

L'Avance à l'allumage...

LE NUMÉRO

1^{fr.} - 25

MOTO REVUE

TOUS LES
SAMEDIS

MOTOS - SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

et

Motocyclisme
Automobilisme

17^e ANNÉE — N^o 324

25 Mai 1929

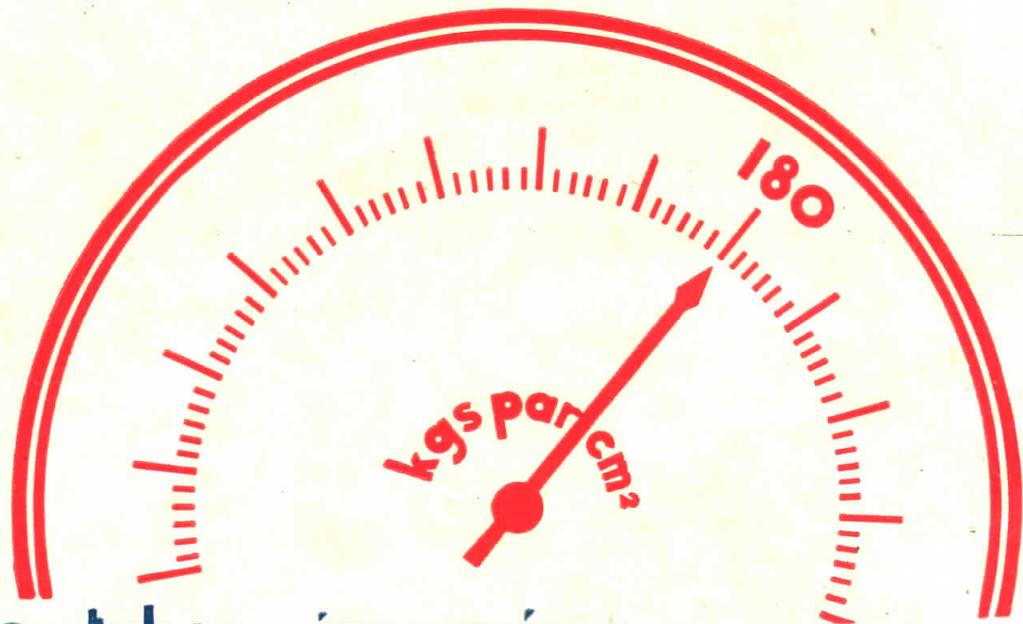


TÉLÉPHONE :
CENTRAL : 03-81
— 08-24
C/C. POSTAL 29.737

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

D'un côté, la verdure naissante et l'espoir des belles balades d'un été enchanteur ; de l'autre, dans un fond de blancheur immaculée, l'hiver, sa neige et ses froidures exceptionnelles s'estompant dans notre souvenir.

comment on contrôle une fabrication

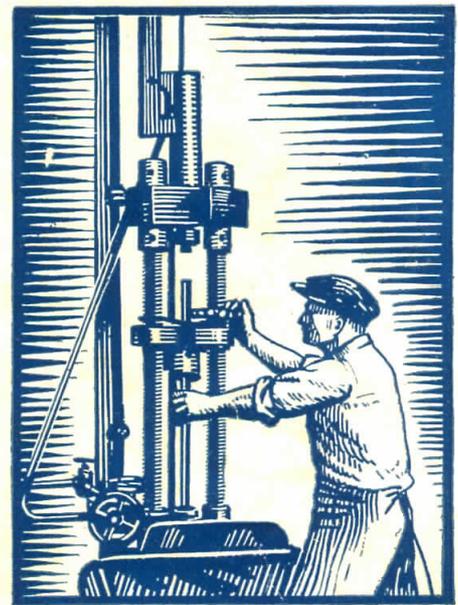


des tubes éprouvés sous 180 kgs par cm²

Les tubes sont l'ossature de la motocyclette. Aucun défaut, aucune imperfection ne peuvent être admis pour eux. Mais leur fabrication est délicate. Ils subissent de nombreux étirages qui laissent parfois dans l'acier d'invisibles criques. Pour les déceler, il n'est qu'un moyen : l'essai hydraulique.

C'est sous la formidable pression de 180 Kgs, par Cm² que tous les tubes des Peugeot sont essayés. Cette pression transforme la moindre fêlure en large crevasse ; un négligeable manque d'épaisseur, une petite faiblesse du métal entraînent inmanquablement une rupture. Un tube absolument parfait peut seul résister. Et 199 sur 200 en moyenne résistent !

Voilà qui en dit long sur la
sûreté de la fabrication
Peugeot !



La machine à essayer hydrauliquement les tubes. Cette machine a été construite spécialement pour Peugeot.

Peugeot

**Pourquoi
changer vos
Bougies
une fois
par an?**

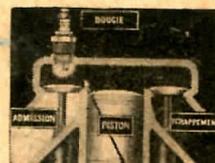


**Que se passe-t-il dans
votre moteur après
15.000 kilomètres ?**

Il est facile de comprendre pourquoi vous devez changer vos bougies une fois par an. La dépense est vite compensée par l'économie en essence et en huile et par un meilleur rendement. Voici comment fonctionne votre moteur : Le mélange est aspiré du carburateur dans chaque cylindre lorsque le piston descend, comprimé lorsque le piston remonte, et enflammé par l'étincelle de la bougie. Le gaz ainsi comprimé brûle avec une très grande rapidité — il n'y a pas d'explosion. L'expansion du gaz agit sur le piston, le fait descendre et donne la puissance. Une étincelle chaude entre les pointes de la bougie assure une combustion rapide et complète



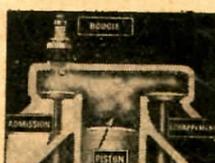
L'étincelle chaude d'une Champion neuve enflamme le mélange gazeux.



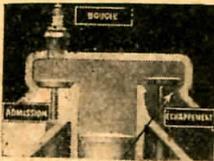
La faible étincelle d'une vieille bougie n'enflamme qu'une partie du mélange.



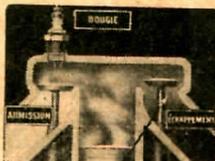
La combustion est totale.



La combustion est partielle.



Il ne passe par l'échappement que des gaz complètement brûlés.



Une importante partie de gaz sort par l'échappement sans avoir été utilisée.

**BOUGIE
CHAMPION**

5, Square Villaret-de-Loyeuse - PARIS

avec le maximum d'expansion des gaz et la pleine puissance.

Si au contraire l'étincelle est faible les gaz ne brûlent que lentement et la combustion n'est pas complète. Les gaz non brûlés sont évacués par la soupape d'échappement. Une certaine quantité est condensée et passant par les segments du piston se mélange à l'huile, dans le carter. Il y a perte de puissance et le rendement diminue dans de très grandes proportions.

Si bien qu'elle soit construite, une bougie peut se détériorer sous les conditions existantes dans des moteurs modernes.

C'est pour cette raison qu'il y a une réelle économie à changer les bougies tous les 15.000 kilomètres ou au moins une fois par an.

La forte compression transmet des coups de marteau aux pistons et engendre une chaleur excessive. Il s'ensuit des réactions chimiques dans le moteur. Si les bougies continuent à fonctionner et à donner satisfaction dans des conditions aussi dures, c'est par suite de leur qualité supérieure.

La Maison Champion a toujours montré le chemin dans l'étude et la construction de bougies supérieures, elle a toujours su produire la bougie demandée par les ingénieurs de l'automobile.

Motocyclistes!! rappelez-vous que
**Les STANDS
 AUTOMOBILES
 DU
 PALAIS
 DE LA
 NOUVEAUTÉ**
 vendent
 les motocyclettes
**à CRÉDIT
 RÉELLEMENT**
**au même prix
 qu'au comptant**
prix net du catalogue du constructeur
sans combinaisons
sans surprises
**L'organisation spéciale du
 CRÉDIT et un Stock constant
 de plus de 400 MOTOS de
 toutes marques permettent
 des livraisons extrêmement
 rapides**
 Les motocyclettes sont mises
 au point dans nos ateliers
 Visitez les stands Motos du
PALAIS de la NOUVEAUTÉ
 • 24, Rue de Clignancourt
LES PLUS IMPORTANTS D'EUROPE.

BORD MINCE
 Rend la pièce invisible une fois collée; évite pendant le roulement toute détérioration de la chambre à air.

RUSTINES A BORD POUR

CENTRE ÉPAIS
 De même épaisseur que le caoutchouc de la chambre à air, il donne à la pièce sa résistance maximum.

LANGUETTE DE POSE
 Facilite la manipulation et la pose de la pièce empêchant le dépôt de saletés ou corps gras sur la surface collante.

BON A DÉTACHER
L. RUSTIN
 16 bis, Rue du Bois, 16 bis
 CLICHY (Seine)
 Veuillez m'adresser échantillon de RUSTINES A BORD MINCE contre la somme de 2 fr. en timbres, ainsi que votre Brochure "L'ENTRETIEN DES PNEUMATIQUES".
 Nom :
 Adresse :

510

Aussi, vous utiliserez et exigerez de votre garagiste qu'il emploie pour vos réparations des "Rustines" à bord mince et vous serez satisfait. Mais exigez bien les vraies Rustines celles qui portent la marque.
 EN VENTE PARTOUT

RUSTINES

Motocyclistes...!

LA CÉLÈBRE MARQUE

JEAN THOMANN

Vous présente sa Nouvelle Motocyclette 500 cmc.

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

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

Livraison par ordre d'inscription à partir de Janvier 1929

VENTE A CRÉDIT EN 10 MOIS
 par tous Agents de la Marque et renseignements gratuits sur demande

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



COULON

9 victoires
6 records battus



PERROTIN

pour les seules journées des 9 et 12 Mai
viennent s'ajouter au brillant palmarès de la Moto

Terrot

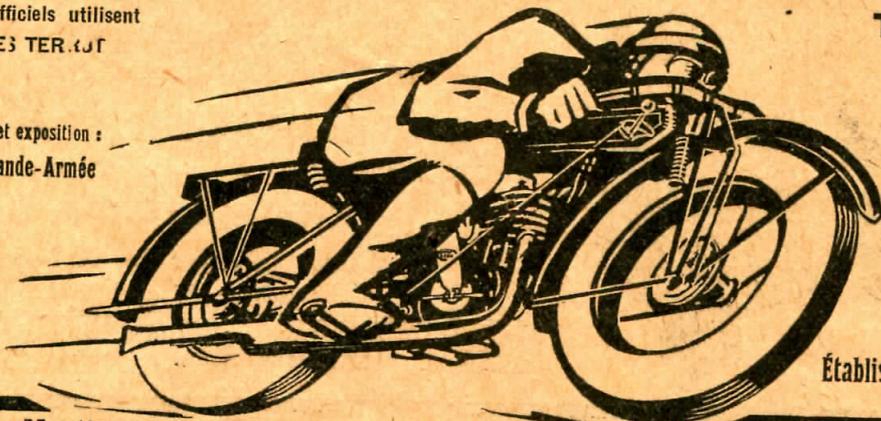


COTE DU CAMP
COTE DES DUNES
COTE DE L'ALOUETTE
COTE DU FALICON
COTE DE CENON Près Bordeaux
COTE DE ST-JULIEN DE RATZ Près Grenoble

250 cc.	er	PERROTIN	Record battu
500 cc.		PERROTIN	Record battu
250 cc.	er	COULON	Record battu
350 cc.		COULON	Record battu, meilleur temps de la journée.
250 cc.	er	COULON	Record battu
350 cc.		COULON	Record battu
side	er	GUISTA	
600 cc.			
	er		
350 cc.		SOULEYREAU	
350 cc.	er		
sport		BAROWSKI	

Nos coureurs officiels utilisent
les HUILES TERROT

Magasin de vente et exposition :
30, Av. de la Grande-Armée
PARIS



**TOUS SUR
MOTOS
TERROT**

Catalogue franco

Établissements TERROT
DIJON

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

TRAIN

...VOUS PRÉSENTE
LA MOTOCYCLETTE

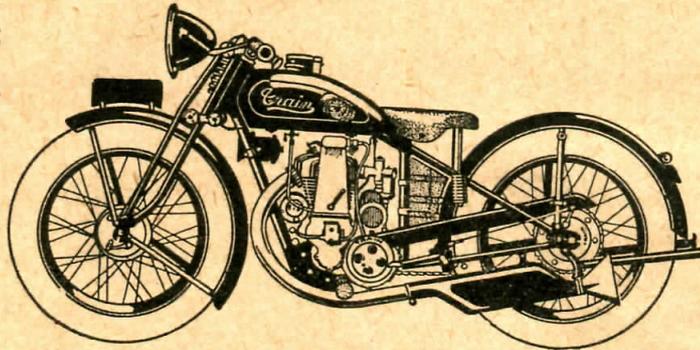
la plus **PERFECTIONNÉE**, la mieux **FINIE**, la **MEILLEURE MARCHÉ**

Bloc **MOTEUR 4 temps**

SOUPAPES en TÊTE
de 350 cm³

3 Vitesses

Pneus Ballons



MOYEURS à roulements annulaires

4 FREINS

Fourche
à Amortisseur
sur chaque articulation

Frein de Direction

Prix : 5.450 fr.

VENTE A CRÉDIT EN 12 MENSUALITÉS — CATALOGUE FRANCO

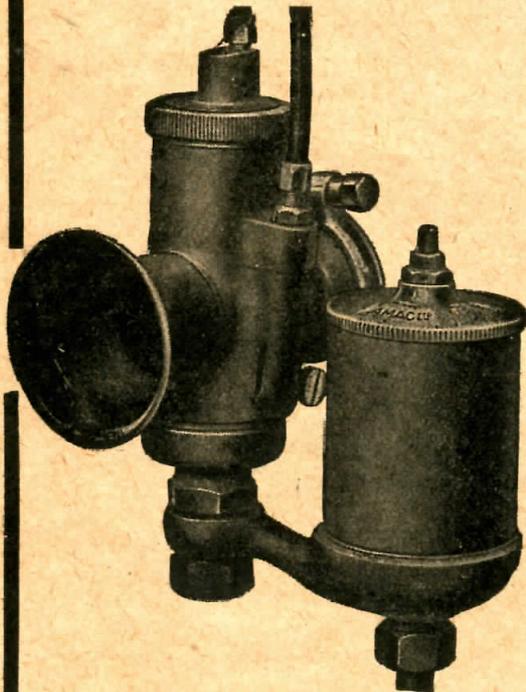
Établis. E. TRAIN, 3, rue Rouget-de-l'Isle, COURBEVOIE (Seine)

En **TOURISME** comme en **VITESSE** le **CARBURATEUR**

AMAC

figure toujours
aux premières places

dans les **SIX JOURS d'HIVER**



Sur 48 concurrents non pénalisés
25 avaient leur moto équipée du

CARBURATEUR AMAC

(Le reste partagé entre trois marques différentes de carburateurs)

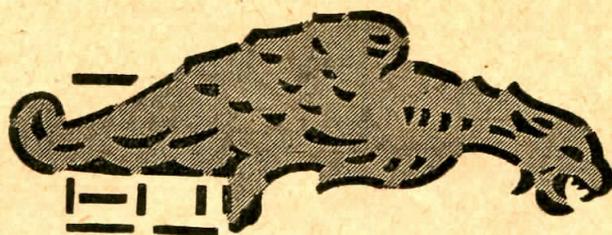
Société AMAC

75, Rue de Villiers, à **NEUILLY (Seine)**

Téléphone : **WAGRAM 92-42**

Dépôt à Paris

Établ^s R. MUNRO, 198, Boulevard Pereire (Wagram 10-14)



LE TOUR DE FRANCE 1929

SUR GNOME & RHONE

500 cm³

Bernard

1^{er} ex-æquo

Coupe d'Alsace

Coupe Ponsot

Coupe de la Provence

Coupe Challenge

avec

Mobiloil "Aero D"

SUR PEUGEOT

250 cm³

Phaender

1^{er} ex-æquo

350 cm³

Pahin et Gabelier

1^{er} ex-æquo

avec

Mobiloil "BB"

SUR ALCYON

cat. 350 cm³

1^{er} ex-æquo

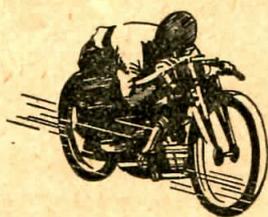
Meunier - Parizet

Trelluyer -

Flaventines

avec

Mobiloil "TT"

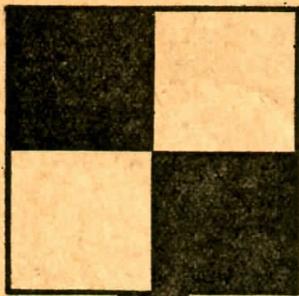


En France, 174 Constructeurs recommandent l'emploi de

Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY, 46, RUE DE COURCELLES, PARIS

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs



**ARRÊTEZ
VOTRE CHOIX
SUR UNE**

**RENÉ
GILLET**

4cv, 6cv ou 9cv

Elles ont de la ligne
Elles sont : souples
rapides
économiques
et confortables

Vous ne pouvez
trouver mieux

Catalogues avec prix franco
STÉ RENÉ GILLET & C^o
126 bis Route d'Orléans
MONTROUGE (Seine)

Il ne suffit pas
d'acheter une motocyclette
de la meilleure marque !
c'est de la mécanique !!

SONGEZ AU LENDEMAIN

Renseignez-vous à vos aînés

Ils vous diront de rechercher auprès de votre vendeur, le **maximum de garantie et de sécurité**, et de ne pas risquer de perdre des milliers de francs dans l'année sur un mirage d'économie de quelques francs à l'achat.

SAINT-MARTIN AUTOMOBILES

le plus fort vendeur de motocyclettes en France

**GARANTIT CONTRE CE RISQUE
TOUS SES ACHETEURS**

SEULS DES TECHNICIENS RÉPUTÉS

peuvent donner cette garantie

NOUS LE SOMMES

- Nous livrons aux prix des catalogues -

**TOUTES LES MARQUES DE
- - MOTOCYCLETTES - -**

payables en

14 VERSEMENTS

avec **ZÉRO** franc 0/0 d'intérêts.

avec **ASSURANCE GRATUITE.**

avec **PERMIS DE CIRCULER GRATUIT.**

(carte grise, impôt payé pour un trimestre)

avec **MISE au POINT GRATUITE et GARANTIE**

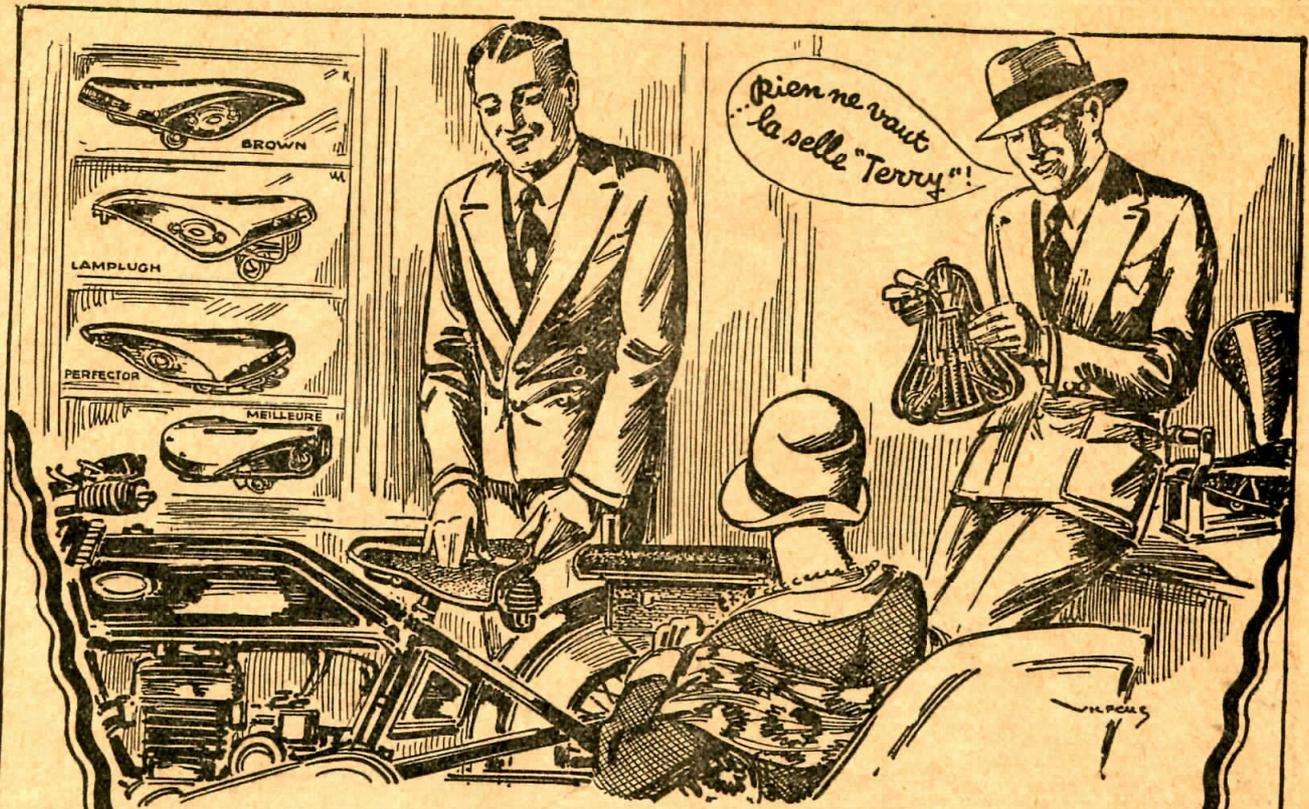
*Notre stock important ne comprend que des Machines
sélectionnées parmi les meilleures*

Livraisons ultra-rapides - Pose gratuite de nos accessoires

Notre **CATALOGUE GÉNÉRAL 1929 ILLUSTRÉ** unique et splendide édition de 200 pages in quarto en couleurs, d'une documentation précise incomparable, comprenant les Motocyclettes, les Accessoires, les Moteurs marins et d'intéressantes explications, est vendu à nos magasins : **5 fr. remboursables à tout acheteur** ou expédié franco par pli recommandé contre 7 fr.

DEMANDEZ-LE OU VENEZ NOUS VOIR
27, Rue du Château-d'Eau, PARIS-X^e

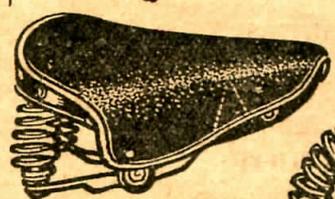
Téléphone : **NORD 86-70 et 93-73**



SELLE de QUALITÉ

tout en ressorts

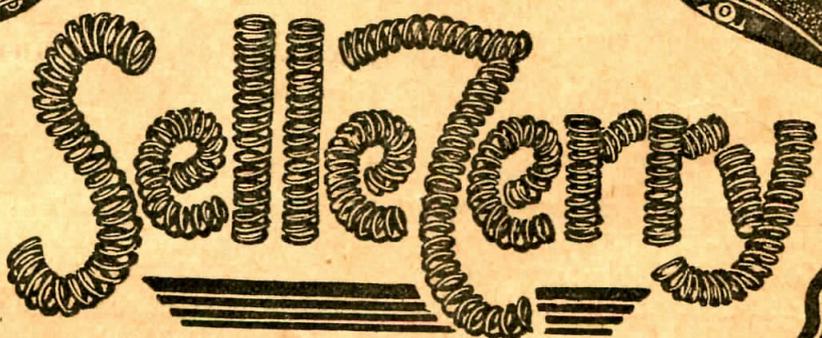
100 p. 100 de confort



SELLE "TERRY"
VÉLO DAME

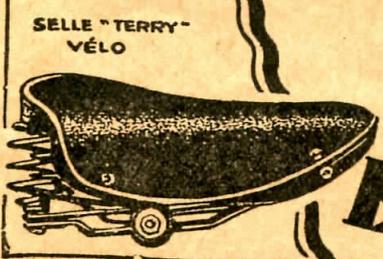


SELLE "TERRY"
MOTO

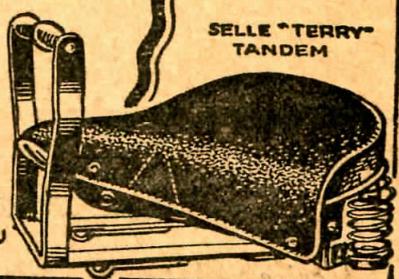


TOUT EN RESSORTS

BREVETÉE S.G.D.G.
Motocyclistes! Attention aux nombreuses imitations défectueuses!
Exigez la marque de garantie:
"Terry"



SELLE "TERRY"
VÉLO



SELLE "TERRY"
TANDEM

En vente partout

Publ. de Bowden - Cicca - Brampton - Brown.

Mallerech et Vain

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs



DOLLAR

Voyez chez ses Agents!

- Le -
Type
P
250 cmc.

Un Succès! Un Triomphe Industriel!!

— Bloc-Moteur CHAISE à Culbuteurs. —

90 km. à l'heure

4.200 fr.

BORDEAUX-NICE

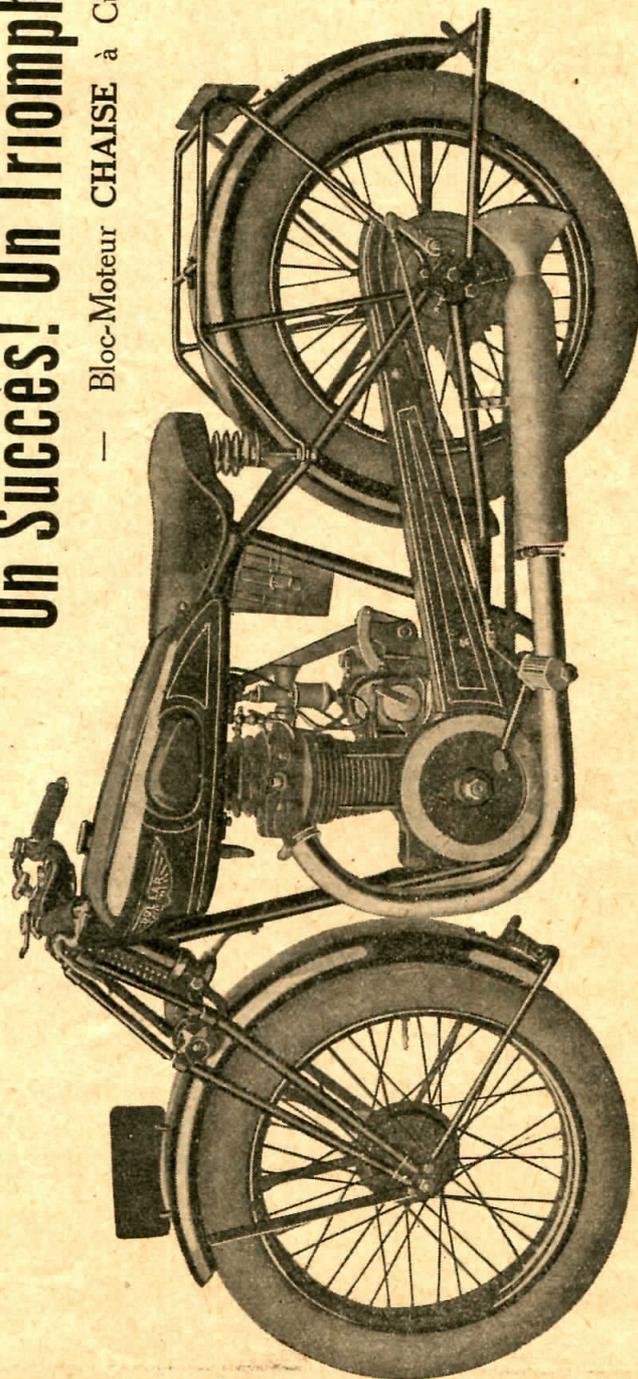
1^{er} (ex æquo) RASSER

sur

DOLLAR

250 cmc.

Type **P**



Bloc-Moteur Chaise 4 temps à culbuteurs enfermés et graissés automatiquement. — 3 Vitesses — Réserve d'huile dans le carter. — Refroidissement de l'huile par ailettes neuves de fonte. — Embrayage à disques multiples. — Réservoir en selle. — Pneus Dunlop 25x3. — Moyeux freins AV et AR. — Tambours de 130. — Selle souple. — Frein de direction, etc.

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

Réparations et Pièces détachées : 9, Avenue Félix-Faure - PARIS (15)

RENPLISSEZ
cette fiche
sur
DOLLAR (P), Quai de la Marne, Joinville-le-Pont-Seine
Envoyez-nous gratuitement votre catalogue et vos
conditions de vente à l'édit.

25-5-29

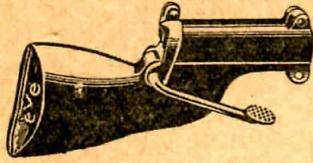
LE SILENTÉCHAPPEMENT

—(BREVETÉ DÉPOSÉ)—

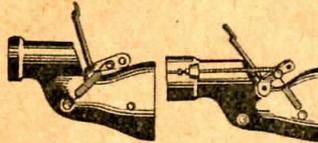


LE SEUL... DONNANT VÉRITABLEMENT ET A VOLONTÉ... SOIT L'ÉCHAPPEMENT LIBRE, SOIT LE SILENCIEUX... SANS FREINER LE MOTEUR.

EN TOLE D'ACIER FINEMENT NICKELÉ



Monté avec chicanes à l'intérieur. Se fait tous diamètres. Stock permanent en 30, 34, 36, 38, 40, 42, 45, 50, 55 %.



Commandé au pied ou à la main.

Commandé par manette et câble.

L'Appareil complet
80 francs

Supplément pour manette, câble et gaine de commande :

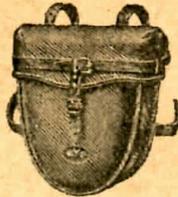
15 francs

LES SACOCHES



Cuir gras demi-souple, première qualité. Dos et fond renforcés. Dimensions : 250 x 330 x 60. Fixe-courroie ou pontets.

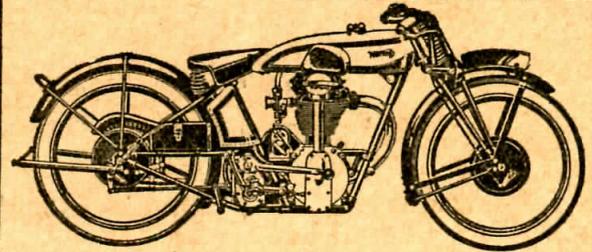
PRIX. 90 francs



TOUT pour AUTO - TOUT pour MOTO

9, Quai Jules-Courmont -:- LYON

Envoi gratuitement son nouveau Catalogue : TOUT POUR MOTO, 56 pages, encyclopédie des Accessoires Motos.



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

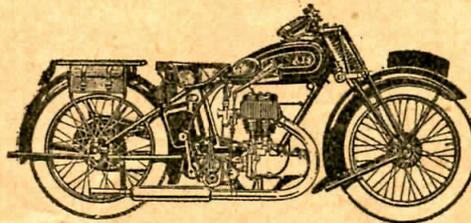
LUCIEN PSALTY

Agent et Représentant des plus célèbres Marques de Motocyclettes du Monde

BOITES DE VITESSE

STURMEY-ARCHER

- et Pièces détachées -



A.J.S.

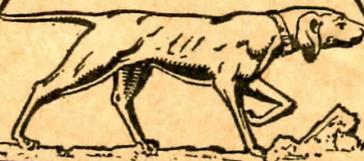
L. PSALTY, 50, Rue Brunel -:- PARIS

VAINQUEUR
DU TOUR DE FRANCE
avec MEUNIER, PARIZET,
TRELLOYER sup ALCYON

SERVO-FREIN

PERROT-PIGANEAU

POUR
MOTO



AFA

AFA

PUISSANT - PROGRESSIF

Amortisseurs "AFA"

F. eins de Direction "AFA"

ADOPTÉ PAR 85% DES CONSTRUCTEURS AUTOMOBILES, IL ÉQUIPE EN MOTOCYCLETTES : ALCYON, DOLLAR, LA FRANÇAISE, LA MONDIALE, RAVAT, SAN-SOU-PAP etc.

Adresse Télégr. : ACCESAF-A-PARIS

Éts L. POUTRAIT

Téléphone : ROQUETTE 34-84, 35-52

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 3.000.000 FRANCS

7 et 9, Rue de la Croix-Faubin, 7 et 9 - PARIS -:- Usine à AUBERVILLIERS

X

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

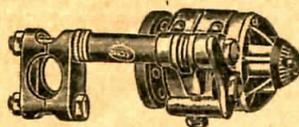
Les Nouveautés

Cicca

pour motocyclettes: l'éclairage électrique



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



N° 301

Alternateur 301 avec support et galet d'entraînement



N° 303

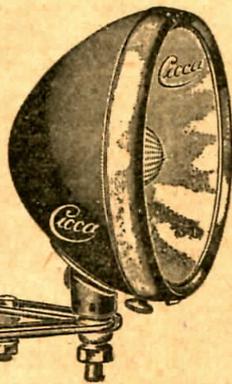
Commutateur 303 avec dispositif code



N° 302

Lanterne arrière

Projecteur de 200 mm PHARE CICCÀ N° 30



puissant
pratique
solide
et
d'un prix

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

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

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

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

L'EQUIPEMENT COMPLET: PRIX avec projecteur 200 mm : 460 frs.
— — — — — 160 mm : 440 frs.
Supplément pour entraînement par courroie 75 frs.



114 Av. des Champs Elysees

PARIS (8^e)

98-04

Tél. Elysées 98-05

98-06

En vente dans toutes les bonnes maisons

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

PROPUL-CYCLE

offre sa nouvelle moto 2 temps

250 cmc type " RALLYE " double échappement Moteur "DUTEN" boîte 3 vitesses Staub, pneus ballons 700x80 Hutchinson, Freins A. V. et A. R. sur larges tambours, Fourches Munro-Confort avec amortisseurs au prix sans concurrence

de **2.950** FR.

Modèle Populaire :

250 cmc **2.685** FR.

PROPUL-CYCLE

7, Rue Gravel, LEVALLOIS (Seine)

dans tout garage,
vous trouverez
à l'

AUTOCATALOGUE

(NOUVELLE FORMULE)

tous renseignements
pour

l'achat d'une voiture
neuve (tous les châssis -- caractéristiques et prix de l'année

d'occasion (caractéristiques de tous châssis sortis depuis 20 ans)

pour le choix des accessoires
ou de toutes autres fournitures

pour toutes questions
d'administration ou de circulation

■■■ VOLUME DE LUXE DE 500 PAGES ■■■

France : 40 fr. - Étranger : 52 fr. - Franco à réception de son montant

4, rue de Castellane, PARIS. 8^e

Tél. Central 67-24 Ch. Post. c.c. Paris 164-32

La Motocyclette de Qualité

Magnat Debon



BOETSCH

après avoir triomphé à la

COTE du CAMP

Le 9 Mai

Catégorie 350 cmc. **1^{er}** BOETSCH
enlève 3 premières places à la

COTE du FALICON

Le 12 Mai

Catégorie 250 cmc. **1^{er}** BOETSCH

Catégorie 350 cmc. **1^{er}** BOETSCH

Demander le nouveau
Catalogue

Meilleur temps de la Journée
Catégorie 500 cmc. **1^{er}** ONDA

Aux Établissements MAGNAT-DEBON, 69, Cours J.-Jaurès - GRENOBLE
et au Magasin de Vente de PARIS-MAURER, 160, rue de la Pompe

TOUR DE FRANCE 1929
MOTOCYCLISTE

CATÉGORIE 350 1^{ER} EX-ÆQUO :

1 MOUROT

SUR

MOTORHONY'X
PNEUMATIQUES

WOLLEBER
MOTORHONY'X

50, CHEMIN DE MONTCHAT

LYON

C.P.
ROVEO

DANS LE

TOUR DE FRANCE

CATÉGORIE
—350 cmc.—

1^{ers}
ex æquo

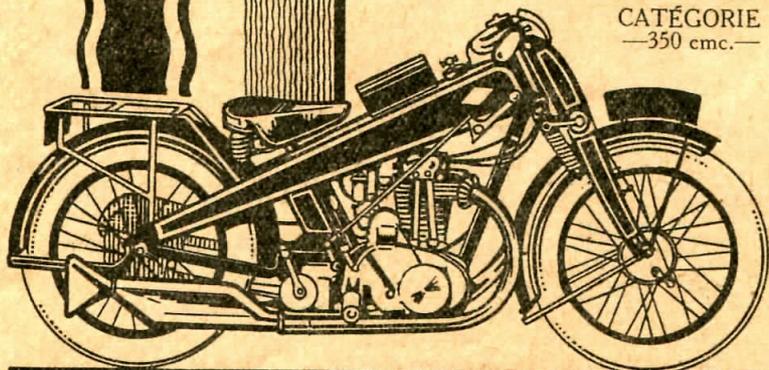
RENAUD;
HEMET;

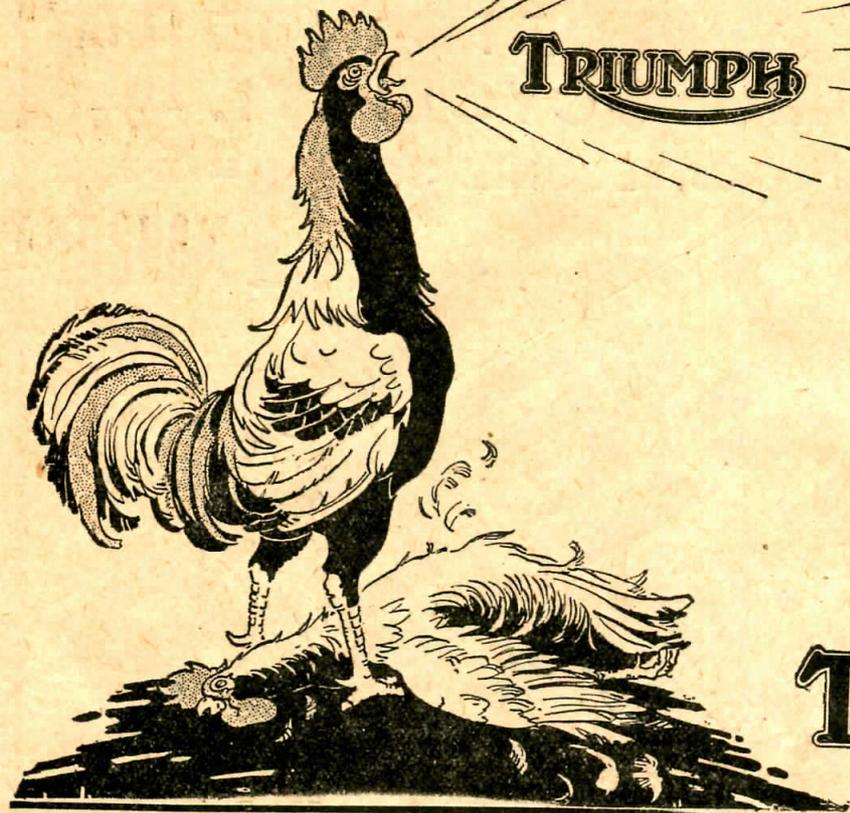
SANS AUCUNE PÉNALISATION

Prouvant, une fois de plus, la
robustesse de la Tôle emboutie.

Établissements ROLLET & C^{ie}
(S.A.)

64, Rue de la Folie-Méricourt - PARIS (11^e)





N'A ENGAGÉ
Q'UNE MOTO
AU TOUR DE FRANCE
TERMINE

1^{ER}

EX-CÆQUO DE SA CATÉGORIE

LUXE
DURÉE
CONFORT
SÉCURITÉ
ÉCONOMIE

SONT LES
CARACTÉRISTIQUES DE

TRIUMPH

212, BOUL. PÉREIRE, PARIS

L'ÉQUIPEMENT le plus PUISSANT

sans
accumulateur

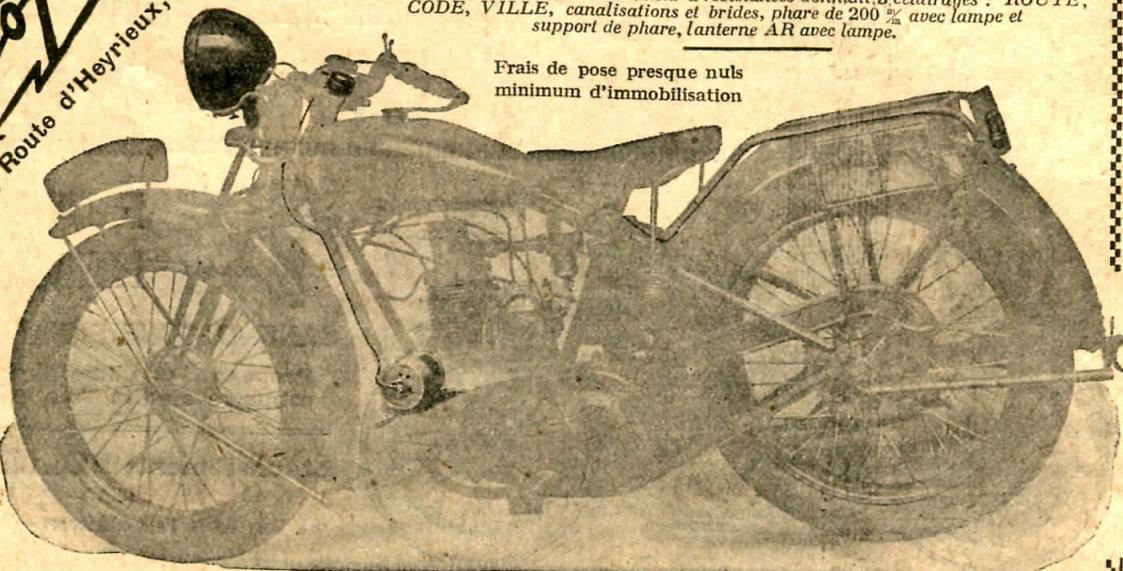
qui se monte sur TOUTES MARQUES
de MACHINES (anciens et nouveaux modèles)
(2 TEMPS ou 4 TEMPS)

Magneto France
93, Route d'Heyrieux, LYON

ALTERNO "S" COMPLET 485 fr.

prêt à monter avec : Alterno, galet d'entraînement, collier de fixation permettant le débrayage de l'appareil, commutateur à résistances donnant 3 éclairages : ROUTE, CODE, VILLE, canalisations et brides, phare de 200 ^W/_{VA} avec lampe et support de phare, lanterne AR avec lampe.

Frais de pose presque nuls
minimum d'immobilisation



Renseignements sur demande

—
Notice gratuite

—
Dépôt à Paris
**CONSORTIUM
DES MAGNÉTOS**
209-211
Boul. Péreire

**pour
votre
moto**

**LA
CHAINE
YELLOW**



**ETUDIEE SPECIALEMENT
POUR LA SECURITE DE
VOS RANDONNEES**

LOW YELLOW YELLOW YELLOW YELLOW YELLOW YELLOW



"l'âme de votre moteur"

GURNER

le carburateur souple, nerveux, économique.

Ets J. GURTNER & PONTARLIER (Doubs)

RHONY X

LA MARQUE

qui s'aligne dans les Épreuves
d'ENDURANCE...

...avec des Machines DE SÉRIE.

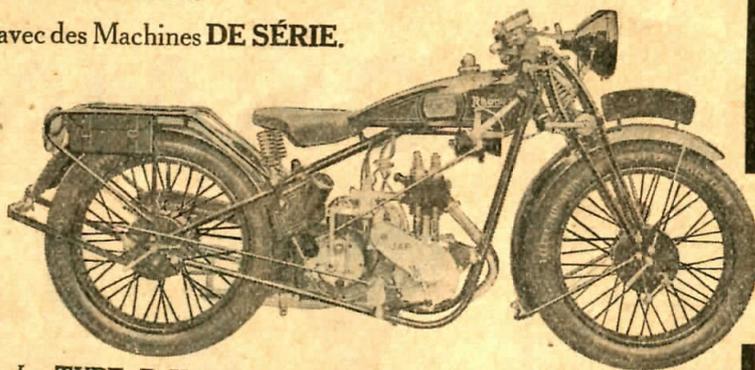
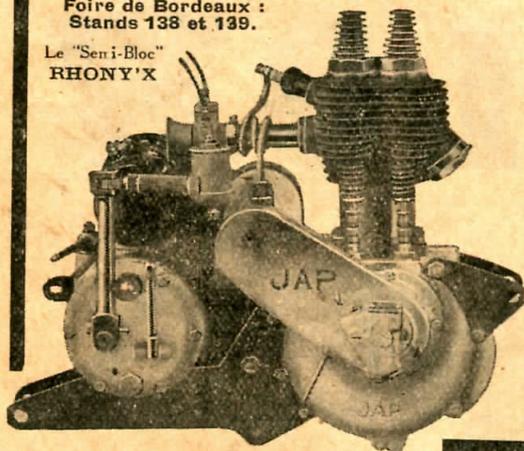
REMPORTE :

ROUBAIX - PARIS - ROUBAIX. — Les deux
coureurs de RHONY X; MOUROT et MEUNIER
se classent 1^{er} ex aequo en 350 cmc. Type F. X

LE CHALLENGE BUISSON
2 MÉDAILLES D'OR (6 Jours d'Hiver);
LE PRIX UNRICH (Bordeaux-Nice).

Foire de Bordeaux :
Stands 138 et 139.

Le "Seni-Bloc"
RHONY X



Le TYPE D.X. 4, semi-bloc JAP, 250 cc.,
Cadre double berceau, Moyeux à broches,
Tambours de freins de
200^{mm}, est livré complète-
ment équipé, au Prix de : **4.675** fr.

MOTORHONY X, 50, Chemin de Montchat - LYON

STOCK PIÈCES DÉTACHÉES :

Pour PARIS, Rive droite :
100, Avenue des Ternes, Paris, 17^e.
Pour PARIS, Rive gauche :
9, Avenue Félix-Faure, Paris, 15^e

MOTORHONY X, 50, Chemin de Montchat - LYON
Veuillez m'adresser votre Catalogue illustré gratis

M Rue Ville Dépt
25-5-29.

STELLA

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

175 cc. —
2 vitesses **2.250** fr.

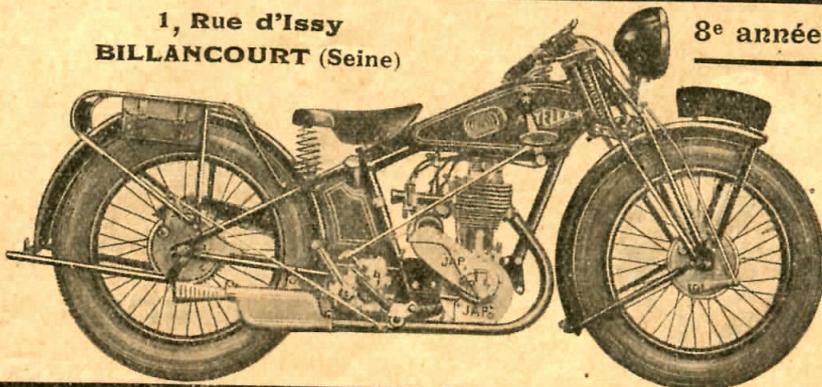
Voir ses modèles munis du moteur

J.A.P. 250 cmc.
350 cmc.

Succursale à BORDEAUX : 293, Avenue Thiers

1, Rue d'Issy
BILLANCOURT (Seine)

8^e année



PLANOR DANS LE TOUR DE FRANCE

sur **38 MOTOS FRANÇAISES**

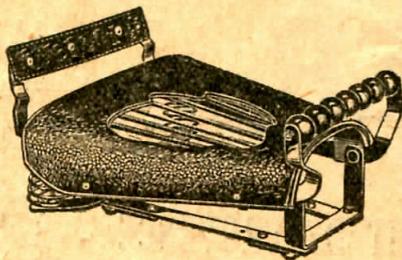
ayant pris le départ

34 étaient équipées avec la Selle **PLANOR**

Monet et Goyon	{ GAUSSORGUES. HOMMAIRE. SOURDOT. DEBAISIEUX.	Peugeot	{ PÉAN. PHAENDER. PAYIN.
Rovin	{ STERNY. CALVET.	San Sou Pap	{ BAUDART. MOURET. LIBERT. LAFRANCE.
Soyer	{ PROAL. POTTIER.	Rochester	{ RAPEAU. BONGEOT.
Gnôme et Rhône	{ NAAS. BERNARD.	Jack-Sport	{ MAINGUET. PERRIN. GAYOT. SAUVET.
Motosacoche	PITTAVINO.	Favor	{ MONT. CAPDEMONT.
DS Malterre	EICHACKER.	C.-P. Roléo	{ CHERET. RENAUD.
Magnat-Debon	LOUIS.		
Rhony'x	MOURET.		
Propulcycle	COURT.		
Royal-Sport	LEROY.		
Indépendant	POUSSET.		

34 sur 38

PREUVE INDISPUTABLE DE SA SUPÉRIORITÉ



Le Siège arrière **PLANOR**
à nappe de ressorts suspendue, fabri-
qué suivant les mêmes principes
est aussi **LE MEILLEUR**

No 3446 : **85** fr. franco, sans dossier

Notices sur demande à la **Soc. Anon.** des
Anc. Établ. MORTAGNE, 25, Rue de
Bellevue, **Boulogne-s.-Seine.** Magasin de
Vente : 4, Rue du Pont-aux-Choux, **Paris.**

GILLET-HERSTAL

(MARQUE FRANÇAISE)

AJOUTE A SES NOMBREUX SUCCÈS ET A SES **32 RECORDS DU MONDE**
2 PREMIÈRES PLACES **TOUR DE FRANCE**
 EX-ÆQUO, CATÉGORIE 500 CC. DANS LE

350 cmc. - Tour du Monde. 4.800 fr.
 500 cmc. - O.H.V., Sport . . 6.950 fr.
 500 cmc. - Supersport, 2 tubes. 7.200 fr.
 500 cmc. - Compétition. . . 7.900 fr.

GÉCO-HERSTAL (A BAISSÉ)
 (SES PRIX)

DEMANDEZ CATALOGUES & CONDI-
 TIONS DE PAIEMENT EN 12 MOIS — 32, Rue Pierret - NEUILLY-sur-SEINE



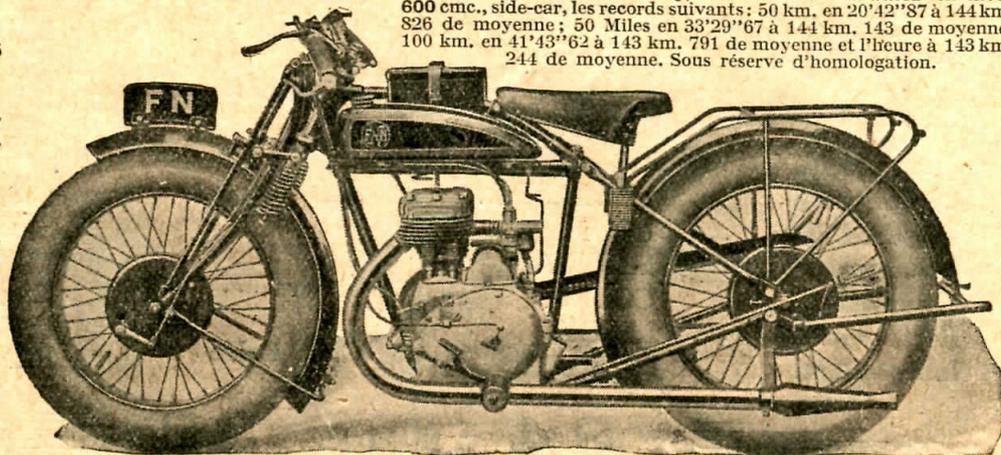
FABRIQUE NATIONALE D'ARMES HÉRSTAL-LEZ-LIÈGE
 BELGIQUE
 LES RECORDS MONDIAUX CLASSENT UNE MARQUE
 La **FN** détient toujours les plus enviés

KIL. LANCÉ
 en 500 cmc.,
 183 kms 486
 en 350 cmc.,
 168 kms 697
 sous réserve d'homologat.
 Sidecar, 600 cmc.,
 159 kms 433

ARRÊTÉ (solo)
 en 500 cmc.,
 127 kms 704
 116 kms 316
 Sidecar, 350 cmc.,
 en 350 cmc.,
 99 kms 447

**LE RECORD
 DES 24 HEURES
 SUR PISTE**
 catégorie 350 cmc.,
 à 105 kms 253
 de moyenne, etc.

Le 7 avril, à Monthéry, PATCHETT a battu en moto
 600 cmc., side-car, les records suivants: 50 km. en 20'42"87 à 144 km.
 826 de moyenne; 50 Miles en 33'29"67 à 144 km. 143 de moyenne.
 100 km. en 41'43"62 à 143 km. 791 de moyenne et l'heure à 143 km.
 244 de moyenne. Sous réserve d'homologation.



La 350 cmc., SURBAISSÉE

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

Les Qualités
 d'Endurance
 et de Régularité
 DES MOTOCYCLETTES

LUCIFER

PILOTÉES PAR

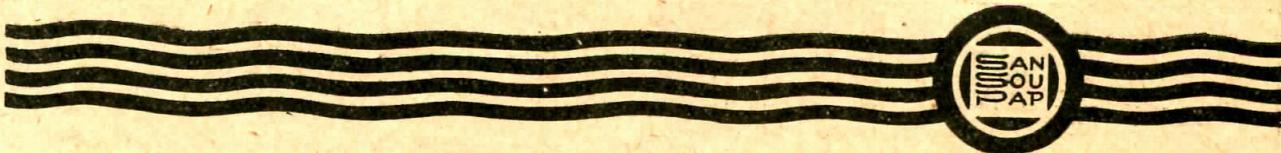
DRUZ

ont été démontrées par
 ses succès en 1928

dans les

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

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

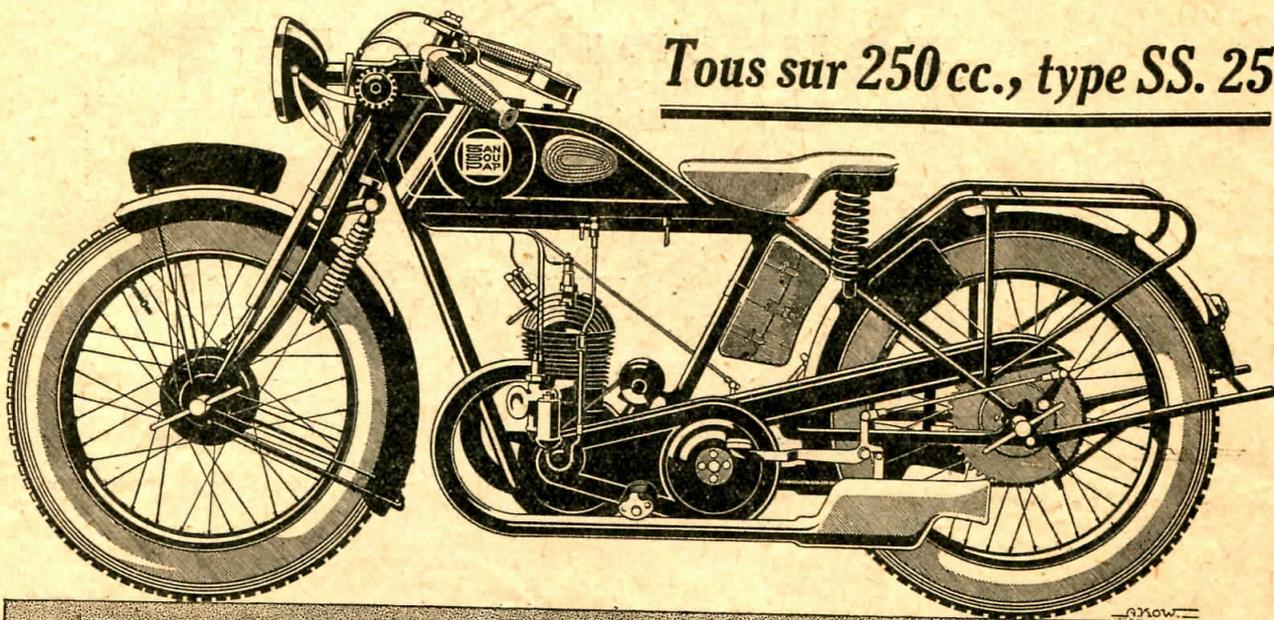


DANS
Le Tour de France

l'Equipe
SAN SOU PAP

REMPORTE UNE TRIPLE VICTOIRE
3 PREMIERS SANS PÉNALISATION
3 MÉDAILLES D'OR

Tous sur 250 cc., type SS. 25



SANSOUPAP
LA MOTO QUI DURE

CATALOGUES ILLUSTRÉS
— GRATUITS —

CONDITIONS DE VENTE EN 12 MOIS

MOTEX
49, Route des Petits-Ponts, PANTIN

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

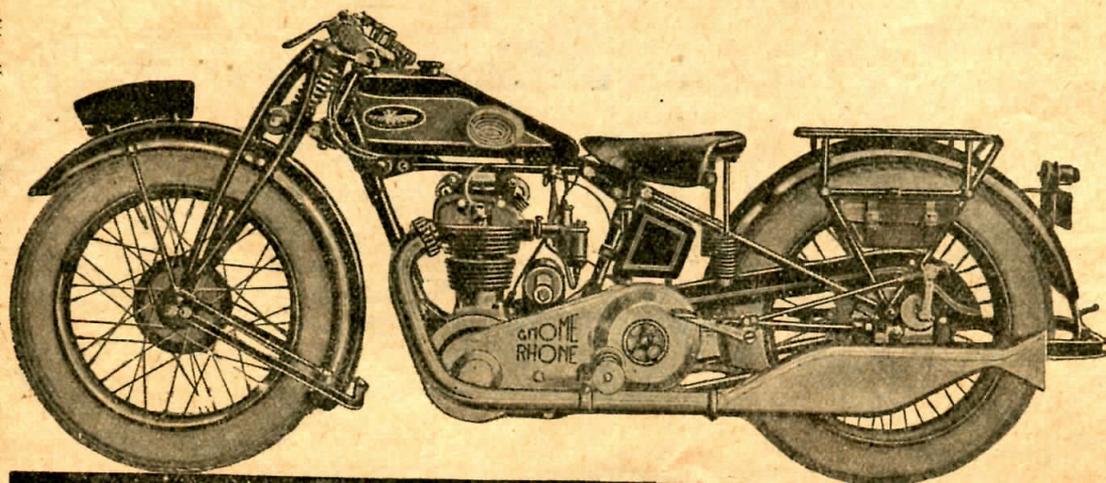
LA 500 CMC.

GNOME RHONE

A TRIOMPHÉ

DANS

LE TOUR DE FRANCE



La 500 cmc., Type D 4, Modèle SUPER-SPORT, Soupape à culbuteurs.

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

SUCCURSALES { **LILLE:** 33, Rue de Paris **LYON:** 297, Av. Jean-Jaurès **MARSEILLE:** 85 bis, Rue de Rome **TOULOUSE:** 6, Rue d'Aubuisson

Fondée en 1913

CAMILLE LACOME

Directeur-Fondateur

RÉDACTION, ADMINISTRATION
ET PUBLICITÉ

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

ABONNEMENTS

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

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

EDITORIAL

Elégance

Lorsque nous parlons motocyclette, nous devons toujours, dans la mesure du possible, nous mettre à la place du profane. Ce n'est pas tant parmi les automobilistes que nous devons faire des adeptes, mais parmi les cyclistes et les piétons. Or, au moins pour la majorité des gens, ce n'est pas la question sportive qui les intéresse. Peut-être même celui qui se passionnera pour un exploit sportif n'a-t-il aucun désir ni aucune ambition d'en faire autant lui-même et le monsieur qui a applaudi les bolides à Montlhéry, rentre-t-il à 30 à l'heure, chez lui, dans sa voiturette. Il y a souvent chez les gens comme un secret plaisir de voir les autres affronter des fatigues et des dangers auxquels eux-mêmes ils échappent; ainsi, par exemple, pour les épreuves d'endurance, ils applaudissent certes la vaillance des concurrents, mais ce n'est pas en réalité ce qui exercera sur eux un attrait véritable, ce qui les gagnera à la cause de la moto ou du cyclecar. La propreté des machines, leur confort et leur élégance, l'aspect net et reposé des concurrents, voilà ce qui, en réalité, les séduira. Prouver la résistance des machines n'est pas tout. Ce qui, exception faite de quelques enthousiastes, depuis longtemps gagnés à notre cause, comptera le plus pour le public, c'est la propreté, le silence, le confort. Dans ces conditions, quelle est l'impression du profane quand il assiste à une arrivée d'épreuve d'endurance? S'il voit d'un côté les conducteurs d'automobiles qui sont frais et pimpants, et, d'autre part, des motocyclistes noirs de poussière, harassés, vêtus de cuirs suintants d'huile, des machines sales et bruyantes, il enviera les premiers, mais se dira que la moto n'est pas un engin pour lui. Allez dans la foule et écoutez les réflexions des spectateurs et vous verrez que cela est exact. Combien le concurrent qui donne un coup de chiffon à sa machine et arrive propre à l'étape rend service à notre cause. Si nous combattons, avec acharnement à *Moto Revue*, pour la moto propre et silencieuse, c'est que nous nous rendons compte que c'est là, plus encore que dans le prix, que gît la question de la moto pour tous. Personne ne conteste plus la régularité de marche de la moto: on se persuade peu à peu qu'elle n'est pas dangereuse, mais il faut la rendre plus propre, plus silencieuse, plus confortable encore. D'énormes progrès ont certainement été accomplis et, même à l'heure actuelle, on peut être propre à

moto. Il y aurait lieu, dans les épreuves d'endurance, de créer des prix spéciaux pour la machine la plus propre, et peut-être même pour le concurrent le plus soigné. Nous savons certes, qu'après des parcours plusieurs fois répétés de plusieurs centaines de kilomètres, on a hâte de laisser sa machine au parc fermé, et d'aller prendre une douche mais n'y a-t-il pas des procédés de nettoyage rapide qui rendent en quelques instants une machine présentable, n'y a-t-il pas, d'autre part, des vêtements de protection, d'aspect sinon élégant, mais propres et confortables? Que nous soyons concurrents d'une épreuve, que nous soyons touristes, ne négligeons rien pour détruire cette opinion que la moto est sale et peu confortable.

Quatre-cylindres de course

Il est fort probable que nous verrons des quatre-cylindres à Montlhéry cette année, et, en particulier, deux quatre-cylindres italiens. L'un est fort curieux, puisque volant et distribution sont au centre, entre deux groupes de deux cylindres et que ce moteur est disposé en travers du cadre, nous voulons dire avec le vilebrequin perpendiculaire au plan de la machine. Ce moteur de 500 cmc est refroidi par l'air. Le volant central n'est pas un nouveauté. Sans parler de la Scott, Motobloc il y a quelques années employait sur ses quatre-cylindres une disposition analogue, mais, depuis, a repris le système classique du volant en bout d'arbre. La disposition du moteur de l'O. P. R. A., en travers du cadre, a été adoptée, croyons-nous, à cause du refroidissement qui se fait ici par l'air ambiant. De cette manière, le refroidissement est égal pour les quatre-cylindres ce qui prend naturellement une valeur particulière du fait du taux élevé de compression et de la température de fonctionnement qui en est la résultante. L'autre quatre-cylindres est dû à l'as italien Riva: c'est également une 500 cmc. Il est, lui, disposé en ligne dans le cadre, et s'inspire tout à fait de la technique automobile. Il comporte des culasses hémisphériques à soupapes inclinées, à commande directe par deux arbres à cames en tête. Il est alimenté par un compresseur Rootz. Le refroidissement se fait par eau. Il faut attendre avec impatience les résultats qui seront obtenus. Nous n'avons aucune indication sur les régimes et les puissances atteints, mais il se pourrait qu'ils fussent nettement supérieurs à ceux actuels, c'est-à-dire 5 à 6.000 tours-minute et 60 CV au litre de cylindrée environ. Ce qui est particulièrement intéressé-

SOMMAIRE

N^o 324

Samedi 25 Mai 1929

Par-ci par-là.....	615
L'avance à l'allumage, par R. Grabette	616
Le Tour d'Europe: Des Karpathes au Vésuve par Robert Sexé	619
Le Bol d'Or 1929	623
La page pratique.....	626
Nos Constructeurs	627
Le sport	629
La page du Cyclecar, par J. Mellier	631
Nos fabricants	632
Les Clubs	634
Médecine motocycliste.....	637
Le Courrier de la semaine..	638
Consultations techniques..	639

également une 500 cmc. Il est, lui, disposé en ligne dans le cadre, et s'inspire tout à fait de la technique automobile. Il comporte des culasses hémisphériques à soupapes inclinées, à commande directe par deux arbres à cames en tête. Il est alimenté par un compresseur Rootz. Le refroidissement se fait par eau. Il faut attendre avec impatience les résultats qui seront obtenus. Nous n'avons aucune indication sur les régimes et les puissances atteints, mais il se pourrait qu'ils fussent nettement supérieurs à ceux actuels, c'est-à-dire 5 à 6.000 tours-minute et 60 CV au litre de cylindrée environ. Ce qui est particulièrement intéressé-

sant, c'est la cylindrée réduite de ces moteurs, puisqu'elle n'est que d'un demi-litre. Il n'y a d'ailleurs aucune raison pour que des ennus soient à craindre. De petites cylindrées ont été réalisées en quatre-temps. On a, par exemple, établi des quatre-temps de moins de 175 cmc de cylindrée et qui ont permis d'atteindre des vitesses de l'ordre du 80 à l'heure, ce qui n'est vraiment pas mal. Il est d'ailleurs infiniment probable que d'autres quatre-cylindres tourneront à Montlhéry.

Nous souhaiterions d'ailleurs vivement voir également apparaître un quatre-cylindres deux-temps à deux culasses (une culasse par groupe de deux cylindres disposés en V léger), avec, bien entendu, un système d'alimentation par pompe ou compresseur. Les bougies actuelles permettent la réalisation d'un tel moteur. On voit donc que le polycylindre fait peu à peu son chemin. Encore une fois, les questions de prix de revient n'ont qu'une valeur toute relative. Le propre de l'industrie moderne, c'est non seulement d'améliorer la qualité mais d'abaisser les prix. Nous voyons, par exemple, le prix des machines descendre, alors que, d'autre part, on y impose des perfectionnements qui, naguère auraient coûté cher. L'usinage coûte de moins en moins cher et le prix de la pièce finie se rapproche de plus en plus de celui du poids du métal employé. Le quatre-cylindres de cylindrée moyenne n'est à aucun degré une utopie.

Cette machine neuve...

La prise de possession d'une machine neuve est un mélange curieux d'ennui et de plaisir. Nous avouons tout d'abord que, pour notre part, nous n'enfourchons jamais sans une vague appréhension une nouvelle machine. Et pourtant, depuis un quart de siècle que nous roulons, et parfois à une allure honorable et qu'assez fréquemment nous dépassons les trois chiffres, nous devrions avoir perdu cette timidité admissible chez un débutant. Elle est d'ailleurs, et cela l'excuse un peu, fréquente même chez de vieux habitués de la route. Et d'ailleurs elle ne dure pas, quelques centaines de mètres et on se sent de nouveau entièrement à l'aise et désormais on apprécie la docilité de sa nouvelle monture. Cela est peut-être dû à ce que nous changeons assez rarement de machine et que nous avons horreur de conduire une machine qui ne nous appartient pas. Il est certain qu'un garagiste ou un de nos collaborateurs qui essaient de nombreuses machines doivent être exempts de cette légère appré-

hension que nous avouons très humblement. Aussitôt après, c'est un grand plaisir qu'une machine neuve. Les soins mêmes qu'elle nécessite, ses particularités qui lui donnent comme une sorte de caractère, tout cela a de quoi satisfaire notre curiosité et même pour quelqu'un qu'une longue pratique aurait dû blaser, ménage un intérêt constant. Il y a souvent quelques petites déficiences qu'il est le plus souvent possible de corriger. On accommode la machine à ses petites manies personnelles. Et peu à peu cette étrangère se transforme en une vieille connaissance avec laquelle on entreprendra, sans aucune appréhension, de longs parcours. On goûte à nouveau les plaisirs du débutant. Comme on a jadis découvert le motocycliste, on découvre maintenant les charmes d'une nouvelle machine. Sur la route, il faut se contraindre à rouler à allure raisonnable et ne pas se laisser entraîner à la tentation. Si l'on vous regarde avec ironie, vous et votre machine neuve, comme si, aussi neuf qu'elle, vous aviez peur d'aller trop vite, ne cédez pas à l'envie de donner des gaz, mais concentrez toute votre attention sur votre machine. Elle vous revaudra au centuple cette petite humiliation que vous avez consenti à subir pour elle. Nous sommes d'ailleurs toujours opposés à ces petits matches au hasard des routes, car ils sont cause de mille et une imprudences et se traduisent par des accidents graves. Fixez-vous un train déterminé assez rapide, si vous voulez; n'hésitez pas à ralentir chaque fois que cela est nécessaire pour votre sécurité ou celle d'autrui. Un bon conducteur est un conducteur prudent. Cette prudence est encore plus nécessaire avec une machine neuve qui nécessite toujours l'acquisition de certains réflexes, ou la modification de ceux qui existent déjà. Il y a une période d'adaptation générale, plus ou moins longue d'après les individus ou les machines, mais à laquelle il serait dangereux de vouloir se soustraire et si, mécaniquement parlant, il ne faut pas pousser la machine avant quelques centaines de kilomètres, cela a également l'avantage pour le conducteur de lui permettre de faire un apprentissage méthodique de la conduite de cette nouvelle machine, car si expérimenté qu'on soit, il y a toujours quelque chose de nouveau à apprendre; c'est d'ailleurs pourquoi le motocyclisme, indépendamment de considérations économiques, utilitaires et même sportives, est si plein d'attraits. Le motocycliste est d'ailleurs, et on ne saurait trop l'en louer, curieux de sa machine, contrairement à tant d'automobilistes pour lesquels un moteur est une sorte de boîte métallique où s'agitent sans qu'il sache trop comment, des pistons, des bielles et des soupapes.



Médecine motocycliste au Bol d'Or : Commissaire... Concurrent en panne... Essence... Pompe... et la ronde continue sans le malchanceux !



E. Puvion

Une coutume nationale et mondiale

La Société Champion a inauguré, il y a 4 ans, une coutume qui tend à se généraliser dans l'auto. *Moto Revue* serait heureux de la voir prendre corps dans la moto également. En effet, il y a longtemps que nous maugréons contre l'imperitie de beaucoup de motocyclistes qui ont avec eux certainement un jeu plus nombreux de bougies, mais généralement toutes usées, abîmées, esquinées. N'est-ce pas là la source unique des multiples ennuis de leurs machines ? Allons, faites comme vos confrères : à date fixe, par exemple à Pâques (mettons cette année à la Trinité, c'est dimanche), lancez au diable vos mauvaises bougies et prenez un stock de neuves ; une sur le moteur, une de rechange dans votre sacoche et, si vous êtes riche, une troisième de secours chez vous ; et vous verrez le changement. Les automobilistes vous assureront que la « coutume Champion » leur a procuré une augmentation de puissance, des reprises vigoureuses et, pour la moto, des milliers de soucis en moins.

110 francs le litre !

« De si bonne qualité que soit l'huile Castrol ou le Ricin, Pierre, 4, rue Ch. Renuvier (20^e), ne la vend pas 110 francs le litre, mais seulement 10 francs avec garantie d'origine. — RENOUVIER.

Gaston Vidal

M. Gaston Vidal vient d'être renommé Président du Comité National des Sports ; c'est une marque de confiance telle qu'aucun commentaire n'est nécessaire. Nos félicitations sincères.

A la Foire de Lyon

Une de nos surprises fut le succès imprévu du point de vue motocycliste à la Foire de Lyon et certainement, l'an prochain, nous ferons un effort de ce côté. Toutes les marques régionales étaient représentées. C'est ainsi que nous vîmes la Stylson qui d'ailleurs fut vainqueur en 350 avec deux machines aux Six Jours d'Hiver derniers, ainsi que son modèle 500 sport et compétition dans un stand très entouré par les Lyonnais. Même les sidecars ont fait honneur à ce constructeur, car tout a été étudié par Stylson ; moteur Blackburne, culbuteurs simples ou doubles, échappement, cadre monobloc en acier forgé, équilibrage général, machine rapide, tout contribuait à son succès.

Un raid documentaire

Un journaliste bruxellois M. Robinson de la *Gazette de Bruxelles* a quitté Bruxelles le 20 novembre, passant par Luxembourg, Strasbourg, Nancy, Troyes, Vichy : à petites journées, il est arrivé à Lyon ; de là, il va gagner l'Italie, la Grèce, l'Asie Mineure, le Soudan, le Congo sur une B. S. A., sidecar du type armée. Le but de ce voyage touristique est de publier un livre documentaire sur le Congo belge. Nous retenons de ce fait que les motos du type armée restent toujours des instruments de mécanique précise. Cela d'ailleurs fait honneur aux différents constructeurs, et nous souhaitons que tous les Bayards des vieux tacots soient toujours nombreux, car si l'on continue, le mot tacot deviendra synonyme d'excellente machine d'un âge très avancé.

Le Monde Motocycliste

Gruyère se rétablit

Le sympathique coureur dont on saluait la chute au Circuit de l'Aisne, nous écrit pour nous assurer de son prochain rétablissement. Sa chute fut sur la tête : son casque l'a protégé à son tour. Décidément, la campagne de *Moto Revue* sur le casque a eu des résultats encourageants : nous connaissons, actuellement et depuis un an, 63 pratiquants qui doivent authentiquement la vie à cet accessoire ; par contre, nous déplorons 7 morts de cette absence.

Lengagne est courageux

Il est parti pour les 24 heures du Bol d'Or avec le cœur très ulcéré : allait-il le faire ou non ? Quelques jours avant, il perdait sa femme et plus d'un à sa place eût laissé ça là. Nous lui avons fait comprendre que cependant il ne faut pas que la douleur enraye l'existence. Le Bol d'Or est un des atouts de son avenir.

Lengagne est parti : son courage est à méditer. Qu'il reçoive la sympathie de tous nos motocyclistes.

Le 9^e PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

01

1^{er} Championnat des montagnes

à lieu d. 27 juillet à 4 août

Votre beau-frère et l'assurance

Le Tribunal de Commerce de Marseille vient de rompre visière avec les Compagnies d'assurances : les contrats excluent dans la garantie des tiers transportés gratuitement les « membres de la famille de l'assuré » et les Compagnies, à ce jour, considéraient le beau-frère comme un « membre ». Or, le Tribunal de Commerce décide le contraire : donc, assurés, attention, à vos contrats : qu'ils soient bien explicites, car, en certains cas, la Compagnie pourrait vous refuser les indemnités auxquelles le tribunal vous aurait condamné pour blessures à votre beau-frère.

Un insigne pour recordman

Battez un record du monde ou un record international est une performance qui mérite d'être soulignée parce qu'elle n'est pas à la portée de tous. L'Autodrome de Montlhéry a décidé de créer un insigne qui sera donné à tous les coureurs automobilistes ou motocyclistes qui auront battu, sur ses pistes, un record international ou un record du monde. En émail noir, le fond porte en lettres or



Autodrome Montlhéry, une bande bleue soutient la mention « recordman ».

Au dos, le nom du titulaire avec un numéro. A l'heure présente, il y a seulement 74 pilotes qui peuvent le mettre à leur boutonnière, parmi lesquels trois « recordwomen » : Mmes Stewart, Bruée et Viollette Cordery. Rappelons qu'à l'heure actuelle l'Autodrome est titulaire de plus de 300 records. Cet insigne de Montlhéry sera un digne pendant de l'étoile de Brooklands qui est décerné aux coureurs ayant réalisé en course les 100 miles à l'heure.

Passages à niveau homicides

Nous relatons chaque dimanche les accidents classiques des motocyclistes surpris par ces trains pour être passés sur la voie alors que la barrière était fermée. Rappelons donc, une fois pour toutes, que le motocycliste a le droit strict de se faire ouvrir la barrière chaque fois que les obligations de service le permettent. Par contre, qu'il soit bien assuré que le passage par le portillon n'engage en aucune façon les Compagnies de chemin de fer et que tout accident reste aux risques de l'accidenté sans aucun recours possible.

Elles sont exposées

Les motos offertes en premier prix du Concours Rapido sont exposées.

La 350 *Alcyon* : Chez Alcyon, 32, avenue de la Grande-Armée, Paris.

La 350 *Styl'son* : Chez Bealé, 100, avenue des Ternes, à Paris.

La 350 *Lucifer* : Chez Mestre et Blatgé, 46-48, avenue de la Grande-Armée, Paris.

La 350 *New-Map* : Chez Stoppa, 278, avenue J.-Jaurès, Lyon.

Elles tenteront beaucoup d'amateurs motocyclistes, actuels ou futurs.

Une perle...

Un groupement parisien nous adresse le règlement de son épreuve de régularité. Nous y lisons, art. 4 : *Le contrôle secret sera placé à Château-Thierry*. Eh bien ! celui qui « loupera » ce contrôle secret n'aura pas volé sa pénalisation !

« L'Annual 1929 »

L'Annuaire Universel de l'Industrie Automobile, 24^e année est paru. Cet important ouvrage, de réputation mondiale, est le collaborateur le plus précieux des Constructeurs, des Agents et des Commerçants de l'Automobile. L'Annual 1929, formé de 1.350 pages de grand format, renferme : un double Annuaire de l'Automobile, classé par ordre alphabétique, et par professions, un Recueil documentaire un Répertoire des Marques de Fabrique et un Lexique français-anglais de termes mécaniques.

Les crevaisons furent très rares

Pendant l'épreuve, il y eut peu de crevaisons : même le fait fut très remarqué. Sans doute, le Tour de France fut plutôt une sorte de critérium de la valeur physique des conducteurs plutôt que de la possibilité extrême des machines : y a-t-il lieu de le regretter, non, car au fond la moto est un instrument de tourisme courant et à « vive allure » et, dans ce dernier cas, le Tour en fut une base sérieuse. Il nous revient que beaucoup des motocyclistes et plusieurs automobilistes avaient adopté du Protex dans leurs chambres : c'est peut-être là qu'il faut rechercher cette absence presque totale de crevaisons.

Avance à l'allumage

par Grabette.

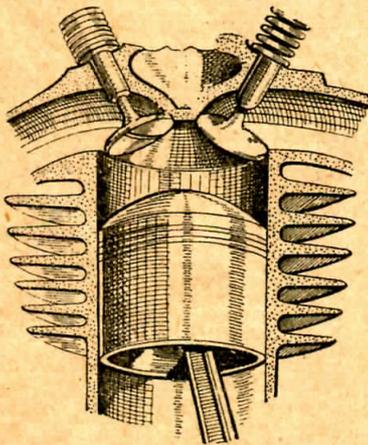
Nous avons dit, dans un précédent article, les raisons qui motivaient la modification de l'allumage dans nos motos : Mais comment procéder logiquement à cette avance ou à ce retard ?

Dans un précédent article nous avons parlé de la nécessité de l'avance à l'allumage dans un moteur à explosions.

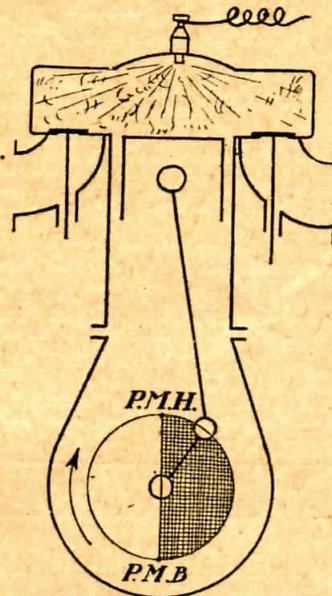
Nous avons vu que la combustion n'étant pas instantanée, il fallait un cer-

Forme de la chambre d'explosion

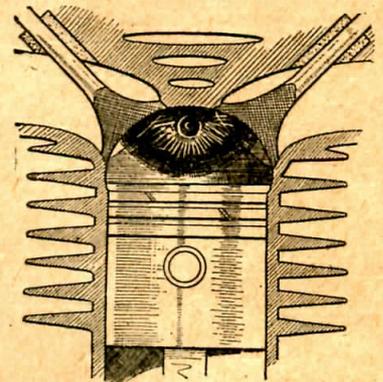
Du moment que l'inflammation met un certain temps à se propager dans la masse combustible, il est bien évident



L'échappement prend fin : c'est l'admission qui commence : la combustion va se prolonger et permettre aux gaz frais l'inflammation et l'explosion : ici, le moteur en pleine charge, grande vitesse : toute avance.



Combustion par propagation.

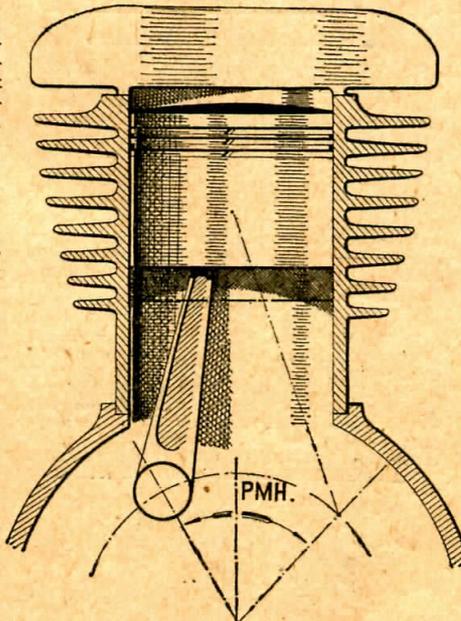


Allumage d'un soupape en tête normal.

tain temps pour qu'elle s'accomplisse, que, pendant ce temps, le moteur avait tourné d'un certain angle d'autant plus grand que la vitesse de rotation était grande.

Nous avons tiré déjà un enseignement : l'avance à l'allumage nécessaire est sensiblement proportionnelle à la vitesse de notre moteur.

Nous allons examiner aujourd'hui les autres facteurs qui s'ajoutent à celui-là. Nous parlerons d'abord de ceux dépendant du moteur lui-même et qui n'intéressent l'usager qu'à titre documentaire. Ensuite, ceux dont doit constamment tenir compte le conducteur au cours de la marche de son moteur.



Course produite par le piston dans la partie P.-M.-H. ; ici, le moteur pleine charge, petite vitesse : peu d'avance.

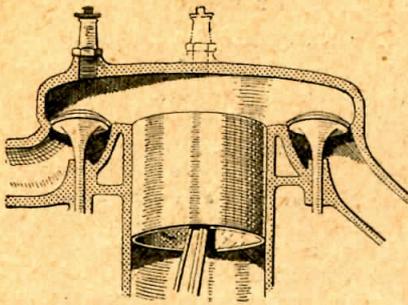
que ce temps sera d'autant plus long que le parcours à effectuer sera grand. Une chambre d'explosion plate avec des chapelles latérales, des coins, nécessitera une avance beaucoup plus grande que celle demandée par une culasse ramassée, hémisphérique, de moteur à soupapes en tête ou du type Ricardo.

Position de la bougie

La position de la bougie a une importance capitale et ne peut être déterminée d'une façon optimum que par une suite d'essais. Souvent, il faut l'avouer, on met la bougie... où on a la place de la loger, et ceci particulièrement dans les moteurs à soupapes en tête, lesquelles sont très

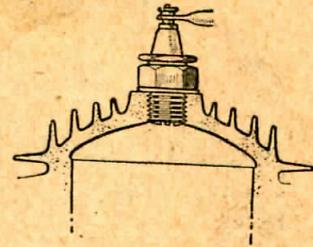
Turbulence

La turbulence ou tourbillonnement des gaz a aussi une grande influence. Elle augmente l'homogénéité du mélange et par conséquent facilite l'inflammation.



Les gaz frais refroidis sous la bougie à cet endroit provoquent un risque de détonation.

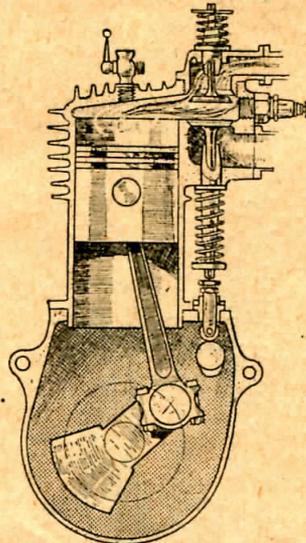
encombrantes. Dans un moteur à soupapes latérales, où l'on peut mieux choisir son emplacement, beaucoup de constructeurs la placent dans le bouchon au-dessus de la soupape d'admission. Cette situa-



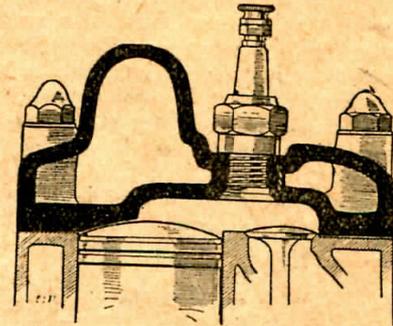
Emplacement idéal d'une bougie.

Taux de compression

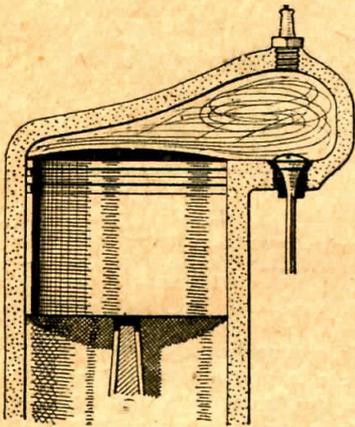
L'inflammation d'un mélange combustible est d'autant plus rapide que la compression de ce dernier est grande. A la limite, on arrive à l'auto-allumage utilisé dans les « Diesel ». Mais il ne faut pas oublier que, si le taux de compression théorique du moteur est une chose, ce



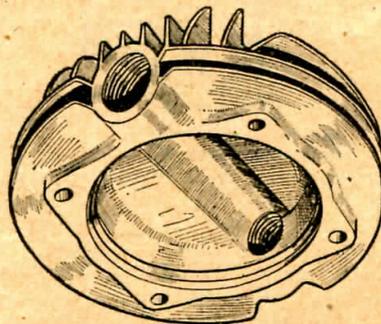
Coupe transversale d'un moteur montrant les différentes phases de l'avance : le moteur en mi-charge et mi-vitesse : peu d'avance.



Culasse type Ricardo pour autos.



Culasse du genre Ricardo sur un moteur 4 temps.



Culasse d'un moteur à soupapes en tête.

qui compte est la compression réelle qui ne dépend que du remplissage du moteur. Nous y reviendrons tout à l'heure.

Combustible employé

La rapidité avec laquelle s'enflamment les divers combustibles varie pour chacun d'eux. Il faudra moins d'avance avec l'essence qu'avec le benzol et encore moins qu'avec le mélange alcool-benzol qu'est le carburant national.

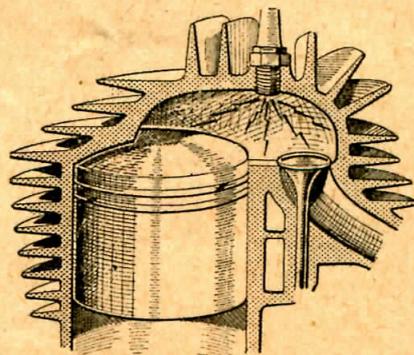
Remplissage du moteur

Nous arrivons maintenant aux points qui intéressent particulièrement l'usager car c'est d'eux que dépend, avec la vitesse de rotation du moteur, la grandeur de l'avance à l'allumage nécessaire.

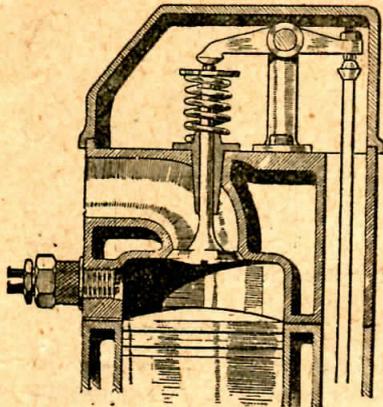
On dit, par exemple, qu'un moteur a une compression de 5, c'est-à-dire que le volume complet du cylindre, le piston étant au point mort bas, est 5 fois plus grand que le volume restant lorsque le piston est au point mort haut.

tion, si elle est favorable pour le refroidissement de la bougie est défectueuse pour la détonation comme il a été dit dans un article sur la turbulence. La position optimum serait celle à peu près à égale distance de tous les points de la chambre et sensiblement rapprochée de la soupape d'admission. On ne peut l'obtenir qu'avec des moteurs à culasse rapportée.

Au point de vue allumage, on aurait intérêt à avoir plusieurs bougies par cylindre. Les essais étaient encourageants mais... les magnétos renonçaient à leur tâche ou alors les solutions n'étaient plus commerciales.



Bonne répartition d'admission sur la tête d'un cylindre.



Une position latérale de bougie : bonne technique lorsque la culasse est simplifiée.

Si le boisseau de notre carburateur est ouvert en grand, notre moteur pourra se remplir complètement et la pression théorique au moment de la compression serait de 5 kg. Cela est faux en valeur absolue car la compression dégage de la chaleur, les gaz frais introduits se réchauffent au contact des parois chaudes, donc cherchent à se dilater et comme le volume est limité, c'est la pression qui s'accroît.

Dans un moteur dont le taux de compression est 5, la pression des gaz en fin de compression est de l'ordre de 7 à 8 kilos.

Mais cela n'est vrai qu'à pleine charge. Or, dans l'utilisation d'un moteur, ce cas n'est qu'exceptionnel. En marche normale, le boisseau du carburateur est plus ou moins fermé pour l'être complètement au ralenti. La pression en fin de compression est alors beaucoup plus faible, de l'ordre de 1 kilo. Or, nous avons vu que, plus un mélange combustible est comprimé, plus l'inflammation était rapide. Nous en concluons donc que, à vitesse égale, il faut moins d'avance dans un moteur à pleine charge que dans les régimes intermédiaires. C'est pourquoi lorsqu'on gravit une côte et que le moteur peine, il faut enlever de l'avance au lieu d'en mettre. C'est pourquoi aussi un moteur tourne au ralenti sans broncher avec une avance qu'il ne supporterait pas à pleine charge à vitesse supérieure.

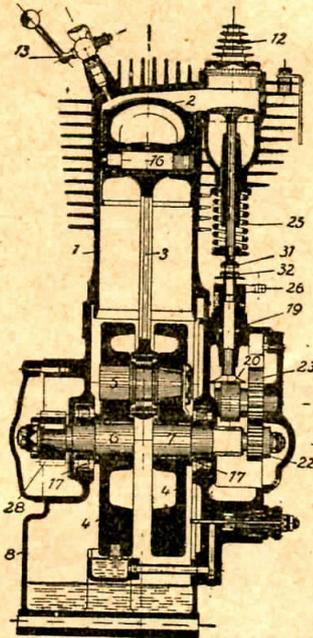
Richesse du mélange

Sur nos motos qui sont munies de carburateur à air réglable, le conducteur est, contrairement à son frère aîné l'automobiliste, maître de la richesse du mélange admis dans son moteur. Cela nous permet de tirer la quintessence du rendement et de réaliser des consommations record. Mais pour cela il faut encore manœuvrer la manette d'avance.

Un mélange pauvre, c'est-à-dire beau-

coup d'air pour peu d'essence, brûle lentement, si lentement même que quelquefois il y a encore des flammes dans le cylindre à la fin de l'échappement qui allument les gaz frais à leur arrivée dans le moteur. Cela se traduit par un retour de flammes au carburateur qui risque de s'enflammer. Le plus souvent c'est simplement un étournement énergétique.

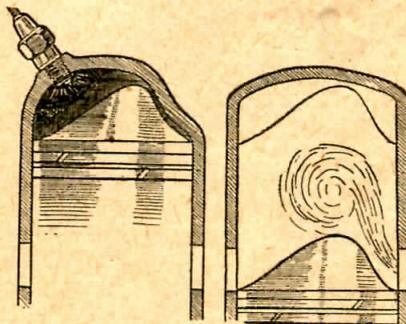
Or, au point de vue consommation, nous avons intérêt à marcher avec le



Coupe d'un moteur « latérales »

plus d'air possible à condition que nos soupapes ne se brûlent pas. Il faudra pour cela que la combustion soit terminée au moment de l'échappement, par conséquent une avance à l'allumage importante s'imposera.

Il faudra la réduire au moment d'un coup de collier, lorsque l'on enrichira le mélange pour une reprise vigoureuse par exemple.



Deux phases d'explosion et d'admission sur un 2 temps.

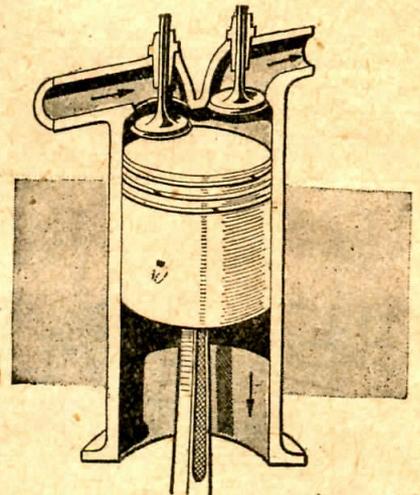
En résumé

Le lecteur possède maintenant les éléments principaux qui lui permettent d'utiliser avec discernement sa manette d'avance.

Il faut augmenter, le moteur étant à pleine charge, l'avance à l'allumage proportionnellement à la vitesse du moteur.

Il faut mettre plus d'avance pour la même vitesse à vide qu'en charge.

Il faut mettre plus d'avance avec un mélange pauvre qu'avec un mélange normal.



Reprise brutale : vous avez du retard, augmenter l'avance proportionnellement.

Or, comme dans la pratique, le moteur marche le plus souvent à mi-charge et avec des mélanges plutôt pauvres, il s'ensuit que la manette reste le plus souvent à sa position d'avance maximum sans que le moteur en souffre, et sans que le conducteur n'ait l'obsession d'une manœuvre incessante. Il suffit de retirer de l'avance quand le moteur peine et ralentir ou dans une reprise brutale à basse allure. Il faut dans ce dernier cas en redonner à mesure que la vitesse du moteur s'accroît.

Comme on le voit, malgré la complication apparente, la façon d'utiliser l'avance est fort simple et il n'est pas permis à un motocycliste averti, qui aime et sent vivre sa machine, d'ignorer, comme la majorité des automobilistes, cette petite manette qui lui procurera un moteur nerveux et économique.

Nous terminerons cette série d'articles par quelques mots sur les appareils d'allumage par batterie qui tendent à s'imposer sur les voitures, les dispositifs d'avance dits automatiques et la façon de caler une magnéto ou un distributeur genre Delco. — GRABETTE.



par R. SEXÉ

Le Tour d'Europe

7^e partie

26 septembre

CZERNOWITZ capitale de la Bukovine, est un grand centre commercial, d'aspect très moderne, à la population de langue allemande. Hier soir, pourtant, pour y entrer, il m'a fallu traverser une longue fondrière, où s'enlissent les voitures.

Ce matin aussi pour en sortir. Et pourtant, malgré cela, il y a un certain nombre de motocyclettes à Czernowitz.

Le poudrolement aveuglant de la route, ce

bois du reste, au café en plein air, la minuscule tasse de café boueux, aromatique ; mais, hélas ! l'auberge et les punaises ! sont bien turques, elles aussi.

27 septembre

Parti à l'aube. S'il ne pleut pas, à midi, je serais à Bucarest : 250 kilomètres ! Mais il y a l'incertitude de toutes ces routes que la moindre pluie rend si difficilement praticables.

Cette campagne brûlée, sans arbres, on sent bien que l'Islam est passé par là.

La pluie vers la fin se met de la partie et fait des abords de Ploesti, usés par la circulation intense autour des raf-

fineries de pétrole, un bourbier où il est difficile de tenir en équilibre.

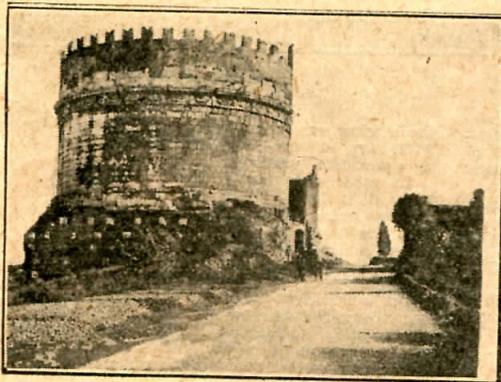
Je trouve ensuite la grande route de Sinaia, encore bonne l'an dernier, mais qui est maintenant la plus belle collection de nids de poule d'Europe !

A midi, tout de même, je file au long de la chaussée Kisselef, ces Champs-Élysées de Bucarest, où d'agréables villas romanes se cachent dans le feuillage. A l'agence « Gillet », l'aimable M. Moraru a vite fait de prévenir tous les amis de la capitale roumaine !

« Surtout, ne vous déséquipez pas, il va falloir aller comme ça à l'« Universal », aux photographes. » Pour me faire patienter, il m'offre une boîte de ces cigarettes bulgares, longues comme un crayon, les meilleures

qui soient au monde. Et, suivant l'usage roumain, la maîtresse apporte des confitures.

Les voici qui accourent tous l'un après l'autre, les mécènes du sport motocycliste de là-bas, le colonel Soulescu, le grand minotier Assán a Bonnes de *Moto Revue*, du reste ! qui montent à motocyclette !! des



Le tombeau de Cæcilia Metella.

bleu du ciel, l'ardeur du soleil, le feuillage fragile des acacias, c'est bien cela : le Sud.

Cette campagne, roussie par l'été, les villages coiffés de paille de maïs, tout a une teinte presque africaine. Les campements d'ouvriers des champs nomades, entre les voitures bâchées, les têtes de bronze des tziganes autour des feux du bivouac, ces buveurs à la terrasse des cafés, sous les treilles, on les retrouve comme des amis perdus.

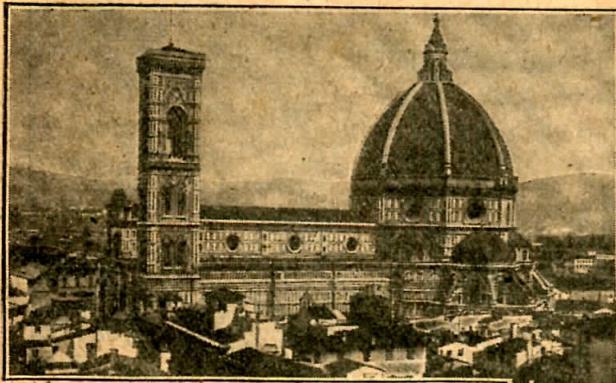
Et on file joyeusement, soulevant derrière soi une superbe traîne de poussière... Ravitaillement, à Roman, d'essences roumaines, bon marché. Voilà Bacau, qui évoque pour moi des souvenirs du circuit roumain de l'an dernier. Pour ne pas rouler, la nuit j'arrête à la petite ville d'Âiud. Ces échoppes basées des petits commerces, tous ces métiers à même la rue, on dirait un bazar turc. Je



Les vendanges en Italie : ces 3 documents nous montrent combien, à deux mille ans de distance, la Nature seule ne se modifie pas.



La Via Appia et son aqueduc impérial. — La campagne romaine.



Le Dôme de Florence.

coureurs comme Ghinesen, Porojan, Panek et autres connaissances de 1924 quand les « grands raids » n'étaient pas encore à la mode...

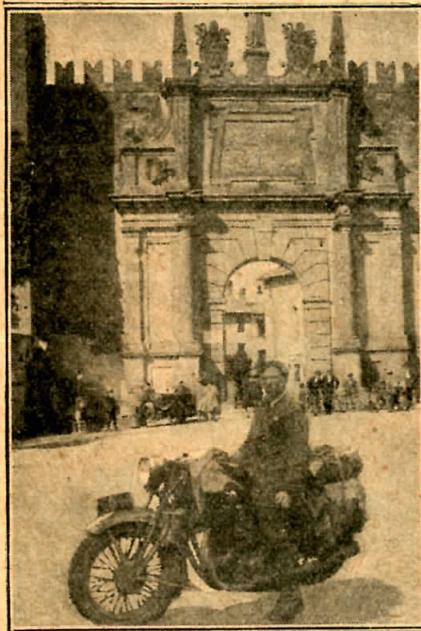
Sous la pluie, notre caravane s'en va à la Calea Victoriei.

28-29 septembre

Je voudrais bien vous décrire des flâneries dans ces belles rues aux magasins si français d'allures et d'enseignes, où pourtant la foule est si bigarrée, si diverse.

Mais, tenez-vous bien : jusque ici ma « Gillet » a fait plus de 14.000 kilomètres sans être décalaminée. Alors, ma foi ! je crois qu'un démontage de la culasse et un rodage des soupapes ne serait pas superflu ainsi qu'une vérification des moyeux, etc. J'entends toujours reprocher à la moto d'être d'un nettoyage difficile. Je vous dirais que la mienne n'a encore été lavée qu'une fois ! et c'est aujourd'hui ! J'en perds le temps de déjeuner. Mais non de diner ! Car M. Moraru vient de recevoir, des « fameuses pêcheries de Brailo, un panier de poissons du Danube ». Il y a dedans des carpes géantes, des sterlets et « fogaiches » que je n'ai vu qu'ici ; qu'il est tenace !

Mais ce cambouis motocycliste !... Je laisse des traces de mon passage sur tous les beaux meubles blancs de mon hôte, M. Assau ! Que doit penser son valet de pied !



La Porte de Viterbe.

30 septembre

Une belle matinée de dimanche sourit à la première épreuve de vitesse qu'organise le Moto-Club roumain sur l'hippodrome de Bucarest. Les barrières blanches de la pelouse enferment un lot remarquable de machines. Quel progrès a fait, ici,

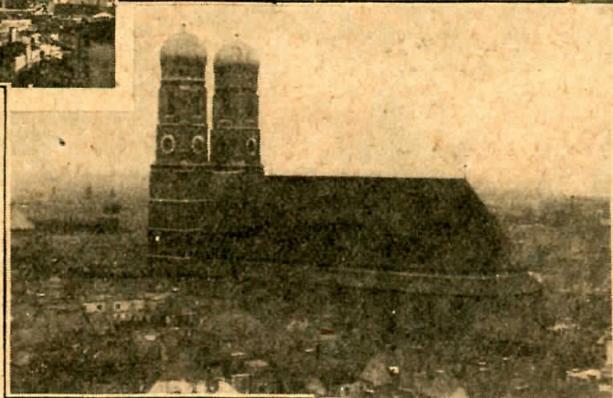
2 octobre

Pas encourageants du tout, ces vingt premiers kilomètres. L'eau tombée toute la nuit recouvre la « chaussée » sur de longues distances. Les boisseaux du carburateur gripent, naturellement ! Tandis que je les nettoie, un troupeau de lourds buffles noirs, à l'aspect antédiluviénien m'entoure. Leurs conducteurs, en bonnets et vestes de peau de mouton m'interpellent... en anglais !

Ils ont tra-

Demain, le « qui n'a été, du résigné par finitiera sur Et le « M Transylvantera, non pas deux amis

Cabaire de Hongrie.



Notre-Dame de Munich.

le motocyclisme, depuis l'été dernier ! Et ma « Gillet » enfin lavée se donne, avec son harnois de voyage, des airs d'importante personne !

Tandis que les Moraru, les Panek, etc., tournent furieusement, en soulevant une gerbe de terre aux virages, les lirigeants du sport discutent dans notre coin, des projets d'avenir : « Vous verrez ça, l'an prochain... s'il nous reste encore des routes ! » Car, de fait, le réseau routier, que l'on ne semble plus entretenir... est en train de succomber sous le développement de l'automobile...

A l'auberge voisine, ensuite, tout le club réuni boit le vin de Moldavie avec les boulettes de viande poivrée que le fourneau en plein vent grille par grosses séries.

Il faut quitter ce milieu familial, amical, naviguer lentement sur la chaussée houleuse de Sinaia.

Les premiers vallonnements des Carpathes, sont hérissés de tours en bois, puits de pétrole.

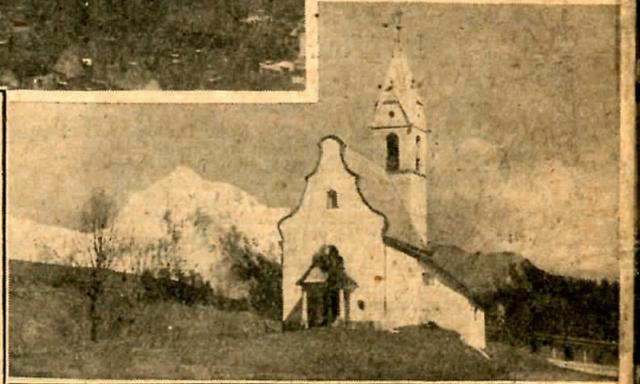
L'horrible hôtel « Boulevard » à Campina en est imprégné, et ce qui est un avantage : malgré sa saleté, il n'y a point de punaises !...

1^{er} octobre

Plaisir de grimper vers la montagne, par cette étroite vallée de la Prahova, où les forêts escaladent les cimes rocheuses.

Sinaia, une villégiature mondaine ! Nous n'avons rien à y faire ! Puis ce col de Prédéal, si gentiment banlieusard. Ne se trouve-t-il pas aux portes de Branov, la grande ville des colons allemands, qui ressemble tant, du reste, à quelque cité rhénane !

De luxueux cafés, comme à Vienne ! Oui ! mais, la grande route de Hermastadt, est maintenant dès qu'il pleut, une fondrière de boue. Sous une pluie persistante, cet après-midi, une suite de dérapages me mène à la petite ville de Fogaras, à son hôtel hongrois, et au lit, directement J'aurais dû vous décrire « sur la gauche, l'admirable barrière des Alpes de Transylvanie » ! Les nuées l'ont cachée... Et les « magnifiques costumes nationaux » ? Ils étaient au sec, les veinards dans les petites fermes blanches...



Église du Tyrol.

vaillé cinq ans dans l'enfer des aciéries de Pittsburg et ne semblent guère regretter le « paradis » yankee.

La route redevient dure et roulante. A la foire d'Avrig, j'achète un de ces gilets en velours noir, brodé de fleurs, que portent le gars des environs.

Les trois tours de la bonne ville d'Hermastadt, (ou Sibiu) apparaissent enfin. Vite, au Motoclub de Transylvanie, chez l'ami Schulz. Voici le président du club, l'ingénieur Karoly, qui accourt avec son side-car « Wanderer », et l'habile mécanicien Rinker. Ma foi, j'ai du travail pour lui : Fabrication d'un repose-pied ! (En ai-je « consommé » dans tous mes voyages !) Demain, je me munirai comme ultime rechange, d'une paire... d'étriers de cavalerie, attachés à une corde

Et mon guidon, à nouveau, est tout tordu...

Je jure bien de n'employer, à l'avenir, que des guidons en lames de ressort... et des repose-pieds ! mais oui !... du même « métal » !

Pendant que nous travaillons... et bavardons... un jeune roumain accourt et me glisse un bout de papier dans la main.

« Si vous êtes Sexé, venez à l'hôpital. Je me suis blessé au cours d'un raid motocycliste Paris-Bucarest. » Du Jacquières.

Je saute dans le side-car de Karoly. A l'hôpital, il faut longuement parlementer. Nous pénétrons enfin jusqu'à Du Jacquières. Comme il n'est que légèrement blessé au genou, et va mieux, nous l'emmenons à ce dîner donné au palace local, le « Romischer Kaiser ».

La cordialité de la réception du club, cette sensation de ne plus se sentir isolé, étranger... et les bonnes bouteilles du vin blanc de Mediasch hâtent sa convalescence.

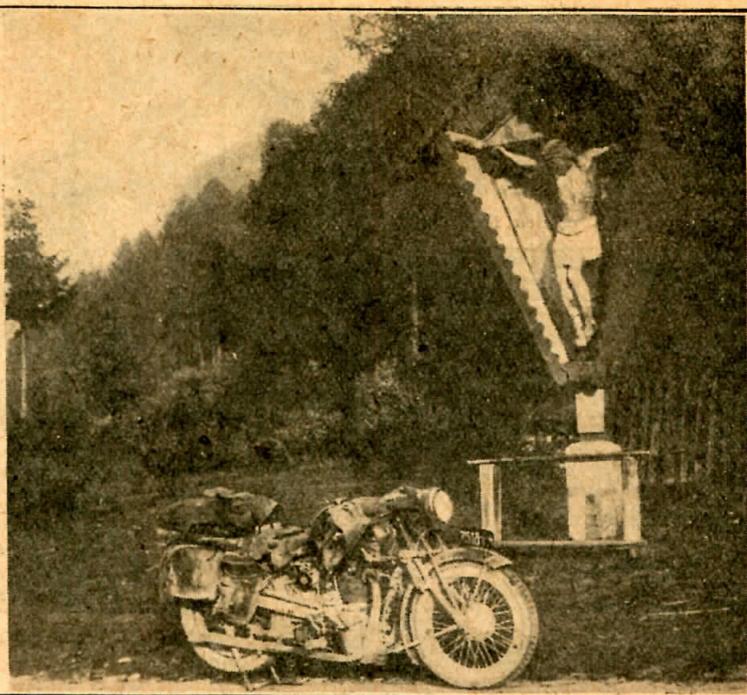
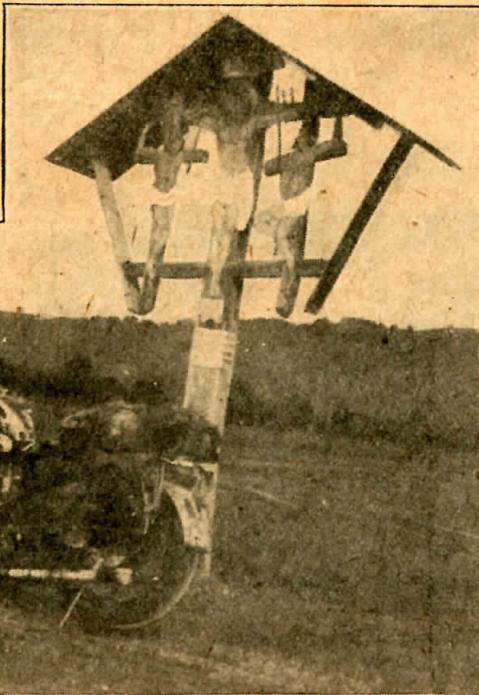
3 octobre

Ce matin, avant le « Du Kaiser » les né d'une sortie cycliste Le lo et Du Jacqui nouveau en tenu à m'accu La route Julia coupe blanc la grade d'Hermastadt D'ou note s'est arrêté adieux... et la finale, on se cirque grand montagnés qu serre.

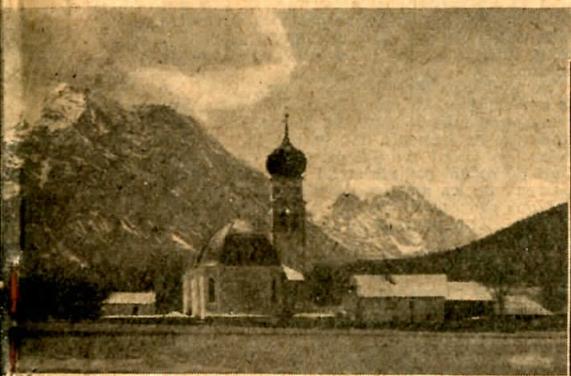
Après on d on file vers le peu ému, sans son dos, la qui suivent votre nuage dière.

Tard dans midi, en au longue d'arrête can

...P. Ro-
...gure souf-
...ste, era soi-
...in, il con-
...rest.
...Club de
...ie comp-
...lusa, mais
...faneais...



Un crucifix protégé à tous les carrefours du Tyrol.



Autre Église du Tyrol.

jours pour contempler Gluj, la grande ville s'étalant au fond de la coupe des collines dénudées.

4 et 5 octobre

Suite de montagnes russes, derniers remous des Karpathes qui viennent mourir dans la plaine hongroise.

Je revois les jolies huttes de branchages entortillés, comme des paniers, et coiffés d'un énorme bonnet pointu de chaume.

Quelques-unes manquent à l'appel : des maisonnettes en briques les remplacent, peu à peu. Puis ce sont les blancs villages à pignons du pays magyar, où les paysans ont de longues chemises traînant jusqu'au sol et ceinturées d'un véritable harnais de cuir ; je dépasse avec peine des troupeaux de ces nobles bœufs hongrois, aux immenses cornes, des lyres.

Oradea Mare, ville fort gaie et animée, est un centre de motocyclisme. Et ce n'est que vers midi aujourd'hui que je franchis la frontière où, maintenant, fonctionnaires roumains et hongrois rivalisent d'amabilité.

Jusqu'à l'horizon, la plaine de l'Alfold s'étend, paturages verts où les perches des puits à balanciers se dressent, comme des mâtres de barques.

La route refaite, la voie ferrée dédoublée, les villages reconstruits, la plaine même où d'énormes dragueuses creusent des canaux de drainage, témoignent de l'énergie avec

laquelle la Hongrie tire parti de chaque hectare de son petit territoire.

Un pont de fer sur une grande rivière contenue par des digues, la Theiss : derrière, les cheminées des minoteries, les toits de Szolnok. Dans la grand'rue où les candélabres sont entourés de corbeilles de fleurs, un grand hôtel où s'arrête un taxi, sidecar « Gillet ». Il n'y a qu'à l'imiter ! D'autant plus que je suis... à plat !

6 octobre

J'atteins à midi les larges avenues de Budapest. Juste le temps de déjeuner avec notre agent, avant d'aller à l'hippodrome du « Bois de la Ville ». Je n'ai jamais tant fréquenté les champs de course ! A Riga, puis à Bucarest hier, à Budapest aujourd'hui ! Décidément, c'est un phénomène européen que leur motorisation. A quand Auteuil-Longchamp motocyclistes ?

7 octobre

Décidément, on revoit toujours avec plaisir, en traversant l'un des grands ponts suspendus, ce magnifique décor : les quais du Danube, et la colline de Bude. La route, jamais bien loin du fleuve, est honorablement banale jusqu'à Vienne, où je débouche sur les boulevards du Ring quand les longues files des lampes à arc s'allument.

8 et 9 octobre

Pendant qu'à l'atelier de l'agent général Spœckler, on me change l'« Englebert » arrière (qui est pourtant encore bon après 16.000 kilomètres) et la casserole toute bosselée de l'éclairage « Bosch » (qui ne m'a donné aucun ennui),

le plus valide des invalides à la jambe de bois et le plus convaincu de Gilletistes ! le capitaine Schweiger, de la Reichswehr, me traite avec quelques bouteilles de vin nouveau, du Voslaueur encore tout trouble et tout sucré, fameux !

Et, par les rues de la plus motocycliste des capitales, d'autres gilletistes, à deux ou quatre temps, me conduisent dans la soirée jusqu'à la route d'Amstecten.

Vision trop brève des montagnes ce matin, des beaux villages du Tyrol aux façades enluminées sous l'auvent des grands toits. Pensez donc ! Ne flânon pas trop aujourd'hui. A cinq heures, ce soir, en gare de Munich, j'attends l'arrivée d'une dame... ma femme !

10 octobre

Notre ami Paster a, pour cette journée de repos, arrangé tout un programme. (Paster, vous savez bien ! ce grand motocycliste allemand qui, dans le dernier Paris-Nice, grimpa le Berthian enneigé comme... pas beaucoup !)

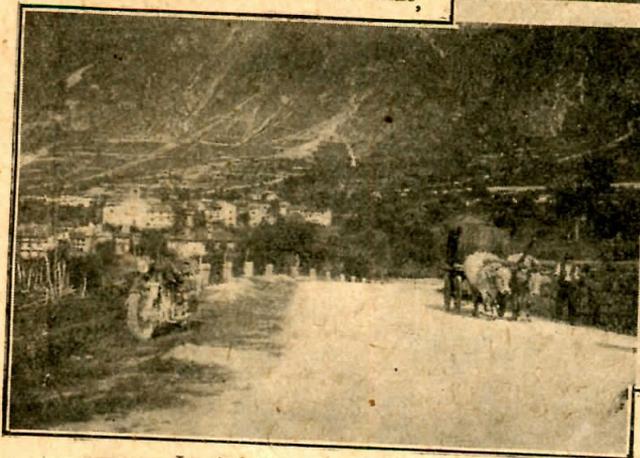
D'abord, à l'A. D. A. C. : le club aux 100.000 adhérents, véritable usine fabri-



Quelques types tyroliens.

quant en quantités « industrielles » : tryptiques, informations touristiques, manifestations sportives, épreuves de toutes sortes. Et puis, au champ d'aviation d'Oberwiesefeld, où se dressent, derrière une façade de palais, les colonnes d'un vaste temple : les ateliers « B. M. W. ». Là, dans un grand hall, comme une nef de cathédrale, des rangées de tours... mais pas une seule poulie. La fabrication des pièces de moteurs d'avions ou de motocyclettes se font sur les mêmes machines, avec la même main-d'œuvre, car les deux productions se « chevauchent »...

Des nouvelles salles où, en lent défilé,



La récolte du vin au Tyrol.

s'avance, au long de la chaîne, la file des motocyclettes de plus en plus complètes, nous poussons jusqu'au motodrome (un Montlhéry de 750 mètres au tour), où les essayeurs tournent, inlassablement.

Chargés de « souvenirs » B. M. W., marqués au disque bleu et blanc bien connu, nous revenons à Munich pour le pèlerinage classique au « Hofbrauhaus », véritable église consacrée au culte de la bière, sous le signe du petit moine joufflu.

Et, dans une ruelle tortueuse du vieux Munich, à l'antique, un restaurant aux tables de chênes usées par les siècles, nous luttons vaillamment avec les portions, pour géants, du rôti bavarois...

11 octobre

Paster m'a emmené, pour l'obligatoire photo... sur un fond de colonnade dorique, au pied de la statue colossale de la Bavaria, flanquée de son lion débouillant.

On peut la visiter, car un escalier intérieur lui grimpe dans la tête !

Mais nous filons, tous les deux, à travers la forêt de Forstenried déjà teintée par l'automne, où des sangliers accourent, auprès des promeneurs, quémander les restes des pique-niques du dimanche !

Et, près du beau lac de Starnberg, dans cette campagne comme un parc, les biches, les daims, un peu partout, broutent paisiblement.

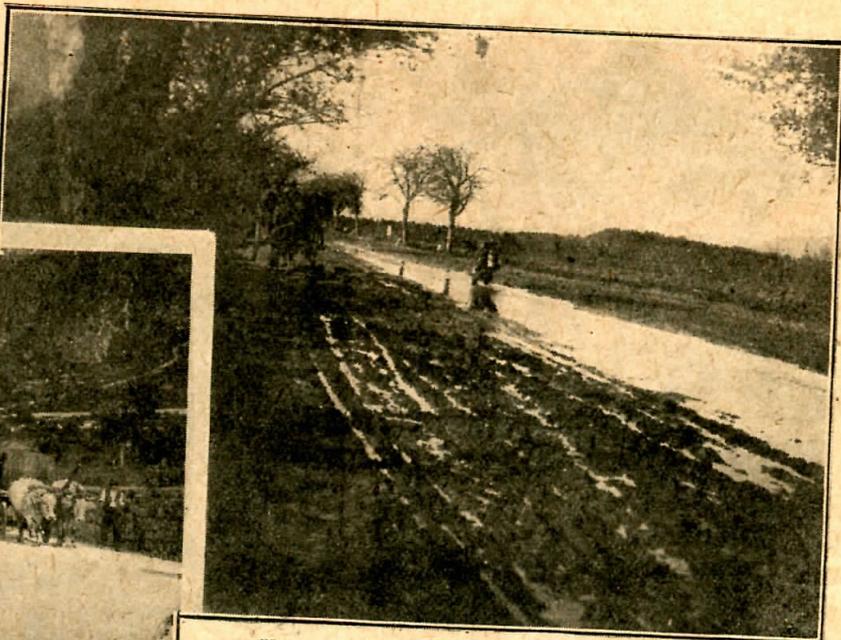
A Murnau, sous le grand toit brun, façade décorée de fresques, chaque maison est une pièce de musée. Nous y déjeunons de « knackwurst » encore chaude, parmi les paysans athlétiques aux genoux nus comme des footballeurs.

Derrière Murman, là où on découvre, bar-

rant le chemin du Sud, la chaîne des Alpes. Paster s'est arrêté. Il dépouille un jeune sapin de ses branchages, pour que l'emporte, attaché à la fourche, avec un peu de la forêt... un souvenir de la bonhomie bavaroise...

Passé Mittenwald et sa douane souriante — un pupitre au soleil devant une villa à géraniums — ça grimpe, et plus la route monte, plus on se sent le cœur joyeux... « Air pur de nos montagnes ! » Là-haut, à Zirl, en Autriche, la route est barrée et des rangées de motos sont alignées dans le fossé. Il y a Training pour la course de côte du Zirlberg. Et voici, sur sa « Sunbeam », Linser, l'as du Tyrol, qui court le grand prix des Nations.

En bande bruyante, plus tard, on « redescend » par du 22° % ! sur Innsbruck, aux nobles façades passées à l'ocre. Le temps d'un dernier café viennois à la crème fouettée, puis, tout de suite, le Brenner, un « faux-col » pas méchant du tout. Comme on le gravissait gaiment en... 24 à trois !... vers Constantinople !



Une route idéale pour les crossmen dans l'Est Européen.

A la nuit, derrière la barrière, il y a des soldats gris-vert en petite pélerine, au feutre à la pulpe de coq et, à la douane italienne, cinq lire à payer pour quelque taxe de séjour.

Je n'ai plus que des livres anglaises ! Et le bureau de change est fermé ! « C'est ennuyeux, que faire ? » me dit le receveur des douanes en français. Et je répète : « Que faire ! » « Bah ! me fait-il, vous ne pouvez tout de même pas rester ici pour cinq lire ! partez ! Je les mettrai dans la caisse. » Nous causons un peu, il a séjourné à Vintimille... Et je pars, en lui serrant chaudement la main.

A Sterzing, Vipiteno ! la haute porte de ville s'ouvre sur l'étroite « grande rue » dalée, bordée d'arcades. Je coucherai, pour la seconde fois de ma vie, sous les voûtes ogivales de la plus vieille auberge.

12 octobre

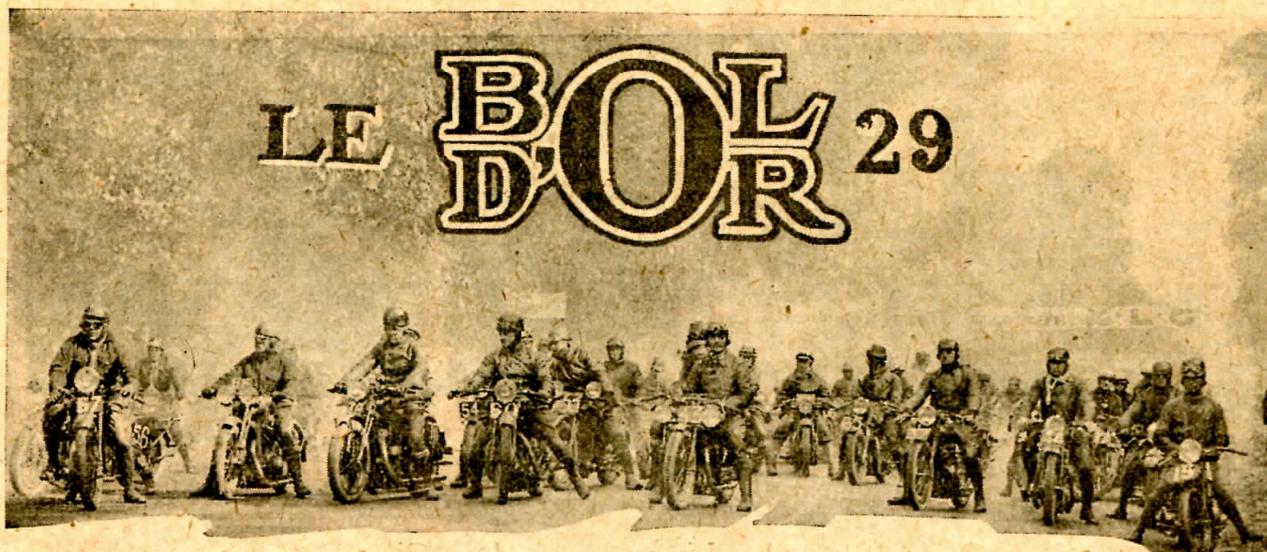
Voici l'élégante Bozen, d'aspect encore germanique et, dans la vallée de l'Adige, les derniers pignons tyroliens cèdent la place aux toits latins. Le flanc des montagnes se tapisse de vignes. Des bœufs blancs, sous le joug, tirent les carrioles à futailles, bariolés à raisins sur le dos, les vigneronnes vont et viennent, les presses fonctionnent. Et tout ce nord de l'Italie embaume le vin nouveau.

Quelques motos, des « Guzzi » écarlates filent vers Vérone : tentes des marchands sur la Piazza delle Erbe, la terrasse du petit café où je savoure un « espresso » et la fraîcheur de la fontaine, il me semble être en France. Et maintenant en route vers le Vésuve... et l'Afrique ensoleillée.



La Bavaria à Munich.

Robert SEXÉ.



Le départ des motocyclettes.

Le 8^e Bol d'Or motocycliste et automobiliste

— fut un grand succès —

La mise sous presse, au moment de l'arrivée des concurrents, nous contraint à reporter à la semaine prochaine le compte rendu de l'épreuve

LES MOTOCYCLETTES

Le Classement

Le tour du circuit mesure 4 km. 180.

Motos 125 cmc. : 1. Richer (Rovin), 45 tours. 1.024 km. 100 moyenne : 42 km. 670.

Motos 175 cmc. : 1. Mariani (Royal Moto), 322 tours. — 1.345 km. 960, moyenne : 56 km. 080.

2. Cabet (Monet-Goyon), 315 tours. — 1.316 km. 700.

3. Pauvert (Royal Sport), 313 tours. — 1.308 km. 340.

4. Rapeau (Rochester), 190 tours. — 794 km. 200.

Motos 250 cmc. — 1. Renaud (C. P. Roléo), 364 tours. — 1.521 km. 520, moyenne : 63 km. 396.

2. Touzet (Propulecycle), 354 tours. — 1.479 km. 720.

3. Baudart (San-Sou-Pap), 352 tours. — 1.471 km. 360.

4. Calvet (Rovin), 347 tours. — 1.450 km. 460.

5. Jokin (Dollar), 326 tours. — 1.362 km. 680.

6. Leroy (Royal Sport), 317 tours. — 1.325 km. 060.

7. Albissua (Stella), 316 tours. — 1.320 km. 880.

8. Mourot (Rhony'x), 306 tours. — 1.279 km. 080.

9. Spruytte (San-Sou-Pap), 301 tours. — 1.258 km. 180.

10. Pousset (San-Sou-Pap), 300 tours. — 1.254 km.

11. Perrin (Gerald), 294 tours. — 1.228 km. 920.

Motos 350 cmc. : 1. Debaisieux (Monet-Goyon), 397 tours. — 1.659 km. 460. Moyenne : 69 km. 144.

2. Bruscoli (Vélocette), 388 tours. — 1.621 km. 840.

3. Dumoulin (Clément-Gladiator), 383 tours. — 1.600 km. 940.

4. Maisonneuve (Vélocette), 367 tours. — 1.534 km. 060.

5. Bignon (Soyer), 359 tours. — 1.500 km. 620.

6. Pottier (Soyer), 354 tours. — 1.479 km. 720.

7. Hamberger (Dollar), 352 tours. — 1.471 km. 360.

8. Nurbel (Triumph), 351 tours. — 1.476 km. 180.

9. Venin, 332 tours. — 1.387 km. 760.

10. Maurs (Dé-dé), 324 tours. — 1.354 km. 320.

11. Poupard (Indépendant), 322 tours. — 1.345 km. 960.

12. Laveine, 315 tours. — 1.316 km. 700.

13. Simon (Soyer), 303 tours. — 1.266 km. 540.

14. Rasser (Dollar), 297 tours. — 1.241 km. 460.

15. Henry (Indépendant), 296 tours. — 1.237 km. 280.

16. Fourrier (Royal Sport), 275 tours. — 1.149 km. 500.

17. Gayot, 244 tours. — 1.019 km. 920.

18. Lengagne (Indépendant), 184 tours. — 769 km. 120.

Motos 500 cmc. — 1. Vroonen (Gillet-Herstal), 422 tours. — 1.763 km. Moyenne : 73 km. 498. Plus fort kilométrage de la journée.

2. James (Rudge-Whitworth), 420 tours. — 1.755 km. 600.

3. Bernard (Gnome-Rhône), 400 tours. — 1.672 km.

4. Boutillier (Saroléa), 393 tours. — 1.642 km. 740.

5. Andreino (Clément-Gladiator), 381 tours. — 1.592 km. 580.

6. Terrasson (Rhony'x), 343 tours. — 1.433 km. 740.

7. Marc (Gnome-Rhône), 317 tours. — 1.325 km. 060.

8. Fournel (Marc), 311 tours. — 1.299 km. 980.

9. Morin Jean (Indépendant), 310 tours. — 1.295 km. 800.

10. Lempereur (Gillet-Herstal), 253 tours. — 1.057 km. 540.

11. Bourguenolle (Indépendant), 224 tours. — 936 km. 320.

12. Lhomme (Indépendant), 213 tours. — 890 km. 340.

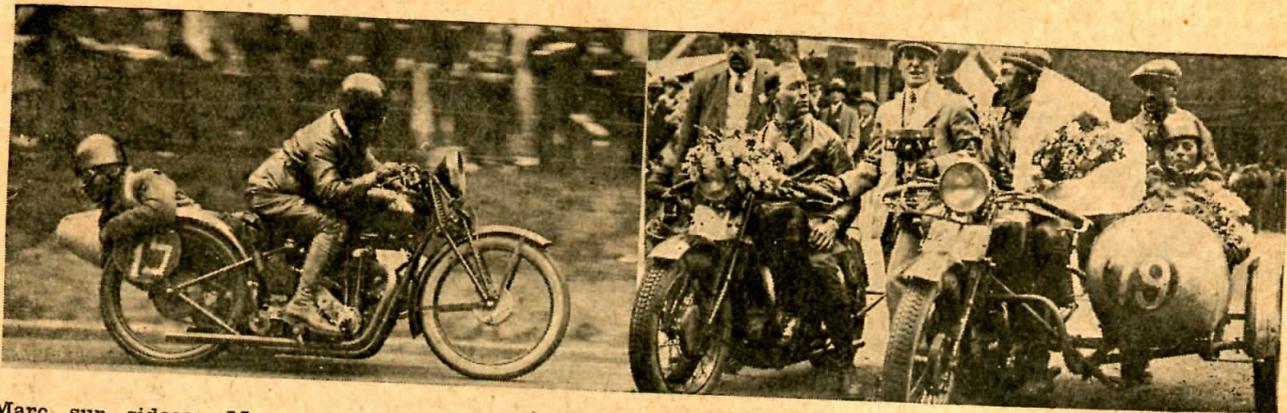
Sidecars 350 cmc. — 1. Mainguet (Utilia), 321 tours. — 1.341 km. 780. Moyenne : 55 km. 907.

2. Marc (Marc), 317 tours. — 1.325 km. 060.

Sidecars 600 cmc. : 1. Andrieux (Gillet-Herstal), 363 tours. — 1.517 km. 340. Moyenne : 63 km. 220.

2. Proovost (Gillet-Herstal), 313 tours. — 1.308 km. 430.

3. Barthélemy (New-Map), 329 tours. — 957 km. 220.



Marc sur sidecar Marc. — Vroonen (Gillet-Herstal) et Andrieux (Gillet-Herstal) recevant la Coupe enviée du record de la plus grande distance en 24 heures.

Les Cyclecars et les Voitures. — Le Classement

Cyclecars 350 cmc. : 1. Chéret, 242 tours, 1.011 km. 560. Moyenne : 42 km. 144.

Cyclecars 500 cmc. : 1. Saladin (Monotrace Roten), 240 tours, 1.003 km. 200. Moyenne : 41 km. 800.

Cyclecars 750 cmc. : 1. Féger (Monotrace Roten), 307 tours, 1.283 km. 620. Moyenne 53 km. 442.

Cyclecars 1.100 cmc. : 1. Guéret (Sandford), 372 tours, 1.554 km. 960. Moyenne : 64 km. 790; 2. Patron (Sandford), 265 tours, 1.107 km. 700.

Voitures course 750 cmc. : 1. Dumoret (Sima-Violet), 300 tours, 1.254 km. Moyenne : 52 km. 666.

Voitures course 1.100 cmc. : 1. Dhôme (Lombard), 433 tours, 1.809 km. 940. Moyenne 75 km. 412. Plus fort kilométrage ; 2. Vanhoof (Rally), 386 tours, 1.613 km. 480; 3. Vernet (Salmson), 375 tours, 1.567 km. 500; 4. Sanjaq (Rally), 356 tours, 1.488 km. 080; 5. Brun (Sénéchal), 307 tours, 1.283 km. 260; 6. Taesch (Scap), 209 tours, 873 km. 620.

Voitures sport 1.100 cmc. : 1. Colas (D. F. P.) 389 tours, 1.626 km. 020. Moyenne : 67 km. 750; 2. L. Ufa (Scap), 326 tours, 1.362 km. 680; 3. Chambrein (C. L. Spéciale), 253 tours, 1.057 km. 540.

PREMIÈRES

Après l'épreuve

Le Bol d'Or vient de se terminer sur un grandiose succès.

Jamais la forêt de Saint-Germain ne vit une foule aussi considérable envahir les tribunes, et tout le pourtour du triangle dans lequel vient de se disputer, pendant vingt-quatre heures, la course de motocyclettes la plus intéressante que nous ayons vue jusqu'à ce jour.

Un public fort nombreux, en effet, est actuellement attiré par la moto, ainsi que nous avons pu le constater encore samedi et dimanche, au détriment de la course automobile à laquelle le public semblerait se désintéresser.

Nous devons d'ailleurs adresser des félicitations à M. Mauve, créateur et organisateur



IMPRESSIONS

de cette belle manifestation du Bol d'Or, ainsi qu'à ses collaborateurs qui se dépensèrent sans compter pendant trois jours et deux nuits.

La course de motos

Comme nous le disions plus haut, cette course fut vraiment intéressante et alla en intérêt grandissant jusqu'au tout dernier moment, jusqu'à la vingt-quatrième heure. Il faut dire également que 67 concurrents prirent le départ et que 51 réussirent à terminer les 24 heures.

D'une façon générale, l'endurance des pilotes sembla supérieure à celle de l'an der-

Une vue générale des ravitaillements quelques instants avant la 24^e heure.



Les nombreux concurrents, sur la route du circuit, donnèrent à tout instant, un intérêt palpitant à l'épreuve

nier ; par contre, celle des machines, elle, était alors nettement supérieure et nous pûmes constater que la construction depuis l'an dernier a fait de remarquables progrès : beaucoup de machines, qui ont abandonné, auraient été encore capables de poursuivre une tâche forcée de plusieurs heures entre les mains d'un autre pilote, et c'est pourquoi malgré tout, si on veut maintenir un intérêt spectaculaire au Bol d'Or, il faudra nécessairement que le Comité de l'A. M. C. F. envisage le changement de pilotes sur la même machine.

Evidemment, ceci ira peut-être à l'encontre du but poursuivi, puisqu'au Bol d'Or motocycliste comme au Bol d'Or cycliste, c'est surtout une performance de l'homme que l'on recherche ; on ne peut pas demander cet effort physique dans les sports mécaniques, et je suis persuadé que, si ce n'est pour l'année prochaine, ce sera bien pour l'autre que nous verrons un changement de pilotes, tout comme dans toutes les 24 heures qui furent imitées il est vrai, du Bol d'Or de Mauve.

Le public tient plus que jamais, quand il paie, avoir du sport et voir des machines qui tournent vite, et là nous verrons les motos qui tiennent et les autres.

Nous donnons seulement les résultats sec et dans le prochain numéro, nous nous étendrons un peu plus sur les diverses péripéties de la course.

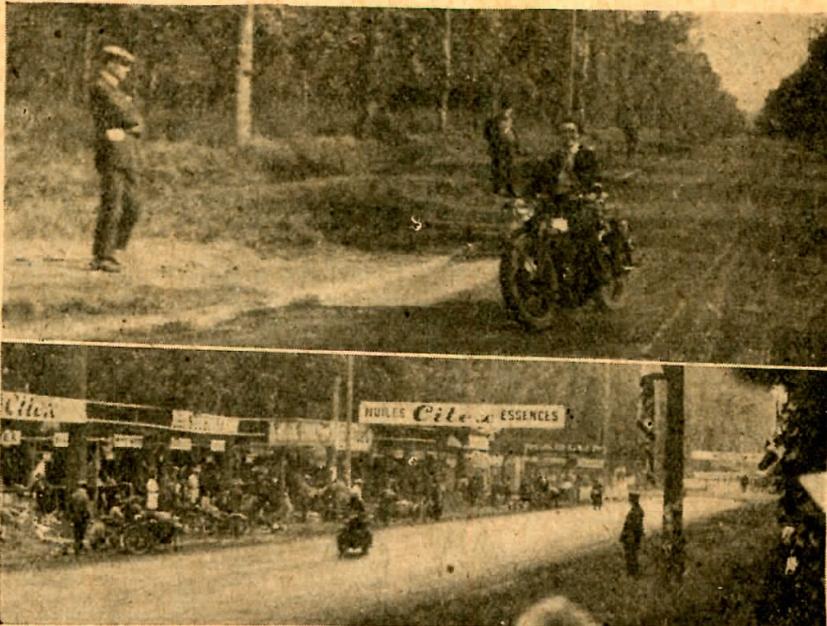
Après le Bol

« Les deux machines engagées par Triumph (d'un type rigoureusement standard comme de coutume) n'ont pu figurer ensemble à l'arrivée, Pinney ayant été forcé d'abandonner à la douzième heure par suite d'une ankylose complète du bras gauche, due à une fracture du pouce mal soignée.

« La deuxième machine, montée par Nurbel, le plus jeune coureur du Bol d'Or, termine en battant le temps du premier de la catégorie de l'an dernier ».

Un Essai de Tri

A l'occasion du Bol d'Or, nous avons fait un essai commercial de trimoteurs : le samedi matin, quelques heures avant le départ, nous avons, à l'improviste, demandé au constructeur du tri Ninon de transporter plusieurs centaines de kilogrammes du numéro spécial du Bol d'Or de notre imprimerie au Circuit de Saint-Germain. L'essai semble avoir donné un résultat commercial et mécanique parfait : à bientôt le compte-rendu.



La reine des reines de la « Moto », Mlle William, ouvre le circuit avant le départ des motos : en dessous, stands des ravitaillements.

Dernière heure motocycliste :

A propos du circuit de Dieppe

Des bruits contradictoires ont paru sur le Circuit de Dieppe.

Les organisateurs nous prient d'annoncer qu'ils sont en plein accord avec l'A. C. O. et que le Meeting de Dieppe comprendra :

6 juillet, Rallye automobile et motocycliste ;

7 juillet : Course de motos 125 km. ; Course, de voitures 201 km. 500 ;

8 juillet : Concours d'élégance.

Renseignements à M. Hamiaux, Café des Tribunaux, Dieppe.

Dans nos Clubs :

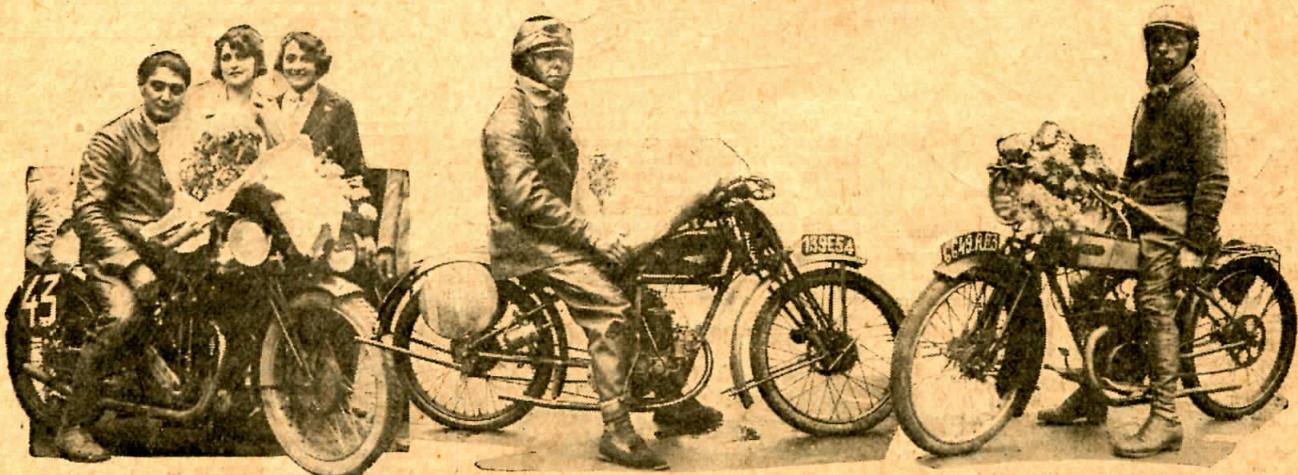
Moto Club Belleillois

Rendez-vous vers 9 heures au siège, pour la première sortie du Club le 26 mai. Départ à 10 heures précises.

Moto Club d'Antony

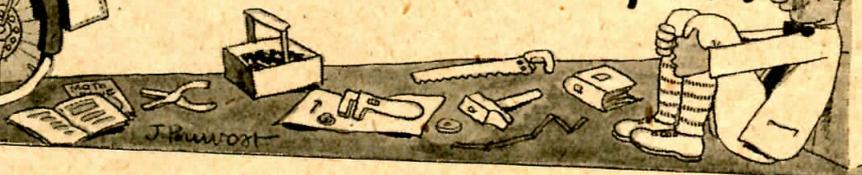
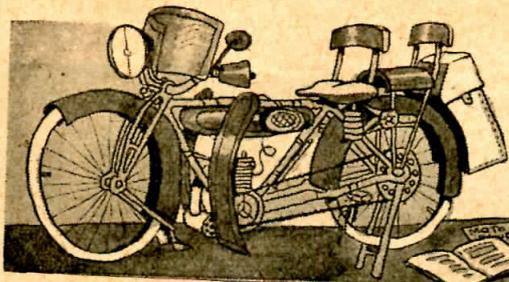
L'excursion pique-nique du M. C. Antony vers Mantes par les bords de la Seine aura lieu le 26 mai.

Le départ aura lieu du Siège social, 1, rue de la Mairie, à Antony, à 9 heures très précises



Debaisieux, sur Monet et Goyon est félicité par la reine de l'Industrie, Mlle Désirée et la reine de la « Moto », Mlle William ; Mariani, sur Royal-Moto, et Richer sur Rovin.

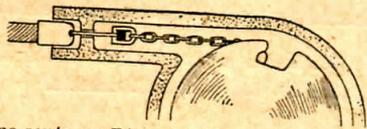
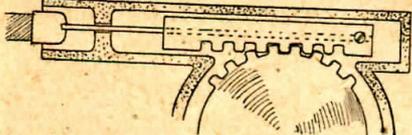
LA PAGE PRATIQUE.



(Une bougie est adressée à tout envoyeur d'un truc avec dessin qui a les honneurs de l'insertion)

Manettes à traction normale

Si les câbles cassent, ce n'est pas, pour paradoxale que puisse paraître la chose, parce qu'on tire dessus. C'est parce qu'on tire mal dessus. Cela est ainsi; et notre besoin de rationalisation outrancière laisse survivre ça et là des îlots d'empirisme; ceux-



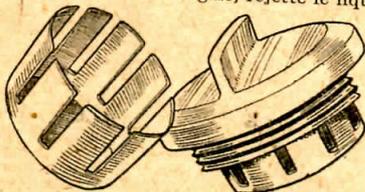
ci ne sont pas, Dieu merci!..., insubmersibles. Les manettes qui forcent un câble à se courber court dès son extrémité sont un de ces « îlots ». Contribution à sa mort: la condition nécessaire et suffisante pour qu'un câble ne périsse pas par effilochement et rupture consécutive est que la courbure responsable qui lui est imposée soit supprimée.

Solutions. — 1° Allonger de 10 à 15 mm le logement de l'extrémité de la gaine et terminer le câble par une chaînette destinée à s'enrouler à la place de celui-ci.

2° Remplacer le système d'attaque du câble par une combinaison: secteur-crémaillère, guidé par une glissière grâce à laquelle le déplacement sera parallèle à lui-même. Et la fixation du câble facilitée grâce à la vis ad-hoc. Et le réglage facilité par simple décalage de la crémaillère. HOUDE (a gagné une bougie adressée par courrier.)

Les bouchons jaillissent

Les bouchons de réservoir, les jauges d'essence ont un petit trou d'aération qui, lorsque la pression d'air est inégale, rejette le liquide



au grand dam du conducteur et de la machine; mettez un dispositif composé d'un feuillard de fer-blanc enfoncé à force... et voilà.

GRIVEL B. 7.145.

(A gagné une bougie qui lui est adressée par courrier.)

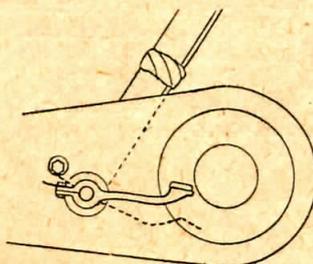
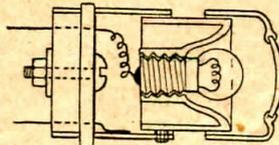
Un « Stop » pour moto

Il est constitué par une ancienne lampe de poche dont la monture a été raccourcie de manière à ramener la hauteur de l'ensemble à 4 cm. environ. Elle est fixée par 2 petits boulons à la traverse du tansad, au-dessus du feu rouge fixe cataphote. Mais, condition primordiale, elle est isolée de cette traverse par interposition d'une plaquette de fibre de 1 mm d'épaisseur épousant la forme extérieure du fond de la monture de lampe.

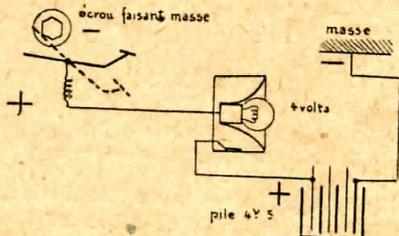
J'ai choisi une ancienne lampe dont le verre bombé a la forme d'une ellipse et j'ai collé au dos de ce verre un papier, teinté en rouge, sur lequel j'ai écrit au préalable à l'encre de Chine l'inscription STOP.

Au point de vue connexions, un fil soudé à l'intérieur de la lampe est amené au+ de la pile et l'autre fil contactant avec l'autre pôle de la lampe est connecté au collier isolé monté sur le tourillon de la pédale de frein. L'autre pôle de la pile le - est relié à la masse, sur une vis du porte-bagages par exemple, ou autre.

Le contact, donc l'éclairage de l'ampoule, est donné par mise à la masse du collier précité muni d'une languette, serré avec interposition d'une couche de chatterton, sur le tourbillon de la pédale de frein. La languette vient faire contact, quand on presse



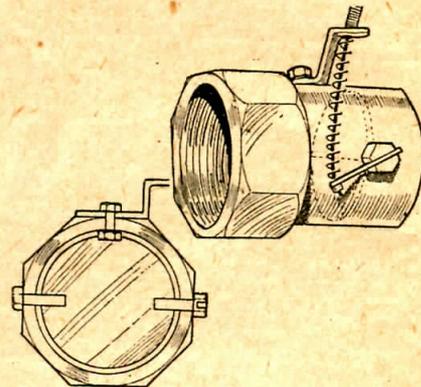
sur la pédale, c'est-à-dire quand on freine, sur l'écrou de serrage du carter de chaîne primaire. Il importe, dans cette installation, de réunir le fil négatif de la pile à la masse, comme dans toutes les installations similaires d'ailleurs, car autrement, la pile serait vite vidée. Cet éclairage fonctionne aussi, avec pile de lampe de poche placée dans la sacoche AR. de la moto. Cette pile dure longtemps, près de 2 mois, car elle ne fonctionne que par intermittence et pendant quelques secondes seulement. Il est très pratique et évite de



faire des signaux d'arrêt à la main surtout en ville où l'on a besoin en motocyclette de ses deux mains pour les commandes. ABONNÉ 82558 CASTELGINEST (a gagné une bougie qui lui est adressée par courrier.)

Prise d'air additionnel

Cette prise est faite à l'aide d'un culot de bougie scié, dans lequel joue un volet, qui est

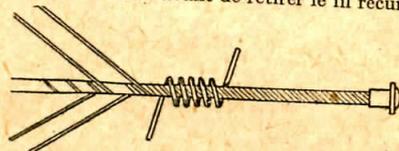


arrêté par l'écrou qui fixe l'arrête-gaine du câble commande. Cela te va-t-il! Je crois que cela pourra servir à des bricoleurs.

G. POTAUFEUX, Reims.
(A gagné une bougie adressée par courrier.)

Le câble peut être régénéré

Votre câble s'est détortillé, démêlé, il est bon à la ferraille... Que non pas? Ressoudez-le mais ayez soin auparavant de le rendre à son état primitif en enroulant un fil recuit sur la partie non déroulée; on tourne ensuite cet espèce de ressort formé par le fil de fer recuit, en le vissant en suivant le pas du câble en remontant vers la partie détortillée; il vient de lui-même remettre à leur place les brins détortillés: naturellement s'arrêter avant la partie sectionnée du fil et arrêter de suite en étamant le câble avant de retirer le fil recuit



J'employais ce système lorsque j'étais dans l'aviation et m'en suis toujours très bien trouvé.

SCHUETER, Fontenay.
(A gagné une bougie qui lui est adressée par courrier.)

Arrache-clous

Je rencontre souvent sur la route des camarades arrêtés par crevaisons: presque toujours c'est un clou ou une pointe.

Autrefois, ça m'arrivait aussi, mais depuis plus d'un an, je n'ai pas crevé une seule fois. Le remède est bien simple. J'ai adapté des arrache-clous en tôle à un demi-centimètre des pneus; à l'avant sur les tringles du garde-boue, à l'arrière sur la béquille, c'est merveilleux comme résultat.

Pierre RONEL, Morlaix.
(N'a pas gagné de bougie, n'ayant pas envoyé de schéma.)

POUR NOS CONSTRUCTEURS

Désirs d'usagers



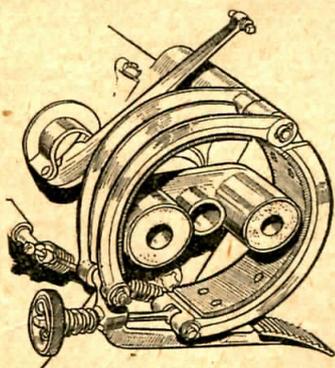
Je m'aperçois avec plaisir que vous commencez à mener une campagne en faveur des machines propres. J'estime, en effet, et crois être dans le vrai, que le plus gros obstacle à la diffusion de la moto parmi les profanes est la malpropreté de la machine tant au point de vue projection d'huile des différents organes, tant du côté projection de boue due au manque de protection du cavalier.

D'abord, et avant tout, bloc-moteur, pas de chaîne primaire qu'on ne peut pas tendre, soigneusement dissimulée dans un carter, entraî-

100 bougies et non certains 24 ou 30 watts qui éclairent comme une lanterne à chandelle et qui coûtent cher : Le phare ne sera pas fixé sur la partie oscillante de la fourche, mais

dans une espèce de capot facilement détachable, se fixant à la partie supérieure par ergot au bas du réservoir et à la partie inférieure par des attaches type automobile, fixées sur le cadre ; à supposer que celui-ci soit à double berceau, on peut faire ce capot absolument silencieux ; il comporterait des ailettes d'évacuation d'air car l'avant serait ouvert ; question prix de revient ? insignifiante : le constructeur n'aurait pas alors à s'amuser à polir les pièces visibles de son moteur.

Pour améliorer la protection contre la boue, l'eau, etc., il faut des garde-boue larges et efficaces faits soigneusement avec gouttières, flasques. Des pare-jambes seraient



Que la tige de débrayage ne soit pas en contact avec le bord des trottoirs : le réglage des freins doit être aisé et à la main.

nement de la magnéto par pignon et joint de caoutchouc de façon à pouvoir l'enlever facilement sans déranger le calage. Dynamo commandée par pignon aussi. Pour ces deux appareils, on pourrait adopter des pignons en composition silencieuse.

Dans le bloc du type « à carter sec », refroidissement d'huile à ailettes, réservoir d'huile dans le bloc avec canalisations noyées, graissage évidement par circulation. La distribution, comme le bloc d'ailleurs, sera absolument étanche : pas d'organes en mouvement à l'extérieur ; culbuterie s'il y en a soigneusement enfermée et graissée automatiquement.

Elle sera silencieuse, car on peut les faire telles : Buick, Lorraine ont des culbuteries qui ne font pas grand bruit.

Eclairage électrique puissant, au moins

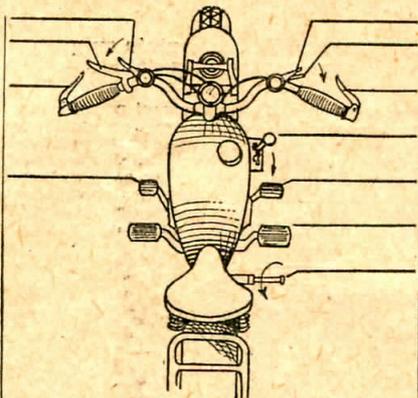
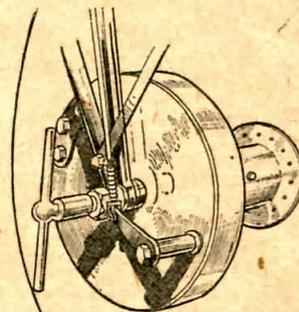


Tableau de Standardisation du Bureau officiel de la Motocyclette

- | | |
|------------------------------|---------------------------------|
| Allumage — (vers | Air (vers accélération |
| avance) | Gaz. |
| Embrayage-main. | Frein avant. |
| Lève-soupape (décompresseur) | Vitesses (point mort en avant). |
| Débrayage-pied à la pointe. | Frein AR à la pointe. |
| | Kick-starter. |

sur la partie fixe. Les oscillations fatiguent les appareils, et les trépidations du faisceau lumineux, tout en gênant la vue, rendent la lumière moins efficace.

Pour éviter, d'une façon absolue, toute projection d'huile, on pourrait enfermer le moteur

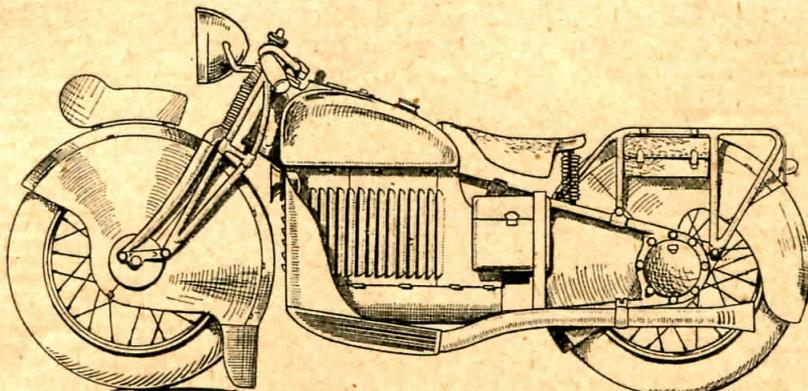


Que le frein A.R. soit étudié avec l'axe de la roue, cette dernière pouvant être enlevée rapidement.

nécessaires, et, s'ils sont établis avec goût, ils ne peuvent nuire à la ligne. Ils pourraient être fixés au capot, ci-dessus décrit.

Le tableau de bord pourrait être dans le réservoir, quoique moins visible qu'au guidon, et serait d'un type analogue à celui des Citroën B. 14 ou C. 4, comprenant compteur, montre, pression d'huile, ampèremètre, lampe d'éclairage, commutateur, essence (s'il est dans le réservoir) : le compteur prenant sur la boîte de vitesse. Prise de courant pour baladeuse.

Le nombre des cylindres me serait indifférent, car on obtient déjà avec des monos des résultats fort appréciables, c'est moins d'entretien, moins coûteux à établir et à construire. F. N. a des monos bloc-moteurs depuis longtemps ! Autant que possible suspension AR, quoique ce ne soit pas indispensable, mais alors qu'elle ne flotte pas ; porte-bagages suspendu.



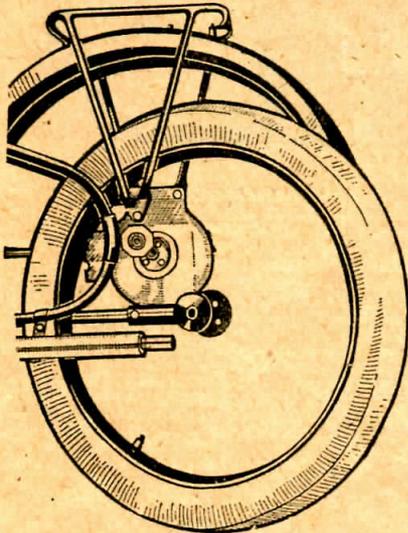
La machine d'avenir doit être telle que l'on puisse la nettoyer à grande eau, sans inconvénients, tout comme les autos.

le comme pour le nombre des cylindres, question de prix de revient.

Les freins seront accouplés d'une façon intelligente et servo-frein ; il les faut réglables facilement à la main. Les tringles de commande ne devront pas vibrer (voir Silentbloc). Commande de Stop.

Les accus seront bien attachés et sous le selle puisqu'il n'y a pas de réservoir d'huile. (Ce n'est pas notre avis : sur la partie avant est mieux.)

Les roues, nécessairement à broches et interchangeable, laissant en place frein et dispositif de transmission. Je sais bien que certains disent que ces systèmes s'abiment sur les machines puissantes et citent des exemples



Il y a encore beaucoup à faire pour réaliser une roue amovible rationnelle et pratique.

d'ergots usés, etc. : cependant l'A. J. S., par exemple, n'est pas monté à ergot, et ça marche très bien.

Il faudra pouvoir extraire les roues, même gonflées, sans employer des ruses de Sioux ! quand on peut y arriver seul encore !

Béquilles sur le côté de la machine de façon à n'être pas obligé de la soulever.

Soigner le silence de la machine et de l'échappement.

Guidon et repose-pieds réglables, robinets filtres pour l'essence.

Trousse permettant le démontage complet de la machine (donc unification des écrous).

Embrayage très doux, silencieux, dans l'huile.

J'oubliais la transmission AR nécessairement à cardan ou plutôt arbre et flector.

Réservoir d'essence pour 300 km au moins.

Fourche avant, peut-être du type nouvelle A. J. S. ou René Gillet. Porte-bagage robuste, facilement amovible, comme sur Gnome.

Nickel ou plutôt chromage sérieux, sinon émailler. Ceci me rappelle l'histoire d'un agent à qui je demandais «... et des nickels ? » il me répondait : « Ils rouilleront vite et vous les passerez ensuite au Duco ! ». Je lui faisais ensuite remarquer que la machine comme d'ailleurs, M. A... s'en est aperçu, pissait pas mal d'huile d'un peu partout (et ça a continué dans mon cas) il m'a répondu : « Que voulez-vous, la moto n'est pas faite pour les gens propres ! ». Je trouve qu'on devrait faire la guerre à outrance à ceux qui partent de ces principes-là.

Les câbles seront graissés et arrangés dès l'usine pour ne pas venir se faire cisailier dans le ressort de la fourche. A chaque bout, arrê-

ter le câble par deux serre-câbles, car on ne peut faire de soudure sur le bord de la route, les manettes ne couperont pas les câbles comme ça arrive toujours.

Une question : pourquoi, sur les machines anglaises, les câbles durent sans entretien plus de 20.000 kilomètres et sur les machines françaises, en les graissant bien, sont-ils coupés après 5.000 ? d'ailleurs à rouler sur les machines françaises les plus modernes, on a l'impression

que tout a été parfaitement mis au point sur le papier, mais que le constructeur, faute de savoir aller en moto a totalement oublié le point de vue pratique. Si vous lui signalez telle lacune, il vous envoie coucher en se fichant de vous, heureux que vous êtes si vous ne vous faites pas enguirlander de plus belle manière ; en Angleterre vous n'avez pas ça.

ter le câble par deux serre-câbles, car on ne peut faire de soudure sur le bord de la route, les manettes ne couperont pas les câbles comme ça arrive toujours.

Une question : pourquoi, sur les machines anglaises, les câbles durent sans entretien plus de 20.000 kilomètres et sur les machines françaises, en les graissant bien, sont-ils coupés après 5.000 ? d'ailleurs à rouler sur les machines françaises les plus modernes, on a l'impression

que tout a été parfaitement mis au point sur le papier, mais que le constructeur, faute de savoir aller en moto a totalement oublié le point de vue pratique. Si vous lui signalez telle lacune, il vous envoie coucher en se fichant de vous, heureux que vous êtes si vous ne vous faites pas enguirlander de plus belle manière ; en Angleterre vous n'avez pas ça.

ter le câble par deux serre-câbles, car on ne peut faire de soudure sur le bord de la route, les manettes ne couperont pas les câbles comme ça arrive toujours.

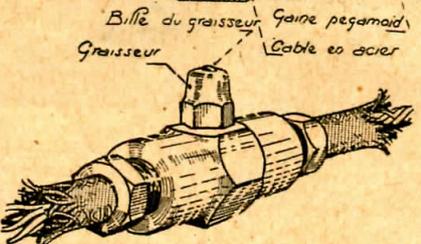
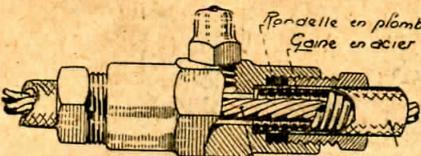
Une question : pourquoi, sur les machines anglaises, les câbles durent sans entretien plus de 20.000 kilomètres et sur les machines françaises, en les graissant bien, sont-ils coupés après 5.000 ? d'ailleurs à rouler sur les machines françaises les plus modernes, on a l'impression

que tout a été parfaitement mis au point sur le papier, mais que le constructeur, faute de savoir aller en moto a totalement oublié le point de vue pratique. Si vous lui signalez telle lacune, il vous envoie coucher en se fichant de vous, heureux que vous êtes si vous ne vous faites pas enguirlander de plus belle manière ; en Angleterre vous n'avez pas ça.

ter le câble par deux serre-câbles, car on ne peut faire de soudure sur le bord de la route, les manettes ne couperont pas les câbles comme ça arrive toujours.

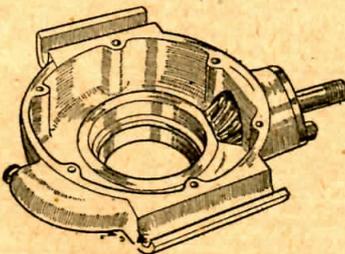
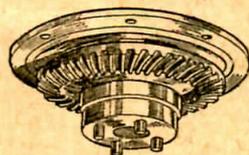
Une question : pourquoi, sur les machines anglaises, les câbles durent sans entretien plus de 20.000 kilomètres et sur les machines françaises, en les graissant bien, sont-ils coupés après 5.000 ? d'ailleurs à rouler sur les machines françaises les plus modernes, on a l'impression

que tout a été parfaitement mis au point sur le papier, mais que le constructeur, faute de savoir aller en moto a totalement oublié le point de vue pratique. Si vous lui signalez telle lacune, il vous envoie coucher en se fichant de vous, heureux que vous êtes si vous ne vous faites pas enguirlander de plus belle manière ; en Angleterre vous n'avez pas ça.

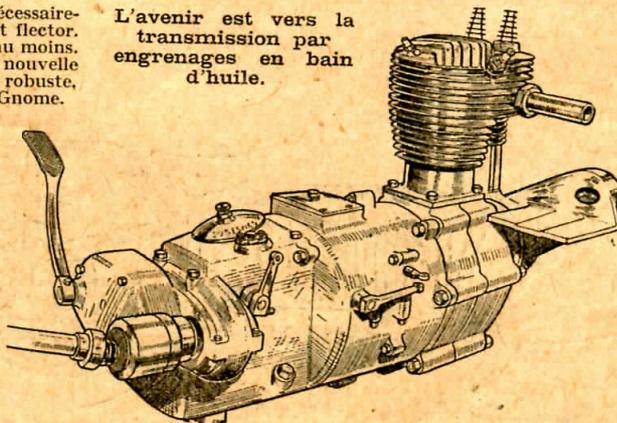


Une firme est enfin arrivée au graissage central des câbles.

ter le câble par deux serre-câbles, car on ne peut faire de soudure sur le bord de la route, les manettes ne couperont pas les câbles comme ça arrive toujours.



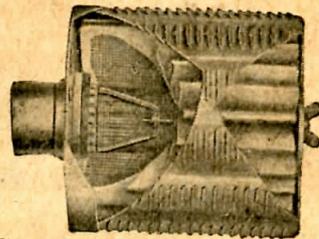
L'avenir est vers la transmission par engrenages en bain d'huile.



Une bloc-moteur simple, propre et... en avance sur la technique actuelle.

Je vais terminer :

Ne pas négliger l'accessibilité des organes. Avec un capot comme celui dont j'ai parlé et qui se détache facilement, ça peut aller très bien. Ne pas cacher la magnéto trop profondément, et ne pas enfouir dans le réservoir les vis de réglage des culbuteurs, ne pas oublier qu'il faut quelquefois changer de bougie, et pour cela, il faut pouvoir la démonter facilement.



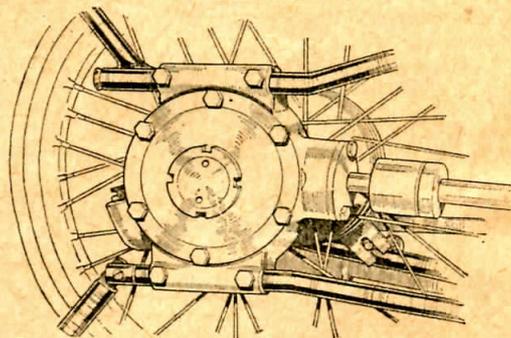
Le filtre à air devient une nécessité pour la machine de tourisme.

Filtre à air efficace, ne graissant pas le moteur, ni augmentant la consommation ; filtre à huile type auto dans le bloc.

Les vitesses pourront se commander au pied, je trouve que le levier bien à portée de la main est beaucoup plus pratique.

On pourrait établir cette moto avec différents moteurs : types S. S. vitesse 125 ; Sport 100 ; Utilitaire 70x80, avec moteurs 500 culbuteurs ou arbre à cames ; 350 culbuteurs ou 500 latérale ; 350 latérale ou 250. Il me semble qu'il y aurait là de quoi satisfaire n'importe qui.

D'après ces idées générales, je crois qu'on pourrait établir quelque chose de propre, pratique, et silencieux, encore faut-il le vouloir et ne pas s'obstiner à laisser la moto avec toutes ses tripes à l'air. Il n'y a pas, dans ces



La chaîne disparaîtra-t-elle : quoique réalisée d'une technique réellement admirable pour l'effort réclamé, la chaîne semble vouée à la disparition... mais p.us tard.

plans, de révélation ni révolution sensationnelles n'ayant été éprouvées et qu'un constructeur, soucieux de ne pas commettre de loupes, n'oserait aborder.

Puisse, en tout cas, ce plaidoyer faire réfléchir certains constructeurs intelligents et soucieux de leur succès ; non seulement réfléchir, mais mettre à exécution une machine dans le genre de celle décrite ci-dessus. Mais je doute fort d'aboutir à quelque chose, car faire sortir un constructeur de son idée est rudement difficile. Des personnalités, comme Sexé, crient presque toujours dans le désert : cependant Sexé, lui, a son bloc-moteur, mais quand sera-t-il bien protégé par des garde-boue efficaces, quand lui aura-t-on supprimés la chaîne AR ?

Michel BLOND.

A noter que cet article est d'un tout jeune « Scolaire » qui ne manque pas d'idées, ni de réflexion... à 16 ans 1/2 !



Course de côte de La Mothe-St-Héraye

L'Automobile Club des Deux-Sèvres, Charente et Vendée et le Moto-Club des Deux-Sèvres organisent, comme les années précédentes, une course de côte à La Mothe-St-Héraye, une charmante petite ville des Deux-Sèvres. Cette épreuve aura lieu le 9 juin à 14 heures. La côte elle-même comporte un virage très court mais bien tracé. Deux coupes réservées, l'une au meilleur temps fait par un coureur régional et l'autre au meilleur temps général actuellement détenu par Castaner sur Kœhler-Escoffier, sont mises en compétition. Il y a également de nombreux prix et fort beaux. La course de côte de La Mothe-St-Héraye attire une véritable foule de spectateurs (plus de dix mille l'an dernier). C'est dire qu'elle présente pour les constructeurs un intérêt commercial certain. Elle est disputée sous les règlements sportifs de l'A. C. F. et de l'U. M. F., et officiellement chronométrée. Pour tous renseignements, écrire à l'Automobile-Club des Deux-Sèvres, Charente et Vendée, 1, avenue de la République, à Niort (Deux-Sèvres).

A Bordeaux

La course de côte organisée par le M. C. Bordelais a remporté un succès éclatant. L'organisation impeccable. Aucun accident, pas même d'incident. Lafon remporta la victoire en 500 cmc. réalisant le meilleur temps de la journée.

Motos 175 cmc. — 1^{er} Delabarre, 55" 3/5, moy. 80 km. 590; indép. : 1^{er} Andrieux, 59", moy. 73 km. 260.

250 cmc. — Prof. : 1^{er} Dubos, 52" 3/5, moy. 82 km. 320; indép. : Dubois, 1'2" 3/5.

350 cmc. — Prof. : 1^{er} Souleyreau, 49" 4/5, moy. 86 km. 930; indép. : 1^{er} Naudon, 54".

500 cmc. — Prof. : 1^{er} Lafon, 45" 3/5, moy. 94 km. 720, meilleur temps. indép. : 1^{er} Durand, 57" 1/5, moy. 86 km. 375.

1.000 cmc. — 1^{er} Lespes, 1'22" 1/5.

En Touraine

La course de côte de l'Alouette, organisée par l'A. C. de l'Ouest, a obtenu un succès remarquable. Malgré un temps très mauvais, de nombreux records furent battus. Terrot avec Coulon s'adjuge les premières places en 250 et en 350 cmc. Et Oilter sur Motosacoche 500 cmc. remporte sa catégorie, réalisant le meilleur temps de la journée. Valpic sur Cleveland établit le record de sa catégorie.

250 cmc. — 1^{er} Coulon (Terrot), 39" 1/5, moy. 91 km. 837, record battu.

350 cmc. — 1^{er} Coulon (Terrot), 36" 2/5,

moy. 98 km. 901, record battu; 2^e Maignan (X...), 50" 1/5.
500 cmc. — 1^{er} Oilter (Motosacoche), 35", moy. 102 km. 857, record battu et record général de l'épreuve, meilleur temps de la

Calendrier Sportif

MAI

26. — 7 km. à Saint-Quentin (M. C. Aisne).

Côte des Alpilles (M. C. Avignon).
Vitesse (M. C. Bordeaux).

Côte de Fontainebleau (M. C. F.).
Circuit Torvillers (U. M. Aube).

Côte La Valette (M. C. Seine-Inférieure).

JUIN

1-2. — Endurance Haute-Normandie (M. C. Seine-Inférieure).

2. — Epreuve de vitesse (M. C. Lyon);

Circuit Gattières (M. C. Nice).
Côte de Château-Thierry (A. C. P. A. Echo des Sports).

Côte Mon-Repos (M. C. Bordeaux).

9. — Circuit de Pradad (Tchécoslovaquie).

9. — Toul-Nancy (M. C. Lorrain).

Circuit Péronne (A. C. Picardie).
Côte de l'A. C. du Forez.

Championnat des Aviateurs (M. C. I. F.).

Côte de Saint-Laurent (M. C. Ardennes).

10-12-14. — Tourist Trophy (Grande-Bretagne).

15-16 — Circuit Provence (M. C. Marseille).

16. — Grand Prix M. C. Lyon.

16. — Première Foire d'échantillons de Bordeaux.

journée; 2^e Creuzé (X...), 40" 3/5; 3^e Lepinay (Ravat), 42".

Sidecars 1.000 cmc. — 1^{er} Valpic (Cleveland), 57" 4/5, moy. 62 km. 284, record établi.

Védrines enlève le kilomètre lancé

La première épreuve du M. C. A., le kilomètre lancé, se courrait, route de Pont-du-Château, le 5 mai.

Cette épreuve fut contrariée par un vent assez violent. Le vainqueur de la journée, Védrines, a effectué son premier trajet en 28" 2/5 et le second en 31" 4/5. La moyenne 29" 4/5 ressort à 120 km. 805. Le record de l'épreuve établi l'an dernier par Gouttebessis, 121 km. 620, n'a pu être battu. Le favori en 350 cmc. ne put effectuer son deuxième tour et fut disqualifié.

En 175 cmc., Belli trouva un rude jouteur en Delafouilhose. En 250 cmc., Raffin distança nettement ses adversaires.

Brillante exhibition de Védrines en 500 cmc. Vallet, en dépit d'un départ impétueux, ne parvint pas à menacer le vainqueur. Sidecars 1.000 cmc. Astier, Matinal, Altier se serrent de près, de si près que la prochaine rencontre...

Sur 31 engagés, 23 partants. Résultat à l'honneur du club, lorsque l'on songe à la difficulté de trouver des compétiteurs pour une épreuve de vitesse pure.

175 cmc. — 1. Belli, 39" 4/5. Moy. 90 km. 452
2^e Delafouilhose; 3^e Gimel.

250 cmc. — 1. Raffin, 37" 2/5. Moy. 96 km. 257; 2^e Dutheil; 3^e Marion; 4^e Baudoin.

350 cmc. — 1^{er} Gouttebessis, 32" 7/10, Moy. 110 km. 429; 2^e Picandet; 3^e Mussard; 4^e Carlton; 5^e Mouraille; 6^e Egoux.

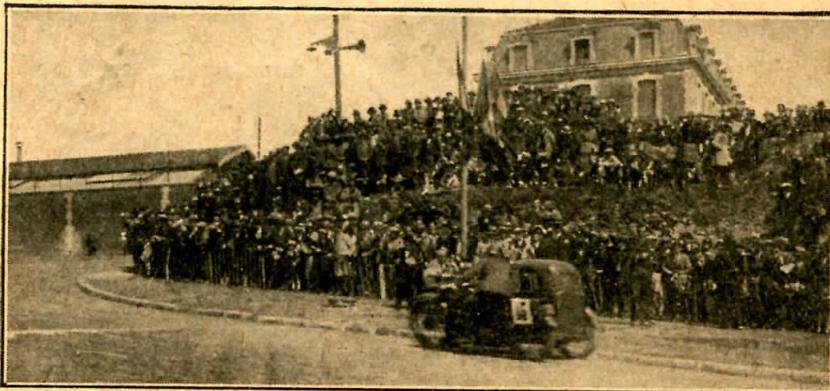
500 cmc. — 1^{er} Védrines, 29" 4/5. Moy. 120 km. 805; 2^e Vallet; 3^e Fougerouse; 4^e Suiram; 5^e Veyret.

Sidecars 1.000 cmc. — 1^{er} Astier 43" 4/5, Moy. 80 km. 292; 2^e Matinal; 3^e Altier.

Voiturettes. — 1^{er} Veyret, 31" 4/100. Moy. 114 km. 650; 2^e Migon.

Un désir sportif

Je ne suis pas abonné, mais je suis un lecteur assidu depuis janvier et je vous écris pour vous demander un essai de la P. 107 Peugeot le plus tôt possible un peu dans le genre de la Dresch.
GARBARIN TALLENDE.



A la course de côte des Dunes à Poitiers, Valpic fit un temps remarquable, sur Cleveland sidecar 1.000 cmc.

La Course de Côte de Falicon

Le Moto-Club de Nice a fait disputer le 19 mai son épreuve annuelle qui a obtenu un brillant succès. Le site de Falicon attire de nombreux touristes qui eurent l'occasion d'assister aux différentes péripéties de l'épreuve. Le temps merveilleux permit aux concurrents de remarquables performances auxquelles assistait d'ailleurs le grand sportif M. André Maire de Falicon. Le parcours très sérieux comportait quelques brutales épingles à cheveux, ce qui augmentait les difficultés. Boetsch pour ne pas changer fut le héros de la journée réalisant le meilleur temps et ce malgré une bûche sans gravité. Ce brillant conducteur sera sans contester un élément dangereux dans la prochaine compétition organisée par U. M. F. A l'issue de l'épreuve nous avons remarqué M. G. Weill, qui fit un essai avec une M. G. C. 500 stop. Pour ne pas manquer à la tradition un banquet groupait concurrents, organisateurs et la presse, ainsi que les concurrents automobilistes et chronométrateurs au « Thé de la Reine ».

Motos 175 cmc. — 1. Calviera (Monet-Goyon) 3'34" 2/5; 2. Peirano (Terrot), 3. 39" 1/5; 3. De Castello (Ravat), 3' 40" 2/5; 4. Tusson (Monet-Goyon), 3' 48" 1/5;

250 cmc. — 1. Boetsch (Magnat-Debon) en 3' 24" 3/5; 2. Stuzensko (Magnat-Debon), 3' 31" ;

350 cmc. — 1. Boetsch (Magnat-Debon) en 3' 15" meilleurs temps de la journée.

2. Muraira New-Map, 3' 24" 1/5.

500 cmc. — 1. Onda (Magnat-Debon), en 3' 48" 4/5.

Side-cars 350 cmc. — 1. Torta (La Française) en 4' 43" 3/5.

600 cmc. — 1. Giusta (Terrot) en 3' 47" 2/5;

1.000 cmc. — 1. Verdy (Motosacoche), en 3' 28" 2/5.

Le chronométrage fut assuré par MM. Mathieu et Galland, chronométrateurs de l'A. C. F., les fonctions officielles par MM. Fayard, Establet et Cardeur.

A L'ÉTRANGER

NOEL.

Moto-Club Roman

La course « Circuit Banansa » sera courue le 26 mai 1929; la Société d'automobiles « Léonida » à l'occasion de ses 25 ans d'existence fêtera et anniversaire le jour même de la course, et a remis la belle somme de 25.000.-Leil pour être partagée aux premiers arrivés dans chaque catégorie. En plus une coupe-challenge! En outre, avec d'autres fonds reçus des maisons d'accessoires, le total des prix en espèces s'élève à 50.000.-Leil, plus diverses coupes, d'une réelle valeur.

A noter que le président d'honneur de ce club est S. A. R. le prince Nicolas, Grand Rêgent de Roumanie.

En Italie

Le 6^e Cross-Country du M. C. de Côme eût un gros succès populaire. Lanfrancioni et

T. Renzo, tous deux sur Triumph, se classèrent premiers en catégorie lourde. En catégorie inférieure, Guglielmoni sur Triumph aussi termine, mais troisième.

Les premiers « Six jours » italiens

Dimanche 31 Mars a eu lieu la clôture avec un très bon succès, des premiers « Six Jours » italiens (km. 2200) organisés par le Moto-Club Lombardo de Milan. Des 55 partants qui montaient les meilleures marques de motos italiennes et étrangères, 12 concurrents se sont classés premiers *ex-aequo*, et 20 sont arrivés dans le temps maximum fixé.

Plusieurs étapes présentaient de sérieuses difficultés à cause du mauvais état de certaines routes et tant par les fortes côtes et tournants qu'il fallait aborder. Le parcours comprenait presque toute la haute Italie et se déroulait dans des endroits très pittoresques. Les concurrents étaient divisés en deux catégories : classe 175 et classe 350/500 cmc. Les premiers devaient maintenir une vitesse moyenne de 40 kilomètres à l'heure et les autres 45 kilomètres. A l'arrivée de la dernière étape qui a eu lieu à l'Arena de Milan, beaucoup de monde attendait les concurrents auxquels on a fait faire un tour d'honneur sur la piste. Voici les classés premiers *ex-aequo* :

Classe 175. — Boneschi (Mas); Tronconi (F. V. L.); Bonatti (F. V. L.).

Classe 350/500. — Broggi (Frera); Alberti (Frera); Manetti (Frera); Zaro (Frera); Hofner (Gilera); Bellavita (Ariel); Fumagalli (Harley D.); Moretti (Bianchi); Cliverio (Oliverio).

A la côte de Théolo, organisée par le M. C. de Padoue, Antonio Marin est vainqueur en 500 sur Triumph, tandis que Guido et Pellegrin se classaient respectivement deuxième et troisième également sur Triumph.

En Galles du Sud

Le Trial Coupe Cambrian est remporté par M. F. W. Way sur une Triumph 348 type C. O.

Copenhague-Paris-Copenhague

Notre collaborateur Sexé a reçu le 27 mars, la visite du sportsman danois bien connu Henry Erlind, le représentant de Harley-Davidson à Copenhague.

M. Erlind était venu en 22 heures de la frontière du Danemark à Paris, pour reconnaître le parcours de la prochaine épreuve Copenhague-Paris-Copenhague qu'organise à nouveau cette année le Moto Club Danois.

Copenhague-Paris-Copenhague couru pour la première fois en 1921, fut l'occasion cette année, et l'année suivante, d'un brillant succès pour la marque Danoise des 4 cylindres « Nimbus » que pilotait alors M. Erlind.

Puis, ces dernières années, l'épreuve dut être remise à des jours meilleurs. Mais cette année, elle sembla, avec 23 partants certains, devoir à nouveau remporter un succès considérable.

Elle eut lieu du 18 au 20 avril dernier. L'arrivée à Paris, le 19 avril vers 5 h. 1/2 du soir. Un arrêt de 12 heures permit aux concurrents quelque repos après un trajet d'une traite de plus de 1.400 kilomètres.

Il existe au Danemark, ainsi que le faisait remarquer notre collaborateur dans son récit de voyage autour de l'Europe, un nombre relativement considérable de motocyclettes.

Ce marché semble, du reste, avoir été complètement négligé, jusqu'ici par notre industrie motocycliste française.

En Espagne

Au Grand Prix de Tourisme de Catalogne, couru les 23 et 24 mars à travers les Pyrénées, et considéré comme la plus grosse épreuve espagnole par suite des neiges, pluies, vent qui contrairement toujours les concurrents, Gavelda fut vainqueur sur B. S. A. 493 cmc., a. c. t. bicylindre de série suivi de J. Buxade sur même machine.

Calviera amorce son virage et se classe 1^{er} en 175 cmc. sur Monet et Goyon.

Boetsch au même virage fera en 350 le meilleur temps : le voici sur sa 250 cmc. ou il fut 1^{er} aussi.

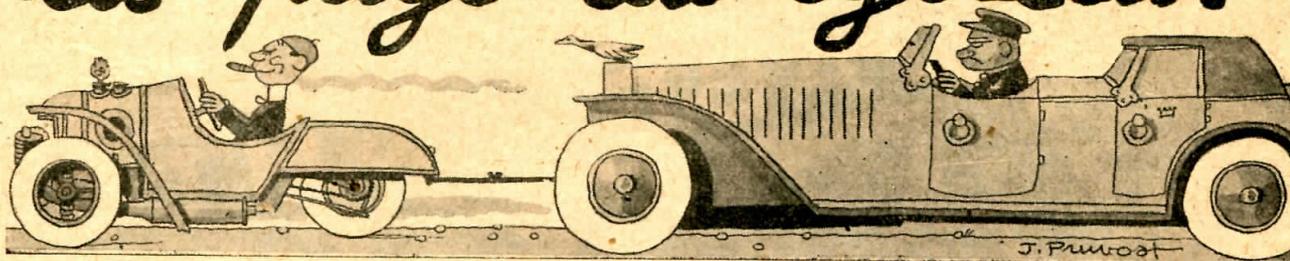
Le virage de Torta en sidecar 350 cmc.



COURSE DE CÔTE DE FALICON :

Les concurrents vont prendre le départ au bas de la côte

la page du cyclecar



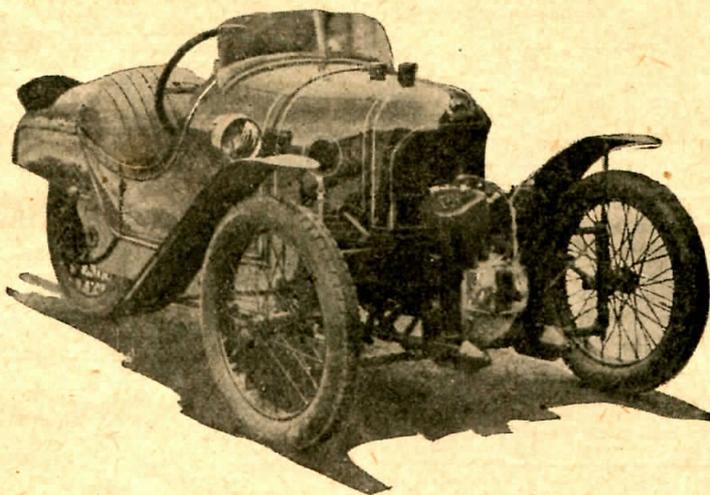
A combien revient un Morgan ?

Il n'est guère possible de vous fixer très exactement sur les frais, puisque certains peuvent être variables comme l'amortissement, le garage et même les réparations. L'assurance elle-même dépend du capital assuré. Voici à titre indicatif le

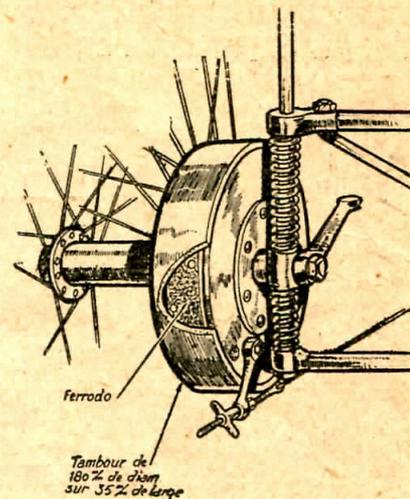
un train de pneus avant tous les deux ans, ce qui revient à un pneu par an. Au total, il faudra donc compter trois pneus pour 10.000 kilomètres annuels, ce qui représente une dépense de 600 francs par an. Il faudra aussi un peu de chaîne, ce qui peut monter à 300 francs environ.

cours des 10.000 premiers kilomètres. Prévoyez par prudence, 3 ou 400 francs. Nos dépenses variables seront donc environ de :

- 1.440 francs d'essence ;
- 400 francs d'huile ;
- 600 francs de pneus ;



Voici le modèle courant du cyclecar Morgan.



Les freins sont du type classique.

montant des primes *Moto Revue* pour 100.000 et 200.000 francs.

Cyclecar 6 CV :

- 100.00 : 0 Paris 222 fr. 50
- Province 147 fr. 50 ;
- 200.000 : Paris 275 fr.
- Province 180 fr.

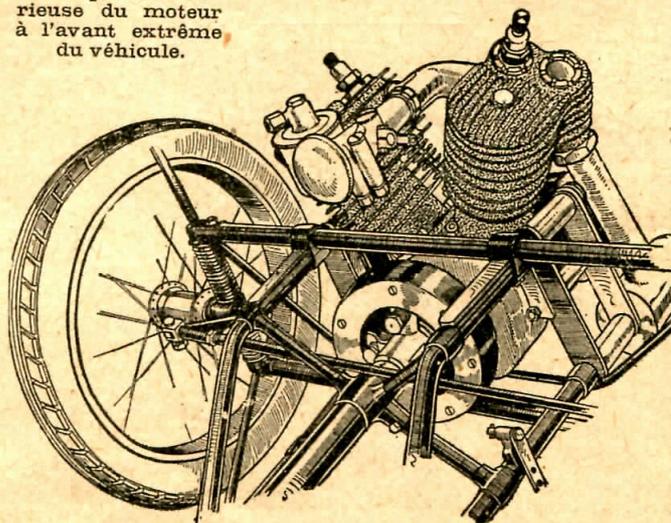
La taxe de circulation est de 60 francs, par CV, mais il faut y ajouter la taxe municipale, de 17% généralement.

Garage, taxes, assurances, dépréciation, constituent les dépenses fixes. Il y a maintenant les dépenses variables.

Il convient de compter sur une consommation de 6 litres d'essence et d'un tiers de litre d'huile aux 100 kilomètres. En tablant sur un prix moyen de 12 francs par 5 litres d'essence et de 12 francs au litre d'huile, cela représente 14 fr. 40 d'essence et de 4 francs d'huile aux 100 kilomètres, soit pour 10.000 kilomètres, 1.440 francs d'essence et 400 francs d'huile. Un pneu arrière fait au moins 6.000 kilomètres les pneus avant de 20 à 30.000, c'est-à-dire qu'en comptant large, il vous faudra, par an, deux pneus arrière, et

Quant aux réparations, le Morgan est extrêmement robuste et il est peu vraisemblable que vous ayez des ennuis au

La disposition curieuse du moteur à l'avant extrême du véhicule.



- 400 francs de réparations ;
- 300 francs de chaînes.

C'est-à-dire un total de 3.140 francs environ, auxquels il faut ajouter la dépréciation, qui sera d'environ 1.000 francs la première année et de 500 francs les années suivantes ; joignez-y les taxes de circulation, le garage et l'assurance. Et songez que, pour faire ces 10.000 kilomètres à deux en troisième classe des chemins de fer, vous ne dépenseriez pas moins de 5.000 francs.

H. P. BORESTROKE.

Le Critérium des Cyclecars

L'épreuve la plus probante de l'année, la préférée des vrais « sportifs »

PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

27 juillet au 4 août

doit servir de base à diffusion du cyclecar.



Le chercheur de fuites Soymié

L'appareil se compose de deux parties : la cuve, vissée sur un pied qui se remplit d'eau, sur lequel elle se pose au moment de s'en servir. Le bouchon du pied se dévisse du pied et se visse à l'intérieur au fond du réservoir. On y vide l'eau du pied et la cuve se visse sur le pied. Il suffit de très peu d'eau, car, quand on fait passer dans l'eau la chambre gonflée d'air, le volume d'air est suffisant pour plonger sous l'eau la partie

ainsi que le pied pour moto sont formés avec deux segments d'assiettes de fer-blanc juxtaposés et soudés ensemble. Le pied de l'appareil de vélo est une petite boîte de conserves ; les bouchons métalliques sont des bouchons de petites lampes à essence.

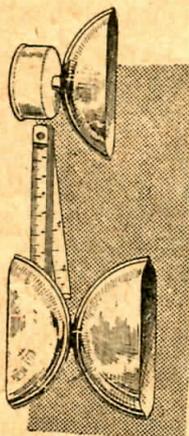
C'est assez facile à faire et tout amateur peut en faire autant.

Dimensions pour moto : une longueur 180 mm, largeur 75 mm, pied 250 gr. d'eau.

Le démontage de roues est souvent compliqué par les freins.

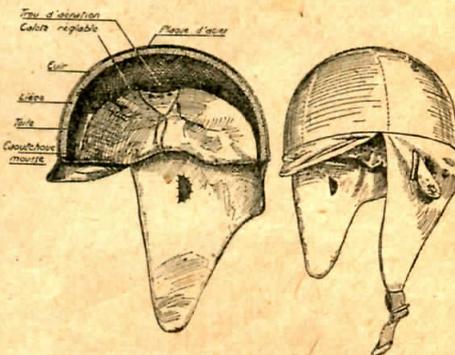
Sur route, loin d'eau, on est bien ennuyé par une chambre à air qui se trouve à plat surtout en moto un peu lourde à rouler, opération qui perd la chambre à air.

Ed. SOYMIÉ.



Fabricants ouverts le dimanche Paris

Angoyat : 8, Av. Dorian.
Bealé : 100, Av. des Ternes.
Prévost : 26, Av. de la Grande-Armée.
Granicur : 4, rue Vandamme.
(Jusqu'à midi).
Motos-Hall : 78, Av. des Ternes.
Palais de la Motocyclette : 225, boulevard Pereire.
Paris-Motos : 79, Av. des Ternes.



Un nouveau casque

La campagne que nous avons menée pour le casque a eu des résultats appréciables au point que la majorité des usagers se rend compte de l'intérêt qu'il y a à ne pas rouler sans cette coiffure. Sans doute, quelques grincheux, ceux de la classe sénile, ceux qui toujours freinent le progrès, ceux de la race des dénigreur du chemin de fer, de l'avion, ceux qui refusèrent autrefois de monter en métro,

plus sûr encore : c'est une assurance sur la vie pour les jeunes gens prudents et aussi les imprudents : solidité, parce que très rigide ; léger parce qu'en liège ; hygiénique, parce qu'aéré de 2 fenêtres cloisonnées ; élégant parce qu'il a profité des expériences précédentes ; étanche, parce qu'en liège, tissu et peau ; sain parce que omothermique, ni froid, ni chaud ; ce casque joint une qualité nouvelle et si souvent réclamée par nos lecteurs aux fabricants : la partie casque rigide est isolée de la partie coiffe et c'est ainsi que pour un prix modeste, le Amo a réussi l'excellence des casques de course anglais.

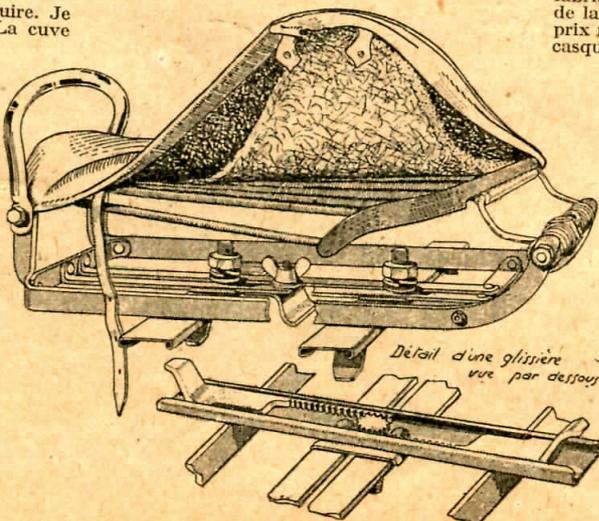
de la chambre à air soupçonnée de fuite. On peut, avec ces appareils, vérifier, en pleine route, loin de toute habitation et d'eau, ses chambres à air, sans démontage.

L'opération faite, on ne jette pas l'eau ; on dévisse simplement le bouchon du fond du réservoir, l'eau redescend dans le pied. On démonte les deux pièces et le bouchon se revisse sur le pied. Le pied prend place dans le réservoir dans son sac de bagages.

Ces appareils sont faciles à construire. Je les ai faits moi-même entièrement. La cuve

Un nouveau tansad :

Constitué par une nappe de ressorts longitudinaux et transversaux, le Planor 1929 compte, en outre, un système arrière de gros ressorts avec écrou de blocage qui va permettre de le tendre selon le poids du passager et cela en quelques secondes : la souplesse en est donc parfaite. Large, il vient enfin donner raison aux techniciens : son assise en forme de selle à gros bec est plus spécialement destinée pour la femme. Le châssis est constitué par un berceau de tôle verticale qui va permettre de supprimer enfin l'arête arrière si regrettable dans beaucoup d'autres sièges. L'essai que nous en avons fait nous a donné comme première impression, celle d'être continuellement reporté en avant : l'effet n'est pas désagréable, bien qu'au début cela déroute un peu. Peu à peu l'habitude vient et l'on est tout surpris de constater



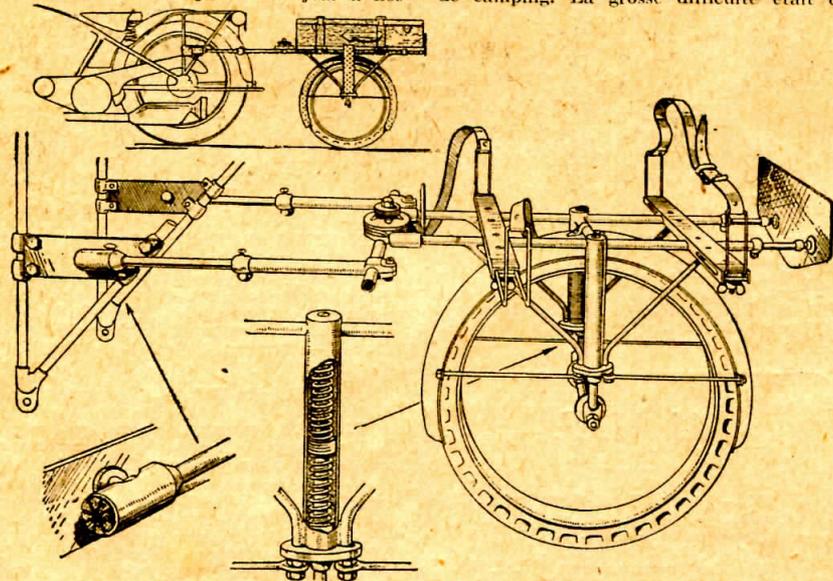
" LE PLANOR "

qu'un fabricant a pu être enfin arraché à la routine du tan classique qui vous ballote au gré des trous. La poignée en beau nickel (ainsi que le gros ressort de traction, vous donne également cette impression de « peut-être pas bien » parce qu'elle sort aussi du commun : mais dès la première minute, on sent l'œuvre d'un pratiquant.

Le montage sur la machine est original. Planor a trouvé une solution qui permet d'enlever ou de poser instantanément le tansad. Quatre crochets qui jouent sur une crémaillère se prennent sur le porte-bagages, sans plus : vous serrez à la main la crémaillère, vous bloquez un unique contre-écrou de dimension généreuse et c'est fini et solide. Pour éviter le chevauchement dans longitudinal, un papillon place le tan à l'endroit que vous désirez, avant, arrière, milieu ; c'est la force du nouveau Planor.

Une remorque pour moto

Remorque-porte-bagages naturellement !. Cette remorque manquait à ce jour à nos



nombreux touristes qui ont reproché à la moto de ne pouvoir transporter avec soi, linge, objets de toilette ou ustensiles divers de camping. La grosse difficulté était de

garantir la remorque contre les déportements des virages et aussi contre les sautilllements qui, à ce jour, avaient freiné l'essor des remorques envisagées. M. Bel a enfin réalisé une remorque pratique et mécanique, théoriquement et matériellement parfaite. La remorque est montée sur une roue à bandage plein de 50 ou pneu de 50 au choix.

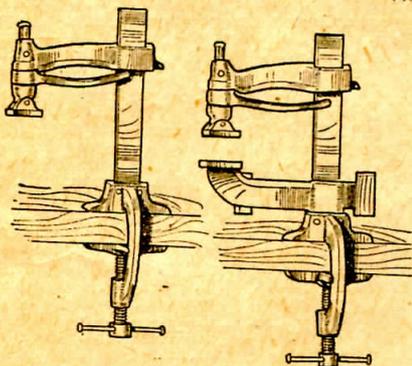
Nous préférons le Dueasble plein, car il ne sautille pas comme le pneu à air. L'attache est universelle avec montage à rotule de chaque côté du porte-bagages qui épouse toutes les variations de la machine par l'intermédiaire d'une plaquette d'acier. Le virage est assuré sur un accouplement spécial et monté sur un amortisseur. Donc, les bras de levier (montés à rotule) n'ont qu'un mouvement vertical, tandis que l'amortisseur (genre Hartfort) travaille latéralement.

Cette remorque peut supporter 30 à 40 kg., tout au moins nous n'avons, à ce jour, pas transporté autre chose que des vêtements, etc. Nous croyons que cette remorque n'a pas été créée pour l'usage de transport d'un enfant, ce qui serait une imprudence, mais pour des transports de camping, nourriture, œufs, vaisselle, etc... Elle sera livrée au public émaillée couleur de chaque moto sur demande. Mais nous croyons savoir que M. Bel a des propositions intéressantes pour l'établissement en série de sa remorque, de telle façon que, dès cette saison, nous la verrons sur le marché à un prix réellement modeste.

Et peut être ainsi le Camping reviendra-t-il en honneur dans la moto ?

Un étau à combinaisons multiples

C'est le Multiplex : étau n'est pas le nom réel, nous dirions plutôt un appareil de serrage. Construit tout en acier, silencieux (!),



sur place certains travaux (quelquefois insignifiants), vous êtes obligés de les porter à l'atelier et d'attendre souvent longtemps pour les obtenir. Déplacements inutiles, perte de temps, ce qui vous coûte cher. Le Multiplex supprime ces ennuis. Se fixant partout, sur une table, un banc, une caisse, au marchepied d'une voiture, sur le cadre d'une moto, etc., il vous est aussi indispensable que tous vos outils réunis, il vous permet de maintenir les objets à assembler, scier, raboter, limer, fileter à assembler, un valet d'établi, une presse d'établi, un étau vertical, un étau horizontal. La barre d'acier percée de 3 trous peut servir de Tas pour dresser, percer ou river une pièce. Léger, rapide, puissant, simple, c'est un outil parfait que tout le monde voudra posséder.

Une simple petite bougie est maintenant un objet indispensable

Pendant le dîner d'un congrès tenu à Tolédo Etas-Unis, entre le personnel du service de vente des Etas-Unis et du Canada, Mr. A. R. Stranahan fit ressortir qu'au début de ce siècle, la bougie d'allumage était pratiquement inconnue, mais qu'en moins de 20 ans, elle est devenue un facteur essentiel de la vie moderne. Beaucoup de conducteurs ont assisté au début de cette petite pièce de mécanique qui joue actuellement un rôle important dans la vie de milliers de personnes. La bougie d'allumage est devenue indispensable pour les voitures de tourisme, les camions, les autobus, les canots-automobiles, les aéroplanes, les moto-pompes, les moteurs fixes, aussi bien à la ville qu'à la campagne, partout où le moteur est employé.

Les progrès techniques dans la construction du moteur à explosion ont été énormes, remarqua Mr. Stranahan, « et la bougie a toujours subi des améliorations ». Telle que nous la connaissons maintenant, la bougie est bien loin de ressembler à celle qui fut en service il y a seulement quelques années. Ceci est dû aux grands changements que nous a apportés le moteur moderne à vitesse de rotation prodigieuse. Une bougie de l'ancien type résisterait bien peu de temps sur un moteur moderne et l'on peut même prétendre que c'est seulement par suite des progrès maintenus dans la fabrication des bougies que le moteur à haut rendement est devenu possible. Des moteurs à haute compression auraient été inutiles sans les bougies spécialement

étudiées pour résister à leurs températures fort élevées.

En suivant le développement de l'industrie de la bougie, M. Stranahan montra comment depuis sa courte existence, née de peu de chose, la Société des Bougies Champion possède à elle-seule, aux Etas-Unis un capital de plus de 10 millions de dollars, de 750.000 dollars au Canada et de 500.000 dollars à Londres et à Paris. Pour les ventes au détail, son chiffre d'affaires annuels est de 22 millions de dollars et en examinant la question de plus près, on constate que c'est dans l'industrie automobile, l'accessoire que les agents vendent le plus facilement et avec le plus gros bénéfice. Les rapports officiels du gouvernement américain indiquent que la production de la Société Champion égale à elle seule les deux-tiers de la production mondiale ; Mr. Stranahan fit ressortir avec fierté que tous les clients de Champion lui sont restés fidèles et qu'aucun agent n'a renoncé à son contrat.

Avez-vous réclamé ?

Protestation...

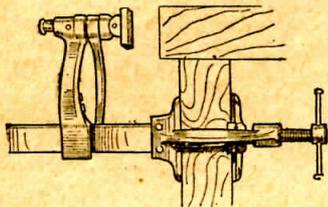
Dimanche dernier, 12 mai, avait lieu à Tours, la course de côte de l'Alouette, organisée par l'A. C. O.

J'ai été surpris, en voyant sur le programme, en catégorie 350 cmc, le coureur Maignan qui avait été engagé sur 350 cmc. Sover, figuré sur X. Le lendemain, le journal La Dépêche donnait le classement de l'épreuve, ce même coureur était porté cette fois sur Terrot. Pourquoi ne pas dire franchement la marque ? Peut-être cette machine gênait-elle un de ces messieurs de l'A. C. O.

D'autre part, cette course comportait, pour être classé, deux épreuves, d'un kilomètre départ arrêté, arrivée lancé. Or, le coureur Lépinay (de Tours) qui courait en catégorie 500 cmc, sur Ravat, a bien fait une épreuve, mais à la seconde, il s'est arrêté en haut de la côte, c'est-à-dire à 500 mètres environ après le départ. La deuxième épreuve n'a donc pas été faite ! Pourquoi ce concurrent est-il classé 3^e (42 s. 1/5) ? Il y a donc plusieurs règlements ? Pourquoi n'a-t-il pas été classé en 350 cmc. ? Il a pourtant fait environ 200 mètres dans cette catégorie ; mais il a bûché... ces 200 mètres auraient bien suffi !!! Je pense que vous voudrez bien éclaircir ce mystère, et me répondre par la voix de notre Revue dont je suis aussi fervent lecteur que motocycliste.

R. RUEGG, Tours.

il a été prévu pour des combinaisons à l'infini, et pour le motocycliste enragé, celui qui aime sa machine, qui frissonne d'effroi chaque



fois qu'il est obligé de donner un bricolage à faire à autrui, pour celui-là le Multiplex sera le bienvenu. Vous avez pu vous rendre compte combien il est difficile, pour ne pas dire impossible, de façonner un objet quelconque, si cet objet n'est pas absolument fixe. Vous ne pouvez pas toujours avoir à votre disposition un étau et un établi avec presse et valet. Neuf fois sur dix, étant dans l'impossibilité de maintenir solidement une pièce à travailler, vous ne pouvez exécuter



Errare humanum est...

Par suite d'une confusion fâcheuse, les derniers communiqués du M. C. Paris et Seine avaient indiqué comme adresse, 70, rue de l'Hôtel-de-Ville. Rectifications. Le siège social de ce club est : Café de l'Hôtel-de-Ville, 70, rue de Rivoli. Les réunions ont lieu tous les mercredis à 21 heures. Les sociétaires trouveront, au siège du club, un tableau de service sur lequel seront inscrits les dates et itinéraires des sorties, les adresses des membres du service des renseignements, enfin les conditions à remplir pour devenir membre du club. En outre, dans la salle de réunion se trouvera un tableau portant les noms de tous les membres du club, actifs et honoraires ainsi que toutes communications intéressant les sociétaires.

Circuit de régularité de l'Orléanais

Le circuit de régularité de l'Orléanais, organisé par le Moto-Club Orléanais (M. C. O.), avec le concours du *Républicain Orléanais*, le 28 avril, a été un succès tant au point de vue des moyennes réalisées par les concurrents que de la précision des passages au contrôle. Le rassemblement était à midi place du Martroi. A l'heure exacte arrivait le groupe des Pingouins du XV^e, puis celui du Moto-Club de la Seine.

A 12 h. 30, le président du M. C. O. donne le signal, et, en ordre parfait.

Le circuit. — L'aller du circuit était le trajet : Orléans, Beaugency, par La Chapelle, Saint-Mesmin, Saint-Ay et Meung ; le retour par Laillly, Cléry, Saint-Hilaire, Orléans, traversées de la Loire à Beaugency et Orléans. Peu de pavés, de la bonne route large et goudronnée à part un passage de quelques kilomètres sablonneux par temps sec, entre Beaugency et Laillly. Quelques méchants virages. Circuit à boucler cinq fois (265 km.). Trente-deux minutes après le départ passait au contrôle le premier concurrent : Webb sur Bugatti et la ronde continuait.

Moto 250 cmc. — 1. N° 25 Renodeau, 64 km. 500, 7 points (San-Sou-Pap) ; 2. N° 27 Doll, 7 points (Magnat-Debon) ; 3. N° 21 Georges, 15 points (Rhony'x) ; 4. N° 26 Gérardin H., 30 points (Rhony'x) ; 5. N° 28 Gérardin Y., 139 points (Rhony'x).

350 cmc. — 1. N° 43 Baste, 58 km. 500, 11 points (Marc) ; 2. N° 42 Di-Michele, 12 points (Ullia) ; 3. N° 41 Rousseau, 32

points, (Terrot) ; 4. N° 44 Chartier, 103 points (Alcyon).

500 cmc. — 1^{er} *ex-aequo*, N° 65 Demée, 74 km. 10 points (Rhony'x) ; 1^{er} *æquo*, N° 66 Luc Moto, 10 points (Rhony'x) ; 1^{er} *æquo*, N° 69 Bray, 10 points (Rhony'x) ;

4. N° 62 Malard, 16 points (Gnome-et-Rhône) ; 5. N° 67 Larche, 24 points (René-Gillet).

Voitures. — 1. N° 75 Volle, 71 km. 500, 9 points (Amilcar) ; 2. N° 72 Duval, 11 points (Morgan) ; 3. N° 74 Webb, 17 points (Bugatti) ; 4. N° 70 De Combaud, 19 points (Bugatti) ; 5. N° 73 Preslier, 34 points (Amilcar).

Sortie de l'U. M. Charentaise.

L'U. M. Charentaise avait organisé le 12, une sortie de son équipe de course à Bordeaux, pour une épreuve de vitesse.

La camionnette qui transportait les machines étant tombée en panne en cours de route, la sortie en question dut être abandonnée et les membres de l'équipe et les supporters décidèrent d'obliger sur Chateaufeu ou M. Marquais, le sympathique traiteur, organisa à l'improviste un très confortable repas qui fut arrosé de vieux vins. Après le déjeuner, avec les membres présents, fut organisée impromptu une course de côte et le retour s'effectua en bon ordre sur Angoulême, sous la direction du président et du vice-président de la commission sportive. L'U. M. C. et l'A. C. de la Charente met actuellement au point un circuit de régularité pour le 23 juin prochain.

BOUCHEZ.

Un kilomètre lancé à Beaufort

L'U. M. de l'Anjou organise le 16 juin, à Beaufort en Vallée (M.-et-Loire) une course du kilomètre lancé ; on se rappelle le succès, l'an dernier, de cette même épreuve. L'U. M. de l'Anjou a été fondée en 1926 et depuis n'a pas cessé d'être active. Nous souhaitons vivement « le succès » pour ce groupement et dès que nous aurons des indications, nous publierons les principaux articles du règlement de cette épreuve.

Dans les T. C. R. P.

Au cours d'une Assemblée générale qui a eu lieu le 10 mai 1929, les membres de l'A. M. A. T. ont nommé un bureau définitif qui succède au bureau provisoire élu lors de l'Assemblée constitutive du 8 mars 1929.

Ce bureau est composé comme suit :

Président : M. Bolot ; Vice-Présidents : MM. Pépin, Dugué ; Secrétaire général : M. Muhlemann ; Secrétaire adjoint : M. Vivier ; Trésorier : M. Villardery ; Trésorier adjoint : M. Le Néa ; Administrateurs : MM. Brillant, Caujolle, Doucet, Fontan, Lauly ; Délégué Commission Sportive : M. Larché ; Délégué Commission Touristique : M. Kervarec.

Au Motocycle Club de la Seine

Les fervents sportifs du M. C. Seine participèrent nombreux à la sortie Muguet organisée sur Ozoir-la-Ferrière le 5 mai ; nombreux furent des membres du M. C. S. à participer au fameux rallye gastronomique de Dijon ou ils arrivèrent tous en bonne place. Dimanche 19 mai, une sortie balnéaire de deux jours eut lieu sur Dieppe. Le retour lundi soir ; une excursion eu lieu dans les environs de Dieppe, ce qui réserva une belle balade pour les participants de cette sortie. Nous sommes autorisés à annoncer que le Comité du M. C. S. ne perd pas de vue la sortie sur Reims qui devait avoir lieu précisément pendant les fêtes de la Pentecôte mais qui a été remise à une date ultérieure pour diverses raisons ; nous en reparlerons.

U. M. F.

MAI

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

JUIN

Rallye de Lacauque (U. M. Midi).
1-2. — Endurance Haute-Normandie (M. C. Seine-Inférieure).
2. — Epreuve de vitesse (M. C. Lyon).
Circuit Gattières (M. C. Nice).
Côte de Château-Thierry (A. C. P. A.) (*Echo des Sports*).
Côte Mon-Repos (M. C. Bordeaux).
9. — Circuit de Libourne (M. C. Libourne).
Toul-Nancy (M. C. Lorrain).
Côte Mothe-Saint-Héraye (M. C. Deux-Sèvres).
Circuit Péronne (A. C. Picardie).
Côte de l'A. C. du Forez.
Championnat des Aviateurs (M. C. I. F.).
Côte de Saint-Laurent (M. C. Ardennes).
Kilomètre lancé (M. C. Nice).
15. — Rallye Toulouse Barcelone (U. M. Midi).
15-16. — Circuit Provence (M. C. Marseille).
16. — Le Raidillon (M. C. Bordeaux).
Course Col de Braus (M. C. Nice).
Grand Prix M. C. Lyon.
16. — Première Foire d'échantillons de Bordeaux.



Le M. C. de Souk Ahras en Algérie a été créé, lors du passage de Sexé qui a fait vibrer les Algériens : 25 membres actifs pour débiter, c'est bien !

Moto-Club de Livry-Gargan.

Le 2 juin 1929 le Moto-Club de Livry-Gargan organise sur le parcours Gargan-Lagny-Meaux-Villeparisis-Gargan (circuit à parcourir deux fois) une épreuve de régularité au cours de laquelle sera mise en compétition entre les Clubs une Coupe-challenge, offerte par M. Ballu, député de Seine-et-Oise. Cette épreuve, exclusivement réservée aux amateurs, est ouverte à tous les clubs motocyclistes non affiliés et aux indépendants. Pour tous renseignements, s'adresser à M. Valter, Secrétaire du M.C.L.G. 4, allée Nicolas Carnot, Le Raincy (Seine et Oise).

Calendrier sportif de « La Flèche » pour mai et juin

19 et 20 mai. — Sortie sur Saint-Germain (Bol d'Or).
26 mai. — Rallye-Ballon (le matin) à 14 h. : gymkana. Organisateur : M. C. Lilasien.
2 juin. — Interclubs régularité. Organisateur : M. C. Gargan-Livry. Pour les touristes : sortie sur Melun. Rendez-vous au siège, à 13 heures. Départ à 13 h. 30.
9 juin. — Sortie touristique sur Gambais (villa Landru). Organisateur : La Flèche. Rendez-vous au siège à 6 h. 45. Départ à 7 h. Pique-nique dans la forêt.
16 juin. — Rallye régularité sur : 250 km. minimum, 400 kilomètres maximum (très jolis prix). Organisateur : La Flèche. Rendez-vous au siège à 7 heures, départ à 7 h. 30.
23 juin. — Fête gymkana. Organisateur : M. C. du XI^e.
30 juin. — Sortie touristique sur Orléans. Déjeuner à Olivet. Rendez-vous à 6 heures, départ à 6 h. 30. Organisateur : La Flèche.

Calendrier du « Roquet-Moto-Club »

19-20 mai : Bol d'Or
26 mai : Montereau.
2 juin : Bernay (Eure).
16 juin : Nantes.
23 juin : Les Andelys.
Les « Roquets » invitent les sociétés disponibles le 23 juin à se joindre à eux pour aller faire une excursion au Château-Gaillard aux Andelys. Un déjeuner amical aura lieu à Gaillon à 11 heures. Ce sera d'ailleurs le lieu de rendez-vous.
Tous les renseignements à ce sujet seront fournis par M. Larmet, secrétaire général du Roquet-Moto-Club.
Nous invitons les sociétés désirant prendre part à cette excursion à se faire inscrire.

Moto-Club de la Nièvre

Une quinzaine de motocyclistes avaient répondu à l'appel du club pour la sortie organisée le 12 mai, en direction des grottes d'Arcy et Avallon. Le Moto-Club de la Nièvre tient à remercier l'A. M. Dijonnaise, rencontrée à Avallon, pour son accueil très cordial, empreint de la plus grande camaraderie. Un camarade « Dijonnais » et un camarade « Nivernais » charmèrent l'auditoire motocycliste par leurs chansons et monologues et tout se termina par un « monôme » en règle, aux sons de l'accordéon ! Un « Rallye-Paper » sera organisé à Nevers au début de juin. Le règlement paraîtra dans *Moto Revue* ultérieurement.

Saint-Agne Moto-Club Toulouse

1^o Place catégorie 500 cmc, circuit de Saint-Girons, remporté par Alègre sur Dollar. Puis, vient la coupe offerte à l'occasion du Circuit du Printemps par M. Icart, le sympathique président de l'U. M. M., enlevée de haute lutte par Alègre sur Dollar, Roussely sur Alcyon, Blazy sur Magnat-Dehon, c'est enfin la victoire de Roussely à Montauban où courant sur piste, il bat très nettement Clermont et Langlois

Mon cher Moto Revue

Ne pourriez-vous pas faire une campagne envers nos dirigeants du Moto-Club des D.S. pour grouper un certain nombre de motocyclistes pour organiser des sorties en groupes comme dans la plupart des villes. Le Moto-Club des D. S. existe, mais je crois bien qu'il se désintéresse du tourisme en moto. X...

Sauvages

26. — Sortie mensuelle (M. C. Artois).
26. — Course de côte (Pingouin M. C. Jarny.)
26. — Sortie sur le Tholouet (M. T. C. Marseille).
26. — Sortie mensuelle (M. C. Joinville).
26. — Paris-Montereau (Roquet M. C.).

JUN

2. — Course de raidillon (A. M. Dijon).
2. — Paris-Vallée de Chevreuse (M. C. XI^e).
2. — Grand Prix d'Endurance (M. C. Côte d'Argent).
2. — Gymkana (A. M. Ledonnienne).
2. — Paris-Bernay (Roquet M. C.).
9. — Course de côte (M. C. Jura).
9. — Sortie collective (M. P. Berry).
9. — Sortie facultative (M. C. Artois).
9. — Circuit Avalonnais (M. C. Seine).
9. — Sortie à Bronage (M. C. Côte d'Argent).
15. — Grand Bol (A. M. Ledonnienne).
16. — Grande sortie (A. M. Dijon).
16. — Paris-Senlis (M. C. XI^e).
16. — Coupe Dollar (M. C. Seine).
16. — Sortie de Saint-André de Corey (A. M. Ledonnienne).
16. — Rallye Paper (M. C. Joinville).
16. — Paris-Nantes (Roquet M. C.).
23. — Paris-Andelys (Roquet, M. C.).

2 F. M.

MAI

26. — Montereau-Moret-Fontainebleau (M. C. Briard).

JUN

2. — Rallye Ballon (M. C. B. O.).
2. — Orléans-Vichy (M. C. Orléans).
2. — Rallye parcours secret (Belleville M. C.).
9. — Grand circuit (A. M. C. Avallon).
9. — Paris-Reims (M. C. Paris et Seine).
9. — Sortie sur Nancy (M. C. Strasbourg).
15-16. — Saint-Denis-Rouen (M. C. Dyonisien).
16. — Kilomètre lancé de Beaufort (U. M. Anjou).
16. Paris-Provins (Belleville M. G.).
23. — Mantes-Vernon (M. C. Briard).
23. — Rallye contravention (M. C. Dyonisien).
30. — Concours de Pêche (Belleville M. C.).
30. — Coupe Perruchet (E. M. Asnières).
29-30. — Grand Prix Orléans (M. C. Orléans).

Moto Club Briard

Le Moto Club Briard organise pour le dimanche 26 mai une sortie sur Fontainebleau-Moret-Montereau.
Départ du Siège, 1, rue Saint-Laurent, à Lagny, à 9 heures du matin, déjeuner à Moret, retour vers 19 heures.
Tous les motocyclistes et cyclocaristes libres sont invités.

A la 2 F. M. (officiel)

M. Martin (M. C. D.) est nommé président sportif, il est procédé à la constitution de la commission sportive composée de commissaires pris dans les clubs affiliés comme suit : Les commissaires sont choisis et présentés par le comité de leur club. Ils sont élus pour 3 mois et ne pourront prendre part à aucune épreuve officielle durant la durée de leurs fonctions. Ils seront rééligibles dans les mêmes conditions.

La commission sportive doit avoir, au moins un mois avant les épreuves les règlements des dites. Elle peut modifier ou refuser les règlements mal conditionnés. Un commissaire sportif sera désigné pour l'épreuve et veillera à l'observation des règlements de la 2 F. M. Il assistera au classement et fera son rapport au comité. Le classement soumis à la 2 F. M. ne sera officiel qu'après homologation.

La commission entre en fonction et homologue les résultats de l'épreuve, du M. C. D. du 12-5-29, puis, elle modifie quelques points de détails du règlement pour l'épreuve du M. C. V. Versailles-Cabourg.

Plusieurs dates furent réservées au calendrier sportif : 2 juin, 23 juin et 7 juillet.

Le 7 juillet, grande épreuve fédérale destinée à assembler tous les clubs de la région parisienne. Le M. C. Orléans annonce que son épreuve du 2 juin est reportée au 16 juin sous réserve d'acceptation — accepté.

La prochaine réunion du comité est fixée au 27 mai, à 21 heures. En conséquence, les clubs affiliés sont priés d'adresser leurs règlements en temps utile et de faire connaître leur membre désigné comme commissaire sportif de la 2 F. M.

Concours de régularité du M. C. Belleville

Le départ a été donné à 8 heures, le 18 avril, de Saint-Germain avec contrôles à Bonnières, Evreux, Dreux (arrivée).

Le bon fonctionnement des contrôles en a assuré sa parfaite exécution. Un cordial déjeuner au restaurant Saint-Martin, à Dreux, a réuni tous les concurrents, MM. DUSART et Landini, Grosse, Castrol, Gautre, Michelin, Unus, Gerlache et de beaucoup d'autres dotèrent l'épreuve de nombreux prix.

A Mazamet'tt...

Il vient de se fonder à Mazamet — sous le nom de « Moto-Club Mazametain » — un groupement qui compte pour ses débuts une centaine de membres actifs : une première sortie officielle fut en tous points réussie. Pour intensifier encore cette propagande et concrétiser davantage l'activité de notre Association, le 14 juillet prochain, un gymkana motocycliste sera organisé.

Course de cote des affiliés, 26 mai 1929

Cette magnifique épreuve, organisée par l'Auto-Moto-Club de Saint-Rémy-de-Provence, se présente cette année, sous les meilleurs auspices, et laisse entrevoir un succès formidable, sans précédent, tant par le nombre des engagés que par la valeur des participants. A l'heure actuelle, plus de 30 voitures sont engagées, parmi lesquelles une mention spéciale doit être attribuée à la célèbre marque Bugatti. En effet, déjà 10 de ces bolides sont sur les rangs, pilotés par les virtuoses du volant, qui se nomment : Lamy, Dreyfus, Decaroli, Zanelli, Avon, Parker, etc. Nous relevons également les marques Rally, S. N. C., Salmson, Peugeot, Renault, Amicar, Mathis, Delage, Sava, etc. avec Gérardin, Rey, Grech, Boudin, Nene, Blanchard, Bernard, Hostalery, Jacot, Babet, Chabas, Chauvain, etc. En sidecars, le célèbre Amort pilotera son bolide Styl'son, nous verrons Berthe sur sa puissante Gnome et Rhône, et notre ami Vache sur sa A. J. S. En motos, les noms ne sont pas moins glorieux, nous citerons en passant : Naas, Oilfer, Rolly, Sartorio sur Motosacoché, Durand sur Terrot, Hommaire sur Monet-Goyon, Darnac sur Hastely, Ferraut sur Ravat, Pisaglia sur Ravat et B. S. A., Barnavol sur Dollar, Larose, Laffont, Porte, etc., ainsi que les meilleurs indépendants de la région. Nous avons d'autre part la promesse d'Eddoura et qui sait, peut-être Francoini sera des nôtres.

Nous rappelons aux éternels retardataires que les engagements seront clos d'une façon irrévocable le 24 mai à minuit.



Le Courier de la Ligue Nationale Motocycliste



Nous sommes heureux de constater qu'un grand nombre d'abonnés ont répondu à notre appel et les en remercions vivement.

Avec ces renseignements, il nous serait déjà possible de composer un intéressant carnet, mais nous sommes persuadés qu'il est possible de faire mieux et sommes bien décidés à ne rien négliger pour y arriver.

Notre appel s'adressera plus particulièrement cette fois aux abonnés des villes importantes situées sur les routes à grand trafic.

Plus encore que les autres, ces adresses sont appelées à servir et il serait infiniment regrettable que des camarades motocyclistes en soient privés.

Nous savons pertinemment que ce n'est pas de la mauvaise volonté. Il

n'y a là qu'un peu de négligence et nous espérons que notre appel suffira pour en avoir raison.

**

A la demande de nombreux abonnés désireux d'utiliser, à l'occasion de petits déplacements, quelques adresses de leur région, nous avons décidé de commencer dès aujourd'hui la publication de quelques-unes de celles actuellement classées, c'est-à-dire des premières reçues.

Ceci, bien entendu, ne modifiera en rien notre programme qui reste tel qu'il a été décrit dans les articles précédents.

Les retardataires dont il est question plus haut auraient-ils eu vent que la L. N. M. se proposait de remercier, autrement que par des paroles, les aimables

abonnés qui lui auraient fait parvenir des adresses ? Attendraient-ils pour nous faire parvenir leur envoi d'en avoir quelques dizaines, sachant que les plus avantageux seraient ceux qui auraient signalé le plus grand nombre de localités et qu'en cas d'exæquo, le nombre des dites adresses départagerait ?

Pourtant, nous pensons le secret bien gardé.

**

Puisque nous avons commencé les confidences, nous vous faisons savoir qu'un concours est à l'étude en vue de récompenser par des primes ceux qui se seront le plus dévoués pour la cause de la L. N. M.

Voici une idée des renseignements qui seront fournis à nos ligueurs et qui leur seront fort utiles. Aidez-nous.

Région Nord

Bavay. — Rest. avec ch. : Hôtel du Faisan, rue du Faisan + (M. Kœnig, à Louwignies, Bavay, Nord).

Cayeux-sur-Mer. — Rest. avec ch. : Restaurant de la Gare + (M. le Secrétaire du Moto-Club de Liury-Gargan).

Douai. — Hôtel : Hôtel de la Gare + (M. Laborde, à Orléans, Loiret).

Hautmont. — Mécanicien : Bastien, place Sainte-Anne, Alcyon, Gnome, Armor, Automoto, Magnat.

Entre parenthèses figure le nom de la personne qui nous a signalé la ou les adresses.

Les + indiquent les endroits où il y a possibilité de garer.

Entre parenthèses figure le nom de la personne qui nous a signalé la ou les adresses.

Les + indiquent les endroits où il y a possibilité de garer.

Région Ouest

Barileur. — Restaurant avec ch. : Hôtel Moderne (M. Coron, à Pacé-sur-Eure).

Domfront. — Hôtel : Hôtel de la Poste + Mécaniciens : Friloux + Blin. — Garage autos : Friloux, place Saint-Julien (M. Çadon, à Domfront).

Evreux. — Rest. avec ch. : Hôtel Normandy. Hôtel de la Biche + (M. Coron, à Pacé-sur-Eure).

Mortagne. — Mécanicien : Meyniel, 19, place de la République.

Nogent-le-Rotrou. — Rest. avec ch. : Lion d'Or, place Saint-Paul + Hôtel Saint-Pierre, rue du Rhône + Mécaniciens : Thibault, (Peugeot) — Gopallet (Automoto, Terrot) — Richeux (Monet-Goyon) (D^r Coudray, à Nogent-le-Rotrou).

Pacé-sur-Eure. — Rest. avec ch. : Hôtel Saint-Lazare. — Restaurant : Veuve Corbeau (M. Coron, à Pacé-sur-Eure).

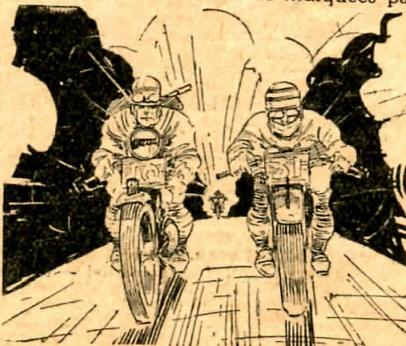
Rugles. — Hôtel : Hôtel de l'Etoile + Mécanicien : Tribey (Peugeot Monel) — Dresch (M. Villet, à La Neuve-Lyre, Eure).

Troarn. — Mécanicien : Jarrier, Grande-Rue (M. Legrand, à Troarn, Calvados).

Le Tourist Trophy se prépare

Le Tourist Trophy de l'île de Man se disputera le lundi 10 juin pour la catégorie 350 (junior), le 12 pour les 250 cmc. (Lightweight), le 14 pour les 500 cmc. (senior). On peut, sans exagérer, dire que le Tourist Trophy est le plus grand événement motocycliste de l'année, bien que la participation étrangère y ait toujours été très réduite et que dans le prochain Tourist Trophy aucun constructeur étranger n'ait engagé de machine. Assurément une participation à cette course est extrêmement onéreuse, d'autant que le parcours est difficile et nécessite une mise au point spéciale des machines et aussi un entraînement prolongé des hommes sur le circuit. Peut-être aussi une interprétation très rigoureuse du règlement à un concurrent étranger qui avait fourni une course très brillante, a-t-elle eu quelque répercussion. Il est possible également que les sacrifices consentis ne donnent pas les résultats commerciaux qu'on pourrait escompter. Il y a, même en Angleterre, des marques qui ont gagné un Tourist

Trophy et qui n'en ont pas moins sombré, tandis que d'autres, qui n'y ont jamais figuré, prospèrent. Ce qu'on pourrait appeler la valeur publicitaire des courses tendrait, semble-t-il, à diminuer. Pourtant, dans la plupart des cas, les machines du Tourist Trophy ne peuvent pas être considérées comme des machines spéciales, mais comme des machines d'essais qui, avec les modifications indiquées par



l'expérience du Tourist Trophy, seront mises sur le marché pour l'année suivante. En fait, cette année ne semble pas devoir apporter des nouveautés extraordinaires. C'est le triomphe, une fois de plus, du monocylindre à quatre-temps, puisque le deux temps et le bicylindre ne sont défendus que par Scott qui, il est vrai, comptera dans la bataille. Scott sera-t-il fin prêt ? Cela n'est pas sûr, car l'attention de cette marque est concentrée sur la préparation de machines pour les pistes en cendrée. Douglas ne courra pas pour la même raison. Les monocylindres n'ont rien de très spécial. Certaines particularités restent cependant cachées, mais nous avons peine à croire qu'il s'agisse de quelque chose de bien sensationnel. Les moteurs semblent cependant plus étoffés. Les constructeurs se rendent compte de l'énorme importance de la rigidité du carter et du cylindre. L'embase du cylindre de la Rudge est d'une extraordinaire épaisseur, et il n'y a pas moins de six écrous de fixation.

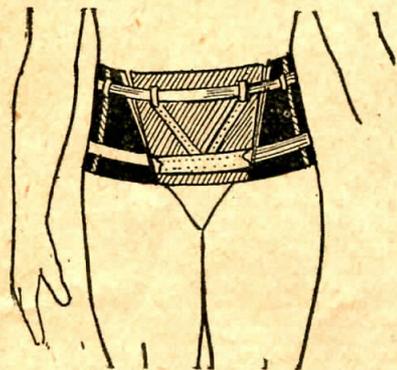
(A suivre) H. P. BORESTROKE.



Médecine motocycliste



Il y a deux écoles parmi les chirurgiens, les uns préconisent l'emploi d'une ceinture post-opératoire, les autres empêchent leurs opérés de porter quoi que



Il faut que l'appareil soit absolument plaqué aux membres, donc de confection irréprochable.

ce soit, prétextant qu'une ceinture empêche les muscles abdominaux de travailler et de se reconstituer normalement.

Sans vouloir faire de polémique, j'ai professionnellement travaillé pour des centaines de malades et j'ai constaté des récurrences fréquentes chez les opérés n'ayant jamais rien porté.

Il existe des modèles pratiques et sérieux de ceintures et suspensoirs combinés (Simplex), à prix abordable. Ces ceintures peuvent se porter préventivement

sans coussins cicatriciels et maintiennent énergiquement tout le bas-ventre sans aucune gêne.

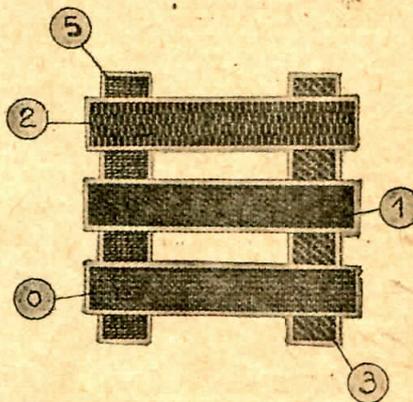
Nous étudions en ce moment la possibilité de l'offrir en prime aux motoristes désireux d'une ceinture-suspensoir simple et efficace.

BOUILLÉ

Le suspensoir ou la ceinture n'est pas nécessairement réservé aux hernieux : beaucoup d'usagers ont des pointes modestes de hernie qui ne les engagent pas à tenter l'opération : c'est leur affaire. Cependant nous croyons que le port d'un suspensoir n'est pas inutile. Même les bien portants ont intérêt, dans les très grandes randonnées, à maintenir leurs organes, car la route est un véritable pétrisseur et on ne sait jamais ce que réserve un nid de poule, une fondrière, une cassure de macadam, ou surtout un cassis imprévu. Confort, bien-être, simplicité, stabilité du bas-ventre, esthétique physique et efficacité ; telles sont, à notre avis, les qualités que représente le port d'un suspensoir ou d'un bandage. Un appareil sérieux doit d'ailleurs avoir une coupe très étudiée, un baleinage judicieux. Le devant doit être de préférence en coutil avec des contresangles, dont la disposition doit être heureuse. C'est le cas de toutes les bonnes sangles antipositives.

Il y a différents appareils selon les

besoins motocyclistes ; les uns en tissu élastique sont d'une application rapide et aisée par le simple croisement dorsal de deux contresangles ramenées par-de-



Les différents tissus préconisés : 0 - l'ordinaire vulcanisé ; 2 - le damier ; 3 - le fil anglais ; 5 - fil-tissus à côtes. — Remarquez que les 3 premiers sont écrus, les autres rose ou écreu.

vant ; d'autres, pour les dames, ont une partie dorsale en coutil qui emboîte l'anatomie, les hanches étant en tissu élastique. Les pelotes sont souvent pneumatiques et nous terminerons sur le mot de la fin en disant que nos jeunes auront vite fait d'adapter leur pompe au gonflage de leurs pneus et à celui de la pelote herniaire.

La Colonne du Praticien

N'ayez pas peur de nous demander conseil : cette rubrique vous est ouverte et votre nom ne sera pas publié si vous le désirez

Un bébé ne doit pas être votre accusateur

Motocycliste impénitent, j'emmène ma femme (une enragée) en tansad, aussi souvent que nos loisirs nous le permettent. Nous avons fait, cet hiver, de très courtes randonnées cependant, ma femme qui a mis au monde un jeune garçon, le 2 avril, dans de bonnes conditions, a fait le 30 mars, quarante kilomètres derrière ma machine (une 250 cmc. avec pneus ballons 25 x 3). Dans la famille, on ne manque pas de nous qualifier d'imprudents et de gamins et c'est ainsi que nous n'osons faire, dimanche prochain, une quinzaine de kilomètres sur route goudronnée. Je pense que Moto Revue pourra bien me dire vers quelle date nous pourrions impunément (pour ma femme) reprendre nos saines promenades.

S. DELAHAYE. B. 6509.

De même, il y a une période de relevailles, d'environ 21 jours, où tout exercice de ce genre lui sera complètement interdit. Mieux, nous croyons qu'il vaut mieux attendre un bon mois et aussi deux mois avant d'entreprendre de légères, très légères sorties en tansad, sur routes parfaites et sans vitesse. Nous avons, par contre, eu de nombreux exemples de mamans qui ont agi comme vous et n'ont jamais eu de complications. Dire qu'elles ont agi inconsidérément est peut-être osé. Mais, croyez-nous, de tels exemples locaux ne doivent pas généraliser cette règle et tenez-vous-en à la saine maxime : « Du temps avant, du temps après, c'est une privation qui vaut bien la santé d'une maman. »

Ca, c'est trop rapide !

Quinze jours après opération de la hernie, j'ai recommencé à faire de la moto sans excès et n'en ai jamais plus souffert depuis sept ans.

Hens, Nancy.

N. D. L. R. — Mais nous n'hésitons pas à vous dire que vous êtes un imprudent veillard.

Une plaie sur la route

Un petit truc qui peut être utile à bien des motocyclistes, c'est de savoir que l'essence et le pétrole sont de bons antiseptiques sur une plaie. Ça ne vaut évidemment ni l'alcool, ni l'éther, ni l'eau oxygénée, mais tous les motards ont de l'essence à leur disposition. Ceci m'a été indiqué par un médecin. Je l'ai expérimenté sur moi-même. Ça va très bien. Une plaie couverte de cambouis ou de terre, lavée soigneusement à l'essence ne s'envenime pas. La cicatrisation est régulière et aussi rapide qu'avec un autre antiseptique. Ce n'est pas un cicatrisant comme la teinture d'iode.

J. BERNARD, abonné 85.382.

Oui, l'essence est recommandable en cas de plaie par accident ; nous croyons que votre « truc » mérite une certaine publicité. Quant au pétrole, son rôle est également positif, mais nous préférons l'abstention, d'abord parce qu'on ne l'a pas sous la main. De toutes façons, si vous employez l'essence, que ce ne soit pas de l'essence-mélange, et qu'elle soit aussi filtrée, si possible, à la sortie du carburateur. Enfin, de la prudence en pareil cas ; que le moteur soit arrêté et que tous fumeurs soit écartés.

Les qualificatifs dont on a pu vous abreuver ne sont pas des thèmes de discussion sérieuse. Nous préférons vous dire qu'en effet, il n'est nullement à conseiller à une future maman de monter en tansad dans la période de l'accouchement.



Pourquoi... ? mais

J'ai reçu votre lettre hier, et je vous remercie d'avoir bien voulu me répondre.

En effet, vos abonnés vous offrent plus de garanties sérieuses que beaucoup de lecteurs au numéro, qui naturellement tous ne sont pas des fumistes et votre réponse m'étant parvenue, c'est une preuve que je n'entre pas dans cette catégorie de gens.

Mais, vous me direz : « Pourquoi, étant un vieux lecteur, n'êtes-vous pas abonné ? »

Eh ! bien, chère *Moto Revue*, tout simplement parce que je suis voyageur et que souvent, je reste très longtemps sans rentrer chez moi. De ce fait, si je m'abonnais maintenant, je risquerais fort de ne pas lire mon numéro toutes les semaines. Mais peut-être m'abonnerais-je bientôt car je vais avoir la possibilité d'être plus souvent chez moi. Alors, chère *Moto Revue*, vous pourrez compter sur moi comme abonné. Je vous remercie pour vos futurs essais de petites machines qui intéresseront beaucoup de lecteurs.

Georges GIGOUX.

Et vive la... Belgique

Il y a déjà longtemps que je voulais t'écrire à ce sujet, et je remettais toujours, mais puis-je Fred S. Lipman a commencé (voir 3^e paragraphe de la description du moteur de l'A.J.S. Competition), je continue. Figure-toi que j'ai fait, ce mornig, un succulent breackfast, d'abord des oysters de Marennes, puis un rabbit sauté chasseur, ensuite des green haricots et un excellent cheese de Brie me permit de déguster oune merveilleux wine de Bourgogne ; pour terminer une ice aux fraises et un coffee brulant. Ce type est fou, dis-tu ! Que signifie cette prose émaillée à tout propos et surtout hors de propos de mots anglais ? Cependant tu trouveras très naturel que, me présentant chez un agent de motocyclettes, je lui passe commande, d'un racer de 5 horses power, double port, muni d'un kick-starter, ayant un magnifique saddle tank flanqué de knee-gripps et auquel je pourrai adjoindre un side-car ! Mais nom d'un chien en quel pays sommes-nous ?

Est-ce qu'un simple démarreur ne mettra pas aussi bien en route mon moteur, que ne le ferait un kick-starter ? est-ce que les C.V. sont moins vigoureux que les H. P. ? est-ce qu'un double tube fait moins d'effet qu'une double port ? est-ce que je tiendrai moins bien ma machine avec des grippe-genoux, qu'avec des knee-gripps ? est-ce que... est-ce que cette pléiade de coureurs français qui sont recordmen de quelque chose verraient leurs mérites diminués s'ils n'étaient que champions !

Mais parlez donc et écrivez donc français que diable ! N'est-ce pas déjà de trop d'être obligé de lire dans les descriptions de machines françaises les mots fatidiques Jap.... Blackburne et consort ?

Et re-re-re-vive la France, *Moto-Revue* !
Marcel ALTAZIN, Liège.

Et re-re-re-re-vive la France !

Sois assez aimable d'insérer dans tes lignes la Réponse du « lâche anonyme » à qui ton oubli a fait décerner la vilaine épithète, au sujet de « Vive la France ».

« A Monsieur Dulac, à Castres »

Ma lettre ne commence pas par un compliment comme la vôtre, car il est peu logique, que, trouvant *Moto Revue* si intéressant, vous ne soyez encore abonné.

1^o Je ne me permettrai pas de vous dire que vous « manquez de tact », mais je vous

recommande de bien lire la réponse, bien envoyée, que vous fait *Moto Revue* qui pourtant a plus d'expérience que ce « lâche anonyme » mais à qui notre grande Revue donne tout de même raison. Eh ! oui.

2^o J'ai interrogé le « premier coiffeur venu » qui m'a répondu, connaissant mieux sa marchandise que vous et moi, qu'il employait des rasoirs allemands, oui allemands (ne venez pas donner la paternité de toutes les excellentes marchandises, même des rasoirs à l'Angleterre).

Vos conseils sont un peu retardataires et nos constructeurs n'ont pas attendu que vous le leur disiez pour « Regarder à côté » et maintenant, comme vous le dit *Moto Revue* au point de vue utilisation pratique (c'est surtout celui qui nous intéresse), c'est avec un retour sur eux qu'ils regardent l'Angleterre. Et pour terminer, voyez que ce n'est pas toujours moi qui dis des « fanfaronnades » (pour ne pas trop vous abîmer). Encore, pas de félicitations pour ne pas être abonné et sans rancune.

Pierre DARFEUILLE, abonné.

Sur ce, nous fermons cette polémique :
N. D. L. R.

Entre abonnés

L'abonné n^o 422, M. Pavy, cherche une poulie en deux parties pour monter sur l'axe du moteur de son Monotrace et entretenir ainsi la charge de ses accus. Tout comme lui j'ai cherché cette poulie et je l'ai trouvée dans le commerce. Ce montage ne m'a donné que des déboires. J'ai essayé également l'entraînement par chaînes. J'ai dû l'abandonner. Je suis allé chez le constructeur, (un grand constructeur et fournisseur d'appareils électriques). Jamais cet éclairage n'a pu être mis au point. Bref, je me suis adressé à un mécanicien électricien de ma localité qui, pour une somme raisonnable, m'a mis au point mon éclairage : poulie de la dynamo entraînée par friction sur volant du cyclecar. Cet éclairage me donne pleinement satisfaction.

C'est une bonne adresse, on peut la noter :
M. d'Aunet, 20, rue Anger à Pantin.

Chère Moto Revue

Pourquoi les constructeurs ne prévoient-ils pas un système de graissage (ou de possibilités de graissage) des guide-soupapes ?



Si, dans le cas d'une « soupape en tête », il est possible de faire arriver quelques gouttes d'huile entre la queue de la soupape et son guide, il n'en est pas de même sur une « latérale ». On ne peut objecter que l'huile risque de brûler et de gommer la soupape, l'empêchant ainsi de fonctionner. C'était peut-être vrai autrefois, avec des moteurs chauffant beaucoup, et avec des huiles moins parfaites que celles que nous avons sur le marché actuel. Personnellement, à toutes mes sorties, je graisse légèrement mes guide-soupapes (P 105) et je n'ai jamais connu d'ennui. J'entends souvent dire : un tel a grippé sa soupape. Renseignements pris : il ne graissait pas.

Pourquoi les constructeurs ne s'inspirent-ils pas de la conclusion d'un précédent article de M. H.-P. Borestroke, paru dans notre estimable journal, et intitulé : « Les soupapes en tête ». Pourquoi, en somme, ne songent-ils pas à appliquer ce mode de distribution sur des moteurs de tourisme, peu poussés, et à compression moins forte (1/4 ou 1/4,5) ? Le nombre de motoristes utilisant la moto comme instrument de plaisir, qui est certainement plus fort que celui des « compétiteurs », préférerait une machine tirant le 90 ou le 100 maximum, mais souple, à la même faisant du 125 ou 130, avec les inconvénients d'un moteur très poussé et surcomprimé ! (ceci en exemple).

Pourquoi les constructeurs ne généraliseraient-ils pas le système dit « moyeux à broches » ? Une crevaillon sur une moto ainsi agencée, se répare (excusez l'expression) avec le sourire ; mais supposez que cela arrive par mauvais temps sur une machine non pourvue de cela, qu'il faille enlever ou régler et remettre chaîne, tambours de frein, etc. !... Cependant, on crève aussi bien par le froid et la pluie que par beau temps...

Pourquoi les constructeurs ne prévoient-ils pas un porte-bagages arrière moins large, permettant la réalisation de sièges plus bas de 5 à 10 centimètres, ce qui augmenterait considérablement la stabilité et la tenue de route.

Pourquoi les constructeurs... Je m'arrête ici et vous envoie mes meilleures salutations.

Lazare PARÈS, n^o 5188

Caton nous écrit...

Etudiant le soir en fumant ma pipe votre numéro spécial du Salon, j'ai trouvé l'autre jour un passage qui m'a fait plaisir.

A propos de la 4 cylindres Henderson, vous déclarez sans rire que « ça fait tout à fait pègre de cascader en conduite intérieure et qu'un side Henderson 4 cylindres X C.V. est nettement supérieur : accélération, reprises, protection contre la pluie et la boue, etc... »

Aussi, aussitôt que le châtelain de Proyart, reviendra passer quelques jours à son château je lui proposerai d'échanger sa Rolls-Royce contre ma Sar oléa.

Alors il aura l'air moins pègre et quand il ira à Deauville suivant sa funeste habitude, les hôtels « de l'usque » ouvriront leurs portes à deux battants.

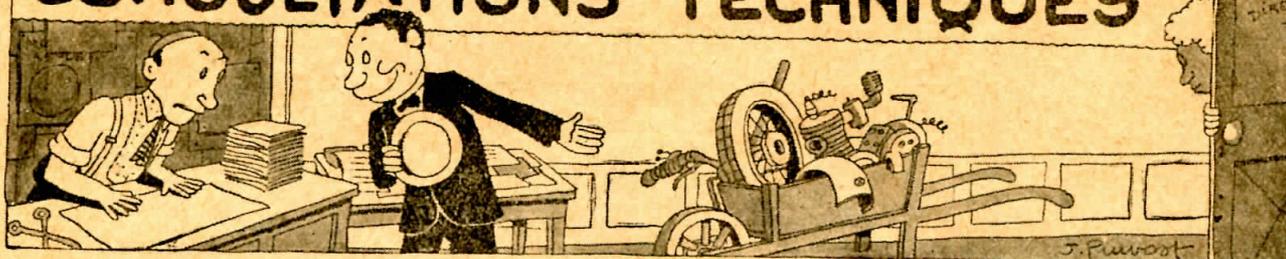
La châtelaine, qui se plaignait de la mauvaise suspension de la « Voisin », sera heureuse de faire du tan-sac et de ranger son collier de perles dans la sacoche à outils de ma Saro.

A part ça... !! Vous n'êtes pas toujours en bons termes avec la géométrie. Mais, comme la moto doit être encouragée, je m'abonne à votre revue et, par même courrier, vous envoie un chèque postal.

X... Paris.

P.-S. — Les dessins de Pruvost sont tout simplement parfaits et pleins d'un humour qui rendrait jaloux bien des English.

CONSULTATIONS TECHNIQUES



La culotte à l'envers

On se rappelle qu'un de nos lecteurs avait une magnéto qui donnait mal mais dont il rétablit le bon fonctionnement en changeant le sens du boîtier porte-came. Nous avions signalé à nos lecteurs la possibilité d'une erreur de montage. Un autre de nos abonnés, M. Gahendier, nous signale qu'il a eu des ennuis analogues pour une autre cause. L'usure du frotteur de fibre ou un levier de rupteur faussé peuvent retarder le moment de la rupture et ainsi la provoquer alors que l'intensité du courant primaire décroît. En déplaçant la came, on aurait corrigé ce défaut et permis à la D4 de se faire au bon moment. Si le petit D de fibre était usé ou si le levier coudé avait fléchi, il y aurait lieu de les remplacer et de remettre la came dans sa position primitive. Notre lecteur avait une magnéto qui ne donnait à peu près rien avec un écart normal aux vis platineées, mais qui donnait une étincelle normale avec 3 mm. d'écart aux vis platineées et le condensateur n'avait aucune avarie. Il a corrigé ce défaut en redressant le fléau du rupteur et ainsi prolongé la vie des vis platineées, celles-ci étant bien entendu remises à l'écartement normal. Pour vérifier si c'est bien là la cause de la panne il faudrait remettre la came dans sa position primitive et observer si la rupture se produit au moment où l'induit offre la plus grande résistance ou bien nettement après. Dans ce cas un léger redressement du fléau ou son remplacement remettrait tout en ordre (réglage des vis platineées à refaire avant l'essai et de nouveau après le redressement du fléau).

PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

27 juillet au 4 août

Une belle semaine de Grand Sport en montagne.
Le Championnat de la montagne.

Piston à l'envers

Je suis possesseur d'une 175 cmc., Terrot Sport Confort, modèle 1928. J'ai parcouru 1.200 kilomètres dont 1.100 avec un gicleur de 34, les 100 autres kilomètres, avec un gicleur de 32. Au cours de ma dernière sortie, j'ai constaté, en montant les côtes, un bruit de ferraille comparable à celui que produit la chaîne d'un changement de vitesse de bicyclette par plusieurs pignons à la roue arrière lorsque le passage d'un pignon à l'autre se fait avec très grande difficulté. J'en conclus que le moteur a besoin d'être décalaminé, la compression n'étant plus aussi forte, la chaîne primaire ne pouvant entraîner franchement les pignons.

1° Est-ce bien cela ?

2° Je ne vois pas comment enlever le cylindre sans retirer le volant extérieur car les écrous de fixation sur le carter me paraissent peu accessibles. Faut-il donc retirer ce volant ? Précautions à prendre ?

Sinon, quelles clefs employer ?

3° Faut-il enlever le piston ? Comment faire ?

4° En ce qui concerne le système d'allumage, y a-t-il des précautions particulières à prendre ?

5° Quel numéro de gicleur employer ?

Varis PHILIPPE,
Ezanville.

R Le cliquetis en question n'a jamais reçu une explication bien satisfaisante. Il se produit effectivement quand le moteur a besoin d'être décalaminé, qu'il chauffe ou bien qu'il atteint un certain régime. Il se peut que le gicleur plus faible soit cause de l'échauffement et avant de décalaminer, vous feriez bien de voir si le gicleur de 34 supprimerait le cliquetis. Ensuite dégraissez simplement les orifices d'échappement après avoir enlevé les tubulures. Si ces divers procédés ne sont pas suivis d'effet, alors seulement enlevez le cylindre pour décalaminer. Cette opération n'a rien de particulièrement difficile, mais, toutefois, nécessite du soin. Il existe une clé spéciale pour démonter les écrous de l'embase du cylindre. Sinon un mécanicien pourrait vous en faire une. Laissez votre volant tranquille. Le piston étant à axe flottant, son démontage est très aisé. Au remontage veillez à faire des joints aussi parfaits que possible (papier à dessin et seccotine ou hermétique ou mieux un joint fourni par le constructeur). Veillez aussi à ne pas remonter le piston à l'envers.

Ah ! Cet essai Amac !

Moto Revueiste fervent, j'ai lu avec plaisir votre essai de la Gnome D 4, dont je vous félicite, ce qui m'a laissé rêveur, c'est la consommation que vous annoncez 3 lit. 800 aux 100 kil. Je suis possesseur d'une D 4 modèle 1928, avec laquelle j'ai roulé 1.200 kilomètres, et ma consommation atteint le 5 litres aux 100 kilomètres : il est vrai que je n'ai fait que de petits parcours, et, n'étant pas curieux, je n'ai pas encore touché au réglage de l'usine et j'ignore jusqu'au numéro de mon gicleur, un autre reproche aussi, c'est le départ à froid assez laborieux à part ça, machine superbe qui fait bien des envieux dans le petit patelin où je suis : comme vous, je l'ai fait équiper d'un Lucas dont je suis très satisfait. J'ai pensé qu'en qualité d'abonné de *Moto Revue*, je pouvais me permettre de vous demander quel numéro de gicleur vous employez avec un Amac 1928 à aiguille.

Rosso Pierre. Banal.

R Le numéro de gicleur fourni par le constructeur est le bon pour le carburateur Amac à aiguille. Ce numéro varie selon les machines ; un essai individuel est fait pour chaque machine à l'usine Kellermann. Donc, ne touchez pas au gicleur ; tout au plus, tenez-vous-en au carburateur et améliorez-le au moyen des vis de réglage, et plus particulièrement celle d'air prévu sous le titre de gicleur de ralenti ; la meilleure règle que nous nous imposons est celle qui veut que, lorsque la

machine est au stationnement, les manettes soient absolument à la fermeture, le moteur tournant encore à l'extrême ralenti prêt à s'étouffer.

La consommation signalée est fonction de la période de rodage complet qui est très long sur la D4, par suite de l'extrême précision de l'usinage et surtout la dureté du métal (matériaux d'avion), 1.800 km., environ, c'est-à-dire que vous pouvez pousser l'engin après 350 km., mais que son maximum de rendement n'apparaîtra que vers 1.500 à 1.800 km. Avant cette période, le moteur, très serré par son usinage à la limite de la précision, travaille et est assez gourmand, donc : 5 litres les 800 premiers km., 4 l. 500 les 300 autres, pour se maintenir à 3.800 vers 1.600 km.

Quant au départ à froid, il est excessivement aisé sur la D4 ; sans doute, comme beaucoup, vous travaillez pour ce départ les manettes de carburateur et vous omettez celle de l'avance qui est d'importance avec Lucas les retours doivent fixer sur trop d'avance. Il se peut aussi que, étant d'une région élevée, et saturée d'hydrogène, le réglage du carburateur s'impose. Mais encore une fois, attendez que la période de croissance soit écoulée : vous avez l'un des plus beaux racers actuels.

M. A.

Chânes - Courroies

Il y a quelque temps vous avez fait paraître dans *Moto Revue* un article traitant des courroies-chânes "Whittle". Ceci m'ayant intéressé, j'ai demandé à une

Une épreuve de très grand tourisme accessible aux amateurs qui recherchent des références indiscutables.

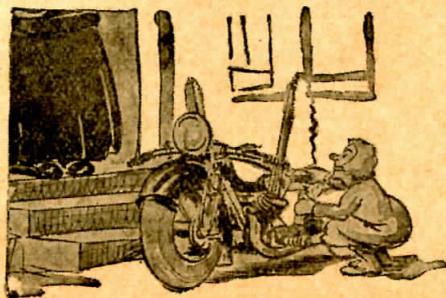
27 juillet au 4 août
PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

maison qui vend les "Whittle" et courroies-chânes J. C. si leur emploi était possible et intéressant sur moto. Le service technique de cette maison m'a répondu que ces courroies étaient faites pour ventilateurs et ne pouvaient servir sur moto.

Alors qui croire ? Ou bien ces maisons font peut-être des courroies spéciales, mais à quel prix alors (122 fr. 85 le mètre en 25 millim. de largeur ...) et leur durée ne doit pas être suffisante pour compenser la différence de prix avec celles en caoutchouc. — Favier Alix, à Pinleau,

R La disparition à peu près complète de la transmission par courroies, a amené les marques en question à ne plus s'en occuper. Les dimensions actuelles conviennent effectivement aux commandes de ventilateurs ou de dynamos, pour lesquelles elles sont restées d'un emploi courant.

La maison Harding avait autrefois introduit sur le marché français une excellente courroie en cuir la Watawata que nous avons utilisée avant la guerre à notre entière satisfaction. Mais le prix en serait sans doute bien élevé et la courroie de caoutchouc donne, somme toute, d'excellents résultats. Le nombre sans cesse décroissant de courroies en usage n'est pas fait pour engager les fabricants à étudier de nouveaux types. En ce qui concerne la courroie Whittle, nous avons vu pourtant figurer dans le catalogue des courroies qui devraient être suffisamment résistantes pour la traction d'une moto, mais comme vous le dites à un prix très élevé.



Le Vélotaco 1929... sur la route

par Pierre HENGER

(Formule Motojournal)

Revision garantie par M. A.)



FANTAISIE

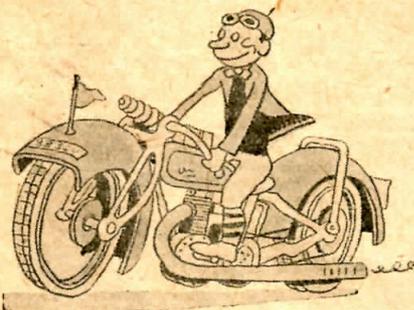


Caractéristiques

Le moteur est un deux et quatre-temps interchangeable, adopté sur un type *chemin de fer*, au dernier Salon: sur demande, on a le type en chapelle à l'usage exclusif des personnes pieuses et des ecclésiastiques. Ce deux-temps est *sans lumières*. Il est inutile d'avoir trois lumières, puisque, selon l'usage, les motos sont livrées avec un phare, code et lampe arrière: ce qui est surabondamment suffisant.

L'alésage a été prévu large, pour satisfaire les plus exigeants, 175 cmc. est classique! Quant à la *course*, longue ou courte, elle semble inutile puisqu'il s'agit d'une machine de tourisme.

La bielle est montée sur vilebrequin ou sur chignole, sur demande: les roulements à billes «*Declown*» sont d'excellente qualité. La formule fiscale entraîne actuellement les constructeurs vers la recherche de la moindre puissance théorique pour un excès de puissance pratique: sortant des sentiers battus, voici une machine exonérée de taxe, puisque ne comportant plus de chevaux; la force est définie par 2 PC soit: 2 perchons: ne montera-t-elle pas mieux les côtes?



La *carburation* fut le point critique: éternellement, crachements, respiration hâlante, manque de ralenti ou de vitesse, tout cela tient évidemment aux carburateurs actuellement adoptés; la firme avait préconisé surtout le H. A. M. A. C.: après études profondes, il a été reconnu quel carburateur B. E. R. C. E. A. U. serait plus «*confortable*»: muni d'une bouée... de sauvetage, il ne pourra plus être noyé. L'allumage aussi a fait sombrer des techniciens; magnéts, dyalmos, dynamos de toutes sortes, rien de tout cela; le Vélotaco est équipé d'un allumage par briquet estampillé; c'est le seul impôt de cet engin; sa sûreté d'allumage reste la même qu'avec l'ancienne formule. La bougie employée est de la marque bien connue «*3 étoiles*»; cette adoption des produits de la Régie a permis à notre grand argentier l'exonération du Vélotaco. Pour les moteurs en chapelle, l'emploi du cerje nous semble tout indiqué; plus long, il dure plus longtemps. La *boîte* de vitesses est nouvelle, du type à compartiment-double, l'un pour les vitesses, l'autre pour les outils; suppression donc de la détestable sacochette. Le guidon du type «*touristique*» (avec variantes au choix: «*T. P.*» c'est-à-dire «*touristique profite*» ou aussi «*Carmen*»). La *transmission* à cardan n'a pu être



employée; on a conservé la chaîne, mais toujours de fabrication exclusivement française «*Décévenne*», «*Dévoqe*», voire pour les épreuves de tourisme la chaîne «*Dépiréné*».

Pour un engin populaire, l'or est un métal prohibitif, sans amélioration de confort; la selle «*Planargent*» semble donc indiquée. Pourquoi les constructeurs s'ingénient-ils à adjoindre à leurs roues des moyeux à billes d'une part, des tambours de freins d'autre part? le Vélotaco, a adopté le moyeu bien connu à roulements Detambourg, type Louis XVI; les freins de ce fait sont de dimensions généreuses (cf. *Moto Revue* N° 935).

Se raidissant contre la tendance idiote, inspirée par des fonctionnaires lymphatiques, la firme a renoncé au cadre en berceau, et surtout double: car le moteur trop bien couché a tendance à s'endormir. Par contre, il a cru bon d'augmenter à 4 le nombre des béquilles, 2 avant pour le conducteur, 2 arrière pour le passager: en cas d'accident c'est assez pratique! Les silencieux actuels freinent: ils font double emploi avec les freins: le pot du Vélotaco a été constitué par un gros tuyau de poêle avec échappement libre: les gaz non freinés se dilatent librement, donc... sans bruit; l'extrémité a été consciencieusement obturée, ainsi plus à craindre le délit de fuite si sévèrement réprimé!

Les pneus? Pour concilier les tendances

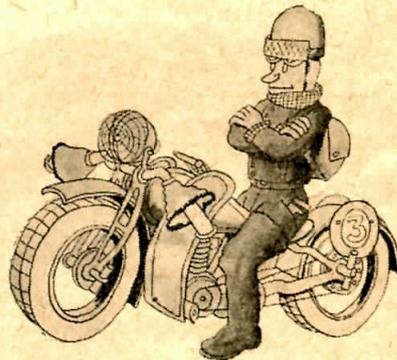


de Borecam et Trokotsu, chaque machine est équipée de pneus à tringles ou à talons: dans ce dernier cas, avec bouts vernis.

La lubrification? Une huile est conseillée à la majorité de nos motocyclistes: la Mobiloil et, tous les 1.000 kilomètres vous remettez un bidon dans le réservoir: employez la Fixoil, qui tient ferme, donc inutile de remplir à tous moments: économie appréciable. L'émail de couleur acier consolide le cadre.

Monthléry! L'autodrome semblait indiqué: le régime particulier du Vélotaco est incompatible avec cette piste: il a été reconnu que les virages n'étaient pas assez relevés, et après m'être assuré à *Motojournal* sur la vie, je fis le plein d'essence. La moto part au dernier coup de kick, sans effort. A peine en route, je constate un remarquable ralenti, il est vrai que j'étais au point mort. Un essai de freinage sur mono-plastique donna: 3 kilomètres à l'heure, arrêt en 128 m. 347. 12 kilom. à l'heure, arrêt en 807 m. 42741.

L'essai de vitesse accusait, au chronographe, sur le kilomètre lancé 198 km. 401 et au compteur 19 H. 840, il est vrai que ces appareils accusent toujours 10 % en plus ou... en moins. En enlevant le gicleur on obtient, grâce à



l'augmentation du carburant, un accroissement de vitesse: il est encore loisible d'employer 4 comprimés de phénacétine par exemple, en les bloquant à fond sur les 4 écrous carters: le moteur surcomprimé vous permet alors de doubler l'autobus six-roues, sans difficulté et avec souplesse, sur les boulevards. La nuit approchant, je fus aise d'essayer le phare, monté de série ainsi que le réclament depuis si longtemps nos amis Maxman et Lépind: projecteur éclatant! cependant l'emploi auxiliaire du lampion semble s'imposer.

Après un parcours d'environ 23 km. 781, retour à Paris, j'ai calé 17 fois, ce qui est peu en période de rodage. La consommation se résume à 4 contraventions pour échappement (il y a lacune dans la loi, on eût dû assimiler l'échappement à la fuite); et pourtant son silence est exagéré; critique sévère, méritée, car un «*racer*» de ce type ne peut être digne de ce nom s'il n'est bruyant: Elle flotte légèrement aux vives allures, aussi l'usage du granicuir s'impose si l'on désire ne pas rentrer trop trempé. Des primes sont accordées aux 1.000 premiers acquéreurs de ce type: Castrol en aluminium manœuvres en peau d'échappement, garnitures de queues de poissons; pour les dames des robes à volants... magnétiques.

P.H. - M.A.

Pour vous Mesdames! Qui vous
plaînez du
manque de

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

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

SUPER-MOTO STRAP

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



SE FAIT ÉGALEMENT
EN BIPLACE

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

Ne vous mettez pas un sac sur la tête!

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

Pour vous prémunir contre les
suites de l'accident possible

ASSUREZ-VOUS

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

Demandez les Notices au

51, Rue Vivienne - PARIS



La Motocyclette moderne

ANGLAISE

ARIEL

à

GRAISSAGE PAR CIRCULATION

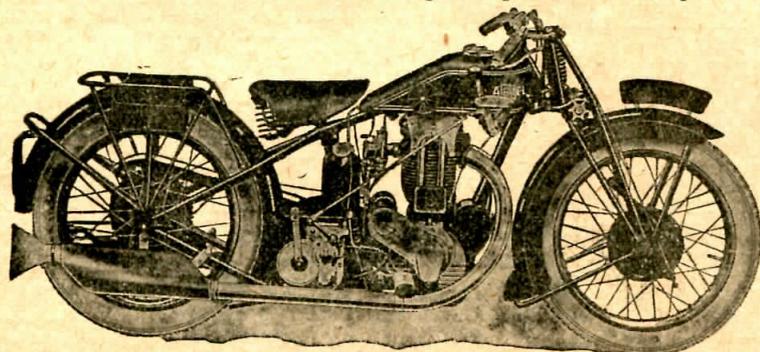
(1 LITRE D'HUILE CIRCULE TOUTES LES 10 MINUTES)

Reçoit 2 années consécutives la plus Haute Récompense

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

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

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



Pub. G. SWEERTS

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

XXI



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 % sur 13 %.
 - 2° Ecrire sur la largeur en haut : la rubrique et le numéro dans lequel elle doit passer.
 - 3° Dessous, l'annonce très lisible, de préférence en caractères d'imprimerie avec nom et adresse.
- Si l'annonce doit passer plusieurs fois, la recopier sur autant de feuilles séparées.
Aucune réclamation ne sera acceptée si l'annonce n'est pas conforme aux indications ci-dessus.
Les erreurs viennent de la trop grande négligence apportée dans la transmission des annonces.
Toute annonce qui ne nous parviendrait pas 10 jours avant la parution, passera dans le numéro suivant.

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

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

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

SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

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

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

MOTOS A VENDRE

Alcyon, 175 cmc., avec side léger, ensemb. ou sépar., px. avant. Rimbaud, Coulon (D. S.).
Cleveland, 4 HP, écl. élect., tansad, gros pneus, pare-j., 2.100 francs. Gaucher, 150, rue Flandre, Paris (19^e).

Dédé 350 cmc., culb. jap. avec side, dern mod., cadre dble Berceau, pn. 27 x 4, presque nve, occas. excel., compt. Jaeg., tansad, cse achat voiture. Gaspard, 57, r. Bilche, Courbevoie, pas le matin. Px. : 5.600 francs.

D. S. Malterre, 500 cmc., 3 vit. exc. état bout. Péhu, essais à vol. 3.600 francs. Conques, 6, Cité Hauteville (10^e).

F. N. M. 67, culb., 5 HP, confort, pneus 715 x 115, peu roulé, état neuf, compt., tansad, nomb. acces., cse maladie, 5.500 franc à déb., visib. t. l. j. de 8 à 6 heures. Vallet, 26, rue Curial, Paris (19^e).

Gnome et Rhône 175 cmc., peu roulé, cse maladie, px. int. Denis 164, avenue de Neuilly, Neuilly-sur-Seine.

Gnome et Rhône très peu roulé, D. 4., 5 HP, px. à déb., 6.000 francs. Poette, 24, r. Fontaine, Trinité 66-03, Paris (9^e).

Grimpeur 250 cmc., 3 CV, l. b. état, éclair. Mag., selle Terry, pare-jambes, tansad, mallette, etc., 2.000 francs. Demay, 31, rue Auger, Pantin (Seine).

Monet Goyon 500 cmc., mag. à culb., dble échap., pneus conf.,

MOTOS SAROLÉA
M. J. SIMON
170 bis, Av^e de Paris, VINCENNES
Tél. Did. 24-47

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

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

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

AUX DOCKS DU PNEU

vous trouverez en toutes Marques, en toutes Dimensions PNEUS et CHAMBRES, pour Vélo, Moto et Autos
Soldes et Occasions - RÉPARATIONS

TOUJOURS EN DESSOUS DES COURS
Demander Tarif

Maison VAYSSE

387, Rue de Vaugirard, PARIS (15^e) — Tél. Vaugirard 41-42
Toute commande référence MOTO-REVUE bénéficiera d'une remise 5 %

LES CYLINDRES DE MOTOS RAYÉS

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

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

RIVE GAUCHE MOTOS

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

La Nouvelle DIRECTION, pendant un mois, offre une **PRIME A TOUT ACHETEUR** d'une Moto (toutes marques) au prix du Catalogue.
VENDEUSE A CRÉDIT

Solde à l'ancien stock de MOTOS NEUVES, 175, 250 et 350 cmc, avec garantie au prix de L'OCCASION.



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

roulé 5.000 kms, visible t. l. j., 80, R. Paris, Saint-Germain-en-Laye, Prix : 4.800 francs.

Monet Goyon 350 cmc., type M. C. S., sport. Mag. culb., b. Burman, équip. chambre et ch. rechange de confiance, 3.400 fr. Guyot, 30, rue Marc Seguin, Paris (18^e).

2 Terrot 350 cmc., lat. 4.000 francs, 1 Peugeot P. 107, écl., compt. montre, 4.700 francs, machines garanties. Devos, 57, r. Lauriston, Paris (16^e).

Terrot 175 cmc., sport, confort pn. bal., juil. 28, presque pas roulé, comme nve, ent. équip., tansad, compt., px int., à débattre. Douchet, 14, rue de Madrid (8^e).

Triumph 500 cmc., side Bernardet, éclair., compt. parf. état visible le matin de 8 à 10 ou sur rendez-vous. Lale, 3 bis, r. des Gobelins, Paris.

Motosacoché, 9 CV, avec side, capote, pare-brise, roue interch. éclair. élect. 1926, 5.800. Indian sidecar bon état, guidon, câble, px 1.800 francs, B. S. A., side-car, b. état, ch.-ch., 5 CV, 2.500 francs, reprise de moto, moderne. Largeot 34, Grande Rue, Saint-Maurice. Téléph. 59, Pont Charenton.

Terrot nve, 175 cmc., équipée, 2.700 francs. Terrot Lat. 350 cmc., équip., 3.900 francs. Moto Confort, 308 cmc., éclair. élect., 2.300 fr. Peugeot 250 cmc., équip., 1.500 fr.

PIÈCES POUR MOTOS INDIAN
TARIF ILLUSTRE INDIAN MOTO
1. RUE FARADAY, PARIS (17)



CLEVELAND

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

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

AGENCE —
DES MARQUES

FN - GILLET-HERSTAL
MONET-GOYON
MOTOBÉCANE
MOTOCONFORT
DOLLAR-CLÉMENT
- SAROLÉA -

Stock complet
de
Pièces détachées

Pièces Moteurs JAP
- Pièces Bolles : -
ALBION - GM
PICARD - STAUB

Pièces pour
Carbureteurs AMAC
- GURTNER -

Chaînes RENOLD
- BRAMPTON -

Huiles CASTROL
- KERVOLINE -

Éclairage Électrique
- NOVI -

Tous les Montages
et toutes les Pièces
en Magasin.

Silencieux J.M.J. à
échappement libre
facultatif.

Tous diamètres de tubes
- Pose immédiate -
AGENCE EXCLUSIVE

A. PREVOST

26, Av. de la Grande-Armée

— PARIS (17^e) —

Tél. Wagram 54-81
(Métro : Obligado)

F.N. 350 cmc., culb. équip., 3.500 francs, motos d'exposition laissées à 8 % du tarif en 500, 350, 250 cmc. Blakburne jap., blo. Chaise 1 Dollar 500 cmc., bloc-mot., ch. laissée à 8 % 1 Motoconfort, 500 compétition à 5 % Agence F. N. Motoconfort, Rhony'x, Peugeot, Soyer Royal Moto. Gnome et Rhône, etc., livraison en 24 heures, permis gratuit et premier trimestre payé à tout acheteur 2 et 12 mois de crédit. Belleville Motos, 85, R. J. Lacroix, Paris (20^e), métro : Belleville ou couronnes. Tél. : Ménilm. 77-03.

1929 dble tube, 250 cmc., bal nve gar., 6 mois, 2.950 francs. Agence Dresch, 128, R. J. Jaurès, Levallois (Seine).

2 CV 4 tps, 1.500 francs, Terrot 1928, 4.000 F. N., écl., compt., etc., 3.800 francs. Peugeot P. 105, roulé 500 kms, assur. payée, écl. Marchal, 4.500 francs. Doublet, 128, R. J. Jaurès, Levallois (Seine) Bicyclette moteur Lutetia, 1 CV 1/2, ét. nf., débr f. élast., 650 francs. Thivet, 80, R. Diderot, Vincennes (Seine).

Affaire exceptionnelle, motos 175 cmc., 3 vit. ch.-ch., neuves et gar., px t. int., Eloy, 10, R. Buzenval, Pari (20^e).

Monet Goyon 3 C., confort, cme nve, équip. tan-sad, à enlev., cse achat, voiture 2.500 francs, voir Garage, 135 rue Alésia, Paris (14^e).

Motosacoche 250 cmc., mot. mag., soup. oppos., 3 vit., acces., excell. état mécan., 2.500 francs, écr. Lt. Viry 41° R. A. D. S. P. 22.

Norton 500 cmc., arbre à cames, spécial., nve, jamais roulé, px 12.000. R. Prévost, 61, av. La Motte-Picquet (15^e).

Peugeot, modèle S. P., 4 HP, parfait était, compl. équip., chb. pus rech. S'adres. Raouix, 2, rue du 4-Septembre, apr. 19 heures.

Peugeot 175 cmc., bloc mot. Terry, tansad écl. 1.600 francs. Motobécane 175 cmc. Terry, écl. Mag., 700 francs, machines presq. nves, pressé, cause achat voiture. Malavieille à Verneuil-sur-Avre (Eure).

Propulycycle 175 cmc., 4 t., rév., t. b. prix, à débattre. Cantara, 36, pass. Dhier, 12 à 14 hres et soir, 6 heures.

Ravat 175 cmc., culb., t. b. état, 3 v., éclair. Mag., 2.500 francs. Drouet, 4, rue Petit, Paris (19^e).

Rovin Jap, 3 CV, état parf., ch.-ch., bte Sturmeij, 3 vit., carb. Amac, 1.900 francs. Lafage, 1 bis, av. Savoye, Bois-Colombes.

Saroléa 500 cmc., culb. 1928, état nf., Marchadier, 6, rue Jeanne-Hachette, Paris.

Sima Violet (Aleyon), mot. et bte. nfs., 2.400 francs, essais. Briquet, 1, rue Fabre d'Eglantine, Paris (12^e).

Soyer 250 cmc., 2 tps, peu roulé, état neuf, tansad, bonne occas., voir ou écrire Besse « Le Nord », 22, rue Le Peletier, Paris.

Terrot 350 cmc., lat., type H.S. mod. 1928, impec. laissé à 3.800 francs, pressé. A. Jeannin à Mirebeau (Vienne).

Terrot 250 cmc., conf. tansad, éclair., Mag. klaxon tout en parf. état, 2.700 francs. Preslin, 41, rue Denis-Papin, Pantin, soir 7 h. ou dim. matin.

P. 104, 350 cmc., bloc-mot., 3 vit., p. bal. tan-sad, acc., bon, occas. Gilotin, 10, rue du Terrage, Paris (10^e).

Avec votre moto 350 ou 500 cmc., vous pouvez vous procurer voiturette Bordino ou conduite, indiquez caractéristique de votre machine, demandez notices et conditions. Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois (Seine).

Gnome-Rhône 306, 4 CV, bl.-mot., dern. mod. à prendre usine de suite, prix spécial, à crédit, ne

pas écrire. Barre, 123, boul. National, Saint-Maur (Seine).

Cleveland 3 CV, 270 cmc, état neuf, ess. vol. bl. mot., chaîne, pneus bal., compt., O. S. 1.500 fr., peut faire 8 mois crédit av. 500 fr. compt. ne pas écrire. Barre, 123, boul. National, Saint-Maur.

Gnome-Rhône 500 cmc, 3 vit., ch.; courroie ent. rév. par l'usine émail et nickel neufs, très bel aspect, siège arr. rep.-pièds; essais à vol. 2.950 fr. voiture 900 fr. compt, 13 solde en 12 mois, n. p. écrire. M. Barre, 123, boulevard National Saint-Maur (Seine).

CYCLECARS
ET VOITURETTES

Amilcar 6 CV Skil, acajou 3 pl., 6.800 fr ou éch. cont. moto ou sandford. Toner, 9, rue Eug.-Gibez, Paris (15^e).

Morgan Mag, éclair. Mag. Pr. 3200 fr, 9, avenue Hoche, Noisy-le-Sec (Seine).

Part. vend. c. i Peugeot 9 CV, parf. état tous acces. Impôt 2 trimestres assur. 8.200 fr. Maurin, 5, rue Pillet-Will.

Benjamin 5 CV, 4 cyl. 2/3 pl., 2.300 fr. écl. dém. élect. Williams che Mauvergat, 49, route de Fontainebleau, Juv'y (S.-et-O.).

Darmont avec éclair. à vendre, 35, r. Petit Muse, le samedi après-midi.

Camn. 500 k. tapiss. écl. dém., élect. ent. rév. par mécan. Prix 3800 francs à déb. paiement, ou éch. contr. Morgan eau bon état. Ecr. : Dupuis 11, Al. Cambrius, Clamart, derr. Hôpital Percy, vend. soir 7 h., ou sam. dim.

Morgan 7 CV, air 1927, 6000 kms, pneus 27 x 4, tringles compt. Jaeger, capote, essais à vol. 4.900 fr. Henry, 27, r. Tronchet. Cent. 22-95.

Morgan 2.300 fr. pressé. Marrant, 19, r. Blanchart, Fontenay-aux-Roses (Seine). Tram. 86.

Morgan sport à eau parf. état, 3.000 fr. Vis. samedi apr.-midi, dimanche matin. Davril 62, rue de Paris, Pantin (Seine).

Morgan eau grand sport, dir. dém. écl. élect. et mag., roue ar. broche, et flasque nomb. acces., impôt payé, 4.500 fr. B. S. A. armé 5 CV, état neuf, 1.500 fr. H. Le Roy, 79, r. Paris, Clichy (Seine).

Morgan Darmont Spécial écl. outil. compteur machine très rapide, comme nve, 8.900 fr. gar. Brioude, 2, boul. Carnot, Angers.

Kevah torp. sport 3 pl. écl. Mag. gris. técal., 5 roues gar. peint. mec. le tout en parf. état, pièce rech. 4.000 fr. Feron, 75, rue du Muret, Argenteuil (S.-et-O.).

Villard 4 pl., tourisme capote, pare-brise, roue secours, roulé, 2.000 kms, état impec. ess. vol. 4.500 fr. 1.500 ou 2.000 compt. le solde en 12 mois. Ne p. écrire. M. Barre, 123, boul. National, St-Maur (Seine).

Camionnette 10 CV, b. état, 1.500 fr. tan-sad rep.-p., selle p. técalémit, fourche, pneu, tous acces. divers p. motos et auto. Terrot 2 CV, 1.200 fr. etc. S'adr. t. l. dim. à 50 m. de la Porte des Poissonniers sur les forts, marché aux Pucés L. Voet.

SIDECARS

Neracar Anglaise avec side 1 pl. '1, Blackburne 4HP, ch. ch., Sturney Archer 3 t. b. état, écl. Mag. prix à déb. Gautherat Bitschwiller, près Thann (H.-R.).

Side monop. t. b. état, 550 fr., t. l. j. depuis 18 heures. S'adresser: 3, passage des Mûriers, Paris (20^e).

DIVERS

Compteur Jaeger 3.947 km., valeur 225 fr., s. roue av., 2 sac-

Agents & Mécaniciens!

demandez la Notice spéciale concernant et facilitant la pose des relais et boîtes : 2 et 3 Vitesses :

STAUB

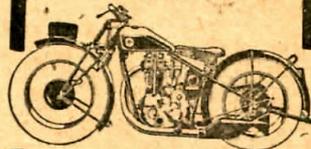
s'adaptant à tous les modèles
BUREAUX & ATELIERS :
2, Impasse des Acacias, 2 - PARIS

AGENCE DIRECTE

et spécialiste
- des Motos -

Achat - Échange
- Crédit -

Stock en magasin en 350 et 500 cc.
Surbaissées 1929 aux conditions
les plus avantageuses
Grand choix de pièces révision :



TYPE 500 cc. 1929

Réparations, Mise au point
pièces détachées

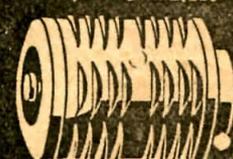
F.N. LATSCHA
187 bis, r. Armand-
Silvestre - COUR-
BEVOIE (près gare
d'A.-nières) Ouvert Dim. et Fêtes).

BAISSE DE PRIX

L. DEKTEREFF & Co

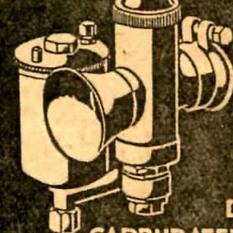
88 AV. DES TERNES PARIS

SPECIALITE/
ANGLAISE/



FILTRE A AIR

DEMANDEZ VENTE
LES CONDITIONS A
L'ESSAI



DES
CARBURATEURS

"BINKS"



POIGNÉE TOURNANTE

10.5
DEMANDER NOTICE
POUR LES AUTRES
SPECIALITES ANGLAISES



ches lap., payées 300 fr., état neuf, à enlever de suite 300 fr. n. p. Ecrire M. Barre, 123, bd National, Saint-Maur.

Bloc mot., train 175 cmc., 2 vit., 650 fr., bloc Clément, 500 cmc., arb. à cames, 3 vit., 800 fr.; Triumph, 500 cmc., 600 fr.; boîtes Wolf, ch.-ch., 3 vit.; 350 fr.; B. S. A., 3 v.; Indian, 300 fr.; un lot access. anglais, selles Terry et tansad, dep. 70 fr., phares P. H., 60 fr. et tous les acces., pièces pour B. S. A., Triumph.. A. Geoffroy, 155, bd V.-Hugo, St-Ouen (Seine).

Liquide à 150 fr.; un lot de cadres de 250, 500 cmc. avec, réserv., 2 mot. Mag, 3 HP, 200 fr. pièces carbur. Cozette, 50 fr.; Amac pour B. S. A., Triumph, 100 fr.; garde-boue, 30 fr. la p. A. Geoffroy, 155, bd V.-Hugo, Saint-Ouen (Seine)

Poste T. S. F., super. gde marque, à 6 lampes, avec bigrille Eben luxe, valeur 2.600 fr., échangeables contre moto ou side-car de préf. Graux, 16, r. Lakanal, Paris (15°); à partir de 7 h. le soir.

Récompense à qui procurera ou fera connaître local pour petit atelier pour réparation de motos, préf. 13, 14, 12 ou 5° arrond.

S'adr. Gillot, 123, r. Glacière, Paris 25, r. Bruxelles, place Clichy.

Occasion roue de secours Amilcar, 1 pneu bal., chambre à air, tout état de neuf. Bianchi,

Motocyclistes !...

Exigez le Siège arrière
CAMBRIDGE

49, r. Fédération, Paris (15°).
Tandem 3 vit., 3 freins, très bon état, 700 fr. Ecrire F. Labourt 107, rue de Meaux, Paris.

Bonnes occas., chaîne AV, AR, Harley tansad, avec dispositif sac de voyage, jantes Harley-Indian, 2, 3, 3, rayons et écrous; manomètre de pression. Roy, mécan., 49, r. Dareau, Paris (14°).

ECHANGES

Morgan 28, contre 5 CV Peugeot, 2 pl. ou Benjamin, 4 tps, 2 pl. Trapet, 58, r. Lallier-Levallois (Seine).

Echange voiturette sport, 5 mois de gar. contre moto 350 cmc. récente suivant. Ecrire Robert, 108, r. Anatole-France, Levallois (Seine).

O DESIRE ACHETER

J'achète toutes motos de 4 à 9 CV. La Moto pour Tous - 3, rue Aumont, Paris.

MOTOS A VENDRE

Aiglou 3 CV., dern. mod., écl. élect., tansad, tous acces., peu roulé, marche gar. 2.200 fr. 1, R. Danton, Malakoff (Seine).
Aiglou P. 104, parf. état, essais tte dist. Nubard, 4, R. d'Orléans, Paris (14°).

FN - PIÈCES DÉTACHÉES - RÉPARATIONS SOIGNÉES - A GENCE - OUVERTE SAMEDI APRÈS-MID 11, Quai d'Anjou - Danton 77-57

"LUXOR"

LES GROUPES MOTO

LES PLUS ROBUSTES
LES PLUS APPRÉCIÉS
LES PLUS RÉPANDUS

EXIGEZ-LE de votre FOURNISSEUR HABITUEL

Dispositif spécial Universel (Bté S.G.D.G.)
— de fixation de Phare et Générateur —

TRAIZET & C^{ie}, Fabricants, 3, Rue Tesson, PARIS (10^e)

LES CHARMES DU TOURISME
A DEUX

NEW-MOTORCYCLE
77, Av. d'Antony à CHATENAY (Seine)

Agence Générale pour la France : **PARIS-MOTO**
79, Av. des Ternes, PARIS-1

SUPERSOUPLES E. CERRETI

TAN-SAD & REPOSE-PIEDS
les plus confortables du Monde

Double suspension intégrale, réglage selon le poids du cavalier et à contre réaction directe.

Pour le Passager

Pour le Conducteur.

BUREAUX : 204, Boulevard Saint-Denis — COURBEVOIE

"Vélocette"

**PAS SEULEMENT VITESSE...
ENDURANCE AUSSI!**

ORLÉANS-ACCESSOIRES - 7 Place de la Porte - d'Orléans, 7 - PARIS-16°

Le Catalogue Français est paru; envoi franco sur demande

les Boîtes de vitesse

C. Picard

Demandez notice M. R. gratis
- 28, Rue Carnot, 28 - COURBEVOIE (Seine)

OTO-AGENCY 24, Bd de Charonne PARIS (20°)

ACHATS - VENTES
RÉPARATIONS - ÉCHANGES
N. Terrot, Peugeot, Motoconfort
— Soyer, etc. —
Stocks en neufs et occasions
Ecole de Motos - Permis gratuit à tout acheteur

Alcyon sport 3 HP., parf. état, écl. élect., accus, klaxon, tableau, bord tansad, etc., tt. équip. 5.500 fr., laissée à 2.500 fr., c. départ, écrire p. photos et dét. Roure, 33, R. St-Cyr, Lyon (Rhône).

Automoto 125 cmc., tr. p. roulé, 700 fr., boîte vit., neuve, ch. courroie. 250 fr. Ferrier, à Saint-Sornin (Allier).

B. S. A. sans mot. 300 fr. Bicyclette : Tour de France Autogène : 300 fr., pressé. R. Veschambes, 58, R. Blomet, Paris (15°).

Cleveland 4 CV., parf. état, guidon sport, tansad, éclair., essais à vol. 1.600 fr. Renault, 5, av. La Bourdonnais, Paris (7°).

Dédé 175 cmc., ch. courroie, 2 vit., gros ph. Luxor, compt., boîte out., s. réserv., peu roulé. 1.600 fr. s'Adres. 6, R. Château-d'Eau, Paris.

Vends ou éch. cse régiment Douglas 4 CV., 3.000 kilom., écl. élect., pns conf., contre Bugatti ou Sandford, Durand, à Ivry-le-Temple (Oise).

D. S. 500 cmc. 3.600 fr., à débattre ess. L. Piednoir, 2, R. Plaisance, Neuilly-Plaisance (S.-et-O.).

F. N. M. 60 rév., écl. élect., équip. gd tourisme, aff. except. Lebeau, 13, R. d'Aubervilliers, Paris.

F. N. 750 cmc., 4 cyl., parf.

MOTOS D'OCCASION

Terrot, Monet, B.S.A. Triumph
Boit. 2 vit., kick, débray. 350 fr.
Magnét. neuv. R.B. blind. 45 fr.
Achat Comptant - Motos modernes
BAUSOLEIL, 9, rue St-Sabin, PARIS

état, peu roulé, suite décès. Carré, 248, R. Vesle, Reims (Marne).

F. N. type M. 70, b. surb. 1929, éclair. Novi, compt. Jeager, tansad, compl., s. garantie, presque neuve, prix 4.800 fr.

F. N. type M. 70 B., 500 cmc., pns 715x115, en parf. état, éclair., selle, arr. 4.000 fr.

F. N. type M. 60, culb., pneus 715x115, en très bon état, éclair., selle arr., px 4.000 fr. Latscha, 178 bis, rue A.-Sylvestre, Courbevoie, près Gare Asnières.

F. N. 500 cmc., M. 67, parf. état, éclair. Marchal, compt., montre klaxon, sacoche avec outill., px 6.000 fr. P. Vialfont, 151, avenue du Maine, Paris.

F. N. 500 cmc., type M. 67, pn. 715x115, mod. 28, éclair., tansad, bi-pl., malle, ar. sléc., comme neuve, doub. emploi. 5.700 fr. Boillée, à Nogent-sur-Oise (Oise).

2 Gillet Herstal « tour du monde », parf. état, nomb. acces., prix int. Giloupe, R. Hôtel-de-Ville, Rebas (S.-et-M.).

Gillet Herstal 350 cmc., « tour du monde », état neuf. 2.600 fr., ou J. Thomann 2 1/2 CV. sport, 3 vit., parf. état. 1.300 fr., c.

POUR LES MOTOS RAPIDES

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

A CRÉDIT COMME AU COMPTANT

VOTRE INTÉRÊT EST de voir
le GRAND STOCK de

500 MOTOS

et CYCLECARS, VOITURETTES, VOITURES, CAMIONS,
NEUFS et D'OCCASION premières marques, garanties depuis 1.000 fr.

Vendues par les Établissements PARIS-AUTO, 104, Avenue de Villiers, PARIS

Maison Française fondée en 1895 - Liste d'occasions avec photos 2 fr. - Grande Fabrique de Cycles

LES SIDE-CARS

FAURNÉ

à VALENCE (Drôme)

recherchent des Voyageurs-
Représentants dans toutes les
régions de la France Conti-
nente où il ne sont pas re-
présentés. Des références de
premier ordre sont exigées

double emploi. Nogues, 20, R.
Troven, Sèvres (S.-et-O.).

Gillet-Herstal 350 cmc., type
tour du monde, parf. état,
tansad, sacoches, px 3.500 fr.
Burlot, 5, r. Audran (18°).

Gnome-Rhône 5 CV., type D.,
écl. Maglum Marchal, compt.
Jaeger, équip., comp. au plus
offrant, démontée, dev. ach.
G. Bruon, 66, R. La-Corderie,
Le Mans.

Gnome-Rhône, machines ttes
cyl., rév. par l'usine même,
essayées par l'usine, vendues à
prix réduits avec garanties, s'a-
dres. exclusivement 49, av. Gde-
Armée, Paris.

Gnome-Rhône 500 D., t. b.
état, compt. 3.500 fr., écrire
Lucien, 36, R. Archives, Paris.

Gnome-Rhône 500 cmc., grd
sport, ch. c. parf. état. 3.200 fr.,
vis. 12, R. Lebon, Pré-St-Ger-

LA CHAÎNE

YELLOW

Toujours en Stock

O. C. F.

54, Rue Louis-Blanc, 54
PARIS (10°)

vais (dimanche matin).

Gnome-Rhône 500 cmc., grand
sport 27, écl. Mag., compt.
tansad, sacoches caval., montre
parf. état de marche. 4.000 fr.
Morlet, 4, imp. Gaité, Paris
(14°).

Harlette-Géco 175 cmc., mot.
Zurcher, 4 tps, à culb., 3 vit.,
ch.-ch. c. neuve. 2.600 fr. J. Guil-
laume, 20, r. Barbaroux, Cla-
mart.

Harley-Davidson 9 CV., come-
me neuve, peu roulé, tte équip.,
pneus bal., réelle occas., vendue
avec garantie, pressé, cse dé-
part. 3.000 fr., f. paiement. Du-
bois, 17, av. Montaigne, Paris.

Leloir Train 2 CV., 2 vit.,
accés. ess. 1.090 fr. Stauffer,
7, r. Georget, Tours.

Magnat Debon 250 cmc.,
mot. 4 tps, bon état, urgent.
Leroux, 2, Impasse Leblanc,
Montrouge (Seine).

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°)

LA LONGUE EXPÉRIENCE (10 ans)
de la Marque

BAGGI-SAMYN

a contribué pour offrir aux Motocyclistes
UNE MACHINE DE MARQUE

munie des derniers perfectionnements et des meilleurs
accessoires: Boîtes BURMAN; Moteurs J.A.P.,
BLACKBURN, L.M.P., MOSEY, aux prix incroya-
blement bas de:

4.250 FR. type 250 cmc à culbuteurs, moteur Moser. Boîte
BURMAN, pneus ballon 700x100.

4.750 FR. type 350 cmc à culbuteurs, moteur L. M. P.
Boîte BURMAN, pneus ballon 700x100.

Adresser votre commande directement à l'Usine

BAGGI-SAMYN

81 bis, Bd de la République, La Garenne-Colombes (Seine)

Ou aux Magasins de l'Agent pour Paris:

CENTRAL-SPORT, 6, rue des Petits-Champs, Paris

Vente au Comptant et à Crédit

Protégez votre tête
avec Casque serre-tête



LEDURACUIRE

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

H. CHAILLOU Fabricant spécialiste de
vêtements en cuir souple

84, Place du Marché-St-Honoré, PARIS (1°)

Tarif franco

"Nous avons quelque-
fois des

B.M.W.
d'occasion, veuillez nous
consulter..."

BMW

BASTIDE, 56, Bd de Clichy - PARIS

MOTOS NEUVES

soldées à prix d'Occasion

Marque connue
garantie 6 mois

Ets SEGUIN et DARNAUT

26, rue d'Armenonville
NEUILLY-sur-SEINE

(à 3 minutes de Maillot).

Jean JAY

Agent de fabriques

Représentant et dépositaire pour:

Selles et Sièges AR PLANOR

Carburateurs et pompes à huile GURTNER

Appareillages électriques ALTERNONI

Magnétos NOVI

Boîtes à vitesses CAMPBELL

Coffres à outils et silencieux RINOL

Toutes les pièces détachées de ces articles

en magasin

Bureaux et dépôt:

154, Avenue de Neuilly à NEUILLY-sur-SEINE

Téléph. Maillot 17-31

GRAISSEZ VOS CYLINDRES,
PISTONS & SOUPAPES
avec

MIXTROL OIL

Prolongez la vie de votre Moteur.
Economisez votre Essence.
Évitez les Réparations coûteuses.
Notices. Renseignements sur demande

SOCIÉTÉ FRANÇAISE
MIXTROL
10, rue Pergolèze - PARIS-16°

Majola 7 CV., gr. sport,
à culb., carr. Bordino, course,
3 pl., émail. crème, écl., dém.,
élect. 7.600 fr. M. René, dancing
du Coq Hardi, Les Sept Iles,
Montfermeil, dimanche après-mi-
di.

Monet-Goyon mod. M. C.
1927, 350 cmc., side g. mono chas.,
renf. capote, pare-brise, éclair.
Mag., équip. complet, accés.
pas r. 6.000 km. 5.500 fr., visib.
t. l. j. Gauthier, 194, av. Daumes-
nil, Paris.

Monet-Goyon 500 cmc., culb.
supers., écl. élect., équip. compl.,
capable 130 km. h., gar., photo
sur demande pc. avant. Laurent,
2, av. Canadiens, St-Maurice
(Seine).

Motobécane monov., 2 CV.,
très bon état, pneus neufs.

PIÈCES POUR MOTOS INDIAN

NOUVEAU STOCK
TRÈS IMPORTANT
PAUL BÉALÉ

100, Avenue des Ternes
Catalogue avec Photo sur demande
Ouvert le dimanche.

950 fr. Guét, 9, av. Baudard,
Bois-Colombes (Seine).

Motobécane 250 cmc., t. b.
état, peu roulé, écl. élect., avert.
Forton, 2.500 fr. visible t. l. j.
18 h. 30 et dim. matin. Cladel,
21, av. Paris, Châtillon-sous-Ba-
gneux.

Motobécane 2 HP., 2 vit.,
neuf, tansad bout. Mag. 1.400 fr.
Jollivet, 8, rue Michal, Paris
(13°).

Motoconfort 308 cmc., état
neuf, 1927, éclair., tansad, accés.
complet. 2.000 fr. Vullerot, 27, r.
Vert-Bois (3°).

Motoconfort 310 cmc., mo-
teur neuf, en parf. état, avec
éclair., tansad, rep.-pieds, etc.,
4 CV. 2.200 fr. 2 motos Peugeot
250 cmc., 4 CV., en parf. état,
avec accessoires PC. 1.800 fr.,



SIDE-CAR

CARROSSERIES EN TOUS GENRES
CHASSIS - CAPOTES - PARE-BRISÉ

Fernand RICHARD

139, Av. d'Italie, Paris, 13°, T.: Gob. 25-00

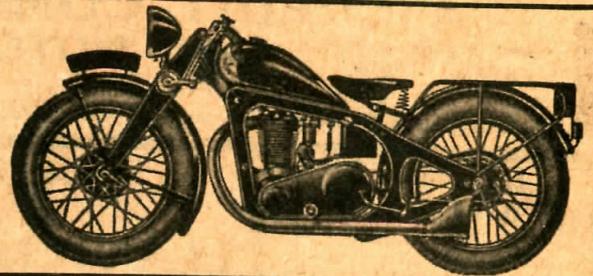
Envoi du Catalogue contre 0 fr. 50

S. A. des

MOTOCYCLETTES DURANDAL

21, Rue de Reims, 21, DIJON

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

GRAISSAGE KERVOLINE**PARIS. Dépôt Général : BÉALÉ 100, av. des Ternes****GNOME ET RHONE**

et toutes les Marques à des conditions introuvables ailleurs
BARRÉ, 123, Boul. National à St-MAUR (Seine)

s'adres. M. Munier, 7, R. Balagny, Paris (17^e).

Motoconfort 500 cmc., Blackburne, bt. Burmann, 3 vit., ch.-ch., écl. élect., gén. et accus, 2 phares et feu de position, tansad, le tout parf. état. 4.950 fr. Chefneux, 2, R. Sivel, Paris (14^e). Métro Denfert.

Motosacoche 500 cmc., supers., écl. élect., état neuf. Blondont, 37, boul. de Montparnasse, 75, Paris.

Peugeot bloc-mot., 3 CV., très bon état. 1.700 fr., visible, 30, R. Ginoux (15^e).

P. 105, comme nve, peu roulé, 4.500 fr. Aurfot, 53 bis, R. Rodier, (9^e). Trud. 65-79.

Peugeot P. 107, éclair. Marchal, tte quip. 4.700 fr., 299, R. Belleville (19^e).

Ravat 4 CV., 4 tps, 3 vit., équip., état neuf, bas prix. Dariès, à Hiersac (Charente).

Ravat 2 CV., état de neuf, 1 vit., débr. à débattre. Gallas, 12, R. Sauffroy, Paris (17^e).

René-Gillet 1927, peu roulé, solo, éclair., compt., tansad, 4.200 fr. Hérique, 7, R. Plisson, Nogent-sur-Marne, t. l. j. apr. 6 h., samedi et dimanche.

A vendre parf. état, px intér. René Gillet, 750 cmc., type Ar-

A SOLDER: un lot de Motos **TRAIN** toutes puissances en parfait état de 900 à 2.500 fr.

TRAIN

8, R. Rouget-de-l'Isle, COURBEVOIE

INDIAN NEUVE

6 et 9 CV.

sur confort, Cadre berceau, Réservoir en selle, Fourche renforcée à doubles parallélogramme, Porte-bagages pour siège bi-place, Frein AV. Avec garantie 6 mois.
Prix... .. **5.350** fr.

Catalogue illustré de Pièces détachées et Innovations pour **INDIAN**
POINARD 3, r. Laroche-14^e Danton 66-82 -

THE MOTORIST28, Rue des Acacias **PARIS**
41, Av. des TernesSpécialités d'Équipements
- Motocyclistes Anglais -**Casque Protecteur**
"MOTORIST"Cuir, Liège et Ressort,
Seul efficace,
Léger comme un serre-tête.
Prix... .. **115** fr.**CUISSARDS**... .. 39 fr.
MANTEAUX DE CUIR... .. 390 fr.

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

La Blague à Tabac
et l'Étui à Cigarettes
"ECLAIR"

ouverture & fermeture instantanées
Demander les articles "ECLAIR"
Porte-feuilles, Porte-billets, Porte-monnaie,
Serviettes, Étuis-clefs, etc...

EN VENTE PARTOUT
Bien exiger la marque "ECLAIR" se méfier des contrefaçons
GRAS: **A. LAMARTHE**, 7, Passage Pecquai, PARIS IX^e

Motocyclistes! quand vous rentrez à la tombée de la nuit, pensez à "Soubitez"

ÉCOLE HENRI IV

POUR AUTOS & MOTOS

Place de la Bastille
7, Rue Jacques-Cœur, 7
Archives 74-17 - PARIS (4^e)

méc. Liégeois, 122 fbg St-Martin, Paris.

René Gillet 350 cmc., comme nve. Wagner, 60, R. Coq-Hardi, Gagny (S.-et-O.).

Saroléa 500 cmc., à courroie, tansad, compt. éclair., en bon état. 2.600 fr. Gayaudon, 55, rue St-Jacques, sauf sam. après-midi et dimanche.

Soyer 250 cmc., modèle 26, très bon état. 2.000 fr., pn. nf. Gnome 500 cmc., avec joli side grand sport. 2.200 fr. Henry, 36, rue d'Amiens, Breteuil (Oise).

Terrot jap. 350 cmc., soup. en tête, très bon état mécan., a peu roulé à vendre cse dble emploi, px 3.900 fr., s'adresser pendant les heures de repas, André, 110 boul. St-Germain, Paris.

Terrot 4 CV. confort lat., doub. graiss., compteur, montre rétrov., écl. Mag., parf. état. 4.500 fr. Rouif, 256 bis, av. Daumesnil, Paris.

Terrot 500 cmc., O. S., pas roulé, cédé à 4.200 fr. Gourier, chef de gare, Pont Saint-Esprit (Gard).

Terrot 250 cmc., nve, sept. 28, 400 km., compt. O. S., tansad, sacoche, imp. assur., payés sacr. 3.600 fr. Ducros, 11, R. Chevalier, Levallois (Seine).

Terrot 500 cmc., dble tube, 125 km.-heure, sortie usine avril

AGENCE DIRECTE

MOTOCONFORT

500 cc. - Blackburn, culbuteurs, double éch. éclair, Novi. 7.000 frs.

250 cc. JAP. en magasin

GNOME ET RHONE

Les motos "MARC"

ses modél. 350, 4 temps dep. 4.320 fr.

MOTOS DRESCH

12 mois de crédit

5 CV. ROSENGART

le ¼ comptant; le solde 12 mois

Stock d'accessoires

V et W boîtes G M 2 vit.

ses débrayage et kick 360fr.

Éclairages électrique 12

volts, 80 bougies, l'ensemble comp. pour motos 380fr

Louis BOUCHEZ 7 Boul. Victor-Hugo à Saint-OUEN (métro)

TOUT POUR**B.S.A.****STOCK CONSIDÉRABLE**
LES PLUS BAS PRIXExpédition immédiate en Province
Envoi gratis du Catalogue illustré**DELAUNAY** — 62 —
rue Rochechouart
PARIS (9^e)**TOUT POUR****TRIUMPH**

DETRUCHE

LE SPÉCIALISTE RÉPUTÉ
Agent des grandes Marques

RÉPARATIONS

VENTE à CRÉDIT - PIÈCES DÉTACHÉES - MISES au POINT - Ouvert le Dimanche jusqu'à midi
DANS VOTRE INTÉRÊT, Rendez-lui visite : 119, Faubourg Saint-Martin - Téléphone Nord 81-07 - Maison fondée en 1908



LE SILENCIEUX SCHNEEBELI
Le plus efficace - Le plus silencieux
Le plus élégant - Le meilleur marché
Rendement maximum
1^{er} au Concours de MOTO-REVUE
2 et 4 temps - Toutes cylindrées
11, r. de Bicou, COURBEVOIE (Seine)

HARLEY-DAVIDSON
MOTOS Neuves, Occasions
Pièces d'origine
HARLEY-DAVIDSON, Rue de Picpus, Pa 15-12°

28, écl. Soubitez, klaxon, nomb. accés., cse achat voit. 5.800 fr. Combaud, 6, pl. St-Sulpice, Littré 08-12.

Terrot 500 cmc., mod. 28, écl. élect., compt. Marchal Soubitez, com. neuve, px très int. Ducos, 106, rue du Théâtre, Paris, samedi ou dimanche.

Pierre, 4, rue Charles-Renou-vier, Paris, tél. Roquette 07-67, organise pour la première semaine de juin une vente réclame comme vous n'en avez jamais vu dans la moto, 100 motos neuves en magasin, les meilleures marques : Rhony'x, Clément, Marc, Terrot, Soyer, Gnome et Rhône, Peugeot, Gillet, Motobécane.

Pierre, 4, rue Charles-Renou-vier, Paris, solde ses reprises du mois, vous trouverez chez lui 50 machines modernes à bas prix. Voici quelques exemples : Terrot 350 cmc. bal., 3.200 fr. Soyer 350 cmc., éclair. élect., 4.200 fr. Motobécane 500 cmc., 4.600 fr. Monet 500 cmc., 2 tubes Maglum, 4.800 fr.

Moto 350 cmc., nve. 2.500 fr. Marcel, 32, r. Surléon, Paris (20°).

4 Terrot neuves, valeur 4.000 fr., soldées à 2.500 fr. Coiffeur, 9, r. Valentin, Levallois (Seine).
48 heures pr obtenir votre per-

Le Succès du DURACUIRE

a fait naître la pâle copie

Si vous tenez à votre tête, ne la confiez qu'à un casque qui a fait ses preuves
IL EST DANGEREUX
de risquer sa vie sur une ressemblance trompeuse. On peut imiter l'aspect mais non copier ni égaler la suspension — brevetée S. G. D. G. du —

DURACUIRE
SEULE GARANTIE EFFICACE
du Motocycliste sans égal en sécurité et qualité, le

DURACUIRE
est le seul casque français pour motocyclistes
AYANT FAIT SES PREUVES

et ayant recueilli autant de références spontanées

Notice chez **CHAILLOU, créateur et seul fabricant**
34, Place du Marché St-Honoré - PARIS (1^{er})



CATALOGUE
FRANCO

Avant d'acheter une Moto voyez la ROYAL-SPORT

175-250-350-500 cmc.
montée avec les Moteurs

- JAP -

Aubier-Dunne et
Kœlher-Escoffier

VENDES à CRÉDIT EN 12 MENSUALITÉS

DEVAUX & C^o

Constructeurs

241 bis, Avenue Daumesnil

CATALOGUE SUR DEMANDE

TÉL. : DIDEROT 37-64

ge ouvert dimanche et fêtes.
Rémi, 21, rue Tlemcen, Paris (20°). Tél. Ménil. 76-39.

CYCLECARS ET VOITURETTES

Si vous n'avez pas essayé la 5 CV. Deguingand, vous ignorez complètement ce qu'est une voiturette confortable, rapide, venez de suite chez Pierre, 4, R. Ch.-Renouvier, Paris (20°). Tél. Roq. 07-67.

Les trois roues, neufs et d'occasion ne se trouvent que dans une seule maison, chez Pierre, 4, rue Ch.-Renouvier, Paris (20°). Tél. Roq. 07-67.

Voiturette 3 roues, 2 places, genre Sandford, montage spécial, mot. Ruby, 6 HP., à culb., 110 km.-heure, très joli, état neuf, nomb. accés., éclair. et démar. 9.200 fr., 6, R. Riquet, Paris.

Quad Peugeot à vend., remise état de neuf, peint. nve, écl. élect., visib. le dim. matin. Gouagnon, 75, R. Ed.-Vaillant, Alfortville (Seine).

Lafitte 5 CV., 3 pl., torp., rév., bon état, accés. peint. n., 5 pn. nfs. 3.500 fr. Moreau, 13, R. Bois, Clichy (Seine).

Morgan mot. Mag., à eau

"MAGLUCE-MARELLI"

DYNAMO-MAGNÉTO

Éclairage - Marche et Arrêt

IDÉAL POUR MOTOS



TRADE MARK
United

UNION de QUALITÉS
Souplesse, Confort,
- Solidité et Fini. -
Siège à ressorts. . 72 fr.
Repose-pieds. . . 24 fr.



Vous trouverez les Accessoires "UNITED" chez votre fournisseur habituel.
Exigez cette Marque, car elle vous donnera une sécurité absolue.

mis moto sans frais de leçon ni de droit d'Etat, votre Terrot, Dresch, Peugeot, etc., livrée comptant ou crédit une prime est réservée aux acheteurs courant de ce mois. Motos, 178, Route de la Révolte, Levallois. 250 cmc., 3 vit., 2 fr., tamb. ar., av., grs pns. 2.500 fr. Godver, 157, av. Neuilly Neuilly-sur-Seine.

Motoconfort tous les modèles, livrables de suite agence Terrot, Gnome et Rhône, Soyer, Gillet, Herstal et toutes les gdes mar-

ques. Occasion Terrot 350 cmc., champ. de France, roulé OPP kl., écl. Marchal. 6.500 fr., occasion rare. F. N. 350 cmc. M. 60, culb., écl. Bosch. 4.800 fr. Terrot Jap., 350 cmc., lat., équip.

4.700 fr. Motoconfort 4 HP., écl. Novi, sous gar. 3.500 fr. F. N. 350 cmc. M. 70, écl. nve. 4.500 fr. New-Hudson 500 cmc., impec., pns nfs. 1.800 fr. Achat comptant motos modernes, échan-



ORNEZ VOS MOTOS

Fétiches **RZ** portent bonheur
Fanions

Nombreux sujets de 20 à 30 fr. Les réclamer aux Marchands de Motos et d'accessoires ROSAZ Fabricant, 57 Boulevard de la Villette, PARIS

rév. pns nfs, capote nve, éclair. Mag. 3.800 fr. Meyer, 79, av. Bourg-la-Reine, Sceaux (Seine).

Amilcar 10 CV., torp. 1927, bas prix, 33, boul. Bessières.

Morgan à eau, état neuf, 4.500 fr., mot. Mag., pns nfs. 2, av. Rouget-de-Lisle, Vitry (Seine).

Sima-Violet, sport, confort mod. 27, parf. état mécan., compt., éclair., 3.600 fr., tous essais, écr. Jalaun, 4, av. Paris, Châtillon-sous-Bagneux (Seine).

Morgan 6 HP. 1928, équip. gd

**MAGNÉTOS
DYNAMOS
DÉMARREURS**

Toutes Marques

Pièces détachées
Pour tous Modèles

JEAN-JEAN MOTOS

133, Av. d'Argenteuil - ASNIÈRES
(AGENT DE TOUTES
LES 1^{res} MARQUES)
Neuf - Occasion - Reprise
Réparations - Crédit

MOTOS POUR TOUS

164, rue d'Alésia, PARIS-14^e

LES MEILLEURES MARQUES

MEILLEUR COMPTE -
TERROT - AUTOMOTO
F.N. - MOTOCONFORT
DOLLAR - DRESCH -

CRÉDIT SANS INTÉRÊTS
- Réparations
Mise au point **GARANTIES**

Garage spécial pour Motos

sport, roulé 4.000 km., écl. Marchal. 6.000 fr., vis. gar. Excelsior, rue Auger, Pantin. Simon, 16, R. Delizy, Pantin (Seine).

Amilcar C. G. S., bord., parf. état, tous accés., à vend. 8.800 fr., à déb. ou ch. cond. int. ou cab. rap., écrire Ferry, 6, r. Exelmans, Paris.

Laffitte 5 CV., pn. conf., accés., écl. élect., essais, bas prix. Lecomte, aviation, Nanterre (Seine).

De Dion torp. 9 CV. 1/2, taxe, rév. en 28, éclair. élect. Marchal, phare, code, klaxon, élect., capote Rideaux, housse, compteur, montre, pare-brise, arr. pneus, 5 roues Rudge, coffre à bagages, b. à outils, le tout abs. neuf. 4.800 fr., s'adres. M. Gadet, 41, R. Aboukir, Courbevoie (Seine).

Amilcar C. C., 2 pl., écl. élect., klax., mot. rév., bon état mécan., assur. pay., 2 pns nfs, roue rech., tableau Jeager complet. 6.500 fr., écri. pr rendez-vous, Rémond, 81, R. Seine, Paris.

SIDECARS

Indian side G. L., capote, pare-brise, pns nfs, chaînes Renold, neuves, moteur rectifié, vérit. affaire pour connais. 3.000 fr. Chaussinaud, 33, R. Jeanne (15^e).

Vérit. occas. side luxe Gnome-Rhône, 5 HP., parf. état, tan-

(ARIEL)
D'OCCASION A VENDRE
H. J. HARDING 49, Bd Gouvion-
St-Cyr - PARIS

A. DE SARELLO

90, AVENUE DES TERNES, PARIS (17^e) Téléph. { Wagram 01-00
Carnet 53-57

RÉPARATIONS

en 24 heures

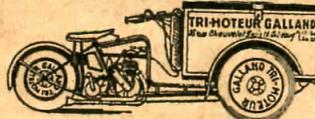
avec

Garantie de 6 Mois

**SPÉCIALITÉ
pour MOTOS**

Tri-
Moteur **GALLAND** Charge utile
400 kilos

Moteur JAP,
500 cmc.,
Boîte vitesses
BURMAN
3 Vitesses.



Frein sur les
3 roues,
Moyeu AR amo-
vible, Pneus
Michelin 700/100

LE PLUS ÉCONOMIQUE - LE MIEUX CONÇU
16, rue Chauvelot, PARIS (15^e) : AGENTS :
DEMANDÉS

TERROT, SOYER, DOLLAR, O. S. A.
MOTOSACOCHE, AUTOS, PEUGEOT.
OCCASIONS GARANTIES
LEÇONS GRATUITES
G. LEFEBVRE
110, rue Darnémont PARIS.

MOTOS - SPORT



présente les célèbres
marques JAP, INDIAN
HARLEY, TRIUMPH sur
Cadre double tub, Réservoir
en selle, Débrayage
à main, etc.

100, Boulevard Kellermann, PARIS
(Porte de Gentilly)

Belleville-Moto 85, R. Julien-Lacroix
PARIS

AGENCE : F. N., Peugeot, Rhony's, Motoconf.,
fort, Soyer, Gnome-Rhône, Koval, Motos. Train,
Dresch, etc. Crédit 8 et 12 mois. Métro : Cag-
ronne ou Belleville. — Tél : Ménil. 77-08

sad, belle équip., frein direct.,
compt., mont., etc., phare acéto;
assur. et impôt payés, px 4.900 fr.
Jollivet, 8, R. Michal, Paris
(13^e).

Side Harley remis neuf, carb.
28, cons. 6 L, side bipl., spider
neuf, luxe, capote, pare-brise, etc.,
px 5.500 fr. Bejarry, 99, R. Ruis-
seaux, Gar. Partic. Meudon.

Sup. Indian rév., état parf.,
9 CV., éclair. Mag., outill. compl.
pr 2.200 fr. 37, R. Mce-Berteaux,
Conflans-Ste-Honorine (S.-et-O.),
M. Bourdet.

Indian side, bon état, px à
déb., impôt payé, pn nf, éclair.
Mag., A. Berle, 14, R. Solferino,
Billancourt (Seine), apr. 18 hrs
et dim. matin.

Side gd sport, alum., bouchon-
né D. S. Malterre, mod. 28,
tt. équip., éclair. élect., compt.,
outill., visible t. l. j. après 6 hrs
du soir, M. Narcy, 102, R. Bobil-
lot, Paris (13^e).

Harley side bipl., état mécan.
parf., cap. p. b., tansp. compt.,
écl. Mag. 3.400 fr., visib. sam.
apr.-midi et dim. matin, 14, R.
Eglise, Antony.

ECHANGES

Monet-Goyon supers., 2 CV.
1/2, b. état, contre Morgan
sport ancien même à rév., petite
soulte si bon état. Dubrunfaut,
à Lechelle (S.-et-M.).

1929 votre Dresch, Dollar ou
Motoconfort 250 cmc. vous sera
reprise au prix d'achat quoique
étant d'occasion si vous avez
besoin d'une moto 350 cmc.
ou 500 cmc. toutes marques.
Moto Echange, 178, Rte de la
Révolte, Levallois (Seine).

LE MEUBLUNIK

Étudié par un Professionnel
ordonné, répond aux besoins
de toutes les Professions.

Supprime le désordre.
Dans 60 tiroirs étiquetés,
vous classez, dès réception,
tous documents.

Facilite le travail.
Vous n'avez qu'à étendre le
bras pour prendre dans son
tiroir le renseignement désiré
Économise la place.

Hauteur 1 m 20
Largeur 1 m 85
Profondeur 0 m 32

Recherches faciles.
Les tiroirs n'ayant pas de cô-
tés, sauf demande spéciale.

Grande capacité.
Contient plus de 200 kilos
de papiers.

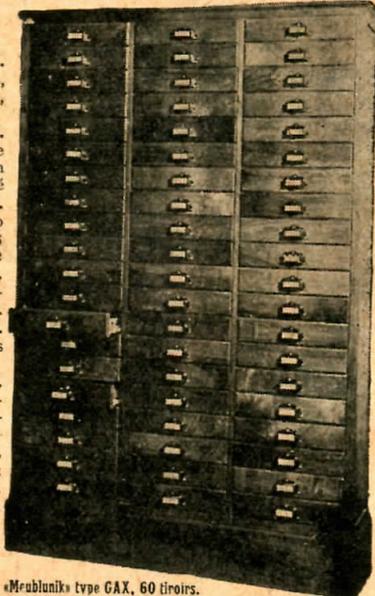
Il n'a pas de rideau.
Donc: élégance, propreté in-
térieure, accessibilité instan-
tanée.

Construction garantie.
Tout tiroir brisé par accident
sera remplacé gratuitement.

Livré en Chêne massif ciré ou
Noyer massif ciré.

Au Prix réduit de
1.600 fr. franco

Payable en 3 Mensualités. «Meublunik» type GAX, 60 tiroirs.



LE MEUBLUNIK

AMOUROUX - MONTPONT (Dordogne)

**HARLEY, INDIAN, B. S. A., TERROT,
F.N., GNOME, SOYER, ETC.**

Rien que des occasions, garantie 6 mois
Crédit 13 mois - Reprise de toutes motos

Toutes pièces HARLEY INDIAN soldées avec 50 0/0 de remise
Ouvert même le Dimanche matin

La MOTO pour TOUS, 3, rue Aumont - PARIS

ÉCOLE DE MOTOS

— MOTOS DES GRANDES MARQUES —

G. AUGOYAT,

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

Imp. Spéciale de Moto Revue, 30, rue du Poteau, Paris (18^e)

Le Gérant : C. LACOME

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

LES TRIOMPHES DE

MONET  **GOYON**

dans toutes les dernières grandes épreuves

1ers Côte des 17 Tournants,
cat. **175** cmc., *record battu.*
meilleur temps que la catégorie supérieure.

Côte de Grabels, cat **350** cmc.,
meilleur temps ex æquo.

Côte de Falicon, cat. **175** cmc.,

Côte de St-Julien de Ratz,
cat. **175** et **500** cmc.,
meilleur temps de la journée.

Côte du Camp, cat. **175** cm. *record battu*

Côte du Col de Saverne.
cat. **175-350** et **350** cmc. sidecar

Ces remarquables résultats venant s'ajouter aux magnifiques performances réalisées par MONET et GOYON dans le **TOUR DE FRANCE (4.500 k.), cat 175 et 350 cmc.**

ajoutent une nouvelle preuve de sa
Supériorité de Construction

Moteur VILLIERS, 2 Temps - M.A.G. d'origine, 4 Temps - Graissage KERVOLINE
Notice sur demande à

MONET-&-GOYON 57, Rue du Pavillon
— MACON —