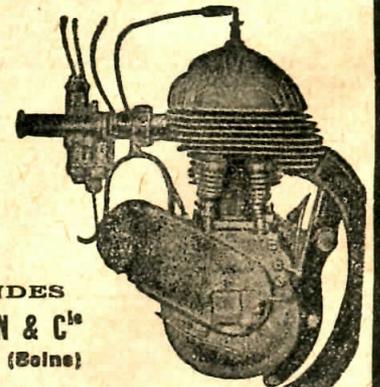
250 cmc. 2 TEMPS

TOUS RENSEIGNEMENTS SUR DEMANDES

SOCIÉTÉ ANONYME DES ÉTABLISSEMENTS VOISIN & C<sup>ie</sup>

8 à 16, Rue Antonin-Raynaud - LEVALLOIS-PERRET (Seine)

Téléphone : WAGRAM 50-36



Demandez les

# NOUVELLES MANETTES NOUVEAUX LEVIERS

FONCTIONNEMENT DOUX  
NE CISAILLANT PAS LES CABLES

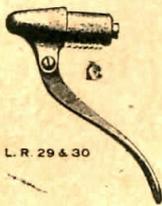
FINI PARFAIT  
EN  
LAITON NICKELÉ



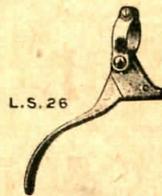
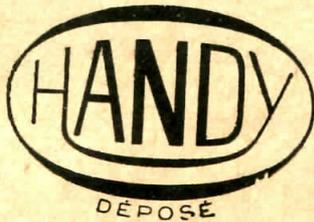
(M. S. 20)



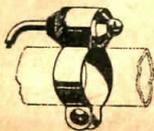
(M. S. 21)



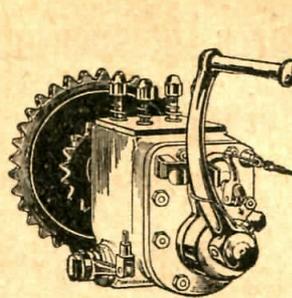
L. R. 29 & 30



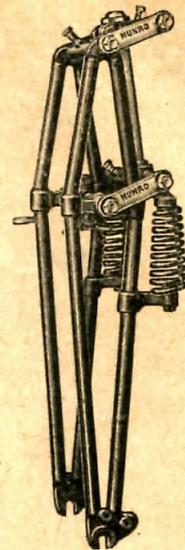
L.S. 26



L.D. 19



Boîtes STURMEY-ARCHER



Fourches  
MUNRO - CONFORT

Carburateurs AMAC



Graissage sous pression  
ROMU

Moyeux Freins B. C. S., Câbles, Gânes, accessoires, etc.  
Anciens E. R. MUNRO 198, Boulevard Pereire, PARIS-17<sup>e</sup>  
Téléphone : Wagram 10-14

Aux Six jours d'hiver

La Selle

**4** coupes

# Planor

## TRIOMPHE...

en 175 ROVIN  
en 250 SAN SOU PAP  
en 350 SIDE CAR UTILIA  
en 500 GNOME & RHONE

ET GAGNE 22 MÉDAILLES D'OR

*La Meilleure..... La Moins Chère*

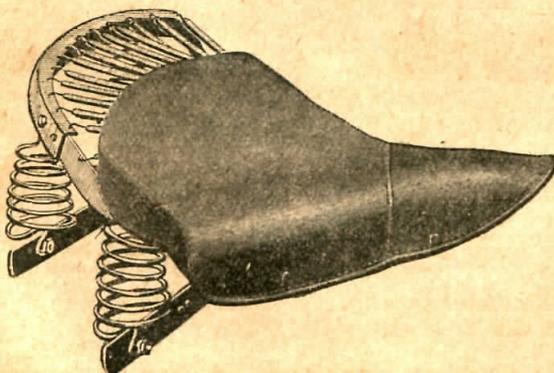
*La Plus Souple.....*

*..... Des Selles Souples*

Établissements MORTAGNE, S<sup>t</sup>e An<sup>ne</sup> Capital 3.500.000 Frs

25, rue de Bellevue, 25

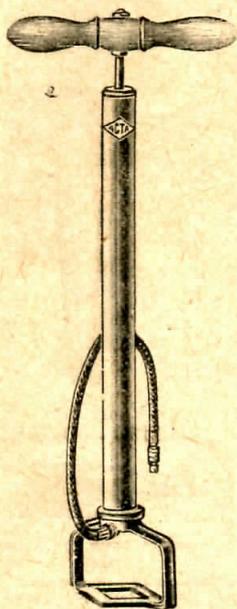
BOULOGNE-sur-SEINE



Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

XVI

## Trois Accessoires Indispensables aux Motocyclistes



### 1° La pompe ACTA 412

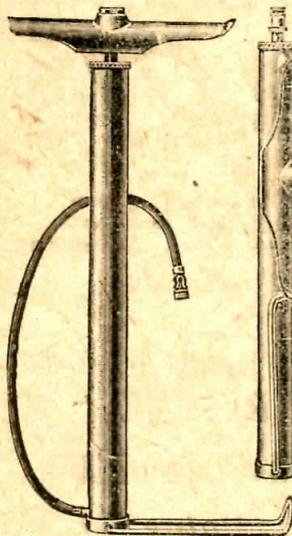
Chaque motocyclette doit avoir dans son garage cette pompe à pied pour gonfler rapidement ses pneus et sans effort. Longueur 41 cm., diamètre 30<sup>m</sup>/<sub>m</sub>, corps cuivre poli, étrier fonte dorée. Raccord chiné de 50<sup>c</sup>/<sub>m</sub> avec raccord tournant pour moto et vélo, poignée bois.

**Prix: 17 francs.**

### 2° La pompe de cadre n° 46 nouveau modèle.

Cette pompe est le complément de la pompe ACTA 412. et se place sur le cadre de la moto. En laiton nickelé, largeur 38<sup>c</sup>/<sub>m</sub>, diamètre 31<sup>m</sup>/<sub>m</sub> avec étrier fil (longueur 17<sup>c</sup>/<sub>m</sub>) robuste, poignée démontable (longueur 20<sup>c</sup>/<sub>m</sub>) se vissant sur la tige du piston et se plaçant sur le corps de la pompe dont elle épouse la forme. Pompe pratique et recommandée.

**Prix: 22 francs.**



### 3° Seringue n° 194

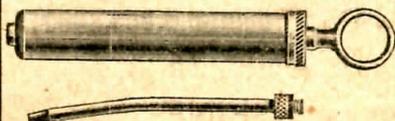
Spécialement étudiée pour se placer dans la sacoche de moto, corps et bec en laiton poli, longueur du corps 17<sup>c</sup>/<sub>m</sub>, diamètre 24<sup>m</sup>/<sub>m</sub>, longueur du bec 125<sup>m</sup>/<sub>m</sub>.

**Prix: 5.7**

Ces articles sont fabriqués par les  
**ÉTABLISSEMENTS**

**BULLIER & GUIGNET**  
**RÉUNIS**

Usine modèle dont les produits sont appréciés par leur fabrication irréprochable.



Dans votre intérêt,  
demandez et exigez les  
articles ci-dessus.

**UNE MARQUE  
QUI S'IMPOSE**

la

# ROYAL-SPORT

**Unique en élégance et en qualité**



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

Cadres entièrement brasés, raccords en acier forgé

**DEVAUX & C<sup>o</sup>**  
CONSTRUCTEURS

241 bis, Avenue Daumesnil - PARIS (12<sup>e</sup>)

**LES PLUS GRANDES FACILITÉS  
DE CRÉDIT**

Tél. : DIDEROT 37-64

Tél. : DIDEROT 37-64

**ROYAL  
ENFIELD**  
*Made like a Gun*

**VICTORIEUX**  
dans les  
**SIX-JOURS  
D'HIVER**

**RICHER,**

le plus jeune coureur  
(17 ans),  
termine la course des  
**6 JOURS.**

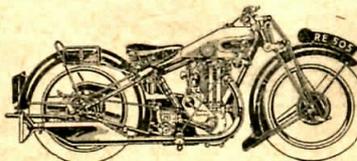
gagnant une Médaille,  
il montait une Moto  
strictement de série,  
type 505.

Catalogue et Perseignements  
franco sur demande



(Métro : MAILLOT  
Tél. : GALVANI 55-52)

Richer sur Royal-Enfield, 500 cmc.



Agence Générale  
Française  
Établissements  
**PIERRE PSALTY**  
271, Boulevard Péreire. 271  
PARIS



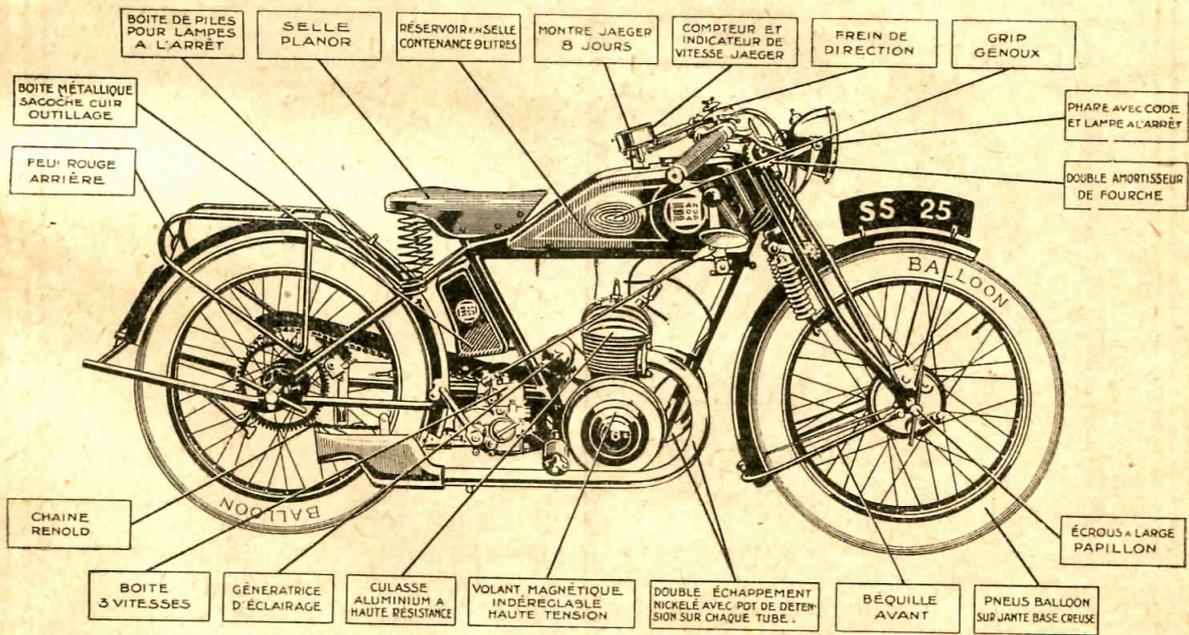
# LES MODÈLES 1929



# SANSOUPAR.

## LA MOTO QUI DURE

- **175** cmc. - En 2 Temps. - -
- **250** cmc. - En 2 et 4 Temps.
- **350** cmc. - En 4 Temps. -
- **500** cmc. - En 4 Temps. - -



La **S.S. 25** (250 cmc.), complètement équipée.. **4.350** fr.

Catalogues illustrés gratuits et Conditions de Vente en 12 Mois

**MOTEX**, 49, Route des Petits-Ponts, 49 — PANTIN (Seine) —

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

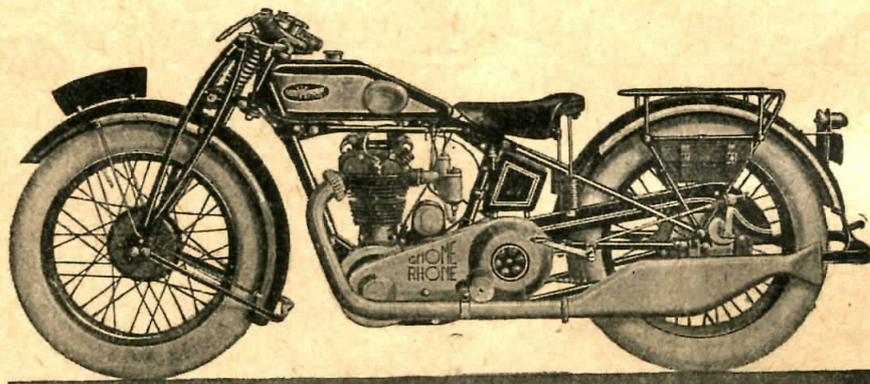
# GNOME RHONE

## MOTOCYCLETTES

500 cmc.

250 cmc.

175 cmc.



500 cmc., D 4, Type Super-Sport,  
Soupapes commandées par Culbuteurs.

---

SIÈGE SOCIAL : 34, Rue de Lisbonne — PARIS

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

SUCCURSALES :

LILLE :

LYON :

MARSEILLE :

TOULOUSE :

33, Rue de Paris

297, Avenue Jean-Jaurès

185 bis, Rue de Rome

6, Rue d'Aubuisson

Fondée en 1913

CAMILLE LACOME

Directeur-Fondateur

RÉDACTION, ADMINISTRATION  
ET PUBLICITÉ

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

TÉLÉPHONE  
CENTRAL 03-81 CENTRAL 08-24

C/C Postal 29.737

# MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE  
PARAISSANT LE SAMEDI

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

## ABONNEMENTS

	UN AN 52 N <sup>os</sup>	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>)

## EDITORIAL

### Amateurisme

Le statut de l'amateurisme a fait couler beaucoup d'encre et suscité bien des discussions violentes. Il est, à la vérité, relativement aisé de distinguer, *grosso modo*, le professionnel de l'amateur, le premier pratiquant le sport pour gagner sa vie, le second pour son plaisir, sans aucun esprit de lucre. Mais, que de difficultés surgissent quand on veut passer de cette conception théoriquement simple à la réalité et essayer de déterminer avec assez d'exactitude la frontière entre l'amateurisme et le professionnalisme ! Où finit l'amateurisme ? Devons-nous considérer comme n'appartenant plus aux amateurs le motocycliste qui, dans une épreuve, reçoit un objet de valeur ou un prix en espèces ? Comment pouvons-nous nous assurer qu'un amateur ne reçoit aucune aide de la maison dont il monte les machines ? Il faudrait en ce cas une véritable police. Certes l'immense majorité des motocyclistes est constituée par de loyaux sportsmen à la parole desquels il faut croire, mais les règlements doivent prévoir les fraudes. Comment empêcher qu'un amateur fasse faire la mise au point de sa machine par l'usine, qu'on lui fournisse même une note justificative ? La réglementation qui interdit la publicité pour les succès remportés par des amateurs est théoriquement séduisante, mais, en fait, il est bien rare qu'une victoire, même remportée par un amateur, ne donne pas lieu à une publicité locale. Et, est-il si difficile à un motocycliste expérimenté de retrouver sur les documents photographiques les marques des machines ? Bref, nous croyons que la question de l'amateurisme est, sinon insoluble, du moins très délicate à trancher et, au demeurant, nous pouvons nous demander si elle présente un gros intérêt. On a vu, pour d'autres sports, le maillot de l'amateur comparé à la fourrure de la blanche hermine. On croirait que les professionnels sont des impurs qui ne gagnent qu'à force de ruses et de combines. Pourquoi ce ridicule et injuste préjugé ? Les professionnels sont des sportsmen d'une parfaite loyauté. Non, la distinction entre l'amateur et le professionnel n'est nullement une distinction morale. Dans le cas du motocyclisme ou de l'automobilisme, il n'y a que des différences matérielles : le professionnel est d'une manière générale, un conducteur plus expérimenté, plus adroit et surtout, il a des machines mieux au point, qu'elles

soient spécialement établies ou spécialement réglées. Le professionnel peut consacrer à la mise au point une grande partie de son temps, dispose d'un outillage complet. Dans de telles conditions l'amateur conducteur, moins adroit, metteur au point moins sûr de lui-même, en possession d'une machine de série, est loin de lutter à armes égales avec le professionnel et nous voyons donc en général, à moins qu'il n'y ait des épreuves spécialement réservées aux amateurs, les professionnels gagner à coup sûr. Ce qu'il faudrait c'est que la lutte fût égale. Cela peut être obtenu de deux façons : soit au moyen de handicaps, mais rien n'est plus délicat que de handicaper avec justice. Nous préférierions pour notre part une formule couramment employée en Angleterre : celle qui consiste à créer deux classes : experts et non-experts. Après un certain nombre de victoires, on passerait dans la catégorie des experts, ainsi que cela se pratique en Belgique. Sans doute, cette formule très simple n'est pas parfaite, et, en particulier, il est évident que toutes les victoires ne se valent pas. Il y a des épreuves obscures où la victoire est aisée, alors que d'autres groupent des concurrents de valeur : mais est-il possible de trouver une formule parfaitement équitable ? Celle-ci nous paraît du moins éviter pas mal de situations équivoques. Elle permet à un motocycliste de valeur, mais de situation modeste, de recevoir une aide matérielle ou financière, et ainsi, de pouvoir disputer sa chance et n'est-ce pas le but à poursuivre ?

## SOMMAIRE

N<sup>o</sup> 309

Samedi 9 Février 1929

Par-ci, par-là .....	163
Mon petit doigt, par <i>Kamotsu</i> .....	164
Les soupapes en tête, par <i>H.-P. Borestroke</i> .....	165
LES SIX JOURS D'HIVER Commissaire... entraîneur... suiveur... par <i>R. Boëll</i> .....	171
Quelques photos ... Un commissaire en sidecar, par <i>Maitre</i> .....	172
La Moto en Belgique, par <i>G. Detaille</i> .....	176
La page du sidecar, par <i>Moreau</i> .....	178
Pauvre chaîne, par <i>Robert Sexé</i> .....	179
Nos organisations : <i>Le Bol d'Or</i> .....	181
La Moto à l'École, par <i>R. Bachon</i> .....	182
Dans le Massif Central, .....	185
	186

### Examen médical

La question revient sur le tapis à chaque révision du code de la route. On a l'air de croire que, parmi les conducteurs de véhicules automobiles, figurent un nombre considérable de gens tarés, gâteux, alcooliques, et que les accidents ne sont causés que par des individus anormaux. Cela est tout simplement inepte et il y a des gens parfaitement sains qui satisferaient aux exigences de toute commission médicale, mais qui, par leur imprudence ou leur maladresse, emboutissent leur prochain. Combien d'accidents sont causés par les déféctoriosités des routes, le manque de visibilité en particulier ? Combien surtout sont dus à l'imprudence des victimes ou à leur affolement qui n'est pas précisément la marque d'un système nerveux bien équilibré ? Nous ne sommes nullement surpris que certains médecins

poussent à la roue et s'efforcent d'obtenir la création de cet examen médical qui leur constituerait une source de revenus.

### Toujours la même rengaine

Nous avons été quelque peu surpris, en lisant, dans un grand quotidien, une interview du Capitaine-Aviateur Bourdier sur l'aviation légère et le développement possible de l'aviation en France. Le capitaine Bourdier est d'avis que le public exagère beaucoup les risques de l'aviation et, ce n'est assurément pas sur ce point que nous élèverons la moindre objection. Mais où le capitaine Bourdier nous permettra de ne plus être d'accord avec lui, c'est quand il déclare : « On peut dire, à l'heure actuelle, que l'aviation n'est pas plus dangereuse que l'auto de sport et qu'elle l'est infiniment moins que la motocyclette. » Qu'un public ignorant considère la moto comme un outil vraiment dangereux, cela est assurément très regrettable et très préjudiciable au développement du motocyclisme, mais qu'un aviateur, un sportsman, un homme d'énergie et de sang-froid tombe dans une telle erreur, voilà qui est attristant. En effet, c'est une opinion à laquelle la plupart des gens sera disposée à donner crédit. Était-il vraiment indispensable au capitaine Bourdier de soutenir une opinion juste au moyen d'arguments faux ? Déjà, tous les journaux se sont empressés de reproduire les vœux Lambert et ainsi de faire à la moto une bien mauvaise réclame. Que feront-ils quand une opinion analogue est exprimée par un homme dont la profession est considérée comme l'image même du danger, au moins par les profanes ?

Tout cela, nous l'avons maintes fois prouvé, s'évanouit devant les statistiques. Nous ne nierons pas qu'il y ait des accidents de motos. Cela serait trop beau et il y aura toujours des fous, des imprudents qui trouveront le moyen de se rompre les membres en descendant d'un trottoir (à pied, bien entendu). Mais la moto est un instrument vraiment sûr et maniable et la meilleure manière de convaincre ses adversaires ce serait de les mettre en selle. Au bout d'une demi-heure, ils

ne voudraient plus entendre parler d'autre locomotion.

Qu'a donc fait la moto pour avoir tant d'ennemis et se heurter à tant de préjugés ? Reconnaissons que le bruit et les exhibitions ridicules de quelques jeunes fous nous ont fait le plus grand tort, mais n'y a-t-il pas des conducteurs de voitures qui tombent dans le même travers ? Dans leur cas, on fait retomber le blâme sur eux et on a raison ; mais dans le cas de la moto, c'est celle-ci qui subit les critiques. Cela est-il sensé ? A-t-on gardé le souvenir des motos brutales du temps jadis ? Mais alors, pourquoi a-t-on oublié les vieux tacots à quatre roues ?

Voici quinze ans que nous luttons contre ces inepties et, cependant, elles renaissent sans cesse de leurs cendres. Il est à craindre qu'il en soit longtemps ainsi tant que les gens qui se mêlent de critiquer la moto l'ignoreront aussi complètement. On pourrait constituer un beau dossier avec toutes les âneries qu'on a dites sur l'automobile, mais il faudrait une bibliothèque pour contenir celles qu'on a débitées sur la motocyclette.

### Fonds de garantie

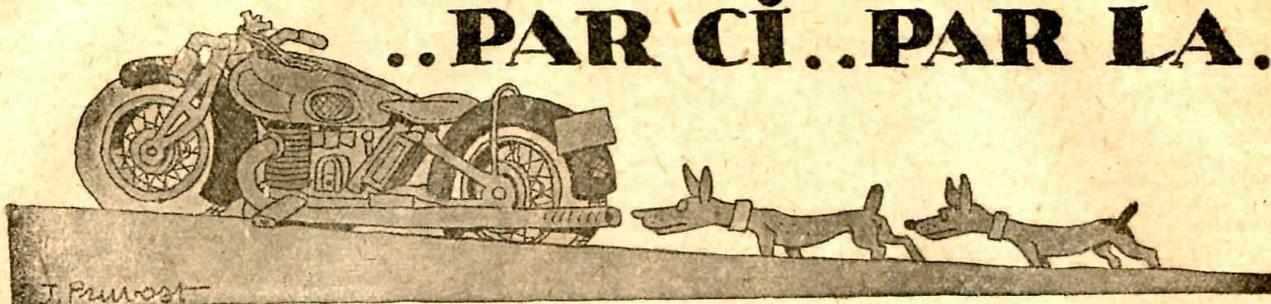
Il n'est tel petit politicien qui ne veuille se mêler d'automobile. On croirait qu'ils n'auront de cesse que quand ils auront chassé les automobiles des routes de France et qu'ils auront tué, sinon la poule aux œufs d'or, du moins la vache à lait. Voici donc une nouvelle trouvaille. L'assurance obligatoire est actuellement dans le lac, sans doute parce que les compagnies d'assurances ont fait des pieds et des mains pour se défendre. Il n'y a, en effet, nul doute qu'en cas d'assurance obligatoire, l'Etat se serait substitué aux compagnies ou les aurait, bon gré, mal gré, absorbées. On a ensuite pensé à obliger les automobilistes ou motocyclistes à supporter 10 % des indemnités aux victimes. C'était la condamnation pure et simple de l'automobile et la négation même du principe de l'assurance

Alors le fonds de garantie ?



La Préfecture n'autorisant aucun départ d'épreuve dans le département de la Seine, les SIX JOURS D'HIVER, ont comme point de départ, pour les premières étapes: le Bourget, devant le Camp d'Aviation.

# ..PAR CI..PAR LA.



C'est très possible

Ce petit mot pour te permettre une rectification. Ton article d'aujourd'hui au sujet de la circulation et où tu mets en cause les chemins de fer américains pêche par faute de documentation. La largeur des voies est sensiblement la même qu'en France, même plus étroite : 1 m. 437 au lieu de 1 m. 440, la seule supériorité résidant dans l'entre-voie, (pas l'entre-rails) qui est plus large et dans le plus grand gabarit des ouvrages d'art : ponts, tunnels, tranchées, ce qui a permis d'en faire profiter le matériel.

HÉRON, n° 7106.

## De Gabès dans l'extrême sud tunisien

A Sexé :

Mon cher, quel admirable pays motoriste que la Tunisie ; des routes ignorant le nid de poule, des solitudes plates (j'ai souvent couvert plus de 100 kilomètres en ne rencontrant que quelques douars), ciel toujours bleu, soleil réconfortant, *Moto Revue* devrait faire disputer ici les Six Jours 1930... et ne feraient pas fortune des accessoires comme mon Très Sec.

M. AUGIER.

## Qui aime bien, corrige bien

Un journal, de nos amis, a publié des données assez erronées ; notre devoir est de relever ce passage que, malheureusement, trop de lecteurs français ont pu lire récemment :

*Quant aux accidents, ils sont, en somme, réduits si on les compare au nombre éloquent de kilomètres parcourus, seule base de comparaison logique entre les divers modes de locomotion. On peut dire, à l'heure actuelle que l'aviation n'est pas plus dangereuse que l'auto de sport et qu'elle l'est infiniment moins que la motocyclette.*

*Des statistiques, judicieusement établies à ce sujet, rendraient le plus grand service à notre aviation de tourisme.*

Hélas ! hélas ! quand donc les rédacteurs pompeusement décorés du nom de « sportifs » le seront-ils réellement ? Il y a des bourdes telles que celle-ci qui vraiment fait tort à tous et à eux-mêmes : ne trouvez-vous pas que « infiniment » est délicieux sous la plume d'un ignorant doublé d'un maladroit !

Allo ! Mon Cher « *Moto Revue* »

Et ma bougie ou plutôt ma question sur la bougie ! Vous l'avez laissée en panne. De grâce, ayez pitié d'un nouvel abonné qui en a pris pour six mois et qui continuera

R. BERG, Orléans.

NDLR. — Nous ignorons votre 1<sup>re</sup> lettre, et celle-ci pêche par la clarté pour avoir une réponse nette.

## Rosseries !...

Quoi qu'en dise M. René Lambert, l'examen du permis de conduire motos n'est pas si dérisoire, puisque M. l'Adjudant de gendarmerie qui se présente à l'examineur le 24 janvier à Villeneuve-Saint-Georges fut recalé !... et pour le code de la route encore !...

ARNOULD, 69499.

## Le Monde Motocycliste

### Distinction

Est promu :

— M. Louis Forest, rédacteur des *Propos d'un Parisien au Matin*, et fondateur directeur de l'*Animateur des Temps Nouveaux* ; un des esprits les plus remarquables de notre époque et très sportif est nommé officier de la Légion d'honneur. Félicitations.

### Mariage.

Nous apprenons le prochain mariage de M. Pierre Philippe, chef de la publicité de la Société des pneumatiques Dunlop, avec Mlle Yvonne Bernaudin. La bénédiction nuptiale leur sera donnée le lundi 11 février, à 11 h. 45, en l'église Saint-Merri, 78, rue Saint-Martin. Nos meilleurs vœux aux futurs époux.

### Avis important à nos Constructeurs

*Moto Revue* se désintéresse absolument de tous les individus qui se présentent chez nos constructeurs, agents, garagistes, se disant attachés de près ou de loin à nos publications : tout avantage, toute amabilité faits dans ces conditions restent au risque du donneur. Nos constructeurs se croient tenus à avantager ces individus craignant peut-être de nous contrarier ou aussi espérant une contrepartie chez nous : qu'ils soient assurés qu'aucun compte n'est tenu de leur refus, bien au contraire. Il leur est toujours loisible de téléphoner à notre Direction en pareil cas.

### La moto contre l'automobile

Saviez-vous qu'un pays d'Europe, la Hollande, a exactement autant de motocyclettes que d'automobiles de tourisme...

Qu'en Allemagne, il y a plus de motocyclettes que de voitures de tourisme !

Qu'en Autriche, il y en a même deux fois plus !

La Tchécoslovaquie a, pour 1.000 voitures de tourisme, 907 motocyclettes, l'Angleterre 802. La Russie, (tiens, tiens !), 698, la Belgique 561, l'Italie 672.

La France, n'est-ce point une honte ! n'a encore que 271 motos par 1.000 automobiles. la Tunisie 138 et l'Algérie seulement 32 !

Et aux Etats-Unis, il n'y a que 7 motos pour 1.000 automobiles ; mais il est vrai que...

### Rectification méritée

Dans le précédent numéro, il est donné que le sidecar René Gillet avait eu quelques difficultés avec son embrayage, ayant de ce fait, à la première étape eu quelques points de pénalisation qui l'handicapèrent pendant toute l'épreuve. Evidemment, pour celui qui regardait au passage, il semblait que c'était l'embrayage : c'était au contraire, une panne bien plus stupide : le fil de magnéto

était cassé à l'intérieur de la gaine et dame pour le deviner en quelques secondes, il faut un concours de hasard assez rare. Il est regrettable qu'un tel incident ait faussé le résultat pour René Gillet, car malgré ce retard à Rouen, Erard arrivait à Bezons avec 45 minutes d'avance.

### Idees de lecteurs

Puisque vous acceptez les idées de vos lecteurs avec plaisir...

Pourquoi la majorité des wattmen ne fait pas les signes prescrits par le code ? S'il y a impossibilité par suite de glaces. Donc obligation d'avoir un appareil signalisateur à l'arrière. Je n'en ai guère vu jusqu'à maintenant. Vous allez me dire que l'on connaît les arrêts, les déviations, etc... Pour nous Parisiens vadrouilleurs, oui, mais les autres... rentre dedans — c'est dur.

Et les rails qui s'enfoncent dans une véritable ornière ! (de moins en moins, c'est à remarquer) Ah, ces tramways !

Je crois que l'on pourrait modifier utilement les panneaux indicateurs de virages, suivant l'amplitude de ceux-ci.

Pour un virage aisé : S.

Pour un virage brusque, S et pour un virage dangereux faire des angles vifs S à l's très aplatie relativement pour la bonne visibilité.

Bichot, 3940.

### Vers le Midi

Je me propose aussi cet été de faire avec ma femme un voyage dans le Midi que je viens de quitter et je serai heureux de connaître si un amateur serait désireux de visiter cette superbe région que l'on ne connaît bien que lorsque l'on y a passé un temps assez long.

Aussi, je me permets de signaler aux personnes désireuses d'entreprendre un voyage dans le midi de ne pas manquer la visite du grand Cagnon de Verdon que bien peu connaissent ; c'est là un but de voyage splendide et inoubliable parmi les mille et une choses à voir dans le Sud-Est de la France. Ayant fait plus de 20.000 km. dans cette région de la France, je suis à même de donner à vos lecteurs tous les renseignements nécessaires sur routes, (mécaniciens sérieux, restaurants sans coups de fusils, il en existe, hôtels, etc.) qui voudront bien me demander par lettre à mon adresse ceci simplement dans le but d'être utile à beaucoup, car bien souvent je serai heureux moi aussi de pouvoir me renseigner avant d'entreprendre un voyage, surtout dans des régions inconnues.

N'y aurait-il pas un lecteur assez aimable pour m'indiquer une remise dans les environs du 9<sup>e</sup> pour ma Saroléa, 500 cmc. sport.

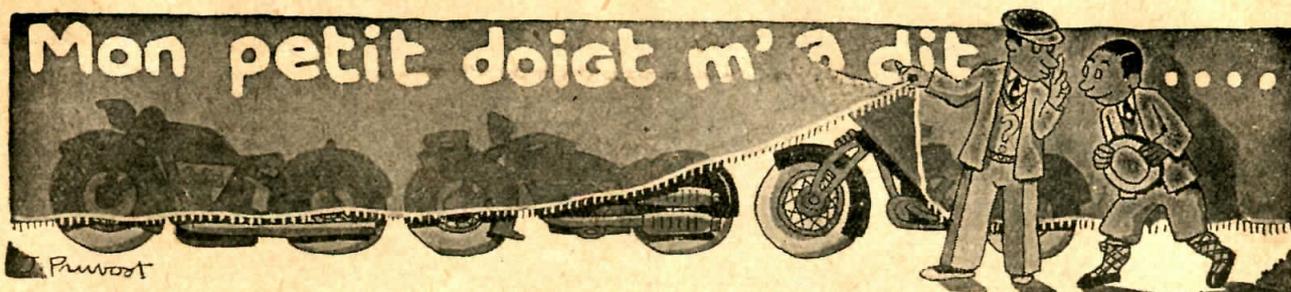
G. DUSSEAU,  
n° 81.586. Paris.

### Oh ! mon crâne !

Quelques jours après mon retour, mon frère a fait une chute terrible en moto, par suite du mauvais état de la route, il est tombé sur la tête, naturellement et malheureusement, il n'avait pas son casque. Enfin, il s'en tire avec une fêlure du rocher et une perforation du tympan.

Aussi, vous pensez bien que malgré mon emploi sédentaire actuel, je vais entreprendre une véritable croisade pour l'emploi du casque.

R. NICOLLE, Cabourg.



... que deux polytechniciens en bicorne, en quête d'une moto, se présentent chez un agent parisien et gravement demandent ce qu'on appelle une 250 ou une 350 cmc. !

... qu'une voiture concurrente et commissaire aux Six Jours, enchantée et de sa performance et de l'organisation et de Mauve, avait décidé le Bol d'Or.

... qu'un fabricant d'autos bordelais en 1100 cmc. compulsait également les dossiers de records en vue d'assainir quelques-uns de ceux-ci au prochain Bol d'Or.

... que l'on attend, à l'étranger, avec impatience la parution des différents articles de Sexé sur son raid au Pôle, car ils sont immédiatement traduits en hollandais, allemand et scandinave.

... que, contrairement à l'information parue récemment sous la même rubrique, Saroléa sera à même de livrer à partir de février, ses motos 500 cmc., à deux tubes, avec moteur normal pour usage de l'essence.

... que l'abondance des commandes enregistrées ne lui permettra pas de s'occuper, jusqu'à nouvel ordre, de la livraison des motos du même type avec moteur spécialement mis au point pour l'usage de l'alcool.

... que les essayeurs ont du travail sur le tapis : que de nombreux lecteurs, à la suite du bal et, en vue de la Mi-Carême...

... qu'à la suite d'un petit doigt antérieur, Kamotsu peut contredire les incrédules que la firme française « en question » prépare bien la vitesse.

... qu'un moteur dernier cri, à double allumage en tête, culbuteurs enfermés, à embase aluminium entre le carter et le cylindre est déjà terminé et au banc d'essai.

... que le constructeur de cyclecars, à particule, dont nous avons annoncé la conversion à la moto était rudement enchanté de la reprise du « cyclecar » par *Moto Revue*.

... que, néanmoins, il va sortir avant peu un Blackburne 350 cmc. à cadre en tôle qui fera de l'effet.

... que nous verrons le foulard rouge au Bol d'Or, au Paris-Roubaix et partout... toujours sur L. M. P.

... Que les trois gros constructeurs français qui mènent l'industrie motocycliste trouvent qu'il vaut mieux consacrer 100.000 francs à la baisse de leurs machines qu'à les dépenser à s'engager dans un Tour de France de vitesse.

... Que, pour une fois, notre essayeur donnant satisfaction à d'aucuns, va monter une machine maculée.

... Qu'à Bordeaux-Nice, la participation de Royal Sport avec son concurrent royal est assurée en 250 latérales.

... Que le Bol d'Or verra aussi ce même concurrent en culbuté 250 cmc.

... que le reste est de l'indiscrétion et que nous devons nous taire.

... qu'un commissaire très connu a tenu à merveille le contrôle des Six Jours dans un de nos plus grands centres, a assuré le service d'ordre, le passage des concurrents.

... qu'un de ses confrères nous a froidement annoncé avoir fait lui-même ce même contrôle, etc. !!!...

... qu'il est regrettable que l'on se batte ainsi entre commerçants alors que la place est si grande sous notre soleil sportif.

... que le début, aux Six Jours, des nouvelles 500 cmc., double tube de la firme Saroléa fut un succès éclatant et un vrai ban d'essai.

... que ces premières machines n'avaient pas encore roulé un mètre et que leur victoire n'en est que plus probante pour la mécanique herstaliennne.

... que le sidecar belge fut attelé à chacune des 3 machines belges des 2 marques herstaliennes qui couraient en catégorie 600 cmc.

... que cette fabrication a l'air de vouloir s'imposer en France d'une façon pratique.

... que Benoît, notre sympathique champion de France, adore sa « mécanique » et l'entoure de soins jaloux... mais qu'elle le lui rend bien !...

... que, en pleine étape de nuit des Six Jours, au cœur de la Forêt de Rambouillet, elle sut cueillir pour lui au passage et sans l'ombre d'un... flottement, un superbe capucins aux oreilles magnifiques.

... que le dimanche l'équipe Rhony'x fêta ses succès, que l'animal prit part à ces réjouissances sous forme de civet et que pour l'assaisonner les lauriers ne manquèrent pas.

... qu'un agent des Ternes a des tendances très outre-Quévrain pour ceux qui contemplant, dans son Hall de la moto, Saroléa voisinant amicalement avec les Gillet et les Mondiale.

... qu'à parler toujours de l'excellence indiscutée de ces machines, il a pris l'accent de là-bas.

... qu'au Bol d'Or, on annonce l'arrivée, en dernière minute, d'un des principaux coureurs anglais des T. T.

... que ce vireur extraordinaire ne sera connu que 48 heures avant le Bol et montera une 500 cmc Mare.

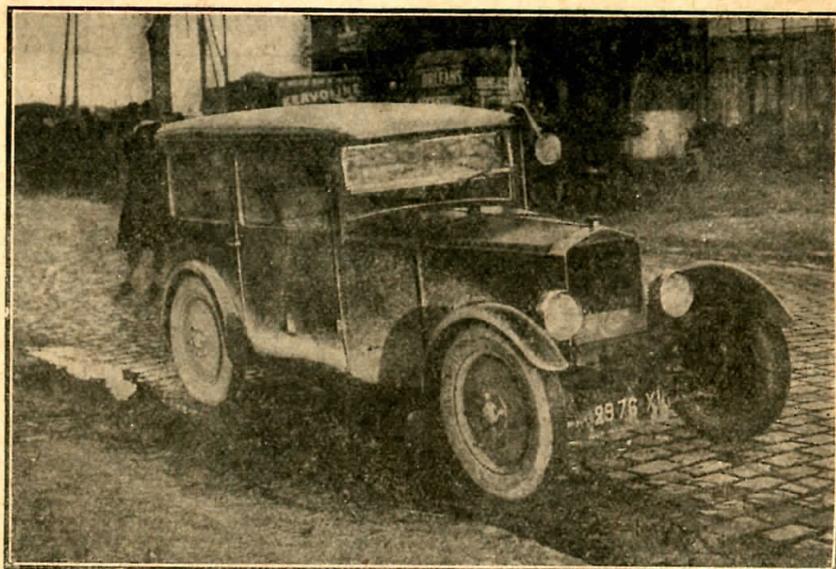
... qu'on prétend que cet adversaire imprévu de Lempereur serait capable de boucler les 2.000 kilomètres en 24 heures.

... qu'un constructeur dont l'essai a paru en même temps que les Six Jours sort ce mois un nouveau 350 cmc. à culbuteurs.

... que cette machine à moteur Chaise, montée sur un cadre double en berceau, équipée de pneus ballon 700 x 100 avec servo-frein Piganeau, éclairage électrique Novi et tous accessoires sera vendue à peine 5.000 francs.

... qu'on nous a fait grief du dernier alinéa de l'essai Marc et que nous avons constaté que nombre de lecteurs français ignorent leur langue maternelle, ce qui est pénible.

... qu'inspiré par la formule, il intitulerait sa prochaine trilogie sportive : *Crime, Rachat, Expiation*. — KAMOTSU.



La Clément-Rochelle officielle des Six Jours

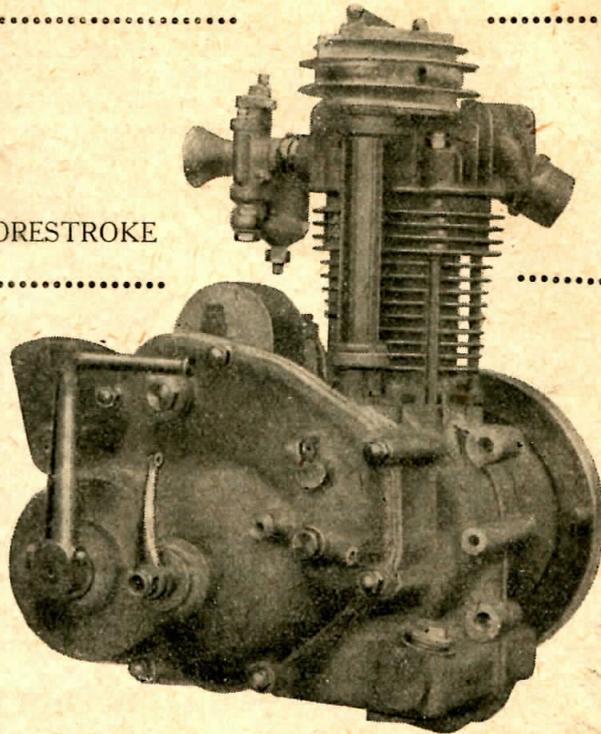
## UNE CONTROVERSE A AMORCER

## Les Soupapes en tête

par H.-P. BORESTROKE

On a souvent tendance à préférer les opinions toutes faites. C'est ainsi qu'il est généralement admis que les soupapes en tête amélioreraient le rendement, mais sont plus délicates que les soupapes latérales; que celles-ci, d'autre part, ont l'avantage d'être sûres et silencieuses et, qu'ainsi, on ne conçoit pas un moteur de course sans soupapes en tête; que le moteur de tourisme s'accommode mieux des soupapes latérales. Il y a, par surcroît, la peur de la soupape qui se brise et tombe dans le cylindre. Cela, nous devons à la vérité de le reconnaître, arrive mais très rarement et si, le constructeur a été assez consciencieux pour payer quelques francs de plus des soupapes en acier à haute résistance, l'accident est improbable. Le système de distribution n'est d'ailleurs pas cause à lui seul de cette rupture; si on employait avec des soupapes latérales des ressorts aussi puissants qu'avec la plupart des soupapes en tête, les ruptures seraient aussi fréquentes. Je n'ai, au cours de ces dernières années, eu qu'une rupture de soupape et ce fut avec un gros bicylindre très poussé d'ailleurs et... à soupapes latérales. Nous devons d'ailleurs reconnaître qu'il n'en résulte aucun mal, alors qu'avec une soupape en tête! Mais, en somme, il n'y a aucune raison pour qu'une soupape casse, si le ressort de rappel n'est pas trop puissant. Le moteur à soupapes en tête n'est plus délicat que pour des raisons indépendantes de sa distribution, en particulier, parce que, traité en moteur à haut rendement, il fonctionne à des régimes très élevés. Notre amour un peu trop exclusif de la vitesse nous a entraînés trop loin. Il est évident que le moteur à soupapes en tête permet, toutes autres conditions égales, un rendement plus élevé; mais, en quoi cela le condamne-t-il au point de vue du tourisme? Un moteur à soupapes en tête traité en moteur de rendement moyen, à taux de compression et à régime peu élevés, sera un moteur plus souple qu'un moteur à soupapes latérales ayant ce même taux de compression et atteignant le même régime. Il sera, par surcroît, moins enclin à chauffer. Dans l'ensemble, il constituera un moteur mieux approprié au tourisme. Nous sortons peu à peu de la phase sportive du développement de la motocyclette. Jusqu'à présent, on a été trop hypnotisé par la vitesse, et ainsi on a été amené à négliger les possibilités des soupapes en-dessus pour la moto utilitaire. Peut-être les soupapes en-dessus coûtent-elles plus cher? Sans doute, cela peut venir de toutes les pièces supplémentaires nécessitées par une dis-

L'un des derniers venus dans la série des culbuteurs: le bloc-moteur Chaise à culbuteurs.

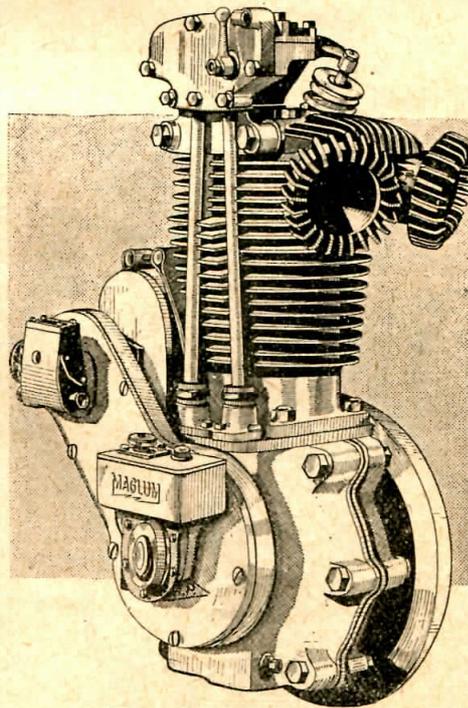


tribution à soupapes en tête commandée soit par tringles et culbuteurs, soit par arbres à cames en tête, et aussi de la nécessité d'une culasse détachable; néanmoins, notons que, sur beaucoup de moteurs à soupapes latérales, il y a maintenant une culasse détachable. Mais nous

ne croyons pas que le prix d'un moteur à soupapes en tête doit être beaucoup plus élevé que celui d'un moteur à soupapes latérales possédant, à part la distribution, les mêmes caractéristiques.

On reproche également aux distributions en-dessus d'être plus bruyantes; mais, dans ce bruit, pour combien faut-il compter le profil des cames, la puissance des ressorts, le rappel brusque des soupapes et ce qui est évidemment une cause inévitable de bruit, c'est-à-dire le grand nombre d'articulation. Certaines voitures ont des soupapes en-dessus et sont extrêmement silencieuses en ce qui concerne non seulement l'échappement, mais même les bruits mécaniques. Faites un moteur à soupapes en tête, à distribution enfermée et abondamment graissée, à cames de profil progressif et il ne sera pas bruyant. Le bruit dépend plus du type de moteur auquel est appliquée la distribution, que de cette distribution elle-même.

Les soupapes en-dessus sont-elles délicates? Pas plus que les soupapes latérales, si nous savons résister à la réduction du haut rendement volumétrique. Nous connaissons un moteur de voiturette de 1.100 cmc., à culbuteurs, à pistons en fonte, et qui parcourt en moyenne de 80 à 100.000 kilomètres avant d'avoir besoin d'une révision sérieuse, et les ennuis de soupapes sont inexistantes, alors que nous avons vu des moteurs à soupapes latérales dont on ne peut en dire autant. Avons-nous été spécialement privilégiés en ce qui concerne les motos à culbuteurs que nous avons eues, mais nous n'avons jamais eu d'ennuis sérieux de distributions. Réglages assurément plus fréquents dans le cas des moteurs à haut rendement, surtout sur des modèles anciens, mais, touchons du bois, nous n'avons jamais eu de bris de soupapes. On nous parle sou-

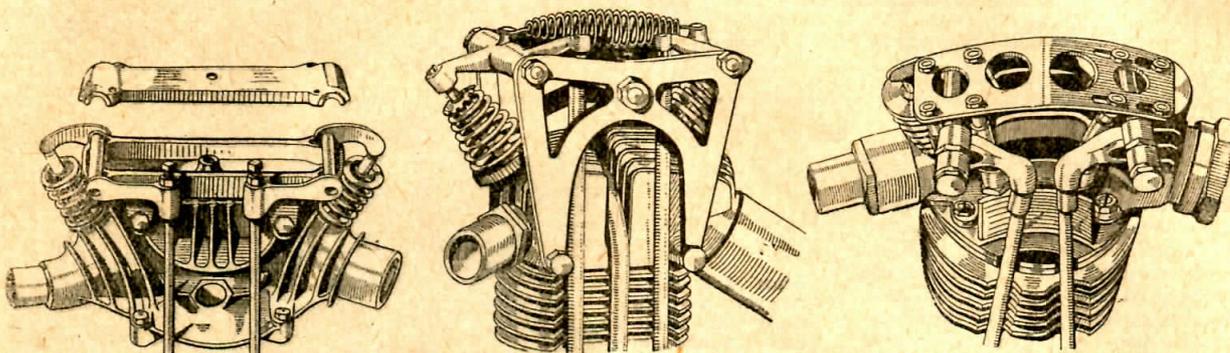


L. M. P. à double échappement est aussi l'un des derniers apparus dans la collection des soupapes en tête: bloc simple et net de lignes: Maglum est fixé en bout d'arbre.

vent de l'endurance des moteurs de voitures, mais cela vient de ce que les rendements dont on se contente sont souvent moindres que ceux de beaucoup de mo-

parons à la plupart des moteurs de voiture. et à ces régimes-là même, c'est-à-dire aux environs de 3.000 tours, l'avantage des soupapes en dessus est déjà très net.

C'est ainsi qu'avec les soupapes latérales, nous devons prolonger la durée du temps d'admission bien après le point mort bas, fréquemment de 25 à 30 degrés, dans le

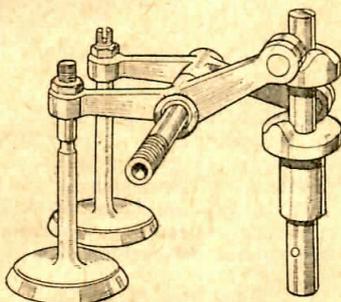


Trois conceptions de culbuteurs anglais comparées dont l'A. J. S. et le Blackburne

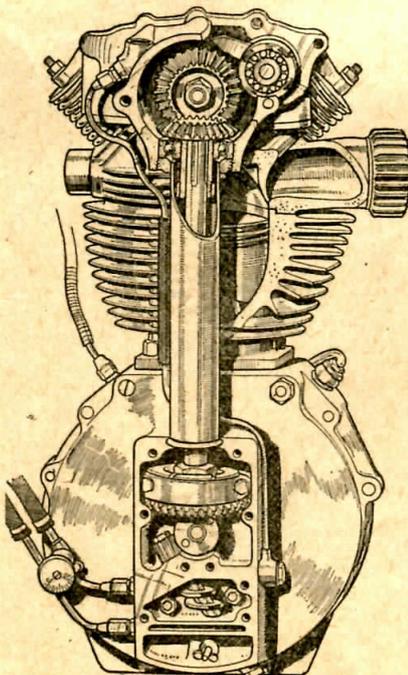
teurs de motos. Nous voyons beaucoup de moteurs de voitures ne donner que 15 à 20 CV. par litre de cylindrée, alors que la plupart de nos moteurs 500 cmc. super-sport donnent une puissance équivalente. Sacrifions du rendement et ces quelques chevaux perdus, nous les regagnerons en régularité de marche, en souplesse, en silence, en durée. Nous ne nions pas l'attrait de la vitesse, mais la moto utilitaire sans être un escargot n'a nul besoin d'être un bolide. Quelle délicieuse machine pourrait être à l'usage une 500 cmc. à soupapes en têtes, à régime peu élevé (2.500 ou 3.000 tours), à taux de compression modéré (4 ou 4,5 à 1). Sa vitesse vraisemblablement ne dépasserait guère le 90, mais que d'autres avantages! Qui se soucie de rouler toute une journée à 100 à l'heure, et qui le pourrait d'ailleurs? Quelle influence exercent sur la moyenne d'une longue étape quelques kilomètres parcourus à plus de 120 à l'heure. Du 70 soutenu, une moyenne de 50 ne sont-elles pas pratiquement suffisantes, et ne payons-nous pas en réalité très cher quelques sprints et quelques matches impromptus?

Pourquoi même, si nous cherchons un rendement moyen, les soupapes en tête nous paraissent-elles posséder certains avantages qui justifient leur prix plus élevé, voir des réglages un tout petit peu plus fréquents. Ces avantages sont triples : 1° meilleure alimentation avec un moindre décalage des temps ; 2° meilleure forme de culasse ; 3° meilleur refroidissement.

N'est-il pas évident que le trajet, très court, presque rectiligne qu'ont à effectuer les gaz dans le cas des soupapes en tête, constitue un avantage sur le trajet sinueux qu'ils ont à accomplir avec une distribution latérale. Cet avantage, de vrai, est de plus en plus sensible au fur et à mesure que le régime s'élève, mais il est loin d'être négligeable même aux petites allures. En tous cas, tous nos moteurs, même ceux à soupapes latérales, sont des moteurs à régime rapide si nous les com-



Commande par plateau de deux soupapes par une seule came.



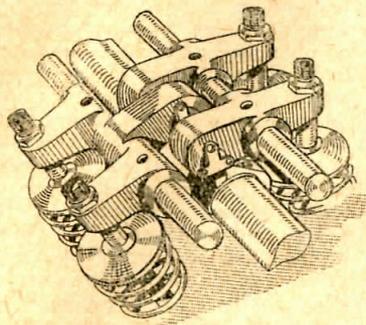
La Norton qui lança « l'arbre à came » dans notre industrie il y a quelques années

cas de petites soupapes jusqu'à 40° degrés, alors que, dans le cas de soupapes en tête, il suffira pour des régimes de cet ordre, d'une quinzaine de degrés. Cette différence a, aux petits régimes, une influence très nette et réduit beaucoup les refoulements au carburateur, et la perte de charge qui en résulte. Le moteur à soupapes en dessus, aspirant, de ce fait, une charge plus forte, développera donc plus de puissance. De plus, l'évacuation des gaz brûlés sera également plus aisée et nécessitera une prolongation moindre du temps d'échappement. Par exemple, si nous prenons deux moteurs, destinés à tourner au même régime et ayant des soupapes de même diamètre ainsi que des tubulures de même section, l'avance à l'échappement sera moins grande pour le moteur à soupapes en-dessus. L'avance avec des soupapes latérales pourra atteindre 50 degrés par exemple, alors que 35 degrés suffiraient avec les soupapes en dessus (ces chiffres n'ont d'ailleurs rien d'absolu, et sont simplement vraisemblables.) Si on constate en pratique que les moteurs à soupapes en dessus ont des décalages de temps plus accusés que les moteurs à soupapes latérales, cela vient des régimes beaucoup plus élevés pour lesquels ils sont établis. Nous insistons sur ce point que nous n'envisageons que deux moteurs destinés à tourner au même régime, et à un régime moyen. La moindre avance à l'échappement se traduit par une prolongation du temps du travail, donc par une plus grande puissance, et par une détente plus complète des gaz, donc par une meilleure utilisation du carburant. Inutile également, avec les soupapes en dessus, d'empiéter autant sur le temps d'admission suivant et pourtant le chevauchement des temps n'a pas autant d'inconvénient avec les soupapes en dessous, par suite de la marche plus régulière des gaz. En somme, par suite du moindre décalage des temps, il est possible, avec le moteur à soupapes en

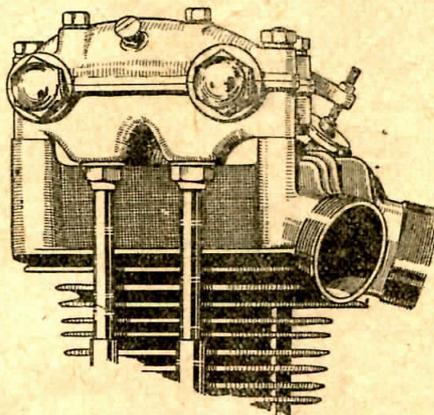
dessus d'obtenir une courbe de puissance plus plate qu'avec les soupapes latérales. Si ce n'est pas le cas actuellement avec

hémisphérique est d'une réalisation plus aisée que celle d'une culasse à fond plat. Nous croyons que la culasse hémisphé-

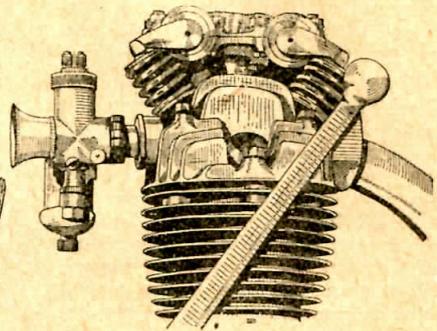
rique a ici encore un avantage marqué sur la culasse Ricardo. L'explosion, en effet, n'est pas instantanée, elle se développe



Une réalisation de culbuteurs à 4 soupapes 3 cames.



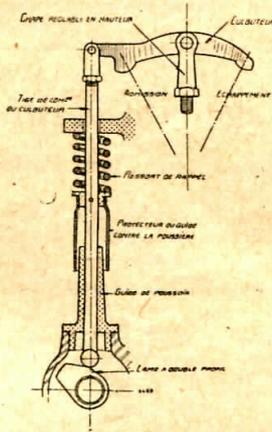
Mag a un culbuteurs enfermé très connu



F. N. a sorti un soupapes en tête massif et puissant.

beaucoup de moteurs à soupapes en tête, c'est que tout est subordonné non à la puissance réalisable aux régimes peu élevés, mais à la recherche exclusive du rendement volumétrique maximum, obtenu grâce à un régime et à un taux de compression aussi élevés que possible. Il est certain que les culasses Ricardo ont considérablement amélioré les moteurs à soupapes latérales, qu'elles ont en particulier permis d'augmenter le diamètre des soupapes. Mais, malgré ce progrès, à régime égal, nous croyons que les soupapes en tête conservent l'avantage, quel que soit le but poursuivi, rendement ou souplesse et un avantage très net.

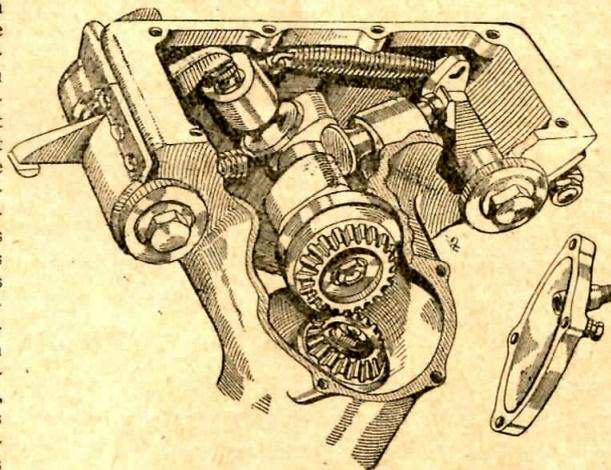
C'est dans une chambre d'explosion hémisphérique que la flamme se propage le plus régulièrement. Ici encore la culasse type Ricardo a permis aux soupapes latérales de refaire du terrain. On sait combien, grâce à elle, les soupapes latérales ont sur les voitures gagné la partie, au moins actuellement. Nous avons d'ailleurs indiqué combien le problème de la distribution se posait différemment pour les moteurs de motos et de voitures ou plus exactement pour un monocylindre à refroidissement par air et un polycylindre à refroidissement par eau. Il se peut fort bien que si nous en venons aux polycylindres en ligne, nous soyons amenés à recourir aux soupapes latérales. Les soupapes inclinées et les culasses hémisphériques sont plus difficiles et plus coûteuses à réaliser sur un polycylindre en ligne, et les soupapes en têtes verticales et les culasses cylindriques à fond plat ne présentent, au moins en ce qui concerne les conditions dans lesquelles se produit l'explosion, pas d'avantages bien nets. Nous n'envisageons donc ici que le cas de monocylindres, de bicylindres en V ou des flat-twins. Pour ces moteurs, la culasse



La commande classique du « culbuteur ».

encore au moment où le piston descend et quand le piston s'est déjà éloigné du fond de la culasse. Nous avons alors une forme de chambre irrégulière, moins favorable à la propagation de la flamme. Avantage léger peut-être mais qui s'ajoute à d'autres !

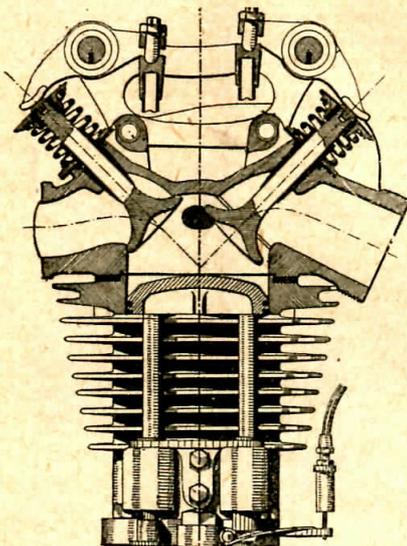
Il est un point indéniable : c'est que le refroidissement d'un moteur à culasse hémisphérique et à soupapes en tête est meilleur que celui d'un moteur à soupapes latérales, toutes autres choses égales. (Taux de compression, surface de refroidissement, température externe, vitesse du courant d'air, etc., etc.) Quel moteur à soupapes latérales, refroidi par l'air ambiant, supporterait les taux de compression de nos moteurs à soupapes en tête, sans échauffement anormal (indépendamment des phénomènes détonatoires). Cela tient à ce qu'à volume égal, la culasse hémisphérique offre la plus petite surface de paroi. Et cela compte quand on a affaire à des gaz dont la température peut dépasser 2.000 degrés. Assurément, nous trouvons la même cause de distorsion qu'avec les soupapes latérales, c'est-à-dire l'inégalité de température autour de la soupape d'aspiration et de celle d'échappement, mais cette distorsion a des effets moins graves sur une culasse de forme régulière que sur une culasse de forme irrégulière. De plus, la culasse détachable, employée avec les soupapes en tête, permet un léger glissement de la culasse sur le cylindre. Celui-ci ne se trouve donc pas déformé. Avec les soupapes latérales les poches des soupapes sont, quand la culasse est détachable, venues de fonte non pas avec la culasse, mais avec le cylindre. La culasse détachable a évidemment, même dans ce cas, des avantages (usage facile, décalaminage plus aisé), mais elle ne soustrait pas



Temple a toujours été à l'avant des « culbuteurs » et arbre à cames, voici l'une de ses premières conceptions

le cylindre à la distorsion provenant des différences de températures de la poche d'admission et de celle d'échappement. C'est également une chose fort heureuse au point de vue du refroidissement que de pouvoir monter deux tubulures d'échappement, celles-ci répartissant la chaleur de l'échappement sur une plus grande partie de la culasse.

Voilà les principales raisons pour lesquelles, les soupapes en tête nous paraissent convenir parfaitement bien à un moteur à rendement moyen, aussi bien qu'à un moteur de sport. Nous avons vu des personnes très étonnées de voir des moteurs à culbuteurs ou à arbre à cames en tête montés sur des motocycles industriels. Cela est au contraire, la logique même, et on a la sagesse de s'en tenir à des taux de compression et à des régimes raisonnables. Nous pouvons avec les soupapes en tête, avoir des moteurs sensiblement plus souples que les moteurs à soupapes latérales, des moteurs développant aux régimes peu élevés une puissance plus grande et ainsi excellents grimpeurs de côte, des moteurs qui ne chauffent pas. Les commandes protégées permettent de



Voici la disposition classique du moteur D. 2. Gnome Rhône non suivi, que tant d'usagers regrettent pour l'excellence de son rendement et sa vitesse extraordinaire.

ne plus craindre l'usure ou le dérèglement constant des organes de distribution. Nous voyons d'ailleurs, en Angleterre, la Royal-Air Force se servir de machines à culbuteurs pour un service très dur. Mais on a pris la précaution de diminuer la section de la tubulure d'admission pour que la machine ne puisse dépasser une vitesse raisonnable, mais un résultat plus complet serait atteint en adoptant un jeu de cames convenant à un régime moyen, un taux de compression peu élevé. Certes le prix est une considération importante. Beaucoup de motocyclistes quand ils paient actuellement le supplément de prix que représente un moteur à soupapes en tête, le font surtout parce qu'ils escomptent, en compensation de leur sacrifice pécuniaire, un gain de vitesse. Nous sommes persuadés qu'il y a une clientèle nouvelle qui acceptera de payer plus cher un moteur à soupapes en tête, non dans l'espoir d'atteindre une vitesse plus élevée, mais dans celui de posséder une machine plus souple, meilleure grimpeuse de côte, plus confortable.

H.-P. BORESTROKE.

## La Page du Trimoteur

Très peu de constructeurs des trimoteurs font l'effort que nous leur demandons...

### Allons les constructeurs, répondez

J'ai l'intention d'acheter un triporteur à moteur, et d'après lecture de votre *Moto Revue*. Je vous serais reconnaissant de bien vouloir m'envoyer des adresses de fabricants de moto-tris.

HÉRY GABRIEL,  
à Faverolles, par Ville-en-Tardenois  
(Marne).

### Il a de la volonté

La semaine dernière, je t'envoyais une lettre avec un timbre pour la réponse, dans l'espoir que tu voudrais bien m'indiquer des maisons qui voudraient m'employer pour conduire un tri-moteur.

Ne voyant rien venir, ma lettre ayant pu s'égarer, je viens te renouveler ma demande et te rappelle que je suis abonné depuis un an, et que depuis bientôt trois ans je fais de la moto.

Georges DUBOIS, n° 689.

### L'entente et la solidarité

A la suite de l'épreuve des Six Jours la maison Juéry, les tri-porteurs bien connus, nous adresse cette lettre :

Nous nous faisons un plaisir de vous informer qu'à la suite des Six Jours d'Hiver, et sur votre recommandation, nous avons trouvé pour le jeune Henger, une place qui nous semble très avantageuse pour lui.

Dans ces trois lignes, il y a une œuvre de solidarité sociale qui ne doit pas passer inaperçue des autres constructeurs. De plus, les fabricants de tri-porteurs, sont constitutionnellement des gens utilitaires, et on voit par là qu'ils ne sont pas aussi étrangers aux différentes compétitions de notre sport, surtout celles pratiques, pour savoir profiter envers leurs clients des enseignements qu'elles comportent. En outre, M. Walles, directeur des Etablissements Juéry, n'en est pas à sa première amabilité, car il a toujours « observé » les jeunes dans les épreuves et a su se les attacher chaque fois qu'ils en paraissent dignes.

Merci donc à M. Juéry d'avoir indiqué à

toute l'industrie motocycliste une voie que nous voudrions être largement suivie.

### Mais nous ne demandons pas autre chose

Continuez la page du Trimoteur et du Cyclecar et je redeviendrais votre abonné avant peu de temps.

Auriez-vous l'obligeance de me donner l'adresse exacte du fabricant (Tricar Industriel) dont vous parlez page 116, n° 307 du 26 janvier 28. Je suis surpris de voir sur le cliché la marque D. K. W. qui si j'en me trompe est d'origine allemande ? Cette maison construit donc d'après une licence ou si le cliché n'est pas celui d'origine.

BESSION, à Andryes.

### Et celui-ci...

Auriez-vous la bonté de me faire connaître par retour du courrier l'adresse complète du constructeur du Tricar Industriel 1929 paru à la page 116 de *Moto Revue*, 26 janvier 1929.

Un lecteur

M. BLANC, BOULANG  
Beaumont-le-Chable.

Tout d'abord, ce dernier lecteur écrit si mal son nom qu'il nous est impossible de lui répondre directement ; ensuite voilà l'adresse du Tricar . Effectivement, il s'agit d'une licence allemande accordée à la firme Tricar Industrielle, de Dombasle sur-Meurthe (Meurthe-et-Moselle).

### Une affiliation à l'U. M. F.

Le M. C. C. de Saumur, manifeste l'intention de s'affilier à l'U. M. F. Ce club, sous la direction de M. Cocault, manifeste une vibrante activité depuis quelque temps. Souhaitons qu'il ait les 50 membres actifs nécessaires pour faire partie de l'U. M. F., et espérons que son activité sera telle cette saison que nos colonnes lui seront ouvertes chaque fois qu'il sera nécessaire.

### Le home-trainer pour moto

Le Moto Cycle Club de l'Aisne fait des essais de home-trainer en moto par un de ses membres, M. Tixier, qui n'est pas un inconnu dans notre monde, puisqu'il a participé au Tourist Trophy, Routes pavées, Château-Thierry, etc... Des constatations intéressantes ont été faites concernant la stabilité, l'accélération, etc. Il ne paraît pas douteux qu'un intérêt plus grand s'attacherait à ce genre d'attraction si plusieurs machines étaient en compétition, comme il est fait pour le cyclisme quoique aucun effort musculaire n'intervienne, mais les qualités de coup d'œil, de sang froid à développer sont importantes, surtout, d'après l'essayeur, aux basses allures. Nous publierons prochainement une épreuve photographique de cet essai, qui a eu lieu, jeudi dernier, à l'issue d'une soirée de boxe à Saint-Quentin.

Nous croyons que c'est la première tentative de ce genre.

### Dégonflage... d'autres

Propulycycle n'a pas voulu se dégonfler et lorsque son pilote Touzet eut sa machine écrasée par une voiture, avant le départ de l'épreuve, la maison voulut quand même partir en équipe, et commanda à Wesch de faire l'épreuve. Nous nous devons de signaler que ce fut la même machine dont la fourche était fortement désaxée et différents organes faussés qui fit tous les Six Jours sur le verglas. Ce ne fut pas une petite affaire pour Wesch, de faire l'équilibre : les commissaires eux-mêmes surveillèrent de près cette machine, pour essayer de lui encourir des pénalités. Peine perdue et Propulycycle, malgré son handicap, termina, pénalisé sans doute, mais réalisant une performance que le verglas nous fait considérer comme magnifique.

62 à l'heure, sur route non gardée  
durant 500 km. et 8 jours de suite !



Organisés par **MOTO REVUE**, avec le concours du journal **Le Matin**, 22 au 27 janvier 1929

Les 6 jours... par jour  
par Robert Sexé, concurrent.

Si vous aviez pénétré, à une heure du matin, le mardi du départ ! dans certain atelier de Neuilly, vous y auriez vu un grand gaillard bien occupé qui vissait solidement un pignon sur son sidecar à damiers !

« Tu connais la différence entre cet oiseau et moi ? »

« Mais, il n'y en a aucune ! »

« Si, lui, il est en bois... »

Quant au super-passager du même, il s'était muni d'un cor. Ce n'était pas l'otophant de Roland, mais la corne de son boulanger !

Quand il en sonnait dans la traversée des villages, toutes les ménagères accouraient sur le pas de leur porte !

« Voilà le boulanger qui passe ! »

Non ! mais, vous avez vu le programme !... Quel brelan d'as. Ils y sont tous, les vieux dur à cuire, plus durs que le métal de leurs montures (Question indiscrète : Combien, dans leur carrière, ont-ils eu de chevaux tués sous eux ?).

La Belgique nous envoie tous ses hommes-bolides, les habitués du 180 à l'heure.

Et il y a aussi de jeunes espoirs : « 18 ans ! Juliette ! l'âge de Roméo ! »

Chœur des concurrents, le soir à Bezons :

« Toi qui est bien avec M. Lacome,

« Dis-lui un peu voir qu'il fasse

« Ses Six Jours d'Hiver... au mois de juin »

Ah ! les bistrotts des étapes. Aux départs, quelle sollicitude ils ont pour les coureurs !

« Le café, c'est connu, mais c'est de la poison qui fatigue le cœur des sportifs ! Julie, verse-moi vite ton eau de vaisselle dans le perco ! » Pour un peu, ils afficheraient : « Sportifs, réclamez le café Sanscafé qui protège votre cœur » !...

De quoi est fait leur horrible mélange ? Avec de vieilles chiques ?

Il y a du nouveau, cette année. Même Chéret qui a abandonné... ses chaussures cyclistes ! pour des bottes ! Quelle sensation !

Ainsi tout change : Mais Chéret garantit toujours du travail soigné et ça, ça ne change pas !

L'arrivée à Bezons :

—Avez-vous vu le nègre au visage noir comme du cirage ?

Comme il pilote un side-car très colonial, j'ai tout de suite pensé : « C'est un boy dont le baron de Lépine aura fait cadeau à la firme de Montrouge ».

Renseignement pris auprès de M. Peyrus, ce sombre masque, où luit féroquement le blanc de yeux, cache le sympathique visage d'Erard.

Il s'était noirci en route...

En matière de teint (de « complexion », comme dit Palmolive) tous les concurrents, même ceux du groupe bleu appartiennent au groupe rouge !

Bignon faillit même causer un accident dans l'étape de nuit. Une auto avait pris sa... face pour un feu... arrière !

Tenez-vous bien ! Notre directeur a pris une grosse décision : « Tous mes rédacteurs sont en selle ! Je suis leur chef ! Il faut bien que je... les surve ! » De suite, il s'est commandé pour l'année prochaine... une moto huit cylindres « Maxender'son »

Départ de la troisième étape, au bout d'une banquette lépreuse. L'aube est sinistre.

Maxend s'approche, et de son air lugubre s'informe :

« Qui va-t-on guillotiner ».

Bien entendu, au contrôle de Soissons, il y avait Huchard, le motocycliste qui s'enrichit le plus... en kilomètres. « Alors, où en est le totalisateur ? »

Préparez le menu du banquet des 100.000 kilomètres pour février.

Pourquoi ? Mais pourquoi les « coureurs » motocyclistes ont-ils une mauvaise réputation ?

Ce sont, je l'affirme, des époux modèles. Et vous auriez pu, le soir, voir toutes ces dames attendre leurs maris.

Un véritable spectacle de famille.

Les Six Jours, ça ne nourrit pas son homme, à midi ! Pas de déjeuner possible. D'où le système d'un seul repas par jour, le dîner « déjeunatoire ».

Chaque soir, du côté de la Place Péreire, dans un bistrot d'Auvergne, vous auriez admiré l'équipe Soyer et Gillet réparant leurs forces !

Ça valait le déplacement, croyez-moi !

Le menu y est plus substantiel que varié

« Alors, qu'est-ce qu'il y a ce soir, patron ? »

« J'ai de la belle bavette de bœuf ».

« Taillez-nous en de sérieuses »

« Et comme soupe ? »

« Té, pard, comme hier, un bon potage garbure »

« Bon, une double portion » crie Andrieu qui veut encore grandir.

« Que vous êtes tous de vrais démons de la garburation » dit le brave homme.

Ainsi fut créé ce club... de Six Jours : « Les démons de... » L'équipe Soyer pour la coupe y entretenait ses quelques 550 kilogs !

« Moi, dit Bignon, ça sera deux portions de saucisses aux choux, ça pèse ! »

Et un grand voyageur y démontrait journellement que s'il tombait sur le verglas, il tenait bien... à table !

Au même, on disait : « Hein, vous devez être heureux sur la glace »

« Oh ! vous savez, je me laisse tomber de temps en temps... Pour ne vexer personne ! »

Il y a, paraît-il, une épidémie de grippe. Elle ne s'attaque guère aux motocyclistes...

Mais si cela vous arrivait, faites comme Dumoulin. Avec plus de 39° de fièvre, prenez le départ dans les Six Jours d'Hiver. Le troisième jour, vous serez complètement guéri. Essayez !

Benoît, lui ! ne s'en fait pas. Il chante avec son délicieux accent : « Ah ! qu'ils sont bons quand ils sont... chauds, les motoronix ! »

Il trouve même le temps, comme du côté de Nogent-le-Rotrou... d'aller à la chasse ! et rapporte un lièvre au contrôle de Versailles

A propos de léporides :

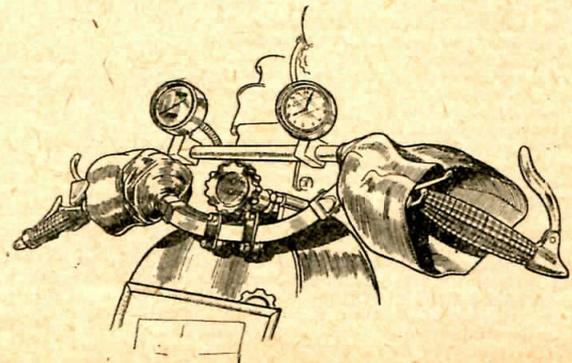
Rencontré à la Ferté-Bernard Aufrère, devenu fermier éleveur, qui attendait un autre mousquetaire, le vélocé Maisonneuve. La rencontre fut touchante : « Tu es un rude lapin, dit Aufrère ! et je m'y connais. J'en élève des centaines dans les clapiers. »

Comment avoir chaud en moto : Aidez au plus prochain kiosque à journaux. Dumoulin déclare : « Prenez un journal d'extrême gauche, ça tient plus chaud. Bérrenger préfère l'Ami du Peuple, c'est le plus économique. Moi, je vais vous donner un tuyau. Ne regard

Un équipement de

concurrent non

pénalisé



dez pas à la dépense. Achetez le *Temps*. Ça, c'est du papier ! » Gardez-vous de nier les bienfaits de la presse.

L'équipe des laveurs.  
« Clinoto » nettoie bien les motos... Mais l'équipe Rovin-San-Sou-Pap... encore mieux.

A voir ce que font, sur la glace et le verglas certains as qui n'en avaient jamais autant vu, on se demande quelle serait leur virtuosité après un peu plus d'entraînement.

A quand une équipe motocycliste à Chamoni et une rencontre internationale sur neige, avec les motocyclistes spécialisés en sports d'hiver, suédois et allemands !

Quand vous voyez du verglas, de la glace : « Dégonflez vos pneus, mais gonflez-vous... à bloc ».

N'oubliez pas que le verglas, c'est toujours un phénomène local dû à des circonstances particulières, que les zones affectées dépassent rarement 30 kilomètres, que vous avez donc de la marge « pour vous refaire la cerise » comme dit Lézin !

On dit que pour l'année prochaine, cette providence des motocyclistes, les Etablissements Veillot et Willemain vont lancer sur le marché une petite sablière...

Elle se posera sur la garde-boue avant et des tubulures appropriées conduiront le sable sous les roues avant et arrière.

Dans le même ordre d'idées, une maison rivale sortira, elle, une salière (à faire fondre la neige S. G. D. G.).

Eh ! oui, tous les profs ! ils l'aiment, la moto et le sport... Et ils l'ont démontré bien souvent. Tout de même, au fond des mornes perspectives, par delà le miroir dépoli des routes prises de verglas apparaissait cette vision splendide : le « bifteck »... (Non ! pas même le « Chateaubriant »).

Le « Raid Paris-Versailles » par le reporter.  
« Dans la clarté naissante du jour, les glaciers des côtes de Suresnes brillaient avec des reflets de diamants. La troupe hardie se cramponnait vaillamment aux pentes. Au lieu dit Val d'Or, l'homme de tête glissa... Alors, on ne vit plus, étalé sur la glace, qu'un enchevêtrement de formes humaines et de

machines d'où sortaient des « vrombissements » éperdus de moteurs, des flammes des étincelles et des cris ! »

Enfin le passage redouté du sinistre « Pont Noir » fut franchi, non sans peine. Puis, par delà un village désert, Ville d'Avray, se dressa, formidable, couvert de la blancheur des neiges, le col de Picardie...

Passerait-on ?  
Crispés à leurs guidons les héroïques concurrents tentèrent la destinée. On en vit même qui, séparés de leurs coursiers d'acier, continuaient quand même à avancer, à toute vitesse, sur le ventre...

En haut du col, brandissant son porte-voix, le maréchal Mauve, tout violet de froid, rallia ses troupes dispersées. Combien manquaient à l'appel ? Et ses lieutenants survenaient avec inquiétude le front sourcilieux du maître.

#### Epilogue

« Cô-nnais-tu-le-pays, où fleu-rit l'hô-ranger ? »

Les pieds dans la neige, sur le versant glacial de l'Orangerie, les concurrents redressaient repose-pieds et guidons tordus dans la bataille. Et un jeune soleil de victoire se levait à l'ouest du parc du Roi-Soleil.

— Le Reporter.

Conte de Noël. Toujours par le reporter : (le 25 janvier !).

« Il neigeait. Et du haut des cintres du ciel les anges machinistes déversaient le blanc-duvet des érudons célestes... »

Il ne voyait plus rien, ce bonhomme Noël à motocyclette, quelque concurrent séparé du gros de la troupe, certes, perdu dans le grand silence blanc (ouf !). Enfin il devina, plutôt qu'il ne vit à travers les flocons, dans la tourmente qui ne s'apaisait point, une lumière, une auberge peut-être ! Où était-il ? Il lut une enseigne mystérieuse en espagnol sans doute : « Operoto ». Sauvé ! Il était sauvé !

Il pénétra dans une salle, brillamment illuminée, un orchestre invisible jouait *La Berceuse aux étoiles*.

Et une belle jeune fille s'avança vers lui.

## Autour de l'Epreuve

Première bûche et parce qu'il avait un guidon très « quelconque » : il l'a cassé. Et voilà comment Boura a perdu ses Six Jours avec 8 points parce que Masson lui avait demandé d'essayer son guidon souple et qu'il avait préféré le laisser à l'atelier. On est puni par où on a pêché.

### La rentrée de René Gillet en course

Que doit-on en conclure ? C'est que le sidecar est un véhicule de tourisme et que Erard qui conduisait, en catégorie 1000 cmc. un side de 750 cmc. a prouvé nettement que les appréhensions de quelques-uns sur le sidecar en général sont absolument fausses. De plus, il est à remarquer, et nous devons appuyer sur ce point, que nous avons dû constater à l'arrivée à la Porte Maillot, que pas une ficelle, pas un fil de fer, pas un bricolage n'avait été effectué sur ce sidecar. Personnellement, au moment où je poussa le sidecar comme véhicule de tourisme et... de grand tourisme, j'ai voulu être assuré qu'il était possible de faire plusieurs milliers de kilomètres sans avoir à toucher à sa mécanique. En moto, on bricole ; en voiture, on bricole : c'est classique ; en sidecar, on ne bricole quasiment pas. Et voilà comment Erard, mis de côté le petit ennui de fil de magnéto rompu à l'intérieur de la gaine qui lui occasionna un retard à la première étape, avant le premier contrôle horaire Rouen, fit l'une des plus belles performances de tous les concurrents, à tel point que l'équipe Gnome fut la plus surprise de sentir toujours, coude à coude, ce « collant » Erard et son sidecar et n'a pas tari d'éloges à son sujet. En tourisme, Bernard a ses prétentions, ce semble. Et très courtois, il vient nous demander à l'arrivée si René Gillet était là : sur l'affirmative, il laissa sa coupe de champagne pour venir dire au constructeur trop modestement perdu dans la foule, sa surprise agréable.

De Bec a même trouvé qu'une Bubu doit être bien conduite sur le verglas pour résister à un sidecar : et voilà comment le sidecar a conquis ses lauriers.

Au contrôle de Soissons, M. Leroux, correspondant de l'*Echo des Sports*, a fortiment organisé le passage des concurrents : parcs fermés pour isoler les coureurs de la foule vraiment très dense à midi ! et aussi la gendarmerie a été excellente.

L'aveu des autorités militaires est intéressant : Leleu n'est en rien responsable de son accroc. L'officier qui conduisait le cheval affolé n'a pas été maître de sa bête qui fit un écart classique que tout cavalier normal doit éviter. Le casque, en cette occasion, fut encore le grand sauveur de Leleu qui d'ailleurs revint de Senlis au Bourget (50 km.) avec une tige de selle cassée !

Quel entêtement pour cet éliminé dès la 1<sup>re</sup> étape à vouloir suivre quand même les coureurs ! Et comme jamais un sans deux, la sortie d'Amiens lui fut fatale à nouveau.

### Un Malin

Liaudois, notre sympathique recordman du monde de vitesse en petite cylindrée est un malin. Connaissant toutes les motos, c'est à Rhony'x qu'il a confié ses chances pour la dure épreuve des 6 Jours d'Hiver et il a eu raison puisqu'il a fait une course sans histoire et qu'il est arrivé à la porte Maillot dans un tel état de fraîcheur et de propreté que certains, parmi les spectateurs, doutèrent qu'il eût effectivement participé aux 6 Jours et cependant, c'est en vainqueur qu'il vint boire la coupe de champagne traditionnelle.

Liaudois est donc satisfait de Rhony'x et nul doute que, dans le 15<sup>e</sup> arrondissement (pour lequel il est agent de cette marque), les Rhony'x ne pullulent bientôt et ne fassent des étincelles sur la place de l'Avenue Félix-Faure proche de son magasin d'exposition.

A sa beauté royale que faisait ressortir le sobre costume de cuir, encore plus qu'à l'écharpe de satin où brillaient des lettres d'or, il reconnut la reine de la motocyclette...

Note de la Rédaction : La suite au prochain numéro !

Abandonner ! ça sonne un peu lâche n'est-ce pas ? Un ennui quelconque. Tu as perdu du temps et file à plein gaz pour rattraper ton retard. Tu arrives trop tard de quelques minutes à l'étape. Tu as abandonné...

En réalité. Tu as été abandonné ! lâché par l'épreuve !!! que tu poursuivais tant que ça peut...

Et est-ce abandonner une femme que de courir après elle, qui s'enfuit, à toutes jambes ! non ! mais, sans blague !

Parlez-moi d'être hors course ! ça sonne bien mieux à l'oreille. Hors course ! mais c'est tout à fait gentil.

Vous avez tous vu notre contrôleur motocycliste M. Cambouinet. Il cumule (dans le civil, dirait M. Adam) tant de multiples fonctions administratives et militaires, qu'il lui arrive de confondre, quelquefois...

Donc, le sixième jour : « Taisez-vous, soldat Sexé... Hem, vous n'avez pas la parole, élève Sexé. Pardon ! je voulais dire, vous n'y étiez pas, collègue Sexé. »

Je n'ai pu que répondre : « Avec un nom comme le vôtre, mon lieutenant, j'aurais sûrement fait la guerre dans le Train des Equipages ! »

Chœur des concurrents à l'arrivée à Versailles :

« Oui, mon vieux, n'aie pas peur de le mettre dans ton canard. Une épreuve ! pour sûr que c'en était une, d'épreuve ! ! ! »

A tous les malchanceux... et à tous les veinards ; à ceux qui étincelèrent comme à ceux qui ne brillèrent point ; à tous les concurrents des 6 jours qui défirent les lois de l'équilibre et que le froid transita ; il reste acquis ce diplôme que seul on peut se décrocher à soi-même : « Celui d'avoir bien travaillé ! n'est-ce pas ! ! camarades ! ! ! »

R. SEXÉ.

### Indices pour la clientèle

Nombreux étaient aux Six Jours les concurrents qui avaient muni leur carburateur d'un filtre à air... pour leur plus grand bien, d'ailleurs. Ce n'est pas la poussière qui aurait pu les gêner, mais la boue, les graviers, la neige et même le vent. Aussi les prévoyants eurent-ils une marche régulière et aucun souci de ce côté.

Nous savons, par divers vendeurs, que la clientèle réclame cet accessoire en passant commande. C'est tant mieux, car nous sommes persuadés pour notre part que pas une machine ne devrait être livrée sans un filtre à air, c'est tellement l'intérêt du client.

Notons en passant qu'il s'agit au début du filtre à air l'écalémit et que c'est sans doute le même que réclame la clientèle...

### Le Triomphe de l'Alternamoto

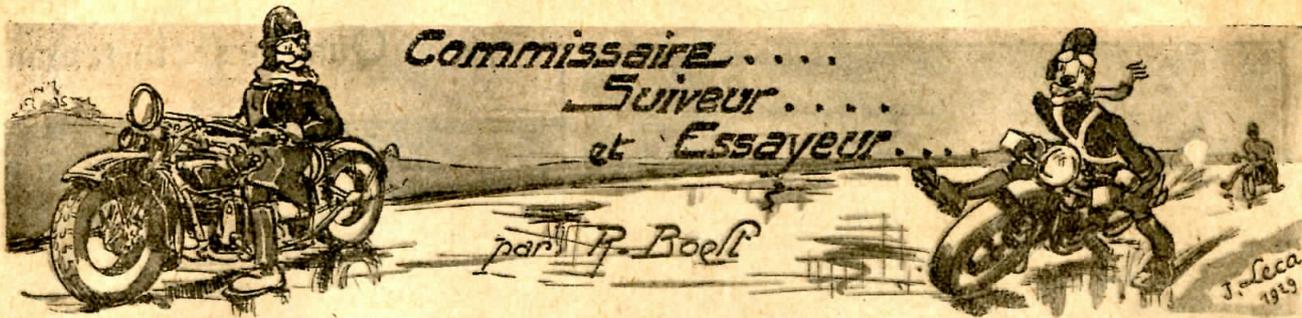
Sur 21 motos participant au concours d'éclairage des six jours (appareils sans accumulateurs), 11 étaient équipées avec l'*Alternamoto*. Sur ces 11 partants, 11 sont arrivés sans pénalisation !!!

Ce résultat démontre une fois de plus que l'*Alternamoto*, fruit d'une expérience de 10 années dans l'éclairage électrique des bicyclettes et des motos, est l'appareil le plus puissant et le plus simple, offrant toute sécurité aux motocyclistes. D'une puissance de 12 volts son éclairage de 50 bougies illumine la route sur une distance de 250 à 300 mètres.

On sait que cet appareil est fabriqué par les Etablissements L. Rosengart.

### La meilleure référence...

C'est celle de ceux des concurrents qui roulent avec des mécaniques qui sont leur entière propriété et à l'insu du constructeur : c'est ainsi que Gilbert possédait un éclairage acheté de série et qu'il est arrivé sans pénalisation s'étant engagé au concours à l'insu du constructeur Radios.



Les vieilles habitudes sont difficiles à perdre. Aussi je crois que maintenant, quelque chose me manquerait si je n'avais pas, comme les autres années, suivi les « Six Jours d'Hiver ».

D'autre part, il m'avait été demandé de faire pour les lecteurs de *Moto Revue*, que cette question intéresse, un essai de grosse « quatre cylindres » et de préférence de la plus grosse d'entre elles, c'est-à-dire de la Henderson qui, avec ses 1.300 cmc. de cylindrée, est le plus bel échantillon de la motocyclette américaine.

J'ai pensé que le fait de suivre les concurrents pendant toute l'épreuve sur cette machine, me permettrait d'avoir une opinion basée sur autre chose qu'une vague impression.

La Henderson est équipée d'un bloc-moteur imposant. Quatre cylindres en ligne séparés, gros vilebrequin reposant sur trois paliers, culasses genre Ricardo. A droite : admission et échappement ; l'alimentation est assurée par un carburateur Zénith qui, grâce à une tubulure astucieuse, aspire de l'air chaud et propre derrière le quatrième cylindre. Les bougies, très accessibles, sont au-dessus de l'admission.

A gauche la magnéto commandée comme le reste de la distribution par pignons. Au-dessus de la magnéto : la dynamo entraînée par courroie.

La disposition de ces deux appareils est telle que ni pluie ni boue ne peuvent les incommoder.

Le carter du moteur sert de réservoir d'huile (4 l. 5 environ). Le graissage sous pression est énergiquement assuré par une pompe à engrenages dont le fonctionnement est contrôlé par un manomètre faisant partie du tableau de bord.

L'embrayage à disques multiples tournant dans l'huile est extraordinairement doux et se commande au pied et à la main pour le solo. Au pied seulement si l'on entraîne un side-car, le levier à main servant alors à mettre en prise la marche arrière que comporte la boîte de vitesse, les trois vitesses avant étant commandées par un levier indépendant, parallèle au premier.

L'entraînement de la roue arrière se fait par chaîne protégée par un carter qui, quoique ne l'enfermant pas complètement, la préserve d'une façon efficace.

Le freinage est assuré sur la roue avant par une commande à la poignée gauche et à l'arrière par une pédale à droite.

Gaz et avance sont réglés par poignées tournantes.

..

Ce fut donc par un certain mardi 22 janvier, que nous nous trouvâmes, au jour naissant, Pétrole et moi, à Bezons, sur la route de Pontoise.

Le temps était doux, légèrement brumeux, la route presque sèche. Les concurrents pleins d'ardeur et d'optimisme bénissaient le dégel.

A 7 h. 30 devait avoir lieu le premier départ : à 7 h. 25, enfourchant ma mécanique,

**Voulant me rendre un peu compte de la façon dont les petits copains s'en sortaient (Verglas)**

je filai sur Pontoise. Au bout de quelques kilomètres, la légère brume devenait un gros brouillard, la route et ce qui roulait dessus ruisselaient abondamment, mais ceci n'était rien. A la sortie de Pontoise, alors que rien ne pouvait le laisser prévoir, un splendide verglas nous attendait. Sur une route lisse, c'est déjà un assez grosse farce : sur route défoncée, ça dépasse les bornes des rigolades honnêtes et permises.

Voulant me rendre un peu compte de la façon dont les petits copains s'en sortaient, je m'arrêtai un instant avec moult précautions et n'attendais que quelques minutes avant de voir défilé les premiers de ces messieurs. Je constatais avec une certaine satisfaction qu'ils avaient l'air tout aussi peu à leur affaire que moi et, consolé de ce fait, je repartis cahin-caha, laissant dans les endroits trop acrobatiques traîner les pieds par terre, ce qui est aussi mauvais pour les semelles que bon pour l'équilibre en de telles circonstances.

Jamais Beauvais ne m'a semblé si loin de Paris. Après Beauvais, en route pour Rouen par Gisors et Ecouis. Quand je pense que la Préfecture de l'Oise nous a autorisés à emprunter cet itinéraire après nous avoir interdit la route passant par Gournay, sous prétexte que trop mauvaise, j'en suis amené à penser qu'il est triste qu'en France certains départements soient victimes d'une telle



**On cherche constamment à discerner la nature des ombres vagues qui vous entourent, est-ce un tournant de la route, une voiture .. ?**

incurie, ou que l'on s'est agréablement fichu de nous en haut-lieu. Jusqu'à ce que nous

arrivions à la R. N. 14, le verglas ne cessait par moment que pour faire place à une boue épaisse et grasse, piquée çà et là de vastes flaques d'un liquide couleur café crème du plus vilain effet. Je pus constater l'excellence de la suspension de la Henderson qui, malgré le train rapide que nous étions obligé de mener chaque fois que l'absence de verglas le permettait, sut m'éviter toute secousse brutale.

D'Ecoulis à Rouen, puis de Rouen à Bezons, route facile et morne, noire et luisante d'humidité. On peut pousser un peu, mais le cœur n'y est pas. D'ailleurs un train rapide soutenu m'est interdit par les bougies, peut-être parfaites sur une voiture, mais trop chaudes pour une moto. Le soir même j'allais rendre visite à M. Ponsot, le spécialiste des bougies d'aviation, et j'acceptais la proposition qu'il me fit très aimablement d'essayer un de ses modèles et j'eus, par la suite tout lieu de m'en féliciter.

..

Le lendemain, notre bande pétaradante se trouvait réunie à la fourche de Pierrefitte d'où elle s'envolait par un temps semblable à celui de la veille, pour Amiens. Le brouillard rendant la visibilité douteuse, oblige à une grande prudence et à une tension d'esprit un peu fatigante. On cherche constamment à discerner la nature des ombres vagues qui nous entourent : est-ce un tournant de la route, une voiture, un bouquet d'arbre ? On ne le sait que lorsqu'on en est à quelques mètres, mais la route est bonne et personne ne se plaint.

D'Amiens à Saint-Quentin, nous faisons un crochet par Péronne pour répondre à l'aimable invitation faite par le Moto Club local qui a su amener sur notre passage de nombreux spectateurs... et spectatrices. Les Péronn... elles sont charmantes, croyez-moi.

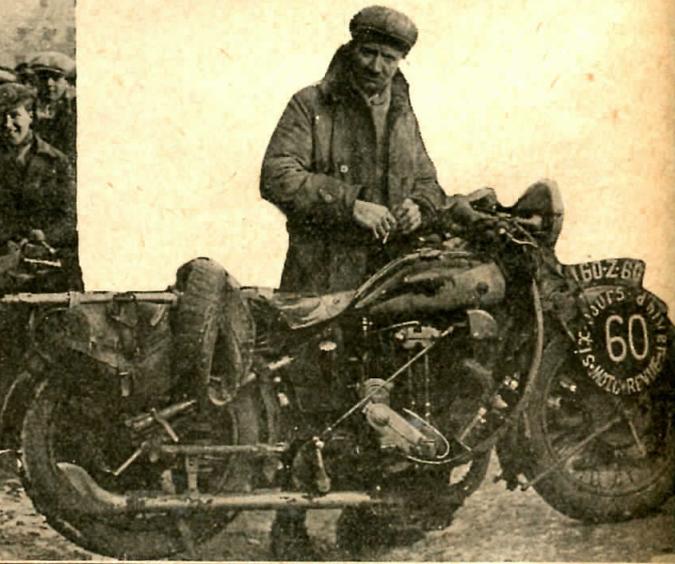
Le temps se lève un peu et le retour par Compiègne se fait dans une atmosphère moins cotonneuse. Je constate avec admiration la façon dont certaines machines de petites cylindrées, telles que les Rovin tiennent un train régulier de 80. Quand on songe à la taille du moteur, c'est un peu ahurissant.

Au Bourget, grosse foule et beaucoup de bruit ; on essaye des moteurs d'aviation à 100 mètres du contrôle.

..

Jeudi pour la première fois nous fîmes de la route d'une façon vraiment agréable. Le parcours passant par Reims, Laon et Soissons n'empruntait que de bonnes routes. A partir de Château-Thierry nous vîmes le soleil et toute ragaillardie par cette impression nouvelle, Pétrole est toute trépidante ; je lui lâche un peu les rênes, je veux dire les gaz, et elle accroche un petit 100 à l'heure paisible, silencieux et plein de sécurité que les côtes ne lui font pas lâcher. L'impression est celle ressentie sur une 500 cmc. moyenne à 70

## Quelques instantanés d



*En haut :*

Le départ de Bezons pour la 2<sup>e</sup> étape : de gauche à droite : Bernard sur Gnome-Rhône ; Court sur Propul-cycle ; Méaille sur Favor ; Golaz sur Ariel.

A l'arrivée, Richer sur Royal Enfield, transporte le bouquet de ses admirateurs tandis que Gaudichet ramène victorieusement sa 5 CV Peugeot. Le Moto-trace Roten de Feger s'est comporté admirablement.

Sur les routes soissonnaises, Leleu, quelques minutes avant son accroc, suivi de Boura sur Durandal.

*Au milieu :*

Motobécane monté par Jacob est suivi de près par Marceau Saussay sur 250 cmc. Terrot.

## Six Jours d'Hiver 1929



L'équipe jalosée par les non-concurrents, Bernard au sourire pourtant bien rare et Naas, curieusement photogénique, ont encore démoli les pronostics en gagnant la coupe des 500 cmc.

*En bas :*

Andrieux dont le sidecar Gillet Herstal à damier fut la curiosité de l'épreuve et son co-équipier Debay sur 600 Gillet Herstal.

Blangeot fut un des rares indépendants qui réussit à terminer sans pénalisation.

O. S. A. Liberty disputa ferme la coupe des 175 cmc. grâce à son conducteur Fardeau.

Fauvarque n'eut pas de chance : par contre Saroléa avait une rude équipe dont voici deux des conducteurs : Leclère et Eoutiller.





### A Reims... des boissons chaudes,

Sans bruit et sans effort elle remonte les concurrents partis quelques minutes avant moi et je n'ai qu'à me laisser faire.

A Reims, le club motocycliste, qui assure le contrôle avec maestria, a la délicate pensée d'offrir à chacun de nous, concurrents et officiels des boissons chaudes qui sont les très-bienvenues.

A Laon dont la côte en lacet ainsi que les rues zigzagantes pourraient être des causes de difficultés pour les concurrents; la police fait merveille et un service d'ordre absolument impeccable permet de ne pas perdre une seule de ces précieuses minutes qui filent si vite quand un contrôle horaire vous attend un peu plus loin. En remerciement sans doute pour de tels procédés, de Berc dont la virtuosité au volant de sa Bugatti a été remarquée à de nombreuses reprises, sut exécuter dans la montée un petit tour de valse des plus réussis. Soissons, Senlis, le Bourget. La reine des reines nous attend, rien que ça!

Vendredi. Oh! joie, on se lève tard, et en route pour Versailles. Avant le haut de la côte de Suresnes en marchant en groupe encadré à 30 à l'heure, quelques bûches. Dans Picardie, transformée en patinoire, suite des bûches; je suis très fier de Pétrolette qui, sans que je mette les pieds à terre, se conduit comme une grande fille et se tient correctement — je ne crâne tout de même pas trop et n'ose pas tourner la tête pour jouir du spectacle. Ce début promet. Pour éviter, si le temps se maintient, d'avoir sur la conscience des accidents sérieux, les commissaires décident d'abaisser légèrement les moyennes.

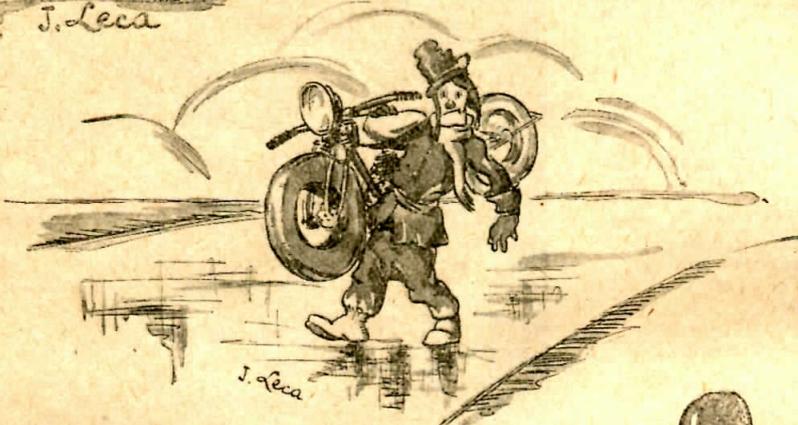
Le parcours consiste à aller jusqu'à la Ferté-Bernard pour les petites cylindrées et jusqu'au Mans pour les autres avec retour de nuit par le même chemin. Je pars une demi-heure après les derniers sur la route glacée et dérapante. Avant Saint-Cyr, je rencontre un premier concurrent ayant fait demi-tour et qui, dégouté, abandonne. Vers Trappes, un deuxième, complètement écouré par trois bûches successives, me déclare se

dégonfler; je commence à être moins rassuré et à trouver ma stabilité anormale. Après Chartres, je passe un, puis deux écopés qui collectionnent stoïquement les « trainards » mais continuent.

Sous l'action d'un bon petit soleil, la glace fond, ça devient moins dur. Oubliant un moment mes fonctions officielles, je goûte dans la neige, au soleil et à l'abri du vent froid, un petit déjeuner champêtre absolument charmant.

Parti tard, m'étant arrêté de nombreuses fois en route pour remonter des « morales » défaillants, je ne pourrais pas aller jusqu'au bout du parcours. Quand la nuit tombe, je fais demi-tour et sur la route maintenant presque sèche, puissamment éclairé par mon Trilux « Marchal », je précède la meute qui, grâce à cette belle fin de journée, devance les horaires prévus.

Samedi: Paris s'éveille sous la neige, qu'est-ce que ça doit être sur la route? Dès



### Vers Trappes... un 2<sup>e</sup> complètement écouré abandonne (verglas).

le pont de Puteaux, un des agents motocyclistes qui nous convoient jusqu'à Versailles, exécute un soleil assez réussi dont il se tire du reste de façon splendide: je manque d'ailleurs d'en faire autant, mais peut-être avec moins d'élégance, en voulant l'éviter.

Sur la bonne neige encore un peu molle, dans les lignes droites, le 80 peut se soutenir avec la Henderson. Evidemment les virages demandent certaines précautions surtout que, sous quelques centimètres de neige, se cache la glace traîtresse.

Plusieurs de mes compagnons de route m'ont dit avoir eu quelques émotions en roulant derrière moi à cause de la vitesse à laquelle je m'engageais sur certains passages scabreux — je me permets de le dire, estimant n'y avoir aucun mérite — la chine est d'une stabilité étonnante et bien servie en cela par les Dunlop à base creuse dont elle est chaussée,

elle s'accroche et se redresse d'elle-même.

Dans certains virages sur la neige, j'ai eu des petites sensations de virages sur piste en cendrée, la machine couchée marchant en biais, la roue avant dans un plan différent de celui de la roue arrière, et se relevant d'elle-même le virage fini. C'est assez amusant.

Chartres, Orléans et retour par Angerville et Rambouillet, tel était le programme qui s'effectuait sans trop d'encombre avec un peu de neige, un peu de verglas, un peu de mauvaise route, mais le plus dur, à mon point de vue, fut le retour de Versailles à Paris, de nuit, où nous fûmes pris par une bourrasque de neige aux flocons énormes qui d'ailleurs se calma cinq minutes après notre arrivée.

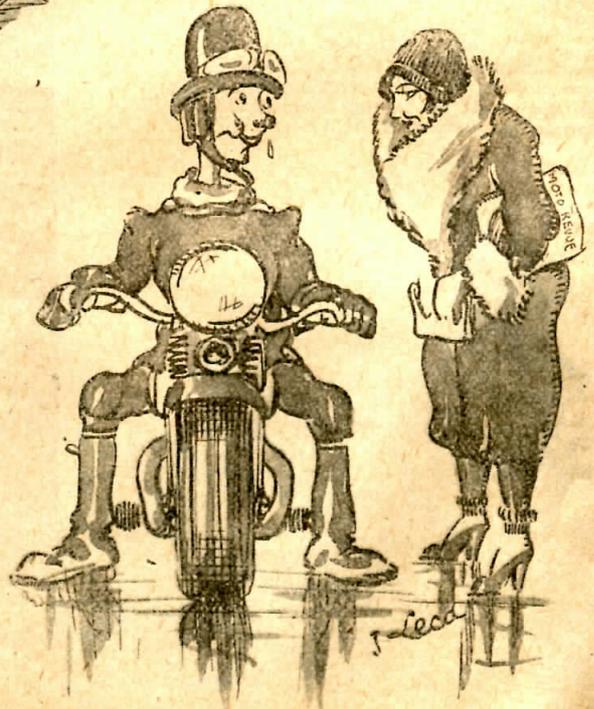
La tradition veut que le dernier jour soit favorisé par un temps clémente.

Le parcours facile n'emprunte que des routes parfaites, par Mantes, Evreux, Dreux et Versailles. A part quelques kilomètres de verglas que l'on pouvait se permettre de passer à allure réduite, la route fut superbe. J'ai pu constater que ma monture atteignit l'allure de 120 kilomètres à l'heure avec une facilité déconcertante et que pour peu que l'on insiste un tantinet, elle ne demandait qu'à accélérer encore. A cette allure le moteur ne doit d'ailleurs tourner qu'à 2.700 tours environ. Or son régime maximum en prise est de 3.600. J'ai pu, ce jour-là m'assurer que les bougies Ponsot tenaient le coup parfaitement.

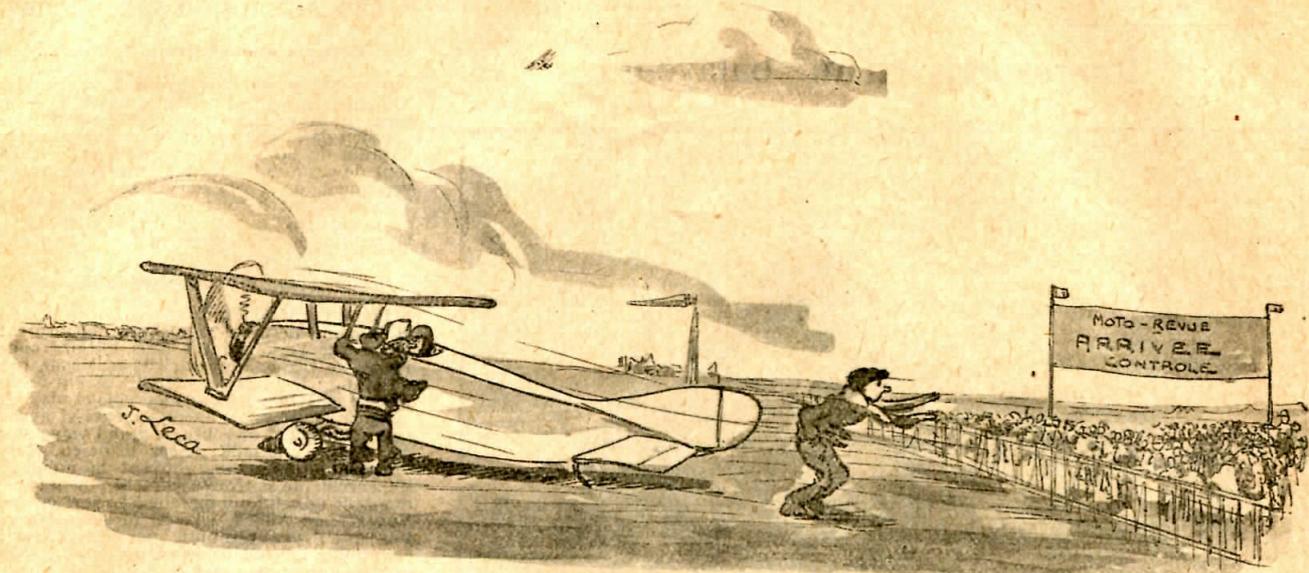
Sa souplesse est telle et le couple d'un quatre cylindres si régulier, que même dans les parties les plus scabreuses du parcours, j'ai toujours pu rester en prise directe, ce qui est, je trouve, un charme de plus.

Le retour de Versailles à la Porte-Maillet fut comme à l'ordinaire un triomphe, une foule nombreuse acclamant tout au long du parcours les rescapés des Six Jours d'Hiver.

R. BOEL.



Les Péron... nelles sont charmantes.



Au Bourget, grosse foule et beaucoup de bruit : on essaye des moteurs d'aviation à 100 mètres du contrôle

Celui qui reste à la chambre !

Parler sans savoir...

*C'est mentir, dit l'un ; c'est médire, dit l'autre ; c'est calomnier, dira le troisième. Pour nous, c'est faire preuve d'une inconscience monstrueuse, d'une méchanceté grandiose, d'une ignorance de bavard. Et nous ne nommons pas le correspondant dont les lignes, suivent, parce qu'il n'a pas songé aux conséquences et à l'affreuse publicité qu'il se porterait ; mais nous tenons à inclure sa lettre in-extenso, car il y avait déjà longtemps que la race des gens qui, par leurs propos sans fond, causent de véritables catastrophes morales, commerciales et sportives, avait disparu : avant que l'épidémie ne recommence, coupons court à tous les canards empoisonnés et à l'afflux de fiel qui irait, par la voix de la Renommée imbécile, causer des préjudices à quantité d'honnêtes gens. Nous insérons, car le correspondant a eu soin de nous le demander :*

Simple question à Moto-Revue  
organisateur des Six Jours d'Hiver

a) Pourquoi les commissaires de l'épreuve ont-ils pris l'initiative malencontreuse de modifier les termes de l'article 17 (Moyennes) du règlement le 25 janvier (4<sup>e</sup> étape) en abaissant les moyennes imposées, sous prétexte qu'il y avait du verglas sur une partie du parcours, alors que le 26 janvier (5<sup>e</sup> étape) bien que la neige aussi glissante recouvrit la presque totalité de l'étape, ils ont appliqué les moyennes prévues à l'article 17 ?

Il est à noter que l'article 33 (dispositions diverses) ne réserve aux commissaires en

pareil cas, que le droit de modifier les itinéraires.

Il y a là une contradiction flagrante, et Moto-Revue se doit, pour le bon renom de l'épreuve ou bien d'appliquer intégralement les moyennes prévues au règlement ou bien d'abaisser les moyennes de toutes les étapes ayant comporté des difficultés exceptionnelles (verglas et neige) c'est-à-dire les étapes 1, 4 et 5.

b) Serait-ce parce que les deux poulains d'une marque à nom de moteur d'aviation étaient en difficultés le 25 janvier que l'on a tempéré les conditions de l'étape de ce jour ? Doivent-ils donc gagner obligatoirement ?

Un abonné pointilleux.

Voici notre réponse :

Pourquoi ? D'abord, Moto-Revue et les commissaires, ça fait deux ! Moto-Revue, vous savez qui c'est. Les commissaires, ce sont des gens délégués par la Fédération (U. M. F.) pour leur honnêteté sportive, leur probité, leur passé sportif et leur expérience pour surveiller, contrôler et au besoin modifier en cours d'épreuve ceux des articles du règlement susceptibles d'engendrer des perturbations sociales : les soupçonner, mais... pas même leurs ennemis personnels ne se permettraient une telle manœuvre.

\* Modifier les termes de l'article 17... à noter que l'article 33... Mais, mon cher correspondant, est-ce volontairement que vous êtes aveugle, ou sourd, ou... Pour prouver que votre thèse, là encore, est fautive, archi-fausse et surtout maladroite, voici textuellement l'article 22 que vous avez omis de lire et vous ne nous en voudrez pas

de le soumettre à tous ceux qui auraient pu être « régularisés » par vos propos, car certainement vous avez dû en papoter à l'apéritif, vous avez dû esquinter l'U. M. F., les commissaires, Moto-Revue et les autres qui n'étaient pas là pour se défendre.

Or, voilà ce que vous ne dites pas :

Art. 22. — Les départs sont donnés d'après les horaires des carnets de route ; néanmoins les horaires pourront être modifiés même en cours de route, selon les circonstances et les moyennes atmosphériques les rendant indispensables, mais les concurrents auront été prévenus avant le départ de la demi-étape.

Ne croyez-vous pas que le bon renom de l'épreuve est moins entaché que le vôtre ?

Quant à votre fielleuse allusion, c'est simplement controuber les faits : les deux poulains en question ont, au contraire, « fumé » comme des locomotives parce que les moyennes étaient abaissées (d'ailleurs, presque tous les coureurs aussi !) Quant à gagner obligatoirement, nous savons depuis longtemps que cela vous gêne, c'est un refrain connu, trop souvent colporté et qu'il est temps de faire cesser : ils gagnent, au même titre que les autres ; ils ont pour eux l'expérience de 20 ans de moto, le soutien merveilleux et matériel d'une maison qui estime leur valeur ils ont l'amitié de tous les vrais coureurs (quoique vous en pensiez !) et ils ont aussi un cœur d'or qui fait que jamais nous ne leur avons entendu dire un mot déplacé sur un de leurs camarades d'épreuves : c'est beau ; c'est d'ailleurs la caractéristique de l'as véritable de ne jamais dénigrer le voisin. Pouvez-vous en dire autant ?

Et pour ne pas vous contrarier, voici un numéro qui vous montrera que nous vous connaissons 23.290.

## Quelques remarques sur l'épreuve

Chéret, son sourire et son foulard rouge...

Sur sa Jack-Sport, Chéret l'a trouvée dure... non par l'état de la route, mais par l'intempérie. Il a « dérouillé » deux fois et s'est foulé le poignet. Les uns sont satisfaits du casque, les autres du viandox. Chéret est content de sa trousse Biemans qui lui a permis de bander son poignet. A Gaillon, nous souvient-il, il avait gagné une trousse et nous lui souhaitons de ne pas l'employer. Ses impressions ! De la neige, de la glace, du verglas et surtout la machine à Boell. « Ça tient, nous a-t-il dit, une pareille mécanique ! » C'est notre avis, mais sa Jack-

Sport aussi qui lui a permis de rattraper un formidable retard entre Ablis et Rambouillet, à toujours 95-100 !

Officiel et officieux

Officiellement une trentaine de concurrents étaient équipés du superlubrifiant Mixtrol : officieusement, tous en avaient, car jamais on n'a tant ressué les heureux qui s'étaient pourvus au fabricant. En effet, dès les premières étapes, quelques « abandonnants » eurent le regret de ne pas avoir eu le Mixtrol et cela a coûté cher !

Leroy termine...

Sans mauvaise raison, Leroy termine toujours une épreuve qu'il commence. Son idéal serait d'avoir le plus de pénalisations et terminer ; mais ça ne plairait pas à la marque ; alors, il a juré de terminer toujours sans pénalisations et quand il y aura pénalisation de continuer quand même. Royal Sport a donc un conducteur de cran et c'est beaucoup.

A Versailles, le cinquième jour, une demi-heure de retard après le départ n'empêche pas Leroy d'arriver avant l'heure au premier contrôle.

## AUX SIX JOURS

## Impressions d'un balayeur



Voici le side-car René Gillet qui fut balayeur des Six Jours : au guidon, Frisa, dont la conduite impeccable sur une machine non moins impeccable, fit l'étonnement des concurrents.

## Impressions d'un balayeur

J'suis un pauvre balayeur, non pas municipal... J'étais chargé de ramasser les débris des coureurs et des machines pendant six jours divers. En toute sincérité, mes « trouvailles » furent un pare-jambe et un repose-pied. J'avais également une belle boîte de pharmacie... Je ne l'ai même pas ouverte. Je ne le regrette pas... Mais j'avais aussi un brassard. Oh ! ce brassard ! J'en ai rêvé, ce fut le plus beau jour de ma vie (je devrais dire ce fut les « plus beaux Six Jours »). J'étais aussi en sidecar et sur une moto non moins « plus pépère » celle dont le correcteur m'avait gratifié par erreur. Il faut que je vous présente Frisa, mon conducteur. Frisa Marcel pour les dames et gentes demoiselles est âgé de... (j'ai perdu une feuille de mon carnet CM). Dans le civil, il est metteur au point chez René Gillet et il conduit le sidecar depuis l'âge le plus tendre. C'est pour dire que c'est un as. Avec ça c'est un blagueur émérite. On ne s'est pas trop em... bété pendant les Six Jours. Frisa est un petit « précautionneux ». Tous les matins, il faisait remplir une immense bouteille thermos avec du café et du rhum. Et tous les soirs, il pouvait la ramporter complètement vide. Il est vrai qu'il faisait froid, que l'air a des propriétés asséchantes bien connues (son café était très bon et le rhum... oh ! le rhum...). Pendant six jours, on a « bourlingué » sur la route ; nous nous sommes « trimbalés » du Nord au Sud, de l'Est à l'Ouest, etc... Nous avons fait un travail assez dur, surtout pour Frisa. Il a été à la peine et éprouvé autant que les coureurs. Mais il n'a pas été à l'honneur. Je crois bien que le jour de l'arrivée, après avoir remorqué pendant 25 kilomètres un concurrent en panne, il est arrivé en retard pour le vin d'honneur. Et s'il a bu à notre santé, c'est son porte-monnaie qui a été la victime. Nous avons eu de bons moments sur la route. Je garderais un bon souvenir de mon retour de Dreux. D'abord, nous avons été témoins d'un accident peu grave, en somme, mais qui nous a permis de rencontrer deux « types » d'usagers de la route. La petite femme d'un âge certain, cheveux courts, jupe courte (oh ! combien !), cigarette. Le petit bonhomme, bas sur pattes, bedonnant, un peu apoplectique (circonstance atténuante, il était 3 heures, heure à laquelle on commence une digestion... pénible). Et puis, c'était la fin de nos épreuves. Le samedi, on s'était déjà bien amusés. Comme des petits fous : neige, verglas, chute de neige durcie. Toute la lyre, quoi !... Frisa, plat, souffrait plus que moi. Quant à moi, n'en parlons pas. Je suis endurci et n'ai pas à me plaindre. J'ai fait mon métier. Les Six Jours furent pénibles pour tous. Les routes affreuses, le mauvais temps, n'épargnèrent personne. Mais ce fut, malgré tout, passionnant. Et maintenant que tout est fini, je ne me souviens plus des petites peines endurées. Mais je garde souvenance des heures que nous avons vécues, le visage souffleté par la bise, les mains gelées, mais en plein air. Frisa, lui, aurait préféré faire l'épreuve en concurrent. Mais ça viendra ; j'espère que M. René Gillet reconnaîtra ses grandes qualités de conducteur, sachant oser mais malgré tout prudent. Et j'espère que nous aurons le plaisir de le voir au départ d'une grande épreuve. Et ce jour-là, les meilleurs auront à compter avec lui. MAITRE.

## Blocs-notes du spectateur

## Comme quoi le grain de sable...

Terrot pensait bien avoir la Coupe des 350 cmc., il avait sa prétention avec les deux frères Saussay et le poids lui donnait l'impression de la victoire : mais vous connaissez le grain de sable de Cromwell (pas le fabricant de casques ! ) qui fut cause d'un bouleversement de l'Angleterre. Eh bien, pour Terrot, ce fut la même chose : une futilité de règlement avant le départ handicapa la marque pour la coupe, et c'est dommage.

## Soyer a eu la coupe en 350 cmc.

Pourquoi *Moto Revue* en a-t-il si peu parlé la semaine dernière ? Mais tout bonnement parce que l'épreuve fut sans histoire pour Proal, Pottier et Bignon : pas un pépin, pas un ennui : le nouveau moteur 1929 à arbre à came en tête a été une merveille et n'ayant eu qu'à rouler selon les règlements et ayant ignoré l'incident de route, le grand vainqueur en 350 cmc. a failli passer inaperçu. C'est vraiment stupide que souvent la publicité d'un accidenté se trouve souvent plus intense que celle de celui qui marche à la perfection : Voyez Marc Augier dans sa randonnée vers l'Afrique : pas d'ennuis, pas d'accidents : ça semble tellement normal qu'on n'attache qu'une importance médiocre à la plus belle performance. Ne vaudrait-il pas mieux, à *Moto Revue*, que dorénavant, contrairement à l'usage, on ne fasse pas mention des accidentés ! Et pendant que nous y sommes, une chose qui nous a frappés chez Soyer : son arbre à came nouveau ne suite pas le moins du monde : les machines de Pottier, Bignon, Proal étaient aussi sèches à l'arrivée qu'au départ.

## Après le turbin...

Passant rue de Cormelles, nous fûmes agréablement surpris de voir ensemble Mouret, Stern, Baudard, Lardenois, Chéret, Gaby de Gisors, Mainguet et d'autres qui n'avaient nullement l'air de se disputer : les belotes succédaient aux manilles en attendant le souper, sans qu'aucune dispute ait surgi entre ces représentants de toutes firmes, même par suite de la présence de la Fée de la moto parmi eux !

## Soubitez et sa performance

Un succès qui ne se discute pas...

## Six Jours d'Hiver

19 motos étaient engagées au

2<sup>e</sup> Concours d'Éclairage

(Catégorie accus et dynamo)

15 sont arrivées sans pénalisation, donc avec un éclairage motocycliste parfait, or :

10 étaient équipées d'un

## Soubitez

sur 12 motos engagées, les 2 manquants ayant été éliminés dans l'épreuve même des Six Jours.

## Course sans histoire

Pas grand chose à dire sur la course des F. N. puisque ce fut une course sans histoire, ou, si vous préférez, les machines s'étant comporté du départ à l'arrivée sans aucun ennui. Remarquez, que c'est M. Fortin, l'agent général pour la France, qui nous déclare ceci.

## Toujours sans histoire...

Berenger, qui court sur B. S. A., montait la 493 cmc., à culbuteurs, le nouveau modèle pour 1929. Inutile de dire que sa souplesse, son silence et sa présentation méritaient bien cette mention de machine 1929.

## Les constructeurs et fabricants aux Six Jours

### Les boîtes de vitesse

Burman. — Stylson 2, New Map.  
 Staub. — Propulcycle 2, Marc, Royal Sport, Geco Herstal, Jack Sport.  
 Bridier Charron. — Utilia, San Sou Pap.  
 Grimpeur. — Grimpeur.  
 O. S. A. Liberty. — O. S. A. Liberty.  
 Gillet Herstal. — Gillet Herstal.  
 Sturmey Archer. — Royal Enfield.  
 Campbell, spécial renforcé. — Durandal.  
 F. N. — F. N.  
 Terrot. — Terrot.  
 Triumph. — Triumph.  
 B. S. A. — B. S. A.

### Les Moteurs

Blackburne. — Stylson 2.  
 Duten. — Propulcycle 2.  
 F. N. — F. N. 4  
 L. M. P. — Marc, Jack Sport, Utilia.  
 Gnome et Rhône. — Gnome et Rhône 3.  
 Triumph. — Triumph.  
 Le Grimpeur. — Le Grimpeur.  
 Monotrace. — Monotrace, Roten.  
 Sarolea. — Sarolea 4.  
 B. S. A. — B. S. A.  
 Henderson. — Henderson.  
 Terrot. — Terrot 2.  
 René Gillet. — René Gillet.  
 Soyer. — Soyer 3.  
 Royal Enfield. — Royal Enfield 2.  
 Rovin. — Rovin 2.  
 Motex. — San Sou Pap 5.  
 Gillet Herstal. — Gillet Herstal 3.  
 Geco Herstal. — Geco Herstal 2.  
 René Gillet. — René Gillet.  
 O. S. A. Liberty. — O. S. A. Liberty.  
 Jap. — Royal Sport, New Map.  
 Zurcher. — Geco Herstal.  
 Royal Enfield. — Royal Enfield.  
 Sturmey. — Durandal.  
 F. N. — F. N.

### Les cadres ou châssis de sidecars

Belgian. — Saroléa.  
 René Gillet. — René Gillet.  
 O. S. A. Liberty. — O. S. A. Liberty.  
 Propulcycle. — Propulcycle.  
 Royal Sport. — Royal Sport.  
 New Map. — New Map.  
 Gillet Herstal. — Gillet Herstal, Geco Herstal.  
 Royal Enfield. — Royal Enfield.  
 Durandal. — Durandal.  
 Jack Sport. — Jack Sport.  
 Terrot. — Terrot.  
 B. S. A. — B. S. A.

### Les garnitures

A. F. A. — Monotrace Roten, Propulcycle 2, O. S. A. Liberty, Royal Sport.  
 Técalémit. — Monotrace Roten, Terrot 2, O. S. A. Liberty, Propulcycle 2, Royal Sport, Gillet Herstal, Royal Enfield, F. N.  
 Ferodo. — Saroléa 3.  
 Jauge O. S. — Motobécane.  
 Amortisseurs Aya. — Propulcycle.  
 Royal Sport. — Amortisseurs Royal Enfield, Royal Enfield.  
 Genouillères. — Royal Enfield, Royal Enfield.  
 Genouillères. — V. et W., Jack Sport.  
 Filtre. — Técalémit.  
 Frein direction. — Royal Enfield, B. S. A.  
 Lardy (moyeux). — Jack Sport.  
 Moyeux B. S. A. — B. S. A.

### Les éclairages

Soubitez (accus). — Royal Sport, Le Grimpeur, Terrot 2, San Sou Pap, Vélocette, Soyer, New-Map.  
 Marelli (accus.). — Monet et Goyon, Gnome et Rhône 2, Vélocette.  
 Marchal (accus.). — Deguingand, René Gillet.  
 Rosengart (s. accus.). — Rovin 2, Propulcycle 2, San Sou Pap 4, Monotrace Roten, Saroléa, Indépendant.  
 Alternovi (s. accus.). — Marc, Stylson, Motobécane, Professionnel, F. N., O. S. A. Liberty 3.  
 Maglum. — Jack Sport, Magnat Debon, B. S. A., Gnome et Rhône, Geco Herstal 2, Royal Sport.  
 Radios (s. accus.). — Indépendant, Gilbert.  
 Bosch. — Gillet Herstal, F. N. 3.  
 Lucas. — Royal Enfield, Durandal, Triumph.

### Les lubrifiants

Kervoline. — Monotrace Roten. — O. S. A. Liberty 2, Rovin 2, Royal Sport 2, Marc, Monet-et-Goyon 3, Stella, Moto-rhony'x 2, San Sou Pap 3, Jack Sport, Le Grimpeur, New Map, Utilia, Durandal.  
 Shell. — Saroléa 3, Propulcycle 2, Gillet Herstal, Geco Herstal, Royal Enfield, Gnome-et-Rhône, F. N.  
 Castrol. — Favor, Vélocette, Terrot, Stella, Motobécane, Soyer, B. S. A., René Gillet.  
 Mixtrol Oil. — Rovin 2, Royal Sport, Terrot, 3, Monet-et-Goyon 3, Marc, San Sou Pap 5, Le Grimpeur, Griffon, Gnome-et-Rhône 2, Norton, Royal Enfield, Utilia, Bugatti.

### Les carburateurs

Amal 25. — Saroléa 3, Stylson 2, S. O. A. Liberty, Marc, Royal Sport, New Map, Gillet Herstal, Geco Herstal, Royal Enfield, Durandal.  
 Gurtner. — Propulcycle 2, F. N., San Sou Pap.  
 Zenith. — René Gillet.

### Les compteurs de vitesse et montres

Jaeger. — Monotrace Roten, Propulcycle 2, René Gillet, O. S. A. Liberty, Royal Sport, Durandal, F. N., San Sou Pap.  
 O. S. — Marc, Le Grimpeur, Monet-et-Goyon, Gnome-et-Rhône 2, Royal Enfield, Gillet Herstal, Motobécane, Stella, San Sou Pap, Harley, Soyer, Utilia, Ariel, Royal Sport, New Map.

### Les pneus

Englebert. — Monotrace Roten, F. N.  
 Hutchinson. — Propulcycle 2, O. S. A.

### 1929 VERRA la MORT de la MOTO....

On veut un Tour de France comportant jusqu'à 62 de moyenne !! ON... ce n'est pas, heureusement, le Ministère de l'Intérieur.

Liberty 6, Marc, Le Grimpeur, Royal Sport, NeB Map, San Sou Pap.  
 Wolbert. — Le Grimpeur.  
 Dunlop. — René Gillet, Gillet Herstal, Geco Herstal, Royal Enfield, Durandal.

### Les selles

Terry. — Saroléa 3, New Map.  
 Planor. — Propulcycle 2, O. S. A. Liberty, Marc, Le Grimpeur, René Gillet, Royal Sport, Royal Enfield, Gnome-et-Rhône, Durandal, San Sou Pap.  
 Bonhomme. — Gillet Herstal, Geco Herstal, F. N.

### Les silencieux

Marc. — Marc  
 E. V. — Le Grimpeur, Durandal.  
 René Gillet. — René Gillet.  
 Royal Sport. — Royal Sport.  
 New Map. — New Map.  
 Gillet Herstal. — Gillet Herstal, Geco Herstal.  
 Royal Enfield. — Royal Enfield.  
 F. N. — F. N.

### Les bougies

Gilardoni. — Monotrace Roten, Marc, San Sou Pap.  
 Champion. — Saroléa 3.  
 Unus. — René Gillet.  
 Elite. — O. S. A. Liberty 3, Royal Sport, Gnome-et-Rhône, Durandal.  
 Nerka. — New Map.  
 Boech. — Royal Enfield.

### Les chaînes

Brampton. — Monotrace Roten, O. S. A. Liberty, Royal Sport, Royal Enfield, Durandal.  
 Renold. — Marc, Durandal, F. N., San Sou Pap.  
 Yellow. — René Gillet, Proucecycle.  
 Bardilly. — New Map.  
 Coventry. — Gillet Herstal.

### Les magnétos

Bosch. — Saroléa 3, Gillet Herstal, F. N.  
 M. L. — Stylson 2.  
 S. A. G. A. — Propulcycle 2, Royale Sport.  
 M. E. A. — O. S. A. Liberty, Marc.  
 France. — René Gillet, New Map.  
 Lucas. — Royal Enfield, Durandal.

### Repose-pieds

Cerretti. — Favor, Royal Sport, Marc, Geco Herstal, San Sou Pap, Le Grimpeur, Jack Sport, Gillet Herstal 2, Monet-Goyon, Magnat Debon, Durandal, Rhony'x, Utilia.  
 René Gillet. — René Gillet.  
 Gillet Herstal. — Gillet Herstal.  
 F. N. — F. N.

### Les fourches

Mollier. — Marc Le Grimpeur.  
 René Gillet. — René Gillet.  
 O. S. A. Liberty. — O. S. A. Liberty.  
 Propulcycle. — Propulcycle.  
 Aya. — Royal Sport, San Sou Pap.  
 New Map. — New Map.  
 Gillet Herstal. — Gillet Herstal, Geco Herstal.  
 Royal Enfield. — Royal Enfield.  
 Durandal. — Durandal.  
 F. N. — F. N.



## Une Fédé à la page !

L'assemblée générale de la Fédération Motocycliste de Belgique

*Moto Revue* en a déjà fait allusion dans sa rubrique : *Le coin de l'U. M. F.*, en établissant un parallèle entre l'Assemblée de la F. M. B. et celle de l'U. M. F., et ce, grâce à la lecture des principaux rapports qui avaient été communiqués à la Presse avant la réunion. Nous allons y revenir aujourd'hui avec la discussion des nombreux points inscrits à l'ordre du jour et qui ont donné lieu à des échanges de vues parfois très mouvementés. Disons de suite que ce fut une réunion bien suivie qui permit de se rendre compte de l'excellente situation financière et morale de la Fédération. Ainsi qu'on le sait, celle-ci groupe actuellement 92 clubs avec un effectif imposant de plus de 10.000 membres.

D'abord, le vice-président de la F. I. C. M. rappelle le succès éclatant du dernier Grand Prix de Belgique. Il rend hommage aux principaux collaborateurs de cette retentissante journée et notamment à MM. le baron Nothomb, Pire, Kelecom, etc. Pendant la saison 1928, la Commission Sportive de la F. M. B. a délivré 268 licences à des concurrents juniors et 150 licences aux seniors.

Des modifications ont été apportées aux règlements sportifs généraux au cours de la saison écoulée. La publicité a notamment été interdite sur les résultats des coureurs juniors ce qui est conforme au statut de l'amateurisme. La question des courses intimes qui donnait lieu à des abus et qui constituait un danger grave, a été mise au point par l'obligation à un coureur de ne pouvoir participer qu'à une seule course intime, même s'il est membre de plusieurs clubs. Il n'est pas sans intérêt non plus de parler de la trop grande multiplicité des épreuves. La formule d'une course par club ne pourra plus être longtemps admise. Une nouvelle catégorie de courses apportera la solution à cet épineux problème.

Avec infiniment de raisons, la Commission Sportive de la Fédération Motocycliste de Belgique a rétabli les catégories de cylindres internationales.

Ainsi, dorénavant, la catégorie 350 cmc comprendra les cylindres de 251 cmc à 350 cmc et la 500 cmc ira de 351 cmc à 500 cmc. *Voilà de bienveillantes restrictions qui empêcheront, à l'avenir, une machine de 350 cmc de participer à toutes les épreuves composant le programme d'une course de côte par exemple.*

La classification des coureurs fera aussi

l'objet d'une nouvelle réglementation, mais ce ne sera pas avant 1930. Souhaitons toutefois, nous motocyclistes belges, que l'on se préoccupe davantage de favoriser les véritables juniors, c'est-à-dire ceux qui ne disposent que d'une machine peu rapide, mais qui désirent néanmoins tenter l'aventure des courses. Que l'on fasse en sorte qu'ils ne soient plus battus d'avance par quelques concurrents bien outillés. Il aurait même à voir qu'après trois victoires consécutives les plus rapides se trouvent versés d'autorité dans la catégorie juniors proprement dite.

Le baron Nothomb met ensuite l'assemblée au courant de la situation financière de la Fédération. Celle-ci possède une encaisse de plus de 11.000 francs et sa réserve dépasse 40.000 francs. Il y a donc lieu de se déclarer satisfaits. L'effectif des administrateurs et des membres de la Commission Sportive est augmenté de trois postes.

Une discussion assez vive s'engage au sujet des administrateurs ayant été absents à trois assemblées consécutives. Leur radiation est demandée. Ils sont défendus par MM. Collignon et le baron Nothomb et maintenus dans l'exercice de leurs fonctions. Un avertissement leur sera toutefois envoyé.

La question épineuse des courses intimes dont nous avons déjà parlé précédemment est mise en discussion. Des observations sont émises par MM. Warnant et Desloges. M. Lamborelle y répond. Le président met fin à la discussion en annonçant la création d'épreuves intimes provinciales ; cette nouvelle réglementation devant aplanir toutes les difficultés. Ce débat amène justement l'intervention de M. Brosens qui émet le vœu de voir ces épreuves intimes sévèrement réglementées.

Il est ensuite décidé à l'unanimité d'instaurer une commission chargée de se rendre compte au cours de la saison prochaine si les routes et circuits choisis pour les courses de vitesse conviennent réellement bien pour ce genre d'épreuves.

M. Bouchet, président de l'Union Motoriste de Bruxelles, proteste ensuite sur le fait assurément critiquable qu'on ne voit que très rarement aux courses des délégués de la Fédération veiller à la bonne application des règlements fédéraux.

Les incidents survenus lors de la dernière

journée des Records de Belgique, incidents imputables au mauvais fonctionnement de l'appareil de chronométrage électrique, et que nous avons rapportés en leur temps, sont à nouveau évoqués. Il en résulte que, dorénavant les motocyclistes belges auront une journée de records pour eux seuls. C'est un nouveau pas de plus.

Plusieurs vœux émis par le doyen des clubs belges, le Royal Moto-Club Liégeois, sont pris en considération et notamment : l'organisation d'une grande épreuve par plusieurs clubs ; la surveillance renforcée des routes où se disputent des épreuves de vitesse ; le renforcement de l'autorité des délégués sportifs ; l'organisation d'un grand prix pour amateurs sur le circuit de Francorchamps et devant se disputer le matin même du Grand Prix de Belgique.

Sont ensuite proclamés administrateurs de la Fédération motocycliste de Belgique pour un nouveau terme de trois années : MM. le docteur Lamborelle, Eugène Collignon, Jacques Paulus, R. Leroy, Gaston Hannoteau, Maurice Bonfils, Léonard Notet Théo Rauwers, P. Brosens, G. Lamot, F. de Bot.

### Le banquet

Un banquet suivit cette réunion animée. Au dessert, M. le baron Nothomb félicita les firmes *Gillet* et *Saroléa*, détentrices de nombreux records du monde, et remit une plaque à chacun des délégués de ces deux marques ainsi qu'aux coureurs ayant piloté les machines triomphatrices. Il remet ensuite la trophée, enjeu du championnat de Belgique interclubs juniors à l'Union Motoriste de Bruxelles qui en est ainsi détentrice pour la cinquième fois consécutive.

M. Bouchet remercie au nom du club triomphateur et lance un défi aux clubs fédérés pour la saison prochaine. M. Fagard remercie le président de la F. M. B. au nom des constructeurs de Belgique et M. Laguesse fait de même pour les Ateliers Gillet d'Herstal cette fois.

Nous terminerons en rendant un vif hommage à MM. le baron Nothomb et au docteur Lamborelle qui sont des dirigeants éclairés, qui ne travaillent que dans l'intérêt du motocyclisme belge et qui n'écartent aucune suggestion *a priori*, quelle qu'en soit l'origine.

Ils font de la bonne et utile besogne et peuvent être cités en exemple. La prospérité de la Fédération est la meilleure preuve de leur admirable gestion.

Georges DETAILLE.

## Poignée de petites nouvelles de Belgique

L'Elan Motor Club de Bruxelles nouvellement formé et qui fera encore souvent parler de lui, étudie l'organisation d'une grande épreuve pour la saison prochaine. Elle dispose déjà de 8 magnifiques coupes qui récompenseront les lauréats.

\*\*

Depuis le début de cette année 1929 les prix des divers documents douaniers délivrés par la Fédération Motocycliste de Belgique sont établis comme suit :

Triptyque : 20 francs pièce.  
Carnet de passage en douane : 50 francs pièce.

Frais de régularisation : 65 francs par triptyque.

Taxe d'urgence : 12 fr. 50.

La carte de douane pour le passage en France des motos solo reste gratuite comme par le passé.

\*\*

L'Auto Moto Club Hutois décidé à reprendre sa belle place de jadis, a composé son Comité comme suit : Président Léon Marcel ; vice-présidents, Eug. Ferrière et Gourmond Fernand ; secrétaire, O. Godart ; trésorier, F. Dawans ; commissaires, Collette, Dabois, Donnay, Gilson, Grégoire, Leflot, Monsieur, Merveille, Rorinne, Tannier.

Ce Club Hutois se propose, d'autre part, de fêter dignement le X<sup>e</sup> anniversaire de sa fondation. Nous en reparlerons.

\*\*

L'Auto Moto Club de Bruxelles, qui préside avec tant de bonhomie le doyen des juniors belges M. Debruyne, a procédé au renouvellement de ses différents comités. Voici les noms des nouveaux élus : vice-président, M. T. Rauwers ; secrétaire, M. Verhegge ; secrétaire-adjoint, M. Lequeux ; commissaires, MM. Delire, Van Gelder, Pastur, et Dewever ; commission sportive : MM. Van Gelder, Baudry, Taymans, Meyer, Verhegge, Pastur, Dewever et Bontemps.



### Le side-car utilitaire

Le side-car est un engin de locomotion trop peu utilisé en France. Il y a à ceci quelques bonnes raisons, dont la première est que la grande masse ne soupçonne que d'une façon imparfaite tous les avantages que l'on peut tirer de cet intéressant véhicule.

Il est de notre devoir de l'éclairer sur ce point, et nous allons passer en revue les principales applications de cet engin.

Je n'insisterai pas aujourd'hui d'une façon spéciale sur l'utilisation en promenade, me réservant par la suite de revenir sur ce sujet, où nous pourrions étudier en détail le châssis, la carrosserie, son confort, son luxe, et son côté pratique, quelquefois bien négligé.

Nos lecteurs ont pu lire, il a quelques temps, dans leur revue préférée, un intéressant article de M. P. Boursot, grand mutilé, amputé des deux jambes, qui prouve surabondamment la grande maniabilité du side-car. De nombreuses lettres publiées par *Moto Revue* ont fait éclater pour vous la joie de tous ces heureux sidecaristes.

Nous allons aborder comme première application du side-car, son utilisation dans le commerce. L'adoption du side-car comme moyen de livraison doit attirer l'attention de nombreuses firmes

soucieuses au premier chef de leurs intérêts.

Vous avez pu remarquer, tout comme votre serviteur, que certains petits négociants, évidemment très en arrière du progrès, utilisaient encore à l'heure actuelle des voitures à bras pour leurs livraisons. D'autres se servent de tris, mais à moteur humain, et ceci au XX<sup>e</sup> siècle, à l'époque où le moteur est roi.

Vous trouverez comme moi qu'il est inhumain de voir trainer de lourdes charges par de pauvres diables. Au surplus ils gênent considérablement la circulation et sont causes d'encombres. Ces modes de transport sont, je l'espère, appelés à disparaître dans un avenir prochain.

Il est bien évident que les maisons qui emploient de tels modes archaïques de livraison ne possèdent pas les moyens financiers nécessaires pour envisager la création d'un service automobile de camionnage de grande envergure. Elles n'auraient du reste pas de quoi l'alimenter en marchandises à transporter.

A ces maisons le side-car peut et doit rendre les plus grands services.

Le prix d'achat est relativement bas, si l'on considère tous les services qu'il peut rendre. D'ailleurs la vente à crédit viendra au secours de ceux qui ne pourraient investir en une seule fois la somme nécessaire à son achat. Son amortissement se fera par la suite sans secousse et sans grever le budget de sommes trop lourdes.

Son entretien se résume à peu de frais,

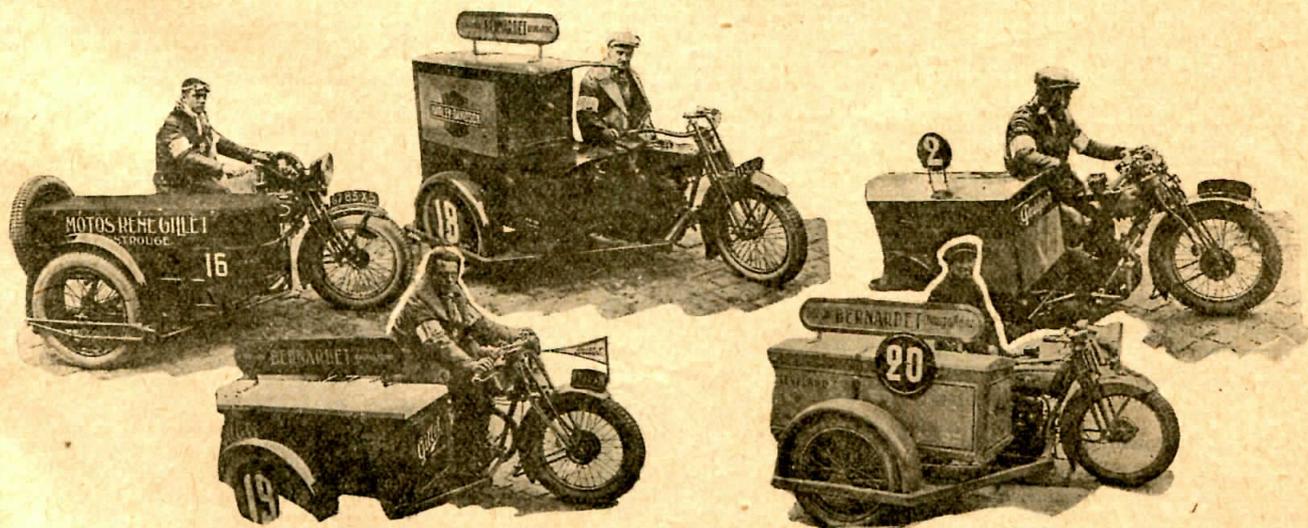
car il n'est pas gros mangeur de pneumatiques surtout si l'usager veut bien employer des pneus ballon de grosse section. Il se contentera de peu de place pour son garage, à la rigueur convenablement revêtu d'une bâche, il pourra rester dans une cour.

La question des réparations rentrera pour une somme minime dans le décompte des frais d'entretien, si l'on veut bien admettre surtout qu'étant d'un prix d'achat modeste, il aura pu être acquis neuf, ce qui retardera d'autant plus sa mise en révision.

En tout état de cause les réparations qui peuvent survenir à l'une de ces machines ne doit pas faire reculer l'acheteur éventuel, car jamais, à moins d'accident grave, un devis de réparation partielle, ou même de révision complète, ce qui suppose déjà un long service, ne montera bien haut.

La raison en est à ce que le prix des pièces de rechange est normalement beaucoup plus bas que celui des voitures — le temps passé pour remise en état plus court — du fait que tous les organes sont, et de beaucoup, plus accessibles que ceux d'une automobile.

Le premier concours des véhicules industriels, organisé ici même a démontré d'une façon lumineuse, la sûreté du side-car employé comme moyen de livraison. Tous les véhicules de bonne marque qui y furent engagés ayant terminé sans pénalisations le dur parcours qui leur fut imposé, et ceci à des moyennes relative-



Un sidecar René Gillet semblable à ceux en service chez Lorraine Dietrich, etc... ainsi que... quelques sidecars commerciaux qui ont participé au 1<sup>er</sup> Championnat des Trimoteurs.

ment très élevées pour les charges transportées.

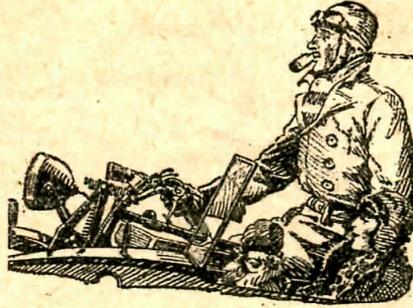
Pour une utilisation pratique la charge peut aller jusqu'à 250 kilogs environ sans fatigue pour le châssis c'est assez dire la grande marge donnée et la diversité des marchandises qui peuvent se classer comme transportables par side-car.

Mais, à moins d'aller à des déboires certains, je crois devoir conseiller des machines d'assez forte cylindrée de 500 à 750 cmc. et même 1.000 cmc., si l'on a des tournées très dures et longues à effectuer en pays accidenté.

La robustesse du châssis est à envisager d'une façon toute spéciale et le futur client fera bien de donner sa préférence à un châssis plus tôt lourd, qu'à un type léger qui convient peut-être pour le tourisme avec une charge minime, mais ne saurait être retenu pour la question qui nous intéresse.

La diversité des carrosseries que l'on est à même de trouver chez nos constructeurs, allant du plateau à la caisse fermée, en passant par la « Normande », répond à tous les besoins, tant du côté pratique que de celui de présentation, qui ne saurait être négligé par un commerçant avisé.

Il est un fait certain, c'est que les petits commerçants, désireux de faire confiance au side-car, pourront par, son emploi, développer d'une façon intense leur commerce, et contenter une clientèle



toujours plus grande, en la livrant en temps.

Mais il est un point où le side-car a une grosse supériorité sur l'automobile, c'est la grande facilité de fixation des carrosseries au châssis. Cette facilité pourra être utilisée par le possesseur d'un side-car de livraison, car il lui sera facile de remplacer par une carrosserie de tourisme sa caisse commerciale, et il pourra ainsi faire la joie de sa petite famille par une bonne promenade dominicale.

Cet arrangement permet, à peu de frais, d'avoir, pour ainsi dire, la jouissance de deux véhicules en un seul. La transformation une fois faite, il ne subsiste rien du but commercial auquel était destiné l'engin, et vous pourrez ainsi avoir un

side-car de tourisme comparable à tous les autres.

Ce que j'écris plus haut s'adresse plus particulièrement au petit commerce et à la petite industrie, mais il va sans dire que le side-car industriel est appelé aussi à rendre des services importants au grand commerce et à la grande industrie. Il sera le complément de tout service automobile bien organisé, et sera utilisé pour les courses où le déplacement d'un camion serait trop onéreux.

Quelques grandes Sociétés sur la place de Paris l'ont bien compris, et si je vous en cite quelques-unes plus bas, c'est pour bien vous montrer que les avantages rendus par le side-car ont déjà été appréciés.

La Société Dunlop, pour le service du courrier, la Société Lorraine Diétrich qui possède deux motos-sidecars, carrosserie normande pour la liaison de son usine d'Argenteuil aux aérodromes du Bourget, Villacoublay et Buc, La Société Desmairis Frères dont les side-cars répandus dans les principales villes de France font l'inspection de leurs dépôts en province, la Société Goodrich pour l'inspection des dépôts en province, le Comptoir Lyon-Allemand, etc... la Reichspost allemande (500 véhicules); les P. T. T. de Russie, etc...

Une autre question de très grande importance, surtout en campagne, est la protection contre l'incendie,

MOREAU.

## Le Courier du Sidecariste

### Le sidecar postal à Bruxelles

L'administration des Postes de la capitale belge marche de l'avant. Elle vient, en effet, d'adopter le sidecar pour procéder à la levée des bornes-postes. Les 120 boîtes peuvent être aisément levées avec un gain appréciable de temps et de personnel. L'essai qui a donné d'excellents résultats a permis d'établir que le sidecar postal remplace facilement trois facteurs et peut transporter 60 kilogrammes de correspondance.

G.-D.

### QUESTION ET RÉPONSE

Et cette page... ne fait que commencer !

Je la trouve parfaite mais ne la lâche pas d'ici quelques numéros car, en moto, je ne vaudrais pas grand chose, n'en ayant fait que trois ou quatre fois mais en side avec moto tan-sad, à moi les belles balades, ma femme, ma gamine et moi...

2° Ne pourrais-tu, dans cette page, laisser parler un des as qui nous raconterait la façon de se débrouiller et d'appliquer le S. D. ?

3° Pourquoi n'as-tu pas, comme beaucoup de revues, l'Antenne, le Haut-Parleur, etc., une rubrique intitulée: trucs et tours de mains où tu laisserais à la fantaisie de chacun de raconter comment il a construit telle ou telle chose ou comment il est sorti de tel ou tel mauvais pas ?

4° Pourquoi aussi tes annonceurs ou toi-même, quand il y a quelque chose de nouveau — cette semaine entre autres, les casques, les pare-jambes, les porte-carte et porte-bougies, etc., — ne mettes jamais de prix nous obligeant à écrire et à demander un catalogue que nous ne recevons quelquefois pas ?

HENOCQ, Calats.

### N. D. L. R. Pourquoi ? Pourquoi ?

1° D'abord, regarde la page des Clubs, d'abord, demi-page, puis une, puis deux puis trois... et nous étouffons ! Alors, ton sidecar n'a aucune raison de ne pas en faire autant.

2° Mais les « as », ils ont peur d'écrire cela à Moto Revue : il paraît pourtant qu'il y a de riches écrivains parmi eux !

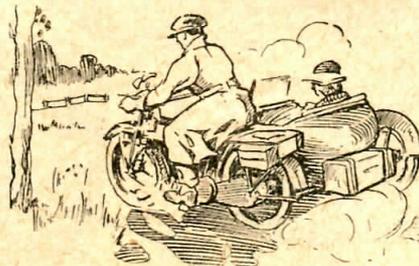
3° Mais si... tu sais, la rotative ! elle est prête ; elle fait ses essais : alors, tu l'auras ta page des trucs, bistrucs, etc... ainsi que celle du débutant et les autres...

4° Ça, mon vieux, dans le texte, pas possible : les P. T. T. nous l'interdisent, sinon augmentation du port, etc... Le moyen serait d'augmenter le prix de Moto Revue : tu n'y tiens pas ? et nous non plus ! Patience cependant, nos démarches aboutiront peut-être bientôt.

### Le repose-pieds sur sidecar

Toutes les vibrations du moteur et surtout des pavés sont absolument et complètement absorbées par cet appareil. Les pieds se trouvent toujours calés et ne quittent jamais les repose-pieds, donc tenue de route idéale. La fatigue des jambes se trouve largement diminuée et presque nulle, tandis que le confort est très appréciable. Je suis extrêmement content d'avoir équipé ma machine de ce nouvel accessoire et je crois que je ne pourrai m'en passer facilement désormais.

Un Six Dayman.



## CONSULTATIONS DU SIDECARISTE

### Atteler un cheval de selle

Mon mari possède depuis juin 28 une moto, marque « Moloconfort » 4 chevaux, 308 de cylindrée. Je l'ai accompagné, sur tan-sad, lors de nos promenades.

Je préférerais maintenant, pour plus de confort qu'il y soit ajouté un panier en tôle, assez léger. Mon mari le veut bien, mais je vois qu'il n'en est pas très partisan, craignant que cette charge ajoutée abîme son moteur. Je désirerais donc savoir si la transformation en side-car, d'une moto 380 cmc. 4 CH, présente des inconvénients et quels sont-ils ?

Mme G. KLING

Montreuil (Seine)

Il n'est guère à conseiller de monter un sidecar sur une machine de cylindrée inférieure à 350 cmc. Cela n'est pas rigoureusement impossible, mais à condition de s'en tenir à des itinéraires assez courts en pays peu accidenté et de se contenter de moyennes modestes.

### Caméléon motocycliste

1° Peut-on adapter un side René Gillet après une moto Harley-Davidson ?

2° Pourrait-on mettre des roues interchangeables après la moto ?

3° Dans l'affirmative où pourrait-on s'adresser (maison vendant des moyeux et pouvant faire tout le nécessaire) ?

Abonné n° A.1691.

Le montage du sidecar Harley est tout à fait spécial et le montage d'un sidecar d'une autre marque nécessiterait des modifications des attaches. Nous n'avons pas sous les yeux les cotes des moyeux H. D., mais il est peu probable que vous puissiez changer les moyeux.

Vous trouverez dans Moto Revue et particulièrement dans le numéro du Salon des adresses de fabricants de moyeux. Une modification des fourches arrières serait probablement nécessaire.

## Pauvre Chaîne, par Robert SÉXÉ

*Les motocyclistes se lassent enfin d'une transmission exigeant d'incessants réglages*

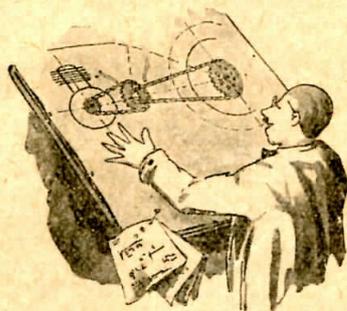
Le progrès à rebours en matière de garde-boue a affecté également la protection de la chaîne: vers 1919 en Angleterre, toutes les machines à chaînes de cette époque, les « Sunbeam », « B. S. A », Norton, « Matchless », etc. étaient munies d'un carter complet de chaîne arrière, et à bain d'huile, s'il vous plaît. Certes, tous ces boîtiers de fer blanc, à emboîtages compliqués, manquaient de rigidité. L'étroitesse des fourches arrière de ce temps-là ne permettait guère de leur donner des cotes suffisamment généreuses. D'où, trop souvent, cet exaspérant ferraillement qui les fit, finalement! condamner. D'autre part, les constructeurs, trop heureux de pouvoir tout simplement supprimer un accessoire coûteux, ne se donnèrent guère de mal pour l'améliorer.



La chaîne aux Six Jours d'Été et d'Hiver !!

On vit, et l'on voit trop souvent encore, de pauvres chaînes primaires tournant à grande vitesse, à l'intérieur d'un « carter » « trompe l'œil » qui, s'il les protège, à l'extérieur: des regards curieux, est ouvert, de l'autre côté! à toutes les projections de boue lancées par la roue avant.

Ce même « système » a été adapté à la chaîne arrière. Quand vous admirez, côté transmission, cette superbe machine, la chaîne, vous semble assez bien protégée. Le brin supérieur est caché par un carter généreux. Mais regardez plus près: côté roue, toute la chaîne est exposée. Bien mieux: au passage du garde-boue, il a fallu entailler le protège-chaîne si profondément que le ruissellement de boue semble être canalisé vers la malheureuse. Aussi rien de surprenant que 2.000 kilomètres



La théorie de la chaîne est simple !!  
 $x + y + z = \text{chaîne primaire} + \text{secondaire}$ .

sur des routes sèches l'usent moins que 200 kilomètres de routes détrempées.

On nous accuse souvent de critiquer la chaîne, et de parti-pris. Nous estimons au contraire que sa résistance sous de telles conditions d'utilisation, est un des prodiges de la technique moderne! et qui en dit long sur ses qualités.

Et tous, nous obtenons des dizaines de mille de kilomètres d'une transmission ainsi maltraitée...

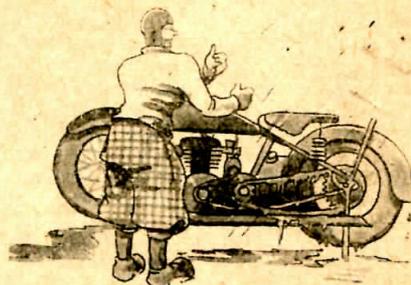
Avec, il est vrai, l'ennui de trop nombreux réglages. Imaginez les pignons de de votre distribution travaillant joyeusement à l'air libre!

Quels longs services, sans presque aucune attention, ne rendrait point une chaîne enfermée dans un carter à bain d'huile?

Il est incontestable que, dès l'année prochaine, le combat chaîne contre cardan va entrer dans une phase aiguë.

Que l'on n'oublie point que la transmission à chaîne, depuis longtemps abandonnée pour les voitures de tourisme, vient juste de disparaître de la pratique en matière de poids lourds...

Si les fabricants de chaîne veulent conserver à leur produit le marché motocycliste, il semble grand temps qu'ils



La pratique semble ne pas s'accorder avec les plus belles formules.

fassent sur les constructeurs, la pression indispensable qui assurera à leur produit des conditions raisonnables d'utilisation.

Sans cela même la transmission finale par chaîne disparaîtra avant d'avoir été « loyalement » essayée, « fairly treated », comme on dit, outre Manche... R. S.

### Cet essai!!!

Mais il est en train, chers lecteurs....

Dans le n° 307 du 25 janvier 1929, je lis dans « Par-ci, par-là » que M. Daudelot réclame l'essai de la Dresch (il ne met pas le nom du constructeur; mais je ne crois pas me tromper), je suis parfaitement de son avis à ce sujet et l'on ne devrait pas attendre qu'une nouvelle marque gagne une course pour en parler. Je dois te dire que je possède depuis novembre une moto Dresch, j'ai une des premières qui sont sorties, j'ai comme numéro de série du type 10077 et le type à pour n° 10001; étant allé au Salon de la Moto 1928, je n'ai pas hésité à aller chez Saint-Martin Automobiles, commander la 250 Dresch, moteur Mag, éclairage électrique Soubitez, pour 3.900 francs. Je dois te dire, cher *Moto Revue*, que je suis très content de ma machine, elle marche très bien, je m'en sers pour aller à mon travail qui est distant de 3 kilomètres de chez moi, ce qui fait que tous les jours, je fais 12 kilomètres, ce qui n'est pas énorme, bien entendu; il a pour aller, comme pour le retour, une côte de 2 à 3 %, je grimpe celle-ci à 65 et 70 km., je suis même arrivé à 75 kilomètres, mais ayant à peine fait 550 kilomètres, je ne la

force pas trop, malgré que je marche toujours dans les environs de 60 kilomètres, (j'ai un compteur sur ma machine). Cette machine a une très bonne tenue de route, de bons freins « Alpsa » et l'on ne ressent aucune fatigue, puis sa position surbaissée est très bonne, il est vrai que je ne fais que 12 kilomètres par jour, mais aux beaux jours, je souhaite de faire de longues randonnées, afin de me rendre compte de la tenue de route de la machine sur un long parcours. Les reprises sont bonnes et elle a un bon ralenti. Je regrette beaucoup que cette machine, vraiment à portée de toutes les bourses, ne soit pas plus répandue, car, dans ma région, je n'en ai pas encore beaucoup vues.

M. RAVEL, Gardarme.

#### Du cran chez un Six Dayman

... Berteletto est arrivé pour partir aux Six Jours directement de Chambéry, ne connaissant pas du tout le parcours. Il était de plus seul dans sa catégorie, et s'il n'a pas reçu d'encouragement ni d'explications très complètes des autres concurrents, ce qui est naturel, *Moto Revue*, par contre, tient à signaler ce petit détail qui prouvera mieux que n'importe quoi le cran du coureur de New-Map.

#### Mes repose-pieds

J'ai hésité beaucoup avant d'équiper ma machine des anti-chocs supersouples Cerreti. A première vue cet appareil ne donne pas l'impression (et cela bien à tort) de pouvoir tenir convenablement la route. Erreur. Bien au contraire. Les pieds avec cet appareil ne quitteront jamais les repose-pieds et il en résulte une plus que parfaite tenue de route.

J'estime qu'une moto équipée avec des pneus ballon, une selle et un guidon souple, une fourche élastique et les anti-chocs supersouples Cerreti, est vraiment complète pour affronter les plus mauvaises routes. Il suffit de rouler 10 minutes sur une route pavée pour apprécier à sa juste valeur l'appareil.

#### En Autriche

Aux trial hivernal de Styrie, épreuve qui s'est courue le 20 janvier sur 178 kilomètres de routes, bloquées en grande partie par la neige et la glace, nous voyons en tête 4 B. S. A. Strohmayer sur une 493 cmc. B. S. A., arbre à cames est vainqueur en solo, tandis que Schmiermaul sur une 349 cmc. a.c.t. sidecar remporte cette catégorie.



## LE BOL D'OR 1929

Organisé par l'A. M. C. F. et l'A. M. C. I. F. avec le concours de **Moto Revue**,  
Pentecôte, Circuit de St-Germain.

L'an dernier, le Bol d'Or, la plus belle épreuve de records de 24 heures qui existe au monde, fut battue en brèche par de nombreux adversaires : ce fut, avouons-le, la plus désastreuse lutte contre le sport lui-même : mais il y a à la tête de cette organisation un homme, le fondateur même de l'épreuve, Mauve, dont l'énergie, la ténacité, et surtout le talent d'organisateur ont limé les dents à ses plus rudes adversaires. Cette année, *Moto Revue*, reprenant la tradition suspendue l'an dernier par suite des pénibles événements qui ne lui ont pas permis d'envisager l'épreuve comme nous l'aurions souhaité, va apporter son puissant concours à l'apothéose de la moto que représente l'épreuve désormais classique et mondiale du Bol d'Or.

### Déjà des engagements

Déjà des engagements arrivent pour la probante épreuve de vitesse et d'endurance des 18, 19 et 20 mai prochain. Cette organisation unique de deux courses simultanées de 24 heures chacune, se tenant dans l'admirable forêt de Saint-Germain, sise aux portes de Paris, avec des communications extraordinaires, permet d'assurer en effet, qu'une foule considérable d'intéressés envahira les talus bordant ce fameux circuit routier mettant au travail hommes et machines.

Aussi les constructeurs ont-ils intérêt de participer à cette épreuve populaire où tous les records d'affluence du public sont battus, où le résultat est vivement atteint avec le minimum de frais et la formule de classement est d'une simplicité remarquable puisqu'elle est établie sur le kilométrage parcouru. A

### Après le Bal

Le bal de *Moto Revue* a obtenu un légitime grand succès et j'en éprouve une réelle satisfaction. Je vous prie de transmettre mes plus vives félicitations aux charmantes Reines, Mascotte et Fée, dont la joliesse a retenu l'attention du bureau électoral, et je suis heureux que deux des candidates présentées par « Saint-Martin Automobiles » : Mlles R. Gal et M. Berger aient été désignées pour demoiselles d'honneur de la ravissante Reine de l'Industrie motocycliste : Mlle Désiré. Le rôle de « Saint-Martin Automobiles » est en effet de servir de toutes ses forces l'Industrie française du Motocycle et d'aider à la plus grande diffusion de cet engin démocratique pour l'ardent plaisir des sportifs et des touristes motocyclistes. Donc, avec tous mes vœux de joyeux avènement à la Reine des Reines de la Moto : Mlle William je souhaite à toutes, ainsi qu'à *Moto Revue*, le plus vif succès le jour de la Mi-Carême. Saint-Martin Automobiles, demain comme hier, ne faillira pas à sa tâche et participera à la fête.

LOUBIÈRES.

### FÉVRIER

12, 15, 19, 22, 26 : Cours de préparation militaire, salle des Clubs, 5, rue Saint-Augustin.

### MARS

1, 5, 8 : Cours de préparation militaire, salle des Clubs, 5, rue Saint-Augustin.  
7, Mi-Carême motocycliste.

tous moments, la constructeur peut donc apprécier la marche de sa machine et cette liaison constante entre les intéressés est

Envoyez vos suggestions pour la  
**MI-CARÈME MOTOCYCLISTE**

### Le deuxième bal de la « Moto »

Dans les salons du Cristal-Palace, Grande-Rue de Monplaisir, le Moto Club de Villeurbanne et Région a donné samedi soir un grand bal en présence d'une foule d'amis et de sportifs. Les honneurs de la soirée étaient faits par les actifs dirigeants du M. C. V. R., ayant à leur tête M. Poncin, vice-président, en l'absence de M. d'Arbaud, retenu par un deuil. De nombreux clubs amis, ainsi que la Municipalité de Villeurbanne s'étaient fait représenter à cette soirée, pleine de cordialité, dans laquelle pendant de longues heures, les couples évoluèrent avec entrain, aux rythmes entraînants de deux orchestres. L'affluence était telle que les organisateurs durent, vers minuit, ouvrir une deuxième salle, afin de

le meilleur laboratoire où le contrôle est parfait.

Les premières places à la liste des engagés ont été prises par les motos San-Sou-Pap, et de Rovin, et les deux célèbres marques triomphatrices dans les précédents Bol d'Or, ont bien l'intention de s'illustrer dans les catégories 175 et 250 cmc. L'ingénieur Violet, l'homme qui a participé à tous les Bol d'Or compte bien aussi en 1929, mener ses quatre voiturines « Galba » engagées à la victoire, il prépare pour cela des racers qui iront vite. L'organisation se précise et la Ville de Saint-Germain apportant son important concours au directeur de la course, M. Mauve l'on peut être certain que le Bol d'Or 1929 sera digne de ses glorieux devanciers.

Engagements et renseignements, 134, route de la Révolte, à Levallois-Perret, téléphone : Wagram 91-03 et *Moto-Revue*.

permettre aux nombreux invités de s'adonner au délicieux sport de la danse. Vers deux heures du matin eut lieu le tirage des cadeaux surprises dont la liste est déposée au siège du club. Et c'est fort tard que prit fin cette fête bien organisée par MM. Dumont, Collomb secrétaires du M. C. V., Pion et Léger, trésoriers, Berlin, délégué à la presse, Pansera, Ballarini, Audebert, Nagel, Mège, membres de la commission du Bal, lesquels se dépensèrent sans compter et ont droit à nos plus vives félicitations.

**Avec des si on ferait du carburant avec de l'eau**

Comme je vois que tu demandes des impressions, voilà toujours les miennes :

Je pense tout simplement que si un constructeur sortait pour 6 (six) billets, ce qui n'est nullement impossible, un cyclecar dans le genre de Sima Violet, le sidecar n'aurait plus guère de faveur. Car on ne peut hésiter entre le confort d'un quatre roues bien couvert et celui d'un sidecar.

Sans rancune, n'est-ce pas ?

Robert FEY, abonné.



## CIRCUIT DES BASSES PYRÉNÉES

## Epreuve de tourisme

organisée par le Moto Club Palois

Cette épreuve se disputera le 17 février 1929 sous les règlements de l'U.M.F. et de l'A.C.F. et est ouverte à toutes les catégories de véhicules à moteur prévues au règlement général sportif de l'U.M.F. et de l'A.C.F.

Les motocyclettes au-dessus de 100 cmc., 175 cmc., 250 cmc., 350 cmc., 500 cmc.

Les Sidecars jusqu'à 350 cmc., au-dessus de 350 cmc., 600 cmc.

Les Cyclecars jusqu'à 350 cmc., au-dessus de 350 cmc., 500 cmc., 750 cmc.

Les voitures jusqu'à 1.100 cmc., au-dessus de 1.100 cmc., 1.500 cmc., 2.000 cmc., 3.000 cmc., 5.000 cmc.

Il est interdit d'engager dans une catégorie supérieure un véhicule appartenant à une catégorie inférieure. Le parcours de l'épreuve sera le suivant :

Première étape : Pau-Bergerac - Belair - Oloron-Barcus - Mauléon - Larceveau - Saint-Jean Pied-de-Port - Cambo - Bayonne, 158 kilomètres.

Deuxième étape : Bayonne. Pevrehorade -

Salies - Baigts - Orthez - Pau, 110 kilomètres.

Motocyclettes jusqu'à 175 cmc., 30 km. à l'heure ; au-dessus de 175 cmc., 35 km. à l'heure ; au-dessus de 250 cmc., 40 km. à l'heure ; au-dessus de 350 cmc., 42 km. à l'heure ; au-dessus de 500 cmc., 45 km. à l'heure.

Sidecars jusqu'à 350 cmc., 30 km. à l'heure ; au-dessus de 350 cmc., 35 km. à l'heure ; au-dessus de 600 cmc., 40 km. à l'heure.

Cyclecars jusqu'à 350 cmc., 30 km. à l'heure ; au-dessus de 350 cmc., 35 km. à l'heure ; au-dessus de 500 cmc., 40 km. à l'heure ; au-dessus de 750 cmc., 45 km. à l'heure.

Voitures jusqu'à 1.100 cmc., 37 km. à l'heure ; au-dessus de 1.100 cmc., 40 km. à l'heure ; au-dessus de 1.500 cmc., 44 km. à l'heure ; au-dessus de 2.000 cmc., 46 km. à l'heure ; au-dessus de 5.500 cmc., 50 km. à l'heure.

Les départs seront donnés à chaque concurrent à un intervalle régulier.

Les concurrents seront munis d'un carnet de route portant les heures de départ d'étape. Ils devront régler leur marche d'après la moyenne imposée à leur catégorie et le kilométrage officiel indiqué sur le présent règle-

ment. Le kilométrage de l'épreuve, et le seul valable en cas de contestation, est celui indiqué par le service des Ponts et Chaussées.

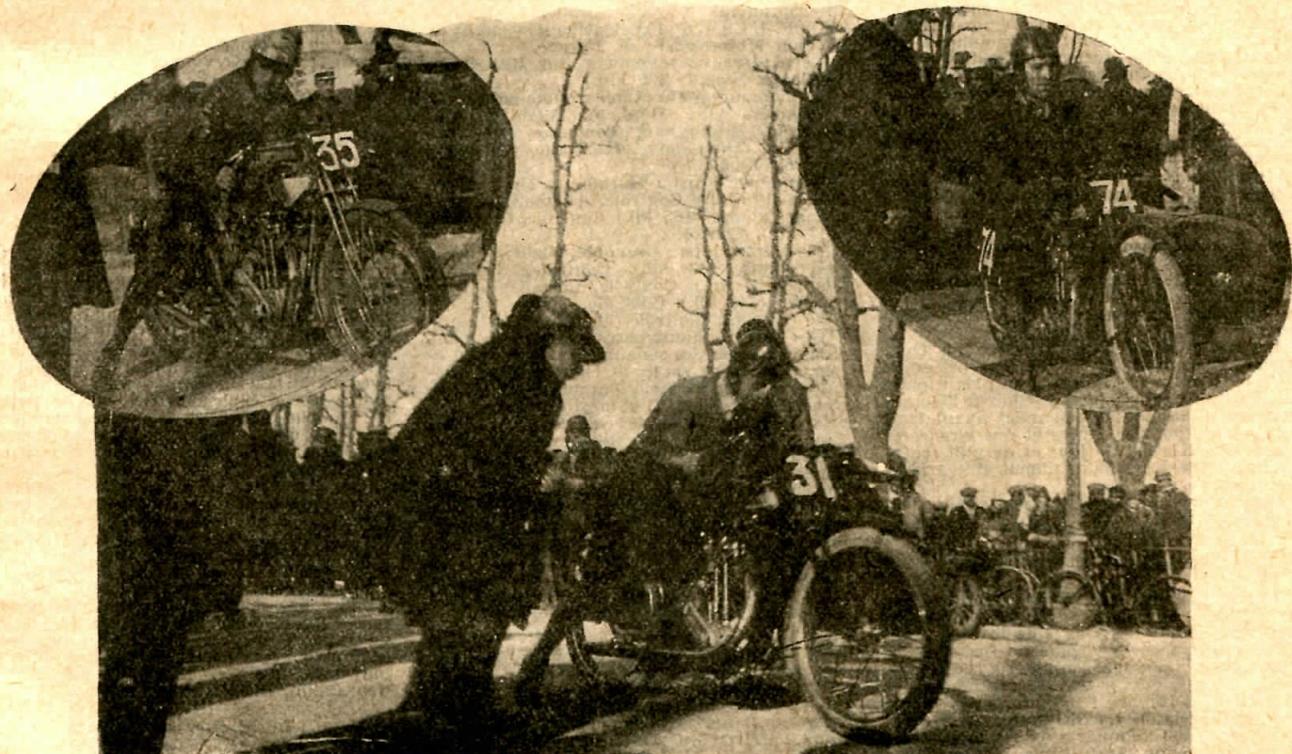
Tout concurrent prenant le départ en retard sur son horaire sera considéré comme parti à l'heure.

## Challenge Kervoline (Motos)

Une coupe est offerte par la Maison Kervel Frères, attribuée chaque année à titre temporaire au premier du classement général Motos. La coupe restera au siège du M.C.P. et un diplôme sera décerné au vainqueur provisoire de chaque année. Elle sera définitivement attribuée en 1931 au bout de trois années de courses consécutives au concurrent ayant obtenu le minimum de points par addition de places. Au cas où aucun concurrent n'aurait satisfait à la condition ci-dessus, le Comité se réserve le droit, en présence des détenteurs précédents et après avis de la Maison Kervel Frères, de désigner le vainqueur définitif.

## Coupe Desmarais (voitures)

Une Coupe d'une valeur de 1.000 francs est offerte par la Maison Desmarais.



Course de côte du Boulevard Michelet. — Oilter sur Motosacoche 500 cmc. bat les records. Gaussorgues, au départ sur la 350 cmc., Monet et Goyon, premier des 250 et 350 ; Hommaire, donne la victoire à Monet et Goyon en sidecar 350 cmc. vainqueur en 175 cmc. et battant deux fois les records.

### La Course de Côte de Massillan.

La classique Course de Côte de Massillan organisée par l'Auto-Moto-Club du Gard se disputera pour la cinquième fois le 24 février prochain sur les 2 kilomètres de la rampe désormais fameuse.

Richement dotée, tant en prix en espèces qu'en objets d'art, cette course réunit chaque année les as du volant et du guidon. Elle a été courue par les Benoist, le champion actuel du monde, les Morel, les Divo, les Rigal, les Rolland, les Boetsch, le prestigieux Lamy, le recordman de 1928, etc...

Comme ses devancières, elle réunira cette année l'élite des conducteurs professionnels et amateurs désireux de mettre à mal les records établis.

Les engagements sont reçus au Secrétariat de l'Auto-Moto-Club du Gard, 6, avenue Feuchères. Téléphone 1.068.

### 2<sup>e</sup> Rallye International de Dijon

En plus du Grand Prix de Bourgogne et de la Coupe Repusseau dont le succès est d'ores et déjà assuré, le Comité des Courses de l'A. C. B. organise pour la deuxième fois, du 5 au 8 mai prochain, avec le bienveillant appui des Clubs affiliés à l'Association Internationale des Automobiles Clubs reconnus, son grand concours de Tourisme dénommé Rallye International de Dijon « Capitale-Gastronomique ». Cette compétition est ouverte aux voitures automobiles, motocyclettes et sidecars. Nous avons la certitude que très nombreux seront les automobilistes et motocyclistes qui, répondant à l'appel des organisateurs, se retrouveront à Dijon, ville d'art et Capitale gastronomique où l'accueil le plus enthousiaste leur sera réservé. Règlement sur demande adressée à l'A. C. Bourguignon, et à M. Anfray, 34, rue de Lille, à Paris.

### Le Tournoi de la Route

L'Automobile-Club de l'Ouest organise chaque année sur les routes-échantillon du Circuit permanent de la Sarthe une compétition ayant pour but de faire ressortir les qualités des revêtements économiques qui sont utilisés sur les diverses routes du Circuit ; jusqu'à maintenant, des essais concluants ont été enregistrés en faveur des routes goudronnées, vialitées et silicatées avec des produits divers. Pour 1929, un quatrième tournoi de la route est organisé à l'occasion du Deuxième Grand Prix d'Endurance de 24 heures (15-16 juin) ; du XXIII<sup>e</sup> Grand Prix de l'A. C. F. (30 juin) et l'Automobile-Club de l'Ouest a reçu à l'heure actuelle les inscriptions suivantes Société l'Avébéne (revêtement Protector) Société française du Vialit. Société générale des Sablières et d'Entreprises (émulsion Coflix). Etablissements Solignum (émulsion Routure). Association Routière et Chimique (produit Arcite). Société de la Brique extra-dure.

Les sociétés désirant participer au Quatrième Tournoi de la Route sont priées de faire part de leurs intentions le plus rapidement possible à l'Automobile-Club de l'Ouest : sont accueillies toutes demandes ayant trait à l'amélioration des routes et des virages et à leur signalisation de jour et de nuit (catalytes, tétraèdres, blanchiment des arbres, bande axiale, etc.).

Les inscriptions seront reçues jusqu'au 31 janvier 1929.

### Los Angeles — Cleveland

Jimmy Wilburn qui est bien connu dans les milieux motocyclistes de la Côte du Pacifique comme un « as » de la Cleveland, a fait récemment le voyage de Los Angeles à Cleveland. La route suivie de Californie vers le Texas, puis à travers l'Oklahoma et le Missouri, l'Illinois, l'Indiana, enfin l'Ohio jusqu'à Cleveland. La distance couverte fut d'environ 4.400 kilomètres avec une consommation moyenne de 2 litres 939 aux 100 kilomètres. Les réparations se sont élevées à 12 fr. 50 pour le voyage. La Cleveland, 4 cylindres, 1.000 cmc. de Wilburn avait roulé 45.000 kilomètres avant le voyage sans même que la culasse ait été démontée,

et avait encore toute sa puissance à l'arrivée. Le pneu avant était encore celui livré avec la machine neuve.

Wilburn rapporte que les routes de Los Angeles au Texas sont bonnes. Celles de l'Oklahoma sont bonnes, sauf par temps humide, et de Saint-Louis à Cleveland les routes sont exceptionnellement bonnes.

Dans le Texas, Wilburn a fui devant un orage pendant 30 heures, couvrant 1.300 kilomètres avant d'être rattrapé par l'orage. Il rencontra la première neige vers Saint-Louis.

Ceci montre que les voyages à travers le Continent Américain deviennent populaires auprès des motocyclistes.

## Calendrier Sportif

### FÉVRIER

- 17. — Circuit Basses-Pyrénées (M. C. Bordeaux).
- Epreuve d'hiver (Suède).
- 24. — Côte Massillan (A. M. C. Gard).
- Côte Mont-Chauve (M. C. Nice).

### MARS

- 3. — Circuit d'Estérel-Plage. (M. C. Nice).
- 11-15. — Bordeaux-Nice (Nicea-Motor).
- 16. — Course de 500 mètres (M. C. Nice).
- 17. — Côte de la Turbie (M. C. Nice).

### Le Grand Concours de Tourisme Bordeaux-Nice

Le Nicea-Motor fera disputer du 11 au 14 mars prochain un Grand Concours de Tourisme ouvert aux motocyclettes, sidecars cyclecars, conformément aux règlements, internationaux des manifestations sportives de la F. I. C. M. et aux règlements sportifs de l'Union Motocycliste de France.

Cette épreuve se courra sur l'itinéraire Bordeaux Nice. (1.200 km.)

Le parcours a été établi comme suit :

Première étape : Bordeaux, Agen (138 kil.). Contrôle, Montauban, Toulouse (109 kil.). Contrôle, Carcassonne, Narbonne (149 kil.). Contrôle (396 hll.).

Deuxième étape : Narbonne, Montpellier, Nîmes (148 kil.). Contrôle, Avignon, Montélimar, Valence (165 kil.). Contrôle, Grenoble. (407 kil.). Contrôle.

Troisième étape : Grenoble, Vizille, Luz-la-Croix-Haute (83 kil.). Contrôle, Sisteron, Digne (107 kil.). Contrôle, Castellane, Draguignan (112 kil.). Contrôle, Fréjus, Cannes Nice (94 kil.). Contrôle (396 kil.).

Des Coupes nombreuses et de jolis prix récompenseront les concurrents. Les organisateurs informeront qu'ils attribueront des médailles d'or, de vermeil, d'argent et de bronze et non des diplômes. Il y aura également des prix spéciaux pour les amateurs auxquels des conditions intéressantes seront accordées.

Nous publierons prochainement les grandes lignes du règlement de ce Concours qui est appelé au plus retentissant succès. Les organisateurs font actuellement les efforts les plus méritoires afin que le Bordeaux-Nice 1929 marque une date dans l'histoire des sports mécaniques.

Toutes les communications doivent être adressées au siège du Nicea-Motor, Palais Madison, 7, rue de Russie, Nice.

### Raid Paris-Saint-Raphaël féminin

C'est vraiment une grande semaine sportive qui va se dérouler à Saint-Raphaël du 24 février au 3 mars, puisqu'elle se réunira en jours l'arrivée du raid Paris-Vichy-Hyères Saint-Raphaël féminin, le Concours d'élégance annuel de l'Automobile Club du Var, séance de Saint-Raphaël, et le célèbre Circuit d'Estérel-Plage qui est organisé cette année par l'Automobile-Club du Var et le Moto-Club de Saint-Raphaël. La plus importante

de ces épreuves est la première, soit le raid Paris-Saint-Raphaël féminin, dont la formule originale et neuve est vivement reprise en ce moment par la press sportive qui en fait le plus grand éloge. La course de vitesse imposée aux concurrentes à l'autodrome de Miramas a fait dénommer cette épreuve la course de lenteur. Il n'en est rien, mais cette expression indique que l'épreuve est accessible même aux voitures de très petite cylindrée, pourvu qu'elles soient pilotées par une femme qui soit un pilote expérimenté. Le départ de cette épreuve sera donné le 20 février à 7 heures du matin, place de la Concorde, par les soins de l'Automobile-Club de l'Île de France, dont l'aimable directeur, M. Albin Michel, en assumera la direction.

La veille, aux laboratoires de l'Automobile Club de France, aura lieu le pesage de 13 h. à 16 heures, au cours duquel on distribuera leurs carnets de route aux concurrentes. Celles-ci seront ensuite reçues officiellement à l'Automobile-Club de France. Au moment du départ, par une intention délicate, une gerbe de mimosas venus spécialement de la Côte d'Azur sera offerte à chaque concurrente.

Les droits d'engagement pour le raid sont de 300 francs, lesquels seront remboursés à l'arrivée à toutes les concurrentes engagées avant le 10 février. Les engagements pour les épreuves de côte et de vitesse faisant partie intégrale du raid sont fixés à 1 franc par épreuve. Les engagements sont reçus aux divers sièges de l'Automobile-Club du Var, Grand Casino à Hyères, au Grand Casino et au siège de l'Automobile-Club du Var, quai Saint-Tropez, à Saint-Raphaël, à l'Automobile-Club de France, à l'Automobile-Club de l'Île de France à Paris, à l'Automobile-Club de Nice et Côte d'Azur, rue Massenet, à Nice, à l'Automobile-Club de Marseille place de la Bourse, Marseille.

### Course de côte du Boulevard Michelet à Marseille

Oilter sur Motosacoche 500 cmc. bat les records faisant le meilleur temps des motos. Gaussorgues, au départ sur la 350 cmc. Monet-Goyon ; il fut premier en 250 cmc. et 350 cmc. battant les records (Huile Kervoline). Hommaire, donne la victoire à Monet Goyon en sidecar 350 cmc., après avoir été vainqueur en 175 cmc. et battant les deux fois les records. (Huile Kervoline).

### Union Motocycliste de France (Officiel)

Le Comité de l'U. M. F. s'est réuni le 1<sup>er</sup> Février 1929, à l'Automobile Club de France, sous la présidence de M. A. Pérouse. Etaient présents : MM. Carré, Chréten, Collin, David, Diosi, F. G. Fenton, Francisque, Gobin, Longuemare, Mauve, Pierrard, Printamp, de Ronvi, Sénéchal et Vurpillot. La séance a été ouverte à 17 h. 30. Il est donné lecture du procès-verbal de la précédente réunion qui est adopté. On passe ensuite à l'examen des diverses questions portées à l'ordre du jour. Le Comité prononce l'affiliation de l'Amicale Cycle-Car-Club de France et du Moto-Club de Menton. Le M. C. de Belfort est autorisé à fusionner avec le M. C. du Doubs sous le nom de Motocycle Club des Régions de Belfort et Franche-Comté et la zone d'action du nouveau club comprend les départements du Doubs, de la Haute-Saône et le territoire de Belfort. Le Comité approuve les dispositions envisagées par la Commission sportive pour l'organisation du Grand Prix des motocyclettes et donne pouvoir au Bureau pour engager les dépenses nécessaires. Après avoir examiné diverses propositions de modifications aux statuts, le Comité, désirant en faire une étude plus approfondie avant de prendre une décision définitive, charge une sous-commission d'établir le plus tôt possible un rapport sur ces questions. Cette sous-commission sera composée des membres du bureau auxquels seront adjoints : MM. Chréten, Collin, Diosi et Pierrard.

### Le M. C. Seine sort...

Dimanche prochain, 10 février, sortie sur Fontainebleau, par Réau et Brie-Comte Robert.

Départ à 7 h. 30 : Porte de Charenton. Les clubs et motards libres ce jour-là, sont amicalement invités à se joindre aux nôtres.



## Comment établir un programme

Par E. BACHON.

Qu'allons-nous demander au programme à notre livre de sciences ? Tout simplement les deux leçons suivantes :

I. — Le moteur à explosion : Étude d'un moteur à soupapes. Le moteur à deux temps.

II. — Un véhicule mécanique : la motocyclette.

Autres applications du moteur à essence : l'automobile, l'avion, le tracteur agricole, les moteurs industriels.

Nos lecteurs vont penser que c'est peu. Mais n'avons-nous pas vu que dans les leçons de sciences, dans d'autres disciplines, nous avons de nombreuses occasions de parler de la moto. Et puis, il ne faudrait pas avoir la prétention d'apprendre toute la moto à des écoliers de 6 à 13 ans. Que l'enfant, à sa sortie de l'école primaire, sache ce que c'est qu'un moteur à explosion, qu'il connaisse le secret de

la marche d'une moto, d'une auto, d'un tracteur agricole, qu'il soit débrouillé pour une étude plus sérieuse de ces engins. N'est-ce pas tout ce que nous pouvons demander à un enseignement mécanique par la moto dans les classes primaires ?

Nous avons parlé d'une étude plus sérieuse de la moto. Elle peut se faire pendant les cours d'adultes. Nous avons dit toutes les facilités qu'offrent ces cours pour compléter et préciser l'étude déjà ébauchée de notre machine.

C'est maintenant que se pose une autre question : comment les instituteurs sont-ils préparés pour donner cet enseignement ? Presque tous, partis de l'école primaire, ont passé par l'E. P. S. avant d'entrer à l'École Normale. Ils en sont sortis, leurs études terminées, sans avoir jamais entendu parler du moteur à explosion. Pour notre part, c'est un petit livre,

tombé par hasard entre nos mains au cours de notre service militaire, qui nous a dévoilé le secret du moteur à essence. Il devait avoir pour titre : « Vade mecum ». Nous en gardons le meilleur souvenir. Plus tard, nous avons découvert *Moto Revue*. Vous savez maintenant comment les instituteurs sont préparés. C'est pourquoi si nous voulons l'étude de la moto à l'école primaire, il serait peut-être nécessaire d'en demander aussi l'étude dans les écoles qui préparent les maîtres.

Un cours pour des écoliers est-il possible dans *Moto Revue* ? Non. Pour eux, il faut la parole du maître. Dans la page du débutant qui va bientôt paraître, nous trouverons la préparation de nos leçons. Qu'elle donne un cours simple, très simple et elle sera la bienvenue pour tous les motocyclistes.

## Canevas d'un programme d'instruction

**Matériel d'enseignement :** Terrot 3 CV, modèle 1926. Photographies et dessins pris dans *Moto Revue*, dans catalogues de motos.

I. **La bicyclette.** — Comme sur une bicyclette nous trouvons : un cadre en tubes, une selle, un guidon, deux roues à rayons (la roue avant est toujours chargée de la direction et la roue arrière de la propulsion : roue motrice), des garde-boue, des pignons et une chaîne pour la transmission.

II. **Le moteur.** — Il marche à l'essence (moteur à explosion).

Nous voyons : **Le cylindre**, il est hérissé d'ailettes qui, pendant le fonctionnement du moteur, perdent dans l'air l'excès de chaleur dégagé par la combustion de l'essence. Il est le centre d'action des gaz.

**Le carburateur** : il est chargé de fournir le mélange détonnant : air et essence (on dit les gaz).

**La bougie** : elle donne l'étincelle électrique qui fera exploser les gaz.

**La magnéto** : elle produit un courant électrique qu'elle envoie à la bougie.

**Le carter du moteur** : il tient bien clos des organes qui, mis en mouvement par la force de l'explosion des gaz, font tourner le pignon moteur. Il aspire les gaz et les refoule dans le cylindre.

**Le volant** : il assure au moteur, par son poids et son élan, une allure régulière.

**Les transmissions** : pour l'entraînement de la magnéto (pignons, chaîne, carter fermé) ; pour l'entraînement de la machine, transmission primaire du moteur à la boîte de vitesses (pignons, chaîne, carter ouvert), transmission secondaire de la boîte à la roue (poules, courroies).

**La boîte de vitesses** : elle permet de conserver la force du moteur en diminuant la vitesse de la machine (de 3<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> en 1<sup>e</sup>), de mettre le moteur en marche sans qu'il entraîne la machine (point mort).

**Le tube d'échappement** : il évacue les gaz brûlés.

**Le pot d'échappement (silencieux)** : il amortit le bruit de l'explosion, les gaz s'y détendent (perdent leur force).

**Le décompresseur** : il ouvre un orifice (fermé par une soupape) mettant la chambre d'explosion en communication avec l'air extérieur.

**Le réservoir à essence** : il est fixé au tube guidon selle. Il sert aussi de réservoir pour l'huile (graissage par mélange).

III. **Les commandes.** — a) à la main. Sur le guidon, à droite : **commande du frein dit à main** ; **commande du carburateur**, deux manettes : une pour l'air, l'autre pour l'essence, permettent de faire varier les proportions du mélange explosif (mélange riche : beaucoup d'essence et peu d'air).

A gauche : **commande de la magnéto**, une manette faisant varier le moment où l'étincelle éclate à la bougie et enflamme les gaz comprimés dans la culasse par le piston (avance, retard à l'allumage).

**Commande de l'embrayage** : le moteur étant en marche et les pignons de la boîte de vitesses en prise pour entraîner la roue, elle permet de rendre les deux transmissions indépendantes (débrayage) ou solidaires (embrayage). Elle permet à l'arrêt, le moteur tournant, de passer du point mort à une vitesse et de partir

ensuite lentement (embrayage), en marche de changer les vitesses (débrayage et embrayage).

**Commande du décompresseur** : sa manœuvre permet à l'air ou au mélange explosif de s'échapper sans être comprimé quand le piston remonte, elle permet au cavalier de faire tourner le moteur et de le mettre en marche sans grand effort, de l'arrêter (fonctionnement devenu impossible par manque de compression) sur le réservoir, côté droit.

**Levier du changement de vitesses** : avec l'aide du débrayage, il commande la manœuvre des vitesses.

b) au pied.

à droite : **pédale du kick**, avec l'aide du décompresseur, elle permet de faire tourner le moteur et de le mettre en marche.

A gauche : **pédale du frein**, dit au pied.

IV. — **Accessoires.** — Des carters de chaînes, ils protègent la chaîne contre la boue et le cavalier contre les projections d'huile.

Une béquille avant et une béquille arrière, fixées aux roues, permettent de les soulever tout en maintenant la machine en équilibre (utiles pour réparer un pneu).

Deux plaques portant le numéro d'immatriculation de la machine (carte grise).

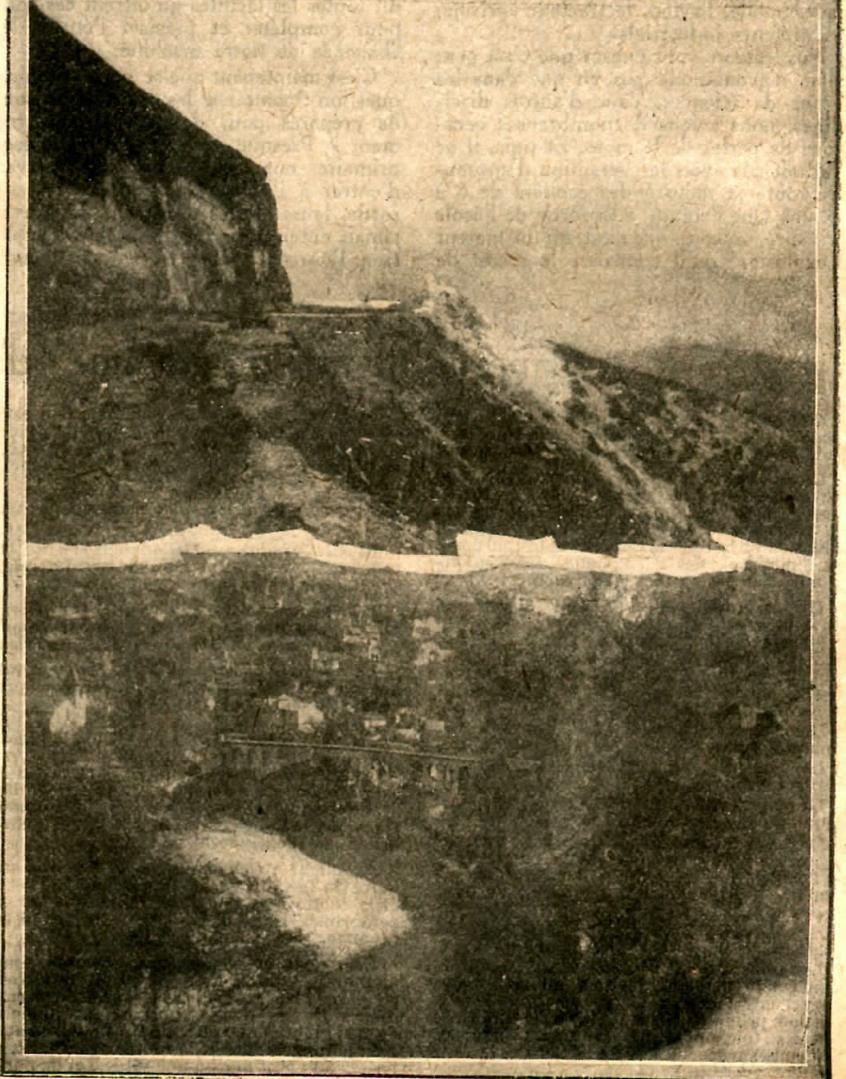
Un porte-bagages sur lequel on peut fixer un siège ou une selle (tan-sad) pour emmener un passager. — E. B.



**N**on seulement, M. Psalty, je me fais un devoir de vous exprimer ma gratitude pour la facilité avec laquelle vous avez consenti à échanger mon « deux temps Royal Enfield » contre votre nouveau modèle « quatre temps, 346 cmc. », soupapes latérales, mais il me semble que je manquerais à un autre devoir si je ne venais pas vous exprimer mon admiration.

Je suis motocycliste depuis de nombreuses années et j'ai eu l'occasion de monter des machines de différentes marques ; pour cette raison, je crois que je puis me permettre, sans vantardise aucune, de formuler un jugement sur le modèle que vous m'avez vendu. Je connaissais, par expérience, ce que je devais attendre de la toute dernière création « Enfield » et c'est donc avec une grande confiance que j'entrepris en septembre dernier un voyage dans une des plus jolies régions de notre beau pays.

Etant très limité par le temps, mon intention était de me transporter, ou plutôt de me rapprocher le plus vite possible de la région intéressante. Ma première étape fut donc Paris-Vichy que je franchis en 8 h. 30 de marche : certes, ce n'est pas un record, et peut-être les « Speed Merchants » critiqueraient-ils ma faible moyenne, mais n'étant pas au terme de mon voyage, je devais, par prudence, ménager et la machine et l'homme. Ma seconde journée et les deux suivantes me trouvèrent dans les contrées que j'avais résolu de visiter. Je ne manquai pas l'ascension du Puy-de-Dôme et les épingles à cheveux du viaduc de Garabit pour ensuite bivouaquer dans un joli petit village dénommé « Massiac » que l'on regrette de quitter pour se diriger sur Saint-Flour et les gorges du Tarn, but principal de mon voyage. A tout motocycliste possédant une machine sûre, je lui recommande ce spectacle unique et vraiment grandiose. Bien qu'il faille exercer une grande prudence dans toute cette région, et principalement à la descente de Saint-Enimie, vous trouvez dès l'entrée des gorges une route merveilleusement bien entretenue et la moins dangereuse de la contrée. Il faut absolument s'arrêter à Peyreleau, à la sortie des gorges et y déguster le merveilleux champignon des Causses, à l'auberge « Bouscary », et repartir le lendemain pour l'Aven-André, par la vallée de la Jonte qui offre sans aucun doute un tout aussi joli point de vue que les gorges du Tarn, avec la seule différence que la route, qui doit être impraticable en moto l'hiver, vous offre un tournant masqué tous les dix mètres avec, sur la droite, un ravin qui, souvent, s'appelle précipice.



1. Les routes sont accidentées en Auvergne.
2. Equipement sobre sur machine élégante de l'auteur.
3. Pittoresque et émotion vont de pair.
4. Le Grand virage de la « route du Puy-de-Dôme »
5. Les gorges du Tarn.

# Massif Central



Je vous disais donc que ce délicieux petit chemin conduisait à l'Aven-Armand, en bifurquant à Meyrueis. Cette grotte, qui a pris le nom de celui qui l'a découverte, est une merveille et il faudrait une autre plume que la mienne pour vous donner un aperçu de sa beauté et je ne puis que vous conseiller de lui réserver votre visite.

Ne manquez pas la montagne de l'Aigoual, m'a-t-on dit, et tâchez d'atteindre l'Observatoire du Touring Club ; on y aperçoit la Méditerranée. L'Observatoire, je l'ai atteint, mais je vous avoue franchement que je n'y retournerai plus. Imaginez-vous, un tas de pierres énormes qui aurait plusieurs kilomètres de longueur et vous aurez une faible idée seulement de ce qu'est la route (si cela peut s'appeler une route) qui conduit au sommet, à une altitude de 1.600 mètres.

Pendant une heure, c'est-à-dire la durée approximative de mon ascension, je crois avoir mis ma machine à l'épreuve d'une telle cruelle manière qu'à tout moment je craignais laisser sur la route un morceau de mon carter constamment martelé par les pierres trop grosses.

Arrivé à Avignon, j'étais en quelque sorte sur le chemin du retour que j'ai effectué à vive allure, sans cependant laisser de côté les visites aux endroits intéressants. Je n'ai malgré tout jamais dépassé les 400 kilomètres dans ma journée, bien qu'il m'eût été facile (pas à moi, mais à la machine) de faire mieux, puisque, à titre d'expérience, j'ai couvert 58 kilomètres en moins d'une heure quelque part en remontant le Rhône et risqué un petit « speed burst » qui m'a paru friser 95.

En conclusion, laissez-moi vous dire que j'ai effectué ce voyage (plus de 2.000 km. en 5 jours  $\frac{1}{2}$ ) dans des conditions merveilleuses ; à aucun moment je n'ai eu à m'occuper de ma machine, si ce n'est que de faire le plein d'huile et d'essence et de tendre ma chaîne une fois (pas une seule fois j'ai dû gonfler un pneu, mais laissons ce dernier point sur le compte de la veine) :

Inutile de vous dire combien je suis satisfait de ma moto et je me demande si la supériorité qu'ont les machines britanniques sur la généralité des machines françaises (il faut bien le dire) ne proviendrait pas du fait que les Anglais apportent une attention toute spéciale aux modèles livrés au public ou aux agents en vue de l'épreuve annuelle (stock trial) qui se déroule chaque année sur un parcours spécialement choisi pour éprouver les machines au maximum, nuit et jour, et dans des conditions atmosphériques généralement très sévères. Les machines sont prises au hasard dans les stocks existants chez les Agents et délivrées plombées aux compétiteurs au moment du départ et un contrôle très sévère est exercé le long du parcours.

J'estime qu'une épreuve de ce genre en France serait très accueillie.

Ch. Barré, Les Lilas.

6. Près de Massiac.

7. La route des gorges du Tarn.

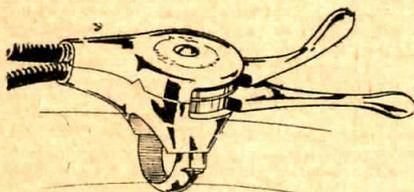
8. Au sommet du Puy de Dôme.

9. Vue de S'-Enimie.



### Améliorons nos machines

Les Etablissements Jay mettent sur le marché une manette double de carburateur qui est supérieurement réalisée. Les bouts de manette en spatule, la faible longueur des branches les rendent très accessibles et très pratiques. Elles sont massives et robustes et sagement réalisées en sorte que sans être

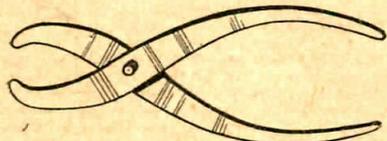


dures les manettes restent là où on les met, obéissent à la moindre action du doigt et n'ont aucune action néfaste sur la durée des câbles qui ne peuvent se coincer sur leur rampe.

Ce sont ces petites améliorations successives qui rendent la moto de jour en jour plus pratique et plus sûre.

### Pour y arriver...

Voici un petit outil qui a sa place dans toutes les sacoches, et qui rend de bons services lorsqu'on veut mettre les agrafes à une chaîne. L'on prend le dernier rouleau



dans chaque crochet, on force à vouloir fermer ce qui rapproche les deux bouts et permet de mettre l'agrafe, j'ai fait la mienne avec une pince ronde dont j'ai recourbé les bouts. Dernièrement j'avais vu un article sur les difficultés pour agraffer les chaînes...

ALLEGRO, Seine-port.

### On verra mieux ainsi

A la page 1.428 du numéro de Noël, Moillérelpe préconise la plaque perforée avec



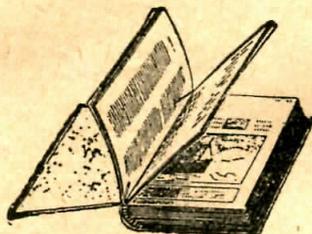
l'ampoule derrière. Mais avec les découpeuses actuelles, il faudrait des tôles minces pour faire un travail « propre » sans bavures ou

finissage à la lime ; et la plaque ainsi trouée serait trop facilement pliable. Sans compter les difficultés de carter hermétique (car on n'a pas besoin que la lumière s'échappe par tous les joints créant ainsi un halo irrégulier et inélégant autour du garde-boue AR) derrière ladite plaque dans lequel on mettrait la source de lumière, et la complication d'une découpeuse. Et puis... chacun peut peindre les plaques actuelles, tandis que avec la solution ci-dessus, il faudrait des « postes de découpeuses » chez les garagistes, mécaniciens, etc, qui — comme en toute chose — exigeraient le prix fort pour un service minime... donc nouveaux frais.

Aussi, je préfère infiniment le système italien dont j'inclus croquis. Toute la surface de la plaque est bien éclairée, au lieu des différentes « zones » du système français. Et l'ampoule, protégée par un abat-jour parallèle, est mieux située que dans une espèce de petite boîte qu'on dirait collée sur la plaque française.

EUCKER, Hyères.

### Pour relier vous-même Moto-Revue

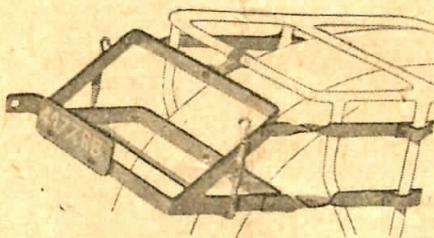


C'est simple, pratique et bon marché ; la couverture spéciale contient un semestre (26 n<sup>os</sup>, sans collage, ni perforation.)

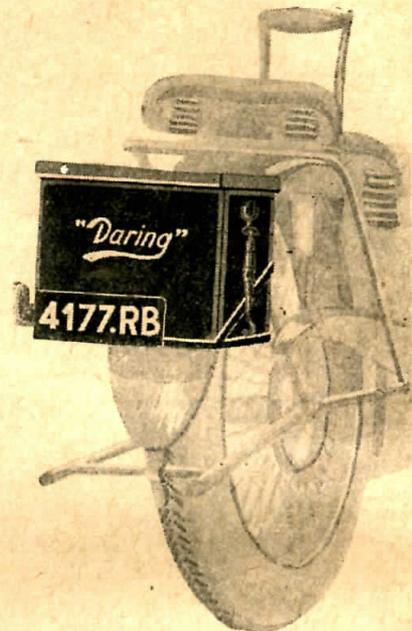
Marbré rouge, dos et coins pegamold, 55 pincettes ressorts : 8 frs. Par poste recommandé : 9 fr. 50

### Pour le grand Tourisme

La malle arrière de moto que lancent les établissements Daring est remarquablement étudiée et vraiment bien présentée.



Construite en contreplaqué armé (feuille d'aluminium collée aux panneaux de contreplaqué), elle est d'une rigidité et d'une étanchéité à toute épreuve. Son mode de fixation standard permet de fixer la portemalle à toutes motos existantes et d'y maintenir la mallette avec les procédés qui ont déjà fait leur preuve dans l'automobile. Les deux dessins ci-joints feront bien comprendre et



bien voir l'ensemble des qualités de cette mallette qui sera certainement appréciée des amateurs de tourisme à deux et qui, par suite de l'emploi du tan-sad, ne savalent ou ranger convenablement leurs bagages.

**Le Paris-Madrid a arrêté pour plusieurs années l'essor de l'auto : 13 accidents avant la mi-course !**

### Les mousquetaires à la Mi-Carême

Le Mousquetaire Athos, à la « gueule » rapiécée par suite des coups d'estoc et de taille reçus au cours de sa carrière, est depuis quelque temps établi éleveur de lapins à Nogent-Le-Rotrou, et il nous écrit que dans son pays, les habitants sont réfractaires à la moto. Mais il les convertira, de gré ou de force : nous le verrons cependant à la Mi-Carême, car il ne veut pas faire mentir sa réputation antérieure. Il a de plus décidé de courir le Bol d'Or, soit en 250, soit en 175 cmc. On parle d'ailleurs que l'équipe entière y participera. En maillot jaune, s'entend. Un constructeur avisé se ferait une excellente publicité en engageant l'équipe entière.

N'ayant pas payé d'impôts pour le premier trimestre de cette année, je voudrais bien savoir si je pourrais sortir avec ma moto le jour de Pâques tombant le 31 mars.

Abonné N° 4.882.

L'Automobile Club de l'Ouest, a fait une demande officielle au Ministère des Finances, et il est très probable que les contributions indirectes ne laisseront pas passer cette occasion d'augmenter leur caisse à la veille de Pâques. Pour l'instant, il n'y a rien d'officiel et il est interdit de sortir sans permis vert, le jour de Pâques, ou il faut payer le trimestre entier.

## La Page du Cyclecar

### L'U. M. F. a cédé enfin...!

Une petite note passée dans les journaux, ces jours derniers, en tout petits caractères, a pu passer inaperçue de nos nombreux cyclecaristes. Elle est conçue :

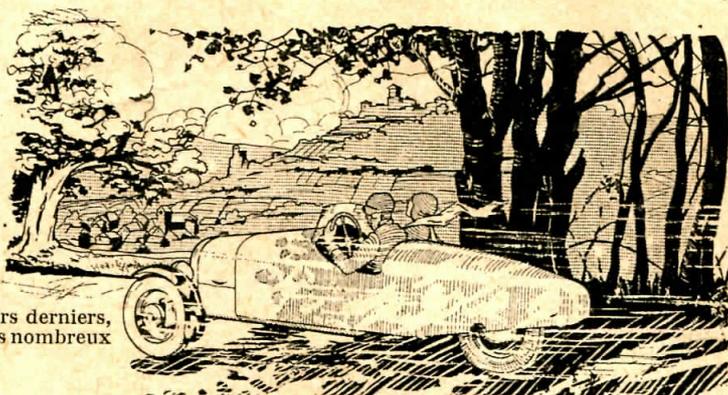
#### Le poids des cyclecars

Au cours de la dernière réunion de la commission sportive de l'U. M. F., il a été décidé que :

1° La limite de poids maximum de 350 kilos sera portée à 362 kilos pour les cyclecars munis d'amortisseurs et participant aux courses de vitesse ;

2° Le poids maximum des cyclecars participant aux épreuves de tourisme sera fixé à 450 kilos, lorsque ces véhicules seront équipés avec les accessoires suivants : capote, pare-brise, éclairage réglementaire, démarrage électrique ou mécanique. Il doit être entendu toutefois que la tolérance de 12 kilos prévue pour les amortisseurs ne s'ajoute pas au poids maximum de 450 kilos.

Sous des dehors parfaitement insignifiants, cette note répond à une pression très puissante de tous les usagers et fabricants des cyclecars. L'U. M. F. est une réunion de gens parfaitement imposants, en ce sens qu'automobilistes, ces gens ont perdu non seulement le goût, mais aussi la possibilité de faire du cyclecar ou de la moto. Ces deux véhicules étant plus que cousins-gerains. La limite maximum de 350 kilos était ni plus ni moins que prohibitive pour les usagers, car cette limite ne répondait plus à l'époque. Le poids est porté à 450 kilos, soit 100 kilos de plus. Certainement l'U. M. F. voyant



disparaître très rapidement de toutes ses organisations le cyclecar, qui, en somme, est l'aristocratie de la moto, a senti passer un vent de défaite dans sa caisse, et continuer sur cette même base, c'était permettre aux fédérations dissidentes de trouver une source incontestable de revenus.

#### Le poids fiscal

Ceci dit, avouons qu'il serait souhaitable que le fisc, ébranlé en ses retranchements surannés, suive la même voie et comprenne qu'à son tour, en élargissant la formule officielle de ce véhicule, il augmente de ce fait ses rentrées d'argent : en effet, le cyclecar, actuellement, est muselé par des règlements absolument stupides : que le fisc porte à son tour la formule à 450 kilos, et immédiatement nous reverrons reflourir cette industrie qui n'a pu à l'heure présente suivre le progrès en ce qui concerne les amortisseurs, la marche arrière, l'éclairage, l'équipement en général ; en effet, dans tout cyclecariste sommeille un sportif, qui certainement considère son véhicule, comme un engin utilitaire, mais qui aussi veut participer, de loin en loin, à des compétitions.

### MON DADA....

## Le Cyclecar remplacera-t-il la moto ?

Le cyclecar a toujours été mon dada et je me suis souvent renseigné et entretenu à ce sujet avec pas mal de personnes qualifiées.

Le cyclecar a été complètement négligé. La raison : elle est bien simple, le législateur en assimilant aux 5 HP, lui a cassé les reins. (Erreur profonde : le cyclecar paie plus cher que la moto, 60 francs par CV sans minimum, au lieu de 30 francs, mais moins cher que la voiturette qui paie 60 francs aussi mais avec un minimum obligé de 360 francs : c'est appréciable, cher ignorant !). Le cyclecar par définition, n'est-ce pas, est l'auto du petit, de l'humble de celui qui, ayant tout juste le moyen d'acheter une moto, préférerait assooir sa femme à côté de lui que de la jucher derrière. Le cyclecar est un véhicule éminemment populaire. Ne parlons pas des marques Peugeot (5 HP) Citroën (5 HP), qui prenaient tellement bien aux dépens des 10 HP que le constructeur dans son intérêt seul les a supprimées en ayant l'air de vouloir prendre bien entendu l'intérêt de la clientèle. Quel est celui qui, pouvant à peine acheter une 5 HP, prendrait une 10 ? C'était grotesque et enfantin. Ne parlons pas des Sandford, des d'Yrsan 3 roues à 13 et 15.000 c'est trop cher, il vaudrait presque mieux une Peugeot.

Non, rien de tout cela : le cyclecar doit rester cyclecar, c'est-à-dire un engin servant d'intermédiaire entre la moto et l'auto. Et approchant par le prix plutôt la moto que l'auto. L'article de M. H. P. Borestroke que j'ai sous les yeux, est parfait, combien je rencontre d'arguments que j'aurai moi-même présentés ici s'il ne m'avait pas devancé. Mais il y a tellement à faire et à dire à ce sujet. Et il est vraiment extraordinaire que personne en France n'ait réellement tenté de faire un cyclecar qui ait une faveur grandis-

sante. Vous avez théoriquement en France 5 millions de véhicules à construire, mais dans des conditions telles de bon marché qu'on n'hésite pas à le faire. Et c'est le problème de la grande série. Les employés, les ouvriers modestes n'arriveront jamais au 13.500 d'une 5 HP Peugeot, ni même au 8.500 du Sima Violet, augmenté tellement de tant d'accessoires. Non, tout cela est trop cher. Il faut avouer, sans fausse honte, que cela n'est pas dans les moyens de la moitié de la nation. Car, s'il y a les personnes ayant, soit un commerce qui argente, soit quelques rentes il y en a autrement plus dont les salaires ne dépassent pas 1.500 à 2.000 par mois... et encore !!! Faut-il pour cela les laisser tomber ? L'Etat lui-même a tout intérêt qu'un flot de nouveaux véhicules monte les routes. Ne fût-ce que pour les impôts sur les pneus, l'essence, la matière première et les taxes sur cyclecar. Car il faut une taxe spéciale, une taxe minime, avantageuse, qui laisse au cyclecar son caractère de populaire et non seulement économique au point de vue entretien, mais aussi impôt. Rappelez-vous de l'impôt de 100 francs par an. Quel rêve et qu'il est loin.

Que le cyclecar soit léger, il le faut.

Qu'il soit laid, pourquoi plutôt que beau ? Le Français aime l'élégance. Voyez-vous des quantités de Morgan en province. Dans ma vie, j'en ai vu 7 à 8 au plus, 1 d'Yrsan, 1 Sandford et 1 Violet, c'est tout. C'est cela la grande série. Allons donc !

Que faut-il au cyclecar pour avoir une vogue inégalée :

1° Impôt réduit correspondant à bourse réduite, soit de 100 à 150 francs par an.

2° Prix le plus bas possible. Dans les 7.000 au plus.

3° Forme élégante, même dans sa rusticité, 4° Solidité à toute épreuve,

5° Pas de solution batarde, qui jettent la défaveur, chaînes à l'air, moteur au vent... La solution existe ; au constructeur avisé de la trouver, mais, de grâce, pas de bric à brac.

La moto remplace progressivement la bicyclette. Le cyclecar doit remplacer automatiquement la moto. AIN-BORDEAUX.

Je suis très heureux que *Moto Revue* consacre une page de son journal au cyclecar. Beaucoup de cyclecaristes attendaient cette formule. Elle est créée, qu'elle prospère : tous nos vœux en ce sens. Nous espérons que ce ne sera pas une page, mais plusieurs, qui seront consacrées à cet intéressant engin. — Nombreux sont ceux qui, hier motocyclistes, sont aujourd'hui cyclecaristes, et ont, malgré tout conservé l'abonnement. Certes, ces derniers sont heureux qu'on leur parle de leur ancienne monture, parce qu'ils l'ont aimée, qu'ils l'aiment encore — la moto à son charme, le side-car et le cyclecar également — mais ils seront encore plus heureux qu'on leur consacre quelques lignes chaque semaine.

Note désir est exaucé nous en remercions sincèrement *Moto Revue*, n'est-ce pas cyclecaristes ? Très bien l'essai de Morgan dans votre dernier numéro, mais l'essayeur ne dit pas s'il a peiné à mettre en route. Dieu qu'il est difficile à faire partir ce moteur surtout quand il est lubrifié au ricin ! Donc des tuyaux de temps en temps et des bons, s'il vous plaît, aux possesseurs de Morgan, nous serons ainsi satisfaits et vous en remercions à l'avance.

Pierre SIMON, N° 81.000.

# Le Courrier du Cyclecariste



Cette page est à vous

Vous dites que : cette « page est à vous, qu'attendez-vous pour en profiter ? » J'en profite. D'abord, *Moto Revue* s'appelle *Moto Revue*. Commencez par supprimer de la couverture le sous-titre : Voiturette. Le side, le cyclecar ont tant de points communs avec la moto qu'ils ont leur place dans les colonnes de notre revue hebdomadaire. Mais je ne vois pas pourquoi certains lecteurs ou abonnés réclament des articles sur la voiturette ou la voiture. Puisque l'Actualité Automobile existe et répond à leurs desiderata...

Secondo. Pourquoi M. Fougères, page 81 dit-il : « Pas de trois roues... Ce serait se handicaper... etc. »

Jamais de la vie. Je suis un fervent du trois roues et de la moto. Celle-ci n'a-t-elle pas été assez combattue, dénigrée ? Et pourtant, quel succès en peu de temps ! Il n'y a pas de raison pour que les trois roues ne connaissent pas la même faveur. On réclame des cyclecars. S'ils sont à trois roues, il est probable que le prix de revient baisserait encore. Ne pensez-vous pas qu'un homme remarquable comme Violet devrait faire un trois roues. La ligne de ses véhicules y gagnerait en permettant un profilage élégant. Une roue de moins, c'est toujours ça. Et plus : les cyclecars, quatre roues comme le Violet, la quadrilette Peugeot à pont arrière étroit, donnent l'impression d'une pauvre petite bannette qui serre les fesses craignant un coup de pied quelque part. Enfin, je suis certain qu'un trois roues Violet, à roues avant un peu plus écartées et roue AR unique, tiendrait mieux la route que son modèle actuel. J'ai souvent été sur le point d'en acheter un, mais cet arrière m'a retenu. Pourtant, son moteur deux temps, deux cylindres flat-win est remarquable et j'en connais un qui fait couramment le 90.

Les trois roues n'ont aucun public à conquérir. Il circule de nombreux Morgan, d'Yrsan et Sandford. Celui-ci à son prix, mais il le vaut. Mais pour les petites bourses, un trois roues deux cylindres deux temps, à air, à 8.000 francs se vendrait... comme des petits pains. Je préfère laisser quatre roues aux voiturettes, voitures et camions.

Pour terminer : page 113, M. Michalouros dit : « la voiturette n'est pas plus dispendieuse que la moto ». Si.

## Trop d'huile...

J'ai été très vivement intéressé par votre article sur les segments racleurs car j'ai justement une 6 CV qui dépense gaillardement son litre d'huile aux 100. C'est une Renault 26 modèle N. Ce modèle comporte-t-il des supports racleurs ? Si non, y a-t-il moyen d'en mettre ? Croyez-vous que cette consommation d'huile exagérée vient de cette absence de segment ? Si elle pouvait provenir d'ailleurs (et d'où) y aurait-il moyen d'y remédier ?

Je serais très heureux que vous puissiez me donner quelques tuyaux à ce sujet, car l'agent de Renault m'a dit que cette consommation était normale. Ce qui m'a laissé rêveur, car un bidon d'huile me fait cinq fois plus de kilomètres sur une M. 70 FN que sur cette voiture, et on prétend que les motos dépensent plus d'huile qu'une voiture !

Dabut, Collège de Louhans.

La consommation d'huile exagérée que vous reprochez à votre petite voiture a été corrigée sur les nouveaux modèles, mais était, si on peut ainsi s'exprimer, normale sur les anciens types. Votre

Au point de vue commercial, elle rend de plus grands services que la moto. Vous n'avez jamais dit le contraire, ni personne. Mais pour transporter 150 kilos et le poids de deux personnes, un moto-tri lui coûtera moins cher au kilomètre que la 5 CV Peugeot que je connais aussi, (tous frais compris même l'amortissement.) *Moto Revue* à ce sujet a toujours eu raison.

G. GILLON, abonné : 85.462.

## Voyez la réponse précédente à ce sujet

Ayant l'intention de faire l'acquisition d'un cyclecar Alcyon, deux cylindres opposés 2 temps, je vous serais reconnaissant de vouloir bien me donner votre avis sur les avantages et les inconvénients de ce véhicule.

La construction (châssis, moteur et carrosserie) est-elle robuste ? Peut-il assurer un service dans une région accidentée. Est-il confortable ?

La conduite est-elle facile et la consommation d'essence pas trop exagérée ?

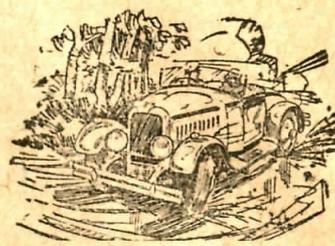
Ce cyclecar n'a que deux vitesses. Est-ce suffisant pour donner assez de souplesse ?

POLLET, n° 81.140.

## Toujours bravo !

Très bien la page du cyclecar, ça me fait plaisir en tant qu'ancien motocycliste et sidecariste, à d'autres aussi, j'en suis sûr. Donnez-nous des essais et des machines modernes. Je viens de lire l'essai du Morgan, mais celui-ci était de 1924. Pour ces essais demandez aux constructeurs qu'ils vous prêtent leurs machines. Ceux qui accepteront n'auront pas peur de votre impartialité dans l'intérêt de tout le monde, ça leur fera de la bonne publicité, ceux-ci ont d'ailleurs confiance dans leurs machines. Quant aux autres : eh bien, tant pis pour eux (ceux qui ne voudront pas), c'est que leur mécanique ne tient pas et qu'ils désirent que l'on n'en connaisse pas les défauts. (Je vous dis ceci mais vous le savez mieux que moi). Maintenant, je désirerais voir dans vos colonnes l'essai des deux modèles Sandford, etc., et les pauvres essayeurs ils n'auront pas bon temps, les motos, les cyclecars, etc. et les eng... et compliments.

BRETON, Saint-Crépin.



On prétend, mais...

On prétend que l'Angleterre ne fabrique guère du 1.100 cmc en voiturette. On semble vraiment oublier la fameuse Riby 7 CV, qui vaut toutes les Amilcar, Samson, Sandford, Rally, E. H. P., Lombard (puisque *Moto Revue* aime les surenchères j'ajouterais S. C. A. P., Ariès, B. N. C.) du monde. Vous doutez de la supériorité anglaise en matière automobile ? Attendons les 24 heures du Mans et voyons si Bentley ne battra pas Bugatti.

H.-L. TUCKER, Hyères.

## Tendeur de chaîne

Après lecture de l'article sur le Morgan et une demande parue il y a quelque temps, j'ai trouvé l'adresse du tendeur de chaîne (cela sans réclame), Poiret, 77, rue des Fontenelles, Nanterre. Cette adresse intéressera je crois, nombre de propriétaires de Morgan. Les freins AV montés moyennant supplément de 650 francs par la maison Darmont donnent un freinage parfait sur une Morgan sport à ailettes.

G. BERNIÈRES, abonné 69692.

## Y a-t-il des lecteurs ?

... Voyageur de commerce, je vous dis bravo pour la page du « Cyclecar ». Vraiment cette rubrique manquait dans votre Revue et, comme vous nous priez, nous lecteurs, d'en user, je vais avoir recours aux conseils des anciens. J'ai acheté l'an passé un « G. N. ». J'ai un peu roulé avec, mais n'ai pu me rendre compte de ses possibilités. Y aurait-il parmi vos lecteurs des cyclecaristes sur « G. N. » (ce que je pense), qui pourraient me tuyauter sur la consommation, la limite normale de son moyen d'action, la charge que je puis lui donner sans risques. De plus, au point de vue rendement, le cylindre droit donne beaucoup mieux que le gauche. Est-ce normal ?

G. SABARD, Paris.

## Consultations des Cyclecaristes

garagiste a donc en partie raison, mais il est parfaitement possible de monter des segments racleurs et un de nos amis qui a fait opérer cette transformation sur sa voiture ne consomme presque plus d'huile. Cette transformation a d'ailleurs été faite par un agent de Renault.

### Un bien ancien !!

Ce serait au sujet d'une voiture Françon, je crois 6 CV, en deux temps, à chaîne, sans carter. Ce serait pour faire un petit service sur un rayon de 25 kilomètres avec 250 kilos de charge : d'ailleurs elle est en camionnette.

Voici d'ailleurs les caractéristiques : type F. 1. D. 2, série 110, n° du châssis 568, moteur 621. Je voudrais aussi savoir si la maison est

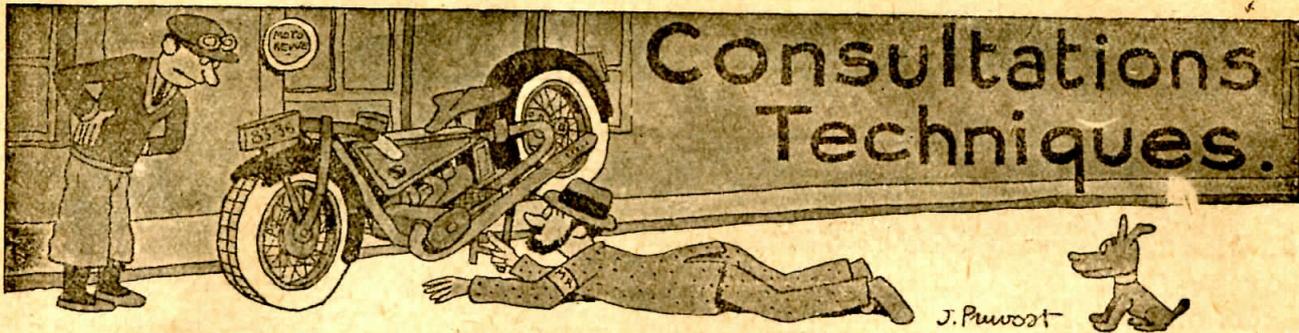
française : si elle fabrique encore ; combien ça consomme d'essence et combien de chevaux et si le deux temps ça va pour le transport.

Maintenant, il n'y a pas d'éclairage électrique : je peux le faire mettre, et quel genre ? Si vous pouvez : sa cylindrée du moteur. La voiture en assez bon état, combien peut-elle valoir ?

Bosson, abonné 4410.

La maison en question est française. Il y a déjà pas mal de temps que nous n'en avons entendu parler, mais nous pensons qu'elle existe encore. Ce moteur est un 6 CV et marche fort bien, avec une consommation de 7 à 8 litres aux 100 kilomètres. (S'il est en bon état, bien entendu). La cylindrée doit être, autant qu'il nous en souvient, de 750 cmc. Oui, on peut monter l'éclairage électrique, mais par accumulateurs, car aucun emplacement n'est prévu pour une dynamo. D'ailleurs le prix élevé d'un équipement électrique serait hors de proportion avec la valeur actuelle de cette voiturette, qui doit avoir au moins 6 ou 7 ans d'existence et dont l'état mécanique devra être sérieusement vérifié avant l'achat.





### La roue dentée et la rotative

Je viens, par la présente, te demander le petit renseignement suivant : ayant acheté un compteur kilométrique d'occasion de marque anglaise (Walford), je désirerais savoir comment je pourrais calculer si la roue dentée qui s'adapte sur les rayons est bien celle qu'il faut pour pneus  $27 \times 4$  ; en un mot, si ce compteur, une fois monté, ne me donnera pas des indications fausses ?  
Je profite de cette lettre pour te féliciter de la page du sidécar et, par anticipation, de la page du débutant.

R. BRILLANT,  
Abonné, Paris.

Montez toujours votre compteur prêt à marcher. A ce moment, en calculant vos roues de 70, vous irez chez un fabricant : O. S., Jaeger, etc. et vous demanderez une roulette de fibre d'entraînement : c'est un numéro 21 ou 22 qu'il vous faudra : le vendeur jugera lui-même ; vous ferez aussitôt l'essai sur 2 ou 3 kilomètres et, en cas d'écart de plus de 7 % vous demanderez le numéro en dessus ou en dessous au fabricant qui ne fera aucune difficulté d'échange. La page du débutant débutera avec le début de la rotative, c'est-à-dire dans une quinzaine.

### Bois pour motos

Vous serait-il possible de me faire savoir quel bois on peut employer pour fabriquer des rondelles d'amortisseur du genre Hartford, et quelle préparation faut-il faire subir à ce bois pour le rendre gras.

Henri BEL,  
Abonné 75.696.

La préparation des rondelles de bois imprégné est un des secrets de fabrication d'Hartford. Ce sont des bois exotiques qui ne risquent pas de se fendre. On pourrait également faire des rondelles en produit d'amiant comme Férodo, Flertex, Raybeston, etc.

### Turbines à essence

Etant depuis longtemps un fidèle lecteur de Moto Revue, je vous serais obligé de me faire savoir, par l'organe de votre publication, le renseignement suivant : Y a-t-il un ouvrage traitant de la question turbines à essence ?

Je désirerais connaître ce renseignement avant de faire breveter un modèle de moteur de ce genre que j'ai conçu.

Marcel SAINT-CLAUDE.

Nous n'avons pas encore eu l'occasion d'étudier sérieusement la question de la turbine à essence. Celles qui sont réalisées sont des machines industrielles à grande puissance et il n'en existe qu'un très petit nombre chez nous il y a quelques années des essais furent effectués par M. Armengand. Nous ne trouvons pas, dans les catalogues que nous avons, un ouvrage spécial sur le sujet, il est possible que vous en trouviez un en allemand, mais nous n'avons pas d'indication à cet égard.

### Peut-on désaxer les cylindres ?

1° Peut-on désaxer un moteur à 2 cylindres en V ;

2° Si oui, pour un moteur dont les 2 cylindres font entre eux un angle de  $60^\circ$  et une cylindrée totale de 300 cmc., de combien sera approximativement ce désaxage ?

3° Ce moteur étant supposé à culasse hémisphérique et à soupapes en tête, puis-je suivre, pour le calage des soupapes, le schéma indiqué dans le numéro 234 du 3 septembre 1927, page 533 ?

4° Y a-t-il un inconvénient à incliner les

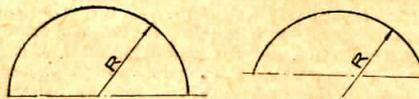


cylindres à  $60^\circ$ , les constructeurs faisant varier cet angle de  $42^\circ$  à  $55^\circ$  ?

5° Quelle est la meilleure forme à adopter pour la forme d'une culasse hémisphérique ? une forme parfaitement demi-ronde ou une angulaire. Laquelle des deux permettrait de loger la bougie bien au-dessus ? est-ce vraiment un gros avantage que de loger cette dernière à cette place ?

6° Peut-on sans risques adopter un taux de compression de 6 ?

Pouvez-vous me répondre par voie du journal ou directement ? et me dire le prix de cette consultation technique ?



### 7° Une dernière question ?

Quel est actuellement, pour un moteur tournant vite le meilleur montage du pied de bielle ? me faire un croquis si vous le pouvez.

Phudh,  
abonné n° 79247.

Il est possible de désaxer les cylindres d'un moteur en V, mais dans le même sens pour les deux cylindres. Il ne faut pas, comme semble l'indiquer votre croquis désaxer pour réduire l'angle entre les cylindres. La valeur du désaxage doit être assez faible. Elle varie suivant l'alésage, la course, la longueur des bielles. En général, elle reste inférieure au cinquième de l'alésage. Nous croyons d'ailleurs qu'on s'est exagéré l'influence du désaxage.

Vous pouvez partir de ce réglage comme base, mais, c'est seulement par expériences et comparaisons que vous pourrez déterminer le réglage optimum.

On évite les angles exagérés à cause des difficultés d'allumage et du couple moteur défectueux.

Il n'est pas vraiment utile de loger la bougie au pôle de la culasse, et cela oblige à réduire les dimensions des soupapes, ce qui est un inconvénient sérieux. La bougie peut donc être montée sur le côté de la culasse.

Une culasse en forme d'ogive permet de monter des soupapes plus grandes, mais elle a l'inconvénient de présenter un plus grand volume et d'amener ainsi à un taux de compression plus bas. De plus, il en résulte des difficultés pour l'établissement de la distribution.

Un taux de compression de 6 à 1 est déjà un peu élevé pour la marche à l'essence pure. Pour un service régulier, contentez-vous de 5,5 à 1.

Montage du pied de bielle. — Généralement, l'axe du piston est flottant et isolé du cylindre par deux pastilles de bronze. Le pied de bielle est simplement enfilé sur l'axe. Mais, peut-être voulez-vous parler de la tête de bielle. Pour les deux cylindres, on emploie pour un cylindre (généralement le cylindre arrière) une bielle à fourche ou bielle femelle, et pour l'autre une bielle simple ou bielle mâle qui vient s'encaster dans la bielle femelle. Le mieux est de monter ces bielles sur quatre rangées de rouleaux.

### Maladroit...

J'ai donc employé le Mixtrol-oil que vous m'avez envoyé, et comme résultat, ce n'est pas brillant, à moins qu'il ne s'agisse de coïncidences :

1° Départs difficiles,  
2° Fumée abondante,  
3° Bafouillages lamentables en cours de route et en 3° (Harley des stocks).

4° Explosions violentes dans l'échappement, à tel point que mon silencieux fut projeté à quatre mètres en arrière lors d'un départ laborieux.

5° Je vous fais juge.

MARCHAL n° 3.553.

Vous nous faites juges ! Très bien, mais accepterez-vous notre décision, c'est peu probable... Eh ! nous, tant pis.

D'abord nous dirons que tous les inconvénients que vous nous signalez n'ont aucun rapport avec l'emploi du Mixtrol ou de tout autre huile. Parti sur un fondement erroné, vous avez bâti toutes sortes de suppositions malséantes. 1° Le Mixtrol-Oil, employé mélangé à l'essence ne peut, sous aucun prétexte, occasionner le départ difficile ; c'est le réglage général de votre moto qui est incriminable. 2° La fumée abondante est fonction d'un excès de graissage de votre pompe, le Mixtrol n'a rien à voir en l'espèce à moins que vous ne mettiez un bidon entier au lieu d'un dé à coudre pour occasionner un tel inconvénient.

3° D'ailleurs vous nous prouvez par cet alinéa que votre Harley est pitoyablement réglée : ces bafouillages pouvant avoir de nombreuses causes collatérales que nous ignorons avec si peu de détails sur elle.

4° Excusez-nous de vous dire qu'il n'y a aucune relation de cause à effet ; vous feriez sourire. Voyez donc le réglage de votre magnéto d'abord et ensuite l'ensemble de votre moteur.

5° Vous nous avez fait juge. Nous vous condamnons parce que, ayant employé le Mixtrol, votre machine, laissée en état peu soigné, s'est trouvée tout-à-coup rajeunie. Cet excès de vigueur fait ressortir des défauts de soins antérieurs cachés ou volontairement dédaignés. Prenez-vous-en à vous-même et non à l'inoffensif Mixtrol qui a voronisé une machine trop sénile.



## LE COIN DE L'U. M. F.

**Un projet de modifications aux statuts:**  
« Moto Revue » sur la sellette à  
l'U. M. F.

Vendredi dernier, le Comité de l'U. M. F. s'est réuni de nouveau. D'importantes questions, si nous nous en rapportons à l'ordre du jour devaient y être traitées. Mais... comme à la Chambre, tout se termina par la nomination d'une commission.

Tout d'abord, nous dirons, ou plutôt on nous informa que *Moto Revue* fut violemment attaqué ? A cela, nous répondrons.

Parlons un peu de ce qui s'y passa. Bien que M. le Président de l'U. M. F. soit un ennemi acharné de la presse, puisqu'il prétendit que chaque fois on lisait le lendemain des compte-rendus plus ou moins fantaisistes, disons-lui que ceux-ci n'ont jamais été démentis. Il est vrai que M. le Président fit connaître toujours, paraît-il, à l'assemblée qu'il ne lisait pas *Moto-Revue*. C'est son droit. Cependant, nous aimerions qu'il nous citât un organe hebdomadaire qui serve autant la cause des motocyclistes. Remarquez, M. le Président, que ça n'est pas pour vous obliger à lire *Moto-Revue*, loin de là. Nous laissons ce soin aux motocyclistes.

Il fut question à cette réunion, et nos confrères quotidiens furent les premiers à en parler, d'un petit bouleversement dans les statuts de la fédération. Nous vous reconnaissons là, M. le Président, dans votre vrai rôle ; mais laissez la presse tranquille, elle remplit son rôle d'informatrice et croyez-nous, tout ira très bien, le jour où vous l'accepterez à votre table.

Donc, il s'agit de modifier les statuts. Ça, c'est facile. Vous avez nommé une commission. C'est encore très bien. Mais votre choix n'est pas très heureux. Du côté club, vous prenez deux membres du

M. C. F. : certe, s'il y en a un qui est très à la page, mais nous croyons bien que son idée n'est pas dirigée vers une modification éventuelle des statuts avec une plus large admission de délégués au sein de la fédération, mais, vers une meilleure stabilisation des membres du bureau et de la de Commission sportive.

tout à l'heure devaient être élus pour 3 ans.

M. le Président, qui semble vouloir s'atteler à la tâche que nous avions indiquée dans nos colonnes précédentes, arrêta net ce projet et proposa une modification des statuts. C'est un lourd pavé qui tomba sur l'assemblée. Comment, M. le Président, veut modifier l'U. M. F. ? Ah ! Ah ! mais savez-vous que cette affaire est très importante et n'est pas pour nous déplaire.

Ce petit travail auquel il avait dû se passionner sérieusement, a un petit défaut. Il consiste à diviser la France en régions, semblables à celles des Corps d'Armées. Oh ! les militaires. Chacune de ces régions nommaient un délégué, qui serait convoqué par le Comité environ tous les deux mois. Seulement l'histoire ne nous dit pas qui paiera les frais de transport ? Peut-être pourra-t-il être choisi parmi les Parisiens. Oh ! alors disons tout de suite que ce sera du pareil au même. Enfin, l'on prit quatre personnalités de l'Assemblée, deux A. C. F., deux M. C. F... oh ! pardon nous voulions dire, deux délégués de clubs et l'on décida que les membres du bureau, feraient également partie de cette petite commission et maintenant, il ne vous reste plus qu'à attendre !... Nous devons-vous dire que ça n'est pas pour tout de suite, tranquillisez-vous !

Au cours de cette réunion du Comité, toujours d'après le communiqué, (*Moto-Revue* ne le reçoit pas, mais on lui communique par sans fil) regrettons l'absence d'un aussi grand nombre de délégués. Que les clubs sont bien représentés : manquaient à l'appel 9 délégués A. C. F. ; 6 délégués de clubs. Et encore, on dut annoncer au début de la séance qu'il n'y avait que 4 A. C. F. et 3 clubs. L'ordre du jour cependant appelait la présence de ceux-ci. Tout au moins, les clubs, puisqu'il s'agissait d'une modification des statuts.

Enfin, nous dirons que c'est au cours de cette discussion que *Moto-Revue* fut pris à partie. *Moto Revue*, serait parait-il, l'instigateur de ce mouvement de fronde. *Moto-Revue* serait le promoteur et le créateur de tous les nouveaux clubs. *Moto-Revue* serait un gueulard fini. *Moto-Revue* serait...

Vous vous rendez compte de ce que serait *Moto-Revue*.

Eh bien ! n'en déplaît à ce cher Monsieur « M'as-tu vu ! » *Moto-Revue* n'est pas tout cela.

*Moto-Revue* est l'organe de défense des intérêts des motocyclistes, ça oui et un peu là... *Moto-Revue* fournit des tuyaux pour la création des clubs motocyclistes, c'était son rôle, et c'est pas fini ; mais, par contre, *Moto-Revue* n'a rien à voir dans le club *Manola* dont le membre du Comité de l'U. M. F. lui en accorde la paternité. *Moto-Revue* use de son droit de critique et encore, il ne dit pas tout... car alors ça sentirait trop mauvais... il se borne à définir les améliorations qui

**U. M. F.**  
**FÉVRIER**

17. — Circuit Basses-Pyrénées (M. C. Bordeaux).

17. — Circuit Basses-Pyrénées (M. C. Pau).

24. — Côte Massillan (A. M. C. Gard)

24. — Côte Mont-Chauve (M. C. Nice).

**MARS**

3. — Circuit d'Estérel-Plage (Nicea Motor).

9. — Coupe Soubitez (M. C. F.).

11-15. — Bordeaux-Nice (Nicea Motor).

D'après le projet, qui avait été déposé par ses soins et qui faisait un peu l'objet de cette réunion, nous y trouvons : Election de 3 Vice-Présidents ? Où allons-nous, mon Dieu ! Trois Vice-Présidents, mais vous voulez donc faire une garde républicaine de la fédération et que tous les membres du Comité aient des galons. Deux ou les clubs, un ou l'A. C. F. Ça se discute.

Bien que *Moto-Revue* ait été traité de gueulard ! ce qui n'est pas et nous le démontrons plus loin, il a indiqué dans ses colonnes, il y a quelque temps, ce petit tour de manivelle. Aujourd'hui *Moto Revue* sera gentil, il n'y reviendra pas.

Le projet soumis au Comité prévoyait encore le renforcement des mandats, puisque les membres dont nous parlions



Le M. C. de Villeurbanne possède, pour lui et les clubs environnants, une voiture de dépannage : l'acrobate clown Ballarini qui fait partie du club.

seraient nécessaires au plus grand développement du motocyclisme en France. *Moto-Revue* encourage toutes les bonnes volontés, de n'importe quel côté qu'elles se trouvent. Et si *Moto-Revue* se permet de critiquer les réunions de l'U. M. F., avouez franchement qu'elles le méritent. Mais *Moto-Revue*, sachez-le bien, n'a jamais dans ses colonnes engue... le pouvoir sportif français. Ne pas confondre avec les malpropétés sportives qu'elle dénonce; mais ses colonnes sont ouvertes à l'U. M. F. comme à la 2 F. M., et même au Moto Club de Fouilly-les-Oies, en critiques et en compliments et lorsque *Moto-Revue* organise une épreuve, malgré les obstacles de toute sorte, — car, avouez-le, les Six Jours d'Hiver, sont un peu là pour en témoigner — il est le premier à appliquer les règlements de la fédération et n'a jamais trop regimbé contre ceux, draconiens au possible, qu'on lui impose? Et pourtant quelle belle levée de boucliers si *Moto-Revue* sonnait la charge.

Mais, M<sup>onsieur</sup> le Délégué, vous êtes mal renseigné?

Et *Moto-Revue*, ne nous en déplaise, soumettra aux délégués de l'U. M. F. ses propositions aux modifications des statuts.

E. R.

#### Un nouveau Club à l'U. M. F.

La formation à Courpière d'une filiale du Moto Club d'Auvergne est chose faite. Quoique étant dans une petite localité (13.400 habitants), déjà 52 membres actifs après vingt-cinq jours d'existence. Aussi l'espoir pour l'avenir de ce groupement est grand.

D'accord avec le M. C. A., plusieurs épreuves dont une course de côte sont envisagées.

Georges GÉNIN,  
Président du Moto Club,  
à Courpière (P.-de-D.).

#### Auto-Moto-Club de la Cité

Cet actif groupement donnait dimanche son 2<sup>e</sup> grand bal au Palais d'Hiver. Cette soirée toute amicale a connu un succès bien mérité; son Président, Ageron, entouré d'une poignée de sportifs, avait bien fait les choses. Des intermèdes fort divertissants, la chevauchée équestre du sympathique Ballarini, le gigantesque gâteau des rois et les choristes Villeurbannais qui furent fort applaudis. Les danses et les chants durèrent jusqu'à 5 heures du matin où chacun se retira enchanté d'une si bonne soirée. Les listes des gagnants de la souscription à l'œuvre du timbre antituberculeux sont à la disposition du public, dans tous les Etablissements où il y avait des dépôts de billets. La réclamer au siège de l'A.M.C.C. Café Lencq, jusqu'au 31 mars inclus.

#### Aux acclamations !!

Le 24 janvier 1929, les motocyclistes de la localité se sont groupés sous les auspices de la municipalité et ont formé aux acclamations le groupement suivant; ce groupement prend pour titre: Moto Club de Pantin, société jeune qui vous demande, cher *Moto-Revue*, votre appui dans votre si intéressante revue dont nous sommes déjà beaucoup de lecteurs. Ce club est différent du M. C. D. (section Pantin).

#### Calendrier pour 1929, de l'U. M. Anjou Tourisme

1 sortie chaque mois. 8 sont prévues dont 2 de grand tourisme.

#### Sportif

Gymkhanas. — Epreuves au Vélodrome Montesquieu. — Kilomètre lancé. — Course de côte. — Rallye-Ballon. — Trophée de Tourisme de l'Anjou (Régularité).

L'U. M. A. le doyen des clubs de l'Anjou a enfin surmonté les difficultés du début, sa saison sportive 1928 fut réussie en tous points; tous les espoirs pour 1929 sont permis. Nous ne saurions trop recommander aux motocyclistes régionaux d'apporter leur adhésion à ce club qui compte déjà parmi ses membres l'élite des pilotes de Maine-et-Loire.

### F. F. M.

#### FÉVRIER

9. — Banquet (E. M. Asnières)  
Sortie (M. C. Seine).

#### MARS

3. — Saint-Denis-Beauvais (M. C. D.).

#### Alors, partout la même chose ?

Un club du Midi nous écrit :

Il y a quelque temps vous nous avez donné l'adresse de la 2 F. M. à Paris, afin que nous puissions nous affilier à cette dernière. Et nous avons le regret de vous dire que les deux lettres que nous lui avions adressées sont restées sans réponse: il me semble que cette Fédération aurait pu tout au moins nous répondre.

#### L'accroissement de la 2 F. M.

Le Belleville Moto-Club vient de prendre son adhésion à la 2 F. M. Aussi le B. M. C. convie-t-il tous les motocyclistes du XX<sup>e</sup> et des environs de venir se grouper à son siège où ils trouveront toujours un bon accueil.

Ces réunions générales ont lieu tous les 1<sup>er</sup> mercredis de chaque mois et chaque mercredi il y a une réunion amicale où toutes les questions motocyclisme y sont discutées. Donc rendez-vous au siège social du Belleville Moto-Club.

#### Dans le 5<sup>e</sup> arrondissement

J'ai lu avec plaisir l'appel de votre abonné M. Séguin, pour l'organisation d'un moto-club dans le 5<sup>e</sup> arrondissement.

Je serai très heureux qu'un moto-club existe dans le 5<sup>e</sup> en vue d'organiser quelques sorties pour l'été. Aussi serai-je reconnaissant à *Moto-Revue* de bien vouloir me mettre en relation avec M. P. Séguin (ab. 83279).

R. HOREAU,  
12, rue Pierre-Curie, Paris (5<sup>e</sup>).

#### DEVINETTE

De quel journal est tirée cette annonce? Seul un mot a été changé. Voyons combien de lecteurs comprendront!

#### Ceci est Français

Cherchez la marque ci-contre dans nos annonces pour motos, cyclecars et voitures et accessoires. Elle signifie que le produit annoncé est fabriqué en France, de matériaux français, par des ouvriers français.

Achetez des produits français: ils sont meilleurs, et soyez-en fiers!

Voulez-vous gager que la moitié des réponses seront des ripostes virulentes contre notre chauvinisme réactionnaire, idiot... Qui parle?

### Sauvages

#### FÉVRIER

Rallye (M. C. Seeaux).  
10. — Participation au Carnaval de Chalon (A. M. Dijon).  
17. — Moto Cross sur 40 kms (M. C. Jurassien).

#### MARS

10. — Grande Manifestation (M. C. Tanger).

#### MARC AUGIER EN AFRIQUE

12 janvier

Après une bonne traversée, je suis à Tunis la Blanche, perle de l'Orient. Je suis reçu comme un roi par les motoristes qui mettent une voiture à ma disposition. Bientôt en route vers l'extrême-sud et la magie des sables.

25 janvier

Et l'on roule, roule en bras de chemise, mais toujours le dur-à-cuire sur la tête. Je suis à Sousses et la Soyer reste infatigable. Chaque soir, c'est la magie du soleil couchant dans le désert. Les grandes bouffées de vent chaud qui viennent du sud et qui font penser aux Six Jours et au Bal de *Moto-Revue*.

26 janvier

A Gabès dans l'extrême sud Tunisien, parmi les sables et les oasis. Aujourd'hui, le vent du sud a soufflé et m'a immobilisé deux heures dans la tempête de sable. Cela communique une petite fièvre fort désagréable. Maintenant, je passe en Algérie. Partout la Soyer est très admirée pour sa simplicité de ligne et la perfection de sa fabrication.

1<sup>er</sup> février

En dernière nouvelle, mauvais temps dans le nord de l'Algérie.

#### Le 1<sup>er</sup> Février à Constantine

En traversant les gorges du Rummel et le pont du Diable, Marc Augier nous télégraphie:

« J'avais cru apercevoir dans un vieux *Moto-Revue* la création d'un Moto Club à Constantine et je trouve d'affreux sauvages tout heureux de leur solitude en 175 dans un admirable pays où les côtes se posent là. Je fonce vers le Maur et je réalise des étapes variant entre 250 et 350 kms, car les routes sont mauvaises et le mauvais temps sévit Ah! Dunkerque-Perpignan!

M. A. R. A.

#### Marc Augier à belle allure

Il nous envoie un télégramme:

« Vous pourrez annoncer aux motoristes marocains que je me dirige vers eux à belle allure et que je passerai le 3 février à Lalla Mainia en route pour Colomb Béchar, Boudeni et Fez. Ici c'est la magie du grand soleil sur les solitudes tunisiennes. Heureux pays où règne un éternel été!

« MARC »

Mais pourquoi lui aussi ne connaît-il pas l'adresse de *Moto-Revue*. Par bonheur, les P. T. T. sont obligeants!

#### T. S. F. et Clubs

Président du Radio-Club Lutetia depuis sa fondation en février 1925, Riche va fonder un club motocycliste dans le 5<sup>e</sup> arrondissement.

Les motocyclistes du 5<sup>e</sup> arrondissement peuvent dès maintenant adresser leur adhésion de principe pour la formation de la Société, soit au Siège du Radio-Club, 6, rue Thouin ou à la Taverne de la Mésange, 11, rue des Ecoles, Paris (5<sup>e</sup>).

#### La coquetterie chez les hommes

Parcourant le compte-rendu de *Moto-Revue* des Six Jours, je lis que le plus vieux de l'épreuve est Naas. Veuillez, s. v. p., rectifier; je suis né le 1<sup>er</sup> mars 1887 à Paris, permettez-moi cette objection, car si toutefois vous étiez décidé à accorder 1.000 francs de prime au plus vieux et plus ancien de l'épreuve, je poserais immédiatement ma candidature. Ce qui ne m'arrêterait pas de faire une invitation à mon ami Naas au Bol d'Or à votre santé et à celle de *Moto-Revue*.

BERRENGER,  
Qui sonnera bientôt 42 ans.

## LA PREMIÈRE DE LA 2 F M

Un drôle d'échec !!...

Dimanche 3 février a eu lieu la première épreuve officielle de la 2 F. M. L'échec annoncé un peu partout se transforma en un beau succès si l'on considère que, malgré le temps plus que froid et un parcours des plus rigoureux, 45 concurrents prirent le départ, mais 17 seulement terminèrent.

La première étape fut terminée sans trop de difficultés, si l'on excepte le froid. La deuxième étape, aux routes mauvaises et au parcours épouvantable vit plusieurs abandons — certains dus à des erreurs d'itinéraires, d'autres causés par la persistance du froid. Les troisième et quatrième étapes n'apportèrent pas grand changement, sauf de nouvelles disqualifications pour de nouvelles erreurs de parcours et, par suite, non passage aux contrôles après la Roche-Guyon. La bonne route permit aux rescapés de finir sans trop de mal une si dure épreuve. Sur 184 kilomètres de parcours, à peine 70 kilomètres de bon suffirent à décrire les difficultés.

La coupe challenge n'a pas été attribuée à la fin de l'épreuve, le classement par équipe étant soumis à une vérification.

Assistaient aux contrôles : MM. du Jacquères, Cherrier, Bourassin, Martin, Gavrel, etc...

Le classement individuel s'établit comme suit sur machines strictement de série :

- 1<sup>er</sup> Chapougnot, M. C. S., 175 Dollar.
- 2<sup>e</sup> Henri, M. C. D., 175 O. S. A. Liberty.
- 3<sup>e</sup> Ruef, M. C. S., 500 D. S. Malterre.
- 4<sup>e</sup> Delorme, M. C. V., 500 Gillet-Herstal.
- 5<sup>e</sup> Bordes, M. C. V., 350 Gillet-Herstal.
- 6<sup>e</sup> Bruyère, M. C. V., 350 Gillet-Herstal.
- 7<sup>e</sup> Béranger, M. C. D., 500 Terrot.
- 8<sup>e</sup> David, M. C. V., 350 Aiglon.
- 9<sup>e</sup> Ferrazini, M. C. D., 500 F. N.
- 10<sup>e</sup> Walter, M. C. L. G., 500 Gillet-Herstal.
- 11<sup>e</sup> Massot, M. C. D., 250 Motobécane.
- 12<sup>e</sup> Plantagenet, E.M.A., 250 Train.
- 13<sup>e</sup> Deslandes, M. C. S., 350 Montgoméry.
- 14<sup>e</sup> Mas, M. C. D., 350 F. N.
- 15<sup>e</sup> Zirojanowski, M. C. D., 250 Dresch.
- 16<sup>e</sup> Colas, M. C. S., Morgan.
- 17<sup>e</sup> Bacheley, M. C. L. G., 500 Monet-Goyon.

A tous, concurrents et contrôleurs : Merci. Remercions aussi la maison Cîtez qui assura, avec son obligeance habituelle, le ravitaillement. La 2 F. N. débute : les bonnes volontés lui sont nécessaires et pareil début nous laisse espérer de beaux jours pour le plus grand bien de notre sport.

## Les prix

- 1<sup>er</sup> Prix Staub (service à liqueurs), siège Planor, Jauge O. S. et 2 bougies Méa.
  - 2<sup>e</sup> Pare-jambe V. W., 2 Nerka et 1 Mixtroil.
  - 3<sup>e</sup> Klaxon, 2 Nerka.
  - 4<sup>e</sup> Siège AR V. W., 1 Méa.
  - 5<sup>e</sup> Bon 30 % Novi, 2 bougies Marehal.
  - 6<sup>e</sup> Casque Chaillou, 1 Méa.
  - 7<sup>e</sup> Extincteur de la Maison Dick.
  - 8<sup>e</sup> Jauge O. D., 1 Méa.
  - 9<sup>e</sup> Extincteur Dick.
  - 10<sup>e</sup> Silencieux Schneebeli et Mixtroil.
  - 11<sup>e</sup> Silencieux Schneebeli et 1 Ponsot.
  - 12<sup>e</sup> Tan-sad Planor et 1 Méa.
  - 13<sup>e</sup> Schneebeli et 1 Méa.
  - 14<sup>e</sup> Repose-pieds Elver de la Maison Revelle.
  - 15<sup>e</sup> Alternacycle Rosengart.
  - 16<sup>e</sup> Coffre Saker.
  - 17<sup>e</sup> Repose-pieds V. W.
- Le prix San-Sou-Pap (beurrier cristal et

soucoupe argent) fut attribué au plus malchanceux, M. Decouard, qui dut laisser sa machine en route, et le stylo Automoto au plus jeune.

## Calendrier des Réunions

## MARDI

- M. C. Dyonisien, 1<sup>er</sup> mardi, au siège.  
 M. C. D. (Section de Pantin), 2<sup>e</sup> mardi, au siège.  
 M. C. D. (section de Paris XVII<sup>e</sup>), 4<sup>e</sup> mardi, au siège.  
 M. C. D. (section de Franconville), 3<sup>e</sup> mardi, au siège.  
 M. C. Livry-Gargan, 1<sup>er</sup> et 3<sup>e</sup> mardi, au siège.

## MERCREDI

- Moto Touring Club de Marseille, 1<sup>er</sup> mercredi, au siège.  
 Pelican M. C., tous les mercredis, au siège.  
 M. C. Versailles (section Chesnay), 2<sup>e</sup> mercredi, au siège.  
 M. C. Versailles (section Jouy-en-Josas), 3<sup>e</sup> mercredi, au siège.  
 M. C. Seine, tous les mercredis, au siège.  
 M. C. Strasbourg, tous les mercredis, au siège.  
 M. C. D. (section de Saint-Ouen), 4<sup>e</sup> mercredi, au siège.  
 A. M. C. Seine-et-Oise, tous les mercredis, au siège.  
 M. C. de Sceaux, 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> mercredi, au siège.  
 Belleville M. C., 1<sup>er</sup> mercredi,  
 M. C. Vincennes, 1<sup>er</sup> mercredi.

## JEUDI

- M. C. de Joinville, 1<sup>er</sup> jeudi, au siège.  
 M. C. de Versailles, 1<sup>er</sup> jeudi, au siège.  
 M. C. Jurassien, 1<sup>er</sup> et 3<sup>e</sup> jeudi, au siège.  
 M. C. B. O., 3<sup>e</sup> jeudi, au siège.  
 Hirondelle M. C., 1<sup>er</sup> et 3<sup>e</sup> jeudi, au siège.  
 M. C. Seine (section de Charenton), tous les jeudis, au siège.  
 M. C. D. (section de Drancy), 2<sup>e</sup> jeudi, au siège.  
 M. C. D. (section de Noisy-le-See), 3<sup>e</sup> jeudi, au siège.  
 M. C. D. (section d'Aubervilliers), 1<sup>er</sup> jeudi, au siège.  
 M. C. D. (section d'Enghien), 4<sup>e</sup> jeudi, au siège.  
 M. C. du XI<sup>e</sup> (tous les jeudis, au siège).  
 M. C. Auboué, 1<sup>er</sup> jeudi, au siège.  
 M. C. Montrouge, tous les jeudis, au siège.

## VENDREDI

- Moto Touring de Marseille, tous les vendredis, au siège.  
 M. C. Orléanais, 1<sup>er</sup> et 3<sup>e</sup> vendredi, au siège.  
 M. C. D. (section de Clichy), 1<sup>er</sup> vendredi, au siège.

## SAMEDI

- Moto Tourist Parisien, 1<sup>er</sup> samedi, au siège.  
 Pingouin Moto-Club, 3<sup>e</sup> samedi, au siège.

## DIMANCHE

- Amical Moto-Club, 1<sup>er</sup> dimanche, au siège.  
 M. C. Seine (section de Créteil), 1<sup>er</sup> et 3<sup>e</sup> dimanche, au siège.

Les prix remis par les Maisons : Clinoto, Mousse, Blemans, Brampton, Mixtroil, Rustines, Palais des Soldes, Hutchinson, furent attribués aux dames ayant fait l'épreuve et aux autres participants à titre d'encouragement.

## Pour former ce club

M. Glastre André, à Sochaux (Doubs) voudrait rencontrer M. Chassignet, de Montbéliard, pour l'aider à constituer un Club.

Le Club du IX<sup>e</sup>

Après avoir passé près de 6 années dans le Midi dans un pays charmant, je me sens tout heureux d'être rentré à Paris définitivement, mais je suis un peu dérouté tant que motocycliste et surtout un peu seul aussi, je vous demanderai de me dire s'il existe un moto-Club dans le 9<sup>e</sup> arrondissement, car j'en ferai volontiers partie pour retrouver un peu de ce plaisir que nous ne trouvons qu'entre nous.

Etant de nouveau parisien et, cette fois, pour longtemps, j'ai donné ma démission au M.-C. de Marseille dont je faisais partie pour les raisons citées plus haut, aussi comme je ne désire pas moisir dans Paris, je serai heureux de participer aux sorties d'un club parisien. *Un abonné.*

## Prénom et nom de baptême

Dernièrement, nous avons annoncé la fondation du M. C. de la Morlaye : il paraît que ceci n'est qu'un prénom. Ne pouvant donner aucune idée exacte du lieu de résidence de ce club : sur l'interpellation du M. C. scolaires auquel lors de sa dernière réunion jeudi, et avec lequel la Morlaye a des attaches assez amicales, nous tenons à préciser que le nom véritable de ce groupement est : Amicale Moto-Club de Senlis-Chantilly.

## M. C. Seine

Dimanche, 3 février, fut le commencement de notre saison sportive officielle. Ayant décidé de disputer le challenge Du Jacquière, le M. C. Seine comptait, en effet, 8 membres au départ : Chapougnot, Deslandes, Bergonval, Colas, Ruef, Minéo, Blanchon et Schwartz. Par suite d'un manque d'habitude naturel pour des débutants, plusieurs furent pénalisés. Néanmoins sur les quatre arrivants : Chapougnot et Ruef se classèrent fort honorablement, puisque l'un est premier du classement individuel et l'autre troisième ; viennent ensuite Deslandes et Colas. Il est regrettable que nos coureurs aient pris le départ sans avoir reconnu le parcours, et certaines pénalisations étant dues à des erreurs d'itinéraires. Quoi qu'il en soit, nous félicitons les huit partants du bel exemple de courage et d'esprit sportif qu'ils ont donné et nous espérons que leurs camarades les suivront aux prochaines épreuves. Le M. C. Seine, en réunion extraordinaire le vendredi 1<sup>er</sup> février, a eu le grand plaisir d'offrir un vin d'honneur à deux de ses membres ayant terminé avec gloire la dure épreuve des 6 jours d'lièver.

Que MM. Maisonneuve et Jacob trouvent ici nos plus vives félicitations et nos vœux de réussite pour leurs prochaines épreuves.

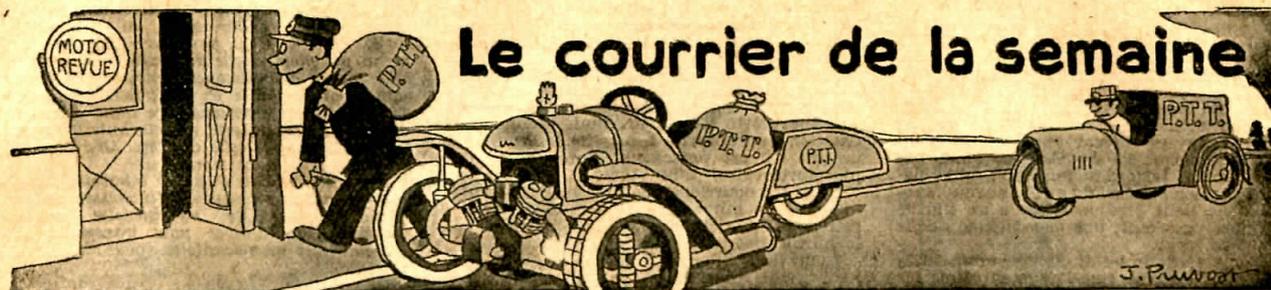
## Le Banquet... non, le festin du M. C. XI

C'est 117, rue des Pyrénées, au Salon des Prévoyants, que le M. C. du XI<sup>e</sup> donnera son repas amical, présidé par les gros bonnets de l'arrondissement. Et *Moto Revue* a la chance d'avoir un actif secrétaire qui va prouver encore sa facilité de dédoublement puisque à la même heure, Les Lilas, Asnières ont des réunions similaires : bonne chère, gaité et bonne danse, voilà de quoi égayer la soirée.

## Un banquet à Asnières

Le 9 courant, à 20 heures, l'Elan organise son banquet, au 105, quai d'Asnières, sans la collaboration d'aucun Club ; on y dansera jusqu'à l'aube. *Moto Revue* et Sexé, la Mascotte du Club et des Clubs, la Reine des Reines y seront. Tous les motocyclistes y seront bien accueillis (cartes au siège et à *Moto Revue*). H. du Jacquière, tient un garage pouvant contenir 150 machines, et qu'il espère voir trop petit, à la disposition des motocyclistes. Tous les Clubs sont invités au bal.

Que le mot d'ordre des Clubs de la région soit : toutes et tous au bal de l'Elan pour trinquer à la Mascotte.



### Appréciations qui nous touchent

C'est le moment où l'on échange des vœux. Permettez à un de vos fidèles lecteurs et abonnés de vous présenter les siens. En particulier, agréez mes félicitations pour vos collaborateurs et vous-même, pour le numéro du Salon. J'ai beaucoup apprécié votre article sur ce que l'on voudrait voir au Salon.

Je crois que vous exprimez avec beaucoup de précision les vues d'innombrables motocyclistes, de ceux que j'appellerai « les raisonnables ». Pour eux et pour le grand public, modérément sportif, pas du tout mécanicien, la moto ne sera un engin pratique et vraiment populaire, que lorsqu'elle marchera toute seule sans aucun soin. C'est le résultat auquel on est à peu près arrivé pour l'automobile. Mettre de l'essence et de l'huile, un point c'est tout ! voilà l'idéal auquel il faut arriver si l'on veut pour notre industrie motocycliste la prospérité, le grand succès commercial : la moto entre toutes les mains (ou plutôt toutes les jambes). Vous avez pleinement raison de signaler à l'ardeur vengeresse des constructeurs tout ce qui est un obstacle sur le chemin de cet idéal, tout ce qui entretient de la saleté et nécessite des nettoyages, les chaînes en particulier.

Ce n'est pas tout, vous touchez au second point au moins aussi important : le confort. La conquête du confort sera en même temps celle du public le plus important : du public féminin. On ne verra plus des motocyclistes persécutés par leur femme, obligés de vendre leur motocyclette et d'économiser pour acheter une auto. Sans doute, l'auto présentera toujours des avantages certains. Mais il est des cas où son achat et son entretien représentent une dépense excessive, surtout quand elle ne doit pas servir à d'autre usage qu'à la promenade. Il faudrait que la motocyclette puisse la remplacer à peu près sous le rapport du confort et de la protection contre les mauvais temps.

A ce sujet je m'étonne toujours du succès assez modéré de la *Monotrace*. Je serais disposé à essayer l'éché prochain de ce véhicule. Mais le petit nombre d'exemplaires en circulation ne m'a pas permis jusqu'ici de rencontrer un pratiquant de la *monotrace* pour avoir ses impressions. Je ne sais si, par *Moto Revue*, je pourrais avoir satisfaction. Si je ne craignais de vous surcharger de questions je vous demanderais ce que vous en pensez vous-même et si vous ne trouvez pas que ses constructeurs feraient bien dans l'intérêt de la propreté d'adopter une transmission par cardan qui serait d'autant plus justifiée que la *monotrace* a une suspension arrière. Est-ce qu'une direction genre de la nouvelle machine anglaise, H. R. D. je crois, n'améliorerait pas aussi la stabilité ? Je serais vivement désireux de voir ce type de véhicule avoir un succès commercial suffisant. Jusqu'à présent c'est toujours « du côté des dames » qu'on rencontre de la résistance, quand on manifeste l'intention d'acquiescer quelque chose d'analogue. Voyez dans mon cas : ma femme consentirait volontiers à quelque chose qui ait au moins trois roues, à défaut de quatre, mais manifeste

une certaine répugnance à l'idée d'une motocyclette. Leley, Professeur au Lycée de Beyrouth, Ab. n° 76840.

### Un peu d'impartialité S. V. P.

A l'entrée de l'une de nos plus agréables villes de la Côte d'Azur sied un gentil faubourg qui (contraire à son nom, puisque s'appelant Bon Rencontre), est plutôt néfaste aux habitués usagers de la route.

C'est là que, profitant d'une (heureuse) bifurcation en Y, certains profanes de la police de la route trouvent meilleure occasion de happer sans grand effort ces grands coupables, à l'encontre desquels ils ont été prévenus. Témoin, certain jour, quand, arpentant tranquillement le trottoir, je vis une modeste 175 Terrot, rentrant à une allure tout à fait normale doubler une fourragère attelée de deux chevaux, à la hauteur de la bifurcation précitée. A ce même moment, arrivant dans la même direction, une grosse C. I. Renault qui, violant tout du Code de la route, oubliant de corner, et double à son tour les deux véhicules (qui, à ce moment, roulaient parallèlement) barrant ainsi entièrement la route. Les deux disciples du Ministère de la Justice, témoins comme moi, d'une telle violation du Code et de ce geste du chauffard, hêlent aussitôt le pauvre motard l'admonestant sévèrement de n'avoir corné avant la bifurcation et exigeant aussitôt la traditionnelle exhibition des papiers, tandis que la Renault leur roule tout à l'aise sous le nez. Allons, Messieurs, un peu d'impartialité : lequel des deux véhicules était le plus coupable et le plus dangereux : de la moto ou de la grosse voiture de maître ? Que la police de la route soit faite par des gendarmes qui, sages eux-mêmes, auront une parfaite connaissance du Code, sachant, ainsi faire montre d'une sévère impartialité et mettre enfin un terme à cette « motophobie » dont trop d'entre eux font encore preuve en 1929. L. L., A. 2323.

### Les uns et les autres

Robert Saxé dans son article concernant le M.-C. de la Moselle, lors de son passage, à Metz, a omis d'avertir nos motocyclistes étrangers à la région (car ceux du club et des environs le savent déjà) que si chez, MM. Bloch, Chinot et Theisen, l'on trouve des pièces de rechange et des mécaniciens à la page, ça n'empêche qu'au Garage de la Moto, le plus grand nombre de motocyclistes propriétaires de toutes marques de motocyclettes, se font réparer chez Dusapin le spécialiste bien connu, et que s'ils ne trouvent pas de pièces de rechange à Metz dans ses ateliers on répare et construit ces dernières avec la même précision et garantie que le constructeur lui-même.

G. DEGALEX, Metz.

### Et au trot....

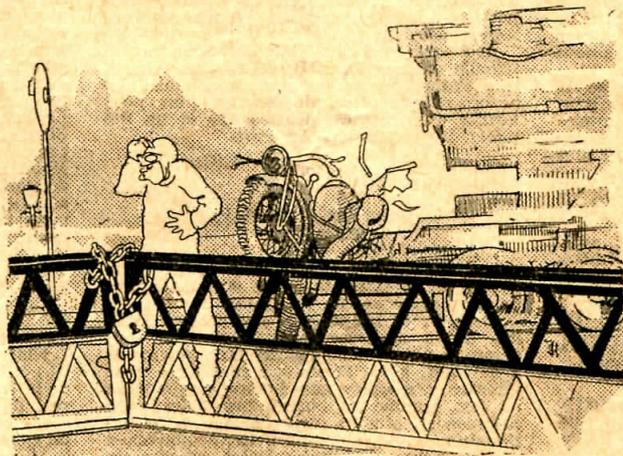
Dans la page pratique du dernier numéro, vous faites connaître une nouveauté qui, comme vous le dites, est certainement d'un grand intérêt ; mais pourquoi ne pas en indiquer le prix, voilà ce qui serait le plus utile ; de cette façon celui qui aurait intention d'en équiper les quelques 5 ou 6 câbles de sa moto, saurait immédiatement la dépense à faire et puis técalémit naturellement c'est connu, mais pas de tout le monde, et moi j'en suis, de ceux qui ne sauraient pas où s'adresser, il me semble que les constructeurs et inventeurs ont tout intérêt à faire savoir ces choses là, et vous, ça vous en coûterait pas davantage.

Naturellement on peut toujours voir son agent, mais il est bien certain que, pour des nouveautés de ce genre, on ne pourrait l'avoir de suite, ce qui est toujours désagréable, surtout qu'en ce moment, je ne dois pas être le seul à faire ce que je fais, c'est-à-dire, que, possédant, une 4 CV Monet et Goyon, j'ai profité du mauvais temps pour la démonter entièrement et actuellement, je la remonte, donc période très propice pour équiper mes câbles surtout que je suis très partisan de leur graissage : ce qui fait que je suis souvent à les démonter entièrement pour les huiler convenablement, travail plutôt long et ennuyeux.

Enfin, à mon avis, qui doit être partagé de bien des lecteurs, il serait bien plus utile qu'à l'avenir vous choisissiez vos primes parmi ces choses qui ont leur place sur toutes motos que de mettre des porte-plume ou autres bibelots n'y ayant aucune utilité ; mais à ce sujet chacun ses goûts, d'ailleurs l'un n'empêche pas l'autre.

Enfin, bougie, repose-pied, rétroviseur, corne, mais surtout des graisseurs et au trot ; avec des prix et des adresses, ça serait parfait. Un abonné qui vous salue.

Fournier MARCEAU.  
n° 85.293.



### Passages à niveau !!!

Lui. — Elle ne va tout de même pas rester là longtemps, ma machine !

N. D. L. R. — Mais, mon cher, nous en avons parlé un peu tôt, car la sortie des gains en série n'a lieu que cette semaine.

## Jurisprudence Motocycliste

Je lis avec surprise, dans le dernier numéro, page 97, la lettre de M. Richard.

S'il est un receveur ignorant les règlements c'est bien celui qui a accordé l'exonération des droits sur un sidecar appartenant à un mutilé car aucune loi ou décret ne l'autorise.

Je réitère les termes de ma lettre du 26 décembre dernier : théoriquement, aucune exonération ne peut être accordée à un mutilé des jambes possédant une *motocyclette*, quelle que soit sa force.

L'article 41 de la loi du 31 décembre 1921, cité par M. Richard, fixe l'augmentation des plaques de contrôle des vélocipèdes et des motocyclettes et dit ceci :

« Toutefois, ces tarifs ne seront pas applicables aux vélocipèdes ordinaires et aux vélocipèdes et appareils analogues munis d'une machine motrice, lorsque ceux-ci seront achetés pour leurs usages personnels par des mutilés de la guerre paralysés ou amputés de l'un ou des deux membres inférieurs ».

Mais l'article 95 de la loi du 13 juillet 1925 a assimilé les motos aux automobiles et leur a imposé les mêmes règlements. De ce fait, l'exonération de l'impôt n'a subsisté que pour les bicyclettes à moteur auxiliaire (B. M. A.) (Circulaire des Contr. Ind., n° 171 du 20 juillet 1925, page 4, 4° par.).

Les B. M. A. qui doivent répondre aux caractéristiques spécifiées par l'article 48 du décret du 12 septembre 1925, du Ministère des Travaux Publics, demeurent placées sous le régime de la plaque de contrôle à 72 francs. Comme pour ces véhicules de faible puissance, ce genre d'imposition serait plus onéreux que celui réservé aux motocyclettes, l'Administration des Contributions Indirectes a laissé aux possesseurs de B. M. A. la faculté de se munir d'un permis de circulation 23 C. et d'acquiescer le droit de 7 fr. 50 par cheval et par trimestre (Circulaire des C. I., n°

260, du 22 août 1926, page 5, dernier paru.

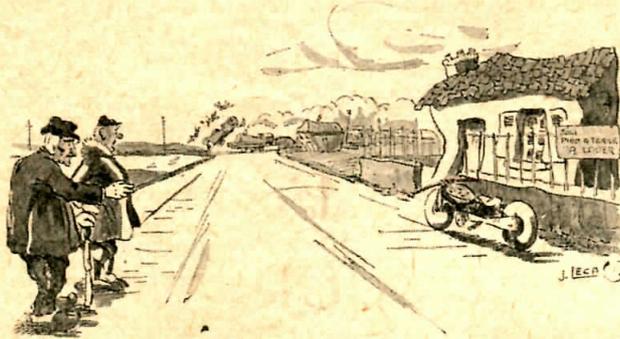
Le mutilé des jambes n'a donc même pas à se munir d'un 23 C gratuit, s'il possède une bicyclette à moteur, mais aucune instruction ne l'autorise à bénéficier d'un 23 C gratuit s'il est possesseur d'une moto et à plus forte raison d'un side-car.

Dans le « courrier de la semaine » du dernier numéro, un autre abonné demande l'exonération de l'impôt pour la place occupée par le mutilé possesseur de la voiture.

Pour les véhicules à une place ce serait facile, mais pour les autres, ce serait d'une bien grande complication et même impossible, car l'imposition est basée sur la force du moteur et non sur le nombre de places. De plus, cela créerait de grandes injustices, car le mutilé bénéficierait de 90 francs d'exonération par an s'il possède une 5 HP 4 places, et de 472 fr. 50 s'il possède une 20 HP 4 places. Je doute fort que les services des Finances adoptent une telle manière de voir.

R. BRUNEAU,

Vérificateur des Contr. Indirectes, à Tours.



Le Proprio : Joli pied à terre ! Bien situé ! Vue superbe !... Route très passagère avec l'accident de train... sans supplément : c'est bien le 30<sup>me</sup> depuis quelque temps !

Je me suis vu dresser procès-verbal par la gendarmerie du Raincy le 27 janvier 1929, pour avoir transporté à la main ma motocyclette du domicile d'un de mes amis à chez moi (distance d'environ 100 mètres), sans avoir acquitté les contributions du trimestre. J'étais persuadé être dans mon droit du fait que conduisant ma machine à la main je n'utilisais pas cette dernière. Or, à ce qu'il paraît, j'étais dans mon tort.

Pourrais-je avoir quelques éclaircissements à ce sujet qui est susceptible d'intéresser un assez grand nombre de motocyclistes profitant de la saison d'hiver pour transporter leur véhicule chez un mécanicien (pour révision, par exemple).

R Oui, vous étiez dans votre tort, non pas tant parce que vous conduisiez une moto à la main, ce qui est votre droit évident, mais parce que vous avez oublié que le fait de ne pas avoir payé vos contributions le premier jour du trimestre, vous met en marge de la loi. Les C. I. tolèrent le paiement retardé, mais toute contravention portée à ce sujet est valable. N'oubliez pas que vous êtes légalement tenu, en cas de non paiement de votre trimestre, le 1<sup>er</sup> jour, à renvoyer immédiatement votre carte verte au C. I. pour cessation d'usage de votre moto.

### Les hirondelles sont revenues ? ?

C'est dans le numéro du 16 que les hirondelles, qui font, dit-on, le printemps, c'est-à-dire permettent à nos jeunes gens de sortir avec les beaux jours, vont faire leur apparition ; c'est un emblème que l'on verra dorénavant sur les routes et qui remplacera le motocycliste au grand guidon et un peu à la face simiesque qui fit tant sourire dans nos milieux, mais qui, cependant, fit connaître, même à l'étranger, l'une de nos plus grandes marques de motos puisque les agents eux-mêmes avaient surnommé cette marque « Le Singe ».

## La Page des Clubs (fin — Voir pages 192 - 193 - 194)

### CHEZ LES SCOLAIRES

#### Compte rendu de la réunion du 7 février.

Jeudi dernier, pour la plus grande joie de tous les jeunes motocyclistes, a eu lieu la première grande réunion de 1929 du Moto Club des Scolaires. Si, pendant près de 6 mois, on n'a plus entendu parler de ce club, il ne faut pas croire qu'il était tombé. Non, il y a eu les vacances, pendant lesquelles nous nous sommes tous séparés dans des endroits différents ; il y a eu la rentrée des classes avec ses soucis et le gros effort qu'elle demande pour reprendre le cours des études interrompues pendant près de 3 mois. Aujourd'hui, notre club sort de son sommeil pour se révéler plus fort, plus vif et plus joyeux.

Dès cette première séance, il y eut un grand concours d'étudiants au siège des clubs de la rue Saint-Augustin.

La réunion fut tout aussi gaie et aussi bruyante que toutes celles de l'année dernière.

Il fut décidé que la prochaine sortie aurait lieu sur le parcours Paris-Beauvais, le dimanche 3 mars, à moins que le Rallye des Etudiants ne se fasse le même jour, ce qui remettrait à plus tard la sortie sur l'Institut Agricole, nos camarades de Beauvais n'ayant qu'un jour de vacances par mois.

Un grand nombre de Scolaires ont apporté leur engagement au prochain Rallye des Etudiants, car les organisateurs de l'Echo des Sports ont envisagé une catégorie spéciale pour les motos. Celles-ci seront classées à part.

En ce qui concerne l'insigne, il a été décidé qu'on garderait le projet de Yves Ledoux Lebard, retouché par les artistes dessinateurs de Moto Revue.

La cotisation est définitivement fixée à 10 francs par trimestre, au lieu de 5 francs par mois, soit 40 francs par an. L'ancien mode de recouvrement de la cotisation de 5 francs par mois avait créé à notre secrétaire des complications nombreuses et des retards par suite des paiements à échéances trop rapprochées.

Afin que le Moto Club des Scolaires se réveille encore plus joyeux et plus vibrant que l'année dernière, souhaitons que son groupe s'agrandisse de plus en plus pour former un des plus beaux clubs et un des mieux fréquentés de tout Paris.

Henry REBOUL.

#### Dans les T. C. R. P. Enfin ! !...

Les quelques articles parus dans Moto Revue ont intéressé un assez grand nombre de motocyclistes, de la grande famille des T. C. R. P. et beaucoup reconnaissent l'utilité d'une amicale. Quelques-uns se sont dérangés pour demander des renseignements à ce sujet, à M. P. Bolot ; ce dernier nous informe qu'il espère faire bientôt une réunion où sera nommé un bureau provisoire, pour commencer, afin de mener à bien la formation de cette amicale. Pour éviter de nouveaux dérangements, M. Pierre Bolot, se fera un plaisir de répondre au plus vite à toute demande de renseignements, au sujet de l'Amicale Motocycliste et automobiliste des Transports (A. M. A. T.) adressée par lettre à son domicile, 13, rue Saint-Sébastien, 13, à Paris (XI<sup>e</sup>).

#### Un Rallye chez les hirondelles

Les hirondelles, lassées de l'inaction, organisent pour le 24 mars prochain, un rallye réservé (pour cette fois seulement) aux membres de leur club. La distance de cette épreuve serait d'environ 80 km. Après pointage au siège du club, 107, route de Montrouge, à Malakoff, le départ sera donné aux concurrents à la Cavée ; l'arrivée aura lieu au Club ; contrôles, 2 fixes, 2 secrets. Le circuit empruntera Saint-Rémy-lès-Chevreuse, Dampierre, Saclay, la côte bien connue de l'Homme-Mort, Fontenay et Malakoff. Nul doute qu'avec un circuit aussi coquettement accidenté les machines et les conducteurs seront à l'épreuve, ce qui ne peut nuire, entre nous, à l'approche des beaux jours.

#### Une fusion

Nous avons appris la prochaine fusion de l'U. M. charentaise avec l'Automobile Club de la Charente. A tous les points de vue, ceci sera très bon pour les deux sociétés. Les dits clubs en collaboration organisent le 23 juin un concours de régularité en remplacement de la course de côte de la colonne. Cette course sera suivie d'un concours de démarrage et de freinage, qui aura lieu en pleine ville. Nous serons fixés avant peu sur le règlement et le détail de l'organisation. L'U. M. C. aura cette année une méchante équipe autant en moto qu'en voiture.

# “ SHELL ”

---

---

inaugure l'année sportive 1929  
en remportant dans la Course  
des **SIX JOURS d'HIVER**

**20 Médailles**

**dont 15 Médailles d'Or**

---

Catégorie 250 cmc. - Court sur *Propulcycle* ; Milhoux sur  
*Géco d'Herstal* ; Lézin, sur *Géco d'Herstal*.

Catégorie 350 cmc. - Lamotte, sur *Stylson* ; Gaby de Gisors  
sur *Stylson* ; Dumoulin, sur *Gillet*.

Catégorie 500 cmc. - Naas, sur *Gnôme et Rhône* ; Degrady, sur  
*F. N* ; Lowinfosse, sur *F. N.* ; Leclère, sur *Saroléa* ;  
Boutillier, sur *Saroléa* ; Vigo, sur *Saroléa*.

Sidecars 600 cmc. - Andrieux, sur *Gillet* ; Debay, sur *Gillet*.

Voitures 750 cmc. - Bardèche, sur *Deguingand*.



# Tarif des Insertions

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

- 1° Utiliser une feuille de papier de format commercial de 21  $\frac{1}{2}$  sur 13  $\frac{1}{2}$  ;
  - 2° Ecrire sur la largeur en haut : la rubrique et le numéro dans lequel elle doit passer;
  - 3° Dessous, l'annonce très lisible, de préférence en caractères d'imprimerie avec nom et adresse.
- Si l'annonce doit passer plusieurs fois, la recopier sur autant de feuilles séparées.  
Aucune réclamation ne sera acceptée si l'annonce n'est pas conforme aux indications ci-dessus.  
Les erreurs viennent de la trop grande négligence apportée dans la transcription des annonces.  
Toutes annonces qui ne nous parviennent pas, 10 jours avant la parution, passeront 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 20 francs.

**NOTA.** — En raison de la perte que nous subissons sur ces annonces, nous nous réservons d'appliquer le tarif commercial de 20 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 notre bureau, à la disposition des visiteurs, et est valable jusqu'à la vente de la machine. Ne manquez pas de nous informer de la réalisation de la vente, afin que votre fiche soit retirée.

**MOTOS**  
*Sarolea*  
Magasin de Vente :  
**F. DELAUNAY**  
62, Rue Rochechouart - PARIS (9<sup>e</sup>)

### MOTOS A VENDRE ;

Alcyonnette, bon état marche, bas prix. P. Martin, 25, quai de la Fontaine, Nîmes (Gard).

Cause achat voiture, je vends ma Gnome, 3 CV, ble., 2 tps, 2 vit., mod. 1927, entièrement remise à neuf, par la maison, nombreux accessoires, prix à débattre. Marvane, 81, rue de Gergovie, Paris (14<sup>e</sup>).

**PIÈCES POUR MOTOS**  
**INDIAN**  
TARIF ILLUSTRE  
INDIANMOTO  
1, RUE FARADAY, PARIS (17<sup>e</sup>)

Terrot 350 cmc., mot. Jap., pns, confort, tan-sad, peu roulé, 4.200 francs. Courbatieu, 10, rue de Jourdain, Paris (20<sup>e</sup>), dimanche de 9 h. à 12 heures ou sur rendez-vous.

Koehler Escoffier, culb., tr. rap., graass., s. pr., ent. équip., 2.800 francs. Urgent. Pelle, 1<sup>er</sup> A. M. C., Camp des Loges, Saint-Germain-en-Laye (S.-et-O.), le dimanche sur rendez-vous.

**LE SILENCIEUX SCHNEEBELI**  
Le plus efficace - Le plus silencieux  
Le plus élégant - Le meilleur marché  
Rendement maximum  
1<sup>er</sup> au Concours de Moto-Révue  
2 et 4 temps - Toutes cylindrées  
11, r. de Bécon, COULBEVOIE (Seine)

**MAISON F. TOUTIN** Téléphone : Levallois 10-41  
171, Bd Jean-Jaurès, CLICHY (Seine)  
**PIÈCES POUR TRIUMPH, B.S.A. DOUGLAS, P.M.**  
Expéditions en Provinces — Demandez le Tarif 1928  
La Maison se charge des Réparations. — Travail soigné.

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

**"LUXOR"**  
Les PLUS ROBUSTES  
Les PLUS APPRÉCIÉS  
Dispositif spécial (Breveté) à manettes pour éclairage  
**CODE & ROUTE**  
Exigez-le de votre fournisseur

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

**TRAIZET & C<sup>ie</sup>, fabricants, 3, rue Tesson, PARIS-10<sup>e</sup>**

Les Équipements d'Éclairages

SIX JOURS D'HIVER  
**ALTERN "CODA"**  
& PHARE MAGNÉTIQUE COLIN

ont assuré l'éclairage de MAINGUET gagnant de la coupe des sidecars  
Depuis 375 et 198 francs  
Notice sur demande

**R. COLIN** — 46 bis, Rue d'Asnières, 46 bis — La GARENNE-COLOMBES (Seine)

**AGENCE DIRECTE** et Spécialiste  
- des Motos -  
Achat - Echange - Crédit  
**F.N.**  
Livraison des Modèles 1929 immédiat, aux meilleures conditions

TYPE 500 cc. 1929  
Grand choix de Motos revisées. Voyage et déplacement remboursés à tout acheteur. Réparation. Mise au point - Pièces détachées

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

Monet Goyon, 2 HP, 2 vit., éclair. élect., parf. état, 1.000 fr., à débattre, visible tous les jours. Alphonse Benne, 133, rue Belliard, Paris (18<sup>e</sup>).

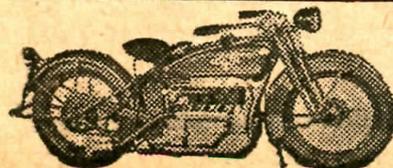
Terrot 250 cmc., lat. équipée, 4.200 francs. Fernand, 47, rue Fazillau, Levallois (Seine).

Koehler Escoffier 350 cmc., toute équipée, 110 à l'heure, 300 francs, cause achat Morgan. Chabroun, 15, rue Campo Formio.

Garage pour motos, 128, rue Amelot, Paris.

F. N. M. 60 ballons 715 x 115, écl. élect., tan-sad, compteur, pare-jambes, prix 5.000 francs. Laborde, 5, rue Eug. Fournière, près gare Laplace, Arcueil (Seine)

**SIDE-CAR**  
CARROSSERIES EN TOUS GENRES  
CHASSIS - CAPOTES - PARE-BRISE  
**Fernand RICHARD**  
139, Av. d'Italie, Paris, 13<sup>e</sup>, T. Gb. 26-00  
Navet du Catalogue contre 0 fr. 50



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

4 cylindres, légères : 1.000 cmc., «CENTURY» ou «TOURISME» . . . . . 13.500 fr  
— — — — — 750 cmc., — — — — — 11.800 fr

AGENCE GÉNÉRALE : Etablissements VALPIO, 23, Avenue Trudaine, 23 — Paris

# ÉCOLE DE MOTOS G. AUGOYAT

MOTOS DES GRANDES MARQUES

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

-(FACE MÉTRO NATION)-

F. N. 500 cmc., sport, p. confort, parf. état, mécan., compt. montre, tan-sad, écl. élect., sac. cav., 6.000 francs, visible sam. apr. mid. et dim. Bonin, 11, pas. Montgallie, Paris (12<sup>e</sup>).

Agence et Stock complet  
- de Pièces détachées -

MOTOBÉCANÉ,  
MOTOCONFORT, MONET-  
et-GOYON, FN

Agence :

GILLET-HERSTAL,  
SAROLÉA, CLÉMENT

Dépôt :

Chatnes : RENOLD et  
BRAMPTON ;

Huiles : 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

D. S. 500 cmc., 3.300 francs.  
Brunet, 21, rue Albert, Paris (13<sup>e</sup>)  
Koehler 5 CV, arbre à cames,  
en tête, 1928, ay. fait 1.300 kms,  
comme nve, 5.000 francs, 33,  
boulevard Bessières.

D. F. R. 4 HP, graissage S.  
pression, écl. élect., parfait état,  
2.500 francs, Garage Plaisance,  
1, impasse Vandamme (14<sup>e</sup>).

F. N. M. 67, culb., pneus 715 x  
115, tan-sad, repose-pieds, etc.,  
5.000 kms, état de neuf, prix :  
5.500 francs. Philippe, 25, rue  
du Canal, Saint-Denis (Seine).

Terrot, 3 HP, bat. neuve  
plombée, 1929, 3 vit., M. Crucy,  
Bte n° 6 à Orléans (Loiret).

**PNEUS MOTO NEUFS**

650 x 65 et 650 x 60, soldés : 50 fr.

**COURROIES NEUVES**

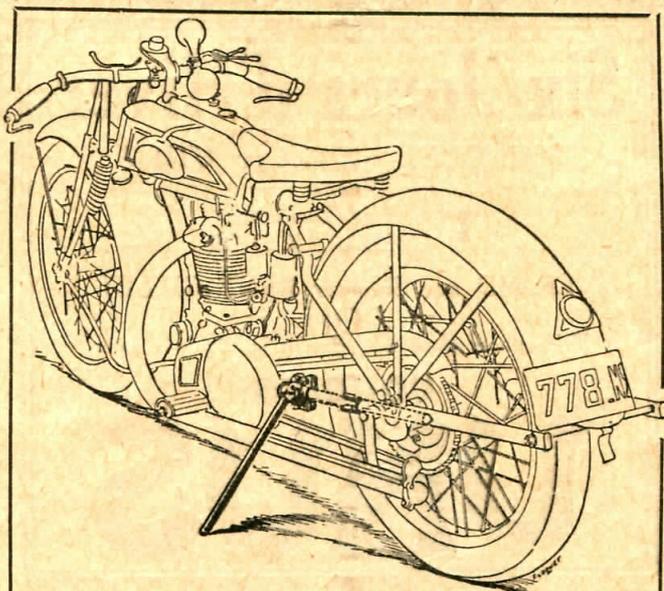
pour Moto : larg. 16-19-22-24 mm  
Prix... le mètre, de 8 à 20 fr.

EXPÉDITIONS EN PROVINCE

**F. DELAUNAY**

62, Rue Rochecouart - PARIS (9<sup>e</sup>)

Facilités paiement, moto anglaise, 6 HP, side-car forme obus, tr. b. état mécan., 2.000 francs. Chris, 143, avenue Em. Zola, Paris.



**UNE NOUVEAUTÉ**

attendue de tous les motocyclistes

la Béquille de côté "SKILFO"

tient votre moto en équilibre absolument stable quelque soit le terrain

**PRIX : 24 FR.**

Catalogue Franco aux Établissements

SKILFO 31, rue du Petit-Bois, Charleville

**HARLEY-DAVIDSON** — complète la série de ses —

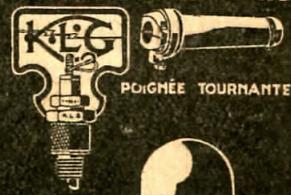
350 cc., 1.000 cc. et 1.200 cc. par  
La Merveilleuse 750 cc. Idéale pour le Solo comme pour le Side-car  
Nombreuses Occasions en stock - Réparations par spécialistes réputés

— TOUTES PIÈCES D'ORIGINE A LETTRE LUE —

HARLEY-DAVIDSON, 32-34, r. Pierret - NEUILLY-s-SEINE (Tél. : Neully 5-21)

Terrot, 2 tps, 3 CV, confort, sport, sortie mai 1928, très peu roulé. Maglum, assur. payée, 4.000 francs. Urgent. Max de Bodman, La Brète, Saint-Jean LD Blanc (Loiret).

**LEKTEREFF & C<sup>IE</sup>**  
88 AV. DES TERNES PARIS



BOUGIES  
K-L-G

108 CASQUE RÉGLEMENTAIRE  
"CROMWELL"

DEMANDER NOTICE  
POUR LES AUTRES  
SPECIALITÉS ANGLAISES

D. S. 28, belle occas., état neuf, 3.900 francs. S'adresser, 7, rue Férmat (14<sup>e</sup>), dimanche de 10 à 12 heures.

Moto 350 cmc., culb. parf. état de marche, pneu neuf, et tan-sad, 3.200 francs. Coqblin, 25, rue du Chemin de fer, Suresnes (Seine).

Marc 350 cmc., du Bol d'Or et des 6 jours, culb., 2 échap., très rapide, réserv. en selle 18 litres, fourche 4 amortis., éclair. élect., roues à broche. Ledrau, 14, Place des Fêtes à Clichy. Entièrement révisée. Prix : 5.500 francs.

Diamant Française neuve, pas immatriculée, sous garantie, 350

**PARMENTIER**

119, Avenue des Batignolles  
SAINT-OUEN

— Toutes —  
les grandes Marques  
de Motos en magasin

NEUF et OCCASIONS  
CRÉDIT - ÉCHANGES

cmc., moteur Poincard, culb. renfermés, 2 tubes, belle affaire, à vendre, cause départ, 5.800 fr. Neveu, 41, rue Mathurin-Regnier, Paris.

Magnétos  
Carburateurs  
Réservoirs

**SAGA**  
POUR MOTOS

Société Anonyme  
Grouvelle Arquembourg  
71, rue du Moulin-Vert  
PARIS (XIV<sup>e</sup>)

**MAGNÉTOS  
DYNAMOS  
DÉMARREURS**  
Ventes Marques

**Pièces détachées  
Pour tous Modèles**

Motoconfort, 308 cmc., 4 CV, bon état, fin 1927, éclair. élect., tan-sad, porte-bidon, 2.200 francs, tous les jours. G. Rosfrisch, 45, rue de Reuilly (12<sup>e</sup>). Tél. Diderot : 28-11.

F. N. M. 70, exc. état, samedis midi à 6 heures. Combe, 44, rue de Moscou, Paris.

Eclair. Moto Acéto Chalumeau, bouteil. Péhu, détenteur, complet, 120 francs. Moreau, 60, Grande-Rue, Montrouge (Seine).

Automoto neuve, 3, 4, 5, CV, culb., 1 et 2 tubes, au-dessous du catal., divers acces., motos cadre réservoir, boîte vit., etc. Buchet, 4 cyl., 3.800 francs. Ribard, 46, avenue E. Vaillant, Billancourt (Seine).

**HALL  
DE LA  
VOITURETTE**  
ÉTABLI. FONDÉ EN 1919  
89, Avenue d'Orléans  
Tél. Gobetins 50-41

Les plus belles Occasions  
en  
**Voiturettes et Cyclecars**  
DE TOUTES MARQUES  
Garage gratuit pour  
véhicules à vendre  
**VENTE et ACHAT**

Occ. ite confiance, Motobécane, 175 cmc., 2 vit., écl., selle Terry, 1.400 francs, 1.000 francs compt. Ecr. ou voir, t. l. j. : Arrault, 33, rue des Papillons, Montreuil.

**PIÈCES POUR MOTOS  
INDIAN**

NOUVEAU STOCK  
TRÈS IMPORTANT  
**PAUL BÉALÉ**  
100, Avenue des Ternes  
Catalogue avec Photo sur demande

Urgent, 3 CV, Sport Terrot, 3.000 kms, 3.000 francs. Lutétia, comme neuf. Perrochon Louis, mécanicien, Saint-Gelais (D. S.).  
F. N. M. 70, 1928, 350 cmc., parfait état éclair. élect., compt.,

**A. DE SARELLO**

90, AVENUE DES TERNES, PARIS (17<sup>e</sup>) Téléph. } Wagram 81-80  
Garnet 82-87

**Six Jours d'Hiver**

MAINGUET sur Side-car UTILIA

— 350 cmc. —

1<sup>er</sup> Sans Pénalisation ;  
MÉDAILLE D'OR

ERARD sur Side-car RENÉ GILLET

— 750 cmc. —

Triomphent dans leur Catégorie, équipés avec

**BOUGIES**

**UNUS**

**— SIDE-CARS —  
Bufflier**

LE NOUVEAU CARROSSIER LYONNAIS

A TROUVÉ DES LIGNES NOUVELLES

10 Modèles. — Photos 13x18 et Prix courants sur demande

**BUFFLIER, Carrossier - 2, Rue Claude-Rampon — LYON**

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

- Montage - Rayons et Jantes de tous profils  
- Rayonnage - **DE ROUES**  
- Transformations -  
— POUR MOTOCYCLETES ET VOITURES —  
EXPÉDITIONS EN PROVINCE

LISEZ CHAQUE JEUDI

**AUTO SPORTS**  
Illustré hebdomadaire

DES SPORTS de LYON et du SUD-EST

IMPRESSION EN HÉLIOGRAVURE

**AUTOMOBILISTE — MOTOCYCLISME**

**RÉPARATIONS  
en 24 heures**

avec  
Garantie de 6 Mois

**SPÉCIALITÉ  
POUR MOTOS**

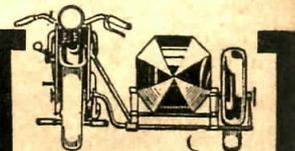
tan-sad, prix intéress., vendu, cause achat 500 Jean Brodu, 77, rue du Bac, Paris (7<sup>e</sup>).

Jean Thomann 175 cmc., 2 ½, moteur ent. révisé, à neuf, prix 2.000 francs. S'adresser : Laudic, 6, rue Papillon, Paris (9<sup>e</sup>).

Motobécane Standard 175 cmc., 2 vit., pare-jambes, boîte outils, etc., bon état, 950 francs. Viard, Bibliothèque Marirre du 8<sup>e</sup> arrt., 3, rue de Lisbonne de 17 à 19 heures.

Si vous voulez avoir une  
**5 CV. PEUGEOT**  
qui gaze  
adressez-vous  
au Spécialiste  
**GRANDCHAMP**  
35, Rue Delescluze  
LE KREMLIN-BICÈTRE (S.)  
Révision - Mise au point - Réparations

Une casserole s'achète dans un bazar, mais une belle moto moderne s'achète dans une maison organisée, pour vous guider dans votre choix, entretenir, garer, équiper, réparer votre machine, allez de suite chez Pierre 4, rue Ch. Renouvier. Tél. Roquette 06-67 (ouvert le dimanche), qui vous invite à voir son stock formidable de motos en neuf toutes les grandes marques en Occasion, 80 motos ayant moins d'un an.



**SIDE-CARS  
SIÈGES-ARRIÈRE.**

**FAURNÉ  
VALENCE**

R. Gillet 750 cmc., pns 700 X 100, fr. av., tan-sad, état neuf, 5.000 francs. Gruaz, 63, rue des Rigoles, Paris (20<sup>e</sup>).

Terrot 500 cmc., Jap, supers., culb., doub. tube, conf. écl. élect., s. gar., usine C 200 fr. Terrot 350 cmc., culb., 28 conf., t.-sad,

TOUT POUR  
**B.S.A.**

STOCK CONSIDÉRABLE  
LES PLUS BAS PRIX

Expédition immédiate en Province  
Envoi gratis du Catalogue illustré

**DELAUNAY** — 62 —  
rue Rochechouart  
PARIS (9<sup>e</sup>)

TOUT POUR  
**TRIUMPH**

AGENCES

GILLET-HERSTAL  
SOYER - MARC  
MOTOBÉCANE  
NEW-MOTORCYCLE  
NEW-MAP  
MOTORHONY'X  
AUTOMOTO

LE GRAND GARAGE RENOUVIER

2 et 4, rue Charles-Renouvier, PARIS (20<sup>e</sup>) — Tél. : Roquette 07-67

Ses 3 Roues - Ses Motos

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

CRÉDIT

sans majoration de Prix

STOCK

unique en Occasions  
Voiturettes et Motos

ans. nve, 4.800 francs, F. N., 500 M. 57, culb. ballons écl. élect., bosch, dyna accu, t-sad ent. nve, occ. rare, 8, rue du pont Louis-Philippe, Paris (4<sup>e</sup>).

Triumph 5 CV, écl., Lucas, Kl. tan-sad, pare-jambes et mains, t. b. état, tabl. bord complet : 6.000 francs, 50, rue Saint-Lazare, Paris.

Alcyonnette 1 CV 1/2, pns nfs., 380 francs, magnéto mono, 60 fr., compteur O. S. 40 Valette, à Montolatre (Allier).

Terrot 3 CV, type E. S. O., sport ballons, écl. élect., abs. cmc nve., 3.400 francs. Delburg, 49, rue Latour Maubourg.

Gnome et Rhône, 250 cmc., chaîne courroie, état de neuf, 2.200 francs. Delburg, 49, rue Latour Maubourg.

Cause achat voiture, je vends ma Gnome-3 CV, 2 tps, 2 vit., mod. 1927, ent. remis à neuf, par la maison, nombreux accessoires, prix à débattre, Narvanne, 81, rue de Gergovie, Paris (14<sup>e</sup>).

Cleveland, 4 cyl., 600 cmc., parf. état, cause achat 1.000 cmc., prix 5.000 francs. Bouvier, à bord du Diderot à Toulon (Var).

Terrot 175 cmc., parfait état de marche, nombreux accessoires, prix 1.650 francs, samedi après-midi. Delbeke, 76, boulevard de la Marne, La Varenne Saint-Hilaire.

Occ. 3 CV, neuve, pas roulé, à 2 vit., à débattre. Kick, 1.500 fr. Doridou, 92 bis, rue de Paris, Romainville. Tram. 95.

Dollar 500 cmc., Urgent, cause maladie, sortie Septembre 28. Roy, 164, rue d'Alésia, Paris (14<sup>e</sup>). F. N. M. 70, 350 cmc, peu

MOTOS  
8<sup>e</sup> Année — 1, Rue d'Issy  
BILLANCOURT (Seine)  
175 cmc.,  
2 Vitesses :  
**2.250**  
Francs  
Succursale  
BORDEAUX  
293, Av. Thiers



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<sup>e</sup>)  
— Téléphone : NORD 29-76 —



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



roulé, t. b. état, éclair. élect. dynamo-accus. Bosch, tan-sad, 4.500 francs, cause achat cyclear, écrire Lemaire, 39, rue Vaillant Deschainets, Troyes (Aube).

Moto à culb. A. B. C. Motorhony'x 175 cmc., Marche parfaite garantie, bien équipée, prix très intéressant, besoin argent, A. Ledoux, 17, rue du Chalet, Asnières.

Terrot 2 CV, 2 vit., 1.500. A débattre, pneus neufs 650 x 65, à 40 francs pièce, klaxon, pneus vélos, jantes vélos, nombreux accessoires, bas prix, une dynamo 12 volts, 150 francs, s'adresser à Léon Bassereau, avenue E. Payen, Ecully (Rhône).

Motocyclistes !...  
Exigez le Siège arrière  
**CAMBRIDGE**

Terrot 500 cmc., Jap. culb., dernier modèle, éclair. élect., klaxon roulé 500 kms, sous garantie. Écrire à Saby, à Maringues (Puy-de-Dôme).

Saroléa, juil. 28, 350 cmc., supers., écl. élect., Radios pns. bal. 27 x 4, nomb. accés., état neuf, abs., prix int., R. Demarest, 2, Clos aux Moines, Canteleu.

AGENCE DIRECTE  
MOTOCONFORT  
Tous Modèles livrables de suite  
ÉCLAIRAGE "ALTERNOMI"  
Pose gratuits sur toutes Motos  
Voitures 5 CV.  
ROSENGART  
Tout Modèle  
Le 1/4 Compt. - Le Solde 12 et 15 Mois  
MOTOS DRESCH  
900 fr. Comptant et 12 mois à 250 fr.  
Louis BOUCHEZ, 7, Boulevard Victor-Hugo à St-OUEN (Mairie)  
Stocks de Motos et de Pièces d'occasion

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  
Toute commande référence MOTO-REVUE bénéficiera d'une remise 5%

PIECES POUR  
**B.S.A. TRIUMPH**  
DALBIAC 1 RUE DES JARDINS 5<sup>e</sup> PAUL 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)

**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)

Triumph, 4 CV, parf. état, avec side neuf, 3.000 francs. Servetti, 26, rue Villiers, 26, Levallois (Seine).

Terrot, H. S. S. Jap. culb., prix 3.800 francs. Bareth, 48, avenue des Gobelins, Paris (13<sup>e</sup>).

Terrot 175 cmc., compteur 1.600 francs. Griffon, 175 cmc., 1928, 1.600 francs. Lemaître, Montrichard (L.-et-C.).

Dans votre intérêt  
n'achetez jamais  
une **F.N.**  
sans consulter le Spécialiste de  
**SULLY-MOTOS**  
11, Quai d'Anjou, - Danton 77-57

**CYCLECARS ET  
VOITURETTES**

Bignan, 7 HP, exc. état, bons pneus, équip. élect. complet, 5.000 francs. Radios Dynamo feu AR, Feu position, 200 francs. Villemur, 184, rue de Belleville, Paris.

Neracar 3 CV, peu roulé, 2.500 francs. Ecrire Perrault, 72, boulevard Latour-Maubourg, Par. (7<sup>e</sup>).

Chenard 1928, 1.500 cmc., gd. sport, conduite int., extra légère, très vite, parf. état mécanique. S'adresser : Grasset, 1, rue Danton.

Peugeot 5 HP, BC, moteur, et pont refaits, 4 pns nfs., belle peinture, 5.500 francs. Engler, 39, rue du Mont-Cenis, Paris (18<sup>e</sup>).

**LES 6 JOURS D'HIVER**  
A la Course des 6 Jours Monet-Goyon triomphe naturellement en 250 cmc avec Sourdrot et 350 cmc avec Debaisieux. En vous rendant à PARIS MOTOS 79 Av. des Ternes à Paris, vous trouverez une Exposition complète de Monet-Goyon et toujours une personne expérimentée disposée à vous renseigner sur cette Marque.

Facilités paiement, 2 pl., camos genre sport, torp., mot. Ballot, 8 HP, excel. état, 7.500 francs. Chris., 143, avenue Emile Zola, Paris.

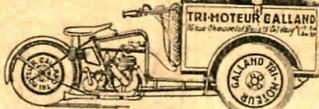
Sandford 1.100 cmc., aluminium, surbaissé, état parfait, essai. Boudignon, 3, rue Nolleit, Paris (17<sup>e</sup>).

Prof. vend. de confiance c. d. empl. élég., torp. sp. Citroën, 9 HP, grand cof., arr. car., lux., tt. cuir, ts. acc., am. Houd., 6 pns, conf. ét. méc. et élect., parfait, mot. nf., peint. nf., ttes gar., 7.500 francs. Simonin, 142, avenue (15<sup>e</sup>) C. Toulon (Var).

**LES MOTOCYCLETTES AMÉRICAINES**  
**EXCELSIOR Super X et II**  
**HENDERSON Super-Sport X**  
La fameuse 4 Cylindres  
**J. HERN - Concessionnaire-Exclusif, 163, rue de Belleville - PARIS**

Tri-**GALLAND** Charge utile  
Moteur 400 kilos

Moteur JAP,  
500 cmc.,  
Boite vitesses  
BURMAN  
3 Vitesses.



Frein sur les  
3 roues,  
Moyeu AR amovible. Pneus  
Michelin 700/100

**LE PLUS ÉCONOMIQUE - LE MIEUX CONÇU**  
**16, rue Chauvelot, PARIS (15<sup>e</sup>) :: AGENTS :: DEMANDÉS**

Motocyclistes! quand  
vous rentrez à la tombée  
de la nuit, pensez à  
"Soubitez"

les Boîtes de vitesse  
**C. Picard**



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

**SI VOUS N'ÊTES PAS ABONNÉS**

**MOTO-REVUE PEUT VOUS MANQUER**

**ABONNEZ-VOUS** France et Colonies { 26 N<sup>os</sup> : 23 fr. 52 N<sup>os</sup> : 45 fr.

Peugeot 5 HP, cabriolet équipé, bon état, mod. 1926, 15.000 kilomètres. Prix : 6.800 francs, 1 fourche, F. N. M. 60, 1 pn. et 3 ch. 28/3, Knée, gripps, bas prix, le soir à 7 heures. R. Trahand, 59, boul. de Picpus, Paris (12<sup>e</sup>).

Morgan Sport à eau, éclair. acétil., par. broche, roue à broche, etc., vendue cause achat voiture, bas prix, M. de Hell, 6, rue Jasmin, Paris (16<sup>e</sup>). Tél. Auteuil 72-87.

**Indian, 2200-Harley, 2800-B.S.A. 2200**  
et toutes Motos de 1 à 9 H.P.  
- Ecoles 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

2 voitures neuves 4 cylindres culbuteurs, 4 vit., freins AV pneus ballons, puissance 7 CV, première marque garantie au Mans 4 années. Une en conduite 4 places sport, l'autre en cabriolet, l'autre en cabriolet Weymann, on traite avec 25 % sur prix de catalogue couleur et peinture au choix. Pierre, 4, rue Ch. Renouvier (20<sup>e</sup>).

Le 5 CV Deguingand est faite pour vous qui quittez à regret la moto, parce que vous y retrouverez une reprise instantanée, une souplesse incompa-

**L'HUILE DE L'AVENIR**  
**STRADOLINE**  
S'adresser : COMPTOIR - VALOIS  
- à VERBÈRE (Oise) -

nable, une vitesse en côte extraordinaire, c'est une voiturette à très forte moyenne, sa double direction et sa suspension lui donnent un confort absolu. Il faut l'essayer chez Pierre, 4, rue Ch. Renouvier, Paris (20<sup>e</sup>). Tél. Roquette : 07-67.

D'Yrsan. Faux cabriolet, 4 roues, très avantageux, d'Yrsan, 4 roues, faux cabriolet surbaissé, 3.000 kms, 22.000 francs, d'Yrsan, 3 roues, 7.000, 9.500, 10.500 fr. garanties révisées, 111, quai d'Asnières. Tél. : 6-34, Asnières.

Morgan sport à eau, roue à broche, direction démultipliée, état de neuf à céder, 4.500 francs. Bourdin, 26, rue Frémicourt, Paris (15<sup>e</sup>).

Mathis 6 CV, parfait état, occasion unique, cause départ, prix : 4.200 francs. Herne, 33, avenue de Montreuil, Fontenay-sous-Bois (Seine).

Neracar, 3 HP, parfait état, pneus origine, écl. élec., 5 vit. Prix très intéressants, cause double emploi. M. Peron, Bapaume (P.-de-C.).

**LE MAGLUCE MARELLI**  
**LES 6 JOURS D'HIVER 1929**

Une confirmation de plus sur l'utilisation parfaite de cet équipement. NAAS et LEREFAT, en 500 cmc. GNOME & RHONE, se sont classés premier de leur catégorie dans le Concours d'éclairage et sans pénalisation pendant toute l'épreuve, ceci encore, grâce au MAGLUCE MARELLI qui, en même temps, assurait la marche du moteur;

**Sté Ame des Établissements MARELLI, 77, Boul. Gouvion-Saint-Cyr - PARIS**

# PROPUL CYCLE

7 Rue Gravel-Levallois

Camionnette Fiat, ters, bâche très bon état, de marche 1, 2 taxe, cause cessation de commerce : 6.000 francs. Vaumerel, avenue Maurice Berteaux, Garges-les-Gonnesses (S.-et-O.).

**SIDECARS**

Indian side-car, en état de marche, 1.100 francs. F. Kilbourg, 26, rue d'Orfeuil, Dreux (E.-et-L.).

Etat neuf, side-car, Harley-Davidson, 9 CV, bi-place, tan-sad, outils, chambre de rechange, écl. Magondeaux, tous les jours 3.500 francs. R. Discourt, 9, rue de la Pépinière, Paris.

**VEZ VOIR**

Les Vertes et Rouges

## ARGENTRÉ

Vous en serez étonné.

Ces

250 cc., 2 temps, à 3.400 fr  
350 cc., 2 temps, à 3.800 fr.

Ces 4 temps, JAP :

250 cc. .... 4.500 fr.  
350 cc. .... 5.300 fr.  
500 cc. .... 5.800 fr.

Vente à Crédit en 12 Mois  
Ouvert Dimanche et Fêtes

1, r. Romainville, PARIS (19<sup>e</sup>)

Moto side-car Sunbeam, en rev., avec pièces origine, pneus grosse section, à vendre avec ou sans side, 2.800 francs à débattre. Ecrire pour rendez-vous H. Thouvenot, 91, rue du faubourg Saint-Martin, Paris.

**MOTOS D'OCCASION**

Terrot, Monet, B.S.A., Triumph Belt, 2 vit., bloc, débray. 280fr. Magnét. nouv. R.B. blind. 69fr. Adol. Constant - Moto moderne BEAUSOLEIL, 9, rue St-Sabin, PARIS

**ECHANGES**

Echangerai pour 350 ou 500 cme grande marque, suivant arrangements Motorhony x 250 cme, 2 temps, 1928, peu roulé, ou vendrais 3.500 francs. Bouillard, Tourouvre (Orne).

Requin S. A. R. A. 7 CV, car ; cuir rouge, freins 4 roues, pneus ballons neufs, équip. luxe, état général impeccable. affaire tte conf. contre Sara chantreine, ou Pourquoi pas, pas ant. 27. Lançon, Ranchette (Jura).

**ON DESIRE ACHETER**

Achète châssis Amilcar, anc. mod. Vends moto R. Gillet, type Ar., frein ou échange les deux.

<b>250 cc</b>	"Populaire", moteur "Duten", 2 temps, 2 vitesses, chaîne-chaîne, Freins AV et AR	<b>2.685<sup>fr</sup></b>
<b>250 cc</b>	"Rallye", moteur "Duten", 2 échappements, 3 vitesses, Freins AV et AR, chaîne-chaîne, Pneus ballons.	<b>2.950<sup>fr</sup></b>

**SIX JOURS D'HIVER**

**1<sup>er</sup>**, ex-æquo - Catégorie 175 - FARDEAU  
**sur O. S. A. LIBERTY**

Confirmant le dernier succès du Circuit de l'ARMISTICE, remportant les deux Coupes de l'Armistice et Roussellet. 1, 2, 4  
**TOUTES CATEGORIES**

Huile Kervoline. Selle Planor, Pneus Hutchinson, Amortisseur Afa, Carburateur Amac, Magnéto Méa

QUELQUES AGENCES ENCORE LIBRES :  
**O. S. A. LIBERTY, Argenteuil (Seine)**

## Le moteur L. MOUSSARD

..... triomphe dans les .....  
**6 JOURS D'HIVER**

Une des épreuves qui imposent au moteur le  
**MAXIMUM DE RÉSISTENCE**

Catég. 250 cme. **1<sup>er</sup>** sur moto  
**BOULANGIER STELLA**

Tous renseignements sur demande à :

**L. MOUSSARD**  
142, rue Jean-Jaurès - PUTEAUX (Seine)

## LA 5 CV. —> DEGUINGAND

s'achète chez ceux qui aux

## SIX JOURS D'HIVER

l'ont conduite à la victoire

**FAYOU Frères, 196, Boul. Malesherbes - Paris**  
**E. BARDÈCHE, 47, r. de Paris, Neully-s./M. (S.-et-O.)**

E. Rousseau, 2, rue de Strasbourg Colombes, après 19 heures.

Achète jante pneu, chambre 25x3. Bouyge, Laval par Lapleau (Corrèze).

Achèterai side à droite, pour moto Monet, 350 cme, bout. Pehu avec détenteur. Blanchard, 43, rue Saint-Paul, Paris.

J'achète Harley, Indian. Foulo, 162, rue Daumesnil, Paris. Tél. : Diderot 36-16.

**TERROT, SOYER, DOLLAR, O. S. A. MOTOSACO HE, AUTOS PEUGEOT OCCASIONS GARANTIES LEÇONS GRATUITES G. LEFEBVRE 110, rue Darnémont, PARIS**

Je cherche pour side-car René Gillet, roue de secours complète, pneu 715x115. Ecrire à Matter, 60, rue Dombasle, Paris (15<sup>e</sup>).

Suis acheteur moteur 150 à 175 cme, sans magnéto. H. Bernard, Maisonneuve (Vienne).

Suis acheteur argent comptant, moto moderne, Delburg, 49, boul. Latour-Maubourg Paris.

Suis acheteur moteur 150 à 175 cme, sans magnéto, H. Bernard, à Maisonneuve (Vienne).

Achète 350 cme, confort., Giraudel, 20, verrerie Bordeaux (Gironde).

Suis acheteur moto 350 cme, 4 temp, an. 1927 ou 28. Ecrire, Payen Félix, à Berrioux, par Corbeny (Aisne).

**ON DONNE POUR RIEN**

équipement électrique luxe  
Demandez Notice à  
**AMICAL-MOTO**  
Agence : Dresch et Peugeot  
128, rue Jean-Jaurès, Levallois

**DIVERS**

Adjudication Et. Salats, not. 3, rue Louvre, 13 février, 14 h., fonds commerce ou établ. indust. ayant plus spécial. p. objet la fabrication, vente, achat de véhicules à moteurs la Cyclette, à Suresnes, 60, rue des Couvaloux, mise à prix 10.000 francs, pt. ét. baissée. S'ad. : Ploton, 67, rue de la Victoire.

Magondeaux 250 litres, avec sup. phare AV, lanterne AR, klaxon main, le tout 175 francs. L. Girard, 81, rue Carnot, Suresnes (Seine).

Je vends bas prix, ou échange contre plus petit carburateur, Amac, 500 cme, modèle 1929, neuf. J'achète dynamo pour moto, Danieletto, 16, rue de Tolbiac.

Châssis René Gillet, susp., pneu. 715x115, caros. L. V., bi-pl., pare-brise, capote, acces., émail. vert, état neuf. 2.850 fr., le châssis seul 1.600 francs. Genty, 2, rue Beccaria, Paris.

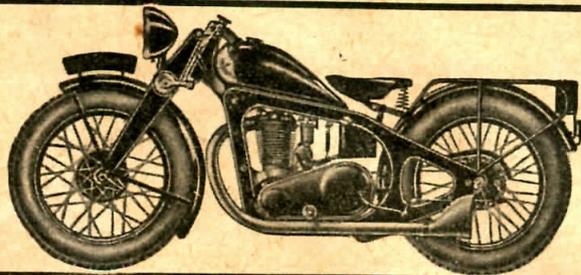
Poste T. S. F. 4 lampes. C. 119, coffret acajou, 2 CV à demultiplic., fonctionnement parf., HP même sur antenne intérieure, 12 m., nu 300 fr., valeur 600 francs. M. Roussel, écoles Alfred Mézières, Jarny (M.-et-M.).

Moteur moderne, 5 CV, neuf, conviendrait à moto-cyclette, cycle-car, ou petit glisseur. S'ad. : Giraud, au cercle des officiers Cazaux, aviation (Gironde).

- S. A. des - **DURANDAL**  
**Motocyclettes**

RUE DE REIMS - DIJON  
 Moteur STURMEY-ARCHER, 500 cmc., OHV, double Sport,  
 avec Éclairage Dyalmo Soubitez et klaxon. Prix. . . . . **7.350 fr.**  
**GRAISSAGE KERVOLINE**

Agence : **BÉALÉ**, 100, Av. des Ternes - PARIS



LES HUILES

# PURFINA

Triomphant

**AUX 6 JOURS D'HIVER**

sur moto 500<sup>cmc</sup> Gnôme et Rhône  
 pilotée par Lerefait

(Médaille d'or - sans pénalisation)

MOTOCYCLISTES DEMANDEZ NOS TARIFS

Utilisez les huiles Purfine de la  
**Raffinerie de Pétrole du Nord**

28, Rue de Laborde à Paris

# FAVOR

confirme ses Succès de 1929 :

PARIS-NICE  
 CIRCUIT DE PROVENCE  
 TOURIST TROPHY  
 PARIS-PYRÉNÉES-PARIS

et la régularité de sa fabrication aux

**SIX JOURS D'HIVER 1929**

# FAVOR

engagea une Moto 250 cmc., Type E. R.  
 qui, comme 1<sup>re</sup> ex-æquo avec MEAULLE  
 sans pénalisation et MÉDAILLE D'OR

PNEUS

# WOLBER

Catalogue franco sur demande aux Agents de la  
 Marque ou aux Usines à CLERMONT-FERRAND

## BULLETIN D'ABONNEMENT - CATEGORIE A - B - C (BIFFER LES LETTRES - INUTILES -)

Veillez m'abonner à<sup>(1)</sup> ..... numéros de **Moto-Revue** à partir du Numéro en date du.....

Ci-joint la somme de<sup>(2)</sup> .....

Nom .....

Prénoms .....

Profession .....

Adresse .....

### TARIF DES ABONNEMENTS (FRANCE & COLONIES)

A			B			C	
Abonnement complet : MOTO-REVUE hebdomadaire et son supplément mensuel : L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE			Abonnement simple MOTO-REVUE Hebdomadaire			Abonnement simple : L'ACTUALITÉ AUTO-MOBILE Mensuel	
UN AN	SIX MOIS	TROIS MOIS	UN AN	SIX MOIS	TROIS MOIS	UN AN	SIX MOIS
64 Numéros	32 Numéros	16 Numéros	52 Numéros	2 Numéros	13 Numéros	12 Numéros	6 Numéros
55 »	30 »	18 »	45 »	23 »	14 »	20 »	11 »

Signature .....

(1) Indiquer le nombre des Numéros souscrits.

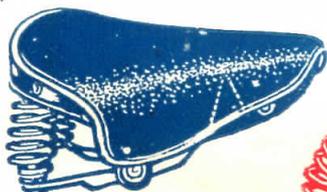
(2) Pour l'envoi des fonds un simple mandat-poste ne vous coûtera que 0 fr. 40 si vous faites porter sur ce mandat par l'employé des postes a mention CHÈQUES POSTA X 29.737 PARIS (2°)



## SELLE de QUALITÉ

tout en ressorts

100 p. 100 de confort



SELLE "TERRY"  
VÉLO DAME



SELLE "TERRY"  
MOTO

# Selle Terry



SELLE "TERRY"  
VÉLO

## TOUT EN RESSORTS

BREVETÉE S.G.D.G.

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

"Terry"

# En vente partout



SELLE "TERRY"  
TANDEM

# SIX JOURS D'HIVER

1686 Kilomètres — 22-27 Janvier 1929

RENOUVELANT SON BRILLANT SUCCÈS DE L'AN DERNIER  
DANS LA MÊME ÉPREUVE, LA MOTOCYCLETTE



TRIOMPHE DANS LA DURE MANIFESTATION D'ENDURANCE

CATÉGORIE 250 cmc. **1<sup>rs</sup>** ex æquo SAUSSAY Marceau  
SAUSSAY Robert

terminant sans pénalisation  
et enlevant deux diplômes de médaille d'Or

**DEUX TERROT AU DÉPART  
DEUX TERROT A L'ARRIVÉE**

*Ce magnifique résultat a été obtenu par deux Agents de la Marque  
courant pour leur propre compte sur leur machine  
-- personnelle, type OSS --*

Le Catalogue des Motocyclettes Terrot est envoyé franco

**ETABLISSEMENTS TERROT - DIJON (Côte-d'Or)**

Agents dans toutes les Villes