

Les "Paris-les Pyrénées-Paris" sont en route!

LE NUMÉRO

1^{fr.} - 25

MOTO REVUE

TOUS LES
SAMEDIS

MOTOS - SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

17^e ANNÉE — N° 333

27 Juillet 1929

et
Motocyclisme
Automobilisme

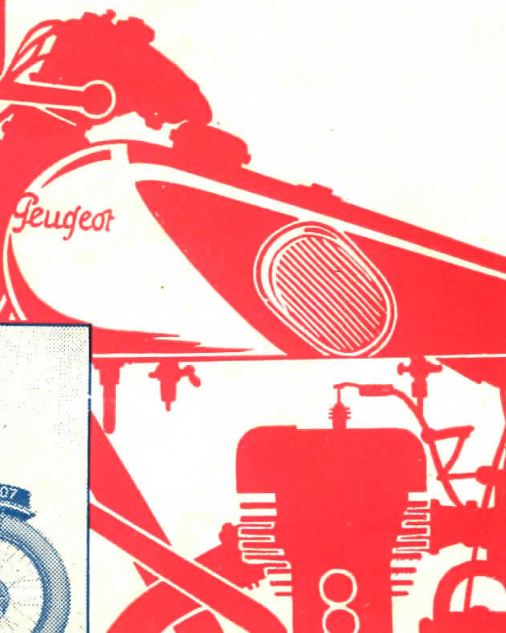
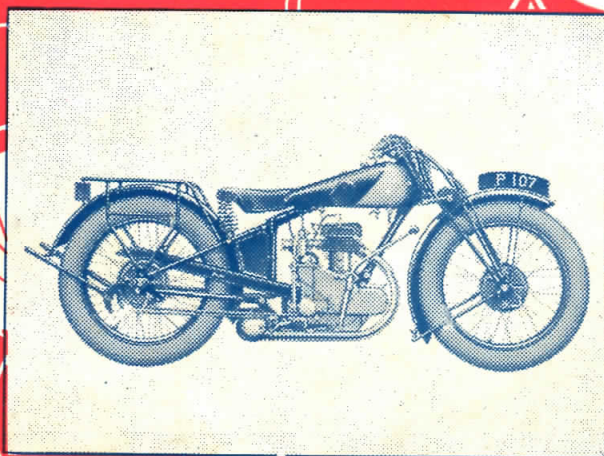


TÉLÉPHONE :
CENTRAL : 03-81
— 08-24
C/C. POSTAL 29.737

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

Plus sûre que le vélo parce que plus lourde, plus stable que l'auto parce que sur deux roues, la Moto se prête à toutes les circonstances : voici un exercice à la portée de tout conducteur normal, la machine répondant toujours strictement aux incitations du pilote. Tom Durban, à Southend, sur le mur perpendiculaire "de la Mort".

pour 4.950^{fr}
une vraie 350^{cm³}



nouvelle 4 CV
P. 107 S

Dernière née de Peugeot, fruit d'un effort industriel constant, la P. 107 S semi-luxe est une véritable 350 cm³... Elle réunit les avantages tant appréciés dans les fameuses P. 107 : bloc-moteur, réservoir en selle, position surbaissée... Elle reste la seule 350 cm³ à moyeu arrière démontable sans toucher à la chaîne et aux freins...
 ...Et la seule 350 cm³ moderne au prix de **4.950 frs.**

Peugeot

CIRCUIT DE L'AIN

(7 JUILLET 1929)

330 Kilomètr. dont 80% en Montagne

Terrot



remporte une Victoire significative dans cette importante épreuve d'endurance qui compte pour les

COUPES DE FRANCE DE TOURISME

Catégorie 250 cmc. — **1^{ers}** — QUENETTE, GAROT, SCHNEIDER ;
Catégorie 350 cmc. — **1^{er}** ex æquo FICHTER, LONGEAU, RICHARD.

TERROT, enlève les plus hautes récompenses dans ces deux Catégories qui comptaient
15 Arrivants en 250 cmc. et **22** Arrivants en 350 cmc.

COUPE DES CONSTRUCTEURS, Cat. 250 cmc.

COUPE DES CONSTRUCTEURS, Cat. 350 cmc.

CHALLENGE DE RÉGULARITÉ ;

COUPE DE L'UNION MOTOCYCLISTE DE L'AIN.

Le même jour la Moto Terrot triomphe en Vitesse :

CIRCUIT DE DIEPPE : Cat. 250 cmc. **1^{er}** COULON

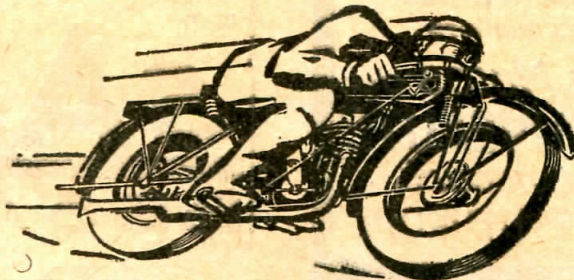
Et en Côte :

COTE DE L'ESCRINET : Cat. 250 cmc. **1^{er}** DURAND
Cat. 350 cmc.

Nos Coureurs officiels utilisent les Huiles TERROT

— Tous sur Motos TERROT —

MAGASIN DE VENTE
30, Avenue de la Grande-Armée
PARIS



CATALOGUE FRANCO
Etablissements TERROT
DIJON

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

Motocyclistes!!

rappelez-vous que

Les STANDS AUTOMOBILES

DU

PALAIS

DE LA

NOUVEAUTÉ

vendent

les motocyclettes

à CRÉDIT RÉELLEMENT

au même prix qu'au comptant

prix net du catalogue du constructeur

sans combinaisons

sans surprises

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

Les motocyclettes sont mises
au point dans nos ateliers

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

L'heure sur la route

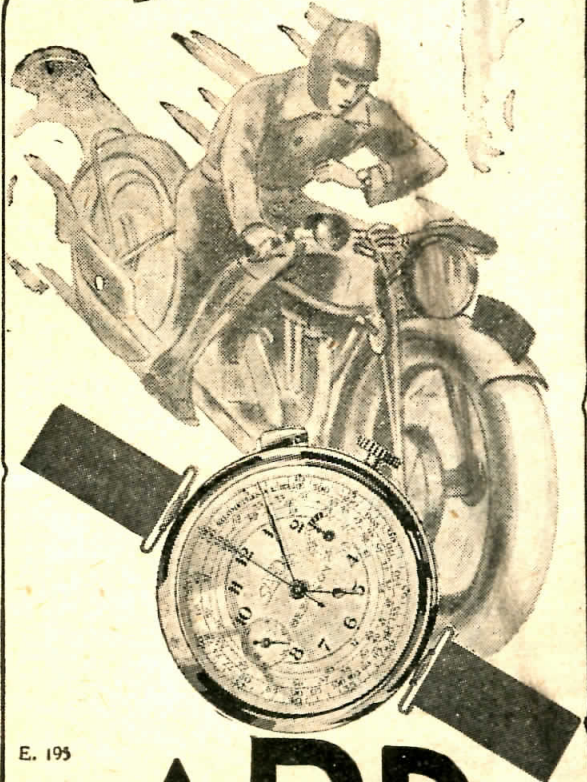
Vous aimez à contrôler vos "temps", à
calculer vos moyennes ; et quand vous
abordez "la ligne droite" vous voulez savoir
jusqu'ou "monte" votre machine...

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

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

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

FABRIQUE D'HORLOGERIE DE PRÉCISION
Établissements SARDA - Besançon



E. 195

SARDA

BESANÇON

20 RECORDS DU MONDE

CLASSE 6

Motos 175 cmc.

Record des 8 heures	HOMMAIRE et SOURDOT	sur	MONET-GOYON
Record des 9 heures	—		—
Record des 10 heures	—		—
Record des 11 heures	—		—
Record des 12 heures	—		—
Record des 1000 km.	—		—
Record des 1500 km.	—		—
Record des 2000 km.	—		—
Record des 500 milles	—		—
Record des 1000 milles	—		—
Record des 24 heures	—		—

CLASSE A

Motos 250 cmc.

Record des 24 heures (<i>Bol d'Or</i> 1929)	RENAUD	sur	G.P. ROLEO
--	--------	-----	------------

CLASSE H

Cyclecars 350 cmc.

Record des 12 heures (arrêté)	CHÉRET	sur	JACK-SPORT
Record des 24 heures (arrêté)	CHÉRET	sur	JACK-SPORT

CLASSE I

Cyclecars 500 cmc.

Record des 24 heures	GOETZ	sur	MONOTRACE
----------------------	-------	-----	-----------

CLASSE J

Cyclecars 750 cmc.

Record du Kilomètre lancé	André DARMONT	sur	DARMONT-MORGAN
Record du Mille lancé	André DARMONT	sur	DARMONT-MORGAN

CLASSE I

Voitures 500 cmc.

Record du Mille lancé	R. de ROVIN	sur	ROVIN-JAP
Record du Kilomètre arrêté	—		—
Record du Kilomètre lancé	—		—

Figurent au Palmarès de la

KERVOLINE

L'HUILE QUI S'IMPOSE PAR SES QUALITÉS

**La nuit,
sur la route
"blanche"...**

**vous
aimerez
rouler**

La lumière puissante du RM C4, le nouveau Radios-Moto à accumulateurs, ne varie jamais, aussi bien en marche qu'à l'arrêt. Alimentée par une batterie d'accus de forte capacité - elle-même maintenue en charge par une dynamo blindée indé réglable - elle permet au motocycliste de rouler, de lire sa carte ou les poteaux indicateurs et de réparer comme en plein jour.



Notice RM C4 gratuite

Les trois types d'équipements RM C4 sont décrits de façon détaillée, avec de nombreuses photographies, dans la notice RM C4 envoyée gratuitement sur votre demande. Le

RM C4
illumine la route
ÉCLAIRAGES ÉLECTRIQUES
RADIOS
POUR CYCLES & MOTOS

Siège social, usines et bureaux :
18, rue Denfert-Rochereau BELLEGARDE (Ain)
Pour PARIS
montage et vente, 38, Rue du Château-d'Eau, (10^e)

**SAINT-MARTIN
AUTOMOBILES**

27, Rue du Château-d'Eau - PARIS (10^e)

**ÉDITION UNIQUE AU MONDE
SON SPLENDIDE CATALOGUE**

— 200 pages in-4^o en couleurs —
REMBOURSABLE A TOUT ACHETEUR
est expédié franco contre 7 fr., timbres
ou mandat-poste par pli recommandé.

Au Comptant ou en 14 Versements

Les **MOTOCYCLETTES** *DE TOUTES
MARQUES*
LEURS ACCESSOIRES

Les **MOTEURS MARINS**
LEURS COQUES

Les **Machines à coudre RÉGOR**
GARANTIES 5 ANNÉES

**AGENCE DES
AUTOMOBILES PEUGEOT**

Essais sur demande de la triomphante
12 CV., 6 CYLINDRES

Votre intérêt est de vous adresser à
St-MARTIN-AUTOMOBILES

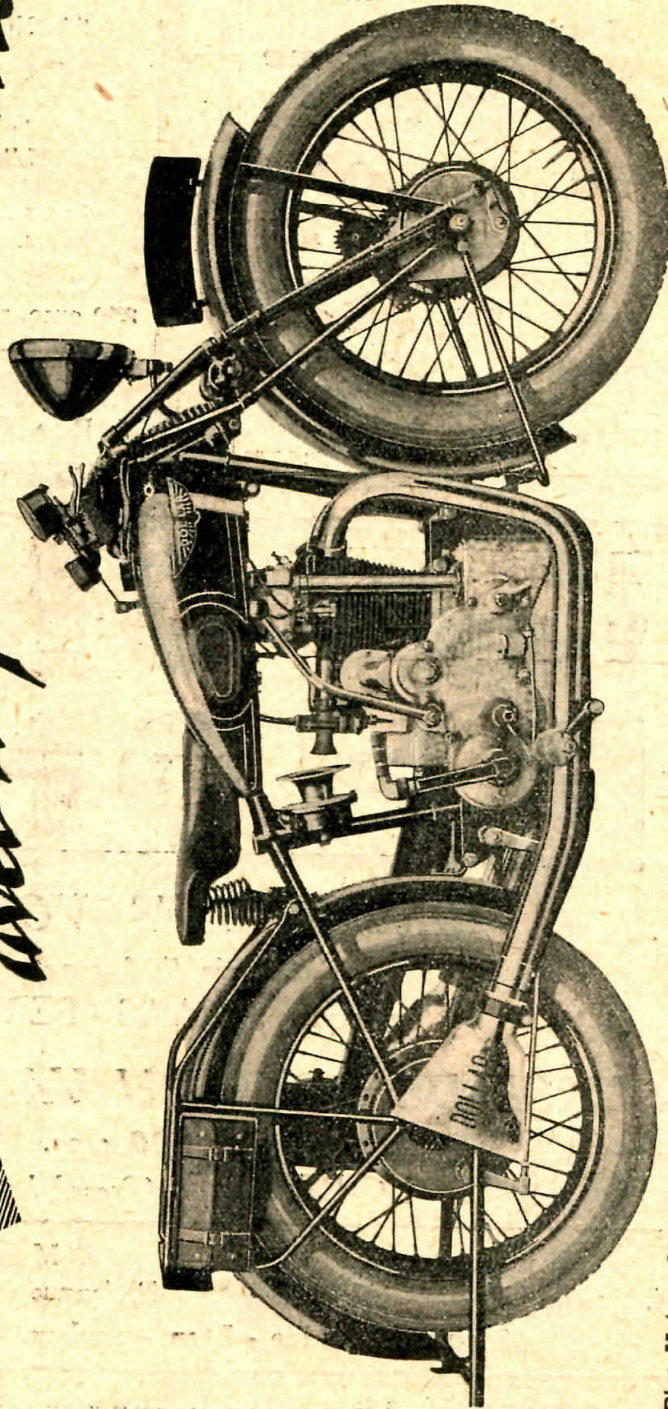
dont la loyauté est recommandée
par son immense Clientèle.

DOLLAR

*La plus
belle machine
Française!
avec les plus beaux accessoires.*

TYPE
SPORT-LUXE

500 LSS : 7.700 fr.
350 KSS : 7.250 fr.



Bloc-Moteur CHAISE à culbuteurs, Arbre à cames en tête - Cadre double berceau entièrement brasé en tubes d'acier sans soudure - Complètement équipée avec Eclairage MARCHAL, Accumulateurs, Klaxon électrique, Lanterne arrière, Jauge d'Essence, etc.

Etablissements DOLLAR, 19 (p), Quai de la Marne, JOINVILLE-LE-PONT (Seine)

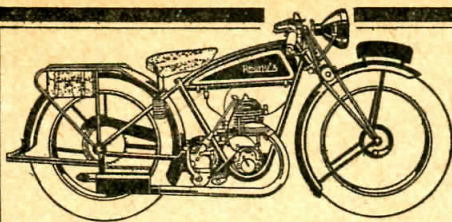
Pub. G. Sweet's Pièces Détachées et Réparations : 9, Avenue Félix-Faure - PARIS (XV^e)



REMPLISSEZ CETTE FICHE !
Envoyez-moi gratuitement votre catalogue et vos conditions de vente à crédit.
ES 10, LAR, 19 (p), Quai de la Marne - Joinville-le-Pont - Seine

27-7-29.

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs



RHONY'X

Ses
2 Temps luxe
double
échappement

D X 2 4.200 fr.

E X 2 4.600 fr.

MOTO-RHONY'X
50, Chⁱⁿ de Montchat
LYON (Rhône)

104.

Veuillez m'adresser votre Catalogue Illustré
gratuits. M
Rue. Ville Dépt. 27-7-29.

PROPUL- CYCLE

Offre au prix sans concurrence de

2.950 Francs

SA NOUVELLE MOTO 2 TEMPS

250^{cmc.} type "RALLYE"

double échappement Moteur "DU-
TEN", boîte 3 vitesses "Staub",
pneus Ballon 700x80 "Hutchinson",
freins A.V. et A. R. sur larges tam-
bours, fourches "Munro-Confort"
avec amortisseurs.

250 cmc. modèle Populaire : 2.685 francs

PROPUL - CYCLE

7, Rue Gravel, LEVALLOIS (Seine)

GNOME RHONE

CIRCUIT DES VOSGES

Catégorie 500 cmc.

1^{er} ex-œquo : NAAS - BERNARD

COURSE DE COTE DU VAL DE CUECH

Sidecars 600 cmc.

1^{er} BERTHE (Record battu)

SIÈGE SOCIAL :
34, Rue de Lisbonne, **PARIS**

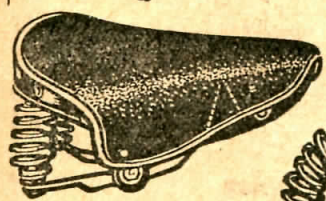
MAGASIN D'EXPOSITION :
49, Avenue de la Grande-Armée, **PARIS**

SUCCESSALES : **Lille - Lyon - Toulouse - Marseille**

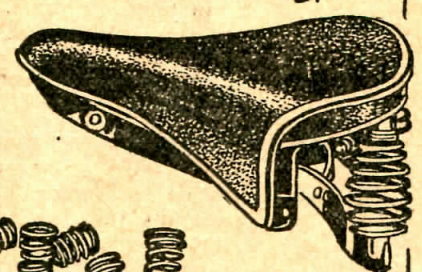


SELLE de QUALITÉ
 tout en ressorts

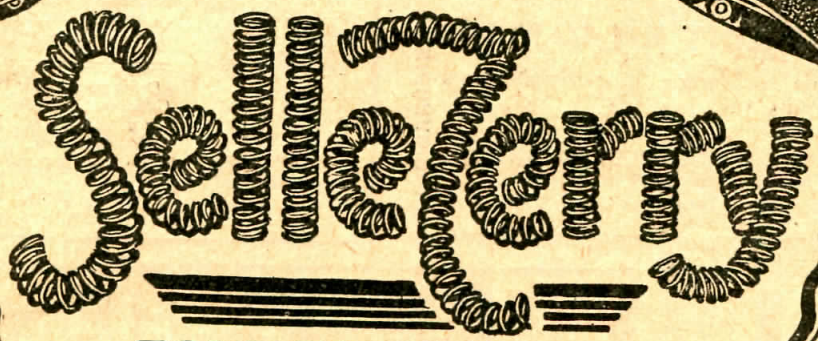
100 p. 100 de confort



SELLE "TERRY"
VÉLO DAME



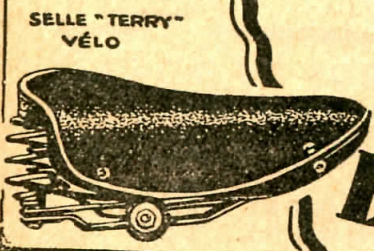
SELLE "TERRY"
MOTO



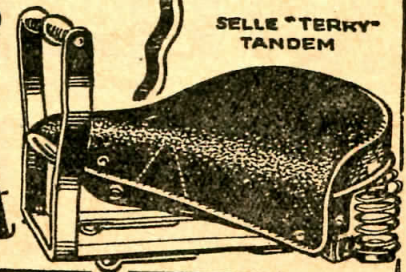
TOUT EN RESSORTS

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

En vente partout



SELLE "TERRY"
VÉLO



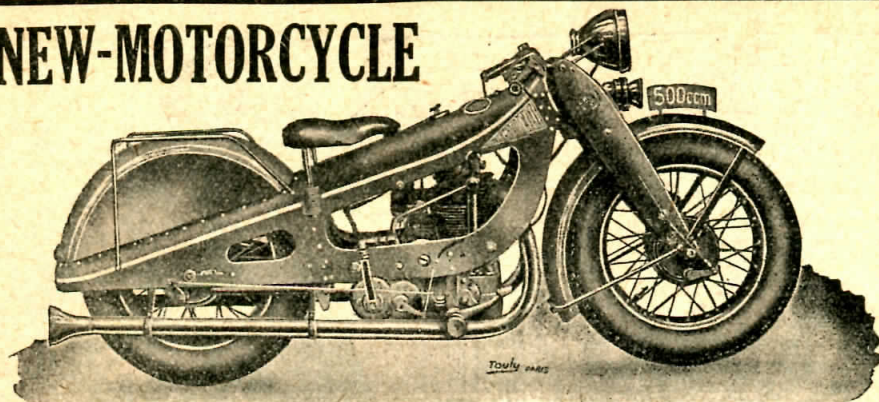
SELLE "TERRY"
TANDEM

Publicité Bowden - Cicca - Brampton - Brown.

Mallersch et Vozg

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

NEW-MOTORCYCLE



350 cmc. - Arbre à cames en tête. **6.700^{fr}**

500 cmc. - Arbre à cames en tête. **7.000^{fr}**

AGENCE GÉNÉRALE pour la FRANCE

PARIS-MOTOS

79, Av. des Ternes - PARIS

GEORGES ROY

77, Avenue d'Antony
CHATENAY (Seine)

Téléphone 63

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



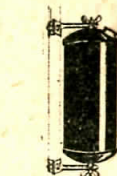
VOICI

le moment de préparer votre équipement...

Pensez à votre passagère. Votre siège arrière est-il confortable? Demandez à votre fournisseur de vous présenter le V & W N° 12 à poignée caoutchouc et amortisseurs, ainsi que nos repose-pieds pliants et réglables qui se placent à la hauteur voulue, ils sont les plus perfectionnés. Un Porte-bougies, Porte-bagage, Boîte à chambre à air, Réservoir de secours, pourront vous être d'une grande utilité.

Demandez notre Catalogue franco.

V & W
5 et 7, rue Franklin
LE PRÉ-ST-GERVAIS
(SEINE)



GILLET-HERSTAL

(MARQUE FRANÇAISE)

AJOUTE A SES NOMBREUX SUCCÈS ET A SES 32 RECORDS DU MONDE

CIRCUIT DES VOSGES

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 & CONDITIONS DE PAIEMENT EN 12 MOIS

— 32, Rue Pierret - NEUILLY-sur-SEINE

1^{er} ex æquo M. DUMOULIN
Huile SHELL. Pneu DUNLOP, Ch. BRAMPTON, Bougie CHAMPION, Equip. FLERTEX

CAUSERIE

LA MOTOCYCLETTE SPORT

Dans notre dernière causerie nous avons décrit les avantages que présente pour un moteur 4 temps la culasse hémisphérique et les soupapes en tête.

Aujourd'hui, nous vous décrivons en détail notre dispositif breveté de commande de ces soupapes.

Si nous nous reportons au dessin ci-contre, qui représente le carter de distribution ouvert, nous sommes frappés par la simplicité mécanique de cette distribution. Au lieu des distributions par arbres à cames en tête ou par culbuteurs et tringlerie dans lesquelles foisonnent une infinité d'organes mécaniques fragiles tels que pignons coniques ou hélicoïdaux, roulements à billes, taquets, culbuteurs, etc., etc.; dans le dispositif ci-contre, il n'existe en tout et pour tout que les organes suivants :

1° Un pignon de commande de distribution monté sur l'arbre vilebrequin, comme il en existe sur tous les moteurs, mais avec cette différence que n'étant pas limité par la place, ce pignon est d'une force inusitée et n'est sujet ni à fragilité, ni usure.

2° Un pignon de réception monté sur l'arbre à cames permettant de démultiplier celui-ci à demi-régime du moteur. Ce pignon est en fibre **Diamond** de façon à éviter tout bruit d'engrenage et est absolument inusable.

3° Une simple et unique came, extrêmement robuste, d'une forme très simple, entraînée par le pignon de réception imprime à elle seule le mouvement de commande des soupapes d'admission et d'échappement.

4° Deux culbuteurs articulés au sommet de la culasse transmettent le mouvement de la came l'un à la soupape d'admission, l'autre à la soupape d'échappement. Chacun de ces culbuteurs est formé de deux parties. Le petit bras est en acier et est solidaire de l'axe qui est de très gros diamètre et de grande longueur et qui oscille dans un palier venu de fonte avec la culasse.

Le grand bras que nous appelons le levier d'attaque est monté et serré par une pince sur l'axe du petit bras. Chacun de ces leviers d'attaque est en **Duralumin** estampé et traité, ceci dans le but de diminuer l'inertie d'une part et d'autre part de permettre le frottement de l'extrémité du levier directement sur la came.

A ce sujet, il est bon de rappeler les caractéristiques principales du **Duralumin**.

Ce métal offre, après un traitement convenable, une résistance de 45 kgs environ, sensiblement égale à l'acier demi-dur pour une densité environ trois fois moindre et d'autre part, à condition de travailler sur des surfaces parfaitement huilées, il offre une

résistance à l'usure considérable, au point d'user les parties en acier les mieux trempées sur lesquelles il frotte, sans que lui-même présente la moindre trace d'usure. Son seul inconvénient réside dans son prix de revient qui est élevé, mais dans les moteurs d'aviation où l'on ne regarde pas absolument au prix pour faire sûr et durable, les bielles sont en **Duralumin** et tourillonent à même le vilebrequin, lequel est dans ce cas nitruré.

Pour revenir au cas qui nous occupe, chaque levier d'attaque a une semelle de forme appropriée et parfaitement polie portant sur la came qui est elle-même cément-

plus qu'à resserrer les deux boulons de la pince. Ce dispositif de réglage supprime les vis avec contre-écrous généralement placées à l'extrémité du culbuteur et qui ont le grave défaut d'augmenter l'inertie de celui-ci, de se desserrer fréquemment et d'user la queue de la soupape dans laquelle ils font rapidement une empreinte.

Le réglage du culbuteur est d'ailleurs à faire très rarement car, d'une part, l'usure du bras portant sur la came est pour ainsi dire nulle et que d'autre part le petit bras agissant sur la soupape n'étant pas encombré d'une vis de réglage celui-ci comporte une pastille en fibre **Diamond** sertie à son extrémité qui seule vient en contact avec la tige de soupape ne produisant qu'une usure infime à celle-ci et supprimant tout bruit.

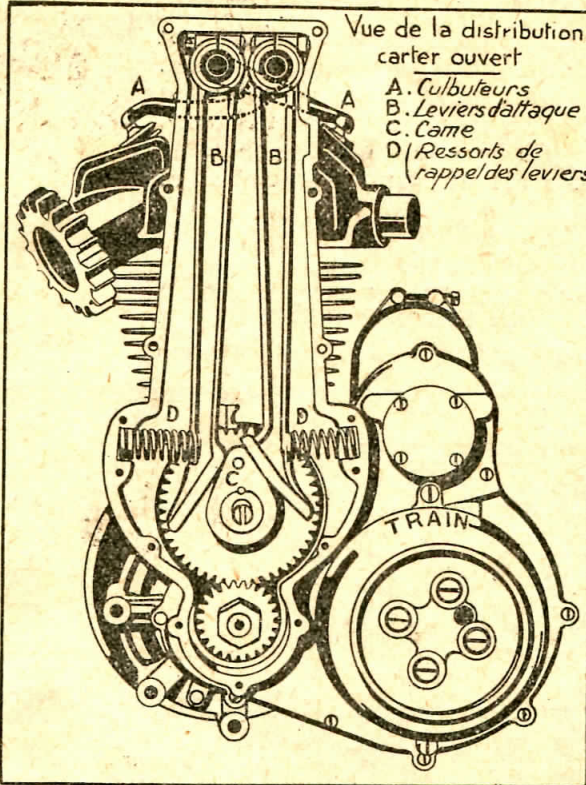
5° Enfin deux ressorts appuyant près de la came sur chacun des leviers d'attaque complètent l'ensemble du dispositif de commande de distribution. Chacun de ces ressorts a pour but de compenser aux régimes élevés l'inertie du culbuteur sur lequel il s'appuie de façon que celui-ci suive toujours le profil de la came.

Certes ces ressorts pourraient être supprimés et remplacés par des ressorts de soupapes plus forts, lesquels auraient pour but comme sur les autres moteurs de rappeler tout à la fois la soupape et les culbuteurs, mais nous estimons que ce procédé est arbitraire et qu'il est plus logique de mettre un ressort pour le rappel du culbuteur et un autre pour le rappel de la soupape, ce qui évite d'exagérer la puissance du ressort de celle-ci, ce qui a l'inconvénient de produire le matage du siège de la soupape, sa rupture quelquefois et en tout cas de faire subir à l'axe de culbuteur lui-même des efforts supplémentaires et inutiles.

Est-il possible de concevoir un dispositif de commande de soupapes plus simple, mieux étudié, plus mécanique ou offrant plus de perfection et de sécurité que celui-ci ? Vraiment nous ne le croyons pas. Il laisse loin derrière lui tout ce qui a été fait jusqu'à présent et même le dispositif de commande des soupapes latérales offre encore plus d'organes en mouvement et de fragilité mécanique que celui-ci.

Des difficultés d'approvisionnement ne nous ont pas permis de sortir nos blocs-moteurs 4 temps au début de la saison comme nous l'avions espéré et par là d'en livrer de grosses quantités ; mais les Motocyclistes qui, à l'heure actuelle, possèdent nos motocyclettes **Sport** sont unanimes à reconnaître la bonne tenue entre autre de notre distribution.

Dans notre prochaine causerie, nous passerons rapidement en revue les caractéristiques des autres organes de notre Bloc-Moteur 4 temps et de notre **Moto-Sport**.



Vue de la distribution
carter ouvert

- A. Culbuteurs
- B. Leviers d'attaque
- C. Came
- D. Ressorts de rappel des leviers

tée très profondément et très durement. Si par extraordinaire même il se manifestait sur la surface de la semelle une trace d'usure, il est facile de remettre la chose en état par un simple coup de lime douce ou de toile émeri.

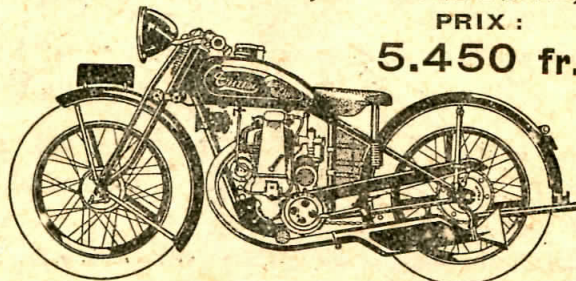
Une autre particularité de ces culbuteurs est que le réglage du jeu entre l'extrémité du petit bras et la tige de la soupape se fait tout simplement en desserrant la pince du levier d'attaque et en amenant le petit bras du culbuteur à la position voulue. Ceci fait, il ne reste

La Motocyclette la plus **PERFECTIONNÉE**, la mieux **FINIE**, la Meilleur **MARCHÉ**

BLOC-MOTEUR

4 Temps,
Soupapes en tête
de 350 cmc.
3 Vitesses

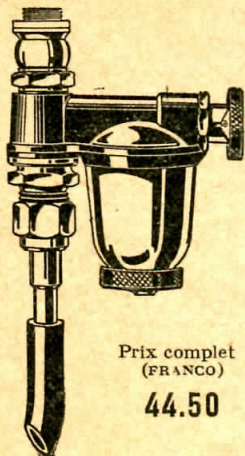
Vente à crédit en 12 mensualités. — Catalogue franco.



PRIX :
5.450 fr.

MOYEURS
à roulements
annulaires,
4 Freins,
Fourche à amortisseur sur chaque articulation, Frein de direction, Pneus Ballon

AGENTS PARTOUT



Prix complet
(FRANCO)
44.50



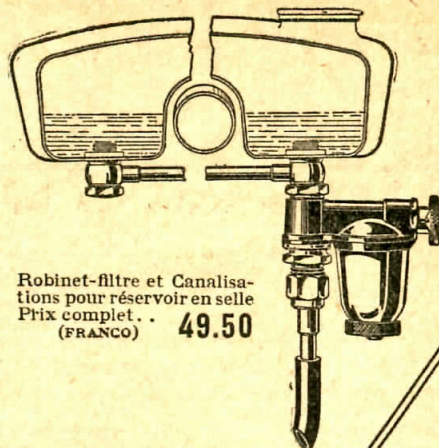
MOTOCYCLISTES...

L'Essence doit être filtrée avec le

ROBINET-FILTRE

» **RAPIDO** «

qui se monte sans soudure en peu de minutes, sur toutes motos. Plus de gicleur bouché, de boisseau grippé, d'eau dans le carburateur. Plus de perte d'essence par le robinet du réservoir.

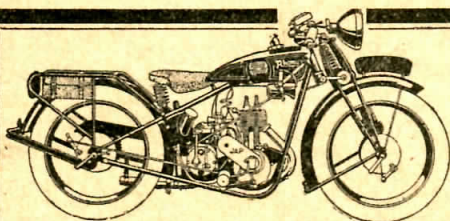


Robinet-filtre et Canalisations pour réservoir en selle
Prix complet... **49.50**
(FRANCO)

F. ANÈRE AGENT GENERAL POUR LA FRANCE & ETRANGER

4, AVENUE FELIX-FAURE, LYON :: C. C. Post. 33882 Lyon

SPECIALITÉS « RAPIDO »
Robinet-Filtre
Veuillez m'expédier un
« RAPIDO » pour Moto
à l'adresse suivante :



RHONY'X

Ses 4 Temps

à soupapes latérales

D X 4
250 cmc. **4.675 fr.**

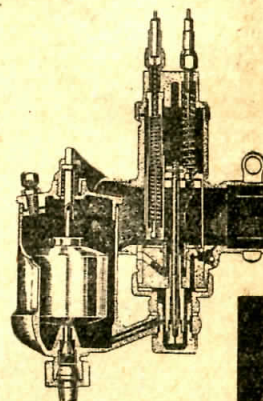
E X 4
350 cmc. **5.500 fr.**

avec éclairage.

MOTO-RHONY'X
50, Chⁱⁿ de Montchat
LYON (Rhône)

101.

Veuillez m'adresser votre Catalogue illustré
grat. M
Rue Ville Dépt 27-7-29.



Détenteur de toutes les 1^{re},
2^{me} et 3^{me} places dans
toutes les grandes Épreuves
Internationales...

LE PLUS SOUPLE
LE PLUS AGRÉABLE

est encore le CARBURATEUR A AIGUILLES

TYPE M - 1927

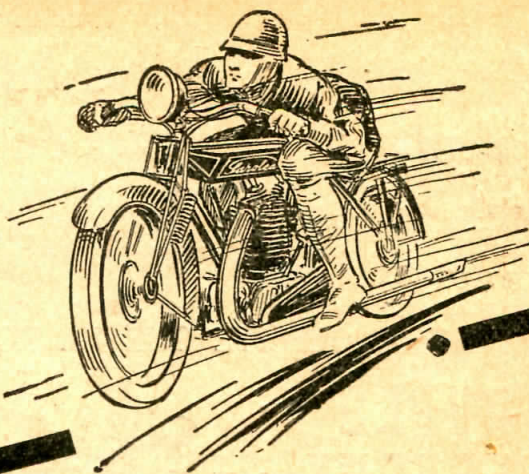
AMAC
SOCIÉTÉ ANONYME FRANÇAISE
75 ter, Rue de Villiers, 75 ter
NEUILLY-SUR-SEINE
Dépôt PARIS: ÉT. R. MUNRO, 198, Bd Péreire

X

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

GRAND PRIX DE BELGIQUE

MOTOS



CATÉGORIE : 417^{KM.} 200
500 CMC.

21 PARTANTS = 5 CLASSÉS SEULEMENT

Saroléa

2^e avec **CARLSSON**
3^e avec **GRÉGOIRE**

TOUS DEUX SUR 500 cmc. SUPERSPORT

*** *Le grand déchet prouve la* ***
SUPERIORITÉ DES MACHINES CLASSÉES

Huile **SHELL** — Pneus **DUNLOP** — Bougies **K.L.G.** — Chaînes **COVENTRY** — Magnéto **BOSCH**
— Selle **TERRY** — Carburateur **AMAL** — Garniture **FERRODO** — Valves **SCHRAEDER** —

Sous Réserve d'Homologation par la F. M. B.

MAISON SAROLÉA (-SOCIÉTÉ-
ANONYME) **HERSTAL-LIEGE** (BELGIQUE)

— AGENTS PARTOUT EN FRANCE —

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

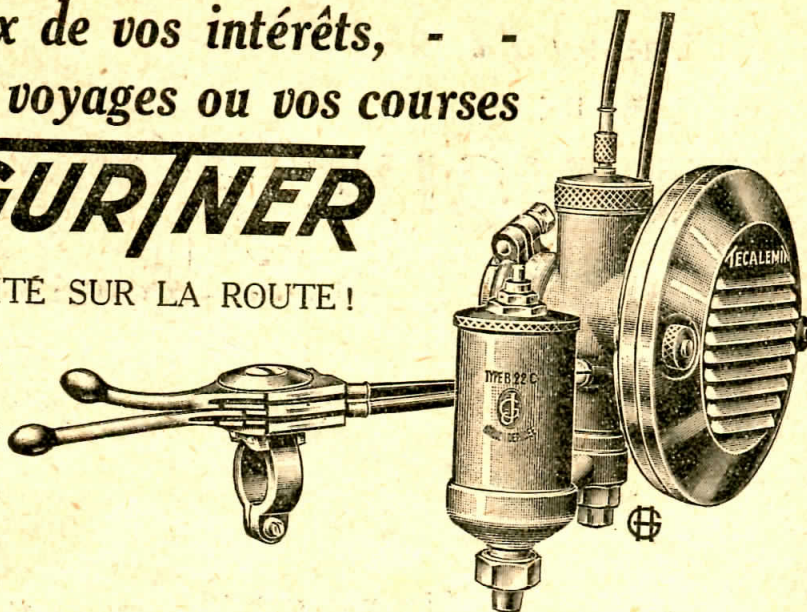
*Vous êtes soucieux de vos intérêts, - -
d'agrémenter vos voyages ou vos courses
journalières*

— AVEC UN —

GURNER

QUELLE TRANQUILITÉ SUR LA ROUTE !

Il est si **SOUPLE** . .
» **NERVEUX** . .
» **PUISSANT** . .
» **ÉCONOMIQUE**



Tous nos appareils peuvent être livrés avec le nouveau
filtre à air "TÉCALÉMIT"

ÉTABLISSEMENTS **J. GURNER** PONTARLIER - (DOUBS) FRANCE



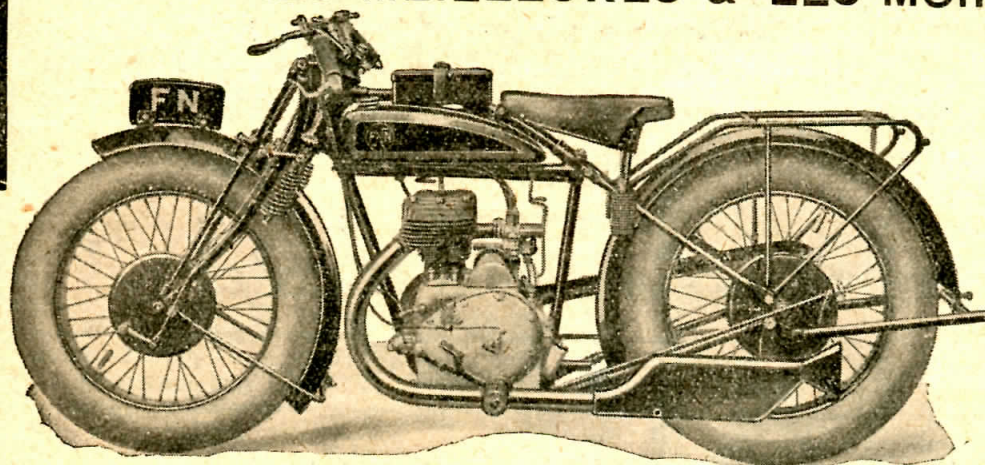
FABRIQUE NATIONALE D'ARMES

HERSTAL-LEZ-LIÈGE
(BELGIQUE)

LES NOUVEAUX PRIX 1929

CLASSENT LES MOTOS F. N. PARI

LES MEILLEURES & LES MOINS CHÈRES



350^{cmc.}, NORMALE :

5.200 fr.

350^{cmc.}, SURBAISSÉE :

5.600 fr.

500^{cmc.} SUR PNEUS
DE 100

7.300 fr.

500^{cmc.} SUR PNEUS
DE 115

7.450 fr.

LA 350 cmc., NORMALE.

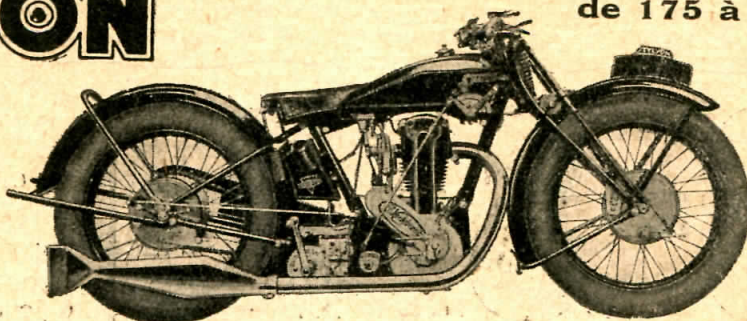
4, Rue Pierret - NEUILLY-SUR-SEINE - Téléphone : WAGRAM 94-27

STYL'SON

de 175 à 500 cmc.

LA MOTO DE GRAND
STYLE

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



ADSIM

Le Chambon-Feugerolles
(près Saint-Étienne)

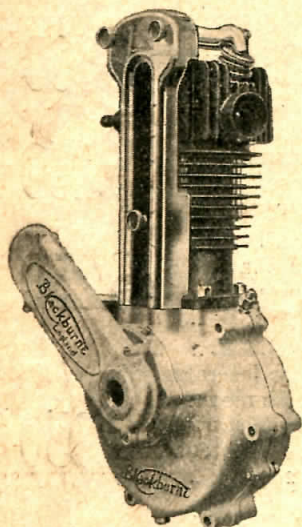
(Loire)

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

LES MOTEURS

LA BOUGIE

Blackburne

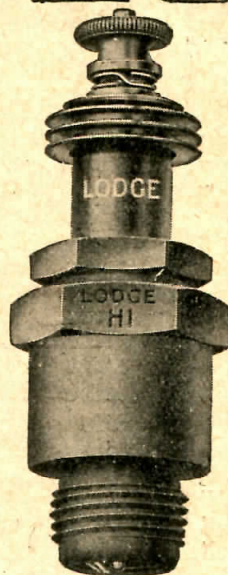


- LE MOTEUR -
DE
MOTOCYCLETTES
LE PLUS
RAPIDE
DU
MONDE

20 MODÈLES
différents en 4 Temps

13 NOUVEAUX MODÈLES

LODGE



TYPE H. 1.
- SPORT -

TRIOMPHE PARTOUT:

EN EUROPE,
SUD-AFRICAÏN ET
EN AUSTRALIE

■ ■

Voici maintenant le dernier
grand Succès de LODGE à
Budapest, dans le T. T.:

250 cmc. : Premier ;
350 cmc. : 1^{er}, 2^e ;
500 cmc. : 1^{er}, 2^e, 3^e.
Tour le plus vite.

TOUS LES PREMIERS AVEC
LA BOUGIE LODGE

»»

— DEMANDER RENSEIGNEMENTS ET NOTICE EN FRANÇAIS A —

H. J. HARDING

REPRÉSENTANT POUR LA FRANCE
49, Boulevard Gouvion-Saint-Cyr - PARIS



Super Casque AMO

Armature très légère et rigide résistant aux chocs les plus violents

SOLIDE, LÉGER, AÉRÉ, IMPERMÉABLE, ÉLÉGANT
il est indispensable même aux plus prudents

Il assure ceux qui partent et rassure ceux qui restent

En vente chez tous les bons Agents et Commissionnaires

Etabl. AMO, fabricants, 23, rue Descombes, Paris - Carnot 71-53

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

XIII



S-S-P

livre maintenant ses fameux

2 Temps & 4 Temps

SES VICTOIRES

Catégories 175 et 250 cmc.

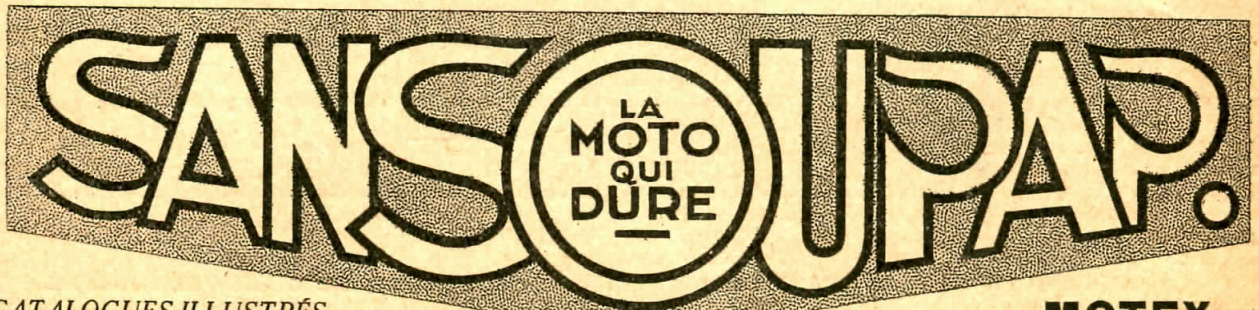
Bol d'Or.. .. .	1927-28
Circuit Seine-Inférieure.	1927-28
6 Jours d'Hiver. . . .	1928-29
Paris-les Pyrénées-Paris.	1927-28
Paris-Nice	1928
Bordeaux-Nice	1929
Circuit du Sud-Ouest ..	1929
TOUR DE FRANCE ..	1929

2 TEMPS

2 CV. - Touriste.	Moteur S.S.P.	
	Chaîne-Chaîne	
	2 Vitesses	
	Kick-Débrayage. . . .	2.200^{fr.}
	Pneus 650 x 50	
2 CV. - Luxe.	Moteur S.S.P.	
	Chaîne-Chaîne	
	2 Vitesses	
	Kick-Débrayage	2.950^{fr.}
	Pneus Ballons	
2 CV. - Sport.	Moteur S.S.P.	
	Chaîne-Chaîne	
	3 Vitesses	
	Éclairage Electrique.	3.500^{fr.}
	Pneus 600 x 75	
3 CV. - SS. 25.	Moteur S.S.P.	
	Chaîne-Chaîne	
	3 Vitesses	
	Double échappement	
	Éclairage Electrique.	3.950^{fr.}
	Pneus 25 x 3.	

4 TEMPS

3 CV. - SL 25.	Moteur J.A.P.	
	Soupapes latérales.	
	3 Vitesses	4.500^{fr.}
	Pneus 25 x 3	
3 CV. - SJa 25.	Moteur J.A.P.	
	Culbuteurs.	
	3 Vitesses	5.250^{fr.}
	Pneus 25 x 3	
4 CV. - SB 35.	Moteur J.A.P.	
	Soupapes latérales..	
	3 Vitesses	5.250^{fr.}
	Pneus 27 x 4	
4 CV. - SL 35.	Moteur S.S.P.	
	Soupapes latérales..	
	Double Berceau. . . .	
	Éclairage électrique.	
	Montre-Compteur ..	5.950^{fr.}
	Pneus 27 x 4	
4 CV. - SJa 35.	Moteur J.A.P.	
	Culbuteurs	
	Double échappement.	
	Double Berceau	6.550^{fr.}
	Pneus 26 x 3 1/2	
5 CV. - ST 50.	Soupapes latérales ..	
	Double Berceau. . . .	6.550^{fr.}
	Pneus 27 x 4.	



CATALOGUES ILLUSTRÉS
—: SUR DEMANDE :-

CONDITIONS DE VENTE A CRÉDIT

MOTEX
49, Route des Petits-Ponts, PANTIN

Fondée en 1913

CAMILLE LACOME

Directeur-Fondateur

RÉDACTION, ADMINISTRATION
ET PUBLICITÉ

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

TÉLÉPHONE
CENTRAL 03-81 CENTRAL 03-24

C/C Postal 29.737

MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE
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 mandats
doivent être libellés :
"MOTO-REVUE"
51, Rue Vivienne, 51
PARIS (2^e)

EDITORIAL

Quel constructeur de moteurs sortira un quatre cylindres ?

C'est une très remarquable machine que celle sortie par New Motor-Car et elle incorpore beaucoup des détails que nous avons fréquemment réclamés. La direction, le bloc-moteur à quatre cylindres, le châssis, la protection du groupe moteur. Les seules critiques que nous lui adresserions, c'est la chaîne non protégée, l'absence de suspension arrière et l'emploi d'un moteur américain. Ce n'est pas que celui-ci ne soit excellent, tout au contraire, mais nous regrettons cependant que cette machine si originale n'ait pas un moteur français. Nous avons, en France, acquis une légitime réputation avec nos petites voitures à quatre cylindres de 750 et de 1.100 cmc. de cylindrée. Non seulement, au point de vue technique, il y en a de remarquables, mais nous sommes de plus arrivés à une production très économique de ces petites unités, assurément beaucoup de ces moteurs sont de dimensions et de poids trop élevés pour figurer sur une moto et un refroidissement par eau ne serait pas pour simplifier le problème ; nous pensons qu'en utilisant les données déjà acquises, il serait possible de créer un quatre cylindres à refroidissement par air (air canalisé de préférence) assez peu encombrant, suffisamment léger et pas trop cher. Le tout est d'avoir la foi et la volonté. Actuellement, il s'agirait, sans doute, d'une machine de luxe produite en petite série. Le public habitué au monocylindre et enhardi des services qu'il lui rend, le marché serait donc assez restreint, au début du moins. Mais, il est appelé à se développer. On sent très bien dans tous les pays du monde une tendance à réclamer des machines plus souples, plus silencieuses, plus propres, des mécanismes parfaitement enclos, bref, une moto qui présente la plupart des avantages d'une voiture et partout il y a un public qui attend avec impatience des machines répondant à cet idéal. Encore une fois nous voyons des petites voitures se vendre neuves de 13 à 15.000 francs et une voiture avec ses cinq roues, son équipement, ses quatre freins, sa carrosserie, son pont arrière, etc., est plus coûteuse à établir qu'une moto. Est-il donc impossible d'espérer au-dessous de 10.000 francs une moto 4 cylindres française. Les motos américaines à 4 cylindres ne sont guère plus chères que les bicylindres de même cylindrée. Supposons qu'il soit possible de monter sur une moto un

groupe 750 Peugeot Rosengart, ou autre. Nous aboutirons à une machine trop lourde, c'est certain, mais qui sera capable de très belles performances sur une voiture ; dans une certaine mesure, on regarde moins un poids et il est très certain que ces blocs pourraient être allégés sans que leur robustesse en souffrir. L'air-cooling, qui nous semble indispensable pour un

quatre cylindres de moto, permettrait sans doute de gagner du poids et de nous débarrasser d'un système de circulation et de radiateur assez fragile. C'est affaire d'initiative. Un fabricant de moyeux a eu le courage de produire en série un moyeu pour transmission par engrenage et le prochain Salon nous prouvera combien il avait raison. Nous sommes persuadés que le constructeur de moteurs qui étudierait un quatre-cylindres à refroidisseur par air canalisé, n'aurait pas lieu de le regretter non plus, que ce moteur soit un quatre temps en lignes, ou un deux temps constitué par des cylindres en V léger avec culasse commune par deux cylindres. Dans ce dernier cas, malheureusement, le problème de l'alimentation est délicat. Il faut, semble-t-il, renoncer au carter-pompe, mais une pompe d'alimentation n'est pas très aisée à réaliser, et, en tout cas, entraîne une complication et une augmentation de prix qui, pour une production économique, constituent de sérieux handicaps.

SOMMAIRE

N^o 333

Samedi 28 Juillet 1929

Par-ci, par-là	903
Le 9^e Paris-Les Pyrénées-Paris 1929 :	
Les coureurs sont partis .	904
Le Pneumatique, par H.-P. Borestroke (fin)	906
Un événement : La Scott, 300 cmc., par J. Mellier	908
Gillet Herstal Compétition, Fred S. Lipman.	909
La Diffusion de la Motocyclette, par H. Babel..	911
La Vélocette, par H.-P. Borestroke.....	912
Coefficient de sécurité, par Regairaz.....	913
La Moto en Belgique, par G. Detalle.....	915
La Page du Cyclecar, par G.-H. Waechter	921
La Page du Sidecar, par J. Convert.....	923

Motocycles Industriels

Nous aurions pu demander que les motocycles industriels participent en masse à la manifestation organisée pour eux et nous sommes bien persuadés qu'ils eussent remonté tous les obstacles accumulés sur leur route. Le motocycle industriel n'est pas encore assez connu et l'initiation du public doit être poursuivie sans trêve. L'énergie nécessaire au début, pour lancer ces véhicules d'une manière digne des services qu'on en peut attendre, sera récupérée par la suite et les constructeurs qui auront organisé la victoire et imposé le motocycle industriel n'auront nul lieu de le regretter. Le motocycle industriel doit nécessairement réussir, car il n'y a aucun véhicule qui puisse le remplacer. Il n'y en a pas un qui, pour des charges modérées, réduise autant les frais de transport. Il n'en est pas un aussi mobile, aussi rapide, aussi maniable. Nous avons trop en France la superstition de la voiture. Nous confions la police de la

route à des gendarmes dont les voitures ne dépassent guère le kilomètre à la minute. Nous dérangeons un camion d'une tonne pour livrer un quarteron d'épingles. Il faut une camionnette pour un sac de lettres qui pèse cinquante kilos. L'auto est encore considérée comme le seul véhicule auquel on puisse accorder sa confiance. Perte d'essence, perte de rendement, frais beaucoup plus élevés, utilisation désastreuse de la main-d'œuvre, on passe sur tout cela, tant est forte encore l'impression que le motorcycle est un instrument dans lequel on ne peut avoir confiance. Cela est invraisemblable, quand on voit encore rouler de vieux tricars toujours vaillants. Mais, pour démontrer au public incrédule, parce qu'il est encore ignorant, l'excellence du motorcycle industriel, rien ne vaut les démonstrations pratiques. Combien il y a de gens qui attendent le véhicule de transport léger et ultra-économique, qui ne peuvent le trouver dans la voiturette, si microscopique soit-elle ? C'est là une clientèle toute prête avec laquelle il faut entrer en contact. Cette clientèle, elle est éparpillée dans toute la France. C'est pourquoi, il serait utile que les motorcycles industrielles prissent part à toutes les grandes épreuves de tourisme. On verra ainsi qu'ils ne reculent devant rien, que leur marche est d'une sûreté parfaite. Nous voudrions par surcroît des caravanes de démonstration qui en s'arrêtant un peu par tout le pays montreraient à tous ce que peut faire le tri motorcycle industriel. Croyez que, commerçants et industriels sont des gens à refuser l'économie considérable qui leur sera offerte ?

Menaces

Quand nous laissera-t-on tranquilles ! pour ne pas nous servir d'une expression plus énergique. On entend de vagues et inquiétantes rumeurs, des bruits de couloir d'autant plus redoutables qu'il est impossible d'en trouver l'origine ; on est plus ou moins désarmé devant un danger qui peut surgir on ne sait où. Enfin, des bruits courent, nous espérons qu'ils sont vains, et, s'ils sont fondés, nous pensons que nos groupements interviendront.

Le premier, ce serait l'interdiction du tan-sad. Nous avons assez souvent exprimé notre opinion à ce sujet. Le tan-sad n'est pas un mode de locomotion dangereux. Avec sa robustesse, sa stabilité, l'efficacité de ses freins, la moto est parfaitement capable de transporter deux personnes. D'autre part, l'interdiction du tan-sad serait un coup très dur pour notre industrie. Il n'est pas douteux qu'une forte proportion de machines est utilisée pour le tandem et il est plus que douteux que les motocyclistes obligés de renoncer au tandem fassent l'acquisition d'un sidecar. La mesure proposée est donc à la fois absurde et dangereuse. Il est inadmissible que des députés absolument incompétents veuillent ainsi trancher de telles questions. Il faut une éducation spéciale et une longue expérience pour s'occuper de tout ce qui se rapporte à la circulation routière.

Une autre menace, c'est un remaniement des impôts automobiles et motocyclistes. On peut bien penser qu'il ne s'agit pas d'un allègement. MM. les députés ne connaissent de dégrèvements d'impôts qu'en ce qui concerne l'indemnité parlementaire et ils laissent aux autres le courage fiscal. Il faut bien que nous payons pour ce qu'on ne nous donne pas et en parti-

culier les routes. Il nous faut payer pour le désordre, l'incurie et l'incompétence. Nous serons toujours mangés, mais à quelle sauce ? Il faudrait cependant qu'on sût bien que nous en avons assez d'être pressurés, et que, même si le mandat législatif est prolongé, nous saurons nous souvenir. Si nous renoncions à notre individualisme et si nous comprenions la nécessité de nous grouper. Si un million et demi de citoyens automobilistes et motocyclistes formaient bloc, une défense énergique pourrait être organisée et nous n'en serions pas réduits à crier ou à aboyer dans le désert. Il est temps, grand temps d'agir, car le Parlement ratifiera sans sourciller tout projet élaboré, cuisiné dans les couloirs de la Chambre. Quelle belle plaisanterie que le groupe automobile de la Chambre !

Une magnéto d'éclairage à bon compte

Si on a les fonds nécessaires, il vaut assurément mieux acheter une des excellentes installations d'éclairage que tous nos lecteurs connaissent bien, et dont notre concours d'éclairage aux Pyrénées va démontrer la valeur.

A défaut un amateur adroit peut transformer une vieille magnéto d'allumage en magnéto d'éclairage. Ce sera assurément quelque chose d'assez primitif, l'éclairage ne sera pas des plus intenses mais on aura du moins le plaisir d'avoir obtenu un résultat par ses propres moyens et de s'en être tiré à bon compte.

Le premier point c'est de se procurer une vieille magnéto même décrépite, veuve de son rupteur, mais dont les roulements sont en bon état. Cela se trouve facilement chez un de ces industriels qui démontent vieilles motos et vieilles voi-



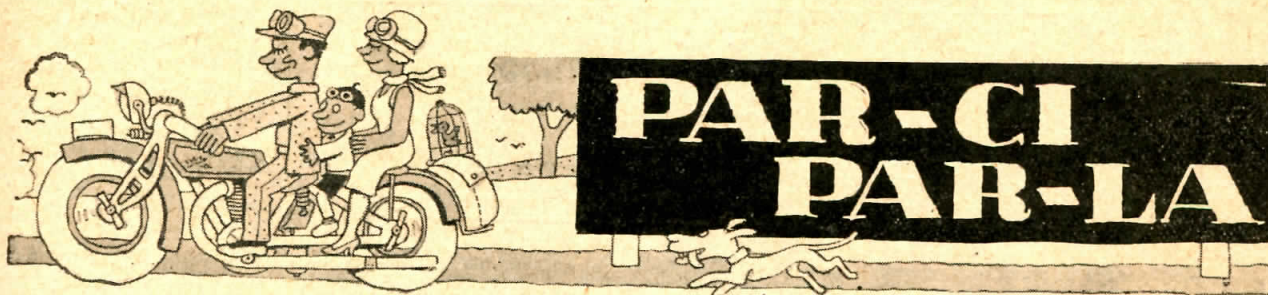
Ne croyez-vous pas que c'est un bienfait social, de pouvoir grâce à la moto, aller faire sa partie familiale en campagne le dimanche, loin des centres fumeurs ?...

tures pour les vendre en pièces détachées.

La magnéto sera d'abord démontée et on lèvera l'armature après avoir glissé dans le tunnel des masses polaires une barre de fer pour empêcher les aimants de perdre leur aimantation. Enlève l'isolant et les fils de l'induit. Vous achèterez une centaine de mètres de fil émaillé de la même section que celui de courant primaire et vous l'enroulerez autour de l'induit d'une manière aussi régulière que possible. Le fil émaillé vous permettra de faire un nombre de tours beaucoup plus grand que du fil gainé. Le nombre de tours ne devra pas être inférieur à 1.400 ni supérieur à 1.800. Vous recouvrirez la bobine ainsi obtenue de ruban isolant puis de gros fil bien serré et vous recouvrirez le tout de gomme laque. Un bout du fil est soudé sur une des joues de l'induit, l'autre est amené au collecteur. Au fond de la gorge du collecteur on monte une bande de cuivre dont on soude l'extrémité.

Vous pourrez alors remonter l'induit et la magnéto, une place commode pour cette magnéto se trouve au-dessus de la boîte de vitesse. On fixera une équerre en forte tôle sur les bords de la boîte de vitesse. La magnéto : sera montée couchée sur cette équerre.

Cette petite dynamo permettra d'alimenter une ampoule de 6 volts et un demi-ampère, soit de 3 watts. Sans doute, n'est-ce pas là un éclairage bien brillant, mais il permet néanmoins de rouler.



L'Avion vous intéresse-t-il?

Souvent nos lecteurs nous réclament une rubrique, une petite rubrique sur l'aviation, une sur la T. S. F. ces deux « progrès modernes » qui ont de grandes relations avec la moto par le sens inventif qu'elles provoquent chez le bricoleur inné qu'est tout motoriste. L'aviation vous plaît-elle? Répondez-nous.

Gnome-Rhône vient d'avoir son succès aviatique. L'avion géant Dox qui vient, à Constance, en Allemagne d'exécuter avec plein succès, ses vols d'essais avec 20 personnes à bord, à 210 kilomètres à l'heure, est un appareil équipé de 12 moteurs Titan. Titan? mais c'est ni plus, ni moins quelque chose comme une D.4 ou une E.3 : c'est, le Titan, un moteur Gnome-Rhône : le Titan est le dernier sorti des usines Kellermann que MM. Verdier et Charles dirigent avec tant de soins jaloux : M. Verdier, c'est le technicien qui préside à l'aviation, M. Charles, c'est celui qui tient en mains notre motocyclette : l'un et l'autre utilisent les mêmes machines-outils, et l'honneur que la confiance allemande a mis entre les mains de Gnome-Rhône rejaillit sur toute l'industrie française motocycliste par contre-coup. Vous voyez la relation intime entre moto et avion!

Cadre de moto...

Une maison de motos désire s'adjoindre la collaboration d'un ingénieur connaissant parfaitement bien la technique du cadre de motocyclette. Ecrire sous les initiales H. 17, Service Commercial Moto Revue.

Librairie motocycliste

Un nouveau livre intéressant vient de paraître édité par la Société "oneline, en d'autres termes, la Franco-Egyptienne. C'est un guide graissage qui comporte tous les détails et tous les conseils pour l'entretien d'une moto ainsi que d'une auto, les principales pannes, leurs remèdes. Le style est agréable ; le format commode est de poche. Demandez-le gratuitement, 125, avenue des Champs-Élysées, en vous recommandant de Moto Revue.

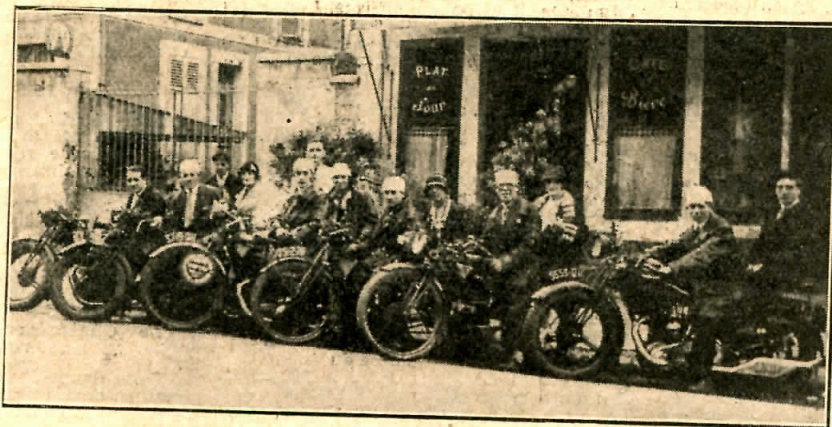
La prime... mensuelle

Oui, mensuelle... ce sera un Fivoto. Mensuelle c'est simplement parce que c'est la prime qui, dorénavant, sera affectée à l'Actualité Automobile que nous venons de faire grandir et partir sur le même pied, que Moto Revue : il y a longtemps que nos lecteurs nombreux de l'Actualité et aussi plusieurs milliers de Moto Revue nous réclamaient cette transformation. Le succès transcendant de Moto Revue nous avait accaparés ; mais maintenant, c'est chose faite ; l'Actualité Automobile va lutter et essayer de concurrencer Moto Revue.

Le Monde Motocycliste

Un mariage Gnomiste

Passant un récent samedi à Melun, nous fûmes surpris de rencontrer devant la mairie un groupe endimanché de motocyclistes à la boutonnière fleurie et chacun, emmenant une cavalière aussi coquettement habillée. Il s'agissait d'une noce motocycliste. Ardents de ce sport, le marié et sa jeune épouse avaient tenu à ce que leurs invités vissent à la noce en moyens de transports modernes : après le cheval, la daumont, voire l'auto déjà trop classique, pourquoi pas la moto? On est sûr ainsi que l'on trouvera un sujet ardent et commun de conversation : Gnome était en totalité la machine adoptée : n'est-ce pas un véhicule de luxe bien désigné pour l'occasion.



Pour suivre la lutte des P. P. P.

Nous rappelons à nos nombreux lecteurs que notre épreuve intéressante, qu'ils trouveront, au jour le jour, dans notre confrère Le Petit Parisien, tous les détails de l'intéressante randonnée : l'épreuve sera suivie par un rédacteur spécial et un reporter photographe. Notre confrère L'Echo des Sports de son côté fera suivre l'épreuve par un spécialiste ; nous n'en sommes pas autrement surpris de la part du « rose » qui est un des seuls quotidiens sportifs qui comprennent combien l'avenir est à la moto et s'y intéresse. Nos lecteurs y trouveront également tous les comptes rendus de Paris-Les Pyrénées-Paris au jour le jour.

Peut-on s'en passer ?

Moto Revue bi-mensuel était contraint de demander l'hospitalité à tous ses confrères quotidiens : devenu hebdomadaire, il tint, par courtoisie, et par nécessité sembla-t-il, à conserver cette alliance amicale intéressée. Mieux, nous incitâmes ces confrères à peser leur effort vers le nouveau sport, la motocyclette : de là, certains grands organes, le Petit Parisien en tête, le Journal, La Petite Gironde, L'Éclairer de Nice, et dans le sport même L'Echo des Sports... entreprirent la propagande vers la moto ; d'autres, hélas ! déclinerent l'avis amical. Cette absence, ce silence de certains pouvaient-ils atteindre nos intérêts dans le sport motocycliste ?

La gageure était curieuse et nous l'avons tentée... de deux façons originales :

1° Les quotidiens « difficiles » atteignent-ils réellement le public motocycliste, comme ils le disent ?

2° Ces mêmes quotidiens « absents », leur silence occasionnerait-il un ralenti dans les épreuves motocyclistes ?

La réponse est actuellement faite :

A la première interrogation, nous avons agi avec ruse : nous avons déposé la même petite annonce « mirifique », de machine neuve à céder avec 50 % de remise, aux bureaux de ces quotidiens silencieux pour nous : une seule réponse nous est parvenue, alors que pareille annonce chez le concurrent nous valait trente-quatre demandes de précision.

A la deuxième question, le chiffre de concurrents de Paris-Les Pyrénées-Paris qui est supérieur à celui des autres années est le

meilleur argument. Un journal spécialisé, tel Moto Revue aidé d'un quotidien d'informations et d'un journal sportif, cela suffit pour atteindre la clientèle, le concurrent et le constructeur ; la publicité en résultant en sortira donc sa substance la plus profonde.

Le résultat est atteint... tout est donc bien.

Et vive la Belgique !

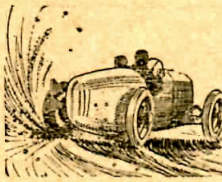
Je lis votre article, page 858, au sujet du Grand Prix de France ! Gillet-Herstal n'est pas parti. Vous y parlez du pilote Anglais Bentley...

Permettez-moi de vous faire savoir que Bentley est le pseudonyme du coureur Belge Hanzes, Guy, qui d'ailleurs est natif de Bastogne. Permettez-moi une petite remarque à ce sujet : quand perdrons nous cette vilaine manie d'emprunter à la langue d'Albion tous ces noms inutiles : pourquoi faut-il appeler la natation, faire du swimming ; celui qui fait de la marche, du footing ; la danse, le dancing ; une fin de semaine, un week end, etc., pourquoi un motocycliste, Belge ou Français, doit-il prendre un pseudonyme anglais... notre langue est pourtant suffisamment riche pour y trouver les mots nécessaires et de plus... laissons aux Anglais ce qui leur appartient... nous pouvons facilement nous en passer. FORET, motocycliste Belge.

Exploit et amabilité d'un motard...

Lundi, assis en haut de la côte de Picardie près de ma machine, mes regards furent attirés par l'arrivée d'un jeune motocycliste en mal d'exhibition (grimpage des bas-côtés) ; il ne s'arrêta qu'après avoir emboué ma machine (jugez si cela avait été une personne). Non content de cet exploit, il fut d'un manque de courtoisie sans pareil trouvant la chose toute naturelle. Jugez de son audace ; il ajouta même que je pouvais toujours courir ; que les assurances ne payaient rien pour ces sortes d'accident... ce que je lui reproche surtout, c'est son arrogance.

Un fidèle abonné.

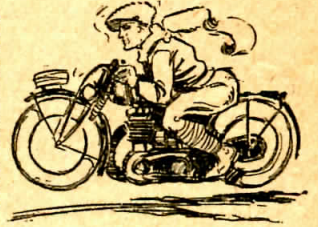


Paris-les-Pyrénées-Paris 1929

Le Championnat des Montagnes
27 Juillet au 4 Août

— MOTOS ET VOITURES —

Organisé par MOTO-REVUE avec le concours du PETIT PARISIEN



Au moment où nous mettons sous presse, la liste définitive des engagés n'a pas été encore arrêtée. Néanmoins, nous donnons ceux qui n'ont pas attendu la dernière minute et qui ont cherché à faciliter la tâche des organisateurs.

Les itinéraires

Samedi 27 juillet. — Paris, Ville-d'Avray, Châteaudun, Tours, Poitiers, Angoulême, Bordeaux (558 km. environ).

Dimanche 28 juillet. — Après-midi ; exposition à Bordeaux.

Lundi 29 juillet. — Bordeaux, Labouheyre, Saint-Vincent-de-Tyrosse, Bayonne, Pau, (281 km. environ).

Mardi 30 juillet. — Pau, col d'Aubisque, Argelez-Gazost, col du Tourmalet, Bagnères-de-Bigorre, Tarbes (169 km. environ).

Mercredi 31 juillet. — Tarbes, Bagnères-de-Bigorre, col d'Aspin, Arreau, col de Peyresourde, Bagnères-de-Luchon, le col du Portet-d'Aspet, Saint-Girons, le col de Port, Tarascon-sur-Ariège, Ax-les-Thermes, le col de Puymorens, Prades, Perpignan (404 km. environ).

Jeudi 1^{er} août. — Perpignan, Narbonne, Carcassonne, Villefranche et Toulouse (210 km. environ).

Exposition à Toulouse l'après-midi.

Vendredi 2 août. — Toulouse, Gaillac, Villefranche, Figeac, Aurillac, Bort et Clermont-Ferrand (397 km. environ).

Samedi 3 août. — Exposition à Clermont-Ferrand. Repos.

Dimanche 4 août. — Clermont-Ferrand, Gannat, Moulins, Nevers, Cosne, Briare, Montargis, Fontainebleau, La Belle-Epine, Versailles, Paris Porte-Maillot (environ 408 km.).

Organisation générale de l'épreuve

Les participants de Paris-Les Pyrénées Paris sont partagés en deux groupes : le Groupe *Bleu* et le Groupe *Rouge*.

Les moyennes pour le Groupe *Bleu* qui comprendra les motos de 175 cmc et 250 cmc., sidecars 350 cmc et 600 cmc., cyclecars 350 cmc. seront de 40 kilomètres à l'heure.

Les moyennes pour le Groupe *Rouge* qui comprendra les motocyclettes de 350 cmc. et au-dessus, les sidecars 1.000 cmc. et les cyclecars 750 à 1.100 cmc., ainsi que les voitures à quatre roues au-dessus de 500 cmc. seront de 45 kilomètres à l'heure.

Tous les participants qui, à tous les contrôles horaires, arriveront dans leur moyenne et au dernier moment dans la minute qui suivra celle portée sur leur carnet de route ne perdront pas de points sur le bagage de 500 points qui leur a été accordé au départ, le timbrage de la pendule sur le carnet de route en fera foi.

Tout concurrent se présentant en retard sur son horaire à un contrôle horaire, perdra autant de fois 1 point par minute de retard pendant les vingt premières minutes (sans neutralisation) et ce contrôle deviendra, pour ce participant retardataire, un contrôle de passage qui restera ouvert une heure après l'heure théorique de passage et sera assuré soit par un des commissaires ou par des contrôleurs.

Les horaires du concurrent aux contrôles suivants ne seront pas décalés, et le concurrent perdra autant de fois ses 20 points par contrôle qu'il arrivera en retard de plus de vingt minutes à ces contrôles successifs.

Les moyennes générales

Les deux moyennes générales appliquées pour les étapes de palier, sont de 40 à 45. Cependant au cours des 3^e et 4^e étapes, soit de Pau à Perpignan, ces moyennes seront

ramenées à 30 et 35 km. et au cours de la 6^e étape, soit de Toulouse à Clermont-Ferrand, à 35 et 40 kilomètres.

Toutefois, par exception, les moyennes entre Pau et le Col d'Aubisque seront de 40 et 45 km. entre Luz et Col du Tourmalet elles seront les suivantes : motos 175 cmc. : 30 km. ; 250 cmc. : 35 km. ; 350 cmc. : 40 km. ; 500 cmc. et au-dessus : 45 kilomètres.

Sidecars 350 cmc. : 30 km. ; 600 cmc., 35 km. ; 1.000 cmc. : 40 kilomètres.

Cyclecars 500 cmc. : 30 km. ; 750 cmc. : 35 km. ; 1.100 cmc. : 45 km. Les vitesses moyennes pour les voitures Luz au Col du Tourmalet seront : voitures 500 cmc. : 30 km. ; 750 cmc. : 35 km. ; 1.100 cmc. : 40 km. ; 1.500 cmc. et au-dessus : 45 kilomètres.

Les concurrents qui arriveront en avance sur leur horaire à Luz pourront repartir dès qu'ils le désireront, afin de ne pas être gênés dans la montée du Col du Tourmalet.

Au cours de la 4^e étape et lors de leur passage à Aix-les-Thermes (contrôle de signature) les concurrents devront obligatoirement abandonner leurs machines 30 minutes dans un parc fermé. Les temps seront pris à l'entrée et à la sortie du parc. Le contrôle de signature d'Aix-les-Thermes sera fermé 1 h. 10' après l'heure théorique d'arrivée.

Le classement

Dans chaque catégorie, il y aura deux classements bien distincts ; a) y pour les professionnels, constructeurs et agents, et b) un second pour les indépendants. Le classement sera établi suivant le nombre de points obtenus dans les contrôles horaires, celui en ayant totalisé le plus grand nombre étant premier. Les points des contrôles horaires seuls seront totalisés.

Le départage des *ex æquo* se fera en faisant intervenir le barème des pièces cassées suivant :

Cassure complète ou amorcée du cadre, perte de	10 points.
Cassure de la fourche	10 —

Béquille cassée ou débrassée	5 —
Débrayage ne fonctionnant pas	10 —
Tuyau d'échappement décollé du cylindre	3 —
Absence de pot d'échappement	2 —
Perte d'un phare	2 —
Garde-boue enlevé	8 —
Guidon cassé	7 —
Pour les voitures : le débrayage ne fonctionnant pas	2 —
La perte d'un phare	2 —

L'examen des pièces cassées ne pourra se faire que tous les jours à l'entrée du parc fermé et obligatoirement le samedi 3 août dans la matinée à Clermont-Ferrand.

Port du casque (Disposition spéciale)

Le port du casque est obligatoire pour tout concurrent. Toute infraction relevée sur tout concurrent en cours de route, à l'exception de l'arrêt (pour un motif quelconque), entraînera pour celui-ci une amende de 100 francs qu'il devra payer avant le départ de l'étape du lendemain. Cette amende sera répartie entre le ou les premiers de sa catégorie en espèces et en fin d'épreuve.

LES COUPES

Pour l'attribution des coupes les *ex æquo* seront départagés par un ou plusieurs contrôles dits de *régularité*. Les concurrents auront connaissance le matin au départ que ces contrôles fonctionneront dans cette étape. Ces contrôles de *régularité* ne seront ouverts et signalés que cinq minutes avant l'heure théorique de passage du groupe et ils fermeront trois minutes après l'heure théorique du passage. Tout concurrent qui n'aura pas été pointé dans ces délais perdra cinq points.

Le Championnat des Montagnes (Motos et sidecars)

Cette Coupe-Challenge sera attribuée à la marque de trois machines ayant obtenu les trois meilleures places en faisant intervenir le départage par les contrôles de régularité ci-dessus. En cas d'*ex æquo*, c'est la marque qui aura ses quatre machines les mieux placées qui en restera détentrice, pendant un an. En cas d'*ex æquo*, l'attribution sera faite aux plus petites cylindrées.

Le Championnat des Montagnes (voitures)

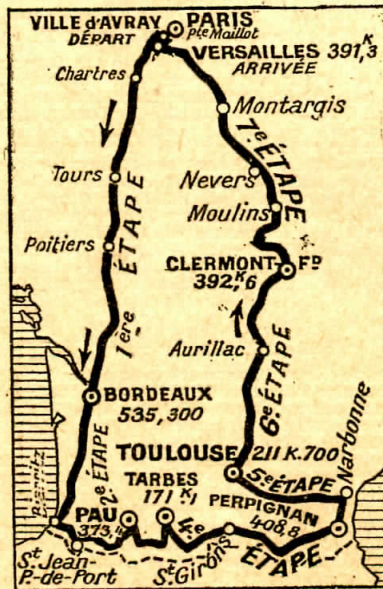
Cette Coupe-Challenge sera attribuée à la marque des deux machines ayant obtenu les deux meilleures places, en cas d'*ex æquo*, c'est la marque ayant les plus petites cylindrées qui en sera détentrice pendant un an.

La Coupe-Challenge Ollier

Cette Coupe-Challenge sera attribuée à la marque la mieux classée d'après le classement ci-dessus. En cas d'*ex æquo*, c'est la plus petite cylindrée qui l'enlèvera. Une marque n'ayant pas d'équipe pourra concourir.

La Coupe-Challenge des Pyrénées (Motos et cyclecars)

Trois coupes seront remises en compétition entre le Groupe *Bleu* motos, le Groupe *Rouge* motos, et les véhicules à passagers. C'est la marque qui, dans un de ces trois groupes aura obtenu les meilleures places par équipes de deux au classement ci-dessus et en cas d'*ex æquo*, c'est la marque ayant les plus petites cylindrées.



L'Itinéraire

Les Coupes-Challenges des Pyrénées (voitures)

Deux Coupes-Challenges des Pyrénées sont mises en compétition. Une pour le Groupe *Bleu* et une pour le Groupe *Rouge*. C'est la marque qui, dans un de ces deux groupes, aura obtenu la meilleure place par équipe de deux et en cas d'*ex æquo*, la marque ayant la plus petite cylindrée.

Les coupes du Tourmalet (Motos et cyclecars)

Ces trois coupes seront attribuées aux trois équipes classées deuxième dans le classement de la Coupe des Pyrénées.

Les coupes de Tourmalet (Voitures)

Ces deux coupes seront attribuées aux deux équipes classées secondes dans le classement de la Coupe des Pyrénées.

Les coupes du Massif Central (Motos et cyclecars)

Ces trois coupes seront attribuées aux trois équipes classées troisième dans la Coupe des Pyrénées.

En cas de non-attribution par suite de l'absence d'équipe de 2, ces coupes des Pyrénées et du Massif Central, motos et sidecars, seront attribuées à la marque ayant le concurrent le mieux classé.

Les coupes du Massif Central (Voitures)

Ces deux coupes seront attribuées aux deux équipes classées troisième dans la Coupe des Pyrénées.

En cas de non-attribution des diverses coupes voitures par suite de l'absence d'équipes de 2, les coupes seront attribuées à la marque ayant le concurrent le mieux classé et en cas d'*ex æquo*, la préférence allant à la marque ayant la plus petite cylindrée.

Le pesage et le plombage

Les opérations de pesage et plombage se feront, 69, route de la Révolte à Levallois, (Porte Champerret) ou tout lieu le Parc Ferré, des 6 Jours d'Hiver, l'Etablissement a été mis à la disposition des organisateurs par la maison Soyer.

Les départs

Les concurrents seront centralisés à la Porte Maillot, très exactement boulevard Gouvion-Saint-Cyr, à côté de Luna-Park. Les départs auront lieu le Samedi 27 de la Porte Maillot à 17 h. 30 pour le groupe bleu et à 19 h. pour le groupe rouge, le plus important.

Les horaires des contrôles

Nous prions nos amis qui désirent ces renseignements très détaillés de se reporter à notre numéro 332 du 20 juillet.

LES TRIMOTEURS AUX PYRÉNÉES

Le transport des petits bagages

Pourquoi, seuls Ninon et Galland, Galland ou Ninon y figurent ?

La raison en est simple : ces deux constructeurs font des 500 cmc. ; or, nous croyons que demander 2.500 km à allure officielle à des tris ne peut se réaliser qu'avec cette cylindrée. Nous eussions vu avec joie, et tous nos lecteurs aussi, les La Marne, les Ducom, les Blotto, les Juéry, les Oblin, et autres... Mais alors, ce n'était ni plus ni moins le Championnat de France auquel la plupart des maisons de tris ne peut participer cette année, soit pour raisons commerciales, soit par suite de la rigoureuse clause du règlement qui impose un poids et une vitesse conformes aux catalogues ! La Marne cependant a répondu par deux engagements à ces clauses en sus des Ninon et Galland ; cependant, la cylindrée de 250 cmc de ces véhicules ne nous permet pas de penser qu'ils puissent tenter la démonstration des Pyrénées, car il y a une obligation

Les engagés

Motos 250 cmc. — Garot (Terrot 1), Destrupe (Terrot 2), Lacaze (Gnome-et-Rhône), Gruyère (S. G. C.), Bourguin (Gnome-et-Rhône 1), Leroy (Royal-Sport), Fouchy (Stylson), Mouret (San Sou Pap), Baudart (San Sou Pap), Stern (San Sou Pap), Lardenois (San Sou Pap), Calvet (Rouin), Druz (Lucifer), Poussel (X...).

Indépendant. — Baudry.
Motos 350 cmc. — Quenette (Terrot 3) Schneider (Terrot 4), Mahaut (Ravat), X... (Soyer), X... (Soyer), Lhuissier (F. N. 1.), Richard (F. N. 2), Marctau (Peugeot), Bila (Armor), Du Jaquière (Clément-Gladiator), Louis (Magnat-Debon), Missier (Royal-Enfield), Mainguel (Utilia 1), Reisser (Utilia 2), Maisonneuve (Vélocette), Lengagne (Helyett), X... (Stylson), Flahaut (Calthorpe), X... (Rochester), Colobie (Stylson), Labaut (Stylson), Péan (Peugeot).

Indépendants. — Aufrère, Gastre, Poupponeau, Vancl, Cardonne, François, Haddar, Campiotti, Bacquet.

Motos 500 cmc. — Nebil Dino (Ariel 1), Golaz (Ariel 2), Bobs (Ariel 3), Jarlier (Wanderer), Flachet (X), Carré (F. N.), Simon Maurice (Saroléa), Naas (Gnome et Rhône 3), Bernard (Gnome-Rhône 4) Mailard-Brune (Gnome et Rhône 5), Dumoulin (Gillet Herstal), Debay (Gillet Herstal), Tastet (X...), X... (M. G. C.), Venin (X...), Eichaker (D. S. Mallerre), Gerlong (D. S. Mallerre), Bouffillier (Saroléa), Leciereq (Saroléa), Creuzé (Gillet Herstal).

Indépendants. — Jabely, Laban, Peraldi.
Sidecars 600 cmc. — Boura (Stylson), Bodart (D. S. Mallerre).

Sidecars 1.000 cmc. : Indépendant. — Buel.

Cyclecars 1.100 cmc. — Maréchal (d'Yrsan).

Voitures 750 cmc. — Vinatier (Rosengart 1), Lang (Rosengart 2), Veniel (Rosengart 3).

Voitures 1.100 cmc. : Indépendant. — Poggi.

Voiture 1.500 cmc. — Mme Ferrand (X...).

Voitures 2 l. : Indépendants. — Clercs, Desurmont.

stricte d'horaire qui imposera aux trois tri-bagages le départ après les concurrents et l'arrivée avant ceux-ci : c'est dommage car nous eussions vu un véhicule réellement au point : La Marne s'adresse surtout aux commerçants qui n'ont pas besoin d'une réserve de puissance élevée, tels les boulangers, les épiciers, les bouchers, les pharmaciens...

Donc nous aurons au départ, n démonstration officielle, deux Gallan 500 cmc. et un Ninon 350 cmc.

Ces trois véhicules se répartiront le bagage des coureurs : les coureurs sont informés qu'ils devront se conformer strictement aux indications données à ce sujet. Nous leur recommandons vivement de ne pas attendre le dernier moment pour donner leurs bagages, mais ils devront les remettre 1/2 heure avant l'heure officielle de départ. Il est entendu que nous désignons tous objets de première nécessité, tels que : articles de toilette, vêtements, linge, etc... Il leur est recommandé de ne pas confier d'outillage ou pièces de rechange, car les tris seront plombés à chaque départ d'étape et les plombs ne seront enlevés qu'à l'arrivée de l'étape, après l'inscription d'heure sur le carnet du trimoteur.

Pour éviter toute difficulté et toute détérioration, chaque coureur devra contenir son bagage personnel dans un sac ou une musette, voire une valise à main de dimensions restreintes : il ne s'agit pas évidemment d'emmener une malle. Recommandons vivement à chacun, pour la facilité de transmission, de marquer sa musette ou son colis du numéro de course affecté, et cela en gros caractères : le nom du concurrent ne sera pas de trop.

Dans les conditions même d'une livraison, à chaque départ d'étape, le trimotoriste devra, en outre, noter sur une fiche d'étape le numéro des colis remis afin d'éviter toute contestation à l'arrivée d'étape.

Il est évident que le trimotoriste n'acceptera les colis retardataires que dans la limite de ses possibilités : ce dernier reste seul juge.

Le départ officiel

Mais pour les nombreux motocyclistes automobilistes ou nombre cyclistes qui ne craignent pas la route, ils viendront avec nous (et derrière les coureurs) jusqu'à Ville-d'Avray, près du Père Auto où a lieu le départ officiel kilométrique, car aucune course ne peut avoir son point de départ dans le département de la Seine. Rappelons-leur cependant que nous n'admettrons aucun étranger dans l'encadrement même des coureurs, ceci pour éviter fausse manœuvre pouvant entraîner une détérioration de machines avant la course.

Les concurrents

Les numéros suivants sont attribués aux tris n° 100 Galland, conducteur Couture ; n° 101 Galland, conducteur Betignies ; n° 102 Ninon, conducteur Pierre Henger.

Les épreuves annexes

Bordeaux-Toulouse par les cols Pyrénéens. d'une part, et Toulouse-Clermont-Ferrand par le Massif-Central, d'autre part, se disputent également cette année. Tous les concurrents de Paris-Les Pyrénées-Paris sont automatiquement engagés dans ces deux épreuves. Autrement dit, un concurrent de Paris-Les Pyrénées-Paris peut fort bien par un coup de déveine être exclu de l'épreuve dès la première étape. Il peut donc partir dans une ou dans les deux de ces deux épreuves annexes.

Au moment de notre mise sous presse, nous avons enregistré l'engagement de M. Ch. Duruy qui conduira une conduite intérieure de 11 CV. D'autres viendront s'y ajouter sans doute.

Ravitaillement d'essence

Plusieurs coureurs nous ont demandé quelles étaient les facilités de ravitaillement en essence. Personnellement nous avons tenté lors d'une récente randonnée Paris-Bordeaux et retour, un essai de consommation normale de route entre Poitiers et la capitale. Exactement deux 500 cmc., la D.2 et la D.4 Gnome et Rhône l'une conduite par nous-même, l'autre par un novice. Le résultat est que nous avons 10 litres d'essence à Poitiers même. La D.4 a réussi à rouler à allure de route, arrêts, ralentis ou accélération normale jusqu'au delà d'Étrechy, tandis que la D.2 a pu gagner Paris sans avoir à se soucier de son ravitaillement. En conséquence, nous jugeons que cette question de l'essence ne doit pas inquiéter nos coureurs. En outre, nous les avisons qu'ils trouveront un garage d'essence ouvert à Poitiers à l'entrée même de la ville, aussitôt passé le pont. Ce garage étant indiqué par les lumineux des distributeurs d'essence. Il est ouvert nuit et jour et est superbement agencé. En conséquence, les coureurs pourront se ravitailler d'essence à Châteaudun, à Tours, à Poitiers et selon les cas, gagner Angoulême. Enfin, à Angoulême, ils trouveront au contrôle, entre 4 et 5 heures du matin, un ravitaillement abondant en essence et en huile qui a été prévu sur la demande de *Moto Revue*. Par conséquent aucune difficulté même avec consommation un peu forte.

Andrieu, le pingouin !..

Andrieu joua de malheur dans Liège-Bordeaux-Liège et à son grand regret, il ne pourra conduire sa Gillet Herstal 500 cmc. et croyez bien qu'il en a gros sur le cœur : d'ailleurs les roses de la victoire ont rudement d'épines, si l'on s'en tient à la succession de triomphes de Gillet Herstal en 1929 et à la malchance des conducteurs qui sont presque tous indisponibles en ce moment.

(Voir la suite page 917)

LE PNEU

les sculptures...

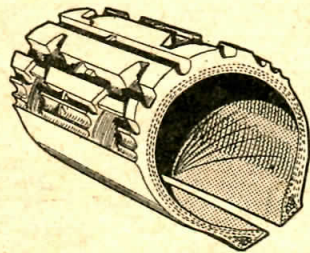
Par H.-P. BORESTROKE (Voir Moto Revue n° 331 et antérieurs)

VII - Les différents types de pneus, leurs pressions, leurs sculptures (fin)

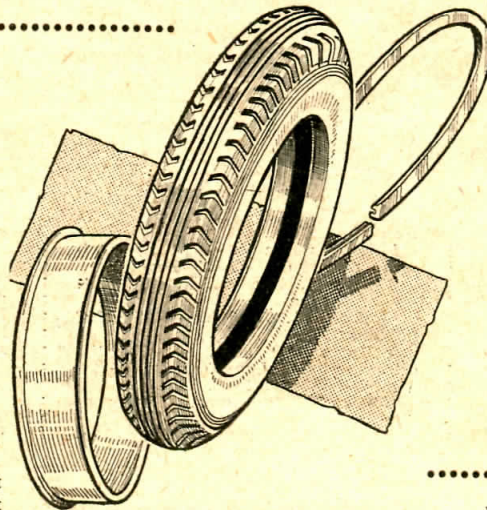
Il y a quelques années tous les pneus étaient à haute pression et il y avait à cela de bonnes raisons. La première c'était que les carcasses en toile de coton manquaient de souplesse et se désagrégeaient

Le premier progrès ce fut d'employer des carcasses plus souples que les carcasses en toile. Celles-ci manquent de souplesse parce qu'elles ont des fils tissés

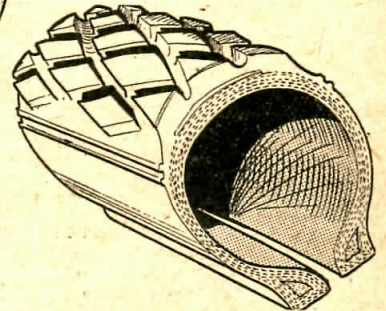
certain cas un avantage, est, dans celui d'un pneu, un désavantage puisque la souplesse est sacrifiée. Dans un pneu les tissus prenant leur point d'appui sur les tringles où les talons, travaillent à la traction. Or,



Dunlop renforcé moto.



Détails d'un pneu straightside.



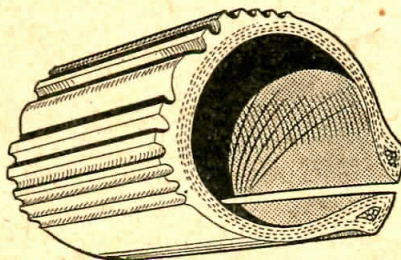
Goodyear, auto.

si par suite d'un gonflement insuffisant le pneu s'écrasait trop sur le sol. Tout d'abord, dans ce cas, les couches de toile tendaient à s'arracher les unes des autres et il se produisait à l'intérieur de la carcasse un travail néfaste qui se traduisait d'abord par un échauffement anormal et ensuite par la dislocation du pneu. De plus, la flexion coupait les toiles. Quand vous voulez couper un fil de fer, vous le pliez à plusieurs reprises comme pour rompre les veines du métal. Il n'en va pas autrement avec un fil de coton, malgré sa souplesse beaucoup plus grande. Dans de telles conditions il fallait se contenter de pneus qui ne soient exposés qu'à de faibles déformations, donc des pneus gonflés à une pression assez forte.

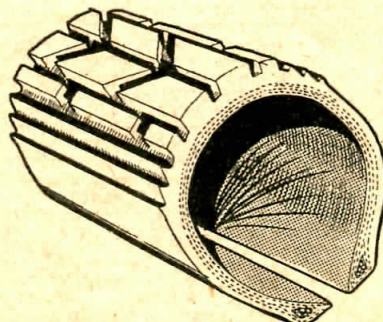
qui s'entrecroisent et se soutiennent de telle manière que le tout est beaucoup plus rigide. Prenez par exemple une série de lattes de bois très minces. Juxtaposez-les sur un cadre. Elles fléchiront sous la plus faible charge même si celle-ci porte sur toute la surface du cadre. Tressez maintenant ces lattes à la manière d'un cannage de chaise. Elles seront aussitôt beaucoup plus résistantes. Mais ce qui est dans

la résistance à la traction n'est pas meilleure pour un tissu tressé que pour une série de fils simplement juxtaposés, et ces derniers ont un énorme avantage du côté de la souplesse. On comprend donc tout l'avantage des pneus câblés ou pneus corde sur les pneus toile.

Dans un pneu câblé ou pneu corde, il y a plusieurs nappes de fils, disposés obliquement dans un sens pour une nappe, dans l'autre pour la nappe suivante. De la sorte, il n'y a aucune déformation à craindre. Le tout est naturellement vulcanisé. Grâce à cette nouvelle constitution de la carcasse, le pneu a une flexibilité beaucoup plus grande et le travail interne se trouvant considérablement réduit, le pneu ne chauffe plus. On sait quelle influence destructrice l'échauffement exerce sur un pneumatique. C'est dire qu'un pneu câblé durera beaucoup plus longtemps qu'un pneu toile. Qui de nous eût cru, il y a quinze ou vingt ans, qu'un train de pneu même sur une voiture très rapide pourrait atteindre et dépasser 20.000 kilomètres ? C'est pourtant un chiffre qui n'a rien d'exceptionnel aujourd'hui. Assurément, la qualité de la gomme est meilleure et la chimie du pneumatique, si on



Dunlop, moto.



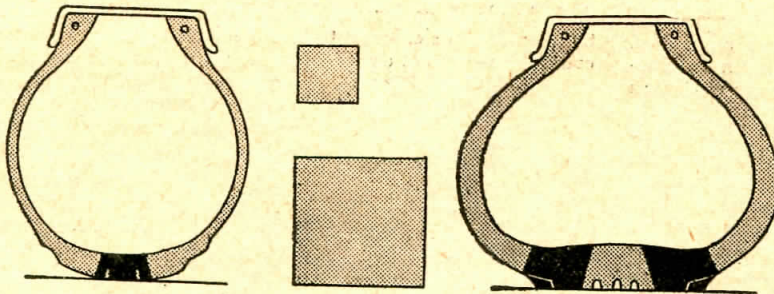
Voici le pneu de moto qui sert de prototype.

eut ainsi s'exprimer, a fait d'énormes progrès; mais nous croyons néanmoins qu'en nous donnant des pneus qui fléchissent sans provoquer d'échauffement interne, on a fait le plus grand pas vers le pneu idéal.

Un autre perfectionnement a succédé : c'est le pneu ballon ou le pneu confort.

Nous roulions avant la guerre sur des pneus de faible section gonflés à bloc et on voyait de grosses voitures montées sur des pneus de 90 millimètres de section, alors qu'aujourd'hui on ne monte ces pneus que sur les voiturettes.

Si un pneu n'a qu'une faible section, il faut le gonfler beaucoup pour éviter qu'il ne s'aplatisse pas trop et ne fasse pas travailler à l'excès sa carcasse, et bien entendu pour que la jante, en passant sur un obstacle, n'écrase pas le pneu et ne le oupe pas. Avec un gros pneu, au contraire, on peut permettre une flexion verticale



Différences de surface portante d'un pneu ordinaire et d'un pneu ballon.

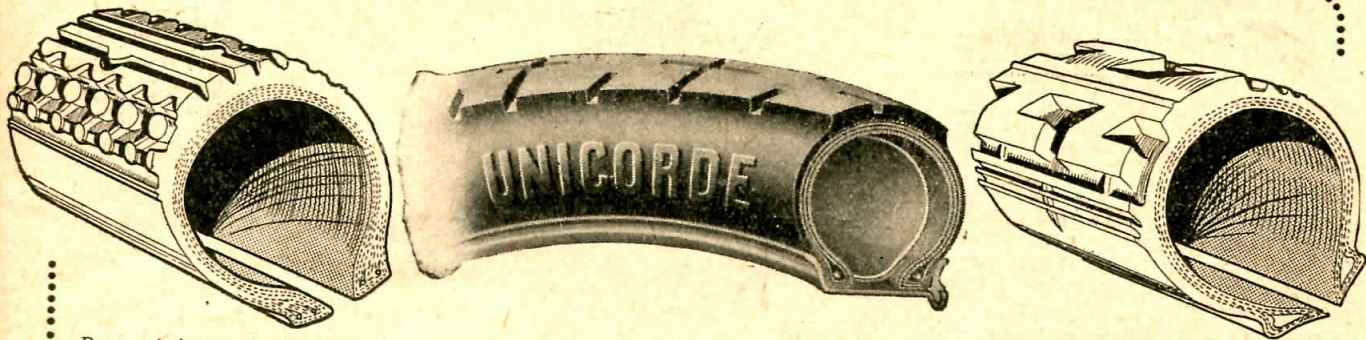
Nous avons sur une voiture constaté l'apparition du shimmy à quatre-vingt-quinze à l'heure, alors qu'avec des pneus à haute pression le shimmy ne commençait que vers le 105.

L'amélioration de la suspension qui résulte de l'emploi des pneus ballons a pratiquement un très gros avantage qui est non seulement le confort des passagers, mais encore la préservation du mécanicien de la voiture. Quant à la motocyclette, le pneu ballon est une améliora-

tenue de route.

Sculptures

Les sculptures moulées dans la chape du pneumatique ne sont pas là pour l'ornement, mais possèdent une influence sérieuse contre le dérapage. Ce n'est pas à dire qu'il ne puisse y avoir quelque fantaisie dans leur choix, mais sous les apparences variées elles peuvent se ramener à deux systèmes essentiels : les pastilles



Pneu auto à caractéristiques américaines.

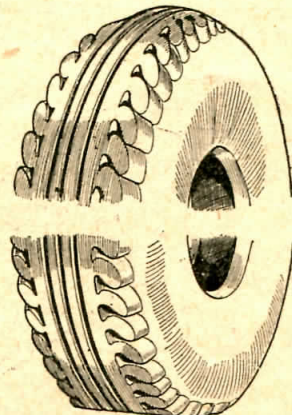
Unicorde Bergougnan.

Michelin à talons pour moto.

beaucoup plus grande pour une déformation beaucoup moindre du pneumatique. Plus le cube d'air est grand et plus la pression peut être faible. Le pneu ballon étant soumis à une pression beaucoup plus faible, peut également avoir une carcasse moins épaisse, donc plus souple. Souple par le volume d'air qu'il contient, souple par sa carcasse. Il est non seulement extrêmement confortable, mais encore son échauffement est nul et sa durée est encore accrue de ce fait.

Beaucoup des premiers ballons étaient montés à talons, et cela facilitait, il faut en convenir, le déjantage. Mais avec l'avènement du pneu à tringles, cette considération n'a pas de valeur. On reprochait aussi au début au ballon de favoriser les dérapages, de diminuer la vitesse et d'augmenter la consommation. La pratique a permis de constater qu'il n'en était rien. D'ailleurs, le pneumatique ballon, en permettant une vitesse plus élevée sur les mauvaises routes, améliore notablement la moyenne. Reconnaissons par contre que le pneu ballon accentué, nous ne disons pas provoque, le shimmy.

tion énorme et permet de rouler comme dans un fauteuil. Si le pneu est bien gonflé à la pression voulue, la tenue de route est aussi satisfaisante qu'avec des pneus à haute pression. Cela tient en grande partie à ce qu'avec les tringles le pneu a une large assise, une base solide.



Un pneu ballon au repos et au travail

et les stries. Les pastilles s'enfoncent dans la boue et vont trouver la partie solide de la route. Elles mordent dans le sol. Cela ressort bien de l'emploi de pneus tout à fait spéciaux sur des machines destinées à des courses particulières, sur l'herbe par exemple. Dans ces courses, les concurrents munissent leurs pneus de piquants constitués par des boulons qui traversent l'enveloppe. Ces piquants atteignent le sol sous l'herbe. Le rôle des pastilles n'est pas différent sur une route ordinaire. De plus, il vient s'y ajouter quand le sol est mou et plastique une action de succion. L'adhérence est aussi bonne dans le plan de rotation de la boue que latéralement et c'est pourquoi les pneus comportant des pastilles, des blocs, des chevrons, des pavés etc., sont plus à recommander pour la ou les routes motrices.

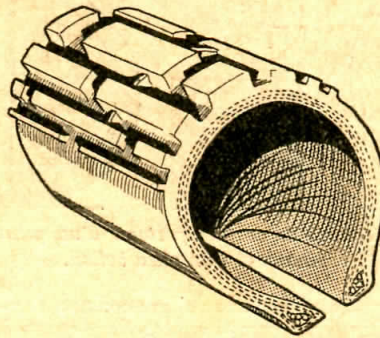
Actuellement on s'efforce d'avoir une bande de roulement dont le profil est calculé de telle manière que le pneu sous charge normale repose sur le sol sur une certaine largeur. De cette manière la

pression par unité de surface est moindre et on obtient une meilleure adhérence. Patinage et dérapage, ces deux destructeurs du pneu se trouvent donc réduits au minimum.

Les stries dans le plan de la roue incisent le sol gras comme des molettes et s'opposent à tout dérapage latéral; par contre elles, n'ont qu'un effet insignifiant sur le patinage. Un pneu ne comportant que des stries ne convient que médiocrement pour les roues motrices, alors qu'il est excellent pour les roues directrices.

En général, on s'efforce de combiner les pastilles et les stries celles-ci se trouvant le plus souvent en bordure et intervenant surtout dans les virages quand la moto s'incline. On remarquera d'ailleurs que les pneus à pastilles possèdent au bord

de la bande de roulement des sculptures très hautes qui s'enfoncent dans le sol au cours des virages et empêchent elles aussi



Palmer, moto.

tout dérapage. L'angle extraordinaire auquel on arrive à virer actuellement en course est une preuve de leur efficacité. En marche normale, toute la bande de roulement porte avec les avantages que nous signalions plus haut.

Une autre tendance actuelle c'est de laisser au centre de la bande de roulement une bande assouplie par une ou deux cannelures. Le pneu porte alors surtout sur les deux épaulements latéraux.

Nous n'avons plus naturellement à parler des pneus cuir qui sont du passé. Les pneus ferrés où la bande de roulement comporte des rivets d'acier ne sont plus qu'assez rarement employés.

H-P. BORESTROKE.

UN ÉVÉNEMENT

La Scott 300 cmc.

par J. MELLIER

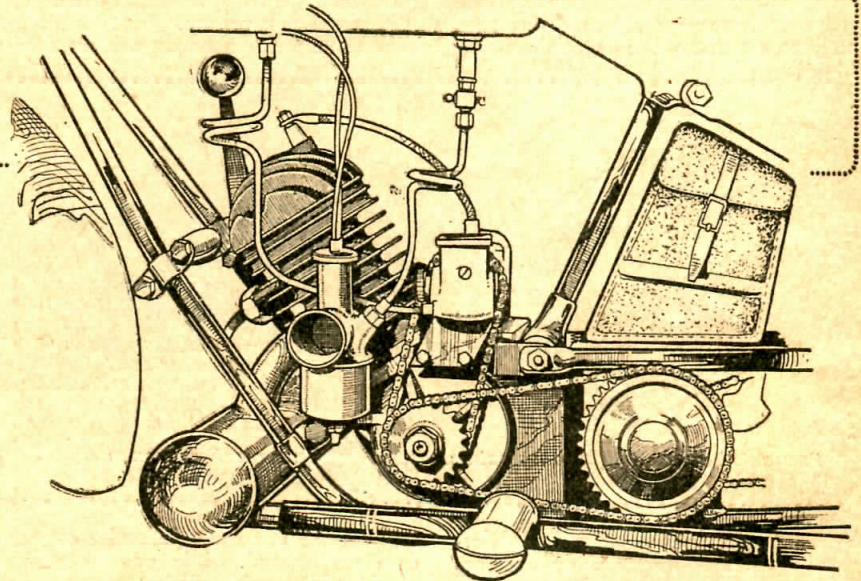
Un événement

Scott est, en Angleterre, un des plus vaillants défenseurs du deux cylindres, deux temps, à refroidissement par eau et de cylindrée moyenne (498 et 596 cmc.) Il est indéniable que la moto Scott est une machine des plus remarquables, surtout par un charme unique qui vient de la souplesse de son moteur, de ses accélérations fantastiques, de sa tenue de route et du bruit harmonieux de son échappement. Elle a des adeptes fanatiques et, grâce à un abaissement très sensible des prix, elle est devenue accessible à beaucoup de gens et elle a ainsi étendu considérablement le « groupe de ses admirateurs ». L'introduction d'un modèle, à bien des égards différent, n'était donc pas attendue.

C'est pourtant le cas. Non pas que la nouvelle venue vienne remplacer un des modèles actuels, mais il s'adresse à une clientèle pour laquelle la Scott actuelle est encore d'un prix un peu élevé.

La nouvelle Scott est beaucoup moins originale que sa grande sœur et comme conception et comme apparence. C'est une 298 monocylindrique à refroidissement par air.

Le moteur a 73 d'alésage et 71,4 mm. de course, c'est-à-dire les cotes de la 596 bicylindrique. Il ne présente rien de très marquant, si ce n'est la fixation du maneton qui est montée de la même manière que sur la Panthello, c'est-à-dire que le vilebrequin comporte deux traits de scie. Grâce à des écrous, le maneton est maintenu comme dans un étai. La



tête de bielle emploie un roulement à galets, mais les roulements des axes sont lisses. Le système d'échappement comporte un premier silencieux transversal et à l'extrémité de la tubulure d'échappement un silencieux Honruth.

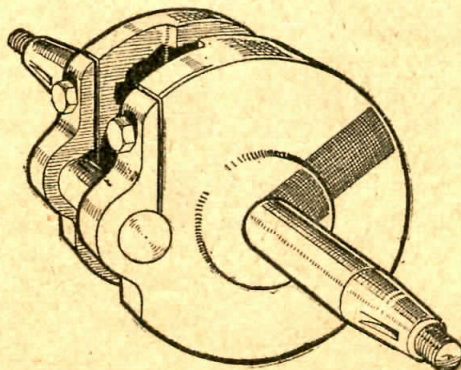
La transmission est classique par deux chaînes. La boîte de vitesses donne trois rapports. C'est une Sturmey Archer.

Le cadre est à double berceau. Le tube supérieur est de gros diamètre et constitue une poutre.

Cette machine peut atteindre le 80 ou le 90 et sa consommation n'atteint pas 3 litres aux cent kilomètres.

Le nom de Scott, universellement réputé, est garant du succès de cette machine.

J. MELLIER.



Le lâche Anonyme

Notre correspondant, M. Mas, à Bordeaux, qui félicite le constructeur de son élégant geste pour sa boîte de vitesses, recevra ici, par contre, nos sottises pour avoir préféré rester dans un lâche anonymat et ne pas avoir donné son adresse.



Je dois avouer que c'est la première fois que j'ai l'occasion d'étudier un essai dans ces colonnes pour une machine marchant à l'alcool.

J'ai déjà eu nombre de machines dont le moteur était conditionné pour carburer ce liquide. Mais je n'en ai jamais relaté les péripéties ici.

Il est évident, qu'il ne faudra pas se baser sur les chiffres de consommations et de vitesses donnés, car cette 500 Gillet est une machine de course connue et cataloguée sous le nom de : Compétition-record. Sa construction spéciale, son réglage, la compression de son moteur, son carburateur à doubles cuves, en résumé tout

qu'on désire obtenir les résultats maximum pour lesquels la machine a été prévue.

Je sais que ce que je dis sur les machines à alcool n'a pas un grand intérêt pour la majorité des motocyclistes, et, en m'excusant auprès de ceux-là, je crois de mon devoir de conseiller ceux qui n'ont pas l'habitude des machines excessivement rapides et qui s'imaginent qu'il suffit de mettre un piston plus bombé, ou de tourner le bas du cylindre (pour lui permettre d'être placé plus bas par rapport au piston) d'utiliser l'alcool, pour aller plus vite sans se rendre compte des difficultés que donne ce carburant.

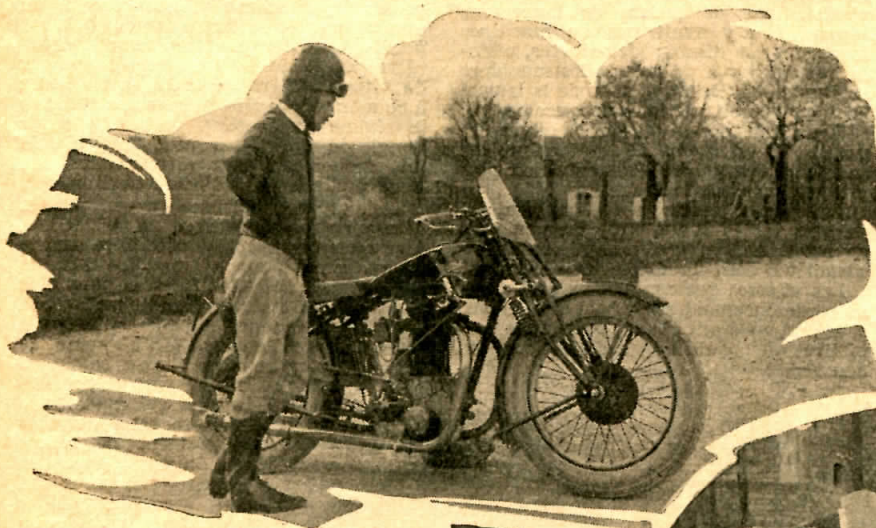
En effet, si l'attaque des soupapes est

faite par une came unique, ou par un^e double came, il faudra que les levées d^e soupapes ou les fermetures s'effectuent au moment propice afin que les gaz aient le temps d'alimenter le moteur ou d'évacuer la chambre de compression, puisque le pouvoir calorifique de l'alcool est différent de celui de l'essence.

Il faudra envoyer des gaz au moteur et les évacuer à des moments différents.

Il ne faut pas oublier non plus que la compression n'étant pas la même, la vitesse d'évacuation des gaz sera différente. L'alimentation sera également différente. Le problème sera compliqué du fait que l'allumage devra s'effectuer à un autre moment.

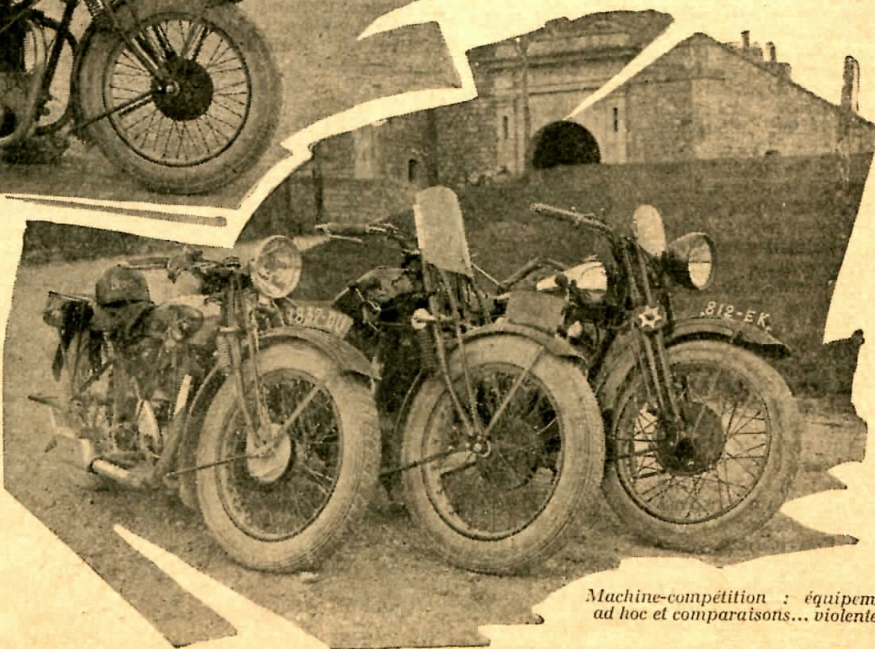
La question du carburant est très importante aussi; les meilleurs résultats obtenus peuvent l'être avec de l'alcool éthylique qui peut se trouver dans le commerce à différents degrés. Si l'on ne trouve pas de l'alcool à 95°, l'on peut facilement utiliser de l'alcool à 90°. Le moteur marchant à l'alcool qui est actuellement le plus répandu, est avec le « Jap » à double échappement. Je crois bien faire de conseiller aux possesseurs de telles machines d'employer de l'alcool éthylique avec une avance de 30° avant le poids mort haut (allumage).



a été prévu et conçu pour la vitesse, et presque uniquement la vitesse.

Ma machine telle que je l'ai eue, peut être utilisée avec un carburant ordinaire à l'essence, soit en changeant le piston, soit en interposant une calebasse entre le bas du cylindre et le carter du moteur. A ce moment-là, la Gillet n'a plus une accélération aussi terrifiante, elle n'a plus une vitesse aussi remarquable, et elle n'aura pas, à ce moment-là, le ralenti demandé à une modeste machine à culbuteurs étudiée pour la route à petite allure, ou pour le trafic en ville. Il ne faut pas croire que la suppression de l'alcool sur une machine de course donne tout de suite les avantages d'une machine ordinaire marchant à l'essence.

En effet, le réglage d'avance, les réglages d'attaque de soupapes, sont différemment conditionnés, surtout lors-



Machine-compétition : équipement ad hoc et comparaisons... violentes.

Quelques personnes me diront que l'avance n'est pas suffisante, mais je leur indique actuellement le réglage pratiqué en Angleterre, par ceux qui ont réellement fait rendre à ces moteurs des résultats intéressants.

En général, on donne à un moteur trop d'avance, tout au moins pour celui dont je parle plus haut.

Revenons à la Gillet qui, elle, est assez normalement réglée. En effet, l'avance initiale est de 14° environ, la compression, contrôlée avec un appareil que j'ai actuellement en ma possession, permet de savoir que la compression aux différents régimes est égale à 18 %. Le gicleur qui se trouvait sur ma machine était de + 250.

J'ai jugé que la carburation était un peu faible et je l'ai rendue moins pauvre, grâce à un gicleur un peu plus fort. La distribution comportant une came rapide, la machine emballait, car le ralenti est assez difficile à obtenir : n'oublions pas que c'est une machine de course.

Le moteur formant bloc principe Gillet système du carter sec, graissage : les culbuteurs sont montés sur galets, le débrayage est monté directement sur le bloc, derrière le pignon moteur, le changement de vitesse s'actionne à main droite, les gaz sont commandés par une poignée tournante, chose appréciable, le freinage s'effectue au pied gauche par un système interconnecté. La fourche Gillet comporte un amortisseur de direction spécial dont un ingénieux dispositif avec cliquet permet de régulariser le serrage et laisse l'amortisseur dans la position où on l'a mis.

La position de la machine est assez basse, mais j'ai trouvé des repose-pieds beaucoup trop en avant pour une machine de course. La pédale du frein vient rentrer dans le repose-pied gauche, et ce serait beaucoup mieux si ceux-ci prenaient directement sous le tube de la selle, pour finir assez haut, et en arrière.

J'ai monté pour mon agrément personnel, un pare-brise ; ce pare-brise agréable est pratique, il est fabriqué en France d'ailleurs, par la Maison V. W..

Désirant faire un essai, sur route, assez important, je n'ai commencé à écrire le texte de cet article qu'après trois mois de possession de cette machine. J'ai eu l'occasion de la servir plusieurs fois, et de totaliser pour une machine de course, un nombre intéressant de kilomètres.

En effet, n'oubliez pas que l'usage de l'alcool ne permet pas le grand tourisme, tout au moins d'une façon pratique, par rapport au ravitaillement.

Il y a deux ou trois ans, lorsque je participais à toutes les grandes épreuves sur routes, et à quelques épreuves sur pistes, j'amenais toujours mes machines par camionnettes, malgré les excellent réglages de carburateur et de moteur permettant d'obtenir à l'alcool un ralenti à vide supérieur à celui que l'on obtient avec de l'essence.

Par mesure de précaution une bonne veste de cuir, des bottes Hutchinson,

Moteur. — 2 temps culbuteurs.
Boîte de vitesse. — 3^e vitesse 500 × 17/20 × 20/50 × 11 × 0.70 = 112 km.h.
Boîte de vitesse. — 2^e vitesse 500 × 17/20 × 20/50 × 11 × 0.70 = 85 km.h.
Boîte de vitesse. — 1^e vitesse 500 × 17/20 × 20/50 × 11 × 0.70 = 54 km.h.
Pompe à huile J.G.

Chaîne Renold. — Avec amortisseurs sur le moteur et sur la boîte.
Carburateur. — Amac.

Amortisseurs. — Placés à l'endroit le plus favorable, puisqu'ils font partie du poids suspendu de la machine et rendent la direction plus légère.

Frein de Direction. — A grand bras de réaction fixé sur le réservoir.
Cadre. — Tout en brasé de forme semi-berceau.

Guidon. — Réglage à branches démontables.

Eclairage. — Marchal.

Réservoir essence. — 11 litres, en laiton 15/10.

Réservoir huile. — 2 lit. 700 avec pompe à main de secours commandée par une poignée au guidon.

Pneus. — Ballon à tringles Dunlop 27 × 4 — (700 × 100).

Consommation. — Essence 3.800 litres à 70 km.h.

Consommation. — Huile 300 grs aux 100 km.h.

pour ne rien vous cacher, mon casque légèrement bosselé, une paire de gants en cuir, et nous voilà parti sur la route, armé de la fidèle Gillet.

Le départ s'effectue en poussant la machine, car sur le type compétition, il n'existe pas de pédale de lancement (quand il n'y avait pas de machines françaises on disait : kick-starter, maintenant qu'il y a de très belles machines en France, en Belgique pays de la langue française, on dit : « pédale de lancement »).

Il ne faut pas s'attarder à ouvrir les gaz si l'on est à côté de la machine, car celle-ci pourrait bien vous emmener plus vite que vous ne le désiriez.

Laissons chauffer notre moteur, et partons sur la route, avec un peu trop de bruit, à mon gré, malgré les similis silencieux dont la Gillet est pourvue.

Les vitesses quelconques un peu dures au commencement se passent facilement, et le moteur étant chaud, on peut se permettre de gentilles accélérations en deuxième.

La deuxième qui représente le 90 à l'heure (il n'est pas question de compteur dont la machine n'est même pas équipée, et qui, comme tous les compteurs serait inexact. Ce n'est d'ailleurs pas la faute des fabricants de compteurs, mais bien la faute des constructeurs désirant faire plaisir à leur clientèle.)

A ce moment-là, en deuxième, marchant aux environs de 75 à l'heure, j'entends un bruit formidable derrière moi, et un énervé, amateur d'échappement libre, me dépasse en me faisant un signe d'adieu de la main.

Connaissant de vue cet excellent coureur, d'apéritifs, et sachant qu'il réalise des moyennes terribles sur le marbre des cafés, je me jette délibérément à sa poursuite.

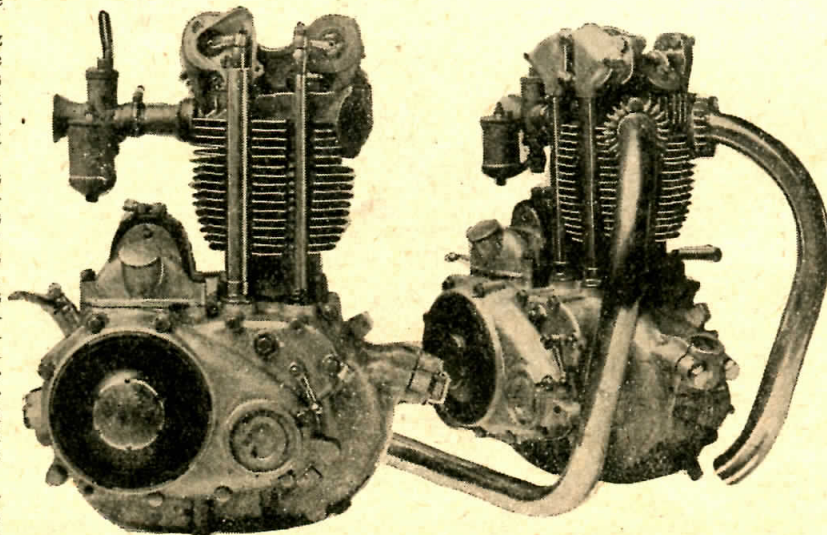
Sa 500 cmc. précédemment malmenée en ville, par suite des extravagantes scènes de départs resplendissants, faisait tout de même un bon petit 115 à l'heure. J'ajuste mes lunettes, dans lesquelles viennent frapper des petits cailloux, et je laisse agir le possesseur de la 500, curieux de voir ce qu'il allait advenir.

Après un parcours de quelques kilomètres, il se retourne, et à sa grande surprise il me voit à 20 mètres derrière lui ! Aussitôt il accélère, je fais de même, et nous arrivons après quelques kilomètres dans une série de virages qu'il aborde assez vite, je dois le dire.

A la sortie de chaque virage, je gagne quelques mètres par suite de l'accélération intéressante de la machine, des comes plus rapides qui permettent de passer en deuxième vitesse grâce à un savant double débrayage, ce qui me permet de virer plus rapidement et de rattraper le jeune amateur, amoureux de vitesse ! J'arrive ainsi à sa hauteur : à ce moment, je laisse légèrement tomber le régime du moteur, pour lui donner l'envie de repartir un peu, c'est ce qu'il fait facilement pour arriver dans une ligne droite à 100 à l'heure environ.

Un superbe bitume nous permet d'augmenter notre vitesse qui voisine 110, à ce moment-là, côte à côte, il se penche désespérément sur sa machine afin de gagner quelques kilomètres en plus, sans doute, après avoir tiré une dernière fois sur ces trois manettes pour les mettre à fond, il obtient environ 115 à l'heure. Je lui laisse prendre cette vitesse, ce qui lui

fait gagner environ 50 mètres sur moi, je le vois se retourner très légèrement de temps en temps, avec un sourire vainqueur qui lui permettra d'aller raconter au café sa splendide victoire du jour. Il me reste à ce moment-là à demander à ma machine ce qu'elle peut donner, et pendant les quelques centaines de mètres à parcourir pour rattraper mon retard, je passe de 110 à l'heure à 140 environ et au moment où enfin je le dépasse, je dois bien marcher entre 135 et 145, c'est-à-dire à 20 ou 25 kilomètres plus vite que notre énervé !!



Un bloc-moteur, dont la simplicité de lignes dénote un beau dessin et une riche technicité. (Voir la suite page 914)

PROPAGANDE MOTOCYCLISTE

L'Epreuve de Grand Tourisme

par H. BABEL

Le Tour de France cycliste organisé par un quotidien, aux destinées duquel préside notre confrère H. D... qui en fut le créateur, déroule actuellement, par tout le pays, ses péripéties multiples et captivantes.

D'aucuns prétendent que, d'année en année, le Tour perd de son intérêt, qu'il devient l'épreuve « trop vue » ; ce sont là des considérations dicelées... entre les bras d'un moelleux fauteuil. Si vous voulez en connaître l'exacte valeur, rendez-vous aux abords d'une quelconque ville traversée par les coureurs du Tour ; votre religion sera tout de suite éclairée : la plus gigantesque épreuve du cyclisme mondial exerce toujours la même attirance sur les foules, l'ardeur est encore la même qui draine les spectateurs au passage des coureurs du Tour.

Ce « succès de curiosité », considéré strictement en soi, serait peu propre à nous satisfaire entièrement s'il n'avait eu pour corollaire, et cela depuis ses débuts, deux autres aboutissants : 1° la diffusion

dans la plus totale des immobilités ? Si l'examen de la condition plastique du sujet est un considérant de valeur, il est



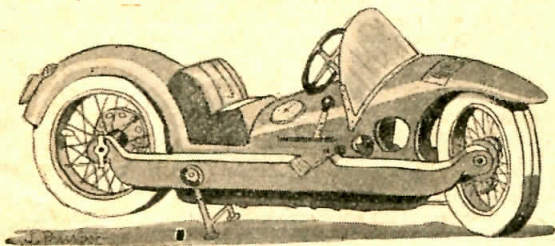
Mais cette femme, sur la moto d'avenir avec les nouveaux équipements, sourit cordialement aux intempéries.

bien évident que c'est son allure sur la piste au pas, trot et galop qui décidera finalement l'acquéreur.

Or, le constructeur de motocyclettes qui veut assurer l'écoulement de ses fabrications par les seuls éléments : publicité et exposition, prétend, fort exactement, à vendre des chevaux de courses en vitrine.

Ne nous préoccupons pas ici, si vous le voulez bien, du point de vue strictement sportif, pour aussi puissante que soit son attirance, et n'examinons la question que sous l'angle... économique, si je puis dire. L'épreuve de grand tourisme, dont le prototype est bien Paris-Pyrénées-Paris, atteint, en fait, un triple but.

1° Elle place l'acquéreur en position d'étudier, autrement que sur un prospectus



Notre caricaturiste Pruvost voit l'avenir riant et confortable : n'aurait-il pas raison sur les constructeurs ?

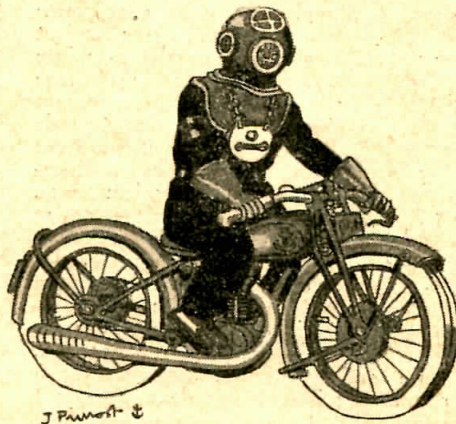
de l'idée sportive en France ; 2° le développement accru, jusqu'à ces dernières années, de l'industrie cycliste.

Or, les mêmes caractéristiques se présentent pour les épreuves du grand tourisme motocycliste ou automobiliste, ce sont elles, et elles seules, qui gagneront des partisans à la cause que nous défendons ici.

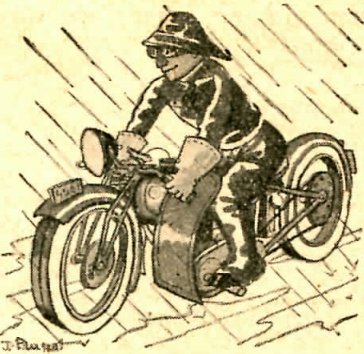
* * *

L'une des bases de travail de la publicité moderne est, incontestablement, la publicité par l'objet. Pour vous en convaincre, il suffit d'examiner l'extraordinaire exubérance des modernes vitrines d'exposition. Rien n'y est négligé pour « tirer l'œil » du futur chaland ; les modèles y sont mis en valeur par une présentation savante ; est appelée à la rescousse la Fée Electricité qui prodigue, là, ses plus hallucinantes créations. Le procédé est excellent pour tout ce qui concerne les « produits immobiles » qu'il s'agisse de chaussures, de jambons ou de... stylographes ; mais lorsque l'objet à vendre est un engin qui tire sa raison d'être des lois du mouvement, l'argumentation pour aussi « brillante » qu'elle paraisse est de... courte haleine.

Que penseriez-vous d'un propriétaire d'écurie de courses qui prétendrait céder ses cracks sur leur seule présentation



Car enfin... n'est-il pas, cet équipement, un vêtement idéal pour nos... constructeurs?



Cet homme, à l'ancienne position quindée, gémit sous la pluie fut-elle rafraîchissante comme les orages récents.

ad usum Delphini, les possibilités très exactes des modèles qui l'intéressent.

2° Elle permet, par voie de comparaison, d'établir une discrimination efficace, parce que basée sur la tenue de route, entre les concurrents opposés.

3° Elle réalise par l'exposition publique aux villes-étapes la « publicité par l'objet » la plus frappante.

Il est bien évident que, pour l'acquéreur futur, le point essentiel est la tenue de route de l'engin. Si l'on me « dit » que telle 250 cmc. est capable d'un quelconque exploit, je le veux bien croire mais garderai, par devers moi, cette pointe de scepticisme qu'il est toujours bon de conserver. Si l'on me le « prouve » — et seule l'épreuve de longue haleine permet de le faire — je serai immédiatement « convaincu », le doute est à jamais banni de mon cerveau.

Toutefois, je puis encore me dire : « Qui sait si Y n'aurait pas fait aussi bien ou mieux que Z ?... »

Ici c'est le classement lui-même qui fixera mon jugement, à la condition formelle qu'il soit établi d'après des règlements suffisamment sévères pour que ne se trouvent pas au poteau d'arrivée une bonne centaine d'ex aequo ; ça s'est vu, il n'y a pas très longtemps.

Donc, renseigné par la tenue générale en cours de route, je serai définitivement fixé par le palmarès. Vous reconnaîtrez que si X et Y, terminant sans pénalisation, se trouvent départagés par des épreuves annexes il y a de fortes chances pour que le premier classé soit « véritablement » le meilleur.

Il faut bien admettre qu'exposée en plein air, presque « palpable », une motocyclette « parle » beaucoup mieux à l'acheteur que dans la plus somptueuse vitrine. Ici c'est, évidemment, tout nickel tout vernis miroitant ; là, la glorieuse poussière de la route apporte je ne sais quel attrait impondérable, quelle poésie de grands horizons larges, quelle attirance des longues randonnées beaucoup plus séduisantes que le poli impeccable de deux tubes d'échappement... qui n'ont jamais servi.

Vive donc l'épreuve de grand tourisme ! Régie par des règlements sévères, elle est créatrice d'émulation sportive, lance une idée qu'elle fait grandir par la suite, soutient un mouvement qui, sans elle ne tarderait pas à disparaître.

Elle est « morale » parce qu'avec elle, et neuf cent quatre vingt dix fois sur mille c'est le meilleur qui l'emporte : elle fournit de solutions « pratiques » parce qu'elle incite à l'achat par des arguments probants.

Malheureux sont ceux qui ne savent pas le comprendre. René BABEL.

APRÈS LE GRAND PRIX

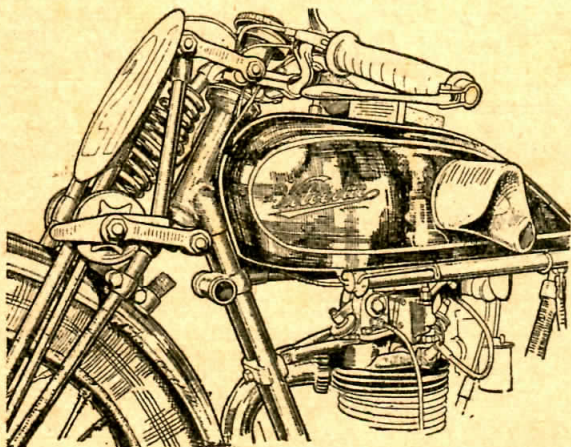
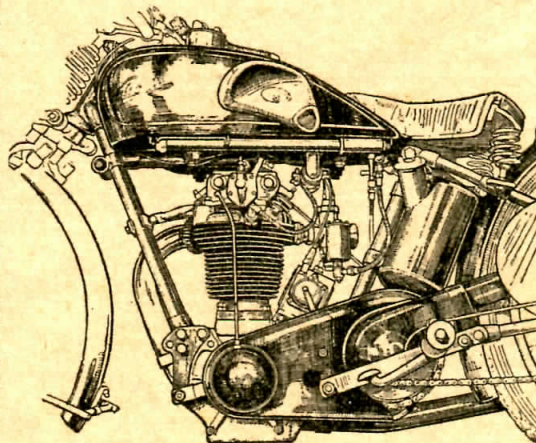
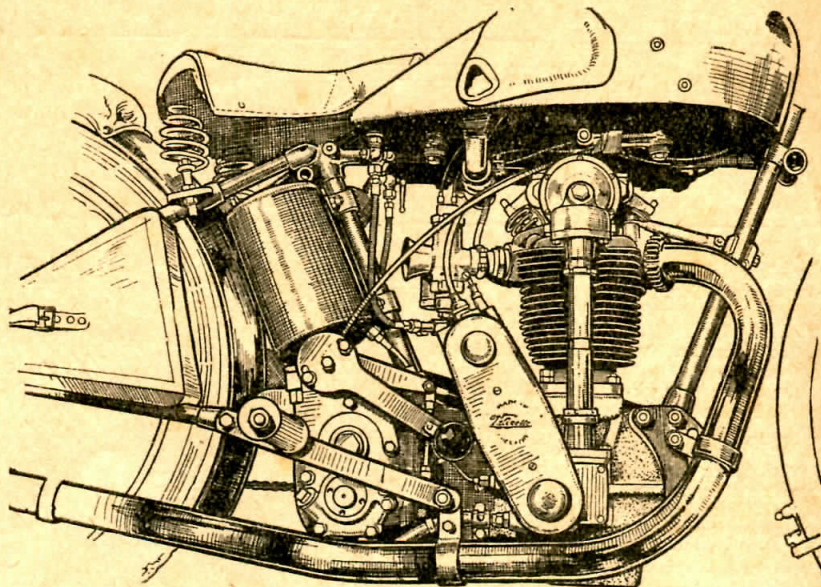
LA VÉLOCETTE

La Vélocette de Hicks

Peu de machines de course ont fait preuve d'une pareille régularité dans la victoire depuis leur apparition. Indépendamment de ses innombrables succès sur route, on sait que cette vaillante machine a été la première à couvrir 100 milles, plus de 160 km. dans une heure. Elle est, de plus, renommée pour sa sécurité de marche. Et pourtant, il n'y a, dans ce bel engin, rien de mystérieux, ni même d'extraordinaire. C'est essentiellement, comme les autres motos de course d'ailleurs, une machine de série.

Le moteur a 74 d'alésage et 81 mm. de course. La distribution se fait par arbre à cames en tête. Les pignons d'angle sont si exactement taillés que l'on ne peut reprocher à cette distribution de « chanter ». Un arbre avec entraînement par tournevis permet de compenser l'allongement du cylindre. Le réglage des soupapes prévoit un croisement considérable des temps, car le régime du moteur dépasse 6.000 tours. Il y a 60° d'avance à l'échappement et celui-ci se ferme avec un retard de 45°. L'admission comporte 38° d'avance à l'ouverture et 58° de retard à la fermeture.

Le piston, bombé et échancré, porte deux segments étroits. L'axe est maintenu par des joncs circulaires. Le pied de bielle n'est pas bagué. La tête de bielle roule sur un rang de rouleaux. Les axes des volants sont rentrés à la presse et, par mesure de sécurité, il y a une vis entre cuir et chair. Le



maneton possède deux épaulements qui portent sur le volant. On a ainsi un alignement parfait qui est essentiel à un moteur à régime élevé. Les roulements des axes sont à rouleaux. Le carter est très rigide et renforcé par

de nombreux contreforts. Le taux de compression pour la marche à l'essence doit être voisin de 6 à 1. Nous n'avons pas pu le savoir exactement, car la plupart des concurrents anglais au Mans étaient arrivés avec des machines réglées pour le mélange essence-benzol, et apprenant qu'ils avaient à employer de l'essence pure, il leur fallut procéder à des modifications de la dernière heure. Malgré le réglage de sa distribution, la Vélocette paraissait extrêmement docile. C'était d'ailleurs, au Mans, une des caractéristiques les plus frappantes de beaucoup de machines.

Le graissage de la Vélocette est à carter sec ; il comporte deux pompes à engrenages. La plus petite des deux pompes aspire l'huile du réservoir et l'amène au carter de la distribution et à l'arbre vertical. Quand une certaine

pression est atteinte, une soupape à bille se soulève et permet à l'huile de passer dans un canal pratiqué dans l'axe. L'huile par ce chemin atteint la tête de bielle. Une partie de l'huile qui est montée jusqu'au carter supérieur des engrenages de distribution pénètre jusqu'aux cames ; de là, le surplus retourne en partie au carter, en partie graisse le guide de la soupape d'admission, en partie coule sur la chaîne de transmission primaire. Une seconde pompe aspire l'huile qui est retombée au fond du carter et la refoule au réservoir. L'huile adoptée est la Mobiloil.

Le reste de la machine est entièrement classique et remarquable sur son fini.

H.-P. BORESTROKE

Vélocette aux Pyrénées

La célèbre marque anglaise est représentée à Paris, par M. Huwey qui, si nous en croyons notre « petit doigt », serait bientôt le seul Agent général de la marque. Vélocette a fait un gros effort cette année pour s'implanter en France et y a réussi relativement aisément. Il est évident qu'elle le doit aux efforts faits par le mousquetaire Maisonneuve qui a donné non seulement son temps, mais aussi son expérience d'une façon réellement profitable pour la propagande de la maison. A l'heure actuelle, beaucoup de jeunes gens ne rêvent que par Vélocette. La question du prix d'achat seule les fait hésiter. Espérons que la nouvelle organisation de la maison permettra de trouver un accord entre les exigences commerciales et les difficultés de la clientèle et que Vélocette sillonnera nos routes. En attendant, nous sommes heureux d'apprendre que Maisonneuve participe seul à l'épreuve Paris-Les Pyrénées-Paris, heureux non pas parce qu'il est seul, mais parce que Vélocette y participe. Nous eussions volontiers vu une équipe de trois Vélocette lutter contre les deux Gillet-Herstal, les 3 Gnome et Rhône, les Terrot, les F. N. et *tutti quanti*. Son mérite n'en sera que plus grand s'il parvient à décrocher la palme contre des adversaires de marque. Il est vrai qu'étant très courageux, il ne craint pas l'effort.

Une blanche pierre...

Boura est passé chez Styl'son dont il conduira à la victoire en sidecar 600 cmc. les vives couleurs. Espérons que le sympathique et courageux conducteur qui joint à son expérience parfaite motocycliste en solo, celle en tandem et celle du trimotoriste, un cran peu commun, trouvera cette fois l'occasion de marquer d'une pierre blanche le 9^e P. P. P.

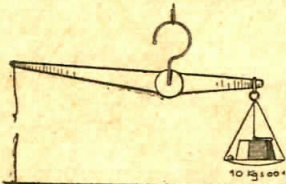
LA MOTO EST SOLIDE

Coefficient de Sécurité

par REGAIRAZ

La marge de sécurité...

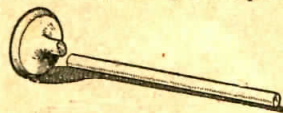
Si, pour soulever un poids d'un kilo, nous employons un fil qui ne se rompt que sur une charge de 10 kilogrammes, le coefficient de sécurité sera de 10 à 1. Si une aile d'avion doit, par exemple, supporter une charge de 50 kilogrammes par centimètre cube et qu'aux essais statiques elle s'écrase sous une charge de 250 kilogrammes, le coefficient sera 5. On calcule les chaudières de machine à vapeur pour



Vous mettez au bout d'un peson un poids de 10 kilogrammes ; le fil qui sert de résistance de l'autre côté ne rompt pas. Si 1 gramme de plus le fait casser c'est que votre fil a un coefficient de sécurité de 10 pour 1.

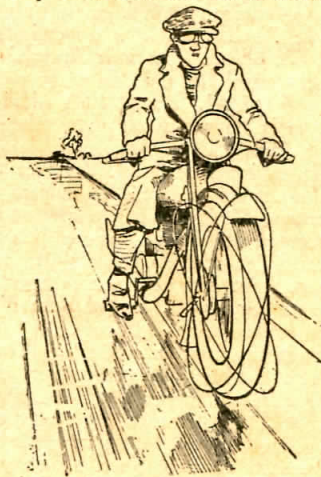
des pressions dix fois plus fortes, et, suivant une ordonnance remontant à Louis-Philippe, on les éprouve à un timbre double. Si une pièce travaille à la limite de sa résistance, un minime effort supplémentaire suffit à la briser. Etant admis que nous employons dans chaque cas les matériaux voulus et que nous donnons aux pièces la forme leur assurant la plus grande résistance, nous nous trouvons en présence de deux exigences contradictoires, la résistance et le poids. Or le poids est un ennemi. Plus un véhicule est lourd et plus, toutes autres choses égales, il absorbe de puissance pour sa propulsion, plus également il coûte cher (à moins bien entendu que l'on ait employé des matériaux de qualité inférieure, mais on a, dans ce cas, diminué le coefficient de sécurité). Au point de vue économie d'achat et d'entretien, le véhicule idéal, roulant dans des conditions idéales, ne posséderait pas de coefficient de sécurité. D'autre part l'allègement de certains organes comme les attelages alternatifs

est indispensable pour éviter les vibrations. Il se peut qu'un organe plus lourd et calculé pour une meilleure résistance, donne naissance à des vibrations si violentes qu'elles provoquent une rupture. On sait quelle gravité présentent



Une soupape résiste, par l'étude de son métal à des efforts considérables ; toutefois les vibrations sont le plus grand ennemi des soupapes par les efforts qu'elles provoquent ; une série mal coordonnée de vibrations entraîne la rupture.

des phénomènes de résonance comme le shimmy, les vibrations des ailes d'avion etc. Il y a donc là des cas extrêmement



Le shimmy est théoriquement une série de vibrations et à ce point de vue exige un coefficient élevé de l'équilibre général de la machine.

sérieux où le poids de métal employé n'est nullement une garantie de sécurité, il est en principe d'autant plus difficile de déterminer le coefficient de sécurité qu'une machine fonctionne dans des



conditions plus diverses. On peut admettre que le coefficient de la sécurité est en raison inverse du carré de la vitesse et qu'à cinquante à l'heure, on ne demande à la machine qu'une résistance quatre fois plus faible qu'à cent, et c'est pourquoi il est si important de laisser entre la vitesse d'utilisation et la vitesse maximum un écart important. Mais, il faut surtout ne pas se tenir à une allure où des vibrations se manifestent, car c'est aller au-devant d'une rupture. Très souvent ces vibrations ne se produisent pas à la vitesse maximum : nous avons eu fréquemment des moteurs qui vibraient à 60 ou 70, et tournaient parfaitement rond en deçà et au delà de cette plage de vitesses. Les vibrations sont nos pires ennemies et c'est ainsi que les ruptures de soupapes leur sont dues bien plutôt qu'à la traction des ressorts de rappel. Ce sont les conditions si diverses dans lesquelles fonctionnent les véhicules automobiles qui rendent si difficiles la détermination d'un coefficient de sécurité. De même dans un avion, quand les ailes se détachent c'est sous l'effet de vibrations qui n'apparaissent qu'à certaines allures critiques. Dans une centrale électrique, dont les groupes tournent dans des conditions constantes, le coefficient de sécurité peut être très bas. Si une locomotive est destinée à des conditions d'exploitation déterminées, elle peut être construite avec un coefficient de sécurité moindre qu'un véhicule qui, comme une moto ou une auto, est exposé à marcher à des vitesses très différentes, avec des charges variables, sur des routes de profil et de nature divers. On conçoit dans ces conditions combien le problème d'un coefficient de sécurité tel qu'il élimine toute rupture et tout dérèglement, peut être difficile à obtenir.

REGAIRAZ

Attention aux Agents de Sarreguemines

J'ai passé hier, par Sarreguemines, ne connaissant pas les règlements dans cette ville, je me suis vu filer une contravention pour m'être engagé dans une rue à sens unique. J'avais beau expliquer au sergent que c'était la première fois que je passai dans ce lieu et qu'à l'avenir je le saurais. Rien à faire, vous êtes en tort un point c'est tout, avec un ton qui me rappelle les schuppas de Berlin. Je suis allé trouver le Commissaire qui est un bon français et fera le nécessaire pour m'enlever ce petit ennui.

Avis à tous les motocyclistes de la sévérité des Agents de Sarreguemines.

RUEF Georges,



Vous n'êtes pas assuré ?
Mais... est-ce un bon calcul ?

D'excellents mécaniciens...

Il y a d'excellents petits mécaniciens en dehors des grandes routes suivies par la foule, et de temps en temps, lorsque nous avons besoin de leur compétence, nous nous éloignons volontairement de ces grandes routes pour dénicher quelque artisan probe et inconnu. C'est ainsi qu'à l'occasion du circuit du Perche, une boucle sur la Rue Saint-Hilaire, à Nogent-le-Rotrou, nous permit de constater que le motocycliste sera toujours bien servi par le mécanicien Richeux, dont les 20 années de travaux et d'expérience pratique sont la meilleure garantie de son travail.

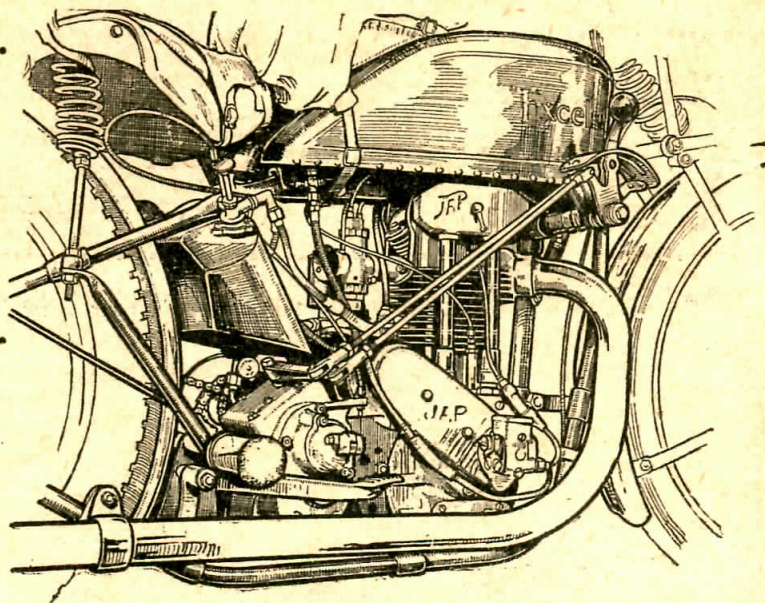
Après le Grand Prix :

L'EXCELSIOR

par H.-P. BORESTROKE

L'Excelsior qui, pilotée par Crabtree, a gagné la catégorie 250, est une machine d'allure très classique. Le cadre est à double berceau. Les freins ont des tambours de 22 centimètres de diamètre et sont tous deux commandés au pied. Le bouchon de réservoir est assez curieux. Il est monté sur une tige recourbée qui peut pivoter, et sur laquelle presse un ressort. Sur presque toutes les machines du T. T. on s'est efforcé de substituer au bouchon vissé qui se perd aisément et qui fait perdre du temps au ravitaillement un système plus sûr et plus rapide. Le réservoir d'huile est sur le tube de selle et comporte à l'intérieur un second réservoir pour le graissage des chaînes. procédé de graissage assurément malpropre, inélégant et peu économique, mais tant que nous en serons aux chaînes non protégées, le seul efficace. Les réservoirs sont non seulement soudés à l'autogène, mais rivés.

Le T. T. aura fait beaucoup pour amener les constructeurs à faire des réservoirs assez solides pour résister aux vibrations et même aux chutes, en dépit, d'une très grande contenance. Il faut, en effet, espacer les ravitaillements. Au Mans, Dodson a ravitaillé en moins d'une minute, mais si on tient compte du ralentissement avant le stand et de la remise en action, la perte de temps est double et peut être triple. Un réservoir de grande capacité est donc nécessaire bien qu'il soit plus fragile et qu'il exerce une influence sensible sur la tenue de route de la machine. Le réservoir de l'Excelsior a subi intérieurement un traitement anti-rouille. La boîte est une Burman 4 vitesses, et la fourche élastique une Brampton.



Nous insisterons davantage sur le moteur un J. A. P., car vraisemblablement il sera livré en série l'an prochain. Le J. A. P. 250 cmc, a 62,5 m/m d'alésage sur 80 m/m de course. A. 5.800 t.-m. il développe environ 19 CV. soit un rendement de 76 CV. au litre de cylindrée. Au T. T., où on autorisait l'emploi de l'essence-benzol, le taux de compression était de 7 1/4 à 1. Il avait été abaissé au Mans, mais nous n'avons pu savoir quel il était exactement, vraisemblablement dans les environs de 6 à 1. Axes et tête de bielle ont été renforcés. La culasse est, bien entendu, détachable. On remarquera l'écartement des deux orifices d'échappement et les grandes ailettes verticales qui se trouvent entre eux. Le carburateur est monté par brides. La tubulure d'admission est légèrement désaxée.

C'est la distribution qui a été le plus remaniée. Les axes des culbuteurs sont montés sur roulements à billes du côté gauche et sur roulements à galets du côté droit. Chaque soupape est rappelée par deux ressorts concentriques. La soupape d'admission est en forme de tulipe. On remarquera le système de fixation par clavettes coniques. La pression de ces cla-

vettes suffirait à tenir la soupape, mais on a pourtant prévu un petit jour qui s'engage dans une légère gorge pratiquée sur la tige de la soupape.

Les cames actionnent les poussoirs et les tringles par l'intermédiaire de balanciers. Ceux-ci comportent un rouleau. Ils ont une petite cuvette dans laquelle repose l'extrémité arrondie du poussoir. L'articulation supérieure de la tringle et du culbuteur doit également attirer notre attention. La tringle est terminée par une cuvette dans laquelle se trouve une bille, le culbuteur porte une vis à tête creuse qui vient coiffer la bille. La culbuterie est maintenant protégée par un carter dont le couvercle est oblique à cause de la disposition des culbuteurs. Quatre écrous se vissant sur des colonnettes maintiennent culasse et cylindre.

Le piston a deux segments, le second faisant office de segment rouleau.

Le graissage est effectué par pompe à deux corps. Une partie va à la tête de bielle, l'autre à la culbuterie avec dérivation vers les guides-soupapes.

H.-P. BORESTROKE.

La " Gillet - Herstal - Compétition "

par FRED. S. LIPMAN - (Fin - voir page 910)

Je n'ai eu que le temps de l'apercevoir, et lui n'a eu que le temps de recevoir la poussière et de me voir quelques minutes, l'espace entre nous allait s'accroissant. Après avoir ralenti une dizaine de kilomètres plus loin, et ne le voyant pas plus que je ne l'entendais, il me suffit de revenir pour aller amicalement voir ce qui lui était arrivé, mais malgré tous mes efforts, je n'ai rien pu faire pour le retrouver.

Depuis ce moment-là, je me suis toujours demandé si la leçon qu'il avait reçue ne l'avait pas fait gagner quelque

10 kilomètres, qui lui avaient permis de rentrer plus vite que moi.



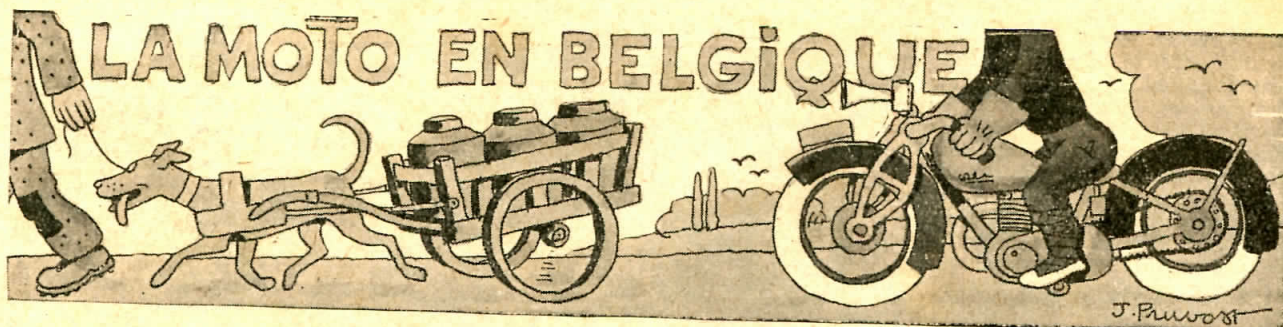
Un piéton imprudent peut vous coûter 200.000 francs... ou plus

Je ne vous dis rien d'autre sur la vitesse de la machine en prise directe, ce n'est que, sur l'autodrome, elle doit réaliser avec un équipement de piste, environ 155 à l'heure. Sur route, en circuit je la crois fort capable de faire 145. Belle machine de course qui a permis de construire la 500 cmc. sport digne de sa sœur plus alcoolique !

Fred S. Lipman.

Comment on reçoit

N'ayant pu prendre possession, comme beaucoup, de la moto qu'il avait commandée Flachet, le pyrénéen, a pris la décision la meilleure : il est allé la chercher à Herstal par le train chez Saroléa, « ... des gens charmants, mon cher... » écrit-il. Et pour ne pas m'ennuyer, Saroléa a mis, à Boutillier et moi-même un side à notre disposition, durant notre séjour ».



Le Grand Prix de Belgique; victoires anglaises

Saroléa cueille deux belles places d'honneur

Le Grand Prix de Belgique s'est à nouveau soldé par une victoire anglaise

dans la catégorie qui réunissait la compétition la plus importante.

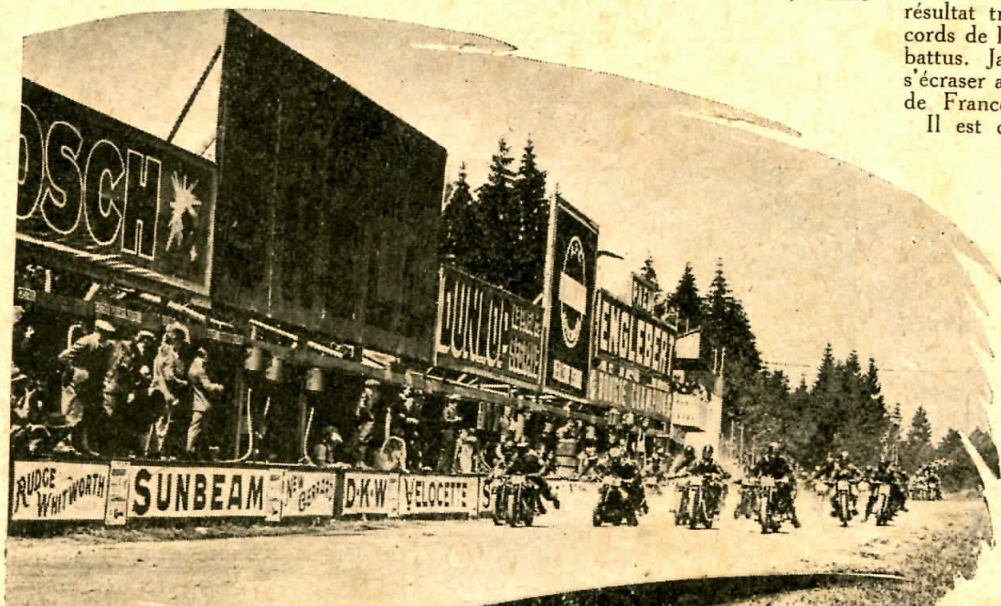
La Mondiale, Rush et Brondoit s'attribuent de précieux accessits. C'est, somme

toute, un résultat encourageant qui montre que le fossé qui existait entre notre technique de course et celle des redoutables insulaires se comble peu à peu. Un autre résultat très appréciable est que les records de l'affluence furent très largement battus. Jamais on ne vit pareille foule s'écraser autour des enceintes du Circuit de Francorchamps.

Il est certain que le motocyclisme a décidément conquis le public belge.

Les abstentions

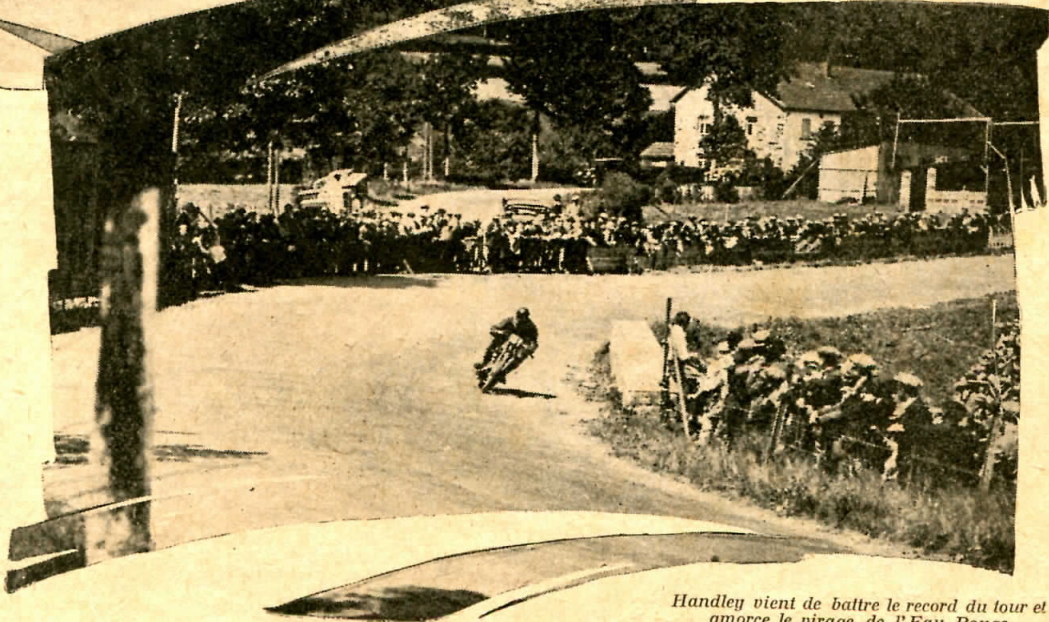
On enregistra plusieurs abstentions notables au départ. D'abord Bentley, l'extraordinaire pilote de la Gillet d'Herstal 500 cmc., en qui beaucoup voyaient le porte-drapeau de notre industrie nationale, eut deux doigts fracturés au cours des essais à la suite d'un accrochage avec un motocycliste qui s'était imprudemment



Le moment pathétique : le Départ.

sur toute la ligne ainsi que la logique des événements le faisait, du reste, prévoir. Tour à tour, Dodson (Sunbeam 500 cmc) Handley (Motosacoche 350 cmc.); Porter (New Gerard 250 cmc.) et Bernard Ker-Shaw (James 175 cmc.) fournissent les vainqueurs respectifs dans chacune des catégories.

Cependant, si les Anglais restent maîtres de la situation, Saroléa, dont on ne saurait assez louer la belle tenue, enlève deux superbes places d'honneur en 500 cmc.; c'est-à-dire,



Handley vient de battre le record du tour et amorce le virage de l'Eau Rouge

aventuré sur le circuit pendant que l'entraînement battait son plein. De pareils incidents sont inexcusables et on ne comprend guère l'attitude des commissaires qui désertent leur poste alors que des vies d'hommes sont en jeu.

Hicks, l'homme de l'année, vainqueur de la Junior Race et du Grand Prix de l'U. M. F., qui s'imposait comme favori en 350 cmc., fut rappelé d'urgence par dépêche auprès de sa femme à toute extrémité. Inexcusable; Francisquet (Sunbeam) comme de Carpentier (Terrot), celui-ci, étant le seul représentant de l'industrie française, ne se présentèrent pas au pesage, tandis que Walker qui avait jugé sa machine insuffisante à l'entraînement préféra s'absentir plutôt que de courir au-devant d'un échec qui lui paraissait certain.

Dodson for ever

Dodson, pilote bien équilibré, audacieux et possédant à fond l'art de virer, était tout désigné par ces retentissants succès à s'imposer comme favori. Il comptait du reste une victoire en 1928 sur ce même Circuit de Francorchamps qui lui était par conséquent familier. Il prit la tête au premier tour, pour ne plus la lâcher avant la fin. Sa victoire acquise par plusieurs tours de force fut nette et indiscutable. Quant à Handley, il combattit avec tout l'acharnement qu'on lui connaît. Lorsqu'il eut passé Gheris au premier tour, il augmenta lui aussi son avance sur ses poursuivants dans un tel style qu'il réalisa le meilleur temps au tour toutes catégories à plus de 121 km. de moyenne, ce qui est un temps assurément remarquable pour un circuit présentant un profil aussi mouvementé que celui de Francorchamps.

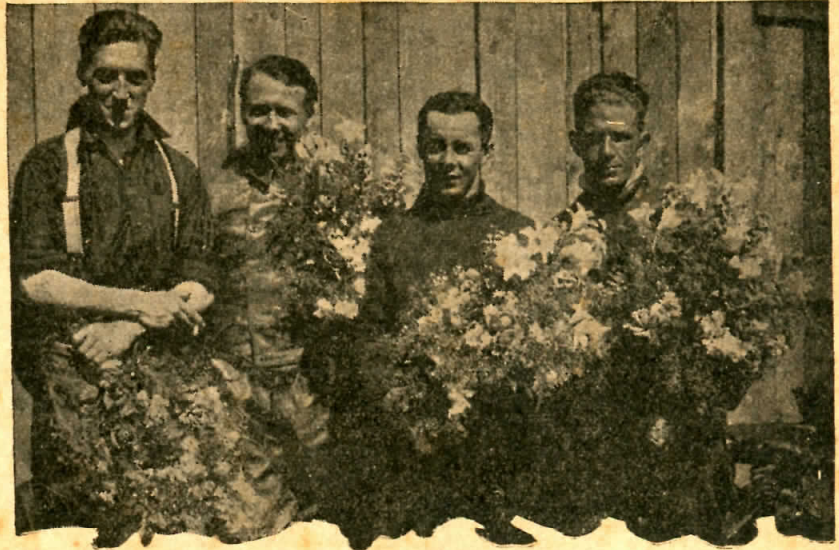
En 250 cmc. et en 175 cmc., les frères Crabtree furent contraints d'abandonner alors qu'ils étaient tous deux en tête dans leurs catégories respectives. Ils eurent toutefois en Porter, qui était lui aussi pointé comme favori, et en Kershaw de dignes remplaçants pour assurer le succès le plus complet à leur pavillon.

La Course

Les déchets sont toujours importants.



Marchand et Handley : Marchand le prestigieux de Charter Lea qui actuellement dirige le service de course de Motosacoche.



La quatuors anglais qui enlève la victoire pour la Grande Bretagne : à gauche : Handley, Porter, Dodson et Kershaw.



La Mondiale eut en Schoupe un excellent représentant en catégorie 250 cmc.

Cependant, nous trouvons proportionnellement plus d'arrivants que les années précédentes.

Ils terminent, en effet, à 18 sur 52 partants qui se répartissent successivement comme suit :

- 5 sur 22 en 500 cmc.
- 6 sur 15 en 250 cmc.
- 5 sur 11 en 250 cmc.
- 2 sur 4 en 175 cmc.

Ces chiffres ne sont pas encore bien brillants. Ils prouvent que la moto de courses est encore un engin bien capricieux et bien délicat.

Parmi les heureux rescapés appartenant au clan belge, nous notons : deux motos classées sur 5 en 500 cmc. (Carlson second sur Saroléa et Grégoire troisième idem); deux motos belges sur 6 classées en 350 cmc (Tréborg sur la Mondiale cinquième et Masson sur Brandoit sixième); deux motos belges sur 5 en 250 cmc (Notet sur Lady troisième et Schoupe sur La Mondiale quatrième); une moto belge sur 2 en 175 cmc.

(Alberda sur Rush second), ce qui nous donne environ 40 % de motos belges parmi les classés.

La tenue de certains conducteurs belges fut superbe. Ceux-là ont réellement gagné leur galon d'as. Je parlerai d'abord du petit Bruxellois Demeuter, qui réalisa un exploit peu banal en restant dans le sillage de Dodson après un premier tour couvert à plus de 116 kilomètres de moyenne, et ce, départ arrêté. Carlson, donne une seconde place à Saroléa, a couru en grand conducteur.

Robert Grégoire, longtemps second, et qui termine à plus de cent de moyenne, malgré un oubli inconcevable : celui de ravitailler est aussi un as incontesté. Claessens et Degrady étaient toujours à la hauteur de la difficile situation. Milhoux fut victime d'un éclatement de pneu. Van Hamersveld et Renier ne furent pas favorisés par le sort, et Debay, bien que mal remis de sa récente chute, donna aussi une belle mesure de ses qualités.

A noter aussi l'excellent résultat de Dethy, qui termine sur une moto anglaise.

En 350 cmc., en l'absence de Hicks, la victoire de Handley ne pouvait guère faire de doute. Il eut toutefois, en Simcock, un adversaire tenace, mais qui dut toutefois s'incliner.

Parmi les Belges, Mawet fut le seul à se faire remarquer dans cette catégorie. Il aurait certainement fait quelque chose sans la guigne.

Tréborg termine sur La Mondiale, de même que Masson, sur Brandoit, après avoir l'un et l'autre conduit très intelligemment leur course.

En 250 cmc., S. A. Crabtree disparut de la lutte, la supériorité de Porter sur le lot restant était manifeste. Rauwers, sur La Mondiale, fit pourtant un superbe début.

Nous avons une belle fiche de consolation avec Notet, sur Lady, troisième, et sur Schoupe, sur La Mondiale, quatrième.

Ce sont deux coureurs ardents et consciencieux, que nous connaissons depuis fort longtemps. Nous applaudissons à leur succès et spécialement à celui du dinantais Notet, toujours malchanceux et qui prend cette fois une éclatante revanche.

Enfin, en 175 cmc., L. C. Crabtree prend d'abord le commandement pour le céder à Alberta, sur Rush. Celui-ci retrograde pour être passé par Kershaw.

Plusieurs records battus

La merveilleuse moyenne générale réalisée par Stanley Woods, à 155 km. 600 en 1927 n'est pas dépassée. La raison en est que Dodson n'a pas été forcé de pousser à fond. Par contre, en 350 cmc., Handley passe de 106 km. 640 à 111 km. 517, ce qui est notable. Porter arriva en 250 cmc., à 99 km. 702 améliorant ainsi le record que S. A. Crabtree détenait avec 95 km. 064.

Classements

Catégorie 500 cmc. — 1. Dodson sur Sunbeam 417 km. 200 en 3 heures 38' 32" ; moyenne 114 km. 615 ; 2. Carlson sur Saroléa en 4 heures 50 secondes ; 3. Grégoire sur Saroléa en 4 h. 03' 21" ; 4. Nortier, sur Norton ; 5. Dethy, sur Norton.

Catégorie 350 cmc. — 1. Handley sur Motosacoche 387 km. 400 en 3 h. 28' 43" ; moyenne : 111 km. 517 ; 2. Simcock sur Sunbeam en 3 h. 36' 58" ; 3. Davison, sur Vélocette en 3 h. 40' 54" ; 4. Johnston, sur Cotton Blachurne ; Tréborg, sur la Mondiale ; 6. Masson, sur Brondoit.

Catégorie 250 cmc. — 1. Porter, sur New Gerrard 327 km. 800 en 3 h. 17' 19" ; moyenne : 97 km. 702 ; 2. Mellors sur New Impérial en 3 h. 27' 46" ; 3. Notet sur Lady en 3 h. 49" ; 4. Schouppé, sur la Mondiale ; 5. Walley, sur Cotton-Jap.

Catégorie 175 cmc. — 1. Kershaw sur, James 268 km. 200 en 3 h. 23' 4" ; moyenne 79 km. 349 ; 2. Alberda, sur Rush en 4 h. 04".

Avant de terminer insistons encore sur le formidable succès populaire de cet admirable Grand Prix disputé sous le soleil le plus éclatant.

Ces deux conditions sont du reste indis-

pensables pour assurer le véritable triomphe d'une épreuve internationale.

Georges DETAILLE.

Course Challenge Dumonceau Hollandaise-Belgique

Course de régularité avec épreuves de vitesse



Lady fut conduite en 250 cmc par Léonard Notet qui se classe 3^e le voici au pied du monument Maurice Defoin.

courses, sous les règlements du K. N. M. V. : Hans Dolk, 1^{er} sur F. N. 500 cmc. gagne pour la troisième fois en dix ans, le Challenge Dumonceau, devenant le propriétaire définitif du trophée, pas une seule pénalisation, 1.000 points une médaille d'or ; R. Smeets, 2^e sur F. N. 500 cmc. fournit la meilleure performance des motocyclistes, n'encourant qu'un seul point de pénalisation attribué pour « footing » dans le « non stop » à Tilf. Il finit la course avec 999 points et une médaille d'or, et reçoit en plus, la médaille d'or de la K. N. M. V. (Union Royale Motocycliste Néerlandaise) qui devait être allouée à la seconde meilleure prestation. Il semble qu'il y a là une remarquable performance des machines F. N. car la robustesse nécessitée en pareille épreuve est fonction aussi de l'endurance des organes.

Circuit des 24 heures du Val-Dieu

Cette course organisée par le club Herve Visé-Geer, comportant uniquement le classement par catégories. La F. N. avait engagé quatre motos 500 cmc. :

1^{er} Hardy et Michel, sur F. N. 500 cmc. senior ; 2^e Piette et Preg, sur F. N. 500 cmc., senior ; 3^e Pondant et Manix, sur F. N. 500 cmc., senior.

Encore une belle démonstration de la marque herstaliennne.

Paris-Les Pyrénées-Paris est en cours

(Dernière heure, voir page 904)

Les Trimoteurs

N^o 100. Couture, Charles : Trimoteur Galland 350 cmc. Bloc moteur Chaise. Caisse 130 x 75 x 70. Pneus Michelin 26 x 3,5. Réservoir d'essence : 10 l. 500, lubrification dans le carter : 1 l. 700.

Roue de rechange. Eclairage Maglum, type Record.

Selle : Léda ; Moyeu : Ydral. Frein avant au pied et frein arrière par levier. Le frein arrière est avec cran à l'arrêt.

Débrayage au pied par tige. Compteur O. S. Chaîne Brampton. Carburateur Zénith. Magnéto : France.

N^o 101. Bétignies, Raymond : Trimoteur Galland 500 cmc. Soupapes latérales.

Moteur JAP. Caisse 120 x 70 x 65. Pneus Michelin : 27 x 4.

Réservoir d'essence : 10 l. 500. Réservoir d'huile : 2 l. 500.

Roue de rechange. Eclairage Marchal France.

Selle : Léda. Moyeu : Ydral. Frein avant au pied et frein arrière par levier. Le frein arrière est avec cran à l'arrêt.

Débrayage au pied par tige. Compteur O. S. Chaîne Brampton. Carburateur Zénith. Magnéto : France.

N^o 102. Henger, Pierre : Trimoteur Ninon.

Bloc moteur Chaise 500 cmc. Caisse 130 x 75 x 70.

Pneus Hutchinson : 27 x 4. Réservoir d'essence : 11 litres. Réservoir d'huile : 2 l. 500.

Roue de rechange. Eclairage : accumulateurs Dinin, projecteur Béalé.

Fourche Aya. Selle Planor. Moyeu Vincent. Freins : deux freins arrière avec tige.

Débrayage par gros câble de 3 m/m de section.

Compteur Jaeger. Chaîne Brampton. Carburateur : Amac. Magnéto : Méa.

Les Epreuves annexes

Pour Bordeaux-Toulouse et Toulouse-Clermont, les concurrents de Paris-Les Pyrénées-Paris sont automatiquement engagés et peuvent prendre part à l'une de ces deux épreuves annexes dans le cas, par exemple, où ils seraient exclus de P. P. P.

LES PRIMES

Les Prix en espèces

Dans le classement des Challenges et Coupes motos et cyclecars (réglementation de

l'U. M. F.), autrement dit tous les concurrents professionnels en équipe ou non, d'après leur classement dans lequel on aura fait intervenir les contrôles de régularité, le premier en liste de chacune des catégories touchera des prix en espèces d'après le nombre des partants dans sa catégorie, et comme ci-dessous :

Si sa catégorie comprenait au départ 25 engagés, une somme de 2.500 francs ; 2.000 si elle en comprenait 20 ; 1.500 si elle en comprenait 15 ; 1.000 pour 10 engagés ; 500 pour 5 engagés. Ce chiffre de 5 minimum est exigé pour permettre l'attribution d'une prime, de même l'échelle s'établit par fractions de cinq.

En cas d'ex æquo, la prime correspondante sera répartie à égalité entre les divers concurrents ex æquo, mais toujours chaque catégorie faisant l'objet de l'attribution correspondante.

Il en sera de même pour le classement des voitures et sur les mêmes bases que ci-dessus. Ces primes espèces concernent seulement les professionnels.

Une Prime Amo de 1.000 fr.

Les Etablissements Amo offrent au premier motocycliste du classement des coupes, une prime de 1.000 francs, à la condition que celui-ci ait porté pendant toute l'épreuve le super casque Amo. 900 francs au deuxième, si le premier n'a pas eu le Amo ; le troisième 800 francs, le quatrième 700 francs, le cinquième 600 francs et le sixième 500 francs. Si le sixième n'a pas le casque Amo, la prime de 500 francs reviendra au coureur ayant le plus grand nombre de points et le casque Amo. En cas d'ex æquo, le partage se fera entre les ex æquos. La prime ne cumule pas.

Primes Cerreti

Professionnels supersouple

Cerreti équipe tout professionnel du repose-pied supersouple, modèle surbaissé.

Indépendants supersouple

Cerreti équipe tout indépendant du repose-pied supersouple modèle surbaissé.

Professionnel supersilencieux

Cerreti équipe tout professionnel du silencieux type super.

Indépendant supersilencieux

Cerreti équipe tout indépendant du silencieux type super.

Prime de 300 francs Cerreti

Cette prime à celui qui aura réuni tous les suffrages du titre de vainqueur. En cas d'ex æquo, tirage au sort.

La prime Asa

Les Etablissements Asa, équipent tous les concurrents du silencieux Asa, professionnels ou indépendants.

La Prime du Malchanceux

Le fabricant du Motocuir, 3, rue du Buisson St-Louis, offre une prime, comme il l'a fait au Bol d'Or, au concurrent le plus malchanceux de Paris-Les Pyrénées-Paris. La prime du Bol d'Or consistait en un manteau doublé en Motocuir et fut gagnée de justesse par Lempereur, l'as de Gillet-Herstal. Cette fois, le Motocuir offre un équipement complet composé de la veste-coureur et de la culotte-coureur si élégants. Pour être admis à cette prime, il faudra avoir terminé Paris-Les Pyrénées-Paris, avec ou sans pénalisation.

N'ONT PAS PARTICIPÉ A L'ÉPREUVE

Bourguenolle non plus

Il n'y participe pas, car sa malchance fut grande au Bol d'Or : une soupape cassant enfonçant le piston et la culasse : et un indépendant, ça n'est pas toujours assez riche pour se payer des réparations... et pourtant, il y a des constructeurs qui seraient heureux de trouver un excellent conducteur et qui ont oublié Bourguenolle.

Charles non plus

Charles ne participera pas cette année à Paris-Les Pyrénées-Paris.

Cet hiver, il eut une fracture assez douloureuse et malgré une convalescence très longue, bien qu'il ait tout fait pour reprendre son travail chez M. Béalé, il assista impuissant au départ des motocyclettes, d'une part, et surtout au départ de la démonstration des trimoteurs... le cœur bien gros.

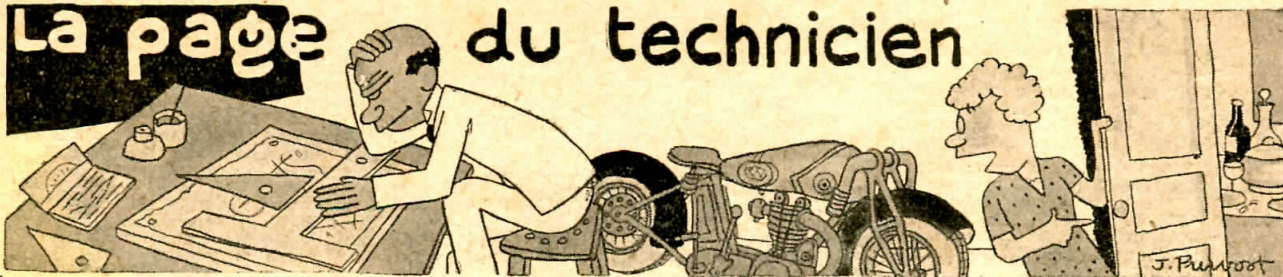
Evidemment, c'était Charles qui avait l'antériorité sur Pierre Henger.

A l'année prochaine, mon cher, vous vous vengerez largement par une victoire brillante.

PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS 1929

Le départ a lieu à 15 heures, le samedi 27 juillet, à la Porte Maillot

La page du technicien



Le Distributeur Deville

Le distributeur Deville

Dès 1912, un mécanicien de Château-Thierry, M. Deville, prenait un brevet pour un distributeur rotatif.

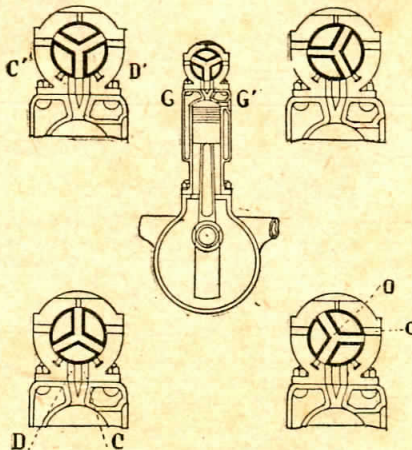
Ce système consiste en un boisseau cylindrique supporté par un axe fixé à ses extrémités et parfaitement centré. Ce boisseau est percé de 3 trous cylindriques ou méplats réunissant au centre et formant entre eux un angle de 120°. Sa circonférence est de 24 fois la largeur des trous ; il est commandé mécaniquement (soit par engrenages, soit par chaîne, soit par n'importe quel moyen mécanique dans le rapport de 1/6^e de la vitesse du moteur).

Ce boisseau est placé dans une gaine cylindrique d'un diamètre supérieur de 5/100^es de millimètre environ, jeu nécessaire pour permettre à l'huile d'en lubrifier toutes les parties.

Cette gaine peut être fixée soit sur la culasse du moteur en G G', soit sur le côté au gré du constructeur. Elle communique avec la chambre d'explosion par deux orifices C D de formes et de sections sensiblement égales aux sections des orifices du boisseau.

Ces 2 orifices sont séparés par une cloison à peu près égale à la largeur des orifices du boisseau et peuvent être percés de façon à donner toute latitude pour faire varier les temps d'aspiration et d'échappement.

Deux orifices C' et D' ménagés dans cette même gaine de telle façon que COC' et DOD' aient 120°



Deux frotteurs *f* et *f'* poussés par ressorts en assurent l'étanchéité.

A. — Aspiration : l'arrivée des gaz frais C' est mise en communication avec C par le conduit du boisseau C O C'.

B. — Compression. (fig. 5). Explosion. Le boisseau présente sa partie pleine et bouche les orifices C et D.

C. — Echappement : Le conduit C O C, met en communication l'orifice D du moteur et D' du tuyau d'échappement.

Le mouvement se continue de même façon pendant les 8 temps suivants du moteur où le boisseau est revenu à sa place primitive.

Avantages : Diminution sensible de la main-d'œuvre de fabrication ; facilité de régler le moteur avec plus de précision.

La distribution est indé réglable et inusable puisque le boisseau étant maintenu par son axe il n'y a ni frottement ni choc.

L'échauffement est réduit au minimum, l'explosion ne se produisant sur un point du boisseau que tous les 6 tours du moteur ; le boisseau étant refroidi intérieurement par l'air ou par l'eau à volonté.

L'échappement et l'aspiration se faisant par les mêmes conduits l'échauffement produit par les gaz brûlés n'est pas nuisible à la conservation du boisseau.

Le boisseau et sa gaine peuvent être exécutés en métaux divers : acier fondu, fonte, aluminium, etc.

Cette disposition est applicable à un nombre quelconque de cylindres.

Sur un problème paradoxal

Rien n'empêchera la motocyclette de prospérer parce que la motocyclette répond à un besoin. Occupons-nous de certains problèmes techniques d'un intérêt réel pour nous.

Vous savez qu'il est du plus vif intérêt d'amener la stabilité de la moto à sa plus haute période. Or, je ne fais pas allusion ici à la tenue de route sur une ligne droite : nous savons tous qu'elle est parfaite. Mais il convient, et c'est à quoi la course est utile, il convient de pouvoir tourner vite alors même qu'il n'entre pas dans nos intentions de le faire.

Dans ce dessein, le constructeur appliquant une loi naturelle, abaisse autant qu'il est possible la position de la selle et partant, le centre de gravité. C'est ici que je sors mon paradoxe : Il me semble que, pour tourner au maximum de vitesse, il faut peut-être élever ce centre.

Que se passe-t-il donc lorsque nous abordons un virage ? Décrivant un arc nous sommes soumis à la force centrifuge. Cependant, une partie de l'ensemble y échappe : c'est le point de contact des roues avec le sol. Par suite de l'adhérence, la moto peut être assimilée à une charnière ; son plan tournerait autour de l'axe que représente la ligne des roues au sol. On conçoit qu'il y a là une cause suffisante de chute. Fort heureusement, l'utilisation d'une autre force va nous permettre d'y remédier. Cette force, c'est la pesanteur. Nous allons chercher à tomber à l'intérieur de la circonférence pour contrebalancer la tendance de chute à l'intérieur ; la résultante de ces forces devant passer dans le plan de la machine. La force agissant dans cette direc-

tion trouve pour la neutraliser la résistance du sol. Mais pour tomber sous l'action de la pesanteur, il est nécessaire que la verticale du centre de gravité passe en dehors du polygone de sustentation. Il va sans dire que plus ce centre sera près du sol, plus le corps en équilibre devra être penché. Or, il n'y aurait pas de limitation à cette inclinaison si n'intervenait un autre facteur. Malheureusement dès que l'adhérence des roues devient insuffisante, la chute qu'on avait évitée en opposant deux forces égales, sollicitant la moto dans deux directions opposées, cette chute se produit par glissement. En raison du profil des pneus, l'adhérence diminue comme diminue l'angle qui forme le véhicule avec la route. La surface de frottement dont l'adhérence est fonction devient insuffisante sous un certain angle d'autant plus qu'il y a tendance au parallélisme entre la force et l'obstacle contre lequel elle se heurte. Pour ces raisons,

on pourra virer d'autant plus vite qu'on sera moins obligé de se pencher. Mais nous l'avons dit : l'abaissement du centre de gravité détermine l'obligation d'une inclinaison plus prononcée.

O. Mureau.

Il se glisse parfois...

Il se glisse parfois dans vos colonnes des erreurs techniques. J'en trouve une dans votre numéro 327 intitulée. Oui il y a eu maladresse (page 709) signée R. Gasquiel.

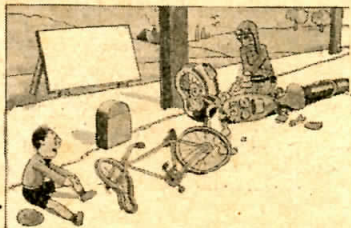
Non une pression hydraulique de 180 kg. par cm² dans un tube ne correspond pas dans le métal à une fatigue de 1,8 kg. par mm².

Parce que les premiers cm² intéressent la surface du tube et les mm² suivant se rapportent à la section du métal. En particulier si je vends un tube suffisamment long de 1 centimètre de diamètre intérieur et de 1 millimètre d'épaisseur les 180 kg. par cm² correspondent dans ce cas à 9 kg. par mm² comme fatigue du métal.

Je pense que Peugeot retapera de son côté.
P. BOUCHERON, Ingénieur.

Rectifications...

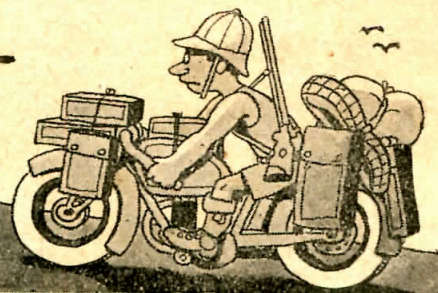
Nous avons eu l'occasion d'entretenir nos lecteurs d'un projet de cadre en tôle emboutie à suspension avant et arrière dû à un de nos abonnés M. Gratabny, 24, rue Baudelique à Paris. Nous adresses à ce projet un léger reproche c'est que le pivot de la fourche arrière ne concordant pas avec l'axe du pignon de chaîne il devait y avoir des variations dans la longueur de celle-ci. M. Gratabny nous écrit pour nous dire que les articulations de la fourche se confondent à une de leurs extrémités avec le pignon d'entraînement K. Il faut bien entendu une boîte de vitesse spéciale.



Les assurances "Moto Revue" sont les moins chères



Le sport



Course de côte de Laffrey

C'est le 18 août que la fameuse côte sera escaladée par les motocyclistes. Rappelons que cette côte a une déclivité excessivement marquée et régulière, allant de 10 à 13 %. C'est à notre connaissance, pour les côtes avec départ arrêté, celle qui permet la plus grande vitesse d'élévation. En faisant les calculs, nous arrivons en fait à ce détail que le recordman actuel s'est élevé à la vitesse de 2 m. 60 par seconde. Comparez avec nos ascenseurs modernes. C'est l'A. C. et le M. C. Dauphinois qui organisent cette épreuve, mais *Moto Revue* se tiendra à la disposition des Parisiens qui désirent y participer. Les engagements seront pris, soit chez nous, soit à l'A. C. Dauphinois, 8, rue Joseph-Chanrion à Grenoble. La longueur de la côte est de 6 km. 400 exactement. Rappelons les records actuels, ils sont tenus par : Sourdrot sur Monet et Goyon en 175 cmc., 5' 12" 1/2 ; en 250 cmc. par Durand ; en 350 et 500 cmc. Rolland, les trois sur Terrot, respectivement à 4' 53", 4' 17" 4/5, 4' 12" 3/5. En 1.000 cmc, c'est le fameux Eddoura sur sa Koehler Escoffier qui détient le record général, avec 3' 50", et c'est lui qui s'élève à 2 m. 50 à la seconde, à la manière d'un ascenseur. Nous retrouvons Monet et Goyon avec Hommaire, 5' 11" 4/5 ; en 600 cmc. c'est Motosacoche avec Rolly, 5' 12" et en 1.000 cmc., c'est une New Map conduite par Amort, 4' 30" 4/5 ; enfin en cyclecar, c'est Arnaud qui le détient avec son Morgan 1.100 cmc. en 5' 28" 3/5. La coupe du Président de la République appartient définitivement depuis 1928 à Koehler Escoffier. Il reste à gagner définitivement la coupe du

Calendrier Sportif

JUILLET

27-28. — Côte à Trouville (A. C. O.).
28. — Côte Montgoux (U. M.

Aube).
Côte de Doullens (A. C. Picardie).
Circuit Thorenc (M. C. Nice).
Epreuves de vitesse (M. C. F.).
Grands Prix d'Allemagne.
27-4 août. — Paris-les Pyrénées-Paris (A. C. I. F., A. M. C. F., *Moto Revue*).

AOUT

3-4-5. — Meeting de Granville (A. C. O.).

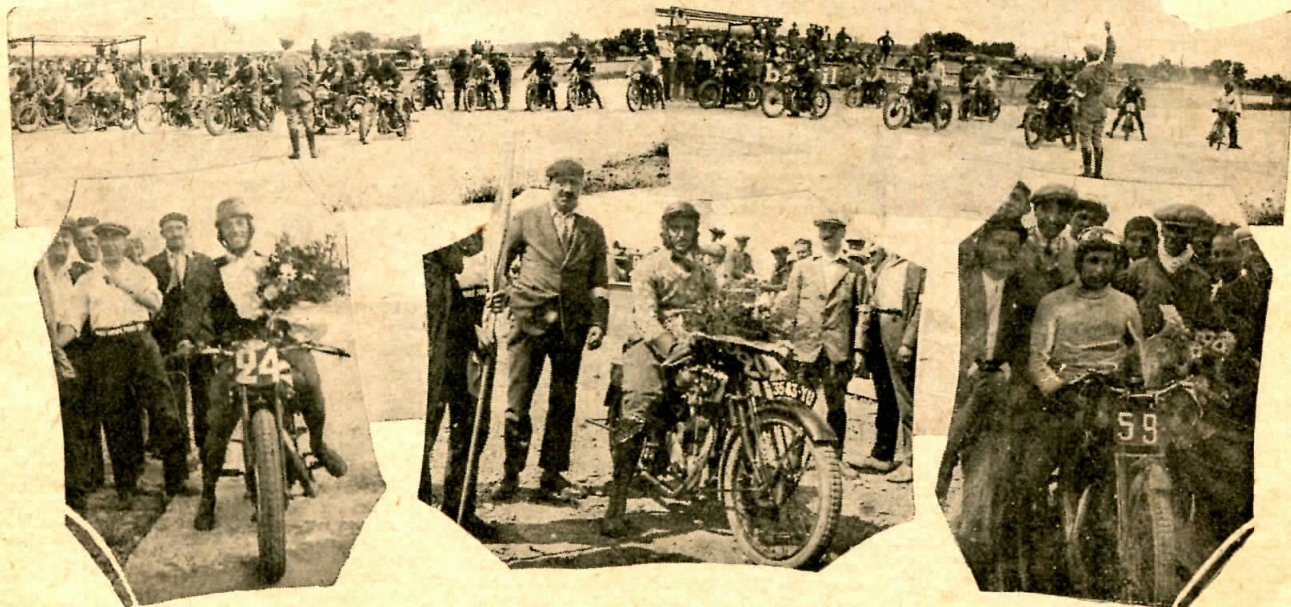
Petit Dauphinois, que se disputent le M. C. D., le M. C. Nice et le M. C. Marseille. Le challenge Elina est en la possession du M. C. D., et la coupe Vizille a été gagnée l'an dernier par Magnat Debon. L'épreuve part sur la route numéro 85 du Pont de la Romanche jusqu'à la première maison du village de Laffrey. L'arrivée est lancée. Il y aura en outre une épreuve fermée réservée aux membres des

clubs dauphinois, dans les mêmes conditions que la course de première classe. Les droits d'engagements sont de 80 francs pour les motos pour l'épreuve ouverte et 20 francs pour l'épreuve fermée. De nombreux prix en espèces tant, pour les deux séries ont été prévues, entre autres des médailles et des coupes. M. Barisien a lieu d'espérer un grand succès pour son épreuve.

Côte du Mont Ventoux

C'est le 11 août qu'a lieu la fameuse côte du Mont Ventoux. C'est la vingt-deuxième fois que se courra cette épreuve. On l'a appelée le critérium de la côte. Elle est organisée par l'A. C. du Vaucluse, avec la collaboration de l'A. C. de Marseille et du M. C. de Vaucluse, le départ arrêté, et l'arrivée lancée. Rappelons que le parcours est de 21 km. 600, avec un pourcentage moyen de 9 %. C'est à notre avis l'une des plus rudes épreuves pour la motocyclette. Pour que la course ait lieu, il sera exigé au moins 15 motos au départ. Les engagements de 50 francs pour les motos et de 100 francs pour les cyclecars, seront clos à droit simple le 5 août. Le classement se fait par catégorie en minimum de temps. Au meilleur temps des motocyclettes, un prix de 1.000 francs, aux cyclecars 500 francs, aux sidecars 500 francs, à chaque premier de catégorie 250 francs, ou une médaille d'or. Souhaitons que MM. Pamard et Rousset aient cette année encore le succès auquel ils peuvent s'attendre, avec la parfaite organisation qu'ils ont élaborée. S'adresser 11, place Grillon à Avignon pour tous renseignements.

A Marseille : les Grands Prix Professionnels et Indépendants, le 7 juillet à l'Autodrome de Miramas



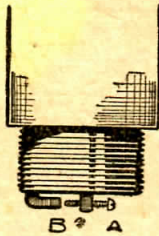
1) Le départ des Indépendants en 350 cmc. et 500 cmc. — 2) Les Professionnels s'alignent pour le départ toutes catégories pour les 10 tours par les virelets : — 3) Victoire, fleurs, joie ! Cresta du M. C. M. vainqueur des 500 cmc., à 92 h. 250 : près de lui, Maurel le secrétaire sympathique du M. C. M. ; — Durand du M. C. M., se classe 1er indépendants en 250 cmc., à 71.400 de moyenne ; — Rawaut sur "New-Map" 250 cmc., 1er de sa catégorie et aussi 1er toutes catégories professionnels (huile Kervoline).



LA PAGE PRATIQUE.

Bougie réglable

Voici un petit truc qui est le nec plus ultra du bricolage. Régler les électrodes et cela très automatiquement. Pour cela, coupez le point B de votre bougie, taraudez



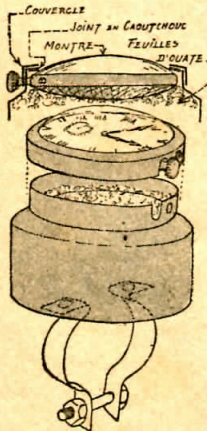
le point A, prenez un petit fil de fer fileté, par exemple un rayon de vélo. Fixez-le dans le trou A et, lorsque vous visserez, plus ou moins, les électrodes se trouveront plus ou moins rapprochées. Vous évitez les coups de marteau sur les pôles : un tour de vis et c'est tout.

FOURES, Paris.

(A gagné une bougie que nous adressons par courrier.)

Montre de Moto

N'avez-vous pas chez vous une de ces vieilles toquantes démodées dont vous ne savez que faire ; elles sont précisément résistantes parce que peu compliquées et solides. Prenez une de ces boîtes de bouillon Kub et nommée pot-au-feu : découpez un cercle légèrement plus fort que le diamètre



du verre de votre montre dans le couvercle : dans le fond de cette boîte, agencez un système de fixation sur le guidon. Rembourrez d'ouate, limez le rebord pour le passage du remontoir, n'oubliez pas le cas échéant, le petit trou qui vous permettra de manœuvrer les aiguilles. Faites un joint avec un vieux morceau de chambre à air, nickellez ou émaillez noir et c'est tout.

FRAIKIN-24.
Liège.

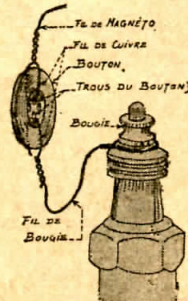
(A gagné une bougie que nous adressons par courrier.)

ENVOIS REÇUS

- 73. Courrière, Bègles, viseur régulier.
- 74. Delaire, Doullens, graisseur automatique.
- 75. Laile, Strasbourg, selle trop haute.
- 75 bis. Laile, Strasbourg, trou de lumière.
- 76. Lévêque, Grenoble, pétarades silencieuses.
- 77. Mairiaux-Odon, ab. B. 7201, boîte à outils.
- 78. Farkas, Antony, à défaut de Cerreti.
- 79. Barbarin, Tallende, Antivol.
- 80. Cachard, Lyon, silencieux échappement.
- 81. Vilfeu, Saint-Cyr, cisaille.
- 82. Bonnaume, Montpellier, stop !
- 83. Fernand, Colombes, frein.
- 84. Dailly, Marseille, porte-plaques.
- 85. Collard, Le Havre, jauge.
- 86. Delern, Bergerac, la mode en moto.
- 87. Rousset, Besançon, phare de secours.
- 88. Ballon, Mulhouse, siège pneumatique.
- 89. Fauvin, Besançon, projection d'essence.
- 90. Jourdanet, Voiron, porte-carte.
- 91. Marius Naville, Marseille, le mistral.
- 92. Pailleux, Migennes, chevilles écorchées.
- 93. Ouverne, Paris, accélérateur.
- 94. Huchard, Joinville-le-Pont, serre-câbles.
- 95. Lefebvre, Pavillons-sous-Bois, trompe-canard.
- 95 bis. Lefebvre, Pavillons-sous-Bois, verre brisé.
- 95 ter. Lefebvre, Pavillons-sous-Bois, fermeture de boîte.
- 96. Boutry, Levallois, pompe baladeuse.
- 97. Rousvoal, Paris, bouchons de culasse.
- 98. J. C., ab. 5.105, bas de soie.
- 99. Vryclinck, Saint-Ouen, éclairage automatique.
- 100. Marsac, Marquay, nos essayeurs le disent.
- 101. Foucher, Avon, encore transad.
- 102. Jullia, Castelginest, bruits de distribution.
- 103. Jean, Saint-Junien, décalamirage rapide.

Décrasseur de bougies

Celui-ci est un conducteur d'auto. Il emploie des trucs tant sur la moto qu'il possède, tant sur son auto. Pour décrasser une bougie automatiquement, il emploie comme un autre de nos lecteurs, un genre de disrupteur très simple constitué par un bouton de culotte en corne et rejoignant



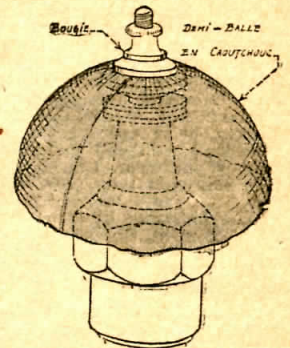
d'un côté et de l'autre la magnéto et la bougie. Comme cette communication nous est arrivée en même temps que la première déjà parue, nous ne désavantagerons pas ce lecteur de sa prime.

GALLAND-22.
Abonné 7963.

(A gagné une bougie adressée par courrier.)

La pluie sur la bougie !!!

Combien de fois avez-vous maudit les courts-circuits occasionnés par la pluie sur



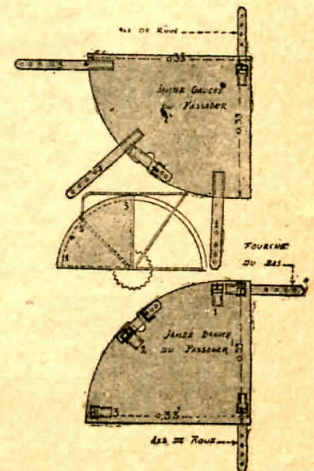
l'isolant de la bougie. Prenez donc une petite balle d'enfant en caoutchouc, sectionnez-la en deux, un de ses hémisphères coiffera la bougie ; remettez la rondelle et le fil, serrez fortement et c'est tout.

BRUN, Vennes-23.

(A gagné une bougie que nous adressons par courrier.)

Soyons propres

80 centimètres de molokine : les courroies avec les chutes, quelques œilletons, huit boucles à ardillon de 1 centimètre 1/2 de large et selon le schéma de la partie couverte

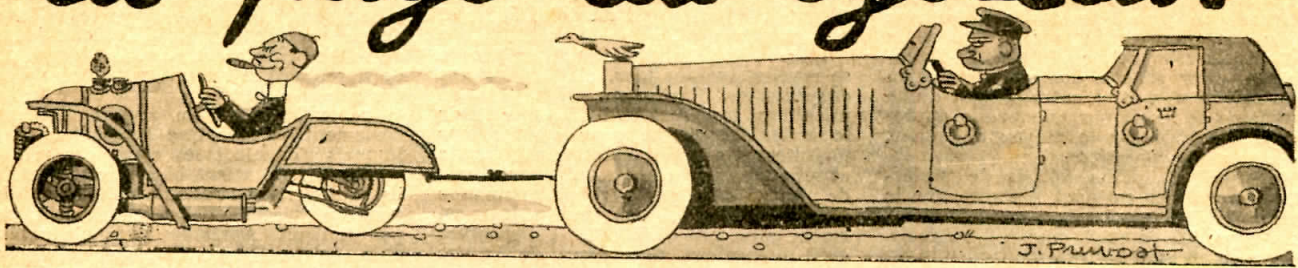


et le patron des parties couvrantes, ci-dessus 5 minutes pour poser vos pare-jambes et nous vous garantissons un accessoire parfait. C'est aussi gracieux que les pare-jambes en tôle, sans ferraillement, sans volume, vous mettez ça dans votre coffre à outil ou dans votre sacoche. Aucune gêne pour les repose-pieds du tan-sad ni pour les accessoires parasites classiques de nos motos.

PASQUET-26
Bourges.

(A gagné une bougie adressée par courrier.)

la page du cyclecar



Un Cyclecar dure-t-il longtemps ? Le GN., après 8 ans

par G. H. WAECHTER

PARLONS un peu des véhicules à quatre roues, et plus particulièrement du GN qui, dans la formule motocycle, a obtenu un succès mérité. Anglais d'origine, il fut l'objet d'essais très rudes, dès avant la guerre, de la part de ses deux créateurs : Godfrey et Nash (d'où l'abréviation GN). Ceux qui l'ont vu à l'œuvre durant la guerre savent ce dont il était capable; aussi nous déplorons que, des goûts de mode ayant orienté le public vers la formule voiturette, la maison Salmson en ait abandonné sa fabrication. Il n'était pas parfait, mais il y aurait fallu bien peu pour supprimer quelques petits désagréments d'entretien. Actuellement, vu la situation précaire de pas mal de bourses, comme il serait le bienvenu : consommation réduite, robustesse, confort très suffisant. Son châssis permet la possibilité d'une carrosserie avec deux places arrière pour des enfants.

Eh! bien, faisons franchement notre *mea culpa*. Avons-nous fait personnellement de la propagande pour ces engins utilitaires ? Non, n'est-ce pas ! Les revues motocyclistes, *Moto Revue* en tête, ont fait ce qu'elles ont pu, mais c'était, au public à suivre. Combien de fois avons-nous été étonnés des préjugés qui circulent sur le cyclecar et en particulier sur les types à refroidissement à air. Un automobiliste ne me disait-il pas qu'ils chauffent, puis « prennent feu », par conséquent quand on tient à sa peau.... D'autres, qu'ils ne grimpent pas les côtes, (c'est à savoir!) ou autres stupidités. Mais le bouquet, le voici, émis par un « critique » féminin qui ne possède point d'auto, mais qui consent à faire partie d'une « tournée » de personnes pour une excursion dans un camion 3 tonnes, aménagé. Sur le parcours très fréquenté, on croise un cyclecar GN. « Oh! moi, dit la dame, on me paierait cher pour rouler dans un petit

machin comme ça ! » On sourit et l'on pense qu'ils sont trop verts, les raisins ! Mais, tout de même, certains esprits se laissent influencer par de tels racontars, et, pour eux, cyclecar devient synonyme de « petit machin », c'est-à-dire quelque chose de mal venu et qui ne peut rendre de réels services.

Moquons-nous de tous ces préjugés injustifiés, et voyons comment tirer le meilleur parti de nos engins. Le GN que nous possédons depuis 1921 (c'est le n° 776) fonctionne toujours à notre entière satisfaction. Nous avons, il est vrai, fait nous-mêmes deux révisions du moteur et du châssis, mais pour dire l'exacte vérité c'était surtout pour y faire des transformations que notre imagination avait conçues. Tout étant démonté, nous en profitons pour changer des coussinets dont le remplacement n'était pas urgent.

En ce qui concerne le moteur, nous nous sommes aperçus bien vite de l'ovalisation des guides des poussoirs d'admission. Pour y remédier nous avons mis des poussoirs de plus gros diamètre, afin d'obtenir une pression plus faible par unité de surface. Ces poussoirs ont

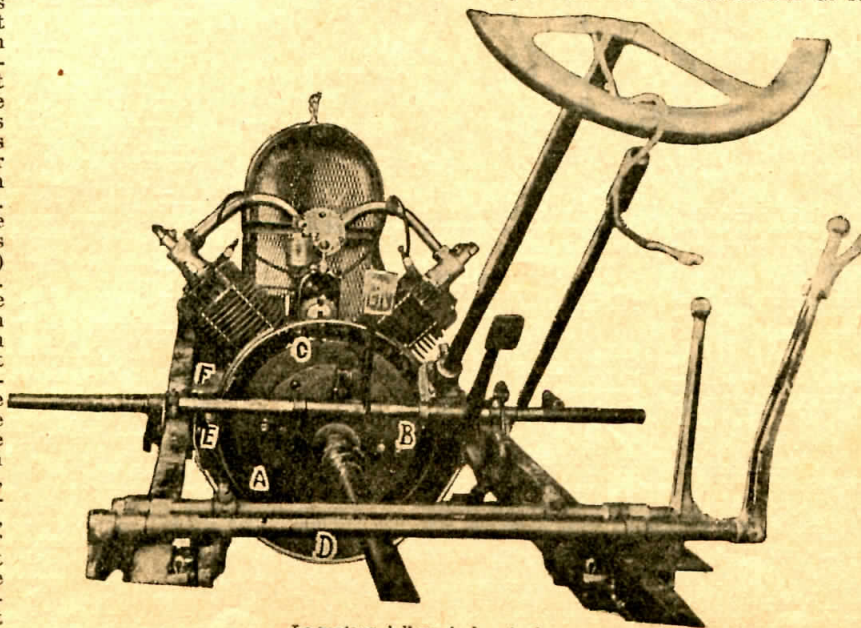
été percés d'un canal central pour les alléger et former un tube d'une seule pièce. Pris dans de l'acier fondu, ils furent trempés et revenus au bleu. Les guides ont été remplacés par d'autres sur lesquels nous avons repéré le trou, plus grand pour correspondre au nouveau diamètre des poussoirs. Cémentés, ces guides offrent une surface plus dure que celle des poussoirs; ils deviennent inusables. La seule difficulté que l'on rencontre dans cette transformation c'est la trempe des poussoirs qu'il faut avoir soin de tremper bien verticalement dans le baquet d'eau. Une petite pellicule d'huile, sur la surface de l'eau, rend la transition moins brusque et évite souvent les torsions dans le métal.

On trouve dans le commerce des baguettes d'acier bien calibré désigné sous le nom d'acier Stub. Prendre du 8 mm de diamètre, alors que les anciens poussoirs étaient de 6,5 mm.

Une chose, que l'on ne songe pas à contrôler, c'est le jeu qui peut se produire, au-dessus de la queue de la soupape d'admission, entre le petit poussoir et son coussinet logé dans la pipe d'admission. Ce sont des rentrées d'air intempestives qui rendent la mise en route difficile. Bien entendu, il faut également se préoccuper du rattrapage de jeu dans le tringlage du culbuteur.

Le reniflard souffle de l'huile sous le socle de la magnéto, il finit par l'isoler de la masse et la magnéto se refuse au départ.

Une colonne plus haute au reniflard et cet ennui disparaît. L'engrenage de la magnéto a également tendance à remonter l'huile. L'idéal aurait été que l'engrenage de commande fût fermé complètement dans le carter de distribution. L'arbre, à sa sortie, aurait été muni d'un plateau d'accouplement pour la prise de la magnéto, ou, ce qui serait mieux, d'une avance



Le moteur à l'essai depuis 3 ans.

automatique à l'allumage. Puisque nous parlons d'allumage, un moteur avec cylindres à 90°, comme celui du GN, tirerait un grand profit de l'allumage par batterie, car il serait possible d'obtenir la même intensité d'allumage, pour chacun des cylindres, d'où un ralenti parfait. L'entraînement d'une dynamo se ferait par une poulie appropriée, tournée sur le moyeu de volant dès la sortie du carter.

Malgré ces petits détails de perfectionnement, on ne peut pas dire que le moteur du GN donne des soucis. Ce serait un type qui pourrait encore faire école. La mise en marche trop multipliée, n'est pas à la portée de tout le monde. L'allumage par batterie autoriserait une rotation moins élevée pour le départ, d'où possibilité de lancer le moteur depuis son siège par une poulie à encliquetage. Voilà pour le moteur. Ses accessoires ? Rien à dire de l'embrayage qui fonctionne toujours bien. Parfois une musique désagréable s'élève des butées à billes dont le graissage n'est pas très accessible. Au cours d'une révision, il ne faut pas oublier de remplacer le coussinet de l'embrayage. Un trop grand jeu sur la queue de centrage du volant ne maintient plus l'embrayage concentrique à l'arbre du moteur, ce qui entraîne du patinage.

Nous arrivons au changement de vitesse, sujet épineux. Si l'on compare une boîte de vitesses avec l'ensemble hétéroclite des clabots et des chaînes, on ne peut qu'opter pour la première qui porte à son actif les qualités d'être compacte et bien graissée. Pour une carrosserie à deux places, le coffre se trouve au-dessus des chaînes et leur encombrement n'est pas aussi gênant que si l'on veut une 3^e place en arrière, chose devenue classique dans les petits véhicules. (Quand on prévoit pour deux, il faut prévoir pour trois !) Mais le gros inconvénient de ce dispositif c'est le graissage aléatoire des pignons dentés, qui tournent fou sur l'arbre transversal portant les clabots. L'usure des coussinets devient

rapide et leur remplacement pas commode. C'est un défaut capital, mais qui n'engage en rien la traction par chaînes. C'est la réalisation qui est défectueuse et non le principe !

L'inconvénient qui ne manque pas de se révéler, certain jour, c'est le lâchage des vitesses. Elles ne restent plus en prise avec le clabot et il faut maintenir le levier de vitesse pour assurer leur maintien. Un réglage des tringlages de commande des clabots n'apporte pas de remède car chaque tringle commande deux vitesses et si l'on veut pousser un clabot plus loin d'un côté il s'ensuivra qu'il n'engagera plus assez de l'autre côté. Il faut remplacer les coussinets usés ; grosse affaire ! ou bien mettre des rondelles en deux parties que l'on emboîtera sur l'arbre.

Le carter de protection des chaînes est insuffisant ; nous l'avons remplacé par un pontage qui ferme le châssis complètement en dessous. L'essieu arrière reste libre d'osciller sans être bridé et tous les organes sont protégés. C'est à cette disposition que nous devons la grande durée de nos chaînes.

Les écrous de réglage pour les tendeurs des chaînes se desserrent fréquemment. Il nous est même arrivé de « fusiller » une roue arrière, ce qui nous a fait jeter dans un tas de sable au moment providentiel où nous longions une carrière. La cause en était la rupture des rayons sous un effort de torsion de la jante, torsion due à ce que l'essieu arrière flottait, par suite de l'usure du filetage de l'écrou tendeur.



Mon petit doigt m'a dit....

... qu'une maison, au nom de ville anglaise, mais bien française, et qui arrive à temps pour participer aux Pyrénées, serait en voie de réorganisation considérable.

... que cette maison, considérant la vague de tourisme qui déferle sur la France, se localiserait dans la construction de la 350 et de la 500 cmc.

... que le Grand Prix d'Allemagne verrait probablement Crabtree et Willis au guidon de Vélocette.

... qu'à cette occasion on pourrait voir aussi Bennett et un autre illustre anglais prendre le guidon de cette même marque, pour lui continuer ses victoires antérieures.

... qu'aux records mondiaux à Arpajon les records en 100 et 125 cmc. seront, paraît-il, mis à mal.

... qu'un essayeur et un... autre de *Moto Revue*, seraient au guidon des machines, ce our-là.

... que certaines maisons d'éclairage ont laissé passer une occasion excellente de publicité de leur marque sur les trimoteurs.

... que beaucoup de motocyclistes se plaignent des ampoules causées par le contact des leviers multiples.

... qu'une maison connue par ses fourches, carburateurs, et accessoires, allait sortir des gaines caoutchouc standard pour tous leviers renversés ou non, manettes de débrayage ou décompresseurs, freins, etc...

... que le vainqueur du T. T. et Grand Prix de l'U. M. F. abandonnerait sa monte victorieuse.

... qu'on prétend qu'un contrat aurait été signé avec une fabrique nationale belge en vue de participer au Grand Prix d'Allemagne et à celui d'Autriche.

... qu'on assure, par contre, qu'il n'a pas voulu changer son lubrifiant et que Mobiloil sera aussi son atout préféré dans ces deux épreuves.

Pour le châssis proprement dit, rien à faire. Il est simple et robuste. La suspension n'est pas trop mauvaise ; il y a lieu cependant de critiquer le guidage du ressort arrière entre les deux joues de la boîte de roulement. La plaquette de fibre, sous le ressort, est à remplacer dès qu'elle s'est trop amincie pour éviter le rebondissement du ressort. Il faut également vérifier que les colliers, sur lesquels s'épaulent les cônes des roulements arrière, soient bien serrés. Parfois ils se déportent sous une poussée axiale dans un virage et l'essieu devient un peu flottant. Après les avoir desserrés, chasser ces colliers avec un jet de bronze interposé sous le marteau, jusqu'à ce qu'ils épaulent à nouveau les cônes contre les billes du roulement ; puis resserrer énergiquement.

Les roulements avant, qui sont lisses, sont défectueux, car leur graissage est aléatoire. La suppression du carrossage des roues a un peu amélioré cette situation, mais l'huile a quand même tendance à s'en aller. Quant à la graisse consistante elle n'est pas à conseiller, il vaut mieux prendre de l'huile épaisse, genre Mobiloil C.

Le GN, comme beaucoup de cyclecars, souffrent énormément de la boue. Leur entretien consiste surtout en un graissage souvent répété. Si l'on veut une commande agréable du levier de vitesse il faut graisser les coulisseaux d'arrêt des tringlages des clabots. C'est ici que le pontage du châssis porte ses fruits en réduisant le travail de nettoyage et de graissage.

Toute cette critique impartiale ne doit pas induire à penser que le cyclecar ne vaut rien. Loin de là ! seulement il pêche, comme sa petite sœur la moto, par un manque de protection de ses organes. C'est peut-être la raison pour laquelle sa concurrente, la voiturette utilitaire, a triomphé de lui.

H. WAECHTER.

... que les spécialistes du side-car à châssis en tôle emboutie et articulé viennent de créer une caisse supersport encastrée dans le-dit châssis et qu'ils en ont poussé la mise au point en sonnant le-dit ensemble sur un Paris-Brest et retour sans ménagements..

... que Bernard, retour du circuit des Vosges s'était montré tout heureux de doubler, et comment ! notre essayeur sur la route, mais qu'il ignorait que le-dit avait dans son side-car une douzaine d'œufs en vac... sans quoi..

... que se construirait cet hiver une 1.000 cmc., 2 cyl. en V moteurs J. A. P. boîte à transmission acatène le tout dans un cadre de tôle de conception originale.

... que le nouveau carburant rose serait un antidétonnant et permettrait de plus franches reprises...

... que la 2 temps anglaise à moteur « Supercharged » et qui est vendue dans le magasin tango de l'avenue des Ternes ferait l'objet d'un prochain essai.

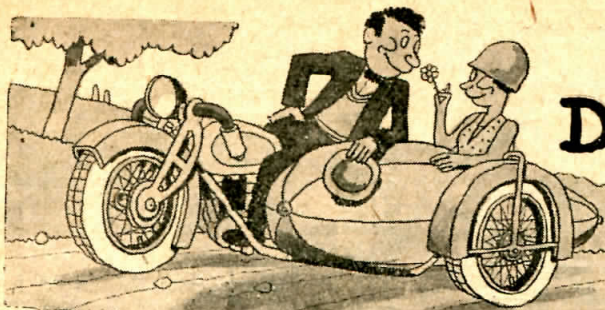
... que Camphonine va faire sérieusement parler de lui.

... que *L'Actualité Automobile* aurait chipé des « Mon petit doigt » à *Moto Revue*.

... qu'ainsi cet autre organe annonce dans son numéro d'hier l'essai prochain d'une 5 CV voiturette standard dont le principal avantage serait un nombre formidable de stockistes en France.

... que Colombel n'est pas un dégonflé, mais que, venant de servir la patrie à titre provisoire, il ne pourrait prendre un nouveau congé pour Paris-Les Pyrénées et qu'il en a gros sur la patate.

KAMOTSU.



LA PAGE DU SIDECAR.

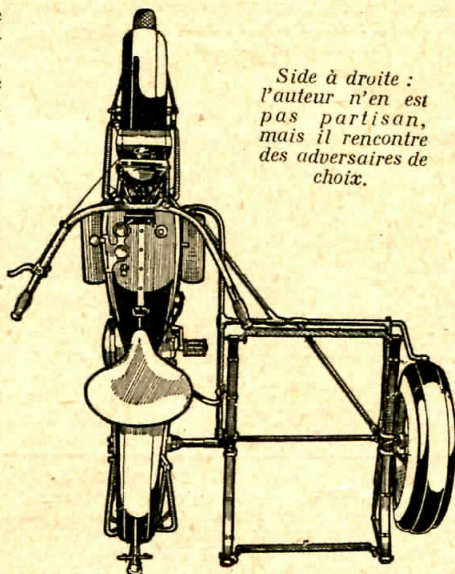
J. Purost

La Conduite du Sidecar à droite...? à gauche...? par CONVERT

DIX ans de pratique du sidecar (course et tourisme) m'ont conduit insensiblement à l'étude de la conduite d'abord, car ma première sortie en Harley side avec trois passagers au Mont Verdun (Lyonnais), se termina par un retournement imprévu qui faillit tuer ma femme ma fille et une amie, lesquelles firent une chute de quatre mètres au chemin creux du Château de la Barillière, et l'as Marcel Debay, de la maison Gillet, actuellement peut en témoigner.

Inévitablement, je n'eus ni cesse ni arrêt avant d'avoir compris comment il fallait s'y prendre pour piloter cet engin qui, à mes yeux, est infiniment plus docile qu'une moto solo et surtout plus stable aux grandes allures, lorsqu'on le connaît un peu.

Une seule précaution à prendre pour piloter sagement : c'est d'accélérer pour tourner autour du side celui-ci étant à l'intérieur du virage, et de freiner ou ralentir si la moto se trouve à l'intérieur d'un virage; le side, par conséquent à

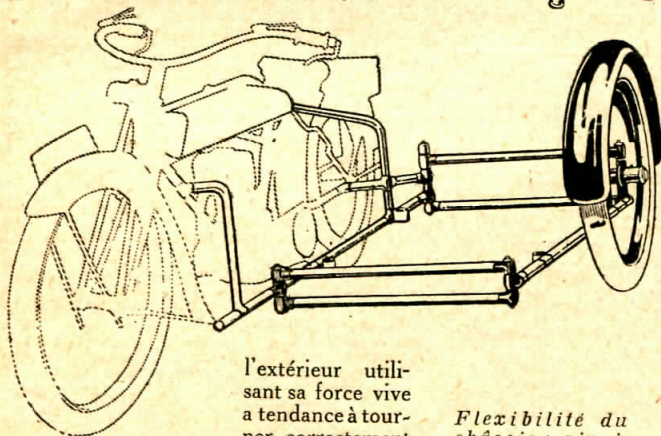


Side à droite : l'auteur n'en est pas partisan, mais il rencontre des adversaires de choix.

le virage avec le side à l'extérieur est moins difficile à exécuter aux grandes allures que dans le cas contraire; donc seul le side à gauche donnera en toute tranquillité cette faculté de pouvoir doubler pleins gaz en toute sécurité.

3° Après le doublement, voyons le croisement : doubler est dangereux, se faire croiser l'est davantage dans un croisement que dans un doublement, du fait des vitesses qui s'ajoutent en croisant au lieu de se retrancher en doublant; avec un side à gauche, on a l'avantage, étant à l'extrême droite de la route de pouvoir céder le maximum de place en cas de danger; et, au pis aller, vous aurez des avaries, en cas de choc, mais vous n'aurez pas la jambe sectionnée comme l'ont à déplorer maint Indianistes ou harleyistes, dans des rencontres de ce genre; quant à votre passager, la plupart du temps, bien protégé dans une carrosserie en tôle d'acier, ayant encore une roue à 40 centimètres, laquelle dans la plupart des cas est protégée par un châssis en tube, il ne craint rien.

4° Attention ! Vous êtes en panne sur la route, naturellement vous êtes du côté droit et vous pouvez en toute tranquillité sans soucis des bolides qui surgissent à chaque instant, réparer la crevaison, vos outils épars dans l'herbe des bas-côtés, où vous pourrez encore vous allonger en attendant que la pièce soit bien sèche. Allez faire ça avec le side à droite.



Side à gauche : beaucoup affectionnent cette manière par suite d'une meilleure adhérence de la route.

l'extérieur utilisant sa force vive a tendance à tourner correctement

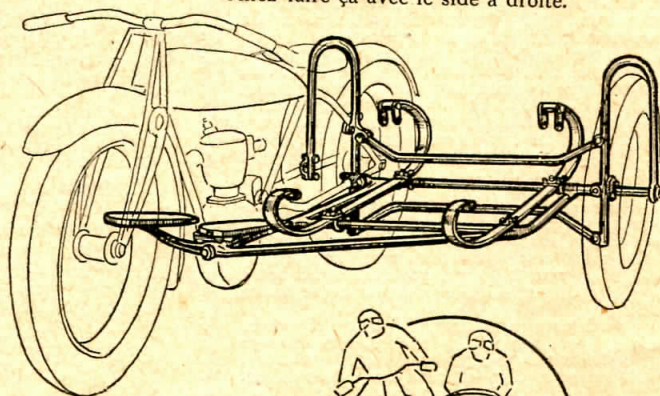
si vous freinez, même modérément la moto qui se trouve au centre.

J'ai piloté en course, le side à droite et à gauche et j'ai pu me rendre compte des avantages marqués que présente le montage à gauche.

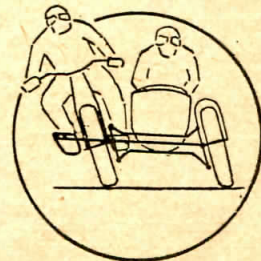
1° La route étant légèrement bombée, tenant votre droite, vous constatez une meilleure adhérence de la roue arrière motrice (meilleur rendement).

Dans le cas contraire, side à droite, tout le poids de la moto s'appuie sur la roue du side, tendant à infliger au châssis de side une surcharge pouvant le fausser : en tous cas, mauvaise adhérence de la roue motrice et pilotage pénible.

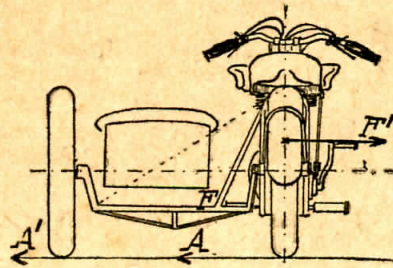
Flexibilité du châssis : ainsi, dans les virages, la vitesse acquise se fond avec la flexion de l'ensemble pour assurer la sécurité; les marchepieds font corps avec le châssis à gauche et à droite.



2° J'admets le sidecar plus rapide que beaucoup d'autres engins à quatre roues et appelé à doubler fréquemment, ce qui équivaut, sur la bonne route, à prendre une courbe en vitesse, et il faut avouer que



5° En montagne, toujours l'avantage au side à gauche, car il est essentiel dans les routes en lacets de tenir la droite au maximum et, virer à la corde pour le virage à droite, est un plaisir en side à gauche : dans le virage à gauche, vous conservez l'avantage indiscutable d'y voir bien plus loin dans la courbe et cela vous autorise souvent, si vous vous voyez seul dans toute la partie courbe, de prendre la corde en toute tranquillité, bien qu'à gauche, ce qui facilite grandement la conduite : sur route bombée c'est sans danger car vous êtes à même de vous rendre compte que vous êtes seul grâce à votre position à l'entrée du virage, très à droite, que ne permettrait pas le side monté à l'américaine, moto à gauche.

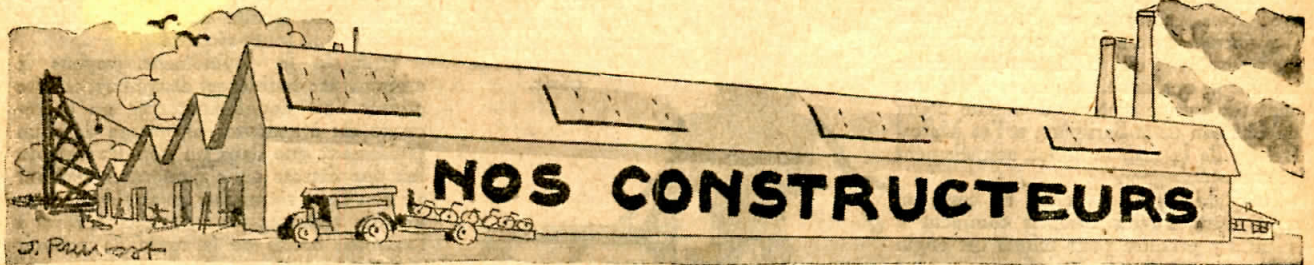


La machine va virer à gauche, une force F l'accroche au côté droit de la route tandis que l'effort du conducteur tend à le chasser en A : c'est toute la théorie de conduite de sidecar.

Ajoutez encore la plus grande facilité du ravitaillement, l'agrément en ville du pilotage côté droit, etc, vous passerez sur le seul avantage que confère le side à droite, qui permet à votre passagère d'être sur le trottoir immédiatement, et vice-versa d'être installée sans aller sur la chaussée.

Il est vrai que cette théorie un peu autoritaire va rencontrer de farouches adversaires : mais de la critique ne peut que jaillir la lumière, et nos lecteurs, que ce raisonnement un peu hardi aura choqués, nous enverrons leur réplique avec tous les arguments nécessaires.

J. CONVERT.



Deux motos aux antipodes : La Viratelle, la Chimère

La Viratelle

Le hasard nous a mis récemment en présence d'une nouvelle motocyclette, unique d'ailleurs dans le monde entier, et dont la valeur technique est indiscutablement supérieure à toutes celles actuelles, quelles que soient les idées de conception de chacune. Nous savons très bien qu'une pareille information nous vaudra un haussement d'épaules de quelques-uns.

Il s'agit tout simplement de la Viratelle ; M. Viratelle est le constructeur de l'antique Viratelle à eau, que nous connaissons avant la guerre ; depuis, il semblait avoir disparu de notre monde ; or, nous l'avons rencontré à Neuilly sur une moto que d'aucuns nommeraient « vélo-moteur », mais qui n'en est pas un.

C'est le début de toute une série révolutionnaire, dont la conception est absolument opposée à toutes les idées reçues.

Le type qu'il vient de sortir est un vélo sur lequel est adapté sur la roue arrière toute la transmission mécanique et la partie moteur ; pas de chaînes, tout avec engrenages (oh, le cardan !) ; aucun encombrement, mais une adhérence telle que nous-mêmes et M. Courtot, si imposant, de la Maglum, s'agrippant à l'arrière du véhicule, n'avons pu le retenir à son démarrage.

Pourtant, il ne pèse que 30 kg. ; son arrachement est tel que le constructeur s'amuse à le faire cabrer entre ses mains ; sa cylindrée nous reste inconnue, mais nous l'assimilons à une 125 cmc, qui donne dès notre première impression, l'équivalent d'une bonne 175.

Pas de commandes multiples ; trois vitesses sur un secteur à portée de la main ; embrayage par cône cémenté ; bref, une moto miniature, si l'on peut dire et non un vélo-moteur, comportant tous les avantages de la 500, la vitesse exceptée naturellement et le transport en lan-sad.

Nous avons demandé à M. Viratelle s'il comptait mettre en série son véhicule, qui répond si bien à tous nos desirs depuis tant d'années.

Hélas ! la question d'argent semble handicaper ce constructeur qui, d'ailleurs, a eu des déboires lorsqu'il s'agit d'association finan-

cière, certains étant toujours trop gourmands et pourtant nous n'hésitons pas à dire que la première sortie de toutes les gammes qu'il a mises sur pied, nous donne l'impression d'une réussite.

Souhaitons que cette question se tranche rapidement.

Magasins d'exposition ouverts le dimanche après-midi PARIS

- Ariel, 100, av. des Ternes, 78 av. des Ternes.
- Dresch, 100, av. des Ternes, 78, av. des Ternes.
- Durandal, 100, av. des Ternes.
- F. N., 187, rue Armand-Sylvestre, Bois-Colombes.
- Gnome-Rhône, 49, avenue de la Grande-Armée.
- Koehler-Escoffier, 100, av. des Ternes.
- Mondiale, 78, av. des Ternes.
- Motoconfort, 78, av. des Ternes.
- Motobécane, 78, av. des Ternes.
- New-Map, 100, av. des Ternes.
- New-Motorcycle, 79, av. des Ternes.
- Ninon (Trimoteurs), 100, av. des Ternes.
- O.S.A., 100, av. des Ternes.
- Rhony'x, 100, av. des Ternes.
- Saroléa, 78, av. des Ternes.
- Soyer, 78, av. des Ternes, 6, av. de la Grande-Armée.
- Styls'on, 100, av. des Ternes.
- Terrot, 79, av. des Ternes.
- Train, 100, av. des Ternes.
- Vélocette, 78, av. des Ternes.

Chimère

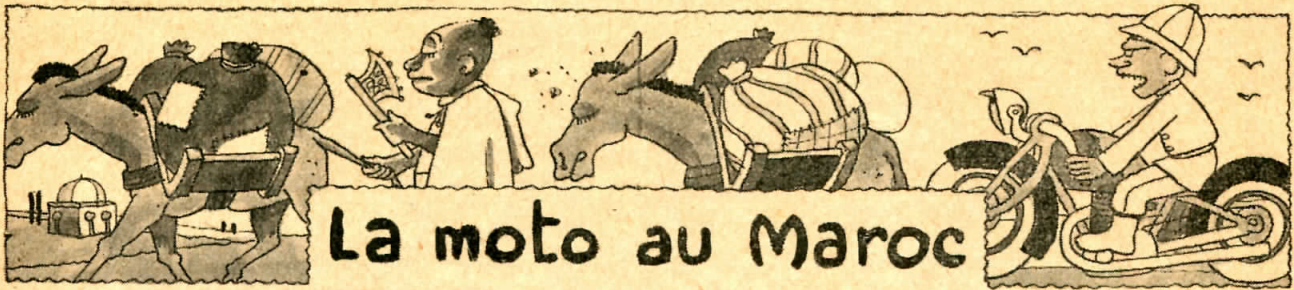
Il existe d'excellentes fabrications régionales dont les moyens de publicité ne sont pas assez considérables pour se faire connaître du public et qui pourtant, méritent par le sérieux et le soigné de leur établis-

sement une mention particulière. Dans ce nombre, la Chimère, créée par des industriels lyonnais, et ayant des succursales à Angers et à Bordeaux, fait excellente figure et nous croyons bien que des jeunes, en mal d'achat d'une moto, auraient intérêt à se documenter sur cette marque.

La Chimère se fait en deux-temps en 185 cmc. ; en quatre-temps 250 et 350 cmc. Rien d'extraordinaire dans la conception de cette machine, sinon son prix avantageux : c'est la machine utilitaire pour l'ouvrier, l'employé, l'agriculteur ; machine de force et d'usage. La 185 cmc. se fait tantôt avec un moteur Chimère et donne un excellent 65 kh. pour 3.000 francs, soit avec un moteur Rhony'x et pour 4.000 francs atteint un bon 75 kh. Le type 250 cmc. est le type « armée », donc très recommandé, car c'est l'idéal pour le gros travail et l'économie, sous un aspect élégant. Certains nous ont demandé pourquoi ce type armée, conçu et réalisé selon les directives du ministère, n'était cependant pas entre les mains de nos soldats ; la raison en est simple : l'armement national doit être de toutes pièces d'origine française : or le moteur de cette excellente 250 cmc. est un Zurcher culbuteur. La vitesse atteint un net 85 kh. avec des pneus de 26 x 3,50 et pour 4.675 francs. En 350 cmc., Chimère emploie le moteur J. A. P. à soupapes latérales, pneus de 27 x 4. La vitesse dépasse nettement le 100 kh. et elle est cotée 5.850 francs. Un autre type 350 cmc. à culbuteurs pour le sport, pneus de 26 x 3,25 donnant 110 kh. est livrée au prix de 6.200 francs. Ce modèle est à Bloc-Moteur.

Tout à votre aise

Pour permettre à chacun de faire son choix tranquillement et d'acheter en toute connaissance de cause, M. Habert, du bien connu Moto-Hall de l'avenue des Ternes reste ouvert le dimanche et se tient donc ainsi à la disposition des amateurs de motos de toutes marques : les nouvelles Saroléa, les nouvelles Soyer, les nouvelles Gillet-Herstal, Motobécane, Ariel, Vélocette, etc... et un choix de motos d'occasion, toutes récentes et en parfait état de marche.



Rabat-Kenitra-Rabat.

Le 14 juillet, se courut l'épreuve annuelle de Rabat-Kenitra-Rabat. Cette épreuve connaît depuis plusieurs années la faveur du public sportif marocain. Cette année de nombreuses machines ont été en présence : machines très rapides, l'équipe F. N. qui vainquit aux Trois-Heures, Norton, Sarolea, Koehler-Escoffier notre nationale, Monet et Goyon, Raleigh, A. J. S. etc.

L'épreuve fut ouverte aux motos seulement, 175, 250, 350 et 500. (pas de sidecars au Maroc ?). La route étant en parfait état, et très bonne, goudronnée sur tout le parcours la lutte fut sévère. Le Moto Club de Rabat, organisateur de l'épreuve, comporta un succès de plus. Le record de l'année dernière était de 119 kilomètres de moyenne, par A. Benitah.

L'épreuve annuelle Rabat-Kenitra-Rabat, le 14 juillet, vient de se disputer avec succès tant au point de vue organisation qui fut impeccable, qu'au point de vue sportif. Le service d'ordre était irréprochable, sur une quarantaine de kilomètres, durant deux heures. Le fameux soleil marocain tapait comme jamais. A 9 heures, on comptait cinquante degrés, et le « chergui » sorte de vent chaud venant de l'intérieur vous soufflait un air brûlant, par bouffées suffocantes. Au bout de quelques kilomètres le guidon, les parties métalliques étaient brûlantes.

Le public fut courageux. Les résultats battirent nettement ceux de l'an dernier. Le trajet avait été allongé, les concurrents devant entrer dans la ville de Kenitra, aller virer sur une place et reprendre la direction de Rabat.

Distance officielle 65 km. 600. Le vainqueur fut Capel (du M. C.R.) sur Norton, 500 cmc. qui effectua le parcours en 30' 45", à la moyenne de 127 km. 980, battant de plusieurs kilomètres, l'ancien record, et prouvant ainsi sa maîtrise.

Notons que 127 km. 980 n'est que la moyenne sur les 65 kilomètres, ce qui repré-

sente certains passages à une vitesse supérieure, et dans des conditions de température nettement très mauvaises. Il serait intéressant de voir des tentatives de records du kilomètre sur cette route qui rapproche de celle d'Arpajon.

Classement général

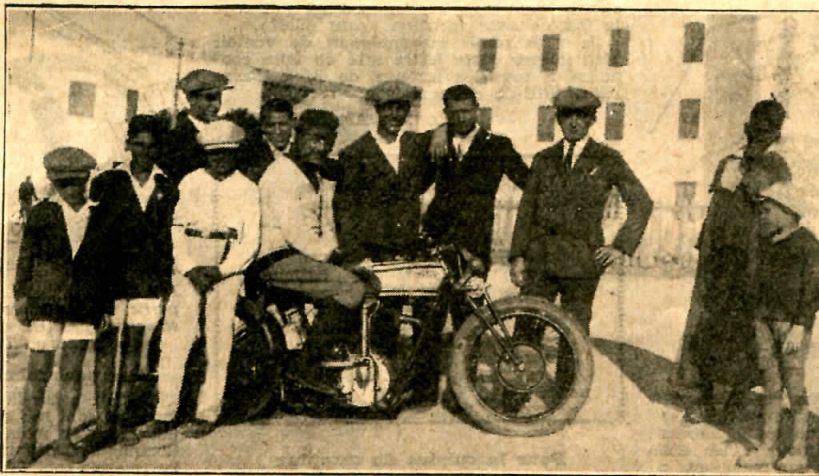
1^{er} Capel sur Norton act. 500 cmc. en 30' 45", moy : 127 km. 980 ; 2^e Camilleri (Motosacoche 500 cmc.) en 34' 23", moy. : 114 km. 444 ; 3^e Verdier (Vélocette 350 cmc.) en 37' 6", moy : 105 km. 768 ; 4^e Amoureux (Triumph 500 cmc.) en 37' 15", moy : 103 km.) 480 ; 5^e Crovara (Calthorpe 350 cmc) en 44' 55", moy : 87 km. 480 ; 6^e Marchal (Monet-Goyon 175 cmc.) en 47' 45", moy : 82 km. 080.

Signalons que le record du km. lancé marocain est de 128 à l'heure à Casa, et que Capel a effectué du 127,980 de moyenne.

Classement par catégorie

175 cmc. — 1. Marchal (Monet-Goyon) en 47' 45", moy : 82 km. 080 ; 2. Alves (Monet-Goyon) en 55 minutes ; 3. Madras (Monet-Goyon) en 55' 15" ; 4. Marcel (Monet-Goyon) en 1 h. 3' 7".

250 cmc. — 1. Rusto en 50' 56".



RABAT-KÉNITRA, le 14 juillet, Capel sur "Norton" 500 cmc, a.c.t prend la succession glorieuse de Benitah démolit son ancien record sur A.J.S. à 117 k. en marchant à 127 k. 980 de moyenne sur 65 km., se classant enfin l'un des as du Maroc

La moto à l'école

Est-il vrai que nos constructeurs se refusent à faire un effort ? Nous ne le croyons pas. Et pourtant, voici un lecteur qui nous écrit avec une pointe d'amertume :

J'ai lu que vous vous intéressiez à la propagande dans les écoles. Comme professeur d'électricité et de mécanique à l'école nationale professionnelle de Tarbes, j'aimerais savoir si vous pouvez communiquer des documents intéressants.

J'ai demandé des dessins de moteurs à diverses maisons, mais aucune ne m'a envoyé de bleus ni de dessins assez grands pour être montrés à toute une classe.

Si vous pouvez me procurer quelque chose dans ce genre, cela ne manquerait pas d'intéresser mes élèves.

Mais qu'attendent les intéressés Gnôme, Terrot, René Gillet, Monet, Gillet Herstal, Saroléa, P. N.... enfin tous.

Concours de photos

Voici les documents reçus à ce jour pour le concours de photos sportives, clos le 5 octobre prochain :

Actualité Automobile
6. Bobbio, Lyon.

350 cmc. — 1. Verdier (Vélocette) en 37' 6", moy. : 105 km. 768 ; 2. Crovara (Calthorpe) en 44' 55".

500 cmc. — 1. Capel (Norton) en 30' 45", moy. : 127 km. 980 ; 2. Camilleri (Motosacoche) en 34' 23" ; 3. Amoureux (Triumph) en 37' 15" ; 4. Santos (Triumph) en 41' 23" ; 5. Boisset (Triumph) en 44' 25".

A signaler la malchance de Lévellé sur Raleigh 350 cmc., qui creva et de Gillet vainqueur des 3 heures, qui marchaient très bien. A la fin de la course, retour sur Rabat où l'on put voir pour une fois complètement d'accord, motocyclistes, automobilistes et piétons, se précipiter avec un ensemble touchant dans les bars, et réclamer de la glace... Les pays chauds sont bien jolis, pourvu qu'on y trouve de la glace.

A. MAGNE.

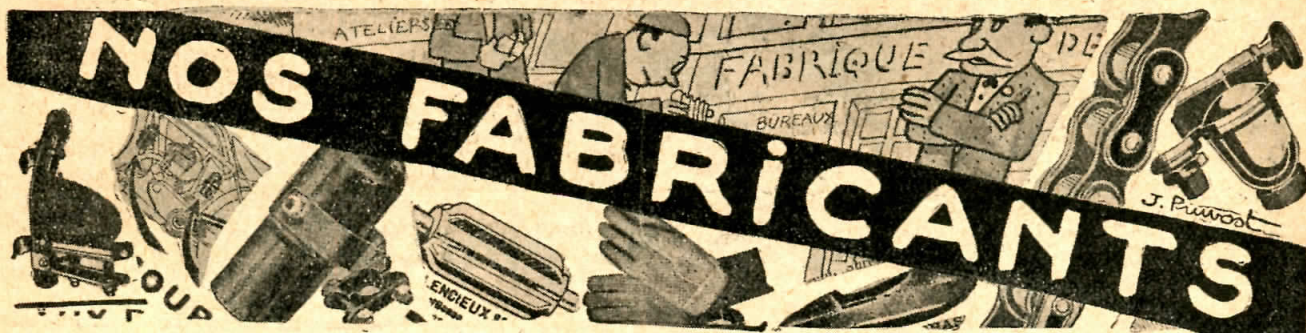
J'ai expérimenté à mes dépens la courtoisie des automobilistes sur la route au Maroc dimanche dernier. Ayant eu une petite panne anodine, vers 10 heures du soir, à quelques kilomètres de Rabat sur une route très fréquentée, j'ai pu compter trente-quatre boîtes à roulettes (comme le dit si justement Monsieur Axé) trente-

quatre voitures dont pas une n'a ralenti seulement pour voir si j'avais besoin de quelque chose. Seul, comme de juste, un motocycliste a stoppé. Je constate une fois de plus qu'en moto on s'entraide au moins... L'Auto fondée par l'Auto n'aurait aucune chance de prendre ici... Ceci entre deux villes, car en plein bled, les colons sont plus sociables, et sont tout prêts à vous rendre service. De plus ayant voulu acheter de l'essence à un petit patelin Bouknadel, on m'en offrit gracieusement 10 litres que c'était à prendre ou à laisser, qu'on ne détaillait pas... Et de plus un agent de la V..., très aimable... Une douzaine de kilomètres plus loin, on peut en trouver, mais c'est chier.

A. M.

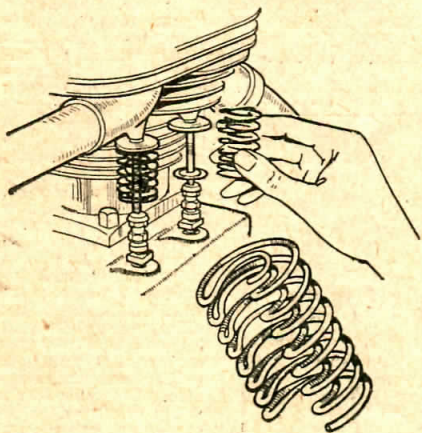
Moto Revu

1. Arnold, Paris.
2. — — —
3. Roumagnac, Le Bourget.
4. — — —
5. — — —
7. Aspour, Paris.
- 7 bis Magne, Rabat.
8. — — —
9. — — —
10. Robert, Rive-de-Gier.
11. — — —
12. Magne, Rabat.
13. — — —
14. — — —
- 15 à 22. Beth, Cazeaux.



Un ressort automatique de soupapes

Qui n'a pas maugré contre la difficulté épouvantable, sur route, de sortir votre ressort de soupapes lorsque celui-ci vient à casser; c'est, à notre avis, l'une des pannes les plus encoquinnantes pour un touriste, qu'il soit en moto, en auto, en canot et même en... avion. Cerreti, l'ancien coureur sur Cerreti, celui qui nous a dotés de tant d'accessoires motocyclistes, dont la qualité primordiale est le « pratique » joint à un prix modeste, vient de créer un ressort de soupape s'adaptant à tous moteurs et surtout se détachant ou se mettant avec « deux doigts ». Naturellement, Cerreti ne va pouvoir fabriquer lui-même ces ressorts, car il y a une gamme multiple en qualité d'aciers, en forces, en grandeurs, en formes, telle qu'une usine de 10.000 mq. n'y suffirait pas. Mais, ce ressort qu'il a expérimenté et breveté depuis 6 ans déjà, il va l'offrir en licence à ceux des cons-



tructeurs qui ont souci de l'intérêt du client. Souhaitons donc que nos constructeurs se modernisent, mais aussi que les acheteurs insistent près de ceux-là pour avoir des ressorts modernes sur leurs machines: c'est une nécessité et un besoin qu'il impose. Combien de coureurs, en course, ont perdu la victoire, ont abandonné, pour ressort à démonter, culasse à bricoler!... Toutes indications seront demandées à *Moto Revue*.

Et maintenant, motocyclistes, si vous n'avez pas un ressort de secours, vous êtes des maladroits.

Motos livrables à lettre lue

La vogue dont jouissent certaines marques a, comme conséquence fâcheuse, les difficultés de stockage de machines en magasins, celles-ci étant presque toujours retenues avant que l'agent n'en ait eu livraison; quelquefois même, des commandes fermes tardent à arriver; les beaux jours rendent plus cuisante cette attente anxieuse qu'on a hâte de posséder pour la roder et se faire la main avant le prochain départ pour les vacances. Les agents sont harcelés, ils harcellent le constructeur

à leur tour, mais on ne modifie pas une cadence de fabrication comme l'on veut.

Certains agents cependant connaissent le mot fatidique qui attire dans leur magasin les machines qui semblent cependant sortir « au compte-gouttes ». A titre d'exemple nous citerons les Etablissements Prévost, 26, avenue de la Grande Armée, qui sont en mesure, actuellement de répondre immédiatement aux demandes des réputées marques belges: F. N. et Gillet Herstal, cette dernière en 350 cmc et 500 cmc, un ou deux échappements, avec ou sans éclairage.

Voilà un bon tuyau pour ceux qui sont pressés, impatientes ou qui se morfondent à l'idée qu'ils seraient obligés de prendre le train pour leurs vacances.

Ma moto 250 cmc. équipée d'une selle Planor, les ressorts de cette dernière ont lâché j'ai demandé conseil aux Etablissements Mortagne constructeur de la selle pour obvier à cet inconvénient. Je fus agréablement surpris d'apprendre par retour du courrier que le constructeur me faisait parvenir gratuitement une nouvelle selle dernier modèle contre l'ancienne endommagée. Aujourd'hui j'ai reçu la facture avec mention « sans débit ».

Je vous serais reconnaissant de vouloir bien insérer cette lettre afin de faire connaître à tous les lecteurs de *Moto Revue* l'amabilité de cette maison.

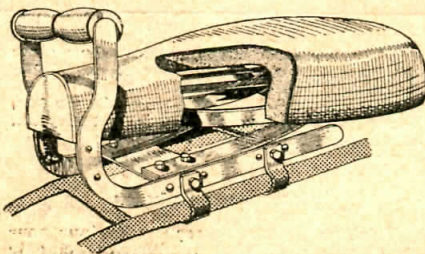
MUNSCH, Abonnés B. 5230

Agents et Fabricants ouverts le dimanche PARIS

Bealé, 100, Av. des Ternes.
Lacha, 187 bis, rue Armand-Sylvestre, Courbevoie.
Motocuir, 3, R. du Buisson St-Louis.
Prévost, 6, Av. de la Gde Armée.
Prunier, 41, Av. des Ternes.
Paris-Motos, 79, Av. des Ternes.
Spruytte fils, 26, R. des Entrepreneurs.

Pour la cuisine de camping

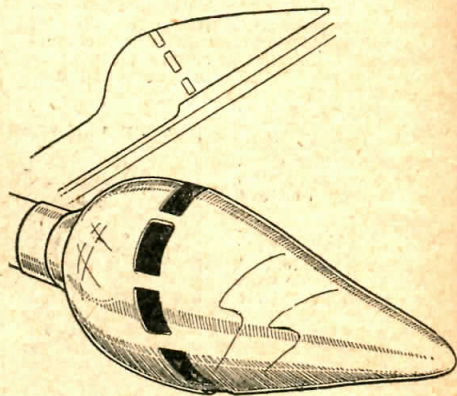
MM. Faucher, qui sont, eux-mêmes d'ardents motocyclistes et qui sont de plus des spécialistes dans le domaine du chauffage



Le tansac Cerreti nouveau modèle, type surbaissé est rembourré-triple avec cantilevers de rechange pour accorder le poids du passager.

et de ses applications, ont décidé de mettre leurs connaissances au service de leurs confrères, lecteurs de *Moto Revue*.

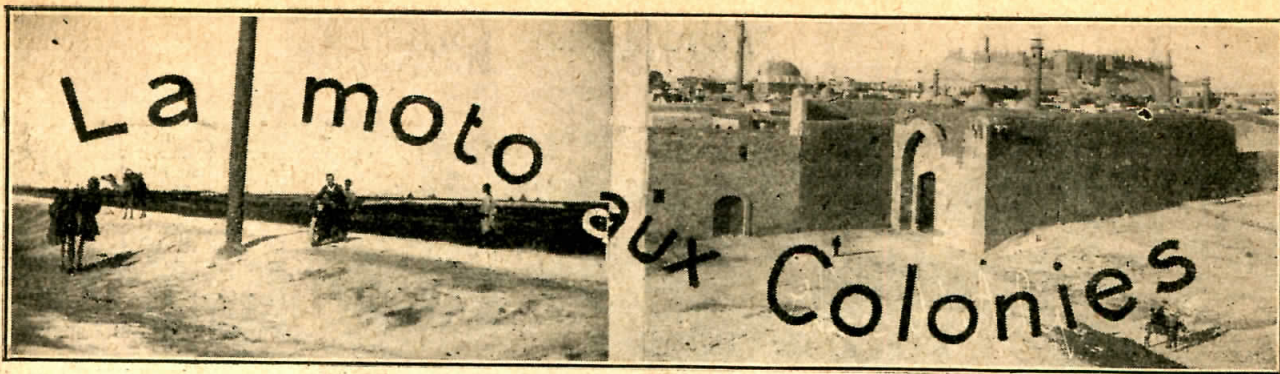
Voici bientôt la belle saison revenue, les grandes randonnées, les pique-nique, le camping. Il doit être fini le temps où pique-nique était synonyme de sandwiches, pâté de foie, pâté de foie et sandwiches; aujourd'hui l'on peut, en plein air, faire de la bonne et chaude cuisine, boire son café aussi bouillant qu'on le désire, grâce aux nombreux appareils portatifs de chauffage conçus à cet effet. Tous ne sont pas, évidemment, appropriés aux possibilités motocyclistes et c'est pourquoi MM. Faucher donneront volontiers leurs conseils avisés aux lecteurs de *Moto Revue*, de façon à leur éviter tout impair onéreux. Les abonnés et membres de la L. N. M. auront intérêt et avantage incontesté à s'adresser à MM. Faucher, 151, rue du Temple, Paris.



Le silencieux A.S.A. qui équipe une grande partie des concurrents de Paris-Pyrénées: sa valeur provient de l'augmentation de puissance qu'il donne au moteur.

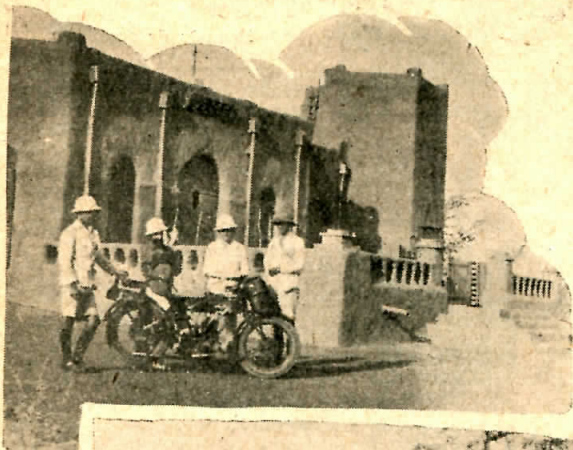
Comment fabrique-t-on une selle ?

On fait naturellement des cadres métalliques qui sont mis en forme dans des presses, puis, tout au moins à la maison Terry, à la Compagnie Continentale que nous avons visitée les ressorts sont fabriqués automatiquement, par des machines rapides. Les cadres sont perforés de trous d'accrochage et les ressorts y sont fixés, puis les machines à river vont bloquer le cadre devenu rigide, il n'y a plus qu'à enrober cette partie métallique, de son entourage de cuir, n'oubliez pas toutefois que toutes ces pièces métalliques sont passées dans un bain de nickel. Les pièces plates dans une position verticale, les autres par le tonneau rotatif classique. Certaines pièces devant être vernies au noir, passent dans un bain d'émail puis sont séchées à haute température dans un four. Le cuir a été cousu par des machines appropriées, coupé dans les proportions voulues. On le rabat sur le châssis, quelques agrafes, et la selle est terminée. Voyez comme c'est simple, toutefois, n'oubliez pas que les presses de mise en forme dont l'une d'une puissance de 50 tonnes et l'autre de 120, elles permettent ainsi d'un seul coup de frapper 10 cadres à la fois l'outillage nécessaire nécessite l'engagement d'un capital de plus de 2 millions.



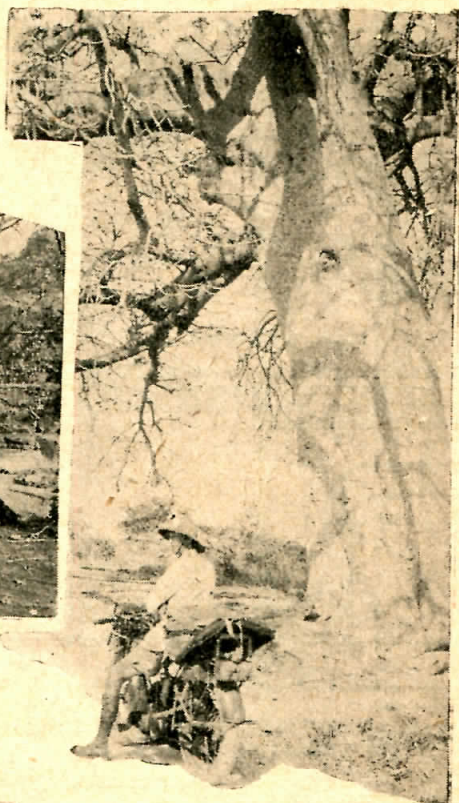
Un beau raid à travers l'Afrique

Les constructions de
l'administrateur de
Zanin N° Konni,
(Niger)



courageux globe-trotters n'ont eu qu'à se louer de leur moto Saroléa de même que de leurs pneus Englebert. Fait à remarquer et tout à la louange des deux grandes marques belges, MM. Uher et Strommer n'ont pas eu la moindre panne de moto et n'ont pas changé une seule fois leurs pneus. La chose fut d'ailleurs constatée par les autorités de la

Un baobab
au
Sénégal



Frontière du Soudan et du Sénégal,
dans les pierres

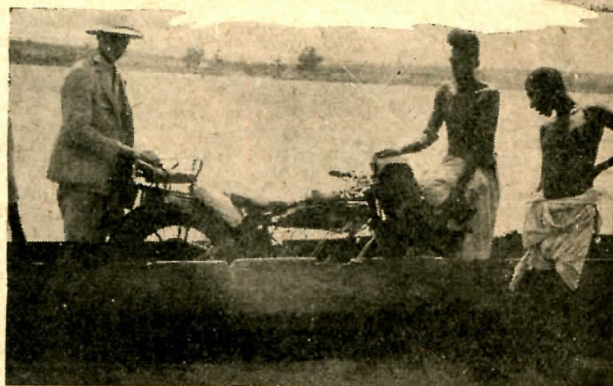
Les Etablissements Saroléa d'Herstal et Englebert de Liège, viennent de recevoir la visite de MM. Frank, Uher et Félix C. Strommer, deux tchécoslovaques qui ont effectué une randonnée à travers l'Afrique sur moto 350 cmc. Sarolea Touriste équipée de pneus Englebert.

Partis de Prague en bicyclette, ils ont d'abord traversé une bonne partie du continent européen et de l'Afrique. A Léopoldville, ils ont décidé d'acquérir une moto pour continuer leur voyage : ils se sont donc présentés à la Firma Nogueieia Limitada, agence générale de Saroléa et d'Englebert pour le Congo, où ils ont fait l'acquisition d'une moto 350 cmc. Touriste en la payant de leurs propres deniers. Depuis le 18 novembre 1928, ils ont parcouru plus de 17.000 km. en passant par l'Oubangi, le Chari, l'Uélé, l'Ituru, le Kivu, le Ruanda-Urundi, le Tanganyika-Moero, le Lomani, le Sankuru, le Kasai, l'Angola, le Congo Portugais, le Dahomey, la Nigérie, la Haute-Volta, le Soudan, le Sénégal, le Rio del Oro, et le Maroc. De là ils ont atteint l'Espagne pour arriver à Liège le 2 juillet en passant par Gibraltar, Madrid, Bordeaux, Paris et Bruxelles.

Malgré les difficultés sans nombre rencontrées au cours de ce formidable voyage, les

colonie qui ont contrôlé à chaque étape les numéros de la moto et les numéros des pneus. Pour donner un petit aperçu de la difficulté de certaines étapes, citons, par exemple, la région située entre Alimbogo et la Rutshuru où les routes faisant totalement défaut, les voyageurs eurent parfois à accomplir à pied un trajet de 180 km. et à parcourir des descentes de 8% mètres sur une distance de 2 km.

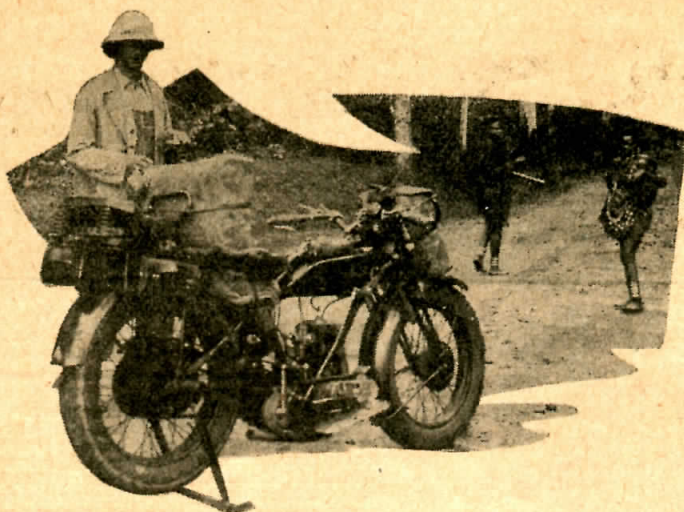
Le Niger à Niamey
Fad N° Gourma
(Colonie du Niger
français)



Citons encore l'Ituri dont la traversée fut excessivement pénible. La moto dut par deux fois être démontée et transportée à dos d'homme jusqu'à des altitudes de 3.200 mètres. Là où les routes étaient meilleures, le voyage étant quand même contrarié considérablement par les sables, les pluies torrentielles et des tornades obligent fréquemment les voyageurs à rester inactifs durant de longues heures.

Les courageux jeunes gens se complaisent à reconnaître la façon chaleureuse dont ils furent reçus partout et ne tarissent pas d'éloges sur l'excellence de leur matériel, tant pneus que moto, dont la robustesse et la résistance furent soumises à de bien rudes épreuves car la petite Saroléa a dû supporter pendant tout le trajet la charge de deux personnes et leurs bagages, soit environ 200 kg.

Cette performance est d'autant plus remarquable qu'elle a été faite en dehors de tout esprit publicitaire et par des



En Angola Portugais; voyez les noirs et leurs bracelets

globe-trotters qui sont étrangers à la Firme, qui ont acheté eux-mêmes leur matériel et qui ont accompli leur randonnée sans la moindre préparation ni la moindre assistance d'aucune firme.

Les hardis pilotes méritent les plus vives félicitations que nous ne leur ménageons point, pas plus d'ailleurs qu'aux firmes Saroléa et Englebert dont les produits de premier choix font honneur à l'industrie nationale.

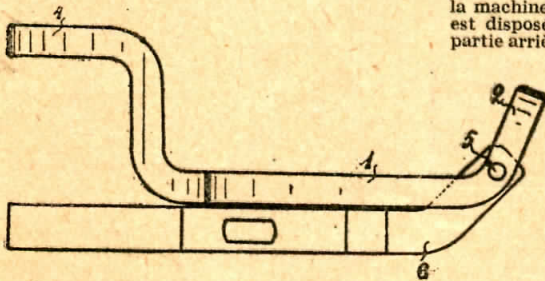
Permis de conduire

Lorsque vous échouez au permis de conduire pour une question orale, concernant le Code, mais que vous avez été accepté pour la partie conduite et technique, vous n'êtes pas tenu à venir avec votre machine pour le nouvel examen, bien que les cartes de convocation portent cette mention.

CAUSERIES SUR LES BREVETS

Nouveaux brevets

Nous donnons très régulièrement la liste des nouveaux brevets intéressant la motocyclette. Voici les derniers pris à l'agence Boettcher, 21, rue Cambon, Paris.



Raison sociale ; Wittkop et Compagnie. — Selle pour motocyclettes et véhicules semblables.

Dome L. — Levier à double commande de freins pour motocyclettes, etc.

Vedry A. — Dispositif pour le blocage d'un embout sur un tube de métal.

Aberl E. — Porte-bagages de toutes espèces.

Brun A. — Guidon avec armature élastique double pour motocyclettes.

Laufer L. — Motocyclette pouvant circuler en terrains variés.

Société dite ; Kohn Lindenthaler Metallwerke A. G. — Dispositif de liaison amovible des roues de motocyclettes ou véhicules similaires avec

leurs organes de commande et de freinage. **Dome L.** — Cale-pied réglable pour pédale de motocyclettes, etc.

Parmi les dernières nouveautés, signalons la motocyclette à deux places.

L'un des sièges est supporté par le cadre de la machine, en arrière du réservoir et l'autre est disposé au-dessus de la roue arrière ; la partie arrière du cadre est allongée de manière à réserver entre les deux sièges un espace libre pour les jambes du passager et pour le passage du conducteur.

Notons aussi un cadre pour selle ou siège arrière.

Ce cadre est formé d'une seule pièce par pliage, estampage, etc. Il se compose d'un fer profilé surélevé à l'arrière de manière à former un pont parallèle à la base tandis qu'à l'avant les deux extrémités forment un bec traversé par un axe qui constitue

l'axe d'articulation du levier 6 supportant les ressorts et se fixant au cadre de la bicyclette.

Ensuite une selle assez curieuse par sa suspension.

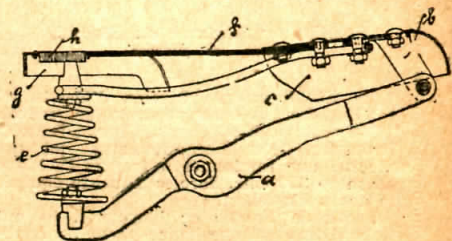
Le panneau de la selle est monté de façon à ne pouvoir s'incliner que peu par suite de l'intercalation d'un étau solidement fixé au panneau et au châssis du sommier. La

languette dirigée vers l'arrière fait saillie librement vers le châssis du sommier et en porte à faux, de manière qu'il reste un espace libre entre la languette et le châssis du sommier.

IV^e Congrès International de l'Organisation Scientifique du Travail

Actuellement les rapports français reçus sont les suivants :

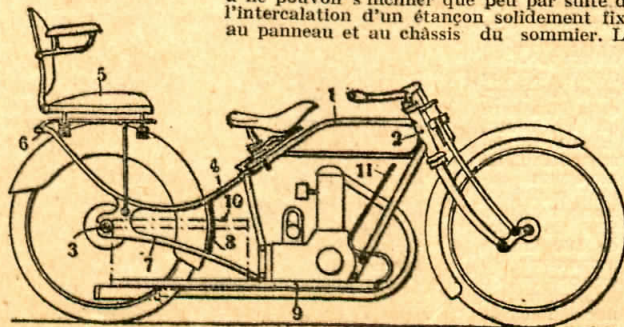
Sous-Section 1. — Fabrication : 1^o Rapport sur un essai d'organisation des gares de triage du réseau de l'Est, par M. Rabourdin,

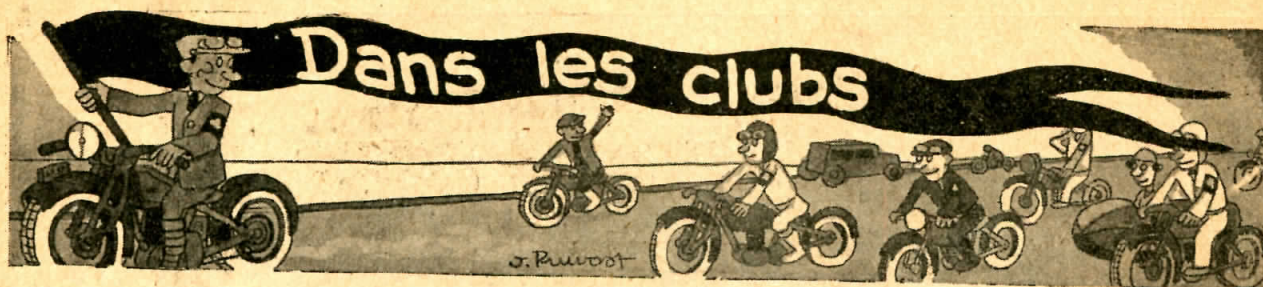


ingénieur au Service Central de l'Exploitation ; de l'utilisation rationnelle de la main-d'œuvre, des machines et des matières premières. Méthodes graphiques appliquées aux usines travaillant en petites et moyennes séries, par M. Albert Pont, ingénieur I.E.G.; cette étude fera l'objet de deux rapports :

a) « La rationalisation appliquée au tronçonnage et au découpage de la matière première » ; b) « l'utilisation rationnelle de la main-d'œuvre et des machines ». 3^o Le programme de fabrication dans une usine ne travaillant pas en série, par M. Jean Chevalier.

Parmi les rapports français, on peut citer pour la sous-section : Fabrication : 1^o L'organisation d'un bureau de dessin, par M. Heurtault, ingénieur chef du Service du Matériel à la Compagnie d'Orléans.





Grand circuit de vitesse Cuersois

Le 4 août, sous les règlements de l'U. M. F., la section motocycliste de Cuers organise un circuit de vitesse, doté de nombreux prix. Ce circuit sera gardé strictement, car il est assez dangereux. Il réclame de la part des conducteurs de la virtuosité, de l'audace, et du sang-froid. Le parcours est pittoresque, et les spectateurs peuvent le suivre d'un bout à l'autre. A cette occasion, le M. C. ajoutera à son programme une épreuve pour les amateurs, mais ceux-là ne participeront pas au Challenge et aux prix en espèces. Cela permettra à nos futurs régionaux de devenir des as, bien que la plus grande prudence leur soit recommandée. De nombreux prix en espèces, toutefois, viendront les récompenser. Les engagements seront reçus, soit à la S. M. de Cuers, Café du Commerce, soit au M. C. de Marseille, 71, rue de Paradis. *Moto Revue* possède des engagements à cet effet, et a offert un Challenge à cette épreuve, à laquelle il accorde son patronage. Le parcours est d'environ 23 km. 700 à faire deux fois pour les 175, trois fois pour les cylindrées au-dessus. Les cyclecars et les sidecars ne feront que deux tours en face la coopérative. Les engagements pour motos sont de 10 francs, et de 15 francs pour les sidecars et les cyclecars, et seront clos le 28 juillet 1929. Toutefois, pour les Parisiens que cette annonce ne touchera que

U. M. F.

JUILLET

Circuit de Cordes (U. M. Midi).
28. — Côte Montgueux (U. M. Aube)
Circuit Thorenc (M. C. Nice).
Epreuves de vitesse (M. C. F.).
27-4. — Paris-les Pyrénées-Paris
(A. C. I. F., A. M. C. F., *Moto Revue*).

AOÛT

4. — Côte de Branne (M. C. Libourne).
Côte Gordes (M. C. Avignon).
Circuit Francheville (M. C. Ardennes).
Meeting de Calais (M. C. Nord).
Concours de consommation (M. C. Nice).
11. — Mont-Ventoux (M. C. Avignon).
11-18. — Grande Semaine du Comminges (U. M. Midi).
15. — Course Cabris (M. C. Nice).
15-16. — Prix et Coupe des Sables d'Or (M. C. Côtes-du-Nord).
17-18. — Côte des Justices (M. C. Auvergne).
Côte de Laffrey (M. C. Dauphinois).
Circuit Camp du Drap d'Or (M. C. Nord).
25. — Côte du Mont-Dore (M. C. Auvergne).

tardivement, ils seront reçus jusqu'au 30 juillet. Rappelons que la Coupe Challenge *Moto Revue* est attribuée à la marque de moto ayant 2 concurrents les mieux classés, et en cas d'ex æquo celle où il y aurait 3 concurrents ou 4. La ville de Cuers offre également une coupe au meilleur temps sur trois tours. Le M. C. offre sa coupe au meilleur temps cycle-

SAUVAGES

JUILLET

28. — Sortie facultative (M. C. Artois).
Paris-Ferté-Alais-Milly-Paris (M. C. XI^e).

AOÛT

4. — Championnat de Course à la Rose (A. M. Dijon).
Paris-le Tréport (M. C. Seine).
Sortie au lac St-Point (A. M. Ledonnienne).
11. — Sortie sur Chenonceaux-Amboise (M. C. Berry).
Kilomètre lancé (M. C. Côte d'Argent).
Rallye « La Moto Perdue » (A. M. Ledonnienne).
15. — Circuit du Jura (M. C. Jura).
Paris-Beauvais-Paris (M. C. XI^e).
18. — Sortie facultative (M. C. Artois).
Gymkhana (M. C. Côte d'Argent).
Circuit des lacs (A. M. Ledonnienne).
25. — Sortie mensuelle (M. C. Artois).
Paris La Roche-Guyon-Vernon-Mantes (M. C. XI^e).
31. — Sortie sur Genève (A. M. Ledonnienne).

cars ou sidecars, ainsi qu'au premier de chaque catégorie, avec prix en espèces. Des plaquettes d'argent et de bronze, viendront récompenser ceux venant ensuite, ainsi que des médailles d'or et des médailles d'argent. Les prix cumulent, nul doute que le succès de cette société active ne soit grand.

Grand Prix des Motocyclistes du Comminges

C'est le 18 août qu'aura lieu l'une des plus belles épreuves du Calendrier Français. Obligatoirement délaissé l'année dernière à cause du Grand Prix de l'A.C. de France, le Grand Prix de Motocycliste du Comminges, va revêtir cette année un attrait tout particulier, et c'est absolument heureux lorsqu'on connaît la netteté et la vigueur d'organisation du Comité Sportif et surtout l'engouement de la foule méridionale pour une telle épreuve.

Depuis 1927, année qui vit se courir le Grand Prix de l'U. M. de France, la circulation motocycliste a triplé, les adeptes de la moto deviennent tous les jours plus nombreux, la motocycliste est entrée dans nos mœurs : mieux, la région du Comminges est l'une des plus actives de la France motocycliste.

Le règlement du Grand Prix a été élaboré pour permettre à nos jeunes adhérents de mesurer leur virtuosité avec celle de nos grands as et sans qu'il en résulte pour eux un classement qui pourrait leur paraître ridicule : celui qui termine remporte de ce fait une référence marquante au même titre que le coureur qui termine par exemple le Bol d'Or.

En effet, un classement spécialement réservé aux membres de l'U. M. du Midi, participant au Grand Prix et inscrit comme membre avant le 1^{er} juillet 1929. Il sera ainsi facile de faire une comparaison entre ces deux classes de conducteurs et nul doute que l'ardeur que mettront nos régionaux nous donnera le spectacle de luttes ardentes.

Depuis 1927, le circuit a été énormément amélioré et la moyenne de 106 km, réalisée par Craig sur Norton cette année-là, sera sûrement dépassée, si l'on s'en rapporte aux dernières performances réalisées au Grand Prix de l'U. M. F.

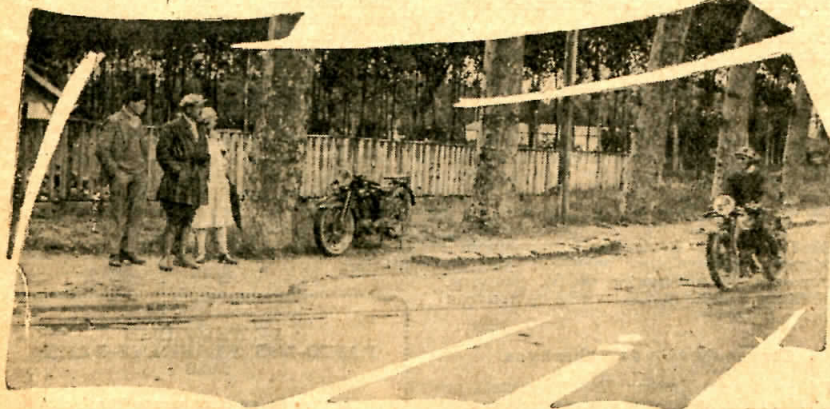
Les motos 500 cmc. couvriront 13 tours de circuit, soit 341 km. environ.

Les motos 350 cmc. couvriront 12 tours de circuit soit 315 km. environ.

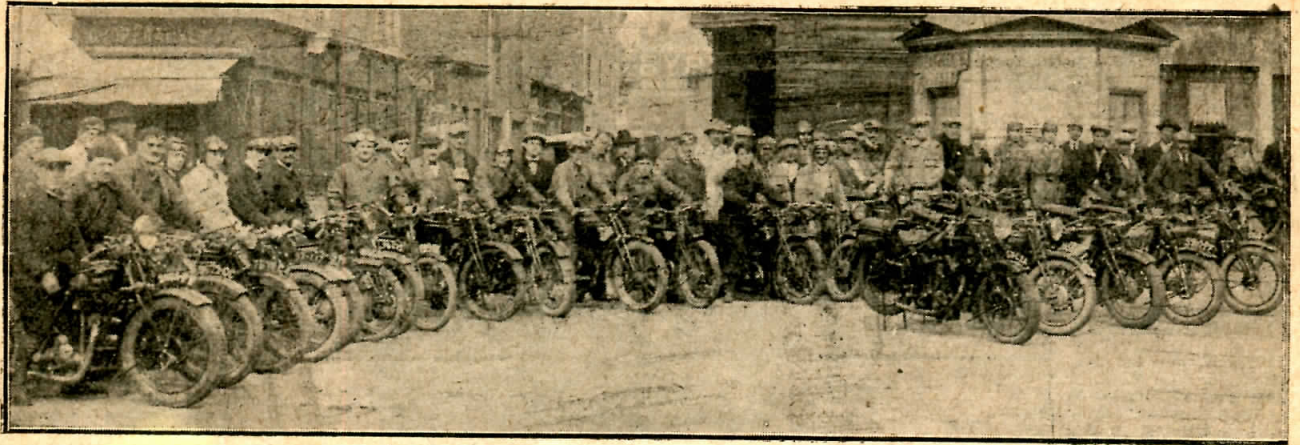
Les motos 250 cmc. couvriront 11 tours de circuit, soit 289 km. environ.

Les motos 175 cmc. couvriront 10 tours de circuit, soit 263 km. environ.

L'engagement par motocycliste est fixé à 100 francs. au Secrétariat de l'U. M., 3, rue du Poids-de-l'Huile, à Toulouse.



Au circuit de l'Ain: Terrot est vainqueur en 250 cmc. : voici Schneider sur l'avenue des Belges;



Une sortie, le 26 mai, de la Société des Amis de la moto, à Givors, dans le Rhône

Moto Club Dyonisien

La fête de la 4^e Section du M. C. D. de Paris (17^e) a obtenu un grand succès.

1.500 personnes assistaient au défilé et aux épreuves du gymkhana, qui se sont déroulées sous la présidence de M. Denais, député, et de M. le docteur Lobligeois, conseiller municipal des Batignolles. Les épreuves eurent lieu sous la direction de M. Mallet, président et de M. Gros, vice-président.

1. M. André (Indép.); 2. M. Ruelle (18^e); 3. M. Cosson (Clichy); 4. M. Ridet (Clichy); 5. M. Lassimone (18^e); 6. M. Feger (Indép.).

Amis de la Moto à Givors

Cette jeune société a été créée l'année dernière et compte actuellement 70 membres. Elle organisait le 26 mai dernier son deuxième rallye qui réunissait 29 concurrents au départ... et autant à l'arrivée, nul abandon ne s'étant produit en cours de route. Ce rallye ne courait sur les parcours Givors, Loire, Grigny, Serezin, Saint-Romain Gier, Givors. De nombreux prix sont venus récompenser tous les concurrents ayant terminé dans le temps voulu. Le S. A. M., heureux du succès de cette journée, remet ça pour un troisième rallye qui aura lieu le 22 septembre et sera suivi d'un banquet offert gratuitement par la société à tous ses membres.

Coupe de la Mer

Sur le circuit du Romito et devant une foule énorme de spectateurs, s'est déroulée dimanche dernier la cinquième Coupe de la Mer. La lutte a été ouverte et serrée pendant tout le développement de la course, et la moto 350 cmc. a démontré une fois de plus de pouvoir marcher plus vite des 500 cmc. En effet, le champion Moretti sur moto Bianchi 350 cmc. arbres à cames en tête a fait le meilleur temps de la journée et a pu battre un record sur le tour qui difficilement pourra être surpassé. Dans la catégorie 500 cmc. la moto Ariel a pu gagner ses concurrents James et Norton. Cette dernière a pu établir le tour plus vite, mais n'a pas pu résister à l'effort énorme.

Catégorie 125 cmc. — 1. Sandri (M. M.); 2. Da Prato (Marino); 3. Gasperini (G. D.).

175 cmc. — 1. Brusi (Benelli); 2. Gianoglio (Gianoglio); 3. Azzarito (Benelli).

250 cmc. — 1. Susini (Guzzi); 2. Moradei (Piana); 3. Panella (Ladetto Blatto).

350 cmc. — 1. Moretti (Bianchi) moy. : 78,694 record; 2. Macchi (Frera); 3. Barsanti (Chaterlea).

500 cmc. — 1. Benelli (Ariel) moy. : 72,964; 2. Ricci (James); 3. Cecchini (Norton).

RALEYRE.

La course de côte du Val de Cuech

Avant la guerre, l'A. M. C. de Salon organisait le kilomètre lancé de la Crau. A cette époque, cette société s'appelait A. C. et sa prépondérance sportive a été grande. La

Société héritière à Salon a organisé, le 21 juillet, avec grand succès sa septième côte de Cuech, qui a remplacé le kilomètre lancé en question. Près de 100 concurrents y ont pris part.

Devant une nombreuse affluence, s'est disputée la 7^e Course de côte du Val de Cuech. En 125 cmc., Barnavol se classe premier sur Dollar. En 175 cmc., victoire de Monet-Goyon avec Maigrot, Perrotin sur Terrot bat la Monet-Goyon de Gaussorgues et remporte sa catégorie en battant le record. Il « remettra ça » en 500 cmc., réalisant le meilleur temps de la journée. Boetsch remporte la catégorie des 350 cmc. A noter que le temps de Perrotin en 250 cmc. est le second meilleur temps après celui de Perrotin en 500 cmc. Très beau succès à l'actif de la firme dijonnaise. En sidecars, Amor sur Styl'son remporte la victoire en 1.000 cmc. tandis que Berthel sur Gnome et Rhône en fait autant en 600 cmc.

125 cmc. — 1. Barnavol (Dollar), 5' 51'';

2. De la Préda (Motobécane).

175 cmc. — 1. Maigrot (Monet-Goyon),

3' 42'' 4/5 (record battu); 2. Galtier (Julien);

3. Jaubert (Monet-Goyon).

250 cmc. — 1. Perrotin (Terrot), 3' 29''

(record battu); 3. Gaussorgues (Monet-Goyon);

3. Ravaute (New-Map); 4. Mistral (Terrot);

4. Oleg Nordving (Magnat-Debon); 5. Miché-

lis (Terrot); 6. Rivoero (Propulcycle).

350 cmc. — 1. Boetsch (Magnat-Debon),

3' 30'' 4/5; 2. Larose (Magnat-Debon);

3. Marsseau (Styl'son); 4. François Jean

(A. J. S.); 5. Thérét (Magnat-Debon).

500 cmc. — 1. Perrotin (Terrot), 3' 25'' 4/5

(meilleur temps); 2. Boetsch Magnat-Debon);

3. Vache (A. J. S.); 4. Oliva (Styl'son);

5. Bouillot (New-Map).

Sidecars

600 cmc. — 1. Berthel (Gnome-Rhône)

3' 53''.

1.000 cmc. — 1. Amor (Styl'son), 3' 33'' 1/5;

2. Sauvin (Harley).

Le Club du Nougat

Il vient d'être fondé le 29 juin à Montélimar et menace ses voisins d'une activité fébrile : souhaitons ne pas nous tromper et le voir bientôt à l'œuvre.

Bar-le-Duc à son tour

Bar-le-Duc va avoir son groupement ; plusieurs motocyclistes viennent de en réunir sous la présidence de M. Touvros. Souhaitons beaucoup d'activité à ce nouveau club.

Course de côte de Labaraque

Eddoura sur Koehler Escoffier, meilleur temps général battant meilleur temps voiture de 39'' 1/5.

175 cmc. — 1. Belli, 3' 47'' 4/5, moy. : 61 km. 245; 2. Guirel.

250 cmc. — 1. Durand (Terrot), 7' 45'', moy. : 81 km. 818 (record battu).

350 cmc. — 1. Debaisieux (Monet-Guyon), 6' 43'' 4/5, moy. : 89 km. 153 (record battu);

2. Oilter (Motosacoche), 6' 47'' 4/5; 3. Goutte-

lesses, 7' 50'' 1/5.

500 cmc. — 1. Elinac, 7' 59'', moy. : 75 km. 125; 2. Vedrine, 8' 19'' 1/5; 3. Sui-

vaur; 4. Bacflav.

750 cmc. — 1. Bonnot, 9' 7'' 2/5, moy. : 65 km. 765.

1.000 cmc. — 1. Eddoura (Koehler-Escoffier), 5' 51'' 4/5, moy. : 102 km. 330 (record

général battu, meilleur temps de la journée,

anc. rec. 6' 17'' 2/5.

Sidecars 350 cmc. — 1. Saviroz, 15' 30'' 1/5, moy. : 38 km. 701.

600 cmc. — 1. Rolly (Motosacoche), 7' 48'', moy. : 77 km. 253 (record battu).

Le Circuit des Vosges

Le M. C. d'Alsace-Lorraine a remporté un franc succès avec son épreuve du circuit des Vosges. De nombreux as avaient pris le départ. Sourdout, Bernard, Dumoulin, Naas, de Lavalette, etc., j'en passe... En 175 cmc., Sourdout continue, il est le seul de sa catégorie à terminer. En 250 cmc., seul Pahin sur Peugeot réussit à terminer sans pénalisation. En 350 cmc., terminent sans pénalisation : Hommaire sur Monet-Goyon, de Lavalette (Peugeot), Chevet et Renaud (C. P. Roléo). En 500 cmc., pour ne pas changer, nous trouvons aux premières places, sans pénalisation, Naas et Bernard sur Gnome et Rhône, Boutillier sur Saroléa et Dumoulin sur Gillet Herstal. Nous nous plaisons à signaler la parfaite tenue des indépendants.

175 cmc. — 1. Sourdout (Monet-Goyon), 33 points.

250 cmc. — 1. Pahin (Peugeot), sans pénalisation; 2. Baudart (San Sou Pap), 9 points; 3. Mouret (San Sou Pap), 11 points;

4. Martin (X...), 14 points.

350 cmc. — 1. *ex æquo*, Hommaire (Monet-Goyon), De Lavalette Peugeot, Chéret (C. P. Roléo), Renaud (C. P. Roléo), Haas (X...), Weber (X...), Schlichter (X...), Parpiniel (X...), sans pénalisation.

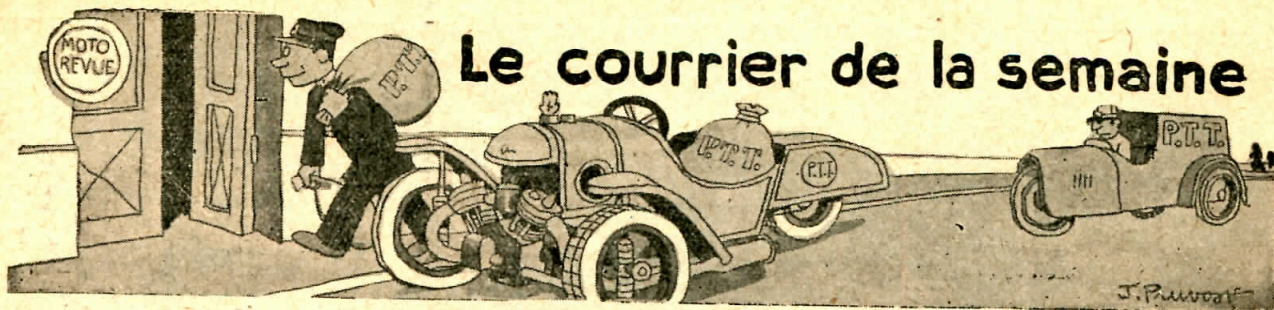
500 cmc. — 1. *ex æquo*, Boutillier (Saroléa), Naas (Gnome-Rhône), Bernard (Gnome-Rhône), Dumoulin (Gillet), Ziegler (X...), sans pénalisation; 6. Leclerc (Saroléa), 1 point;

7. Lievert (X...), 4 points.

1.000 cmc. — 1. Preiss (X...), sans pénalisation.

LE NEUVIÈME PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS 1929

L'arrivée se fera porte Maillot à 16 heures, le dimanche 4 août.



Crépages de chignons... oh non !

Dans votre numéro 329 du 29 juin, j'ai lu le récit de Miss Gwendolyn G. Adams et je remarque l'entrefilet suivant :

Ce qui me laisse un gros regret, c'est de songer qu'en France cet instrument de transport est resté trop sport et pas assez de Françaises usent de la motocyclette, alors que, personnellement, je trouve que c'est un agrément vraiment féminin.

Elle a de la chance Miss Gwendolyn G. Adams de s'être proménée aux frais des usines Royal Enfield. Mais en France, il y a aussi des femmes qui seraient capables d'en faire autant J'en connais une qui va pour de temps en temps voir ses enfants à 80 kilomètres de Paris, et par une route qui n'est pas un billard. Le dimanche, elle aime bien faire 150 à 200 kilomètres. Dernièrement, elle a été obligée de passer la nuit à Tours, et le lendemain matin, elle devait être à son travail à 10 heures, à Paris, ce qui n'a pas manqué. Il y en a beaucoup qui ne veulent pas le croire, elle ne demande qu'à le prouver

Un abonné
GRAKHOFF,

Un percepteur moderne.

C'est celui d'Argenteuil-Est : jugé - en par cette lettre adressée à un de nos lecteurs.

Je vous adresse ci-joint la quittance des droits

du 3^e Trimestre 1929 sur votre cyclecar. Veuillez m'adresser la somme de 0 fr. 50 montant du timbre figurant à votre quittance.

A l'avenir, je vous serais obligé de m'adresser un mandat-poste ordinaire et non un mandat-poste à mon Compte Chèque-Postal. Je ne puis en effet toucher ce dernier que dans 5 ou 6 jours après avoir été crédité par les Cheques Postaux de Paris.

Afin de vous permettre de circuler régulièrement, j'ai avancé personnellement la somme pour vous permettre d'établir une quittance.

Veuillez agréer, Monsieur, mes salutations.

A Argenteuil-Est, le 29 juin 1929.

Le Receveur Secrétaire
des Contributions indirectes,
Signé : Illisible.

Ne trouvez vous pas que ce Receveur est courtis d'avancer lui-même les 0 fr. 50 pour parfaire la somme exigible et permettre à son contribuable de circuler de suite : c'est plus élégant que le geste des employés de la place Saint-Sulpice qui nous ont, personnellement, refusé d'établir une carte verte sous le prétexte qu'il était 4 heures 1 minute et qu'ils avaient eu tort de ne pas « boucler » leur porte à 4 heures précises, et cela, en termes cavaliers ! Notre surprise fut grande en effet, de savoir que l'heure affichée dans la régie était une heure officielle alors que

précisément celle de la mairie à côté n'indiquait que « moins 5 ». Heureux Argenteuilais ! d'avoir un receveur intelligent alors que le refus de régularisation anticipées n'empêchera pas le Français frondeur de sortir quand même le lendemain dimanche : le piment de la contravention est savoureux et c'est autant de moins dans les caisses de l'Etat, semble-t-il.



Quelquefois la moto employée à trois, mais avec siège et repose-pieds doubles appropriés, n'offre aucun danger, surtout si le conducteur est un père de famille doublé d'un fin conducteur, tel M. Delbrecker d'Angers

Avis au public !...

Les motocycles à deux roues ne doivent plus transporter de jeunes enfants.

« Les Quotidiens ».

Il s'agit sans doute des transports sur le guidon, sur le réservoir, 350, culbuteurs : le tan-sad et cale-pieds pour deux, modèle VW, ne rentre certainement pas dans la catégorie des proscrits.

Il doit être question des enfants en bas âge. Ma Margot, 7 ans bientôt, Rouen-Deauville et retour à Paris en une étape, avec une bonne partie de saut à la corde en arrivant, 1.200 kilomètres dans la même semaine, ne doit être certainement pas une exilée bannie de la moto : elle est trop femme pour courir comme une chienne auprès du « zine » jusqu'à la limite du département de la Seine, à chaque sortie ; elle ne peut non plus rester à garder la niche : elle en mourrait de consommation. M. le Préfet n'a pas voulu cela.

O D.A.S., D.I.A.,

O aimable Service des Renseignements, O Ruef, sympathique Président du Moto-club d'un groupement, sympathique *pater familias* qui l'arroges droit de mort sur ta progéniture en la motocyclant à outrance..

O *Moto Revue*, chère à mon cœur, écris-moi téléphone-moi, insère-moi à ta guise, mais ne laisse pas languir

Ta Bobette.

Dé très loin on justifie

Depuis dix-huit mois que je lis votre charmante revue, je veux vous écrire, mais jusqu'à présent j'ai hésité à cause de mon mauvais français, et maintenant, je vous

demande de me pardonner toutes mes fautes : je veux vous dire que *Moto Revue* m'a donné beaucoup de plaisir. Je l'ai lu avec grand intérêt, et je veux vous féliciter de l'excellente manière avec laquelle vous soutenez la cause motocycliste. Je dois également féliciter l'industrie française motocycliste du remarquable bond en avant qu'elle a fait les deux années écoulées. Sur la page du *Courrier de la Semaine* du 6 avril, il paraît une lettre dans laquelle l'auteur dit que les constructions anglaises sont mieux que les constructions françaises. Aussi, il y a quelque temps, des lecteurs de *Motor Cycle* n'ont-ils pas dit que « British goods are the best ». Ils ont tort. Je suis patriote mais il faut remarquer justement ce que fait un autre peuple. Malheureusement, il y a quelques choses anglaises qui sont inférieures à celles des étrangers. Par exemple, à un prix donné, les autos anglaises sont définitivement

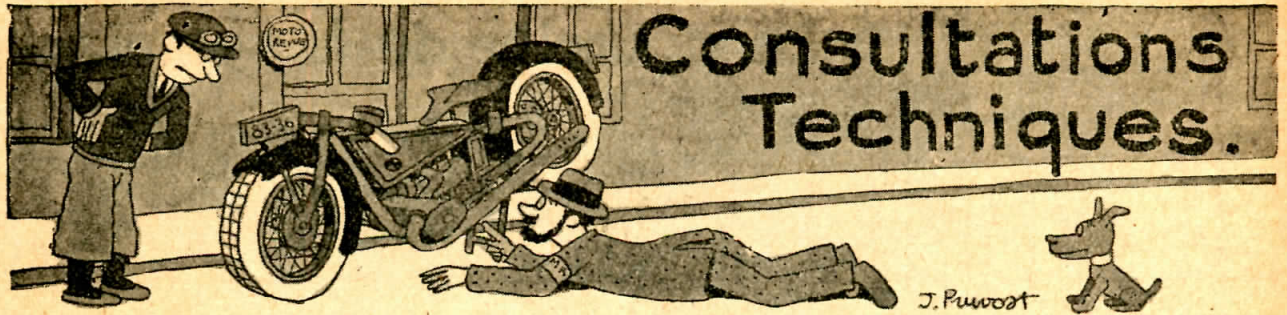
inférieures aux autos américaines. A propos de motos, il n'y a pas de motos françaises actuelles en Australie mais je possède une « Gillet d'Herstal », 500 cmc., à culbuteurs, et je peux dire qu'il n'y a aucune autre en ce pays à n'importe quel prix qui est supérieure. Avec cette machine, j'ai roulé plus de 11.000 milles à des moyennes entre 30 et 40 milles à l'heure, sans aucune panne sérieuse, ni rechange de pièces, sauf trois segments de piston. Motocycliste depuis neuf ans, j'ai roulé sur beaucoup de machines anglaises et américaines, mais j'aime mieux ma Gillet.

En Australie, beaucoup de monde dénigre la moto. Néanmoins la moto est très populaire. En Victoria, il y a plus de motos par milliers d'habitants qu'en n'importe aucun autre pays du monde. On trouve presque toutes les marques anglaises et américaines, mais il n'y en a pas d'autres. Nous avons peu de bonnes routes ; de jour en jour elles deviennent meilleures, et de plus nous sommes favorisés d'un bon climat qui donne la possibilité de rouler en moto toute l'année.

Meilleurs souhaits de l'Australie à *Moto Revue* et à tous les Français.

CHRIS JORGENSEN, Victoria.

Merci, cher lecteur de là-bas, vos lettres seront toujours les bienvenues. N. D. L. R.



Réalésage...

? Peut-on réalésage un cylindre Villiers deux-temps de 350 cmc., à culasse détachable : les parois ne manquent pas d'épaisseur, mais j'ai peur qu'il y ait d'autres inconvénients par rapport au carter.

AURAT, Cerilly.

R Le réalésage d'un deux-temps est une opération délicate, non que la faible épaisseur de métal enlevé soit de nature à affecter sensiblement le taux de compression, la distribution, etc. Mais : 1° il vous faut un nouveau piston qu'il faut vous procurer auprès du constructeur (le piston dit réparation, est naturellement de diamètre un peu plus fort que le piston normal) ; 2° Mais surtout, il est difficile, à moins d'avoir l'outillage spécial des constructeurs de deux-temps d'éviter la présence de ressauts dus aux ouvertures du cylindre.

Équilibrage...

? Ayant une Harley 350 cmc., dont le cylindre et le piston fonte commencent à être ovalisés, je me suis préparé d'avance un piston en Alpac aux mêmes cotes, mais d'un poids inférieur de 200 grammes (j'aurais préféré un piston fonte, mais la maison Binet m'affirme ne pouvoir me fournir un piston fonte alésage 73 mm. au poids de 500 grammes que pèse celui qui est sur mon moteur actuel et que je dois remplacer, mais d'un poids beaucoup plus élevé) ; c'est alors que j'ai eu recours à l'Alpac : seulement avant d'entreprendre la réparation, je désirerais un conseil de vous. Ayant lu et relu au sujet de l'équilibrage vos articles des numéros 323 et 325 de Moto Revue, pour équilibrer mon moteur j'aurais donc 200 grammes à enlever (différence qui existe entre le piston fonte et le piston aluminium), soit 100 grammes à chaque volant : mais pour enlever 100 grammes de métal dans chaque volant et bien dans l'axe du maneton, comme vous l'indiquez, cela va faire un gros trou, ne croyez-vous pas que les volants en fonte risquent d'éclater (voyez d'ici grabuge), le moteur tournant à 4.000 tours. Je vous prie de me répondre à ce sujet.

BLONDIN, abonné N° 508 B.

R Vous pourriez sans doute vous procurer un piston réparation chez le représentant d'Harley-Davidson, 32, rue Pierret, à Neuilly (Seine).

Non, ce n'est pas 200 grammes que vous avez à enlever, mais 100 grammes en tout, c'est-à-dire 50 grammes à chaque volant. Vous pouvez percer plusieurs trous, mais à condition qu'ils soient symétriquement disposés. Bouchez ensuite ces trous avec des bouchons de liège. Vous n'aurez d'ailleurs pas 50 grammes à enlever si vous percez les trous dans les bandeaux des volants, sur l'action du contre-poids est directement proportionnelle au rayon.

Celui-là à 8 temps...

? Possesseur d'une 500 cmc. Terrot, moteur à culbuteurs 4 temps J. A. P., celui-ci me donne quelques inquiétudes actuelle. Jusqu'à 40 à l'heure ce moteur marcha comme un 2 temps, c'est-à-dire que je constate une explosion au lieu de deux à l'échappement : passé 40 à l'heure il reprend sa marche normale.

J'ai fait changer une soupape il y a 10 jours, l'autre étant en bon état.

Veillez me faire connaître s'il vous platt un remède efficace à cet état de choses.

Ce moteur à 10.000 kilomètres dans le ventre.

J. de Witte, abonné n° 8.363.

R Votre moteur marche à huit temps et non à deux temps. Votre moteur n'ayant que dix mille kilomètres est très loin d'être usé. Habituellement le fonctionnement à huit temps, aux faibles allures, vient d'une carburation trop riche. C'est de ce côté qu'il faut chercher, si ce phénomène a toujours existé. S'il est récent, il est possible d'ailleurs que le pointeau de la cuve ferme mal, que le flotteur soit percé, et qu'ainsi le niveau soit plus haut. Votre carburateur doit être réglé de telle manière qu'avec la manette de gaz en grand, vous obtenez la meilleure marche en palier qu'avec la manette d'air ouverte aux trois quarts. Il se peut aussi que le type de bougie que vous employez, convienne pour la marche à toute puissance, mais donne mal au-dessous d'une certaine allure.

A nos lecteurs

? Pourriez-vous me répondre si le procédé que vous indiquez n° 323 pour l'équilibrage d'un moteur Soyer 2 temps peut s'appliquer pour n'importe quel moteur, moteur : J. et P. Perrot, etc., 4 temps ? Pourriez-vous m'expliquer ce cas, que jusqu'ici personne ne peut m'expliquer ? Ce cas s'est passé voici 4 ans alors que je travaillais dans un garage. Un client avec une Citroën 2 B : impossible d'arrêter le moteur, le contact fonctionnant normalement, le fil de masse non cassé, le plot du couvercle du rupteur appuyant bien sur la vis centrale de fixation du rupteur, il ne pouvait être question d'auto-allumage, le cas se produisant aussi bien à froid. Ayant enlevé le couvercle du rupteur (la magnéto est une RB, ordinaire) et étant muni d'un fil de cuivre dont une extrémité reliée au socle de la magnéto et l'autre bout appuyé fortement sur la vis centrale du rupteur, ce qui normalement aurait dû arrêter le moteur immédiatement et la magnéto de donner (le circuit primaire étant de ce cas relié à la masse) je n'obtenais qu'une série d'étincelles comparable à deux pôles d'accus frottés l'un sur l'autre, le moteur tournait toujours aussi régulièrement au ralenti comme en vitesse.

Ayant nagé pendant 1/2 heure, et le client étant pressé, il ne fut pas possible à mon grand regret de démonter la magnéto.

MARTIN, Sassey par Dun (Meuse).

R Oui, l'équilibrage d'un quatre temps ne diffère pas de celui d'un deux temps.

C'est assurément un cas curieux et qui, si le circuit primaire est bien interrompu, ne peut guère s'expliquer que par de l'auto-allumage. Vous auriez dû mettre en marche, et enlever ensuite les quatre fils de bougie. Mais il est étrange que l'auto-allumage ait permis un fonctionnement aussi régulier, et la marche à froid. Mais êtes-vous bien sûr que le fil était bien à la masse, qu'il n'y avait pas de graisse ou d'huile : il en faut très peu. Nous posons le problème à nos lecteurs.

Toujours l'équilibrage

? Abonné depuis bientôt un an, je me permets de le demander conseil, j'ai une « Sunbeam » qui marche bien, mais pas très bien, je me suis aperçu que le piston était très lourd par suite d'un réalésage que le cylindre a subi.

Le piston actuel pèse nu..... 690 gr.
Les 2 segments 50 —
L'axe de piston 95 —

Total..... 835 gr.

Le piston d'origine pèse nu..... 600 gr.

Mais voilà où je ne comprends plus : j'ai établi, comme tu le disais, un chemin avec 2 planches, et pour avoir l'équilibre du piston, il faut que je mette 405 grammes accrochés après les contre-poids.

Si je supprime le piston et l'axe, il faut que j'accroche 400 grammes après la bielle pour avoir l'équilibre.

Donc, ni d'une manière ni de l'autre, je ne puis trouver la différence d'équilibrage du piston d'origine.

1° Voulez-vous me dire si je peux monter le piston d'origine, quoique me paraissant un peu lourd et le poids nécessaire du piston en cas d'achat d'un autre.

2° S'il est nécessaire que le piston fasse l'équilibre des contre-poids.

3° Peut-on monter un piston en alpac ou en fonte sur ce moteur qui est un 4 CV tourisme.

G. BEAULANDE, Salbris.

R Le résultat que vous obtenez est parfaitement normal puisqu'on équilibre approximativement la moitié de l'attelage alternatif, c'est-à-dire du piston complet et de la partie supérieure de la bielle. La bielle étant en place dans les deux cas n'intervient pas. Dans la figure 1, il faut bien 400 grammes environ pour équilibrer puisque le contre-poids n'équilibre que 400 grammes environ. Dans la figure 2 le poids de 400 grammes suffit à l'équilibre puisque celui-ci est obtenu pour un poids qui est la moitié de celui du piston. Autrement dit dans le premier cas, le piston n'étant équilibré que pour la moitié de son poids, ce piston, sans la présence du poids additionnel, entraînerait le contre-poids.

Si vous voulez équilibrer votre moteur pour le nouveau piston, il faudrait ajouter aux bandeaux du volant une trentaine de grammes soit 15 grammes à chaque volant. Mais étant donné le régime modéré de ce moteur, cela n'est pas indispensable à moins qu'il ne vibre de manière sensible.

2° Non, le piston ne doit pas tenir les contre-poids en équilibre, mais il doit les entraîner et il doit être nécessaire d'ajouter au contre-poids à égale distance de l'axe un poids égal à la moitié du poids du piston.

3° Vous pouvez fort bien monter un piston en alliage léger dans ce moteur. Si la différence de poids avec le premier piston dépassait cent grammes, il deviendrait peut-être utile de refaire l'équilibrage en allégeant les contre-poids d'un poids égal à la moitié de la différence entre les deux pistons. Supposons que le nouveau piston ne pèse que 600 grammes au lieu de 800. Il faudra alléger les contre-poids jusqu'à ce qu'un poids de 300 grammes dans la petite poche suspendue au volant suffise à maintenir le tout en équilibre.



Le Courrier de la Ligue Nationale Motoriste



Courrier de nos

Ligueurs en vacances

CATÉGORIES DIVERSES

Malgré toutes les garanties dont nous avons cherché à nous entourer, il se pourrait que nous recevions tout de même quelques plaintes de motocyclistes qui se seraient adressés à certaines des maisons dont nous publions les adresses.

Empressons-nous de dire que, parmi celles qui nous sont parvenues jusqu'à présent, aucune des maisons publiées n'était mise en cause.

Car, il ne peut manquer de se produire avec les changements continus actuels qu'une maison sérieuse et de bonne renommée devienne par suite d'un changement de propriétaire une maison mal tenue, ou une boîte où vous serez écorchés vivants.

Il se pourrait également qu'on ait surpris la bonne foi de l'abonné, lequel dans le but de nous être agréable, nous aurait fait parvenir une adresse fournie par un camarade et qui ne serait nullement de l'ordre de celles que nous recherchons.

Si des réclamations se produisent, certaines, si elles sont justifiées, pourront entraîner la radiation de nos répertoires de la maison signalée.

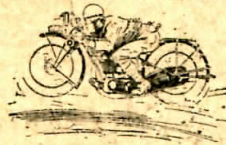
Nous les diviserons en trois grandes catégories.

Dans la première, seront classées les réclamations concernant la propreté des hôtels, la clientèle de ceux-ci, la propreté des restaurants, la cuisine qui y est servie, la façon dont vous y êtes reçus, etc.

Pour vos plaques

J'ai bien reçu en son temps votre insigne L. N. M. avec votre circulaire et je vous remercie ch. M. R. Je possède à l'adresse ci-dessus (73, rue Amelot 11^e arrondissement) un atelier fabricant des plaques en relief, plaques de police pour auto, moto, etc.

Pour les abonnés de *Moto Revue*, nous ferons une remise de 10 % c'est-à-dire que le jeu ordinaire pour auto valant 45 francs sera cédé à 40 fr. 50 et le jeu pour moto 39 francs sera cédé à 35 fr. 10.



POUR NOTRE CARNET

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

N'oubliez pas de bien noter les bonnes maisons que vous rencontrerez au cours de vos déplacements.

Si à la suite de notre enquête, la réclamation est reconnue fondée, la maison sera rayée de nos listes.

Dans la deuxième catégorie rentreront les réclamations concernant le travail des mécaniciens et la complaisance de ceux-ci.

Pour le premier cas, il sera tenu compte des circonstances dans lesquelles le travail aura été exécuté. Un patron, obligé de confier un travail à un jeune commis, qui se serait absenté pour quelques instants au moment où le travail fut terminé, et que dans votre hâte de repartir vous n'avez et c'est bien compréhensible pas attendu le retour, ne pourrait être rendu entièrement responsable d'une réparation mal effectuée puisque ne l'ayant pas vérifiée.

Ici nous ferons part de la réclamation au

Ils en sont enchantés

Avec des amis lecteurs de *Moto Revue*, nous avons fait une sortie le 1^{er} mai et avons trouvé un accueil très sympathique au bar « Tout va Bien », 63, rue de la République à Creil (café restaurant). Nous le recommandons à tous les camarades motocyclistes et vous demandons de faire paraître un entrefilet dans un de vos numéros à ce sujet.

Abonné 6751 (suivent les signatures de plusieurs lecteurs).

Dans l'Yonne

J'ai l'avantage de porter à votre connaissance l'adresse de l'hôtellerie Bernard à Mailly-la-Ville où un accueil charmant est réservé aux motocyclistes, bonne table, bon gîte et grand emplacement pour garer motos, prix très avantageux, dans l'espoir que ceci pourra intéresser mes confrères, et qu'eux aussi se remueront pour vous adresser des adresses intéressantes.

TIMO, Abonné.

NOS BONNES ADRESSES :

Rayon 60 kilomètres de Paris

- Creil. — Restaurant : *Tout va bien*, 63, rue de la République. (M. Puech).
- Étampes. — Restaurant : *Coquerie*, 115, rue Saint-Jacques + Pierrefonds (Oise). — Restaurant av. ch. : *Lafollet*, rue du Baudou + Restaurant : *Lecoigne*, Place Hôtel de Ville — Mécanicien : *Ferté*, Magnat-Debon — Garages autos : *Ferté*, garage du Lac, Allion, rue du Bourg. (M. Blangeol, à Pierrefonds).
- Pringy (S.-et-M.). — Mécanicien : *Castagné* (M. Chalon à Puteaux). Saint-Nicolas par Senlis (Oise). — Restaurant av. ch. : *Chez Valentin* + (M. Levallier).
- Trilport (S.-et-M.). — Mécanicien : *Larcher*, route Nationale, Motobécane, Royal-Sport, Dresch.—
- Verberie (Oise). — Restaurant av. ch. : *Hôtel du Télégraphe*. (M. Dujardin, Paris).

Région Midi

Pontoux-sur-Adour (Landes). — Rest. av. ch. : *Central Hôtel* + Mécanicien : *Mora*, Peugeot. — Garage autos : *Rumeau*. (M. Carrière, à Pontoux-s-Adour).

Région Est

Château-Thierry. — Rest. av. ch. : *Au Cheval Blanc*, 6, rue du Château + (M. Leroy).

Metz. — Mécanicien : *Barthélémy*, 4, Place des Paraiges, 10 %.

Nancy. — Rest. av. ch. : *Hôtel Romersa*, 96, rue Stanislas. (M. Avenel, à Levallois-Perret).

Planches-les-Mines (H.-Saône). — Rest. av. ch. : *Hôtel Moderne*. (M. Rousset, à Châtillon-s.-Baigneux).

Provins. — Rest. av. ch. : *Hôtel de la Croix d'Or*, 1, rue des Capucins. (M. Richard, à Vincennes).

Remiremont. — Restaurant : *Restaurant Blaison*, 18, Place Maxonrupt — Mécanicien et garage à côté. (M. Lelouey, à Meudon).

NOTRE PRIME HEBDOMADAIRE

PORTE-PLUME RÉSERVOIR

L.N.M.

Ébonite 1^{re} Qualité
PLUME OR 18 CARATS
pointe irridium.



PRIME N° 47
DU SAMEDI 27 JUILLET 1929

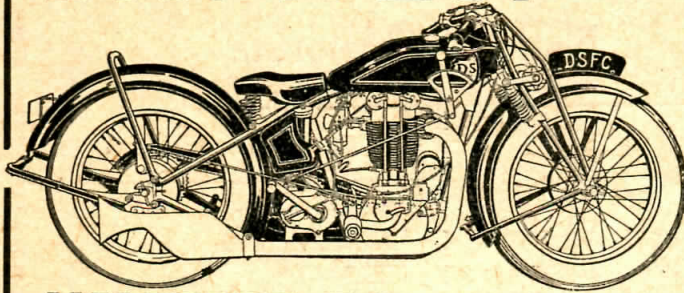
Valeur : 50 fr.

Abonnés 25 fr.
Non Abonnés 35 fr.

Franco de Port et Emballage : 1.25 en sus

D.S. 1929. CHATEAU-THIERRY, TOUL-NANCY (Side-car)

RECORDMAN DE
et GOMETZ-LE-CHATEL



DERNIERS SUCCÈS :

CIRCUIT DE HAUTE-NORMANDIE 1^{er} ex æquo Elchake
CIRCUIT DE BRASSAC-LES-MINES (P.-de-D.)
PRIX HENRI ESDERS - LE MANS
Avec ascension du CIRCUIT de PROVENCE;
MONT-VENTOUX : Catégorie 600 cc., avec Side-car,
1^{er} (ex æquo) GERLONG, Médaille d'Or.

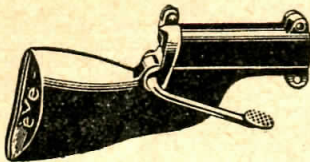
MALTERRE Frères, 13, Rue Biscornet - PARIS (12^e)

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

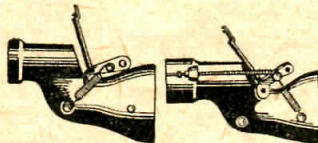


Monté avec chicanes à l'intérieur. Se fait tous diamètres. Stock permanent en 30, 34, 36, 38, 40, 42, 45, 50, 55 $\frac{3}{16}$. Indiquer à la commande, diamètre extérieur du tuyau d'échappement et le côté (sens de la marche).

L'Appareil complet
80 francs

Supplément pour manette, câble et gaine de commande :

15 francs



Commandé au pied
ou à la main.

Commandé par
manette et câble.

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.

UNE MARQUE QUI S'IMPOSE

la

ROYAL-SPORT

Unique en élégance et en qualité



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

Cadres entièrement brasés, raccords en acier forgé

DEVAUX & C^{ie}
CONSTRUCTEURS

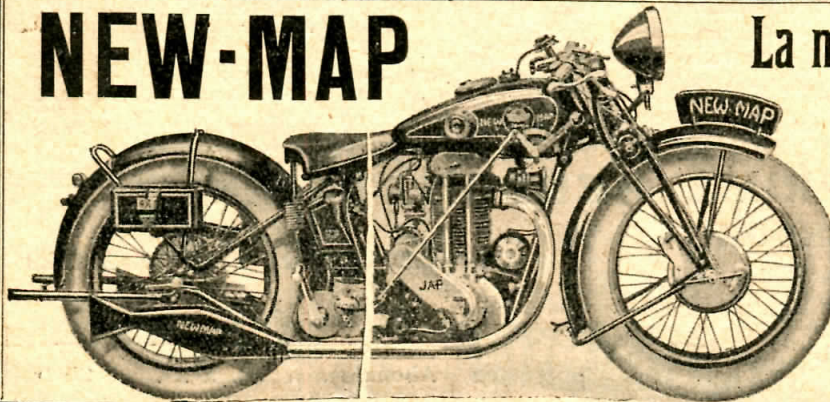
241 bis, Avenue Daumesnil - PARIS (12^e)

LES PLUS GRANDES FACILITÉS
DE CRÉDIT

Tél. : DIDEROT 37-64

Tél. : DIDEROT 37-64

NEW-MAP



La machine de Grand Luxe

de 2 à 6 CV.

Vainqueur des 6 jours d'Hiver
en catégorie 500 cm³

Raccords acier forgé.

Roues à Broche interchangeable.

Moteur J. A. P. Boite Burman.

P. MARTIN, Constructeur

122-124, avenue Lacassagne

T. V. 49.76 - LYON -

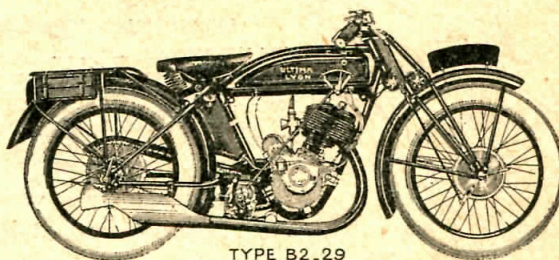
MOTO "ULTIMA" LYON

Entièrement construite dans mes ateliers

Type A 29 avec boîte, 3 vitesses	chaîne courroie	3.150 fr.
Type HB1	chaîne-chaîne..	3.650 —
Type HB3	—	3.900 —
Type B2	Moyeux à broches	4.550 —
Type C2	— 2 cylindres	5.350 —
Type B1-29	Dames et Ecclésiastiques	3.750 —

(Créée en 1908)

Moteurs 4 temps 3, 4 et 5 cv



TYPE B2.29

Demandez le catalogue chez tous les bons Agents ou à

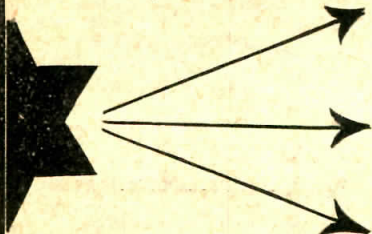
E. BILLION, Constructeur

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

Téléph. VAUDREY 02-64. — Télég. ULTIMA-LYON — Chèq. post. n° 15.461 Lyon

MIEUX VAUT PRÉVENIR QUE GUÉRIR...

Motocyclistes...

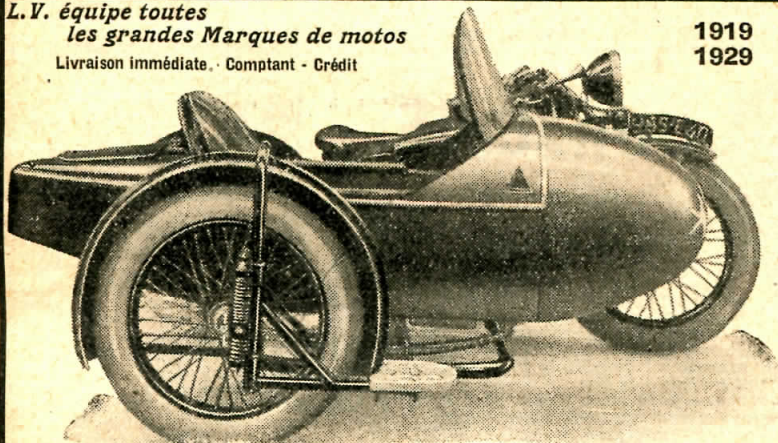


L'état actuel des routes est un danger pour la conduite en tandem et une source d'ennuis pour la santé de votre passagère...

aussi les célèbres Side-car "LV" s'imposent pour le long Tourisme et le Sport.

Vous conserverez avec votre Motocyclette le plaisir de la conduite en solo et la satisfaction de transporter aisément et confortablement votre famille en toute sécurité.

L.V. équipe toutes
les grandes Marques de motos
Livraison immédiate. Comptant - Crédit



1919
1929

Louis VANNOD, 35, rue Arago - PUTEAUX

MODÈLE ET PRIX UNIQUE
FRANCS **2.500** COMPLET

- Carrosserie profilée 1 place 1/2
- Capote - Pare-brise - Châssis Standard - Roue suspendue
- Moyeu à broche - Marchepied
- Pneu 700x100 — Montage -- sur toutes motocyclettes -

CATALOGUE FRANCO

Un châssis comme l'auto

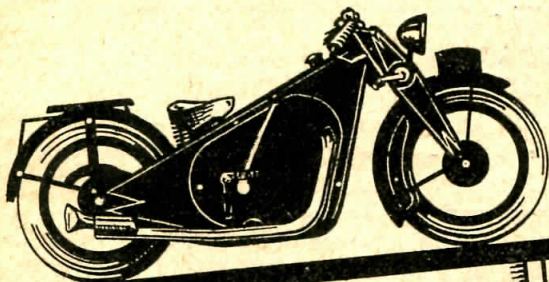
et partant, même aspect luxueux, même confort, même sécurité. "La Mondiale" réalise le dernier stade du progrès. Documentation sur demande à l'Agent Général pour la France

Maurice BONNIN

21, rue Victor Hugo — PUTEAUX (Seine)

Constructeurs : Etablissements BLAVIER

Société au capital de frs 7 000.000 — BRUXELLES



LA MONDIALE

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs



Tarif des Insertions

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

- 1° Utiliser une feuille de papier de format commercial de 21 1/2 sur 13 1/2.
 - 2° Ecrire sur la largeur en haut: la rubrique et le numéro dans lequel elle doit passer.
 - 3° Dessous, l'annonce très lisible, de préférence en caractères d'imprimerie avec nom et adresse.
- Si l'annonce doit passer plusieurs fois, la recopier sur autant de feuilles séparées. Aucune réclamation ne sera acceptée si l'annonce n'est pas conforme aux indications ci-dessus. Les erreurs viennent de la trop grande négligence apportée dans la transmission des annonces. Toute annonce qui ne nous parviendrait pas 10 jours avant la parution, passera dans le numéro suivant.

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

TARIF

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

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

SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

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

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

MOUSSARD SON BLOC MOTEUR
SA TRANSMISSION ACATENE
SON Moyeu Démontable
au **BOL D'OR** 1929, 1.354 kil. sans ennui mécanique.
GROUPAGES
CADRES
Carburateur:
"GRIFFON"
Ressorts - Découpage
Décolletage
R. BONNARIC Agent des
Fabriques
3 Villa Croix Nivert-Paris 15^e

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

MOTOS A VENDRE

Cette semaine à titre de publicité, une moto Rhonyx 500 bloc-moteur Chaise, neuve, en caisse, sera livrée au prix formidable de 5.650 francs, la semaine prochaine ce sera une Soyer vendue sur les mêmes bases, avis aux amateurs, Pierre Garage Renouvier, 4, rue Ch.-Renouvier, Paris, Tél.: Roq. 07-67.

Automoto parf. état, 2 CV 1/2, bloc-mot. 2 vit., t-sad, 1.425 fr. Touchard, 5 bis, rue Asile-Popincourt (11^e).

B. S. A. Armée compl., 1200 fr. chàs. side Gloria av. pn. et ass. 350 fr. Triumph 1400 fr.

N'ACHETEZ PAS

VOS
MOBILIERS

chez
LIAUDOIS

mais achetez-y vos
MOTOS

Sa compétence vaut mieux que les plus mirifiques conditions de vente. Agent direct de toutes les grandes marques. Comptant et crédit. Sa compétence assure une garantie morale dépassant de plus de 6 mois celle accordée commercialement.

LIAUDOIS

9, Avenue Félix-Faure
PARIS

LE DURACUIRE
Une référence de plus:
« Je vous envoie une référence de premier ordre quant à la solidité de votre casque DURACUIRE.
« A la course de Toul-Nancy au virage de Gondreville pris à 100 km. à l'heure, j'ai accroché mon repose pied et j'ai chuté la tête en avant et parlant, la première. La bande de caoutchouc mousse a amorti le choc, la carcasse est bosselée, le cuir éraflé, mais je n'ai aucune bosse ni éraflure à la tête.
« Inutile de vous dire que je ne m'en sépare plus et, je vous envoie tous mes remerciements de m'avoir fourni ce casque réellement au point qui, dans cette chute m'a sauvé la vie. **E. LEBLANC.**
Agent Motos. - NANCY

Modèle en Graincuir 90 fr.
Raglan Moto — 275 fr.
Culotte. 190 fr.
Ces prix sont ceux de vêtements SUR MESURE
SPECIALITÉ DE VÊTEMENTS CUIR SUR MESURE
Notice franco: CHAILLOU, 34, place du Marché Saint-Honoré, PARIS

LES MEILLEURES MOTOS

GILLET - TERROT - SOYER - GNOME - MOTOCONFORT

NEUVES ET D'OCCASION
COMPTANT ET CRÉDIT

S'ACHÈTENT CHEZ

RÉMY 21, rue de Tlemcen, PARIS
— Tél.: MÉNIL. 76-39 —

PIÈCES POUR MOTOS INDIAN

TARIF ILLUSTRE
INDIAMOTO
1-RUE FARADAY, PARIS (17^e)

Sunbeam 1600, carb. Longuemare nf. av. man. 130 fr. Dalbiac, 1, rue des Jardins-St-Paul, Paris.

Defrance Scap, 6 CV, sport 2 pl., écl. elect. compt. mont. 5 R. Rudge révisée Scap; out. capote cons. 6 L. essai à vol. Garage, 12, aven. M. Bertheaux, Sartrouville ou téléph. Défense 06-79.
1929 neuve D. F. R. 350 cmc., 4 CV, Mag., équip. élect., garant. 3.100 fr. à crédit, side peuple D. F. R. Ballon, 450 fr. Max, 178, rte de la Révolte, Levallois.

Quelques prix d'occasion, plusieurs 350 cmc. bloc-mot. Peugeot P.104 de 2.800 fr. à 3.200 fr.; Dresch comme neuv., 2.800 fr.; Dede réservoir en sel 250 fr.; dern. mod. 2.300 fr.; Rochester 4 tps, 3.300 fr.; Rochester 175 cmc. 2 tps, 1800 fr.; 50 autres machines depuis 300 fr. Pierre, Garage Renouvier, 4, rue Ch.-Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq. 07-67.

Dollar 4 tps, 250 cmc., mod. 28, 3500 fr.; Gnome-Rhône 4 HP, Mle 27, 2.500 fr.; Moto Sic., 3 HP, Mle 27, 1500 fr.; Sunbeam, 500 cmc., ch.ch., 2.500 fr. Leroy, 4, r. République, Argenteuil (S.-et-O.).

MOTOCYCLISTES!...

Exigez la Pompe

Mistral-Moto

ÉCOLE DE MOTOS

— MOTOS DES GRANDES MARQUES —

(OUVERT LE DIMANCHE, FERMÉ LE MARDI)

G. AUGOYAT

8, Avenue Dorian - PARIS (12^e)

(FACE MÉTRO NATION)

AGENCE DIRECTE
et spécialiste
- des Motos -
Achat - Échange
- Crédit -

FN
CRÉDIT UNIQUE
MÊME PRIX
QU'AU COMPTANT
Conditions spéciales au Comptant

GILLET-HERSTAL
AUX
MÊMES CONDITIONS

FN LATSCHA
187 bis, Rue Armand-
Silvestre
COURBEVOIE
(pr. gare d'Asnières)
(Ouvert Dimanches et Fêtes)
BAISSE DE PRIX

PIÈCES POUR MOTOS
INDIAN
NOUVEAU STOCK
TRÈS IMPORTANT
PAUL BÉALÉ
100, Avenue des Ternes
Catalogue avec Photo sur demande
Ouvert le dimanche.

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

L'actualité
Automobile

sera paru ou sur le
point de paraître.
Si vous ne l'avez pas
encore demandé à vo-
tre libraire, demandez-
le lui dès aujourd'hui.
Vous y trouverez de
beaux articles, des
illustrations abondan-
tes, une variété de
documentation très
grande, etc., qui com-
plèteront heureuse-
ment vos informations.
En un mot, c'est le
SUPPLÉMENT
DE
MOTO-REVUE

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

E. CERRETI

sont en vente partout et aux Usines
CERRETI & VALEN 204, Bd St-Denis, à COURBEVOIE (Seine).
Téléphone Défense 14-17
Se méfier des contrefaçons. Exiger la marque CERRETI, avec étoile 5 pointes

JEAN-JEAN MOTOS
133, Avenue d'Argenteuil, 133 - ASNIÈRES
AGENT DE TOUTES LES MARCHES
NEUF - OCCASION - REPRISE
- RÉPARATIONS - CRÉDIT -

Magasins
de vente **SOYER & C^{IE}**
6, Avenue de la Grande-Armée, 6
PARIS Tél. Wagr. 69-17
PRÉSENTATION
de tous les
- Modèles **SOYER**
Comptant et crédit
Formalités de permis de
conduire gratuites
Toujours de bonnes
OCCASIONS
en toutes marques
SPÉCIALITÉ de FÉTICHES
OUVERT LE DIMANCHE

Douglas 6 CV, t. b. état. b. prix
urg. dép. Millet, 89, rue St-
Martin.
Favor bon état 2 CV 1/2, px int.
S'adree. Concierge, 5, rue Fon-
taine-au-Roi, Paris (11°).
F. N. s. gar. a. v. toute équip.
achat voiture 4.500 fr. Comtet,
48, avenue Clichy, 116, Lamarek.

orig. roues 710x90, side sport
outi 2 pneus et chamb. Conc. 89,
rue aux Bois, Clichy (Seine).
Pourquoi chercher pour ven-
dre ou acheter; il n'y a qu'une
seule maison dont les prix défient
la concurrence. Agence des princi-
pales marques **Soyer, Rhonyx,**
D. S. Malterre, Clément-Gla-
diator, Terrot, Marc, Moto-
bécane, etc., c'est chez Pierre, au
Garage Renouvier, 4, rue Charles-
Renouvier, Paris. Tél. : Roq. 07-67.
Monet-Goyon, 4 CV, Mag. exc.
état, 2.800 fr. Eer. Jean, 66, aven.
de Versailles (16°). ou Tél. Auteuil
48-88.
Monet-Goyon 175 cmc., état de
neuf, prix intér. Gatimel, Rond-
Point du Petit-Clamart (Seine).
Monet-Goyon 250 cmc., conf.
ch.ch. s'adress. Conc. 30, rue
Pradier.
Motoconfort 4CV, 308 cmc.
1928, état de neuf compt. O. S.
tan-sad W. W. éclair. élect. acces.
à vendre, 2.700 fr. cause santé.
R. Georges, 109, rue C. Duflos,
Bois-Colombes.
Motoconfort 3 ch. 2 tps, abs.
neuv., roulé 1000 kms, pare-jamb.,
tan-sad, 2.600; Fortas 25 BRD,
Aulnay, Villemomble
Cause maladie vend Motosa-
coche, 250 cmc., 3 mois de garan-
tie compt. Lambert, 76 bis, rue
Duhesme, à part soir 19 heur. et
dim. matin.
Norton 1928 culb. acces.,
6600 fr. Billard Fils, 96, av. des
Pages, Le Vésinet (Seine).
Peugeot P. 104 fin 28, bon état
mécan. pn. nf, t-sad, pare-jamb.
avec ou sans éclair. élect. Soubitez
s'adress. Arnold, boulanger, 114,
rue de Flandre.
Peugeot 4 CV, culb. P. 105,
compt. acces. Courcoux, 14,
Blanca-A. de l'Hallali, La Baule
(L.I.).
P. 104 350 cmc. 4 tps, état neuf,
écl. Soubitez ph. Marchal tabl.
bord, av. lamp. compt. montre
amper., klaxon 1600 kms, prix
4100; Alcyon 3 CV, nve acc. et
éclairage. 1800 fr. Weber, 78, quai
de la Rapée, Paris (12°).
Rovin 500 cmc. Jap. Sturmeijer,
parfait état, équip. compl. pr. gd
tourisme à deux; essais toutes dist.

Gillet-Herstal T. D. M. réelle
occas. équip. 2.800 fr. Abalain,
15, rue J. Bidouret. (Bordeaux-
Bastide).
Gnome-Rhône 175 cmc., bloc-
mot. 2 vit., parf. état, pneu ball.,
compt. 3000 kms, 1.800 fr.
Lehmann, 26, boulevard Belfort,
Montreuil (Seine).
Harley élect. bipl. LV., compt.
amper. klax. parf. état. Dubuard,
Mercerie, 64, Avenue Michel-Bizot,
Paris (12°).
Harley-Davidson éclair. élect.

AUX DOCKS DU PNEU
vous trouverez en toutes Marques, en toutes Dimensions
PNEUS et CHAMBRES, pour Vélo, Moto et Autos
Soldes et Occasions - RÉPARATIONS
TOUJOURS EN DESSOUS DES COURS
Demander Tarif
Maison VAYSSE
387, Rue de Vaugirard, PARIS (15°) - Tél. Vaugirard 11-12
Toute commande référence MOTO-REVUE bénéficiera d'une remise 5 %

AGENCE —
DES MARQUES

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

Stock complet
de
Pièces détachées

Pièces Moteurs JAP
- Pièces Boîtes -
ALBION - GM
PICARD - STAUB

Pièces pour
Carburateurs **AMAC**
- GURTNER -

Chatnes **RENOLD**
- **BRAMPTON** -

Huiles **CASTROL**
- **KERVOLINE** -

Éclairage Électrique
- **NOVI** -
Tous les Montages
et toutes les Pièces
en Magasin.

Silencieux **J.M.J.** à
échappement libre
facultatif.
Tous diamètres de tubes
- Pose immédiate -
AGENCE EXCLUSIVE

A. PREVOST
26, Av. de la Grande-Armée
- PARIS (17°) -
Tél. Wagram 54-81
(Métro : Obligado)

**STOCK CONSIDÉRABLE
LES PLUS BAS PRIX**

*Expédition immédiate en Province
Envoi gratis du Catalogue Illustré*

TOUT POUR B.S.A. DELAUNAY — 62 —
rue Rochechouart
PARIS (9^e)

TOUT POUR TRIUMPH

CLEVELAND 4 cylindres, pneus Firestone et Pièces détachées d'origine p^r 2 temps
Établissements VALPIC
23, Avenue Trudaine - PARIS

prix intéress. Drut Mezières, Saint-Julien (Ardennes)

Soyer 350 cmc. Flèche d'or fin 28, écl. Novi compt. montre O. S. garde-boue spéciaux, 4.000 fr. Goujon, 11, rue Tuilerie (Suresnes)

Sunbeam 4 CV, 500 cmc, courr. parf. état, pns comme nfs, t-sad, cause achat voiture 2.800 fr. Carb. « Mills » état neuf, complet pour Monet-Goyon 250 cmc., prix 100 fr. Rondonnet, Usine à gaz de La Rochelle (Ch.-Inf.).

Terrot 175 cmc, roulé 2500 kms, parf. état, selle Terry, imp. payé, à vend. 1500 fr. cause achat moto pl. forte. Gamet, 27, rue Fontaine, 9.

Terrot 350 cmc. ent. rév. écl. Soubitez Utilia 175 cmc tr. b. état S'adress. Duprat, 32, rue Rosiers, Rueil (S.-et-O.).

Terrot 350 cmc later. 1928, éclair. t-sad, tr. bon état 4000 fr. Harent Maurice, Héronville (Oise).


Terrot 350 cmc. later. abs. nve, roulé 6000 kms équip. élec., compt., klax. 4.500 fr., t-sad. Couvreur, 53, rue Violet, Paris (15^e).

Terrot 350 cmc. champion Franc. mars 1929, écl. Marchal, klaxon, compt. roulé 3000 kms part. soldat, voir Dubut, 14, rue Glacière, Gentilly (Seine).

Terrot 350 cmc. confort très bon état, 3.500 fr. Universal Steel 14, rue du Réservoir, Clichy.

Terrot 350 cmc Chater Lea spéciale pour la course, reprendra en compte Terrot, ou Magnat Debon et une Champion de France 350 cmc., avec écl. élect., Marchal Coulon, 26, rue de Verdun Suresnes (Seine).

Terrot, Soyer, Motoconfort, Gillet-Herstal, Gnome-Rhône, Champion de France 350 cmc., conf. écl. Marchal 5.300 fr. nouv.; Soyer 350 cmc. conf. 28, 3.850 fr.; Motoconfort 4 HP, neuve 3.850 fr. et même type à 1250 fr.; Harlette Geco, 250 cmc., culb. ét. neuf 1750; Rover Jap. 500 cmc nve, 1700 fr., achat échange, Rémy, 21, rue Tlemcen, Paris (20^e). Tél. Ménil. 76-39.



CARROSSERIES & CHASSIS
pour SIDECARS

12 Modèles en mono et bi-places
Bois - Tôle - Aluminium

Capotes, Pare-brise, Pan-sad,
Pare-boue, Repose-pieds,

ERNEST RICHARD, Constructeur
184, Av. de Choisy - PARIS
— Téléphone: Gohellins 62-82 —
16, Rue de Paris - IVRY
Catalogue contre 0 fr. 50

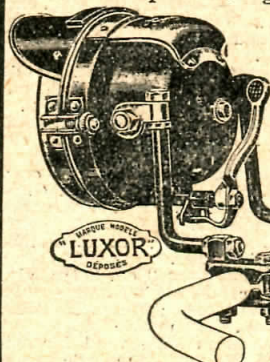
Motos AUSTRAL

Demandez les **PRIX SENSATIONNELS** des
Machines **NEUVES** ayant fait les Expositions,
vendues avec garantie d'usine.

Vente au Comptant et à Crédit en 6 et 12 Mois

AUSTRAL - 7, Rue de la République - PUTEAUX (Seine)
OUVERT LE SAMEDI JUSQU'À 16 HEURES

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



"LUXOR"

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

CODE & ROUTE

Exigez-le
de votre
fournisseur

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

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

NAVILLE & ses Fils 3, r. Sarrette, PARIS (14^e)

- Montage -
- Rayonnage -
Transformations DE ROUES Rayons et Jantes de tous profils
— POUR MOTOCYCLETES ET VOITURES —
EXPÉDITIONS EN PROVINCE

les Boîtes de vitesses
C. Picard



Demandez notice M. R. gratis
- 28, Rue Carnot, 28 -
COURBEVOIE (Seine)



TRI-MOTEUR GALLAND
Tri-moteur GALLAND charge utile 400 k.
Moteur JAP, 500 cmc., Boîte vitesse BURMAN
3 vitesses. Frein sur les 3 roues Moyeu AR
amovible, Pneus Michelin 700 %.

Le plus économique. Le mieux conçu
16, rue Chauvelot, PARIS (15^e) Ag. demand.

Motos d'occasion

Terrot - Harley - B.S.A. - Triumph
Boîtes 2 vit., kick débr., 350 cc.
Chaînes "Duckwork" en stock
Achat Comptant motos modernes
BEAUSOLEIL 9, Rue Saint-Sabin - PARIS

D. S. 5 HP avec side peuple, pn, ballon, éclair. Magond., selle Terry, très bon état 4.000 fr. vis. t. l. soirs, 7 à 9 heures, 39, av. Valvein, Montreuil-sous-Bois.

F. N. M. 67 B. 500 cmc. neuve, roulé 150 kms, sortie mai 1929, 5.700 fr. Tél. : Botzaris 20-69.

F. N. M. 60 culb. comme nve, à v. de suite c. départ, prix excep. Boisrime 18, rue Lehot, Asnières (Seine).

F. N. M. 60 350 cmc. culb. ent. rév. t. vit. 3.650, t-sad, compt. cause départ. Treng, 9, rue Courdes-Noues Paris (20^e).

F. N. M. 60, culb., compt. t-sad, écl. pn. 715x115, état neuf, gar. 3 mois, 4.500 fr. Gilouppre, rue Hôtel-de-Ville, Rebaïs (S.-et-M.).

F. N. M. 70, neuve, roulé 2.500 kms. compt. Jaeger écl. t-sad, sac., etc., à vendre 4.800 fr. ou échanger contre 5 CV Citroën Chabrat, 27, rue Poulet (18^e).

F. N. Type M. 60 état de neuf pneus 715x115, éclair. Bosch, phare spécial, compteur Jaeger et montre, selle arrière, garantie 6 mois, 4.500 fr.

F. N. Type M. 60, très bon état émail nickel, pr. 3500 fr. Latscha, 187 bis, rue A.-Sylvestre, Courbevoie (Gare Asnières).

F. N. 500 cmc., base creuse, mai 28, 4000 kms., impeccable, 6.100 fr. Mailliet, Carr. des Fours à Chaux, Angers (M.-et-L.).

Gillet-Herstal 350 cmc. exc. état, pneus neufs, t-sad, etc... aff. de conf., ess. à vol. 3100 fr. Conques, 6, Cité Hauteville (10^e).

Harley 6 CV, 2 cyl. horizontaux genre Douglas, mod. 1924, état neuf, Rabot, 10, rue Rouget-de-l'Isle, Clichy (Porte).

A. J. S. 1929, 500 cmc., culb. doubl. échapp., écl. élect. Lucas, neuf, 11.000 fr., sacrifiée à 7.000, état de neuf, S'adresser O'Neill, 46, boul. Saint-Germain.

Alcyon, 175 cmc., 3 vit. emball. pap. sort. usine, écl. élect., sacrif. 2.850 fr. Henri, chez Gleize, 18, rond-point des Bergères, Puteaux (Seine).

Benjamin-Soyer 2 tps, 250 cmc., sortie mai 1928, état neuf, à vendre cause achat voiture, pressé, prix 1.500 fr. après 6 h. Courtot, 12, square Delambre.

Benjamin, 250 cmc. 2 tps, ch. c. très bon état, écl. Magn. pn.,

CAUSE DÉPART Gnome & RHONE

Typ. 1929, D. 3, av. sid.-car et capote, roulé 900 km., sortie usin. fin mars, compt. et mont. Jaeger, écl. élect. Lucas, klaxon, tous acces. et outill., etc. Prix intéress. Ecr. p^r rend.-vous: **G. WEIGERT, 5, Place de la Porte Champerret, Paris (17^e).**

UNUS

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

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

ATA
AMORTISSEUR
ATA
 E. L. POUTRAIT, 7 RUE CROIX-FAUBIN, PARIS

SPÉCIALITÉ DE
SERRE-TÊTE - VÊTEMENTS de CUIR
 en para-cuir toute longueur
 pour moto et automobile.
 Prix défiant toute concurrence
 13, Fg. du Temple - Métro République

ÉCOLE HENRI IV
POUR AUTOS & MOTOS
 Place de la Bastille
 7, Rue Jacques-Cœur, 7
 Archives 74-17 - PARIS (4^e)

rech. out. acc., cause pl. forte.,
 2.300 fr. dim., t. l. J. G. Viollot,
 5, rue de Jarente, Paris (4^e).
D. F. R. 350 cmc. Mag. 350, écl.
 élect., pn. nls, roulé 1700 kms s.
 garant. vis. t.l. soirs après 7 heur.
 Lacroix, 7, rue Augereau, Paris
 (7^e).

Dollar 2 CV 1/2 culb. aff. intér.
 prix à déb. à enlever de suite.
 S'adress. M. Denis, 13, avenue des
 Fleurs, 13, Montfermeil, sis. sam.
 et dimanche.

Douglas 600 fr. 4 CV, parfait
 état ; D. S. 500 cmc. c. neuv.,
 3.200 fr. ; Doublet 128, rue Jean-
 Jaurès, Levallois.

Dresch neuve et occasion, à
 partir de 2.000 fr. Agence Dresch,
 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.

D. S. 5 CV, parf. état, compt.
 mont., t-sad, 3.200 fr. Durand,
 40, rue St-Paul.

D. S. Malterre 500 cmc., c.
 nve, roulé 2500 à enlever de suite.
 3900, cause départ, urgent, Ser-
 velle, 54, rue Abbesses, 12 à
 14 heures et de 19 à 20 h. 30.

Leloir Train 2 CV, 2 vit.,
 essais 895. Stauffer, 7, rue Georget,
 Tours.

Gnome et Rhône, 500 cmc
 D. 4., état neuf, 6000 fr. Malaquin
 37, av. Charles-Floquet, Paris (7^e).

Monet-Goyon 500 cmc. dble.
 éch. ent. équip. bas prix. Legris,
 19, rue Jean-Jaurès, Levallois.

Monet-Goyon 500 cmc., dern.
 mod., Maglum prix déris. Peraldi,
 19, rue Jean-Jaurès, Levallois
 (Seine).

Monet-Goyon 175 cmc., 2 vit.,
 parf. état, pare-jambes, écl. élect.
 access. prix intér. cause dble
 emploi. Cordonnier, 50, rue Cor-
 dinnière, Meaux (S.-et-M.).

Monet-Goyon Supersport Mag.
 350 cmc. culb. t-sad, compt. sortie
 août 1927 roulé 8000 kms, excel.
 état, rapide, 3650 fr. Eerire Platet,
 2, rue Radziwill, Paris.

Motoconfort 175 cmc. ch.ch.,
 2 vit., pn. et access. 1600 fr.
 Bregeras, 36, aven. Bugeaud,
 Paris.

René-Gillet 350 cmc., confort,
 éclair., t-sad, sacoche, parf. état
 neuf, 3995 fr. Gillot, 123, rue
 Glacière, Paris (13^e).

Saroléa 500 cmc. 2 tubes, type
 24 U. juste rodée aff. très intér.
 cause départ, colonies. Harter, 17,
 rue Cl.-Bernard (5^e) 11 à 15 h.

Soyer 2 tps, 3 CV 1/2 2000 fr.
 Crasnier 30, rue Longchamp (16^e).

Soyer 350 cmc. A. C. T. dern.
 mod. écl. Soubitez, klaxon, pare-
 jambes, t-sad Jaeger bitotal,
 2000 kms, ét. neuf 5000 fr. ou
 échange contre Saroléa ou Gillet-
 Herstal 4 tps, pas antérieure 28.
 Wiart, 3, rue Rigaut, Neuilly-sur-
 Seine.

S. S. P. Luxe pr. reprise 1850,
 side Griffon, remise à neuf, garant.

2000 fr. Beaugrenelle-Motos, 26
 bis, rue Entrepreneurs (15^e).
Terrot 250 cmc. 4 tps, comme
 neuve a fait 1000 kms, 3.800 fr.
 visibl. sam. après-midi et dimanc.
 matin. Vannier, 13, rue Dupin,
 Paris (6^e).

Triumph 494 cmc, 5 HP, Lon
 état marche, ayant peu roulé.
 S'adresser Concierge, 121, rue
 Tueenne, Paris.
Utilla 175 cmc, moteur et
 pneus neufs, avec éclair. acétylèn.
 et tan-sad, moteur à roder, occas.

échange ; Goiffen, 163, rue de
 Rome, Paris, dim. matin.

Citroën 5 CV, Cabr. tr. b. état
 marche ; 6 roues carros. non série
 ailes arrondies à vendre cause
 départ par off. colonial, 6800 fr.
 Capit. Runner, 14, rue Singer,
 Paris (16^e).

Citroën 5 HP, cond. int. 3 pl.
 hon état, B. O. T. L. J. 18 h.
 Lauret, 14, rue Paul-Bert, Alfort
 (Seine).

Une seule maison en France
 est spécialisée sur les trois roues,
 les Sandford et Morgan, tous
 modèles se trouvent en stock, chez
 Pierre, Garage Renouvier, 4, r e
 Charles-Renouvier, Paris (20^e).
 Tél. Roq. 07-67.

Morgan Grand sport eau, roue
 a br. 3.500 fr.; Harley side pist.
 Ricardo car. sport 2.600 fr. Dal-
 biac 1, rue Jardins Saint-Paul.

Morgan Darmont Spécial,
 montre compt. lumière roulé
 6000 kms, par ait état. Geoffroy,
 84, boulevard d'Orfont. Tel. 407,
 Angoulême (Charente).

Sima-Violet 2 magnétos tr. bon
 état, essai le samedi tantôt ou
 dimanche avant 10 heures, bas
 prix. Wolff, 74, rue Constituante,
 Sartrouville (S.-et-O.).

5 CV. Déguingand faux cabrio-
 let de démonstration à enlever
 sous garantie usine 12.000 fr.
 Pierre, 4, rue Ch.-Renouvier,
 Paris. Tél. Roq. 07-67.

Torp. 5HP, 3 places 4.500 fr.
 t. l. soirs de 6 à 9 heures samedi
 apr.-midi. Raoul, 18, rue Pont-
 Japhet, Alfortville (Seine).

Amilcar Skif, acaj. luxe, 3 pl.,
 6 CV, C4 8.500 fr. Toner, 30, rue
 Chever (7^e) ou éch. contre Sand-
 ford.

Amilcar 6 CV, cond. int. 3 pl.,
 écl. élect. 5 roues, conf. nombr.
 access., excel. état à enl. de suite.
 5500 fr. Vattier, 14, rue Pali-Kao.

Amilcar sport Bord., écl. dém.
 tr. b. état 6 R. assur. 1 an 6750,
 dim. matin 1 R. Draveil, Juvisy
 Tél. : 73, pns neufs.

Amilcar 6 CV, sport mot. r v.,
 instal. élect. entier, neuve, 7.500fr.
 Garage du Château, 13, rue Vigne-
 rons, Vincennes.

Bignan Salmson 7 CV 2-3 pl.
 sport échangezrais contre Citroën
 4 plac. ou Rignault avec soulte ou
 à vendre 500 fr., 4 pn. nls, avec
 roue de secours très bon état, ess.
 à volonté. Barbier, 32, avenue
 Guillemin, Asnières.

Bugatti, type Brescia imp.,
 7 CV, parf. état mécan. peint. nve,
 écl. élect. malte essai sur tout. dist.
 6.800 fr., vis. t. l. j. 3, av. Porte
 Montrouge, Paris (14^e).

Citroën 5 CV, b. état, nomb.
 access. assur. impôt payé, 6.500 fr.
 ou échange contre 5 ou 6 CV, 4 pl.
 Eerire Liénard 3, rue Départe-
 ment, Paris.

Citroën Cabriol. 5 CV, pont

LE SUPER MOTO-STRAP
BIPLACE
 LE SEUL siège permettant de transporter
 CONFORTABLEMENT deux personnes à l'arrière.

BÉRARD FRÈRES 20, rue d'Armanville - NEUILLY-s.-SEINE
 :: Téléphone : WAGRAM 94-16, 65-12 ::

CONFORT SÉCURITÉ

Terrot 350 cmc. latér. réserv.,
 nickel, juin 29, écl. Marchal,
 t-sad, Bonnet, 16, faub. St-Antoin.
 Paris.

Terrot 350 cmc. J. A. P. culb.
 B. S. A. Triumph et autres, reprise
 en compte tout. motos. Angel,
 119, rue Flandre, Paris.

Terrot 4 HP 1928, parf. état,
 3000 fr. Papegay, 17, rue St-
 André-des-arts, Paris.

Terrot 350 cmc. parf. état de
 marche, t-sad., pneus bal écl.,
 Magond., nomb. access., 3.900 fr.
 Graffin, 35, rue Meaux (19^e).

unique, 1000 fr. S'adresser 52,
 rue Chapelle, Saint-Ouen (Seine).

**CYCLECARS ET
 VOITURETTES**

Grand sport Bignan 17 CV
 (impôt 9 CV) 3 places carrosser.
 jolie ligne moderne, tr. b. état
 mécan. excel. occas. bas prix,
 cause dble emploi. Valentin, 17,
 faub. Montmartre, Paris. Tél. :
 Prov. 48-87.

Bordino 5 CV, neuve à vendre
 5000 fr. facil. ou reprend. moto en

PIÈCES POUR
B.S.A TRIUMPH
 DALBIAC 1 RUE DES JARDINS ST PAUL PARIS

ORNEZ VOS MOTOS
 Fétiches **RZ** portent bonheur
 Fantons
 Nombreux sujets de 20 à 30 fr. Les réclamer
 aux Marchands de Motos et d'accessoires
ROSAZ Fabricant, 57 Boulevard de la Villette. PARIS

LE GARAGE
RENOUVIER
TOUS LES CYCLECARS
TOUTES LES MOTOS
2 et 4, Rue Charles-Renouvier,
PARIS Tél. Roq. 07.67



HARLEY-DAVIDSON
MOTOS Neuves, Occasions
Pièces d'origine
HARLEY-DAVIDSON, 22, R. Picpus, Paris-12^e

LA CHAÎNE
YELLOW
Toujours en Stock
O. C. F.
54, Rue Louis-Blanc, 54
PARIS (10^e)

banjo, ailes rondes N° 73.000.
tte bté nomb. access., reprend.
belle moto en compte. Doublet,
128, rue Jean-Jaurès, Levallois.

Defrance Scap. 6 CV, sport,
2 pl., écl. élect. compt. montre,
5, R. Rudge, révisée, Scap. out.
capote con. 6 L. essai à vol.
Garage 12, av. M. Berteaux,
Sartrouville ou Tél. Défense 06-79.

Francon torp. parf. état, 4 pl.
6 HP, capote et housse côtés,
6 roues outil, complet, écl. Mag.
et essence 4000 fr., cause doubl.
emploi. Tous les jours à partir de
9 heures, Niderlinder, 37, Grande
Rue, Le Pré-St-Gervais (Seine).

Pour mécano Mathis 6 CV Tor.
2 pl., pn. conf. neuf, tr. b. prix ou
éch. contr. moto Vattier, 14, rue
Pali-Kao (20^e).

Mathis 7 CV, 4 vit., cond. int.,
4 pl. écl. démar., ph. Marchal,
roue, conf. nomb. access. A saisir.
4.500 fr. Vattier, 14, rue Pali-Kao.

MALAKOFF
AUTOMOBILES
EXPOSITION PERMANENTE
DE

Terrot - Monet et Goyon
New-Map - Peugeot - F. N.
Gillet Herstal-Motoconfort
Soyer - Dollar - Rhony'x
Dresch - Guignard, etc...

Meilleures conditions - Leçons gratuites
Comptant et crédit
Atelier de réparation

A. S. DAVID, 42, Route de Châtillon
MALAKOFF Tél. Vaug. 03.82

NEUS MOTO NEUFS
650 x 65 et 650 x 60, soldés: 50 fr.
COURROIES NEUVES
pour Moto: larg. 16-19-22-24 mm
Priz. . . le mètre, de 8 à 20 fr.
EXPÉDITIONS EN PROVINCE

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

La Blague à Tabac
et l'étui à Cigarettes
"ECLAIR"
ouverture & fermeture instantanées
Demander les articles "ECLAIR"
Portefeuilles, Porte-Billets, Porte-monnaie,
Serviettes, Cluis, clefs, etc...



EN VENTE PARTOUT
Bien exiger la marque "ECLAIR" se méfier des contrefaçons
GROS: A. LAMARTE, 7, Passage Pecquai, PARIS IX

La longue Expérience (10 Ans)...
de la Marque
BAGGI-SAMYN
CONTRIBUÉ POUR OF-
FRIR aux MOTOCYCLISTES *Une Machine de Marque*



Munie des derniers Perfectionnements et des meilleurs Accessoires :
Boîte Burman ; Moteurs : J.A.P., Blackburn, L.M.P., Moser
AUX PRIX INCROYABLE-
— MENT 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, Boulevard 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 A CRÉDIT

PRESTER MOTOS

1^{er} Grand Prix des petites Motos
BORNOT. catégorie 125
battant son record de l'année précédente

Motos PRESTER, 175, 250, 350 cc. Notice Illustré franco
EICHEL Frères, 20, Avenue Pasteur, COURBEVOIE (Seine)

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

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

OUVERT MÊME LE DIMANCHE MATIN — PERMIS GRATUIT

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

MOTO-AGENCY 24, Bd de Charonne
PARIS (20^e)
ACHATS - VENTES
RÉPARATIONS - ÉCHANGES
F.N. Terrot, Peugeot, Motoconfort
— Soyer, etc. —
St ocks en neufs et occasions
Ecole de Motos - Permis gratuit à tout acheteur

Morgan air 6 HP sport, surb.
auvents, queue, charnière, ailes
pivotantes, éclair., pneus, chamb.
email neufs, access. Urgent. Le-
fort. Tél. Gobel, 58-34.

Darmont Spécial fin 28, parf.
état, bas prix. Peraldi, 19, rue
Jean-Jaurès, Levallois, Wagram:
04-50.

Morgan direct., démult., rév.
état neuf, éclair. ou échange moto
F. N. 350 cmc, culb. Hugron, 34,
rue Croix-Nivert, Paris.

Morgan Air 7 CV b. état direct,
démult. v. l. simple capot, écl.
Mag. et générat. 1 chamb., pièces
rech. outil. 4200 fr. T. l. j. de
12 h. 30 à 13 h. 30. Dunouan, 5, r.
Poulet (18^e).

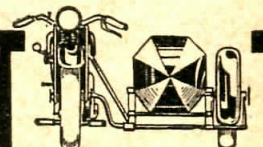
Peugeot 5 CV, 3 pl., grand sport
Bordini Type B. S. état neuf,
6500 Rabot, 10, rue Rouget-de-
l'Isle, Clichy (Porte).

Bonne occas. cycl. Sima-Violet
5 HP moteur ent. neuf, toute équi.
prix à déb. vis. le dim. 42, rue
Jarey, Dammarie-les-Lys, près
Melun.

Sim-Violet sport Bordini Mle
29 car. Duval, 300 kms, écl. et
dém. Marcha' compt. montre
Dunlop, nfs 5 mois gar. usine,
6900 fr. sam. dim. Reguenie, 148,
rue Paris, Sannois.

Sim-Violet conf. roue secours,
Jaeger, prix 3.000 fr. ess. à vol.
apr. 19 heures. Jacquemin, 14, rue
Torricelli (17^e).

DRESCH et D. F. R.
s'achètent
aux meilleures conditions
Comptant et à Crédit à
DRESCH-COURCELLES
Concessionnaires
La première Moto fabriquée
en grande Série
Livraison immédiate
174 rue de Courcelles
PARIS Tél.: Carnot 80-87



SIDE-CARS
SIÈGES-ARRIÈRE.

FAURNÉ
VALENCE.

LA 5 CV. PEUGEOT
Comptant et Crédit de 24 Mois
PAYABLE 500 FR. PAR MOIS
S'achète chez : **LEFÈVRE**
110, r. Damrémont, PARIS

SIDECARS

René-Gillet side bipl. L. V. châss. susp. mod. 1928, pare-brise compt. Jaeger écl. élect. t.-sad et access., tr. peu roulé ét. neuf. S'adress. Jean Georges, 9, rue Vouillé, Paris (15^e).

Harley-Davidson side L.V. bipl. capote pare-brise, luxe, phare klaxon, sacoches caval. compt. assur. impôts payés à vendre caus. achat voiture, état parfait. Voir Lefèvre, 20, rue Dauphine, (6^e).

Side Indian 9 CV. écl. Mag., état mécan. parfait, side forme bateau. Villard, à Lafarge, par Viviers (Ardèche).

Side pour 350 ou 500 cmc., bon état, 650 fr. Chebroux, 46, boulevard Gare, Chelles (S.-et-M.).

Gnome et Rhône 500 cmc., 1927, 5 CV. marche parf., side Richard, t.-sad, écl. élect., pne. nfs., imp. payé, bonne occas. Gathelot, chez Mme Bernard, 16, rue Paul-Bert, Paris (11^e).

Side biplace René-Gillet L.V. técalémit Ballon, roue secours, modèle récent, 7.000 à débattre. Gilbert, 23, rue Gramme, Paris (15^e).

Side Indian 3 Boules LV. à vendre ou éch. moto 350 cmc. v. ou éch à Caussimon, 7, rue Moscou, Bobigny (Seine).

3.000 fr. Harley side piston alum. parf. état, essais 400 fr.; vélo homme 3 vit. Clément Deponty, 6, passage Tourlaque (17^e).

Side bipl. René-Gillet, pneus 700 x 100. Bonin, 42, rue Balagny (17^e).

Indian moteur spécial, pistons alum. carb. Zénith 5 l. 1/2 aux 100 kms 1/2. Huile compt. Jaeger, amort. excell. rétrov., side genre flotteur, pare-brise, tapis caoutch. 2 coffres, nomb. outill., pneus nfs peints et nickels refaits, ent. rév. à neuf, 3.500 fr. Jollet, 113, rue Bois, Clichy.

Side Harley bipl. comme neuf, outill. compt. nomb. outill. rech. 3.500 fr., 88, rue Aigle, La Garenne Harley-Davidson, avec side très bon état, pneu neuf et rech. avec access., éclair. Magond. Visibl. t. l. j. essai à vol, après 7 heur. du soir ou sur rendez-vous chez : Maufroy, 7, rue Cousin, Clichy.

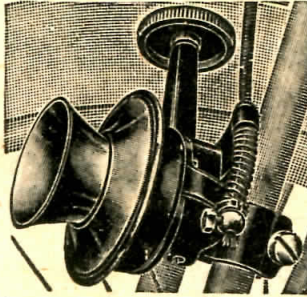
— Pour la Moto —



SERVO-FREIN
PERROT-PIGANEAU
POUR MOTO
MIXTROL
POUISSANT - PROGRESSIF
POSE RAPIDE
à l'avant de toutes Motos
Éts L. POUTRAIT
7-9, Rue de la Croix-Faubin, 7-9
PARIS

MOTOCYCLISTES !!
LE
“ ROTAPHONE ”

LIBÈRE LA ROUTE



VIBREUR AUTOMATIQUE

Seul pratique et efficace. **80 fr.**
En vente partout ...

VANGIN & SOUDY

Constructeurs

:: LYON ::



Mélangé à l'essence, complète le graissage

Le Mixtrol, employé par les gagnants des plus grandes épreuves : Tour de France, Bol d'Or, etc., lubrifie toutes les parties du moteur que n'atteint pas l'huile de graissage.

Sté Française **MIXTROL** - 10, rue Pergolèse - Paris-16^e

SI J'AVAIS SU...!!!

J'aurais acheté, au lieu d'une Moto 500 cmc. et pour moins cher, un chassiss...

TRICYCLECAR NINON

avec ses trois roues, il est d'une stabilité incomparable et porte une

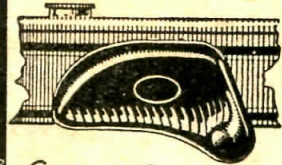
charge utile de 500 kilos, poids de 7 personnes

Commerçants et Touristes... le Constructeur

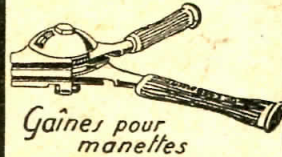
VINCENT Pl. Oanolaux, NANTES (L.-Inf.)
:: cheval gratuitement son Catalogue. ::

AGENT POUR PARIS : **P. BÉALÉ**, 100, Av. des Ternes

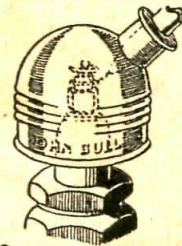
LEKTEREFF & Co
88 Av. des Ternes PARIS
TOUS ACCESSOIRES
POUR MOTOS



Grippe - Genoux
4 modèles différents



Gaînes pour manettes



Protège-bougies

CATALOGUE D'ACCESSOIRES
"JOHN BULL"
franco sur demande

Side Gnome et Rhône très peu roulé, capote pare-brise, pneu neuf, lant. arr. 800 fr. Longour, 6, rue Plessis-de-Roye, Le Havre (Seine-Inférieure).

ÉCHANGES

Partic. vend ou échange c. Amilcar Terrot conf. 350 cmc., soupap. laté., pneus bal., éclair. élect. Marchal, klaxon, t.-sad, rep-pieds ass. et imp. payés, vis. t. l. j. Harley, 24, rue Vertbois, Paris (3^e).

Echange avec soulte contre Morgan 6 ou 7 HP, side orial 6 HP, 4 vit., roue interch. pare-brise, pne. nfs, ess. Bonnetterre, Muille Villette, Ham (Somme).

Vends ou échange contre 5 HP cyclecar ou voiture bon état, petite soulte si besoin moto F. N. M. 67 500 cmc. à culb. bon état, pare-clous, t.-sad avec dossier, repose-pieds, cataphote rouge Ar. bouteille Magondeaux. Ecrire ou voir Allafort, 10, rue Romaine, Périgueux (Dordogne).

5000 fr. la Mondiale 1929, 115 km.-h. 350 bloc-mot. 2 cyl.; éclair. élect., selle arr. val. 9.200 fr. repr. voiture 5 à 6 CV. André, 1, villa Lambert, Chatou (S.-et-O.).

ON DÉSIRE ACHETER

Achète à particulier Citroën 5 HP 3 pl., trèfle dernier modèle. Ecrire Govin, 33, rue Philippe-de-Girard, Paris (10^e).

J'achète toutes motos de 4 à 9 CV. La Moto pour Tous, 8, rue Aumont, Paris.

**MAGNÉTOS
DYNAMOS
DÉMARREURS**

Toutes Marques

Pièces détachées
Pour tous Modèles

Beaugrenelle-Mo'os

26 bis, r. des Entrepreneurs, PARIS-15^e

SAN-SOU-PAP **ROVIN**
COMPTANT CRÉDIT

Je rachète votre 250 cmc. à votre prix d'achat et vous fournis 350 ou 500 cmc. neuves en occasion 29, soulte, crédit. Chenel, 178, route de la Révolte, Levallois (Seine).

Suis acheteur Propulseur amovible préfér. Johnson 2 CV 1/2 bon état, pay. compt. Allin, contr. P.T.T., rue Sené, Vannes (Morbihan).

DIVERS

Vous pouvez crever tous les pneus motos et voiturettes sont vendus par Pierre, 4, rue Charles-Renouvier à 50 % en dessous du prix du catalogue 700x80 à 85 fr., 27x4 à 105 fr., etc...

Pneus Motobécane nf. 30 fr., 26x21,2 80 fr.; 700x80 110 fr.; triangle 25x3, 80 fr.; 26x3,5 100 fr.; 27x4, 110 fr.; montage de roue, jante cr. 27x4, 1 pneu, 1 chambre, 1 bande, 200 fr. Dulbiac, 1, rue Jardins Saint-Paul, Paris.

Jeune homme 29 ans ayant connais. élect. ét., méc., dés. se spécial. d. rés. magnét. dyn. élect., auto, acc., essai, s. rét. rue Vaire, 16 R. Ouest (Neuilly-sur-Seine).

Si votre moteur est constipé, purgez-le, l'huile de ricin type course coûte 10 fr. le litre chez Pierre, 4, rue Ch.-Renouvier, Paris (20^e).

Tente pour camping, moto état neuf, 150 fr. violon, étui bois, méthode état neuf 100 fr., lampe à souder tout cuivre. Max Siéver, 70 fr., échange contre jumelles prismes. Dutreix, rue Claire, Dinan (C.-du-N.).

Jeune ménage sans enfants cherche pour septembre logement 2 ou 3 pièces Paris ou Banlieue

A. DE SARELLO

90, AVENUE DES TERNES, PARIS (17^e) Téléph. { Wagram 01-09
Carnot 53-57

VINCENNES-MOTOS

VENTE - ACHAT - ÉCHANGE — Téléphone: VINCENNES 593

Léon CABET, 43, Avenue de Paris - VINCENNES

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

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

LEÇONS GRATUITES A TOUT ACHETEUR

RÉPARATIONS
en 24 heures

avec
Garantie de 6 Mois

SPECIALITÉ
pour MOTOS



LE SILENCIEUX SCHNEEBEL!
Le plus efficace - Le plus silencieux
Le plus élégant - Le meilleur marché
Rendement maximum
1^{er} au Concours de Moto-REVUE
2 et 4 temps - Toutes cylindrées
11, r. de Bécon, COURBEVILLE (Seine)

proche préférence Sèvres, Ville-d'Avray ou Saint-Cloud. Jegou, 17, rue Rosière, Paris (15^e).

Il fait chaud rafraichissez votre moteur d'huile Castrol X. L. vendue à raison de 10 fr. le litre par Pierre, 4, rue Ch.-Renouvier, Paris (20^e), Tél. Roq. 07-67.

Carb. Cozette neuf, p. 5 CV Citroën ou Peugeot à céder moitié valeur. Renaud, 11, rue Humblot (15^e).

DIVERS

Partic. spécial, transfor. motos et moteurs ttes marques, moto démontée devant propriétaire. Gillot, 123, rue Glacière, Paris (13^e)

Jeune homme actif ayant cyclear cherche place représentant en titre ou place industrie ou garage possède permis conduire auto et moto connaissances commerce et comptabilité (Ecole Pigier) Lugan à Castelmoron-sur-Lot (L.-et-G.).

Moteur Magnat - Debon 350 cmc, culb. 200 fr. Sicam 175 cmc, neuf, 350 fr.; Magn. Bosch p. motos 1 à 2 cyl., cadre fourch. châssis side, R. Gillet et autres à p. 150 fr., 119, rue de Flandre, Paris.

Garage pour motos avec atelier de réparation 200 mètres Porte Clichy, Rabot, 10, rue Rouget-de-l'Isle, Clichy (Seine).

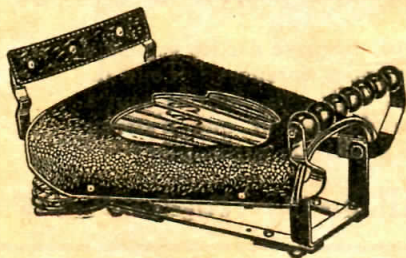
PLANOR

continue...

Après la Selle arrière...

le Siège arrière

A NAPPE DE RESSORTS SUSPENDUE



LARGEUR 34 cmc.

F^{cs} 85

sans dossier

Franco

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

— SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 3.500.000 FRANCS —

BULLETIN D'ABONNEMENT - CATEGORIE A - B - C (BIFFER LES LETTRES) — INUTILES —

Veillez m'abonner à⁽¹⁾ numéros de Moto-Revue à partir du Numéro en date du.....

Ci-joint la somme de⁽²⁾

Nom

Prénoms

Profession

Adresse

TARIF DES ABONNEMENTS (FRANCE & COLONIES)

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

Signature

(1) Indiquer le nombre des Numéros souscrits.

(2) Pour l'envoi des fonds un simple mandat-poste ne vous coûtera que 0 fr. 40, si vous faites porter sur ce mandat par l'employé des postes la mention CHEQUES POSTAUX 29.737 PARIS (2^e).

SOYER^{- & -}C^{ie}

lancent sur le marché leur nouveau modèle **SS 1930, 350 cmc.** latérale, monté avec moteur **J.A.P.** garanti d'origine

LIVRABLE IMMÉDIATEMENT suivant l'ordre des Commandes. *Hâtez-vous d'en faire acquisition, car ce modèle est vendu au prix extraordinaire de*

**BAISSE
SENSIBLE
SUR
TOUS
LES**

Nous avons également pour vous, amateurs de machines vites et élégantes, notre modèle **500 cmc.** avec moteur **SOYER**, arbre à cames en tête, Boîte séparée, Culasse double échappement (Modèle 1930).

Livrable au prix de

4.600 fr.

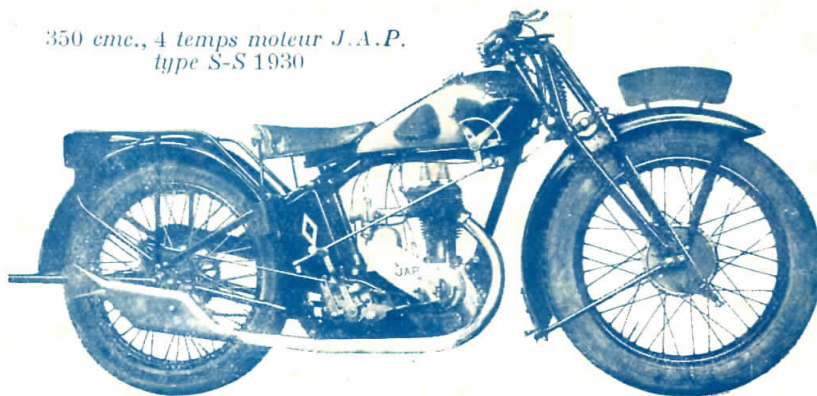
**AUTRES
MODÈLES**

6.150 fr.

TYPE 0-11

CATALOGUE
GRATUIT
SUR
DEMANDE
—
VENTE
A
CRÉDIT

350 cmc., 4 temps moteur J.A.P.
type S-S 1930



NOS AGENTS
RÉGIONAUX
se feront un
plaisir de vous
RENSEIGNER

—
Demandez-
nous l'adresse
de celui de
votre région

COMPAREZ NOS PRIX, VOUS EN SEREZ ÉMERVEILLÉS

TYPE	DÉSIGNATION	PRIX	TYPE	DÉSIGNATION	PRIX
B-7	Moteur SOYER 175 cmc., 2 temps.	2.900	O-7-5	Moteur JAP 500 cmc., 4 temps, soupapes latérales.	5.650
B-8	Moteur JAP 250 cmc., 4 temps, soupapes latérales.	4.300	O-7-5	Même modèle avec éclairage par dyalmo.	6.375
B-8	Même modèle avec éclairage électrique	5.025	O-8	Moteur SOYER 250 cmc., 4 temps, arbre à cames en tête, Boîte séparée.	5.650
S-S	Moteur JAP 350 cmc., 4 temps, soupapes latérales.	4.600	O-8	Même modèle avec éclairage par dyalmo.	6.375
S-S	Même modèle avec éclairage électrique par alternateur	4.920	O-11	Moteur SOYER 500 cmc., 4 temps, arbre à cames en tête. Boîte séparée, double échappement.	6.150
S-S	Même modèle avec éclairage électrique par dyalmo.	5.325	O-11	Même modèle avec éclairage électrique par dyalmo.	6.875
O-7	Moteur JAP 350 cmc., 4 temps, soupapes latérales, cadre double berceau	5.000	O-9	350 cmc., Bloc-Moteur SOYER, éclairage électrique.	6.900
O-7	Même modèle avec éclairage par dyalmo.	5.725	O-10	500 cmc., Bloc Moteur SOYER, éclairage électrique.	7.200
O-7-C	Moteur JAP 350 cmc., 4 temps, culbuteurs	5.650	O-10 ²	Même modèle avec double échappement	7.450
O-7-C	Même modèle avec éclairage par dyalmo.	6.375			

AGENTS DEMANDÉS DANS QUELQUES RÉGIONS ENCORE LIBRES

Écrire: SOYER et C^{ie} - Service M - 69, Route de la Révolte - LEVALLOIS

Magasin d'Exposition : 6, Avenue de la Grande-Armée à PARIS

MONET & GOYON

Baisse ses Prix

Modèles 2 temps - Moteur Villiers

2 C V. - Type Z.A. avec éclairage électrique. Prix.....	2.695 fr.
175 cmc. - Supersport, type T.T. avec éclairage électrique. Prix.....	3.750 fr.
250 cmc. - Confort, type A.T. avec éclairage électrique. Prix.....	3.750 fr.
250 cmc. - Supersport, type A.S. avec éclairage électrique. Prix.....	4.150 fr.
350 cmc. - Supersport, type B.S. avec éclairage électrique. Prix.....	4.325 fr.

Modèles 4 temps - Moteur M.A.G. d'origine

250 cmc. - Superconfort, type M.F., pneus 26x3,50 ou 700x100. Prix.....	4.695 fr.
350 cmc. - Superconfort, type N.F., pneus 26x3,50 ou 700x100. Prix.....	5.200 fr.
350 cmc. - Supersport, culbuteurs, 2 échappements, type G., pneus 26x3,25 ou 700x100. Prix.....	6.400 fr.
500 cmc. - Supertourisme, type K., pneus 26x3,25 ou 700x100. Prix.....	6.000 fr.
500 cmc. - Supersport, culbuteurs, 2 échappements, type H., pneus 26x3,25 ou 700x100. Prix.....	7.100 fr.

Moteurs VILLIERS, 2 Temps — M.A.G. d'origine 4 Temps
Huile KERVOLINE

— NOTICE FRANCO SUR DEMANDE A —



MONET &

GOYON

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