

Les records à Arpajon...

LE NUMÉRO

1^{fr.} - 25

MOTO REVUE

TOUS LES
SAMEDIS

MOTOS - SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

17^e ANNÉE — N° 337

24 Août 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

Paris-les Pyrénées-Paris 1929 : épreuve motocycliste et de voitures la plus pénible de l'année en grand tourisme, exige du cran et de la volonté chez le conducteur, mais aussi de la mécanique de qualité pour les seules 19 Marques qui réussissent à terminer.

COURSE DE COTE DU MONT-VENTOUX (CRITERIUM DES CONCOURS DE COTE)

La
Motocyclette

Terrot



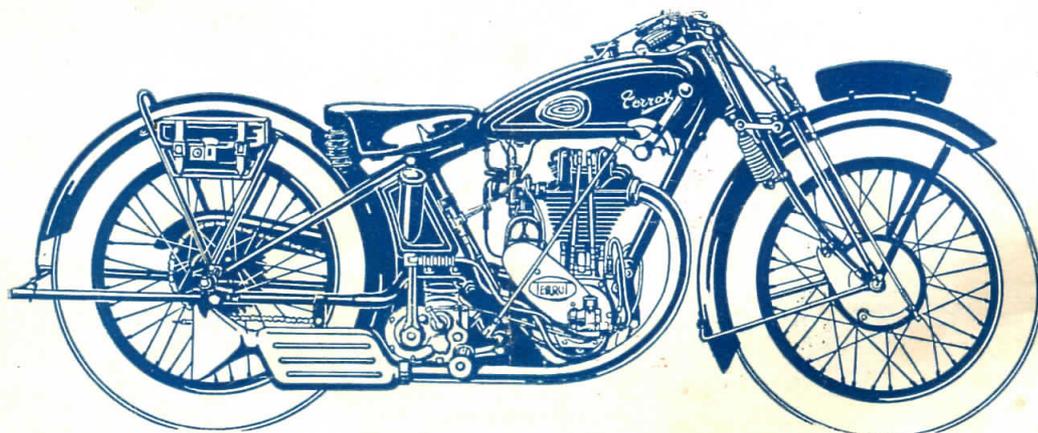
Triomphe dans la plus longue Course de Côte d'Europe, au pourcentage le plus élevé...

CATÉGORIE **1^{er}** — **DURAND**, Record battu,
250 cmc. Moteur **TERROT**, Huile **TERROT**, Pneus **DUNLOP**

La Moto **TERROT** couronne ainsi magnifiquement son Palmarès unique dans les Courses de Côte qui comprend en 1929 :

51 Victoires - 22 Records battus

RIVA-BELLA (600 cc., Side). — ALGER (350 cc.). — AMÉLIE-LES-BAINS (350-500 cc.). — MONT-CHAUVE (350 cc., Side). — SAINT-LO (250 cc., Record). — CHANTELOUP (250 cc., Record, 350 cc., Record). — RECLUS (175-250-350-500 cc.). — CASTELLANE (Side 350-500 cc.). — CALMONT (500 cc.). — LA RÉOLE (350 cc., Record; 500 cc., Record). — DUNES (250 cc., Record; 350 cc., Record). — ZBRA-LOV-ZILOVISTE (175 cc.). — CAMP (250 cc., Record; 500 cc., Record). — L'ALOUETTE (250 cc., Record; 350 cc., Record). — FALICON (Side 600 cc.). — GENON (350 cc.). — SAINT-JULIEN (350 cc.). — QUATRE PAVILLONS (350 cc.). — LA VALETTE (500 cc., Record). — LE HAVRE (250 cc., Record). — CHATEAU-THIERRY (250 cc., Record; 500 cc., Record). — SAINT-GEOIRE (250 cc.). — HERECHOU (350 cc., Record). — BRONO SOBESICE (250 cc.). — ESCRINET (350 cc., Record; 250 cc.). — CHAMGRENON (250-500 cc.). — BARAQUE (250 cc.). — VAL DE CUECH (250 cc., Record; 500 cc.). — DOULLENS (250 cc., Record; 350 cc.). — MONTGUEUX (175-250 cc.). — GORDES (250 cc., Record). — KRIVOKLAD (250 cc., Record; 350 cc., Record). — SEBDHALA (350-500 cc.).



CATALOGUE
- FRANCO -

ÉTABLISSEMENTS TERROT

2, Rue André-Colomban, 2 — **DIJON**
Succursale à PARIS : 30, Avenue de la Grande-Armée, 30



Augmentez la puissance de vos motos Sport et Supersport

PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

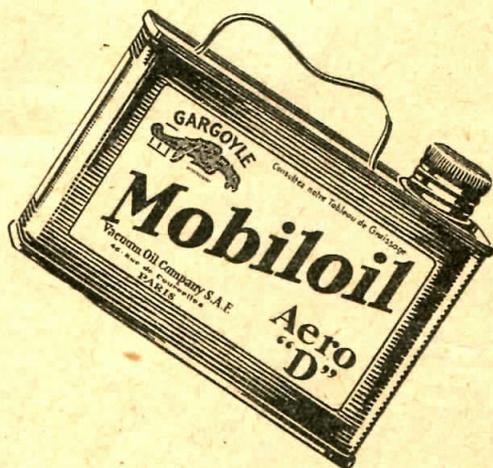
PEAN sur Peugeot 350 c/m³
BERNARD sur Gnome et
Rhône 500 c/m³
se classent 1^{ers} ex-æquo de leur
catégorie... et naturellement
ils ont employé Mobiloil.

POUR les motos sport et supersport, voici ce que l'emploi de l'huile spéciale Mobiloil "Aero-D" vous permettra de constater :

- 1° plus de puissance, donc vitesse sensiblement supérieure au maximum déjà atteint auparavant.
- 2° une économie dans la consommation du lubrifiant.

Au total, rendement, économie, fonctionnement parfait.

Mobiloil "Aero-D" est en vente partout, en bidons d'un litre.



Mobiloil

L' H U I L E D E R E N O M M É E M O N D I A L E

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

I

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.

**pour
 auto
 moto
 vélo**

Rien n'est plus facile
 que de réémailler au

ROBBIALAC

une voiture, une moto
 ou un vélo. Cet émail
 s'arrondit si bien sous
 le pinceau qu'il permet
 à tout amateur d'ob-
 tenir sans peine des
 surfaces unies et
 brillantes qui résistent,
 sans se ternir et sans
 s'écailler, aux intem-
 pérées à l'essence, à
 l'huile à la boue, etc...



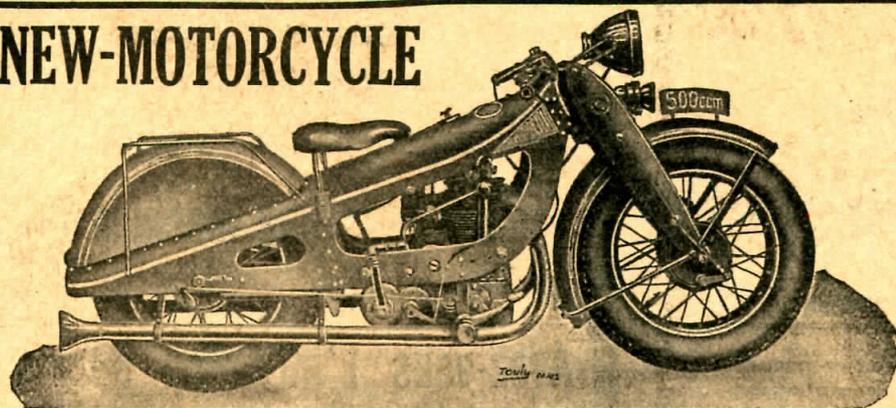
*En vente dans les Garages,
 Grands magasins, Bazaars,
 et chez les Marchands de
 couleurs d'Accessoires, etc.*

**Postez ce
 coupon dès
 à présent.**



ROBBIALAC Boulogne-sur-Seine B
 Adressez-moi gratis notice pour réémailler.
 (Indiquez auto, moto ou vélo)
 Nom et Adresse.....

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



Pour vos Déplacements Touristiques

— RIEN NE SURPASSE —

LA MOTO

Saroléa

C'est la Machine rêvée pour les longues Randonnées

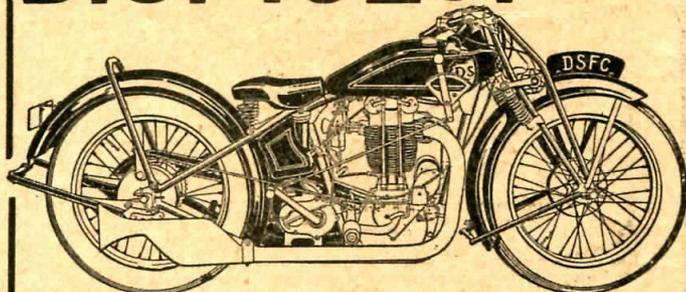
AGENTS PARTOUT EN FRANCE

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

PUBLICONSEIL - LIÈGE

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

RECORDMAN DE
 et GOMETZ-LE-CHATEL



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

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

Motocyclistes ..!

LA CÉLÈBRE MARQUE

JEAN THOMANN

Vous présente sa Nouvelle Motocyclette 500 cmc.

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

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

Livraison par ordre d'inscription

VENTE A CRÉDIT EN 10 MOIS

par tous Agents de la Marque et renseignements gratuits sur demande

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

PROPUL-CYCLE

Offre au prix sans concurrence de
2.950 Francs

SA NOUVELLE MOTO 2 TEMPS

250^{cmc.} type "RALLYE"

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

250 cmc. modèle Populaire : 2.685 francs

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

SOYER & C^{ie}

Désirez-vous une Machine de Travail ??

Avez-vous l'intention de posséder une Machine robuste, puissante et vite??

Nous avons dans notre Gamme le Modèle que vous convoitez...

— MODÈLES de 175 à 500 cmc. —
Moteurs SOYER et JAP, de 2.900 à 7.450 fr.

Nous attirons votre attention sur notre Bloc-Moteur à arbre à cames en tête, 350 cmc. et 500 cmc., livré avec Eclairage électrique et Klaxon à :

6.900^{fr.} et **7.200^{fr.}**

Également, nous avons notre Modèle Utilitaire, Modèle SS-1930, livré immédiatement au prix extraordinaire de :

4.600^{fr.}

(Monté avec 350 cc. JAP et Cadre entièrement brasé)

UN RENSEIGNEMENT NE COUTE RIEN. DEMANDEZ-NOUS L'ADRESSE DE L'AGENT DE VOTRE CONTRÉE. IL SERA FLATTÉ DE VOTRE VISITE.

Catalogue gratuit - Vente à Crédit

Établissements SOYER & C^{ie} — SERVICE M —
69, Route de la Révolte, 69
LEVALLOIS-PERRET (Seine)

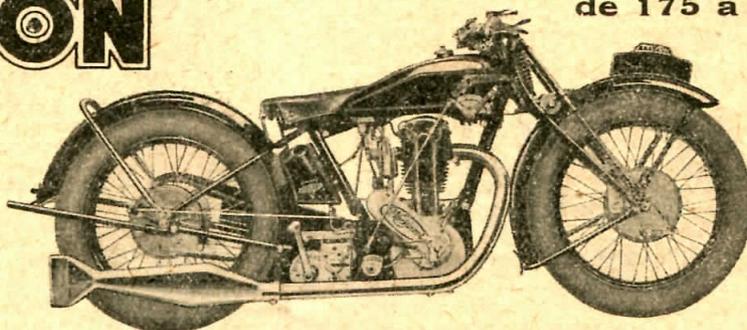
— MAGASIN D'EXPOSITION: —
6, AV. DE LA GRANDE-ARMÉE - PARIS

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

Le meilleur temps de la journée...

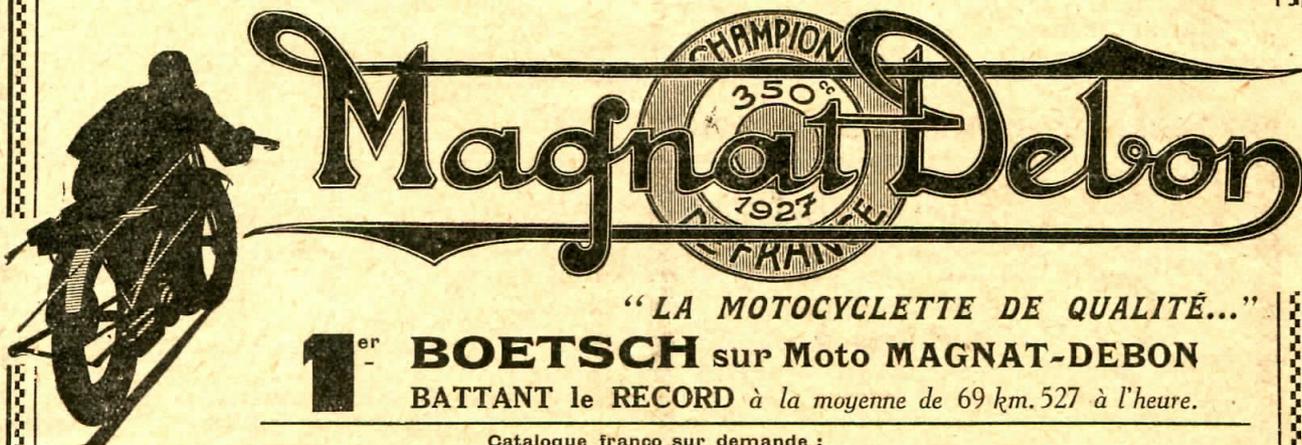
(TOUTES CATÉGORIES MOTOS & VOITURES)

— est réalisé le 11 Août 1929 au —

MONT-VENTOUX

(La Course de Côte la plus dure du Monde.
9% DE MOYENNE — 21 KIL. 600)

par une 350 cmc.



"LA MOTOCYCLETTE DE QUALITÉ..."

1^{er} BOETSCH sur Moto MAGNAT-DEBON
BATTANT le RECORD à la moyenne de 69 km. 527 à l'heure.

Catalogue franco sur demande :
Etablissements MAGNAT-DEBON, 69, Cours Jean-Jaurès - GRENOBLE — Agent à PARIS : MAURER, 160, rue de la Pompe



"l'âme de votre moteur"

GURNER

le carburateur souple, nerveux, économique.

Ets J. GURTNER, PONTARLIER (Doubs)

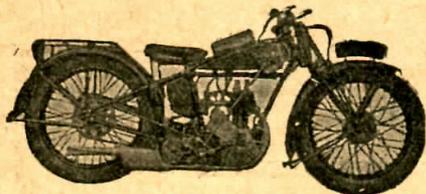
Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

V

UNE MARQUE
QUI S'IMPOSE

la
ROYAL-SPORT

Unique en élégance et en qualité



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

Cadres entièrement brasés, raccords en acier forgé

DEVAUX & C^e
CONSTRUCTEURS

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

LES PLUS GRANDES FACILITÉS
DE CRÉDIT

Tél. : DIDEROT 37-64

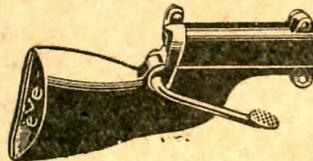
Tél. : DIDEROT 37-64

LE SILENTÉCHAPPEMENT

—(BREVETÉ DÉPOSÉ)—

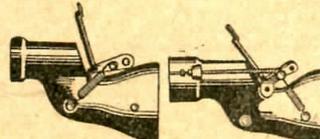


LE SEUL... DONNANT VÉRITABLEMENT ET A
VOLONTÉ... SOIT L'ÉCHAPPEMENT LIBRE, SOIT
LE SILENCIEUX... SANS FREINER LE MOTEUR
EN TOLE D'ACIER FINEMENT NICKELÉ



Monté avec chicanes à l'intérieur. Se fait tous diamètres. Stock permanent en 30, 34, 36, 38, 40, 42, 45, 50, 55 $\frac{1}{2}$. Indiquer à la commande, diamètre extérieur du tuyau d'échappement et le côté (sens de la marche).

L'Appareil complet
80 francs



Commandé au pied
ou à la main.

Commandé par
manette et câble.

Supplément pour manette,
câble et gaine de com-
mande :

15 francs

LES
SACOCHEs



Cuir gras demi-souple, première
qualité. Dos et fond renforcés. Di-
mensions : 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.



FABRIQUE NATIONALE D'ARMES

HERSTAL-LEZ-LIÈGE
BELGIQUE

LES RECORDS MONDIAUX CLASSENT UNE MARQUE

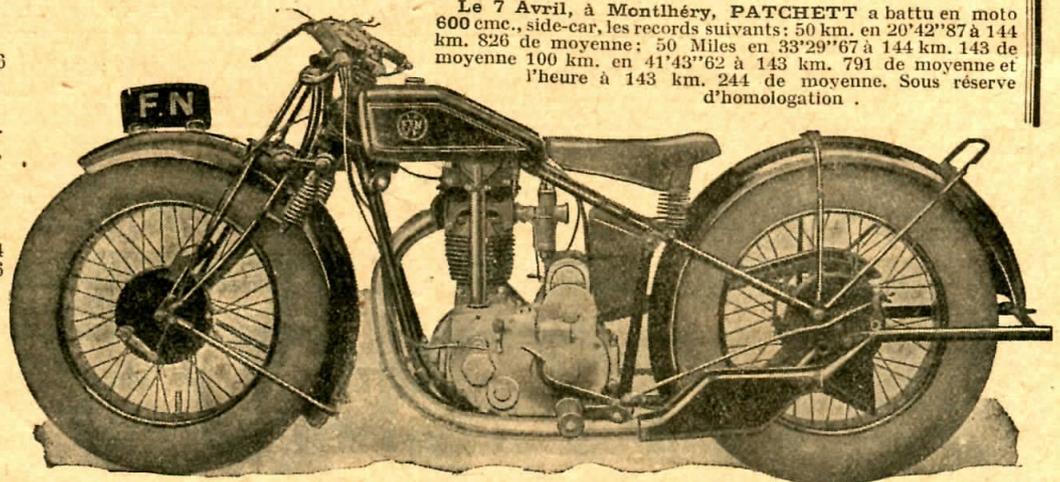
La **F N** détient toujours les plus enviés

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

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

**LE RECORD
DES 24 HEURES
SUR PISTE**

catégorie 350 cmc.,
à 105 kms 253
de moyenne, etc.



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

La 500 cmc., SURBAISSÉE

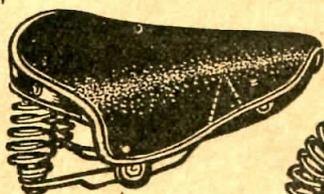
4, rue Pierret, 4 -:- NEUILLY-sur-SEINE Tél.; Wagram 94-27



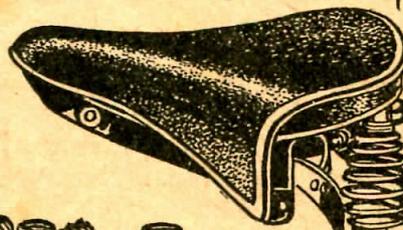
SELLE de QUALITÉ

tout en ressorts

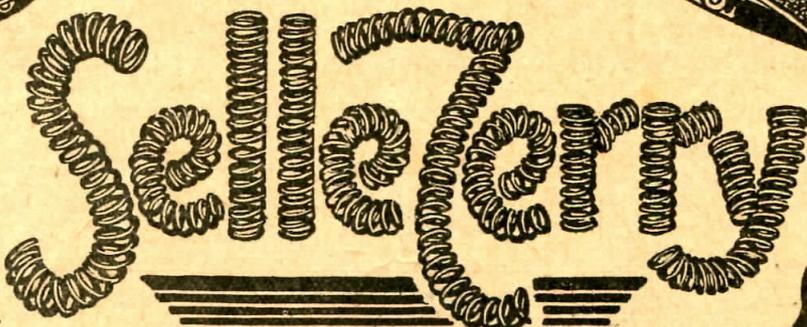
100 p. 100 de confort



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 Völg

GILLET-HERSTAL

— (MARQUE FRANÇAISE) —

ENLÈVE DANS **PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS**, EN CATÉGORIE 500 CMC.

LA COUPE DES PYRÉNÉES 1^{ers} M. DEBAY (SANS)
2 MÉDAILLES D'OR, AVEC ex æquo M. DUMOULIN (PÉNALISATION)

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

GÉCO-HERSTAL (A BAISSÉ)
(SES PRIX)

DEMANDEZ CATALOGUES & CONDI-
TIONS DE PAIEMENT EN 12 MOIS

— 32, Rue Pierret - NEUILLY-sur-SEINE

O.S.A. LIBERTY

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

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

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

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

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

MOTO " ULTIMA " LYON

Entièrement construite dans mes ateliers

(Créée en 1908)

Moteurs 4 temps 3, 4 et 5 cv

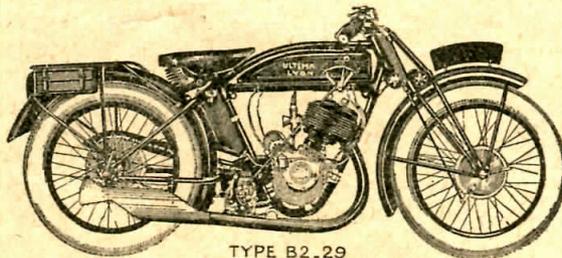
Type A 29 avec boîte, 3 vitesses, chaîne courroie	3.150 fr.
Type HB1 — — chaîne-chaîne..	3.650 —
Type HB3 — — —	3.900 —
Type B2 — Moyeux à broches	4.550 —
Type C2 — — 2 cylindres	5.350 —
Type B1-29 — Dames et Ecclésiastiques	3.750 —

Demandez le catalogue chez tous es bon. Agents ou à

E. BILLION, Constructeur

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

Téléph. VAUDREY 02-C4. — Télég. ULTIMA-LYON — Chèq. post. n° 15.461 Lyon

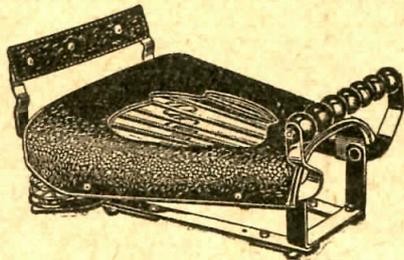


TYPE B2.29

PLANOR

continue...

Après la Selle arrière...
le Siège arrière
 A NAPPE DE RESSORTS SUSPENDUE



LARGEUR 34 cm.

F^{CS} 85

sans dossier

—
Franco

##

Anciens Établ. MORTAGNE 25, Rue de Bellevue, 25
 BOULOGNE-sur-SEINE
 — SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 3.500.000 FRANCS —



METTEZ VOTRE CARROSSERIE
 SOUS VERRE AVEC LE

MIROITO

Ce produit scientifique ne contient ni paraffine ni cire, mais une matière vitreuse qui se dépose sur la peinture et la protège. Il donnera l'éclat du neuf en moins de temps et avec moins d'efforts que n'importe quel autre produit connu à ce jour.

Il est le meilleur produit pour toutes les peintures cellulose genre Duco.
 DANS TOUS LES GARAGES. La Boite **15 fr.**

Établissements LANDA - S.A.P.L.

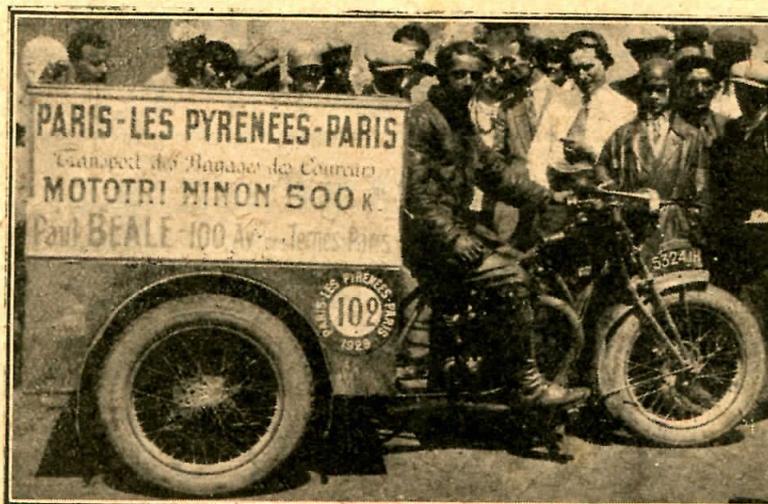
PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

POUR LA PREMIÈRE FOIS, EN DÉMONSTRATION :

UN NINON 500^{CMC.} - BLOC-MOTEUR CHAISE

TRIMOTEUR A CAISSE A L'ARRIÈRE, STRICTEMENT DE SÉRIE
 A FAIT 2.400 KILOMÈTRES SANS LE MOINDRE ENNUI

- Paris-Bordeaux -
- Bordeaux-Pau -
- Pau-Tarbes -
- Tarbes - Perpignan
- Perpignan-
- Toulouse
- Toulouse-
- Clermont Ferrand
- Clermont-Paris -



AU DÉPART :

84 Motos et
 Voitures ;
 3 Trimoteurs.

A L'ARRIVÉE :

41 Motos et
 Voitures ;
 3 Trimoteurs.

HENGER, sur Ninon,
assure le transport des bagages des coureurs : il les prend au départ et arrive aux contrôles avant les coureurs.

La **SUPÉRIORITÉ** des Trimoteurs **NINON** (caisse à l'arrière) est un fait indiscutable.

— PAUL BÉALÉ, 100, Avenue des Ternes — PARIS —

DANS PARIS - LES PYRÉNÉES - PARIS 1929

SAN SOU PAP

COMME EN 1927 ET 1928

REMPORTE UN SUCCÈS COMPLET

5 MACHINES ENGAGÉES ---

5 MACHINES VICTORIEUSES

Seule équipe terminant en 250 cmc.

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

CHAMPIONNAT DES MONTAGNES

COUPE DES PYRENEES

COUPE DU TOURMALET

TOUS SUR LA FAMEUSE S.S. 25

SANSOUPAP.
LA
MOTO
QUI
DÛRE

CATALOGUES ILLUSTRÉS

—: SUR DEMANDE :—

CONDITIONS DE VENTE A CRÉDIT

MOTEX

49, Route des Petits-Ponts, PANTIN

X

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs.

Fondée en 1913

CAMILLE LACOME
Directeur-Fondateur

RÉDACTION, ADMINISTRATION
ET PUBLICITÉ

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

TÉLÉPHONE
CENTRAL 03-81 CENTRAL 08-24

C/C Postal 29.737

MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE
PARAISANT 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

Courses de durée et voitures de série

Il est de plus en plus difficile d'amener les constructeurs à établir des voitures de course spéciales. Les voitures de notre plus grand constructeur européen de voitures de course ne sont pas des voitures spéciales, et celui d'entre nous qui dispose d'un nombre de billets assez considérable peut se pavaner au volant d'une voiture qui est l'exacte réplique de la gagnante d'innombrables épreuves. En Angleterre, il y a des voitures de sport qui courent à Brooklands, mais des modèles identiques peuvent être livrés à la clientèle. En Italie, il en est de même. En Amérique, la situation est différente. Les prix énormes offerts par les autodromes, en même temps que le grand nombre de ces derniers, justifient la construction de voitures spéciales. On a là-bas une écurie de voitures de course (on devrait plutôt dire un garage), comme ici on a une écurie de chevaux de course. Ce peut être un excellent placement. Il y a donc une clientèle capable d'absorber des machines spéciales d'un prix d'ailleurs très élevé. Chez nous, il n'y a rien de tel, et c'est ainsi que, dans le dernier grand prix, il n'y avait en somme que deux voitures spéciales étudiées pour le règlement de la course ; les autres étant des voitures de série, avec peut-être une mise au point spéciale.

Deux solutions s'offrent : ou bien instaurons sur les autodromes le pari mutuel de pouvoir donner des prix tels qu'ils justifient la création de voitures spéciales, ou contentons-nous de courses auxquelles puissent participer des voitures de série, et de courses telles qu'elles puissent contribuer au perfectionnement de ces voitures de série. Une course de voitures de série sur une distance de 4 ou 500 kilomètres présente un gros inconvénient : c'est qu'elle permettrait d'aligner des voitures « gonflées à bloc » mais très différentes des voitures sincèrement engagées comme voitures de série. Il faut une distance ou une durée telles que les solutions extrêmes, le taux de compression énormes ou les régimes fantastiques ne puissent y figurer. Dans une épreuve de longue durée, un moteur à rendement exceptionnellement élevé n'a guère de chances, et ainsi les constructeurs seront amenés à y faire plutôt figurer des voitures dont les caractéristiques

seront voisines de celles des voitures de série. De cette manière, les courses seront moins onéreuses et les engagements seront suffisants pour donner des épreuves intéressantes. La valeur publicitaire des courses en sera plus grande, car ce qui plaît au public, c'est de voir ce que des voitures semblables à celles qu'on lui livre peuvent faire. On peut d'ailleurs défendre les courses de voitures de série, à un moment où l'évolution de l'automobile est très ralentie, trop ralentie pour que des conceptions révolutionnaires, même séduisantes puissent s'imposer au public. Nous croyons donc que des épreuves accessibles aux voitures de série et de toutes les catégories et des épreuves d'au moins 24 heures, très semblables aux 24 heures du Mans, on redonnera aux courses automobiles plus de vitalité. Un règlement international devrait être étudié en ce sens.

SOMMAIRE

N^o 337

Samedi 24 Juillet 1929

Par-ci, par-là.....	1031
Mon petit doigt, par <i>Kamotsu</i>	1032
Les modèles 29 sur route :	
La Dé-Dé 350 cmc. , par <i>Max End</i>	1033
La Journée des Records	1035
Polycylindres dans le monde par <i>H. P. Borestoek</i> ...	1042
Paris - Les Pyrénées - Paris	1043
La page du cyclecar.....	1050
En Belgique, par <i>G. De-taille</i>	1051
Le Sport.....	1053
Les Clubs.....	1055
Le Tourisme.....	1057

Surcharge

Le tansad est un moyen de transport très pratique, très économique et, quand il est pratiqué avec raison, exempt de danger. Il serait désastreux que diverses imprudences eussent comme résultat de jeter le discrédit sur lui. Considérer le tansad comme un engin de vitesse et vouloir gratter tout le monde n'est pas recommandable. Tout d'abord, le conducteur doit avoir le sens de ses responsabilités et penser à la vie humaine qui lui est confiée. S'il est imprudent en solo, lui seul est en jeu, mais dans un accident de tansad, son passager sera également victime de l'accident. A cet égard, notons d'ailleurs que certains automobilistes et, en particulier, pas mal de conducteurs d'autocars oublient les lourdes responsabilités qui leur incombent et que l'imprudence est un défaut trop fréquent. De plus, il faut toujours compter

avec la maladresse que, dans un moment d'énerverment, le passager peut commettre ; à allure modérée, cela n'aura aucune conséquence, à vive allure, il en sera autrement. Il est absolument inepte de mener une campagne contre le tansad. Ce n'est pas lui qui est responsable des accidents dont l'unique cause est l'imprudence, pour ne pas dire la folie de certains conducteurs. La grisurie de la vitesse est très dangereuse, et il faut, pour aller vite, avec le minimum de risques, des qualités physiques et morales qui ne sont pas départies à tous

Un autre excès, contre lequel nous devons nous élever dans l'intérêt même du tansad, c'est la surcharge. Nous voyions encore hier trois grands gaillards campés, fort à l'étroit, sur une 175 cmc. En admettant que le moteur puisse traîner cette charge sans pâtir et que la transmission tienne, il ne faut pas oublier qu'une grosse fatigue supplémentaire est imposée au cadre, aux roues, aux freins. Cette fatigue est d'autant plus grande que la charge est mal répartie et qu'elle porte à peu près exclusivement sur l'arrière de la machine. Cela peut n'avoir pas d'inconvénients immédiats sur une très bonne route, mais sur mauvaise route les chocs auront rapidement des effets désastreux. Si le cadre ne se rompt pas ou ne se fausse pas, on peut être sûr que les roulements de la roue arrière ne dureront pas longtemps et on verra se produire des ruptures de galets ou de billes. L'usure, en tout cas, sera beaucoup plus rapide. De plus, on ne prend pas la peine de gonfler davantage le pneumatique et celui-ci s'écrase. Petit pneu mal gonflé a la vie très brève. Quant aux freins, ils ne sont pas non plus prévus pour une telle masse et l'arrêt sera beaucoup moins rapide. Il se peut même qu'en descente rapide on ait quelque mal à retenir la machine. La surcharge est dangereuse pour tous les véhicules. Un camion 5 tonnes chargé à sept ou huit tonnes n'est plus sûr et des avaries mécaniques graves se produiront. Que de châssis carrossés en Bordino s'effondraient sous une petite conduite intérieure. Nous avons vu fréquemment le cas se produire. Telle petite voiturette brillante avec deux personnes donne des ennuis quand elle transporte deux passagers supplémentaires. Si une différence de 150 kilos se fait sentir sur une voiturette de 800 kilos, comment n'exercerait-elle pas une influence plus grande sur une moto de 100 kilos ? Or on constate que ce sont surtout les petites machines qui sont ainsi surchargées.

Une 1.000 cmc peut sans doute transporter deux passagers en tansad (à condition que le porte-bagage s'y prête) au moins de manière occasionnelle, mais cela est anormal pour une moto de 175 cmc. ou 250 cmc., et ne peut que causer des déboires. Nous sommes sans aucune hésitation, partisans du tansad, et nous serions les premiers à regretter que l'usage inconsidéré qu'en font certains, pût être de nature à compromettre son succès ou à provoquer des restrictions légales.

Des maisons qui en prennent à leur aise

Un de nos abonnés commande en janvier dernier une moto qui devait lui être livrée en février. Elle lui a été livrée le 1^{er} juin, et encore avec un moteur mal au point et le lendemain même cette moto brûlait. Sans aller jusqu'à endosser les frais de la réparation, puisque le cas d'incendie n'est pas prévu sur le contrat de vente et qu'il n'est guère possible de savoir si un mauvais réglage en est la cause, la maison eût pu effectuer la réparation à un tarif raisonnable. Le devis a été de près de 3.000 francs et depuis deux mois l'usine garde la machine et ne l'a pas encore renvoyée à notre lecteur.

Ce sont là des procédés extrêmement regrettables et qui ne sont pas de nature à assurer le succès commercial d'une marque. Rien n'est plus exaspérant que cette négligence et ce mauvais vouloir vis-à-vis des clients.

Nous recevons trop souvent des lettres de cette nature. Evidemment, il y a des clients grincheux, mais vraiment celui dont nous signalons le cas n'a que trop de raisons d'être mécontent. Le tout n'est pas de construire de bonnes machines, mais il faut de plus posséder une organisation commerciale à la page.



Paris-Les Pyrénées-Paris. — Tout n'est pas du goût de chacun : les concurrents expliquent à l'arrivée leurs chances tandis que certains constructeurs et organisateurs dont, en chapeau de paille, M. May, de San Sou Pap, cachent une émotion bien légitime.



Sexé se porte admirablement !

Il n'y a pas que les jeunes fervents des Super-Super Sport, et ceux qui voudraient faire d'une 350 un outil confortable de travail, les constructeurs ne s'occupent guère d'eux. Depuis avril 29, j'ai fait sur une P. 105 10.000 kilomètres mais je sens que je me fatigue et j'accuse les vibrations de petites et grandes amplitudes: c'est elles qu'il faut supprimer. Si au point de vue moteur, rendement, vitesse, on a progressé depuis 20 ans, au point de vue suspension c'est un désastre !

Même le pneu à basse pression est insuffisant, c'est une amélioration et le constructeur se repose sur ce coussin... moelleux, certes moins pour les usagers. A mon avis ceux-ci font fausse route en créant des moteurs trop puissants. Où sont-elles les routes où l'on peut tenir le 80... la marche commerciale varie entre 35 et 45 suivant l'état des routes et les conditions atmosphériques.

Ce qu'il faut étudier c'est la suspension et rendre la moto confortable et silencieuse afin de ménager notre organisme. Le problème est celui-ci :

A 40 ans pouvoir faire 200 kilomètres par jour sur routes passables à 40 de moyenne sans ressentir le soir ni courbatures ni lassitude. Quel est l'état physique des concurrents après les raids fameux, tour du Monde, Sahara P. P. P. sans oublier le pauvre Sexé ?

VALLERAND, ancien abonné il y a 17 ans.

La traversée de la Manche en motocyclette

L'Hydro-motocyclette semble prendre de la faveur dans notre monde. Le 12 août, M. Perrey, un Anglais ayant monté sa machine, d'une hélice à palettes, au moyen de son moteur a effectué l'aller et retour Douvres-Calais en 7 h. 25 ; sans doute, ce n'est pas une vitesse folle, mais la tentative est heureuse, car elle ouvre la voie à un emploi imprévu de la motocyclette qui va permettre, non pas de faire de longues traversées, ce qui est ridicule, mais tout au moins d'entreprendre des promenades agréables sur l'eau.

Notez que, de son temps de 7h. 25, M. Perrey n'a pas déduit 40 minutes pendant lesquelles il a déjeuné.

La Calthorpe

Je remarque dans votre numéro du 11 courant, au sujet de la course Paris-Les Pyrénées-Paris, que M. Flahaut sur Calthorpe a été arrêté par suite d'ennuis mécaniques. J'ai engagé moi-même ce coureur à votre épreuve et la vérité est tout autre : c'est à la suite d'une collision survenue avec un coureur de l'équipe Utilia, M. Reisser, ce dernier en voulant éviter son co-équipier, dont le moteur venait de serrer, a fait un brusque à gauche au moment où M. Flahaut arrivait à vive allure ; il s'est produit une chute de part et d'autre et notre Calthorpe a eu la fourche endommagée: c'est d'autant plus regrettable que le restant fonctionnait à merveille et qu'il n'avait même pas été procédé à un démontage de bougies. Etant donné la valeur de notre pilote, nous avions fondé de gros espoirs sur cette course qui devait servir de point de départ à notre effort ; je serai heureux que vous vouliez bien faire une petite rectification dans notre estimée revue.

Etablissements LAURENT, 15, quai Bour-e, Rouen.

Le Monde Motocycliste

Robert Sexé à Copenhague

Robert Sexé est maintenant à Copenhague, il nous envoie ce mot :

« Diable, cela devient dur les épreuves !... dites de tourisme ; il semble bien que de plus en plus il faille être un bon coureur de vitesse pour y figurer honorablement.

Je suis à la fois concurrent, directeur de l'épreuve... et chronométrateur ; malgré cela, cette trinité en une personne ne parvient pas toujours à s'entendre. »

Robert Sexé fait allusion dans cette carte au télégramme que nous lui avons adressé concernant Paris-Les Pyrénées-Paris, car Sexé tout en roulant n'oublie pas ses amis qui roulent sur les routes de France.

Où est Marc Augier ?

Nous avons dit, dans notre dernier numéro, que Marc Augier tentait de se réhabiliter de son échec dans le Haut-Atlas, avec tout l'ardeur et la franchise qui doivent exister dans le monde sportif ; nous recevons de notre agence de Michelet d'Alger ce télégramme : « l'agence New-Map d'Alger vous informe que Marc Augier a accompli la première traversée motocycliste de l'Atlas Tellien sous le contrôle de la moto Club d'Algérie et a pleinement réussi. Photos et documents suivent.

... et Garrot ?

Nous recevons un mot de Garrot, dont nos lecteurs connaissent l'accident à la suite de Paris-Les Pyrénées-Paris. Il nous dit de remercier Messieurs Delhet Emile, et Froment, ainsi qu'un chauffeur anonyme, qui à 4 h. 1/2 du matin le ramena à l'hôpital de Bagnères-de-Bigorre. Ils firent preuve tous trois, nous dit-il, d'un bel esprit sportif, et il ne sait comment faire parvenir à ces discrets samaritains sa reconnaissance. Il ajoute d'ailleurs que ses blessures sont sans gravité, bien qu'elles l'obligent à un repos assez long. Sa lettre étant datée de Dijon, c'est là que ses amis pourront, à la Maison Terrot, prendre de ses nouvelles.

ATTENTION ! PRENEZ GARDE !

Demandez un numéro spécimen

Mais...

de grâce... !!

acceptez qu'un numéro

postérieur au

1^{er} juillet 1929

de

L'ACTUALITE AUTOMOBILE

Pourquoi ?

Mais, parce que c'est à partir du

1^{er} JUILLET

que Moto Revue a enchainé

à ses destinées son confrère...

parce que... aussi...

sa présentation, sa rédaction son illustration et sa vie fébrile ne le cèdent en rien à Moto Revue.

Bastide

Bastide aussi fait son tour d'Europe en compagnie de plusieurs membres du club des Tortues, et nous recevons ce télégramme de Vienne : « Aujourd'hui, j'ai assisté au grand Prix d'Autriche, un vrai succès pour la Sumbean 500 et aussi pour la 750 B. M. W. ces motos marchent d'une façon épouvantable, ainsi que la B. M. W. dans toute ma cohorte ce sont pourtant des machines trop rapides pour les pneumatiques.

Nous abordons aujourd'hui la chaîne des Dolomites.

Il y a des cas...

...de force majeure. Si l'on est surpris de ne pas voir certains coureurs dans certaines épreuves telle Paris-Les Pyrénées, il faut bien se mettre en tête qu'il y a souvent raison majeure. C'est ainsi que Spruytte n'a pu, cette année, y figurer, ayant eu, comme chacun sait, lors du Bol d'Or, les yeux littéralement brûlés par le goudron ; il faillit perdre un œil et c'est sur l'injonction d'un oculiste que Spruytte dut renoncer à partir aux Pyrénées ; et ça lui a fait bien mal au cœur, croyez-le, car il aime à montrer à sa clientèle, à Neuilly, où il tient un atelier achalandé, que les San Sou Pap et Rovin sont bien représentés... aussi bien, dit-on, qu'à Grenelle où lui-même a ouvert un autre atelier aussi remarquable sans ce xv^e si populeux.

Les lubrifiants

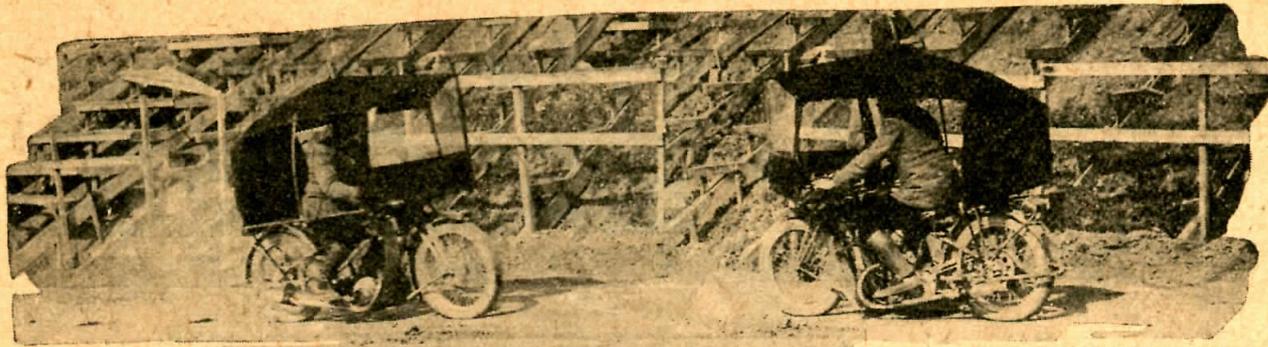
Une nouvelle huile a fait parler d'elle à l'occasion de Paris-Les Pyrénées-Paris, c'est la Purfina qui est fabriquée par la Raffinerie des Pétroles du Nord. Ainsi qu'on le voit c'est Purfina qui a lubrifié une certaine partie des coureurs : huile toute nouvelle évidemment pour la motocyclette, et il fut très curieux de voir es résultats à l'issue de l'épreuve. Parmi les coureurs s'équipant de Purfina, nous notons Lacaze sur Gnome et Rhône, Fouchy sur Stylson, les deux en 250 cmc. Dans la catégorie 350 cmc. variété égale de marque : Mahaut sur Ravat, Bila sur Armor. Louis, sur Magnat-Debon, Missier, sur Royal Enfield, Maisonneuve, sur Vélocette, Flahaut, sur Calthorpe. En indépendants Kaddar et Vanel. En 500 cmc. toute l'équipe Ariel, Nébil Dino, Golaz, Bobs, auxquels viennent se joindre Maillard-Brune sur Gnome et Rhône. L'essai est également tenté sur les voitures 2 litres, car Desurmont-lubrifie avec Purfina.

La prime de semaine

La demande de stylographes en primes est tellement grande que nous sommes dans l'obligation de contenter encore une fois nos lecteurs à ce sujet. Nous regrettons simplement que la première fois que nous avons passé les stylographes en prime, pas assez nombreux n'aient été les demandeurs, qui nous contraignent de cette façon à renouveler une prime très onéreuse pour nous.

Les Primes pyrénéennes

Nous sommes contraints d'attendre que toutes les feuilles de contrôle soient arrivées et toutes les régularisations soient opérées pour faire l'attribution des primes. Donc, patience.

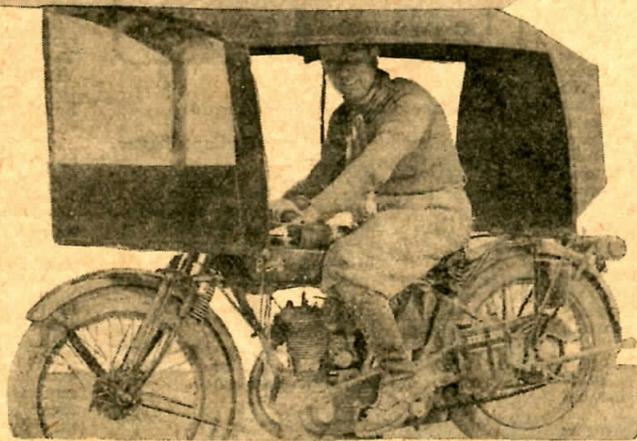


Capote pour motocyclette

M. Doudiès, 27, rue Mothe, à Saint-Gaudens a breveté un dispositif de capotage pour motocyclettes, ou autres véhicules légers montés sur deux ou trois roues. Ce dispositif est adaptable à toutes les marques de motos ou de trimoteurs.

Deux buts essentiels ont été poursuivis par M. Doudiès : légèreté et faible résistance à l'avancement.

L'armature est en durallumin. Sur cette carcasse est tendue une toile imperméable qui à l'arrière constitue une carène profilée. On remarquera qu'un passager en tansad est également abrité par la capote. En avant, deux pan-



neaux transparents sont disposés en coupe-vent; sur les côtés il y a aussi des panneaux transparents qui sont amovibles.

Grâce à ses formes profilées, ce capotage n'offre qu'une faible résistance à l'avancement. A première vue, on pourrait redouter les effets d'un vent latéral : mais M. Doudiès nous a transmis deux attestations, l'une de M. Ducasse, l'autre de M. Foucher. Tous deux certifient que cet appareil est sans aucun effet sur la marche et la stabilité de la machine et qu'il offre une protection très efficace contre le vent, la poussière et la pluie.

Félicitations

Mes félicitations bien sincères pour l'*Actualité Automobile* de Juillet. Tirerez-vous le numéro spécial pour le salon de l'Auto « pas moto » ; en tout cas, faites-le comme celui de la moto, je suis preneur des deux ; maintenant faites faire des essais de voitures pour l'*Actualité* dans le même sens que ceux de *Moto Revue* car il est très intéressant de savoir les possibilités de certaines voitures ou voitures.

Signé : CORNET 10535.

N. D. L. R.

Nous rappelons à nos lecteurs possesseurs de voitures que dorénavant l'Actualité Automobile a pris une extension telle qu'elle englobe toutes les parties automobiles, aussi bien celle qui passait dans Moto Revue que celle de l'ancienne Actualité Automobile ; en conséquence, tous ceux de nos lecteurs qui nous posent des questions ou des demandes techniques trouveront dans l'Actualité Automobile les réponses que nous ne ferons pas passer dans Moto Revue.

Enfin, nous rappelons à tous ceux qui ne connaissent pas l'Actualité Automobile qu'un spécimen leur sera adressé par retour du courrier sur demande ; qu'ils spécifient bien qu'ils veulent un numéro postérieur au 30 juin.

Avez-vous Nénette et Rintintin

Fabricant de fétiches pour motos serait désireux de trouver un exposant au prochain salon qui voudrait se charger de ses articles. Ecrire à Rosa, 57, bd de la Villette, Paris 10^e.

Pour les possesseurs de Dresch et de Motobécane

L'excellent représentant de trimoteurs Ninon, vainqueur à Paris-Les-Pyrénées-Paris nous fait savoir que, non seulement son magasin achalandé de motos de fortes cylindrées est à la disposition de leurs possesseurs, mais qu'aussi il ouvre un nouveau magasin spécialisé dans la réparation et la mise au point des motos Dresch et Motobécane. Monsieur Paul Béalé, 100, avenue des Ternes à Paris, recevra donc avec amabilité tous les possesseurs des 2 machines populaires qui désireront mettre au point, réviser ou réparer leurs engins ; il ne faut pas que ces jeunes gens oublient qu'ils ont ces machines en vue d'acquiescer l'expérience nécessaire pour la conduite et la mise au point ; qu'en conséquence, il n'y a pas d'amour propre à avoir d'en paraître ignorer certains détails courants, et voilà pourquoi M. Paul Béalé se tient à la disposition de tous, que ce soit pour

la remise d'un vulgaire câble ou le réglage d'un embrayage ou toute autre bricole insignifiante de prime abord, mais de gros intérêt pour les possesseurs inexpérimentés.

Nouveaux records

Au cours d'une tentative qui a eu lieu vendredi à l'autodrome de Monthléry, Mme Stewart, sur cyclecar Morgan 750 cmc., a battu les records indiqués ci-après :

1 heure : 140 km. 440 : 100 milles : 1 h, 8' 26 76/100 (moy. 144 kil. 595).

La journée des records à Arpajon

Nous verrons, à l'occasion de la journée des records, le fameux Léon Duray, l'automobiliste émérite, recordman d'Indianapolis actuellement à Paris.

Les motocyclistes s'intéressent beaucoup à la vitesse automobile, et ce ne sera pas le moindre attrait de la journée des records de voir l'une des Miller et Duray tenter le record ; les voitures de l'as américain sont absolument modernes, contrairement à ce que beaucoup ont prétendu : c'est un type avec lequel Lockhart battit le record du mille lancé à 263 à l'heure.

Verrons-nous friser le 400 sur la route de Monthléry ; souhaitons-le.

de grosses facilités et des « occasions » d'en acquiescer dans une firme bien connue.

...que les trois frères constructeurs du chassis sidecar-tôle articulé seraient partis à l'occasion de l'Assomption, pour « sonner » un nouveau modèle du « Salon ».

...qu'un essai paraîtrait en conséquence avant cette date.

...que nul n'étant prophète en son patelin, le silencieux A. S. A. ferait beaucoup de bruit (au figuré !) outre-Manche.

...qu'une importante commande d'une firme anglaise serait la meilleure référence pour son acceptation en France.

...qu'on dit qu'un certain Moto Revuiste l'aurait adopté sans barguigner et que probablement la marque qu'il chevauche en semble entichée. — KAMOTSU.

*Mon petit doigt
m'a dit...*

... que les cancons sont nombreux qui prétendent qu'un pingouin quitterait le nid auquel il appartient depuis longtemps.

... que de telles nouvelles, même après un échaquement « d'alles » mécontentées à Paris, seraient éronnées et viseraient à porter préjudice à une firme connue.

... qu'un arbre à came en tête serait en préparation dans un atelier herstalien habitué des Tours du Monde.

... qu'au salon prochain ce nouveau 350 cmc. ferait une apparition sensationnelle.

... que, par contre, à cette époque, les non-fortunés, ardents du 500 grand sport, auraient

La 350 DÉ-DÉ

par Max Ernd

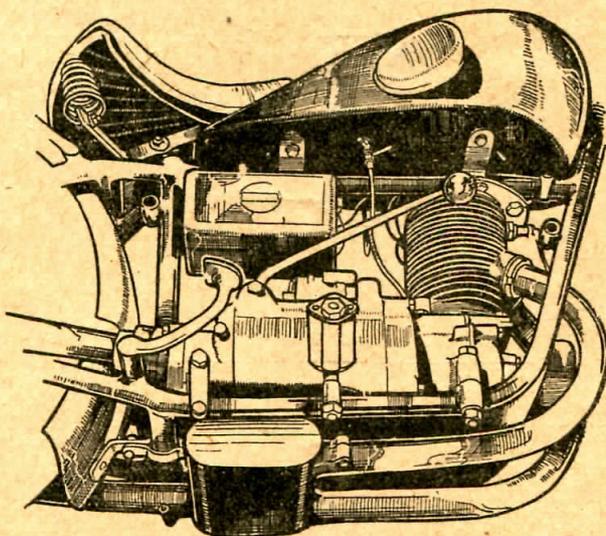
Lorsque je fis, il y a tantôt 6 mois, mon premier essai de Dé-Dé à transmission finale par engrenages, je promis à cette époque de lui consacrer un nouvel essai dès que cette machine aurait franchi le cap des 10.000 kilomètres. Des jours, des semaines, des mois se sont passés depuis lors et d'aucuns ont pensé que cette nouvelle moto mettait bien du temps à faire 10.000 kilomètres, d'autres songeaient que l'affaire était enterrée, que le principe était allé retrouver le coin où l'on range les vieilles lunes et les élucubrations plus ou moins rationnelles; d'autres enfin écrivaient au constructeur ou à moi-même, des lettres, sérieuses, ironiques ou suppliantes suivant leur foi en l'acatène et en ma sincérité.

Les raisons de ce silence étaient tout autres, et tout à l'honneur du constructeur. En raison de ce principe inéluctable que: « qui n'avance pas, recule ». M. Evrard de son côté, M. L. Moussard du sien, n'attendaient pas, et ils eurent raison, mon bon vouloir.

Voici donc, la moto qu'ils m'avaient confiée; celle-ci fut sonnée, comme je le laissais pressentir, puis le principe même étant acquis, tout ce qui devait flancher ayant flanché,

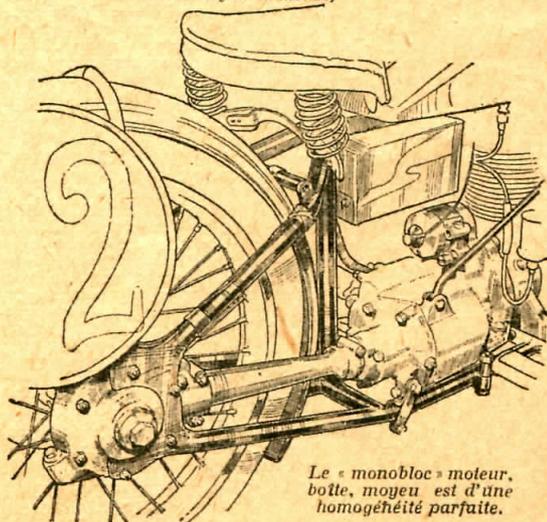
le tout fut proprement désossé, disséqué, des petites modifications de détail furent apportées par ci, des transformations par là, des améliorations par ailleurs, pour aboutir enfin, deux heures avant le Bol, à la machine qui fit une si brillante démonstration au cours de cette épreuve et qui me fut confiée durant ces derniers jours.

La Dé-Dé, au Bol d'Or, ne visait qu'à une démonstration de bon fonctionnement et de régularité de marche. Montée avec un moteur 350 cmc., deux-temps à un seul carburateur, c'était, au sens strict du mot, une machine de série, la première de la série des acatènes; au demeurant, neuve en tous points et à peine terminée au signal du starter, son pilote ne pouvait se permettre de tirer sur les manettes, le moteur n'ayant eu aucun rodage préalable. Si j'ai bonne mémoire la Dé-Dé fonctionna au cours de cette épreuve avec la régularité qui caractérise l'absence d'ennuis mécaniques; je crois que sa seule panne fut une panne de réservoir, sans intérêt dans cette affaire qui ne concerne que le mode de transmission. La moyenne de marche avoisina 57 à l'heure ce qui est très bien pour 24

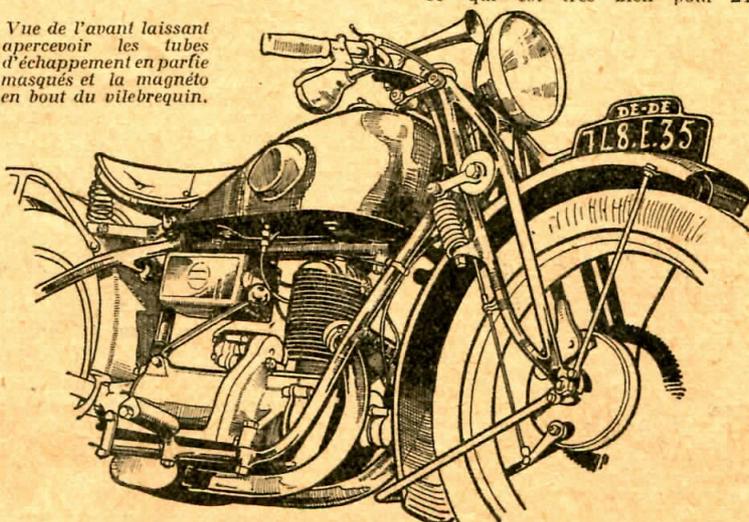


Vue par en-dessous, la Dé-Dé est massive et ne se prête guère aux vibrations.

Vue de l'avant laissant apercevoir les tubes d'échappement en partie masqués et la magnéto en bout du vilebrequin.



Le « monobloc » moteur, boîte, moyeu est d'une homogénéité parfaite.



heures sur une machine de série.

Outre sa régularité un fait saillant et digne de mention toute spéciale est l'état de propreté générale après ces 24 heures de ronde, au cours desquels le Clinoto, le Simoniz et autres produits d'entretien sont inconnus.

Cette propreté est une des qualités que je me suis plu à reconnaître, à signaler et à faire remarquer, durant mon essai personnel ; ce point a, à mon avis, une grosse importance du fait qu'il permettra de convaincre et de convertir à la moto toute la catégorie formidable de gens qui reconnaissant les avantages de ce mode de locomotion, s'en tiennent écartés à cause de sa propreté, très relative jusqu'à présent.

Je me suis servi de la Dé-Dé pendant une quinzaine pour relier aller et retour, ma lointaine banlieue à Paris et vice versa. J'ai donc fait au minimum 1200 kilomètres sans histoire et je serais bien empêché de reprocher quoique ce soit à la Mécanique.

Je ne m'étendrai pas sur les performances du moteur ; toute le monde connaît le deux-temps L. Moussard et sait qu'il est nerveux, qu'il est bon cramponneur en côte et qu'il a de la reprise ; il forme avec la boîte un bloc, sobre de lignes, sans aspérités, ni recoins ; il est placé transversalement dans le cadre, c'est-à-dire de même qu'un moteur de voiture ; l'embrayage étant en bout de vilebrequin, l'autre extrémité de ce vilebrequin commande la magnéto logée, à l'avant, dans l'entre-tubes du double berceau. En arrière du cylindre, un bossage du carter, à hauteur de l'embrayage sert de logement à l'entraînement de la dynamo ou de l'alternateur d'éclairage qui est fixé par un collier approprié sur la boîte de vitesses. Les trois vitesses sont commandées par un levier direct, sans renvois extérieurs, fixé sur la partie droite de la boîte ; la 1^{re} vitesse est en arrière ensuite en avant, point mort, puis 2^e vitesse, autre point mort et troisième vitesse ; le vrerouillage est net et se sent parfaitement

au passage. L'embrayage, par commande classique au guidon, agit par poussée à la partie postérieure gauche de la boîte ; il est très doux et très progressif.

Une des grosses améliorations de la transmission acatène réside en ce point que, sur ce modèle définitif, l'arbre de transmission tourne à l'intérieur d'une trompette en aluminium qui, réunissant la boîte au moyeu arrière, fait une sorte de bloc complet et homogène comprenant le moteur, la boîte et le moyeu ; toute la partie motrice compose donc un ensemble rigide, insensible aux déformations du reste problématiques du cadre ; cette amélioration, qui élimine complètement les suintements d'huile, a vraiment un bel aspect mécanique qui inspire confiance. La roue arrière est naturellement démontable et laisse à demeure sur le cadre le moyeu d'une part, le frein à tambour de l'autre ; un astuce de fabrication a permis de supprimer l'entretoise généralement employée dans ce genre de moyeux.

Le cadre, également, a subi de petites transformations ; le double berceau est plus resserré, ce qui permet une meilleure assise au moteur et un meilleur passage du kick ; son empattement a été également modifié ; sur la machine que je possédais, les deux tubes d'échappements venaient aboutir dans une boîte de détente efficace, sous le double berceau et sous le moteur même ; ils étaient pour autant dire invisibles et j'ai trouvé ce genre

très à mon goût, mais il paraît que tous les clients ne sont pas de mon avis et qu'il faudra également un modèle avec tubes d'échappement très visibles. C'est vrai, au fond, pourquoi avoir 2 tubes si c'est pour les cacher ?

Quand, en reconduisant la moto à Monsieur Evrard, je lui ai reproché une fourche beaucoup trop dure, il m'a informé que de nouveaux ressorts étaient déjà en commande, ayant, lui-même, constaté ce défaut.

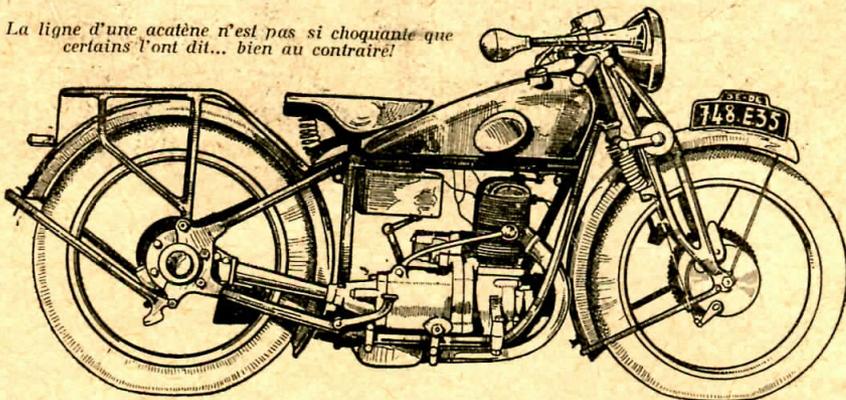
Au cours de cet essai, comme dans les essais précédents, je n'ai pas constaté que ce moteur, en position transversale gênait en quoi que ce soit la marche, l'équilibre et la maniabilité ; s'il y avait eu la moindre tendance au déséquilibre j'aurais dû le constater puisque, pour remédier au manque de souplesse de la fourche, j'avais dégonflé à l'extrême les deux pneus de 27x4 dont cette moto était chaussée ; dégonflé, presque jusqu'à talonner des deux jantes, j'aurais dû sentir une sorte de roulement ou de dandinement transversal ; je n'ai rien éprouvé de semblable à aucun instant, rien en vérité qui différencie de la marche avec un moteur placé dans le sens habituel.

Plus ça va donc et plus je demeure persuadé, (je l'étais du reste dès avant le début), que la transmission acatène est la formule, non pas de l'avenir, mais de demain. Je suis du reste bien placé pour savoir que des maisons anglaises s'ingénient à rechercher partout la documentation la plus complète sur

les transmissions acatènes ; cela est assez réjouissant en soi. Mais ce qui l'est moins c'est de songer que l'habituel snobisme ne permettra de crier hurrah ! pour l'acatène, que quand celle-ci viendra d'Outre-Manche (par le tunnel), avec quelques mètres de retard ; j'aurai toujours, pour mon compte la satisfaction d'avoir crié bravo, auparavant à ceux qui, chez nous, ont, une fois de plus, montré la bonne voie, grâce à leur clair bon sens.

Max END.

La ligne d'une acatène n'est pas si choquante que certains l'ont dit... bien au contraire!



Sur nos assurances

Le titre «sport»

J'ai l'avantage de vous remettre copie d'une lettre que j'adresse aux Etablissements Terrol. Je sais le soin particulier que vous apportez à étudier toutes les questions susceptibles de faciliter les transactions et la diffusion des motocyclettes. Je vous soumets donc la question :

Je possède une motocyclette indiquée sur votre catalogue sous la rubrique : 'Type L.S.C. 2 CV. Sport Confort, Moteur Sport à double échappement.

Désirant contracter une assurance contre les accidents aux tiers, je me suis adressé, par l'intermédiaire d'un courtier, à la Compagnie des Assurances Générales, rue Richelieu. Ce courtier m'a présenté une police sur laquelle était portée la formule de déclaration suivante :

« Je déclare que la dite motocyclette n'est pas de type sport ». Ne comprenant pas, j'ai demandé ce que signifiait l'expression « Type Sport » et il m'a été répondu qu'il fallait entendre « Motocyclette de course ou susceptible de produire des allures de course ». C'est un peu vague. J'ai donc signalé que la motocyclette en ma possession figurait sur votre catalogue sous la rubrique ci-dessus et j'ai posé la question suivante : « Cette rubrique est-elle de nature à permettre à la Compagnie d'Assurances d'obtenir ma déchéance au cas où je signerais la police précitée avec la déclaration en question ? La réponse fut également évasive et bien que le courtier m'ait fait ressortir, à juste raison, que ma motocyclette ne pouvait être considérée comme un engin de course, je vous ai téléphoné, puis, tenant compte de votre explication, j'ai proposé

la formule de déclaration suivante : « je déclare que la dite motocyclette, non pourvue d'un moteur de compétition, n'est pas du « type Sport ». Or, la Compagnie d'assurance n'a pas voulu accepter cette formule et je me demande si, dans

Gloire de poussière

pour ceux qui ont terminé

PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS
mais poussière de gloire pour ceux qui n'ont pas osé

affronter

l'épreuve-type de l'année.

Parmi les vainqueurs, nous voyons :

Le pneu Hutchinson

qui équipait San Sou Pap, Rovin, C. P. Roléo, Gnome-Rhône ;

Le pneu Dunlop

qui équipait Terrot, Peugeot, Ariel, Gillet Herstal, Saroléa, Styl'son, Rosengart.

Deux marques françaises de pneus ont réussi à terminer sans pénalisation ! C'est superbe, si l'on songe que 78 % de ces pénalisations ont été infligées pour pneumatiques défectueux !

ces conditions, je peux signer la police dont il s'agit avec la formule de déclaration exigée par la dite Compagnie. Il va s'en dire que cette Compagnie consentirait à supprimer cette formule de déclaration si je voulais bien payer une surprime de 50 %.

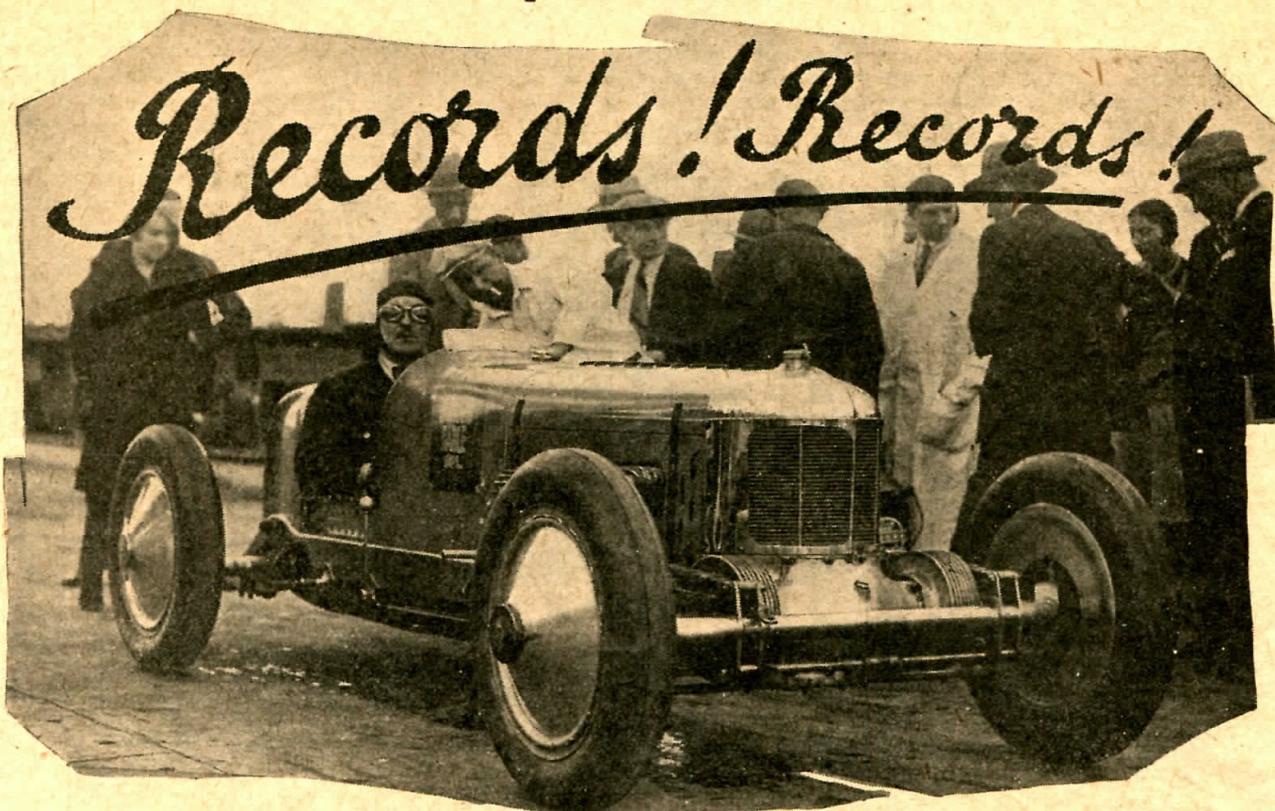
Soyez bien certain que la Compagnie ne manquerait pas de demander et qu'elle obtiendrait presque à coup sûr votre déchéance. Il est impossible d'imposer une modification de contrat à une Compagnie Elle est toujours, comme vous l'êtes vous-même, libre de ne pas conclure l'affaire. Nous ferons dans un prochain numéro un éditorial à ce sujet.

Du cran, du cran !

Au compte rendu de l'étape Bordeaux-Pau, vous dites que Bila ne paraît plus par suite du manque de cran depuis Bordeaux.

J'ignore si son « cran » était parti depuis Bordeaux, mais ce que je puis vous affirmer, c'est que ce même cran, parti avant Bila avait été remonté, car j'ai vu passer Bila à Port de Lanne, 500 m. avant qu'il ne soit en panne et je vous réponds qu'à ce moment là, le cran n'avait pas l'air de lui manquer... au contraire ; s'il n'a pas rejoint Pau, c'est une grave avarie à son moteur (avarie que je vous ferai connaître si Bila le juge utile) qui en est seule la cause. Je tenais à vous signaler ce fait afin qu'il soit rendu hommage au courage malheureux et que l'on n'attribue pas à une faute de conduite ou de manque de cran un abandon, qui est purement dû à un défaut mécanique.

Louis LESGOURGUES.
Abonné N° 8700.



Léon Duray va tenter de ramener en France le record mondial toutes catégories.

Le 25 août, sur la route nationale Paris-Orléans, entre Torfou et Arpajon, auront lieu les tentatives pour abaisser les records mondiaux et français du

KILOMÈTRE et du **MILLE**
départ lancé et départ arrêté

Occasion annuelle et unique pour les Parisiens d'applaudir les sprinters de la motocyclette dans les plus folles vitesses que l'œil et l'esprit humains peuvent concevoir.

En 1898, une René Gillet abattait le 30 à l'heure. En 1905, une Benz réussissait le 225 km. à l'heure. En 1929, verra-t-on le 210 en moto et le 400 en auto ?

Les Engagés

Les engagés, du point de vue motocycliste, sont d'une classe très élevée. La lutte pour la première place sera de toute beauté. Le record sera démoli; peut-être même pour la première fois au monde, le cap des 210 à l'heure sera dépassé. Dans

la catégorie 1.000 cmc., nous trouvons Baldwin. Inutile de revenir sur l'homme qui a, le premier, dépassé le 200 à l'heure sur un engin à deux roues. A ses côtés, nous verrons Lacey, au guidon d'une Grindlay-Peerless-Jap. L'as autrichien Eddy Meyer sur une Brough-Superior leur mènera la vie dure. Le « carré » sera complété par Temple, ex-recordman qui brûle d'envie de reprendre son bien.

En 500 cmc., la lutte ne sera pas moins âpre, avec des compétiteurs ayant nom. Lacey (Grindlay-Peerless), l'excellent ingénieur Le Vack, Claessens sur Saroléa 500 cmc., celui qui a réalisé 182 kilomètres à l'heure sur 5 kilomètres.

En 350 cmc., nous retrouverons Le Vack et Sourdot tâchera de mettre à mal le record des 175 cmc.

Parmi les autres engagés notoires, nous trouvons Hicks sur Vélocette. Le brillant vainqueur du T. T. et du Grand Prix de l'U. M. F. tentera l'impossible pour s'adjuger le record de sa catégorie. Franconi, l'as suisse de la Sunbeam est également inscrit. Avec de tels hommes et de telles machines, il y a tout lieu de croire que nous allons assister à une hécatombe de records.

En cyclocares 350 cmc., Chéret, tentera de démolir les records de sa catégorie,

records dont il est d'ailleurs le détenteur. Ce sera donc un match Chéret contre Chéret. En 750 cmc., Darmont et Dhôme. En 1.100 cmc., la lutte sera vive entre, Patron et Sandford (sur Sandford) et Dhôme sur Morgan. Le record a des grandes chances de passer de vie à trépas.



Baldwin



Segrave

Du côté voitures, le spectacle ne sera pas moins extraordinaire; en tête des engagés nous trouvons Léon Duray, l'américain au nom si français, sur une voiture Miller, à traction par roue avant motrice; il est inutile de revenir sur la personnalité de cet excellent coureur, tout le monde a e core présent à la mémoire les records qu'il vient de battre à Montlhéry; il y a tout lieu de croire que nous assisterons

dimanche prochain à la chute du record de sa catégorie, et ce sera un merveilleux spectacle que de voir une 1.500 cmc rouler à une vitesse qui ne sera sans doute pas inférieure à 250 kilomètres à l'heure.

Nous attendons avec un peu d'impatience le premier contact en course de la 8 cylindres Simpson, ce sera une nouvelle manche du match qui dure depuis bien

longtemps entre cette marque et Amilcar; il est probable que le record des 1.100 cmc. sera démolé et que la moyenne de 210 à l'heure sera atteinte, sinon dépassée.

Il ne nous reste plus qu'à souhaiter que les efforts des organisateurs soient récompensés et que les conditions météorologiques permettent aux sportifs de se rendre nombreux à Arpajon.

LES ENGAGÉS

Les coureurs dont la colonne est marquée d'une — ne courent pas dans ce record	Kilomètre		Mille			Kilomètre		Mille	
	Lancé	Arrêté	Lancé	Arrêté		Lancé	Arrêté	Lancé	Arrêté
100 cmc. Lipman.....					1000 cmc. Eddy Meyer (Brough S ^r)				
175 cmc. Sourdou (Monet-Goyon)					— Lacey.....				
350 cmc. Lacey (Grindlay-Peer.)					— Lambert (D.S. Malterre)				
— Hicks (Vélocette).....					<i>Sides</i> 350 Denly.....				
— Denly (A. D. S.).....					— 600 Denly.....				
500 cmc. Lacey.....					— 1000 Eddy Meyer (Brough S ^r)				
— Claessens (Saroléa).....					— Wright (Zenith Jap) ...				
— Franconi (Sunbeam)....					<i>Cycle</i> 350 Cheret.....				
— Denly (A. J. S.).....					— 750 Dhôme (Morgan).....				
750 cmc. Denly.....					— Darmont (Morgan).....				
1000 cmc. Baldwin (Zenith Jap) ..					— Sandford (Sandford) ...				
— Wright Zenith Jap ...					1100 Dhôme (Morgan).....				
— Le Vaack (Brough Sup. ^r)					— Sandford (Sandford)....				
					— Patron (Sandford)				

Historique des Records

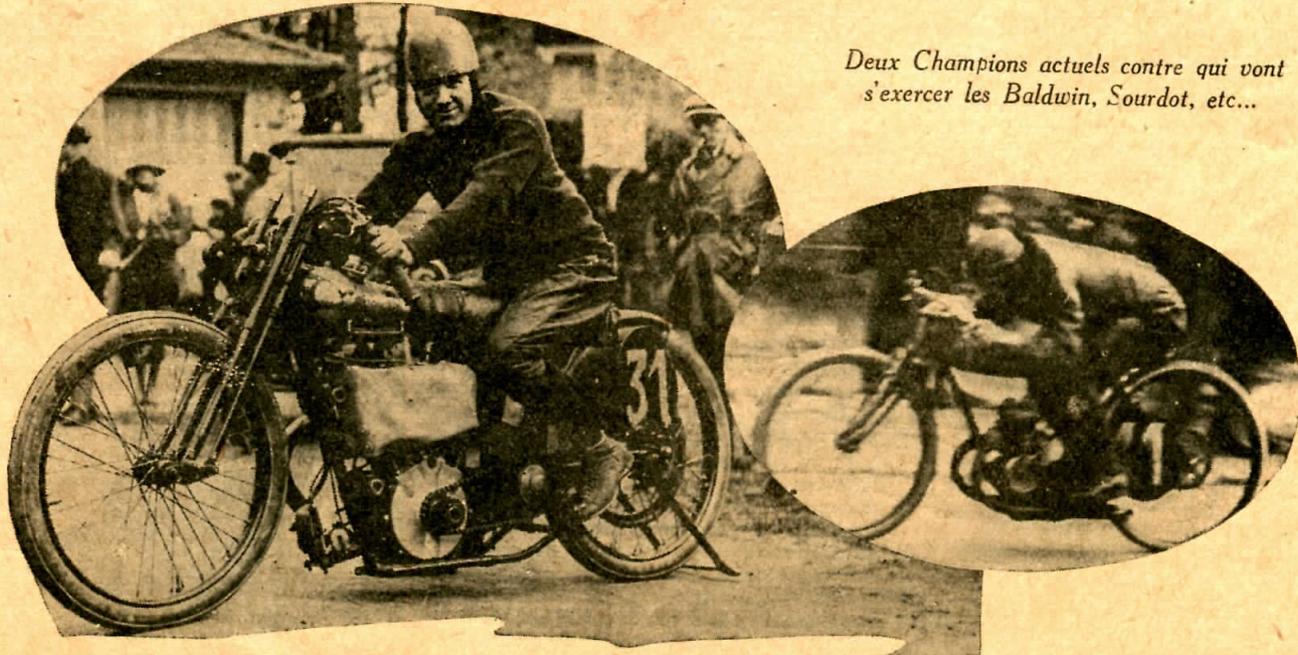
du Kilomètre et du Mille

1921 — 13 octobre — Bois de Boulogne

Ce fut un événement sensationnel. La Préfecture de Police fut littéralement suffoquée de songer que le M. C. F. allait tenter de battre le record du monde sur le kilomètre en plein Paris. Le terrain choisi était cette allée des Acacias, que d'aucuns appellent l'Avenue de Longchamp. Jolie ligne droite de

3 kilomètres, permettant la lancée et l'arrêt en toute sécurité. Mais il semblait qu'une mécanique qui allait atteindre le 144 occasionnerait une perturbation désagréable. Aussi la Préfecture de Police, mobilisa 2.800 agents, gardes républicains et soldats du gouvernement militaire de Paris: véritable revue du motocyclisme. Beau spectacle en effet que cette route nouvellement goudronnée et répondant à toutes les conditions inter-

nationales de records. De plus, ce fut l'apparition de l'appareil de chronométrage électrique. C'était une bande de caoutchouc en forme de boudin, remplie d'air, et mise au contact d'un courant électrique au moyen de 2 prises métalliques aboutissant à un appareil bien connu dénommé chronomètreur-électrique, permettant déjà d'obtenir 1/100 de seconde en accélérant le passage de la bande de papier, on pouvait même à



Deux Champions actuels contre qui vont s'exercer les Baldwin, Sourdou, etc...

A Sénart en 1924. — Le Vaack qui atteignit, malgré la pluie, la vitesse fantastique de 192 à l'heure, Liaudois sur Griffon connu aussi la gloire.

Champions de vitesse 1929

Po occasion exiger le 1/1.000 de seconde. C'est dire que dès 1922, le chronométrage ne laissait plus place à aucune erreur sensible. Dès cette année, les records n'étaient valables qu'autant qu'ils étaient faits dans les deux sens dans un délai de 10 minutes. Les concurrents disposaient d'une lancée de 1 kilomètre : cependant du côté de la Cascade, où il y avait une montée, la lancée se trouvait réduite à 800 mètres environ. Nous ne croyons pas que cela ait influencé les records d'alors. Cependant, il n'y eut pas le monde qu'une telle manifestation nécessitait, car on avait annoncé les records pour 6 h. 30 et ils eurent lieu à 8 heures. Les records existant à cette époque étaient plus ou moins homologués, car, à Brooklands, où la piste était réputée comme l'une des meilleures du monde, les coureurs avaient l'habitude de ne pratiquer leur essai que dans un sens. Ces records anciens s'établissaient ainsi :

250 cmc. — O'Donovan (Velocette), 100 kil. 959.

350 cmc. — Davies (A.G.S.) 125 kil. 570.

500 cmc. — Judd (Norton), 138 kil. 990.

1.000 cmc. — Walker (Indian), 166 kil. 670.



Le Vack

une Motosacoche fait 144 à l'heure, en soulevant l'étonnement de toute la presse française. En sidecar, c'est Bartlett, l'as bien connu à qui, l'on doit la conception d'une machine française, actuellement reine en tourisme, et aussi le créateur de l'A. B. C. C'est sur cette machine qu'il fait 104.651. Sur Indian 1.000 cmc., Coquide approche seulement le 100. Le nombre d'engagés était assez élevé : 37, tant en motos qu'en cyclecars. Parmi ceux-là, nous voyons quelques coureurs disparus du sport actif, mais toujours dans l'industrie motocycliste : Bourotte, Vernisse, Moussard, Psalty, Mauve, Solary, Milland. Déjà aussi, nous voyons quelques as actuels : Marcel Joly qui courait sur Armor, Marc sur Alcyon, Liaudois.

Deuxième Année
1923 — 23 septembre — Bois de Boulogne

Ce fut encore un samedi que le M. C. F., organisa sa deuxième journée des records sur la même allée des Acacias, toujours le kilomètre, départ lancé seulement. Toutes les

catégories de motos, sidecars, cyclecars, y sont cette fois. Ce fut l'hécatombe des records. Dans toutes les catégories, ou à peu près, il y a du nouveau. De plus, tous les constructeurs français cotés participent à l'épreuve, cherchant à démolir les monopoles anglais. C'est d'abord Barthelemy sur Rovin qui bat le record à 82 kil 285 sur bicyclette à moteur, suivi de près par Solary sur Cyclette, Jeannin sur Monet et Goyon et Baudelaire sur Clément Sical. En Scooter, c'est encore Jeannin sur Monet et Goyon, qui établit le record à 78 kil. 158, suivi de Prévost sur Spada. En 250 cmc, nous voyons Marchant battre aussi le record à 115 kil. 477, sur D.F.R., ancêtre de la Dresch actuelle. Derrière lui vient Marcel Joly sur Armor, et Divorn sur Condor. En 350 cmc, la France est battue dans son fief. Alcyon conduit par Meunier doit laisser la place à Pullin, sur Douglas, qui bat le record à 147 kil. 540. Dans la catégorie classique des 500 cmc., Bartlett tente vainement 2 essais sur l'A. B. C. ; mais il ne peut lutter



Sbatz

Sidecars 600 cmc. — O'Donovan (Norton), 114 kil. 650.

Sidecars 1.000 cmc. — Parkhurst (Harley Davidson), 131 kil. 870.

En moto 750. — Le record était le même que celui des 500 cmc.

Quant aux cyclecars, aucun record n'était établi.

Comme on le voit, par ce tableau, les Anglais nous possédaient sur toute la ligne, et malgré un effort fantastique de nos constructeurs français. C'est encore une moto anglaise, la Bartlett, moteur Jap 250, qui améliore un seul des records ci-dessus. Prestwich passe en effet dans cette catégorie à un plus peu de 110 de moyenne. Par contre, en cyclecars, nous voyons déjà Darmont s'affirmant sur son monoplace, à près de 126 de moyenne, et Lombard sur Salmson bi-place en 122.035. Cette dernière performance est d'autant plus remarquable que, 3 jours avant, Lombard avait couru au circuit de la Sarthe sur le même véhicule. Il faut toutefois parler d'un record de bicyclette à moteur sur Evans établi par Ravenel à 53 à l'heure, mais cette catégorie de véhicules, n'étant pas reconnue, ne fut pas homologuée. En cette période déjà préhistorique, la France réalise de belles performances. Déjà Alcyon, s'est approprié le monopole en 350 cmc, et est vainqueur dans cette catégorie à 113 de moyenne. En 500 ce fut une émotion légitime. Péan, le pyrénéen de cette année 1929, est déjà au guidon de Peugeot : A l'allée il fait un temps phénoménal : 24 secondes 2, alors que le record du monde était de 25 secondes 9, mais au retour quelques difficultés de carburation, et il fallut se résoudre à laisser échapper le plus beau record mondial de l'époque appartenant à Judd. Gilard dès cette époque est aussi chez Peugeot. Il dépasse, en 750 cmc, 134 à l'heure. En 1.000 cmc., nous voyons Pélissier, qui sur



Sandford

contre Peugeot conduit par Péan et qui fait 142 kil. 857. Naas vient d'apparaître, il est chez Gnome et Rhône et conduit une A. B. C. première production de la firme. En 750 cmc., nous revoyons Pullin battre le record à 157 kil. 275. Gillard et Péan sur Peugeot, sont une équipe dure, mais battue. Herkuleyns, que l'on verra ensuite sur les vélodromes, conduit une Harley-Davidson ainsi que Vulliamy encadrant la Triumph de Stewart, Poinart et Quidet sur son invention merveilleuse pour l'époque, une roue Quidet. Les sidecars 350 cc., voient encore Pullin pour la troisième fois battre un record dans la journée, deux jours sur Douglas, à 113 kil. 960, suivi de Sandford, qui montait alors une Métro Tyler. En 500 cmc., Bartlett fait cavalier seul sur A. B. C. En 1.000 cmc. apparaît pour la première fois l'as de Gnome et Rhône, Bernard : il montait une Indian et établissait 130 kil. 624, suivi de Vulliamy sur Harley Davidson. Poinart et Quidet, toujours sur roue Quidet, par 2 fois. Ce sera une des dernières manifestations du sympathique coureur, qui perdra quelque temps après la vie dans un accident stupide. En cyclecar, Sénéchal établit le record des 750 cmc., à 115 kil. 942, suivi de Poiret sur Morgan. En 1.100 cmc., Lombard aussi bat le record sur Salmson en 153 kil. 191, suivi de Darmont sur Morgan. Le nombre des engagés s'élevait à 39 concurrents, ce qui est magnifique pour l'époque, et les temps ont été pris au 1/100 de seconde. Cependant ce ne sont pas encore les grandes manifestations que l'on verra l'an suivant.

Troisième Année

1923 — 9 Septembre

Bois de Boulogne

C'est encore pour la troisième fois au Bois de Boulogne que se déroule la belle manifestation sportive de la journée des records.



Deuly

LES RECORDS

25 Août

VÉLOMOTEURS			MOTOS				
75 cmc. Cl. 2	100 cmc. Cl. 3	125 cmc. Cl. 4	175 cmc. Cl. 6	250 cmc. Cl. A	350 cmc. Cl. B	500 cmc. Cl. C	750 cmc. Cl. D
LE KILOMÈTRE LANCÉ							
11 octobre 1925 Arpajon Janin Train 47''45 75 km. 869	11 octobre 1925 Arpajon Liaudois Train 37''21 96 km. 748	5 septembre 1925 Arpajon Druz Dollar 34''63 103 km. 956	5 septembre 1926 Arpajon Lemasson Alcyon 29''04 123 km. 996	5 septembre 1926 Arpajon J.-S. Worters Excelsior Jap 24''86 144 km. 810	6 juillet 1929 Edsviken Yvan Skeppstedt F. N. 21''34 168 km. 697	20 octobre 1927 Oostmalle Sbaiz F. N. 19''62 183 km. 486	26 août 1928 Arpajon Denly Norton 19''74 182 km. 370
LE KILOMÈTRE ARRÊTÉ							
11 octobre 1925 Arpajon Janin Train 59''56 60 km. 443	11 octobre 1925 Arpajon Liaudois Train 47''18 76 km. 303	11 octobre 1925 Arpajon Liaudois Train 45''86 78 km. 499	14 septembre 1928 Brooklands Staviland Excelsior Jap 38''18 94 km. 290	15 mai 1926 Arpajon J.-S. Worters Excelsior Jap 34''34 104 km. 834	20 octobre 1927 Oostmale M. Lovinfosse F. N. 30''95 116 km. 316	20 octobre 1927 Oostmale M. Lovinfosse F. N. 28''19 127 km. 704	14 mai 1927 Brooklands Dawenport H. R. D. Jap 27''68 130-km. 057
LE MILLE LANCÉ							
11 octobre 1925 Arpajon Janin Train 1'16''53 75 km. 700	11 octobre 1925 Arpajon Liaudois Train 59''74 96 km. 980	5 septembre 1926 Arpajon Druz Dollar 56''37 102 km. 778	5 septembre 1926 Arpajon Lemasson Alcyon 47''08 123 km. 059	5 septembre 1926 Arpajon J.-S. Worters Excelsior Jap 40''28 143 km. 833	26 août 1928 Arpajon Lacey Grindley Peerless 34''60 167 km. 446	26 août 1928 Arpajon Lacey Grindley Peerless 32''10 180 km. 487	26 août 1928 Arpajon Denly Norton 31''84 181 km. 960
LE MILLE ARRÊTÉ							
11 octobre 1925 Arpajon Janin Train 1'29''30 64 km. 878	11 octobre 1925 Arpajon Liaudois Train 1'10''59 82 km. 074	11 octobre 1925 Arpajon Liaudois Train 1'7''85 85 km. 388	14 septembre 1928 Brooklands Staviland Excelsior Jap 55''69 104 km. 033	15 mai 1926 Arpajon Worters Excelsior Jap 50''91 130 km. 801	5 septembre 1926 Arpajon W. D. Marchant Chater-Léa 44''53 134 km. 106	8 juillet 1927 Brooklands Dawenport H. R. D. Jap 43''10 134 km. 422	14 juin 1926 Brooklands Dawenport H. R. D. Jap 41''43 139 km. 841

Toutes classes mondiales : la vitesse maximum

KILOMÈTRE LANCÉ

29 mars 1929 — Daytona Beach
H. O. D. Segrave — Sunbeam-Auto
11''02 — 326 km. 678

KILOMÈTRE ARRÊTÉ

26 mai 1926 — Brooklands
J. G. P. Thomas — Thomas spéciale
25''74 — 139 km. 860

LES CHAMPIONS



Druz



Lemasson



Janin

DU MONDE

1929

SIDECARS				CYCLECARS			
1000 cmc. Cl. E	350 cmc. Cl. B.J.	600 cmc. Cl. F	1000 cmc. Cl. G	350 cmc. Cl. H	500 cmc. Cl. I	750 cmc. A. J.	1.100 cmc. Cl. K

LE KILOMÈTRE LANCÉ

26 août 1928 Arpajon Baldwin Zénith Jap 17''95 200 km. 557	5 septembre 1926 Arpajon W. D. Marchant Chater Léa 25''91 138 km. 942	20 octobre 1927 Oostmale Flintermann F. N. 22''58 159. km 433	6 juillet 1929 Edsviken Edw. Magner R. E. sp. Jap 20''23 177 km. 953	26 août Arpajon Chéret Austral 35''38 101 km. 752	12 octobre 1926 Brooklands Jakson Morgan Blackburn 30''88 116 km. 580	26 août 1928 Arpajon Darmont Morgan 23''62 152 km. 413	26 août 1928 Arpajon Sandford Sandford 21''38 168 km. 381
---	--	--	---	--	--	---	--

LE KILOMÈTRE ARRÊTÉ

8 septembre 1926 Brooklands G. W. Patchett Mc. Evoy Jap 26''21 137 km. 352	25 septembre 1927 Oostmale M. Lovinfosse F. N. 36''20 99 km. 447	14 mai 1927 Brooklands Dawenport H. R. D. Jap 32''23 111 km. 697	19 octobre 1927 Brooklands Baragwanath Brough Superior 29''84 120 km. 643	26 août 1928 Arpajon Chéret Austral 45''48 79 km. 155	10 septembre 1926 Brooklands G.-E. Tottey Oméga-Jap 48''15 74 km. 766	11 octobre 1925 Arpajon Sandford Sandford 40''75 88 km. 343	7 octobre 1925 Brooklands R. Jackson Morgan Blackburn 34''93 105 km. 063
---	---	---	--	--	--	--	---

LE MILLE LANCÉ

26 août 1928 Arpajon Baldwin Zénith Jap 28''92 200 km. 333	5 septembre 1926 Arpajon W. D. Marchant Chater Léa 41''95 138 km. 108	26 août 1926 Arpajon A. Denly Norton 39''31 147 km. 383	5 septembre 1926 Arpajon C. F. Temple O. E. C. Temple 34''80 166 km. 483	26 août 1928 Arpajon Chéret Austral 57''06 101 km. 535	6 septembre 1927 Arpajon Dhome Morgan 47''86 121 km. 053	26 août 1928 Arpajon Darmont Morgan 38''19 151 km. 705	26 août 1928 Arpajon Sandford Sandford 34''55 167 km. 688
---	--	--	---	---	---	---	--

LE MILLE ARRÊTÉ

15 juillet 1926 Brooklands G. W. Patchett Mc. Evoy Jap 39''55 146 km. 488	5 septembre 1926 Arpajon W. D. Marchant Chater Léa 52''32 110 km. 734	14 juin 1927 Brooklands Dawenport H. R. D. Jap 48''46 119 km. 554	19 octobre 1926 Brooklands Baragwanath Brough Superior 44''72 129 km. 553	<i>A établir</i>	10 septembre 1926 Brooklands G.-E. Tottey Omega Jap 1'8''06 85 km. 125	6 juillet 1924 Arpajon Dhome Morgan 59''27 97 km. 749	13 septembre 1923 Brooklands W.-D. Hawkes Morgan-Anzani 49''86 116 km. 198
--	--	--	--	------------------	---	--	---

non enregistrée officiellement à ce jour :

MILLE LANCÉ

22 avril 1928 — Dayton-Beach
Ray Keech — Triplex-White
17''345 — 334 km. 022

MILLE ARRÊTÉ

26 mai 1926 — Brooklands
J. G. P. Thomas — Thomas spéciale
36''41 — 159 km. 121

LE VITESSE 1929



Marchant



Chéret



Dhome

Des candidats aux records 1929

C'est à cette époque que l'on voit sortir des conceptions assez curieuses. Le sidecar Motosacoche de Verdy s'inspirait des Bugatti d'alors, recouvrant complètement la roue. La fourche de la moto comportait un coupevent. La Mascotte de Cheret en 125 cmc., se permettait d'avoir trois carburateurs. Tout d'abord, nous assistons, à l'établissement de petits records. En 75 cmc., Barthelemy sur Rovin effectue du 56 kil. 425 : record. En 100 cmc., Lézin sur Rovin bat le record à 91 kil. 521, et en 125 cmc., Cheret sur une P. S. Mascotte, qui roule encore entre les mains d'un jeune homme à l'heure actuelle, bat le record à 85 km. 328, suivi de Durand sur Monet et Goyon, et Liaudois sur Mascotte également. Les Scooters n'ont pas eu de chance cette année et le seul représentant Janin, sur Monet et Goyon fait une chute et disparaît de l'épreuve. Nous voyons en 250 cmc. une pénurie de concurrents. Seul Le Vack vient avec son Jap, mais est arrêté en cours de route. En 350 cmc., le même Le Vack réussit cependant à battre le record sur un Jap également à 155 km. 306. Il est à remarquer que Le Vack ce jour-là fit 2 essais et



Franconi

détient une grande partie des victoires, et surtout la performance triple de Rovin, imposant sa suprématie dans la petite cylindrée.

Quatrième Année 1924 — 27 Avril

La journée des records prend une autre tournure. C'est l'Association motocycliste de France, qui vient organiser cette année la « journée des vitesses ». C'est non plus l'Allée des Acacias, que des considérations particulières interdisent, mais en pleine forêt de Sénart, sur la route qui va de l'Obélisque à la Croix de Villerois qu'aura lieu la journée des vitesses. La route vient d'être refaite, et est même meilleure que l'Allée des Acacias, car elle ne comporte aucune ondulation. On s'attend à des chutes magistrales de record. C'est encore le kilomètre lancé qui fait la base de la journée. C'est M. Mauve, qui est chargé des fonctions de commissaire général. Cependant le M. C. F. ne s'avoue pas vaincu, et annonce la « journée des records » pour le 6 juillet. Celle-ci aura lieu à Arpajon sur une route nouvellement refaite en monolastic et ne cédant en rien à celle de la Forêt de Sénart. Mais cette fois le M. C. F. corse le programme, en annonçant des records sur le kilomètre lancé et arrêté, le mille lancé et arrêté. Ce sera d'ailleurs cette dernière formule qui prévaudra plus tard.

1^{re} Epreuve — Forêt de Sénart. — Le temps n'a pas favorisé Mauve. Les tentatives débutent sous une averse, et de nombreux coureurs ne prennent pas le départ. Cependant 5 records du monde seront battus, et de nombreux records établis, car malgré le temps, la route permet de tenter l'aventure. C'est d'abord Le Vack qui vient d'être sacré grand champion mondial. Les journaux annoncent la vitesse phénoménale de 182 km. sur 1.000 cmc. Puis nous voyons Péan, dont, disent les journaux, la fidèle Peugeot a un moteur qui montre maintenant le chemin aux constructeurs anglais : l'arbre à came en tête ; Griffon, détenant un record avec Barthelemy en 100 cmc., et un autre avec Liaudois en 175 cmc., tandis que l'armont détiendra le record sur Darmont monoplace, en catégorie 750 cmc. Les résultats sont les suivants : 75 cmc., Lézin sur Rovin 53 km. 892, suivi de Décombart sur Tavernier ; 100 cmc., Barthelemy sur Griffon 92 km. 592, record, suivi de Lézin sur Rovin, 175 cmc., Liaudois sur Griffon à 104 km. 803, suivi de Glech sur Aleyon et Lemasson également sur Aleyon. En 250 cmc., Le Vack bat le record seul à 140 km. 460 et en 350 cmc., il rebat son propre record à 149 km. 190. Péan est recordman en 500 cmc à 145 km. 161. En 1.000 cmc., c'est toujours Le Vack qui bat ses records et fait le meilleur temps de la journée à 182 km. 833, soulevant l'étonnement de toute la presse. En sidecar, toujours Le Vack recordman sur 1.000 cmc., à 152 km. 867. Les cyclecars vident aussi l'établissement de records avec Pichery sur Mauve 350 cmc., et Doué sur Colomb 350 cmc., Dhôme sur Morgan en 500 cmc., monoplace, et Violet sur Violet en

500 bi-place. Nous revoions encore Dhôme en 750 cmc., ainsi que Pierpont sur Morgan, suivi de Sandford sur Sandford. En voiture apparaissent les Ariès, et Rigal, avec le conducteur émérite Doré. C'est surtout la machine de Le Vack qui intéresse le public. La distribution est commandée par arbre à came en-dessus les soupapes sont inclinées, et ce qui nous semble très naturel maintenant fait sensation à l'époque. La première fois qu'on vit cette machine, c'était à Brooklands ; déjà Le Vack avait le stabilisateur de direction que l'on appellera plus tard frein. La Peugeot d'alors, 350 cmc., avait un arbre vertical situé sur le côté droit du moteur, commandé par un train de pignon d'angle dans le carter, le graissage était assuré pour la distribution par une canalisation directe du compte-gouttes au carter.

2^e Epreuve. — Arpajon. — Malgré la concurrence de la journée de vitesse, la deuxième journée des records de l'année sur la route d'Arpajon permit de battre les chiffres déjà existants. Le kilomètre lancé, d'une part, voit la victoire de Cheret sur Rovin,



Sourdot

dans le premier essai à 151 km. 802, il avait déjà battu l'ancien record qui ne s'élevait qu'à 147 km. 540. La même performance est réussie par la Motosacoche de Rossi, qui, dans un premier essai, bat l'ancien record de 150 km. 620 à 152 km. 575, puis le rebat à nouveau à 153 km. 551, suivi de Péan sur Peugeot, qui ne peut qu'égaliser l'ancien record. En 1.000 cmc., Harley-Davidson se rachète, conduit par Dixon et bat le record du monde à 171 km. 800. Comme les deux précédents, il avait au cours d'un premier essai battu l'ancien record : il est suivi de Lambert, disparu depuis, sur Excelsior, Franconi sur Motosacoche, Temple sur British Anzani et Rigauti sur Harley-Davidson. En sidecar, c'est encore Le Vack qui bat le record du monde de 350 cmc., à 124 km. 567. Bernard présente au public la nouvelle Gnome sidecar 600 cmc., qui fait 108 km. 794, et en 1.000 cmc., nous revoions Dixon toujours sur Harley-Davidson battant le record à 143 km. 769. Motosacoche conduit par Verdy, Harley-Davidson par Villiamy, New Impérial par Duverne viennent ensuite. En cyclecar encore, c'est la chute des records. Poirét sur Morgan fait 125 km. 391, et Sénéchal en 751 cmc., fait 122 km. 116. Derrière lui, nous voyons Lombart sur Salmson, Poirét sur Morgan, et Sandford sur Sandford. En cyclecar 1.100 cmc. monoplace, Robert Benoit apparaît, et fait du 160 km. 213, battant le record sur Salmson. En bi-place, c'est Bueno qui est recordman à 139 km. 399, suivi de Darmont et de Sénéchal. Nous retenons de cette année-là l'apparition des amortisseurs Hartford, le non-succès des plus brillants véhicules de l'époque, les vélos à moteurs ce qui est incompréhensible, la vogue de plus en plus grande du carburateur Amac qui



Claessens

Baudelaire sur Griffon, Janin sur Monet et Goyon en petite cylindrée. En 250 cmc., nous revoions Le Vack qui fera 143 km. 027 sur New Impérial, suivi de Judd sur Douglas. Ce même Judd ne pourra tenter l'épreuve en 500 cmc., étant arrêté stupidement, mais en 750 cmc., Péan s'approprie la vitesse de 165 km. 441 sur Peugeot, tandis que Judd, est encore arrêté. En 1.000 cmc., Temple sur Montgomery ne peut battre Le Vack qui atteint la moyenne formidable de 191 km. 591 sur une Brough Supérieur, et qui est de ce fait le grand recordman mondial. En sidecar Judd est plus heureux, tant dans le kilomètre lancé, que dans le kilomètre arrêté. Dans ce dernier, il bat le record à 117 km. 649. En 1.000 cmc. Le Vack emmène son sidecar Brough Supérieur à 160 km. 534 et 160 km. 497. Nous voyons ensuite la victoire de Doué sur Colomb, de Cozan sur Sandford, etc. Le kilomètre arrêté voit également une quantité de records établis, car c'est la première fois dans bien des cylindrées qu'on le tente.

Cinquième année 1925 — Arpajon — 11 octobre

C'est un jeudi qu'a été décidée la journée des Records : c'est dommage car les spectateurs ne seront pas nombreux. Le Vack est absent cette année-là. Mais Anderson a un Indian dont on parle beaucoup. Et aussi, Temple est à la cote avec un British Anzani dernier cri.

Chez les concurrents, la qualité remplace la quantité. Un ennui surgit : l'appareil de chronométrage est capricieux et le temps est long entre chaque essai : certains concurrents vont tenter 3 essais et peut-être la mort... de leur engin ! Cependant, tout se passe régulièrement : l'effort des organisateurs est

surhumain. Le clou de la journée sera la performance d'Anderson sur Indian 1.000 cmc. à 194 km. 594 ; petit américain d'un calme impressionnant. Et mieux, dans cette Indian 8 soupapes, aucune conception moderne ! Train aussi fut merveilleux ce jour-là : 10 records à son actif : deux autres ne lui furent pas attribués par raté du chronométrage.

Alcyon approche de justesse en 175 cmc quatre-temps le fameux chiffre de Marchant. Sima Violet fait 115 km. en 500 cmc. cyclecar tandis que D'Yrsan s'approprie deux records de Sénéchal. Grâce à la suralimentation, Casse, sur un 1.100 cmc., aura d'un coup un gain de 15 km., approchant la 1.500 cmc. Talbot. C'est cette année-là que le canard, fantastique pour l'époque, courut le monde du 256 à l'heure d'Anderson ; la vérité plus simple est que, pour le mille lancé, des difficultés de chronométrage surprisent sur le moment les officiels ; toujours est-il que les temps publiés dans le monde entier furent à l'aller de 190 km et au retour de 256 km. ce qui aurait donné une moyenne de 218 km. Mais la technique seule s'opposait à cette performance : les tours-minute du moteur n'autorisaient pas un tel record : le plus stupéfait de cette performance fut d'ailleurs Anderson lui-même.

Sixième année

1926 — Arpajon — 6 septembre

30 records mondiaux battus cette fois ! 7 records internationaux aussi, et 2 records mondiaux établis. Beaucoup de monde. Temple sur sa fameuse O. E. C. sidecar 1.000 cmc. passe à 167 km. 558 au kilomètre et 166 km. 483 au mille. Druz s'illustre sur Dollar 125 cmc. à 105 km. 479. Worters sur Excelsior J.A.P. 250 cmc., à 144 km. 781 et 143 km. 780. Marchant emmène son 350 cmc. Chater Lea à 165 km. 745. En 5.000 cmc., Temple atteint 195 km. 386. En voitures, Elridge, sur une Miller 2 litres, atteint 224 km. 230. Les essais sur le départ arrêté sont moins brillants que l'année précédente.

Septième année

1927 — Arpajon — 6 septembre

Ce fut une mauvaise année : la pluie vint contrarier l'organisation et les spectateurs durent rentrer chez eux sans avoir pu assister à la moindre tentative : deux jours plus tard, le mardi, le M. C. F. procédait à cette reprise : en semaine, peu de monde et la circulation rétablie ne permit de s'attaquer qu'aux kilomètres et mille lancés.

Cependant on voit le Vack anéantir en 500 cmc., 750 cmc., en sidecar 600 cmc., les anciens records sur New Hudson... Dixon aussi sur Brough Superior et Right sur Brough Superior tentèrent mais en vain les records : ce fut tout en motos. En autos, Dhôme sur Morgan, Siran sur d'Yrsan et Sandford sur Sandford, De Rovin sur Rovin et Goutte sur Salmson eurent plus de chance. Divo sur Talbot 1.500 cmc. eut aussi la gloire de cette journée handicapée à plus de 208 km. 514 au kilomètre et 207 km. 620 au mille, battant ce dernier record.

Huitième année

1928 — Arpajon — 26 août

La plus belle journée mondiale des records ! Tout ce qu'on pouvait espérer fut réalisé. Que verrons-nous cette année ? Le bilan de 1928 est impressionnant : 15 records du monde, 9 records internationaux, 32 records français, battus, égaux ou établis.

Pour la première fois, une motocyclette dépasse le 200. Morel sur Amilcar atteint 210. Cette année, la pluie vint encore contrarier les organisateurs, mais fort tard.

C'est toujours sur la route Etrechy à Arpajon, du bas de la côte de Torfou au bas de la côte d'Arpajon, que se déroulent les essais de records. A noter que cette belle route en monolastic, l'une des plus belles du monde pour sa rectitude, comporte une très légère pente inférieure à 2 % dans un sens ; aussi les records étant établis dans les deux sens pour être réguliers, il est facile de se rendre compte des difficultés que comportent ces tentatives et la raison pour laquelle toujours le retour se trouve inférieur à l'aller. De plus, le plateau sur lequel se déroulent les tentatives est toujours balayé par une brise perpétuelle, provoquée par la différence de niveau du bassin séquanais et de la Beauce, autre difficulté. C'est dire que les records arpajonnais sont des plus réguliers. Aussi l'industrie mon-

diale sait tout le parti et l'intérêt que cette réunion entraîne ; 50 records ont été mis à mal à Arpajon : c'est un chiffre. Le 26 août est une date historique : c'est le jour où, pour la première fois, la moto a dépassé le 200. Pour d'aucuns, le fait les indiffère. Certains grincheux hurlent « à quoi bon ? ». Pour nous, le 200 est une date ; du point de vue pratique, c'est l'acheminement vers la perfectibilité de plus en plus grande de nos métaux : pour le client, c'est l'assurance de plus en plus grande que la moto qu'on lui vend est absolument inbrisable, et c'est quelque chose. Quelle étude de matériaux entraîne de telles performances, de telles vitesses de rotation, de telles trépidations, car il ne faut pas croire que le billard d'Arpajon est aussi lisse qu'on est tenté de le croire. Cette route établie en 1922, à l'époque où les vitesses de 100 étaient maxima ; si l'on a un engin qui dépasse le 100, combien ce tapis ondulatoire est désagréable : que dire à 200 ! L'effort de résistance est sextuplé entre 100 et 150 ; ne parlons que pour mémoire de l'effort moral et physique du conducteur qui à 150 ou 180 doit résister aux attractions invincibles du décor, et cela à la cadence de 52 mètres à la seconde !

Ce qu'on a vu en 1928

Un Amilcar qui a atteint 210. Morel n'avait pas un véhicule de 1.500 cmc., comme beaucoup l'ont cru, mais un 1.100 cmc. légèrement alésé, donnant à peine 1.200 de cylindrée. Baldwin, sur une Zenith équipée d'un J.A.P., a réussi le fatidique 200 ! Ces deux performances ne doivent pas laisser dans l'ombre les autres tentatives heureuses. Denly, sur 750 cmc. Norton, Lacey sur Grindlay-Peerless équipée d'un J. A. P. 1.000 cmc., Darmont aussi sur cyclecar 750 cmc. fait des performances remarquables aussi. Sandford avec 1.100 cmc. a fait preuve d'une remarquable stabilité. Pourquoi ne pas noter également la performance de Mme Jenky, la première femme qui s'attaque aux 200 à l'heure sur 2 litres Bugatti.

Enfin mettons en vedette l'effort des fabricants de pneumatiques, car les vitesses actuelles sont la conséquence de l'excellence des pneus. N'est-ce pas, une preuve évidente de l' inanité des raisons que donnent du nombre d'accidents dus à l'éclatement des pneus : car pas un éclatement n'eut lieu.

Quelle conclusion s'impose ?

Cette journée a permis une hécatombe de records battus avec une marge importante pour que nous ayons l'impression que leur fond n'a pas encore été atteint. Le record de vitesse est le premier pas du progrès. On développe l'endurance, on établit des records sur des bases de plus en plus longues. Constata-tion que beaucoup trop de marques se désintéressent des records sur petites distances. Sans doute la préparation est-elle très onéreuse et n'ont-ils pas la même valeur publicitaire qu'une victoire dans une importante course sur route. Mais la portée technique est sans aucun doute plus considérable. Que de données intéressantes non seulement sur le moteur, mais sur les transmissions, les cadres, etc... Pour la première fois, officiellement, le record moto du kilomètre et du mille dépasse le cap des 200. Gros événement : le sympathique Baldwin, a accompli un exploit sensationnel qui mérite toute admiration. A notre avis, les voitures ont encore une sérieuse avance sur les motos. Avec 100 cmc. de cylindrée en plus, Amilcar dépasse de 6 kilomètres le record moto. Il y a deux raisons essentielles à cela : d'abord le rendement des moteurs. Le compresseur joue un rôle important. Il ne peut donner des résultats intéressants que pour les polycylindres, et n'a pas brillé sur les moteurs de motos à un ou deux cylindres. Des essais faits par presque toutes les marques : aucune d'entre elles ne l'a adopté. Avec un six cylindres comme l'Amilcar, l'écoulement continu de la colonne des gaz permet d'employer un compresseur dans les meilleures conditions. Tant que nous n'aurons pas des quatre cylindres sur les motos de course, l'utilité d'un compresseur reste discutable. A cylindrée égale, le bicylindre de moto sans compresseur ne donne guère que la moitié de la puissance d'un polycylindre de voiture de même cylindrée. La seconde cause de la supériorité des voitures, c'est le carénage de la carrosserie.

Le bilan au km. et au mille lancés

Pas de petites cylindrées cette fois. Ça débute à la 350 cmc. avec Lacey qui vibre à

167 km. 597 sur le kilomètre et 167 km. 446 sur le mille, sur Grindlay-Peerless, moteur J. A. P. En 500 cmc., c'est encore Lacey, sur même marque qui atteint 181 km. 360 et 180 km. 487. Franconi suit sur Sunbeam, puis Denly sur Norton. Tous les trois battent les anciens records, mais Lacey reste le meilleur.

En 1.000 cmc., c'est le prodigieux Baldwin qui, sur une Zenith J. A. P. réussit l'impossible 200 jusqu'alors : exactement 200 km. 557 et 200 km. 333 sur kilomètre et mille. Herkuleyns, vieux loup de records ne réussit que 136 km. 125 : pas mal quand même ! Lambert, d'ailleurs imprudent parce que parti avec un pneu usagé, ne tient qu'un petit 150 km. 836.

En sidecars, la lutte est rude aussi : Denly sur 600 cmc., se rattrape sur Norton en devenant recordman à 147 km. 843, et 147 km. 383, tandis qu'en 1.000 cmc., Meyer sur Brough Superior ne fait que 134 km. 028.

Les cyclecars aussi s'illustrent l'année dernière : au kilomètre et au mille lancé, c'est Chéret, l'homme au foulard rouge, mais à l'inaltérable sourire (voyez Pyrénées !) qui se crée recordman en 350 cmc. à 101 km. 752 et 101 km. 535. Darmont, sur sa Morgan 750 cmc. bat aussi le record à 152 km. 413, mais ne s'attaque pas au mille lancé. Puis, en 1.100 cmc., à son tour Sandford inscrit son nom à 168 km. 381 et 167 km. 688, tandis que Dhôme en 2 essais différents sur Morgan et Patron sur Sandford viennent derrière lui à quelques kilomètres.

Le kilomètre arrêté

Comme on le pense le kilomètre arrêté profite aussi de ces dispositions offensives : François, Herkuleyns, Denly, Chéret et Sandford sont les vainqueurs ; mais la foule se passionne moins à ces performances. Seul, le départ à l'arraché est impressionnant.

Ei les voitures ?

Elles aussi sont à l'honneur. Une femme, Mme Steward augmente le record à 123 k. 520 en 350 cmc., tandis que le « joujou » de De Rovin bat le record à 136 km. 157. En 1.100 cmc., on a l'émotionnant spectacle du 200 et plus avec Morel qui atteint le 206 km. 985. Ses adversaires directs ne peuvent le surclasser malgré une offensive fameuse : Casse, sur Salmson fait 197 km. 856, le prince Cantuzène sur M. G. C. Cozette, 191 km. 846.

En 1.500 cmc., Morel remet ça et donne la chair de poule à 210 km. 770 et 210 km. 218, tandis qu'une cylindrée supérieure libre Valcourt sur Bugatti n'atteindra que 169 km. 093.

Au départ arrêté, la pluie fait rage et l'on doit interrompre le massacre des records : seuls, De Rovin sur une 500 cmc. et Morel sur son Amilcar 1.500 cmc. s'alignent au poteau et réussissent à battre les records.

En marge

Mais le fait d'être recordman coûte bien cher : et certaines bourses ne le peuvent à leur intention, on a organisé les « performances contrôlées » et c'est ainsi qu'on assistera à l'envolée de Mme Jenky à 199 km. 059 sur une Bugatti 2.000 cmc., tandis que Blondel sur une moto Sunbeam 500 cmc. fera 149 k 501 et Girard sur une 1.000 cmc. 132 km. 401.

Conclusion

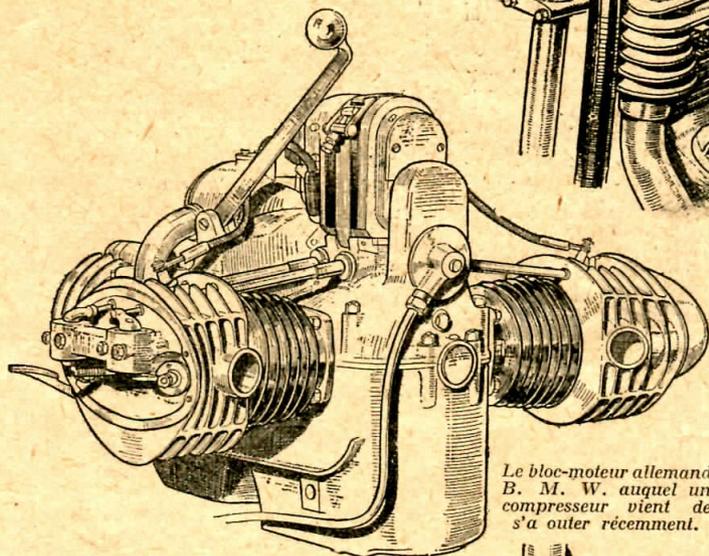
La journée des records ne fut pas comme certains peuvent le croire, une épreuve qui du jour au lendemain fut classique, pour l'excellente raison que les records pouvaient être battus aussi bien en Amérique qu'en Europe, qu'en Afrique, que dans tout autre pays du monde. Pendant longtemps, les records nous arrivaient télégraphiquement du monde entier, plus particulièrement de l'Amérique. En France, nous étions en retard, parce que les routes, par suite de la guerre, étaient dans un état des plus déplorable. Puis, petit à petit, la révision routière se fit, et nos grandes organisations envisagèrent la possibilité de disputer aux autres groupements étrangers le monopole des records. Quand eut lieu la première journée ? La fixer effectivement est assez délicat, car antérieurement à l'année 1921, il n'y eut pas de réunions plus spécialement réservées à cette manifestation. Ce n'est qu'en 1921 que l'on peut dire qu'effectivement la journée des records mondiaux a pris naissance, car cette journée n'est pas seulement une journée française, mais universelle. — M. ADAM.

H. P. BORESTROKE

Polycylindres dans le monde

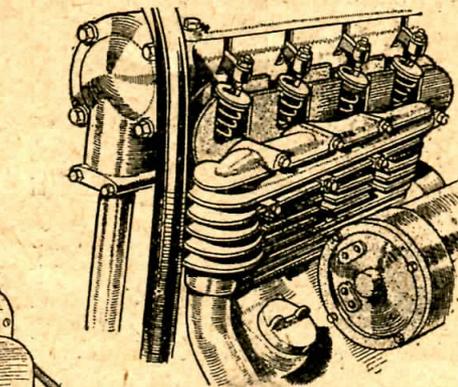
NOUS avouons que la question des polycylindres nous tient au cœur, et il y a pas mal d'années que nous avons souhaité l'emploi plus répandu du quatre-cylindres pour les cylindrées supérieures au demi-litre, et du flat-twin pour les plus petites cylindrées. Même les toutes premières quatre cylindres F. N. étaient des machines captivantes et vraiment en avance sur leur temps, avec non seu-

des prix très raisonnables si des séries importantes étaient construites.

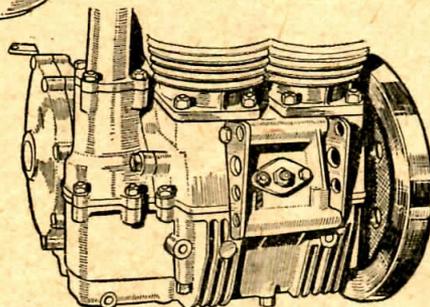


Le bloc-moteur allemand B. M. W. auquel un compresseur vient de s'ajouter récemment.

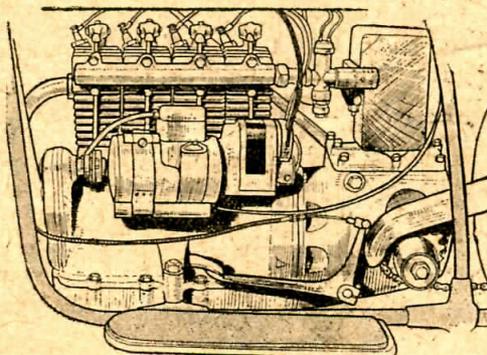
lement leur quatre cylindres, mais avec l'allumage par magnéto et la transmission par engrenage. Et combien il a été regrettable que la mode motocycliste, qui dans certains cas n'est plus logique que la mode tout court, ait poussé F. N. à cesser la fabrication de ses quatre cylindres pour se consacrer, avec beaucoup de succès d'ailleurs, à la construction des monocylindres. Nous ne savons certes pas si une quatre cylindres 500 aura la vitesse d'une monocylindre de cette cylindrée, et, en toute franchise, nous ne le pensons pas, à moins qu'on ne monte un compresseur. Mais nous croyons qu'une machine de ce type pourra, sans sacrifier la souplesse au rendement, atteindre le 100 ou le 110, et nous considérons que cette vitesse est pratiquement plus que suffisante. Elle permet une allure de route de 75 à 80 et des moyennes de 55 à 60. C'est plus que n'en demandent la plupart des motocyclistes. La principale objection, c'est le prix ; les motos à 4 cylindres actuelles se classent dans les motos chères (en compagnie d'ailleurs de monos et de bicylindres). Mais nous avons précédemment indiqué que sans considérer la 4 cylindres comme une moto bon marché (au moins actuellement), on pouvait envisager



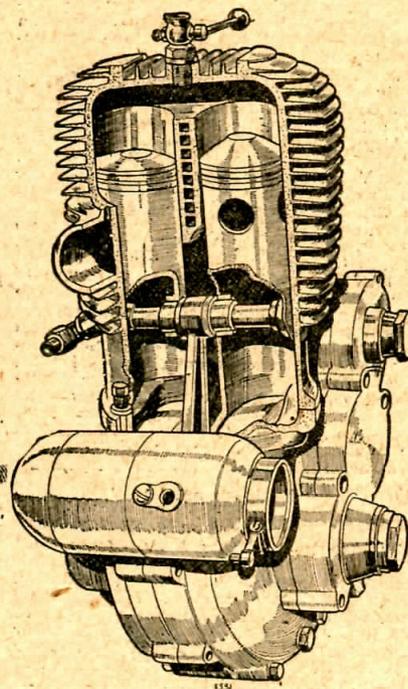
L'a. c. t. de la quatre cylindres anglaise Mc. Evoy.



La Peugeot française des records que pilotèrent Péan, Vulliamy, Richard et Gillard.



Un bloc-moteur belge : la F.N. quatre cylindres.



Le Garelli, deux cylindres à chambre commune répandu en Italie.

Et nous souhaitons qu'un fabricant de moteurs entreprit d'établir des blocs moteurs à 4 cylindres pour moto, tout comme on fait des blocs moteurs de voiture. Or, nous apprenons que l'un d'eux prépare quelque chose dans cet ordre d'idées, que le prix ne sera guère plus élevé que celui d'un bloc moteur monocylindrique. Nous lui prédisons un beau succès. Il est également certain que, de plusieurs côtés, on prépare des bicylindres. Quant à la transmission par engrenages, nous sommes persuadés que le mouvement est déclenché. Et comme nous le prévoyons, il se développe parallèlement à celui du polycylindre. Sur les 4 cylindres du Salon de Londres, on prévoit le montage d'un démarreur électrique. Nous avons toujours soutenu que transmission par engrenages, démarrage électrique et suralimentation se développeraient sur les motos à partir du moment où les quatre cylindres apparaîtraient. C'est bien ce qui semble se passer. Nous allons voir maintenant sans doute diverses tendances se superposer : mécanisme enclos, suspension arrière, direction par moyeu pivotant, polycylindres, transmission par cardan. La moto se dégage de plus en plus de la bicyclette, pour se rapprocher de la voiture.

H.-P. BORESTROKE.

Une place

On nous demande un jeune homme de bonne famille, de bonne éducation, connaissant bien la moto, conduite et réparation, pour seconder et remplacer agent parisien. Moto Revue : M. A. écrire seulement.



Les concurrents s'alignent pour un départ d'étape : la minule ultime !

Nos Coureurs : ce qu'ils ont eu, ce qu'ils ont fait

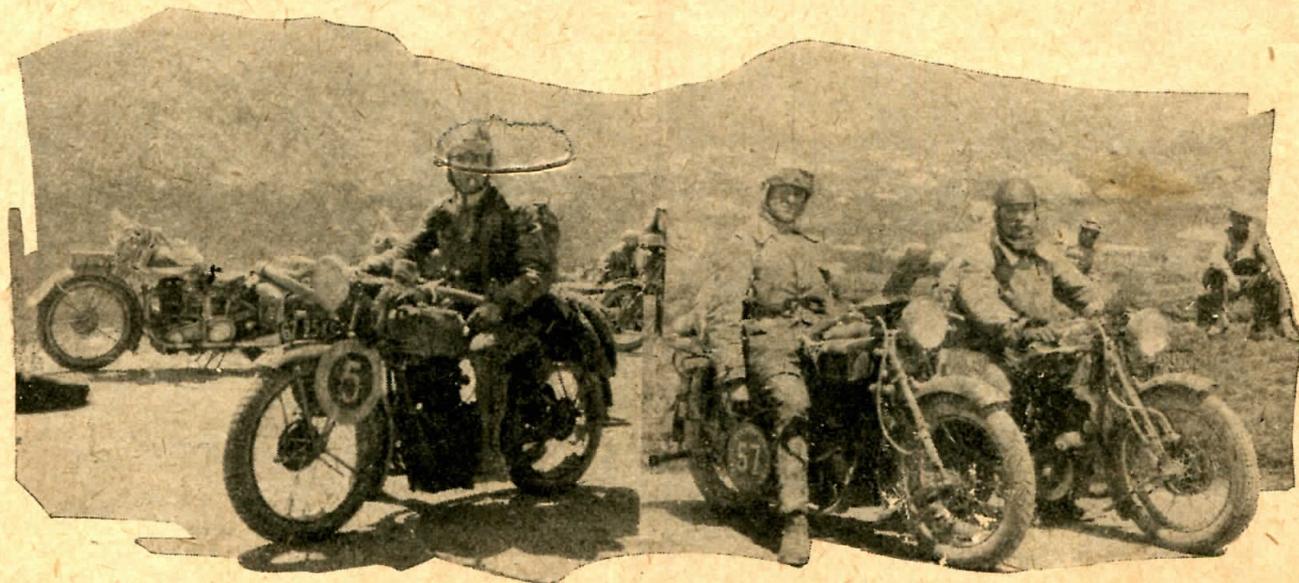
Bacquet. — L'indépendant Bacquet arrive quand même au poteau, quoique fortement pénalisé. Il n'en a que plus de mérite ne s'étant pas démoralisé : bûche dans le Tourmalet et à Bort : il arrive cependant avant la fermeture. Son moteur chauffe énormément, car, dans la chute, il a perdu son bouchon d'huile de boîte de vitesse, et sa deuxième vitesse est coincée.

Baudart. — C'est dommage pour Baudart qu'une crevaillon l'ait retenu si légèrement trop de temps, qu'il ait écopé deux

points seulement dans la course. Nous sommes les premiers à déplorer cette malchance, qui n'influence en rien sa marque. Il a continué, il ne s'est pas démoralisé, donc c'est un as.

Bernard. — Bernard l'a trouvé saugrenu cette année. Il se devait d'arriver vainqueur, mais il ne faut pas oublier qu'il avait une certaine blessure à l'épaule qui le faisait terriblement souffrir. Son mérite n'en est que plus grand, car il savait d'ailleurs qu'il était talonné très froidement par les Ariel et les Gillet-Herstal.

Bobs. — Bobs n'est pas, comme il en mourait d'envie, arrivé ex-aequo avec Golaz et Nébil Dino. Il est quand même arrivé à Maillot... puisqu'il montait une Ariel. Cependant il est bon de dire qu'ayant grippé précédemment, car sa machine était absolument neuve, et il avait voulu suivre dès Paris la cohorte imposante des 500 cmc., de telle façon que son pignon de première serra par trois fois en montant le Tourmalet : il imposait à sa machine un très rude effort, mais obtenait quelques points de pénalisation. Signalons qu'un certain M. Débat,



La M.G.C. dans le fond ; au premier plan, la nouvelle 250 cmc. Gnome de Bourgoïn qui terrine.
L'équipe F.N. Richard et Carré, pose devant l'objectif

chirurgien-dentiste de Toulouse, 18, rue Lafayette, dut donner ses soins à Bobs, et lorsqu'il sut que c'était un concurrent de Paris-Les Pyrénées-Paris, il ne voulut pas accepter d'honoraires. Nos remerciements.

Boutillier. — Boutillier a conduit Saroléa, en grand as, tel que nous le connaissons. Il a certainement eu quelques incidents de route comme les autres, mais avec des gens de cette trempe, il semble que lorsqu'une crevaison ou un accroc de minime importance surgit, ils disparaissent momentanément pour ne pas faire voir leur malchance, puis on les voit au contrôle sans jamais connaître la moindre pénalisation. C'est d'ailleurs ce qui caractérise un grand as, de ne pas afficher ses ennuis, mais de toujours arriver à la victoire, malgré ceux-ci.

Boura. — Que Boura ait conduit un... Styl'son en sidécar à la Porte Maillot, c'est normal. Cependant, il ne faut pas croire qu'il n'a eu qu'à appuyer sur les manettes pour arriver. Une malheureuse pierre, en montant le Tourmalet vint se coincer entre sa chaîne et son pignon. Il casse sa chaîne, passe le temps nécessaire à la réparer, et écope quelques points de pénalisation.

Bardèche. — Nous avons dit que Bardèche avait abandonné dès la première étape à 8 ou 9 kilomètres de Tours. Il paraît nous écrit-il que son virage a été inexactement défini dans *Moto Revue*. Il a fait un looping sur une « mauvaise route » à Pont-du-Cher. Hélas, la nuit probablement lui a fait confondre la route qui est excellente. Qu'il ait tangué avec d'autres camarades c'est possible. Résultat : soleil, luxation de l'épaule, et abandon. Nous n'avons jamais dit qu'il ne sait pas monter en moto, mais qu'il a dû abandonner pour une cause en dehors de sa mécanique, ce qui est tout différent.

Bourgoin : la composition en pâte à la dernière minute : nous en recauserons.

Calvet. — Calvet, le grand as et l'as grand de Rovin, est parti avec son énigmatique sourire, et est arrivé à la Porte Maillot avec le même sourire énigmatique. Qu'a-t-il eu ? Nous l'ignorons parfaitement, mais comme nous le disons plus haut, dans la catégorie des as on n'a pas l'habitude de se vanter de ses pépins. Et voilà comment la victoire sourit toujours à Calvet et à sa Rovin.

Campioti. — Campioti est un indépendant.

Vous vîtes dans un article la semaine passée ce que nous en pensons.

Carré. — Carré, l'homme sympathique de toutes les courses, celui qui apparaît au départ et disparaît aussitôt après l'arrivée. Pas un mot, modeste au possible. Il écoute, laisse dire, et retourne dans sa bonne ville de Reims recevoir les ovations de quelques intimes. Que Carré soit arrivé avec sa F. N. c'est normal, bonne machine, bon conducteur, mais il a eu une petite pénalisation. Pourquoi donc ? C'est au Tourmalet que cela lui est arrivé. Deux concurrents venaient de s'embrancher sur la route: cela arrive. Carré descend de machine pour leur porter secours puis il remonte, et constate qu'il a perdu 5 minutes. Découragé ? Non. Il continue et arrive à la Porte Maillot modestement. Aussitôt après le champagne, il s'en va. C'est un hasard qui lui nous a permis de connaître la cause de ses 5 minutes de retard. Nos félicitations.

Creuzé. — L'équipe Gillet-Herstal avait 3 concurrents. Nous avions bien pensé les voir tous les 3 au poteau. Creuzé a laissé ça là, à la dernière étape. C'est dommage. Son embrayage patinaît au Tourmalet, depuis Barèges. Pour comble, un caillou à Ax les Thermes vint briser son pot d'échappement. Mon petit doigt m'a dit qu'à Ganat après Clermont-Ferrand, ne surveillant pas son graissage, qui d'ailleurs était mal réglé, il a eu un ennui mécanique qui fut cause de son abandon. Lui-même nous écrit : Décidément pas de chance à la dernière étape. Songez que j'ai eu 13 crevaisons, c'est rageant, si près du but. J'ai rencontré cependant un garage où l'on a été gentil pour moi. C'est Monsieur Toureau, sur la route de Moulins, qui aussitôt après mon accroc, m'a offert, paille de bois, sac, corde, tout ce qu'il faut pour emballer ma machine ; puis sa femme m'a offert à déjeuner, l'un et l'autre refusant une compensation pécuniaire. J'ai le cœur gros d'avoir laissé ça là.

Debay. — L'homme au sourire et au cache-nez est parti avec son coéquipier Dumoulin ayant été engagés à la dernière minute. L'un et l'autre sont partis sur leur machine personnelle, et non pas sur des machines venues de Herstal, comme certains l'avaient suggéré. C'est d'ailleurs l'habitude de cette maison de ne pas avoir de machines spéciales pour chacune des courses. Que Debay soit arrivé,

c'est normal, puisqu'il est de la catégorie des grands as.

Destrube. — Vous connaissez l'histoire de l'accident de Garot. Vous connaissez en même temps l'histoire de Destrube. C'est triste que la maladresse d'un concurrent puisse briser les efforts d'une maison.

Dumoulin. — Lisez le petit mot pour Debay, changez son nom en Dumoulin, et ce sera le même panégyrique, avec cette différence que Dumoulin a cru que quelqu'un à *Moto Revue* le regardait de travers. Sans doute, ses lunettes étaient brouillées à ce moment. En attendant, il a fait ce qu'il devait faire. Comme un as qu'il est, il est arrivé victorieux sans pénalisation.

Flahaut. — Flahaut a abandonné à la troisième étape. Nous ignorons pour quel motif.

Fouchy. — Coureur pas assez connu encore, tout au moins dans notre région parisienne. Nous ne connaissons pas le motif des 9 points de pénalisation qu'il a écopés. Ce qui est certain c'est que c'est un homme de valeur. On a suggéré que le Styl'son qu'il montait était pour beaucoup dans son succès, cela est très probable, nous n'en avons jamais douté, mais enfin faut-il encore, que l'homme aussi soit excellent.

Gollaz. — Gollaz faisait équipe avec Dino et avec Bobs en vue d'étrangler Bernard et Naas, ou tout au moins de faire ex-æquo... sportivement. La malchance s'est mise en travers de l'équipe Ariel, mais Gollaz a réussi à terminer sans incident, donc sans pénalisation.

Gruyère. — Nouvelle machine que l'A. G. S., très suivie, et très décortiquée par les spectateurs. Au fond, elle ressemble étrangement à l'éternel vainqueur de toutes les épreuves de tourisme en 175 et 250. Nous avons dit : A. G. S. signifie Approvisionnement Général des Sports. Gruyère agent de San Sou Pap... et ceci explique cela. Sa victoire est fonction de la belle construction de l'une et de l'autre.

Kaddar. — Quand nous vîmes ce « moricaud » au départ, aux membres grêles, mais aux yeux brillants, beaucoup d'entre nous s'écrièrent : « l'imprudent, il n'arrivera jamais ». Voyez ce que nous disons plus loin pour les indépendants, et vous serez fixés sur la valeur de Kaddar.

Lacaze. — Lacaze faisait équipe avec



Néil Dino et son sourire malgré les avatars de ses pneus.
L'équipe San Sou Pap : dans le fond, l'indépendant Legal.



L.A.G.S. et Grugère son conducteur ; Maisonneuve sur l'unique Vélocette termine.

Bourgoin. Il a trouvé Paris-Les Pyrénées très dur ? Il est certain que ce n'était pas un amusement pour tout le monde. Lacaze pourtant avait une machine bien au point pour grimper le Tourmalet. Il eut pas mal de crevaisons, et surtout une bûche, grâce à un chien dans Bourg-Madame, où il abîma sa machine, désaxant les goujons de la culasse. N'ayant pas de joints de rechange, il fit un chassé-croisé de joints et de goujons, pour en fin de compte, arriver au contrôle dans les délais, mais pénalisé.

Lardenois. — Lardenois montait une San Sou Pap. Qui monte une San Sou Pap, n'a pas d'ennuis. Et voilà pourquoi Paris-Les Pyrénées-Paris de Lardenois est sans histoire.

Leclere. — Malade au départ, les organisateurs n'ont pas voulu l'accepter dans l'épreuve, en quoi ils ont bien fait, malgré la valeur de Leclere et de sa machine.

Legal. — Petit indépendant qui nous est arrivé la veille de l'épreuve, tout frais moulu de Marseille. C'est un jeune ingénieur qui fit, pour sa première épreuve, le circuit de Provence en vainqueur. Il était passé chez l'Agent de San Sou Pap à Marseille pour avoir une

machine pour Paris-Les Pyrénées-Paris, mais il n'y en avait aucune de disponible. Il fit donc l'épreuve sur sa machine personnelle, et vous voyez son classement. Nous en causâmes par ailleurs.

Louis. — Coureur méritant. Ses 4 points de pénalisation proviennent d'une bûche en montant le Tourmalet, qui l'arrêta pendant 5 minutes.

Mahant. — Près de Bordes, avant Villefranche, il eut un grippage de soupape. Cela tenait non pas à une insuffisance de graissage, mais à une surabondance de lubrifiant. Comme beaucoup, le Tourmalet, dans les conditions où on le faisait monter cette année, l'avait un peu émotionné. Il avait graissé un peu plus, à tel point que la calamine avait fait un véritable Motocuir sur ses soupapes. C'est dommage, car s'il est arrivé au poteau, il se devait de ne pas avoir de pénalisation.

Maisonneuve. — Décidément, Maisonneuve a juré de disparaître de ce bas-monde à la façon des anciens qui montaient au bûcher. Encore, dans Paris-Les Pyrénées-Paris, il est victime de brûlures profondes aux mains. Il change 3 fois de bougie dans la montée du

Tourmalet. Décidément, il y a encore du travail à faire sur les bougies.

Marciau. — Marciau sur Peugeot a fait une belle rentrée dans Paris-Les Pyrénées-Paris, se classant en digne coéquipier de Péan. Est-ce à dire qu'il n'a pas eu d'incident en montant le Tourmalet. Nous l'avons aperçu suivant d'assez près l'indépendant N° 45 qui tout d'un coup dérape sur les cailloux glissants, et s'affale. Marciau ne peut l'éviter, et vient buter dans la moto de l'indépendant. Et c'est ainsi qu'il eut un léger retard, qui lui a valu 5 points de pénalisation.

Marguil. — Nous avons dit ce que nous pensons de la M. G. C.. Ajoutons que Marguil qui est monté sur une machine, n'ayant pas fait 100 mètres avant le départ, eut 4 fois le décalage de sa magnéto dû à une chaîne qui frottait : en plus de ça, sa tuyauterie d'huile qui cassa, comme nous l'avons dit.

Mauris. — La chute et l'abandon : pour celui-ci, c'est tout ce que nous savons.

Mouret. — Mouret, c'est toujours l'équipe San Sou Pap l'éternel vainqueur, et l'un des membres de la fameuse équipe Stern, Mouret Baudart. L'insuccès est une chose inconnue



A travers les rails, les concurrents se sont élancés vers la montagne.

chez San Sou Pap, et comme tous les grands as, ces gaillards-là, ne se vantent jamais des incidents de route. Il leur suffit d'arriver toujours dans les délais, et à notre avis, c'est la meilleure formule.

Naas. — Naas s'est ennuyé dans Paris-Les Pyrénées-Paris. Il paraît, nous a-t-il dit, que ce n'était pas encore assez sévère. Songez qu'il a grillé simplement autant de cigarettes que l'an dernier. Quand donc aurons-nous la surprise de voir Naas vaincu? Il y a des années que nous l'attendons. Il est vrai que tant qu'il sera chez Gnome et Rhône ce sera difficile : Bonne machine et bon conducteur, c'est quasi impossible.

Nébil Dino. — Une crevaillon, un éclatement dans les 47 kilomètres qui séparent l'Aubisque de Luz. Puis quelques kilomètres avant Fontainebleau, une nouvelle crevaillon, et voilà comment Nébil Dino cette année a fait mentir ses supporters en n'arrivant pas absolument "vierge" à la Porte Maillot. Ces appréciations d'ailleurs, sont personnelles, car Nébil Dino, vous ne l'ignorez pas, cache quel qu'un de très important, sous une enveloppe de coureur. Sa préparation, nous dit-il, ne laissait rien à désirer. Nous n'en doutons pas. Notons que son chef direct, son Éminence Ilias Vrioni, Ministre d'Albanie à Paris, avait tenu à être présent au départ pour l'encourager. Ce fut un match de vitesse entre les Saroléa et les Ariel sur Paris-Bordeaux, dans le col d'Aubisque, tandis que Bernard se cramponnait avec adresse à sa machine, car Bernard n'avait pas été dire qu'il avait cassé un ressort de fourche. Nébil Dino crevait alors à 15 kilomètres. Dans Luz, nouvelle crevaillon : 4 minutes de retard. Bref après avoir maudit l'existence de coureur, Nébil Dino ne réussit à remonter qu'une minute sur quatre. Le lendemain sur Tarbes-Perpignan, nouvelle crevaillon. Une voiture suivie l'accroche, il va au fossé, mais trouve le moyen d'arriver avec deux minutes d'avance au contrôle. Il rerecrève à Ax-les-Thermes et arrive à temps au contrôle. Il nous semble que c'est lui qui a perdu sa chaîne de réservoir et tous ses outils sur la route à ce moment, tellement il

était énervé. Songez encore, avant Perpignan, 3 nouvelles crevaillons lui permettent cependant d'arriver dans les délais. Dans l'étape Toulouse-Clermont, il recommence sa lutte avec les pneus, ayant eu le malheur de donner sa dernière chambre à air à un concurrent malheureux, sa bouteille d'air était vide. Il saute dans un taxi, arrive chez Michelin et sa bouteille est rapidement regonflée à 170 kg. de pression et à l'œil! Merci pour la Maison Michelin. La dernière étape voit la catastrophe. N'est-ce pas Boutillier qu'on a entendu sussurer : « Alors, on ne voit que Dino et ses pneus ». Mais Boutillier a bon cœur, et offre une enveloppe à Dino, qui refuse. Quelques kilomètres avant Montargis, éclatements magnifiques, dont un à plus de 105 à l'heure. Ajoutez-y encore 2 crevaillons. Mais Dino a le cran de vouloir arriver et prouver que les 3 Ariel sont capables de tout malgré la poisse. Dino est d'ailleurs franc, puisqu'il avoue que c'est de sa faute, s'il avait écouté le fabricant de pneus, et avait fait comme son coéquipier Golaz ; il n'eût pas eu cette malchance. En attendant, Dino a su ce que c'était qu'une épreuve dure.

Péan. — Péan a comme toujours maintenu sa vieille réputation. L'un des meilleurs conducteurs, non seulement de France, mais du monde entier, il se devait d'être au poteau d'arrivée, sans pénalisation. C'est ce qu'il a fait. On ne peut ajouter rien de mieux, si ce n'est que Péan a toujours été fidèle à la marque Peugeot, pour l'unique et bonne raison que Peugeot est à son avis une des meilleures marques, non seulement de vitesse, mais aussi de tourisme.

Pouponneau. — Pouponneau se classe, si l'on peut dire 1^{er} des indépendants. Il fut talonné longtemps par Vanel, mais, à la fin, lui prit une courte tête sur le poteau ; sa performance est d'autant plus belle que Pouponneau a marché avec sa machine personnelle. La victoire lui a-t-elle souri sans incident ? Non, car dans le Tourmalet, en voulant doubler Marciau, il fit une chute qui lui a valu 6 points de pénalisation.

Pousset. — Pousset, sur San Sou Pap, c'est

tout dire. Cependant, il est bon de noter qu'il montait le même moteur Jap, qu'il avait au Tour de France et au Bol d'Or. Il fut l'un des plus brillants coureurs au point de vue crevaillons. D'Aurillac à Clermont, il s'aligna 2 éclatements et 6 crevaillons, mais comme tout véritable coureur il ne fut pas embarrassé pour si peu. N'ayant plus de Rustine, il prit son portefeuille en guise d'emplacement et entourait son pneu avec les bandes velpeau de ses poignets. Ainsi le voit-on arriver à Clermont-Ferrand. C'est lui aussi qui sortant de Tarbes perdit sa route et fit un pèlerinage à Notre-Dame de Lourdes, emmenant d'ailleurs quelques linottes qui se fiaient trop à lui. On a prétendu dans la coulisse que c'était une tactique, mais l'agent qui avait pris la tête du peloton a présenté ses excuses pour son erreur. Pousset et Gerot ont bourré pour revenir sur la bonne route, mieux ils cherchèrent le troisième côté d'un triangle qui leur permit de la rattraper sans trop de distance. Et c'est ainsi qu'ils arrivèrent sur un rechargement où Pousset fit une cabriole sans rien pour lui. Mais pas pour Garot. On dit que le truc du portefeuille appartenait à Nébil Dino. C'est possible.

Quenette. — Quenette avec Schneider sauvèrent les couleurs de Terrot. Après l'accident de Garot, Quenette arriva à la victoire sans aucune pénalisation, par suite sans incident, à moins toutefois qu'il n'ait tenu ces derniers cachés, comme tout bon coureur qui se respecte.

Reisser. Reisser a eu aussi un petit ennui. La cabriole connue des coureurs après Tarbes. Il eut dans sa chute, la fourche faussée et le guidon tordu. Démontage en pleine route, ce n'est pas plaisant. 5 étapes sans frein de direction l'est encore moins. Réservoir crevé dans la partie supérieure, n'ayant pas la possibilité de contenir plus de 5 litres. Si on ajoute ses pneus qui éclatent avec une rigoureuse régularité, on comprendra qu'il a été candidat pour la prime du plus malchanceux offerte par le Motocuir.

Renaud. — Renaud excellent coureur de fond a tenu comme toujours à ce que la tôle



Au M.C. d'Auvergne, la réception fut enthousiaste et ordonnée selon l'habitude classique de cet actif groupement.

emboutie soit à l'honneur. Il voisine avec sa C.P. Roléo, les Terrot, les Peugeot, ce trio finissant seul catégorie 350 cmc. sans pénalisation. Des incidents ? Nous l'ignorons, car comme nous le disons en maints endroits, le vrai coureur laisse ignorer ses pépins.

Richard. — Richard montait une machine strictement de série, pour la bonne raison que F. N. s'est engagé dans Paris-Les Pyrénées-Paris à la dernière minute. On a pris une machine disponible dans le stock chez M. Fortin. Richard l'a entourchée, et voilà comment sans ennui ni aucune panne mécanique, F. N. a prouvé son excellence pour les grandes randonnées avec le maximum de tranquillité. Il est vrai que Richard est un as.

Schneider. — Schneider est un coureur qui vient. Il y a longtemps que nous le connaissons, mais cette année 1929 semble l'avoir mis en premier plan. Schneider est partout vainqueur pour Terrot. Il a failli finir Paris-Les Pyrénées-Paris sans pénalisation. Nous ignorons la cause des 4 points à son actif, mais nous sommes certains qu'il ne s'agit, en l'espèce que de l'accident dont Garrot fut victime.

Simon. — Simon a du poids, aussi c'est un des coureurs qui a trouvé Paris-Les Pyrénées à son goût. Simon est connu dans la banlieue parisienne ; il représente Saroléa. Mieux, il a la prétention de prouver que sa marque n'est pas seulement bonne dans son magasin mais aussi sur la route, et des essais aussi brillants que ceux de Paris-Les Pyrénées sont le meilleur argument pour la clientèle. Simon a bien écopé quelques points de pénalisation. Nous en ignorons la cause, mais nul doute qu'il ne s'agisse en l'espèce de ces malheureux pneumatiques.

Sterny. — Une San-Sou-Pap 250 cmc, un homme dont on ne parlera que lorsqu'il arrivera deuxième et non plus premier. Le trio Sterny-Baudart-Mouret, ignore la défaite, puisque Sterny comprend Baudart, et Baudart comprend Mouret. C'est la meilleure preuve que les trois sont des as.

Vanel. — Jusqu'à la sixième étape, les yeux

de tous les sportifs ont été fixés sur Vanel un indépendant, qui, tandis que les professionnels étaient accablés de pénalisations, se maintenait absolument vierge de toute tache. Beaucoup crurent à l'arrivée de Vanel, absolument indemne, à la porte Maillot. Nous-mêmes, nous nous apprêtions à le fêter plus particulièrement, mais une série de crevaisons entre Bort-les-Orgues amenait enfin la bûche fatale, qui valut à Vanel 17 points de pénalisation et entre nous... c'est dommage. Supposez Vanel professionnel, aidé d'une maison, ne le voyez-vous pas au premier rang, comme les Bernard, les Dumoulin, les Naas, les Boutillier ou les Péan.

UN PEU PARTOUT L'effort des Groupements

Nous devons signaler tout particulièrement le fléchage lumineux qui fut fait par le Moto Club de Chatellerault, dans la traversée de la ville ; un nombreux public se trouvait également à chaque carrefour pour indiquer la route aux concurrents, malgré l'heure matinale à laquelle ceux-ci passèrent.

A Tours, on estime à plus de 9.000 personnes, le public qui entoure les concurrents aux abords du contrôle parfaitement tenu par M. Faucher, secrétaire de l'A. C. O.

A Bordeaux, l'arrivée aux 4 Pavillons, fut faite par M. Falque et M. Quinsac. Le Moto Club de Bordeaux offrit aux concurrents un vin d'honneur au Café Montesquieu en face le parc fermé, le dimanche soir à 6 h. 1/2.

A Pau, un accueil des plus charmants par le Moto Club Palois, à la tête duquel préside avec un tact tout particulier et une sympathie indiscutable et indiscutée, M. Grimard ; nos concurrents furent transportés en ville par trois services d'autocars mis gracieusement à la disposition du Moto Club Palois et des organisateurs, par M. Constant, Directeur des Autobus départementaux ; qu'il nous soit permis ici de lui adresser tous nos remerciements.

Le Moto-Club Palois, à 7 heures offrit un vin d'honneur à son siège, auquel vin d'hon-

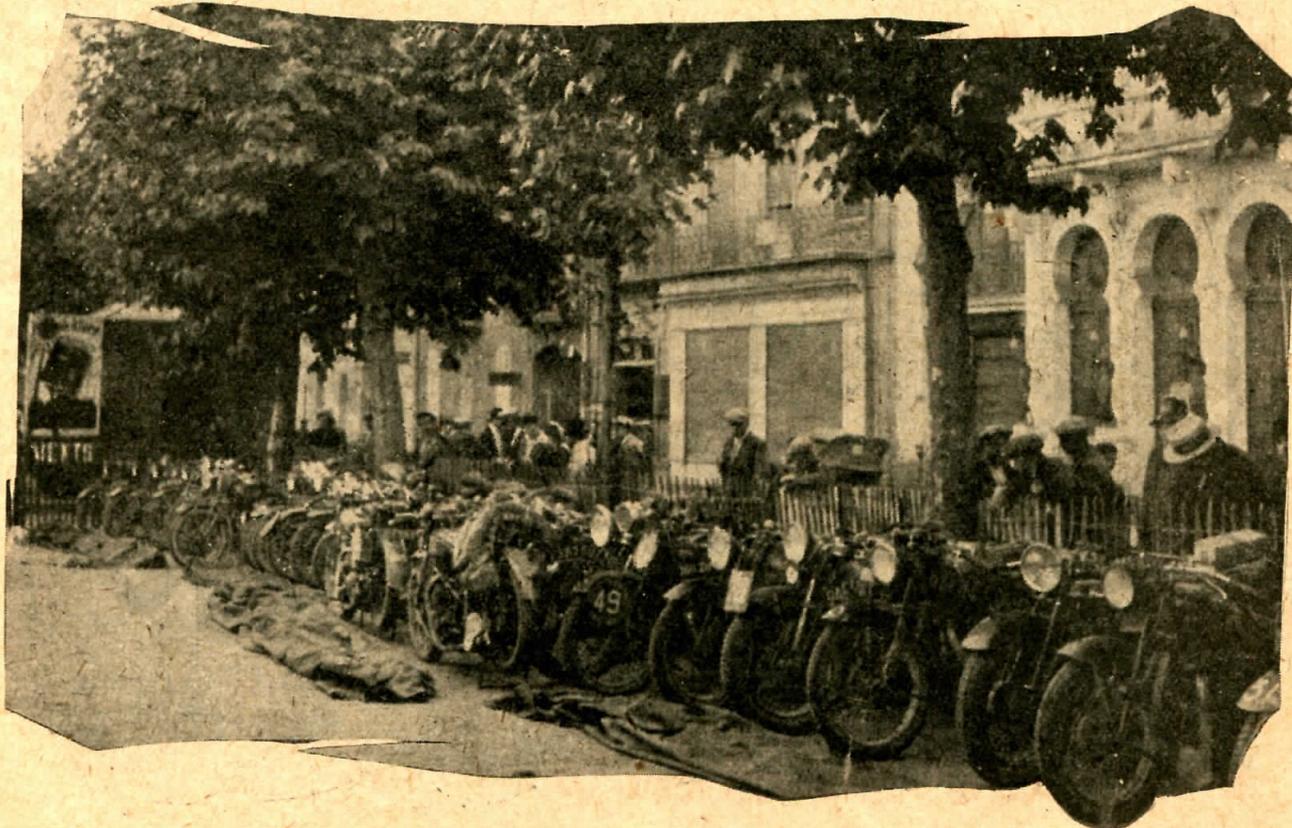
neur assistèrent le premier adjoint au Maire, et une allocution vibrante suivit les bonnes paroles accueillantes de la cité des Sports qui furent dites par M. Grimard. Nous eûmes le plaisir de remarquer au vin d'honneur tout le Comité du Moto Club Palois et également M. Charles Combes, ancien concurrent de Paris les Pyrénées-Paris, qui est également un membre influent de l'Auto-club Palois.

L'arrivée à Perpignan se fit tout à fait comme une arrivée du Tour cycliste ; barrières de gironde sous l'allée des Platanes avec mâts, banderolles ; à cette arrivée présidait M. Peperty, Président de la Commission sportive de l'Automobile club du Roussillon et M. Isambert jeune ingénieur, Président vraiment actif du Motoclub du Roussillon, qui, quoique de création récente, groupe déjà un certain nombre de membres. Le comité du Moto-club du Roussillon, offrit aux organisateurs, un apéritif au cours duquel ils prirent mutuellement contact.

A Narbonne, le Moto-club de Narbonne, fut comme tous les ans à la hauteur d'une organisation impeccable et nous devons le féliciter.

De même, le passage à Carcassonne fut organisé par MM. Arnal et Vidal, correspondants de l'A. C. du Midi et qui s'étaient tout particulièrement distingués.

A l'arrivée à Toulouse, les concurrents furent dirigés par les agents qui étaient postés à tous les carrefours, et ceux-ci arrivèrent à la Halle aux Grains où un aménagement avait été prévu par le sympathique secrétaire de l'U. M. du Midi, M. Palmade, ainsi que les membres du comité de l'U. M. M. ; bien entendu, toute l'après-midi, il défila sous la Halle aux Grains, tous les sportifs de Toulouse que la motocyclette intéresse, et le soir au Café Sion, siège du Club, le Motoclub offrit un vin d'honneur aux concurrents et aux organisateurs ainsi qu'à la presse régionale. M. Palmade prononça quelques paroles de bienvenue qui furent très appréciées par les concurrents ; il serait à souhaiter que nos constructeurs étudient de très près la région toulousaine, où se disputent les circuits de



Un parc-contrôle curieux en plein air, dans le Midi : des bâches ont été prévues en cas de pluie.

Comminges et d'autres épreuves non moins intéressantes, d'autant plus que Toulouse et toute la région environnante, est un centre des plus actifs et en passe de devenir un des premiers centres motocyclistes.

A Villefranche-de-Rouergue, comme à son habitude, M. Vidal, Chef-Consul de l'U. V. F. pour l'Aveyron, organisa un contrôle parfait et promit que, pour l'année prochaine, il avait l'intention de constituer un moto-club.

A Aurillac, le Vélo Montagnard, nous apporta un concours également parfait auquel avait collaboré le jeune Motoclub du Cantal.

A Clermont-Ferrand, l'arrivée se fit sans encombre au siège du Moto-club d'Auvergne, place de Jaude et à quelques pas de là, place Chapelle de Jaude, était organisé un parc fermé où les machines restèrent pendant toute la soirée du vendredi, la nuit du vendredi au samedi et enfin l'exposition de la journée du samedi, qui obtint un plein succès et à laquelle vinrent tous les sportifs de l'Auvergne.

Les concurrents partirent également de ce parc fermé en plein air, à 4 h. 1/2, le dimanche matin, pour accomplir l'ultime étape. Le nouveau président du Motoclub d'Auvergne, M. Guittard, assisté de tout le comité du Motoclub, offrit un vin d'honneur aux concurrents le samedi soir auquel assistèrent également le député de Clermont-Ferrand, M. Cazenave, Président d'honneur du Moto-club et un représentant du Général commandant la place de Clermont.

Les speeches classiques furent prononcés auquel répondit notre directeur.

Le contrôle de Moulins organisé magnifiquement par le Moto-club du Bourbonnais, fit la surprise aux concurrents de leur offrir, à titre gracieux, un petit déjeuner, soit café au lait complet, soit casse-croûte, etc...; cette attention vaut vraiment d'être signalée, d'autant plus que le Moto-club du Bourbonnais, comme beaucoup d'autres Clubs, dispose de beaucoup plus de bonne volonté que de ressources financières.

L'Union Motocycliste Giennoise apporta

son concours pour le contrôle de Cosne, qui fut parfaitement bien organisé.

A l'arrivée à Fontainebleau, les concurrents furent reçus par M. Ballen de Guzmán, secrétaire général du bureau de l'A. C. I. F., section de Fontainebleau, un homme compétent et sympathique qui sut veiller à ce qu'aucune irrégularité ne puisse se produire à l'ultime contrôle d'arrivée.

Après un déjeuner hâtif, les concurrents, à 3 heures, reprirent en caravane la route de Versailles, précédés par la voiture pilote, conduite par M. Ballen de Guzmán, qui les accompagna jusqu'à la sortie de la forêt de Fontainebleau, point limite de sa zone d'action.

LA DÉMONSTRATION DES TRIMOTEURS INTERVIEWS

Qu'ont eu les trimoteurs ?

Henger :

Il nous déclare qu'il ne sait si, en moto solo, Les Pyrénées eussent été difficiles, mais qu'il est bien certain pour lui que la difficulté fut loin d'être grande ainsi qu'il l'avait cru tout d'abord : Henger est maigriot, mais il a une réserve de puissance et de volonté que d'autres plus grassouillets n'ont pas. Et puis, il est content : n'avons-nous pas vu un Monsieur à avec un œil pansé, à l'arrivée, dévisager le petit bonhomme : « Alors ! c'est toi qui a conduit cette mécanique... Ah ! mais de vrai ! Oh ! Ah ! ... Tiens » Et le grave Monsieur enthousiaste embrassait le coureur et lui glissait un billet dans la main. Henger, lui, prétend que Purfina n'a pas été le moindre de ses atouts : il semble avoir raison !

Bétignies et Couture :

Bétignies, c'est sa première : l'émotion lui a causé un coup au cœur à quelques kilomètres du départ, à Saint-Cyr : il avait l'impression d'avoir sa boîte de vitesses en papier maché, son moteur en pâté de foie... Et Couture lui

expliquait vainement que l'émotion d'une première, c'est bien ça... le trac : on n'entend plus rien, on croit que la machine ne marche pas... Et tout à coup l'appareil de notre reporter... Ah ! alors, Bétignies est remonté en 5^e vitesse et n'est plus descendu avant la Porte Maillot... après la grande boucle dans les Pyrénées, précédant Couture de 10 mètres.

Quant à Couture, il n'a fait que ronchonner : emporter une trousse formidable d'outils pour n'avoir pas à s'en servir sur 2.500 km. : il n'a pu digérer ça. « Et dire qu'il a fallu que je conduise un Galland... le métier devient monotone avec des engins pareils... c'est pas classique ! » Evidemment, c'est flatteur pour les constructeurs, mais, au fond, n'est-ce pas ce que réclame le client : un véhicule de tout repos !

Le filtrage des trimoteurs

Les trois tri-moteurs avaient adopté le filtrage bien connu Rapido : c'est ainsi que l'on vit ces trois véhicules industriels ne jamais connaître les ennuis d'essence comme beaucoup trop de motocyclistes.

Il est facile, en effet, si l'essence est impure de se débarrasser de ces impuretés en dévissant simplement le bouton molleté du bas et toutes les saletés s'en vont ; inutile de perdre son temps à souffler dans le gicleur, après l'avoir démonté. Le secret du succès réside dans bien des petits points de préparation.

Les bagages des Pyrénéens

Plusieurs Pyrénéens nous signalent qu'ils n'ont pas encore récupéré les bagages qu'ils avaient confiés aux trimoteurs ; l'un d'eux va jusqu'à demander l'adresse des motos Ninon ; c'est à croire qu'il s'agit d'une plaisanterie, cependant disons de suite, que tous les bagages qui ont été confiés aux tri-moteurs et qui n'ont pas été retirés par leurs possesseurs sont à leur disposition chez le fabricant



Les commissaires ont fort à faire au moment indescriptible de l'arrivée : la foule, les concurrents, les resquilleurs... Et tout va quand même



Contrôle dans la montagne : Sandford ou Lancia, les deux véhicules doivent être au sommet avant les concurrents et ce n'est pas une mince besogne : seules des constructions parfaites sont capables de telles performances.

de ces tri-moteurs. Pour les Galland : 16, rue Chauvelot, à Paris, et pour les trimoteurs Ninon : 100, avenue des Ternes à Paris, où il suffira sur justification de leur identité, et justification des bagages déposés pour avoir tout ce qui leur appartient.

DANS LES CONTROLES

Commissaire et suiveur (Suite)
(Voir numéro précédent)

Il y eut même quelques averses, sans doute pour faire tomber la poussière. Toujours est-il que le soir quatre manquent à l'appel.

Le samedi est un jour de repos... qui permet à ces pauvres officiels de travailler, puis en récompense, la tradition veut que l'on monte au Puy-de-Dôme — respectons-la. Puis pour terminer la journée convenablement... vous devinez ? A 18 h. 30, vin d'honneur, discours de bienvenue et, n'est-ce pas, réponse de M. Lacombe.

Ça se tire sérieusement. Tous les rescapés sentent l'écurie. Le souvenir de la mauvaise route qui précède Moulins est vite effacé par la réception charmante que réserve à tous concurrents et officiels, le Moto Club du Bourbonnais qui a fait préparer des petits déjeuners

substantiels et variés qui furent les très bienvenus.

Réconforté, réchauffé par un petit soleil plein de charmes, pas pressé, goutant la joie de rouler paisiblement sur une route excellente, j'allais mon petit bonhomme de chemin. Il suffit pour tout gêner d'un cabot de la taille d'un jeune veau sortant en courant d'une ruelle de village. La roue ayant passé assez bien, mais ce stupide animal s'accrochant sous le carter se coince dans la roue arrière, d'où freinage un peu brutal, qui me fait embrasser mon « COB » Marchal au grand dommage de ce qui me sert de figure. Faision le bilan de la catastrophe : le chien, n'en parlons plus, il est tout escagassé et ne souffre plus. Moi, trois éraflures pas bien méchantes. Quant à pétrole, si elle sait, elle rigolerait presque et ne demande qu'à continuer car ce n'est pas la perte d'un verre de phare qui l'affecte.

Et nous repartons en direction de Fontainebleau à Saint-Pierre-le-Moutiers je m'arrête devant la pharmacie (une boutique verte à droite en allant sur Paris) ; elle est fermée mais le potard est devant bavardant avec un voisin. Je lui demande de me vendre du taffetas gommé ou quelque chose d'approchant ;

il m'est répondu que c'est dimanche, que sa boutique est fermée et que je n'aurai rien. Heureusement Nevers n'est pas loin et mon cas n'est pas bien grave, mais enfin... passons.

Tous ceux qui ont quitté Clermont ce matin se retrouvent à Fontainebleau. C'est un résultat.

Après avoir pu déjeuner nous effectuons en un groupe encore imposant le classique retour triomphal sur Versailles et la Porte Maillot où nous attend naturellement, mais à 17 h. 30, un vin d'honneur accompagné d'un ultime discours.

J'ai eu la satisfaction de prouver que dans une épreuve de ce genre un commissaire motocycliste peut assurer des contrôles avec au moins autant de régularité qu'en voiture ; il suffit d'avoir une mécanique solide convenablement équipée. Mes bougies (des « Pourot » qui vont sur leurs 12.000 kilomètres) ne m'ont donné aucun souci. J'ai constaté avec plaisir qu'en prenant toutes les précautions possibles contre les crevaisons on arrivait à faire tout le parcours sans toucher aux pneus et bien des concurrents ne furent pénalisés que pour ça ; n'est-ce pas un peu d'imprévoyance ?

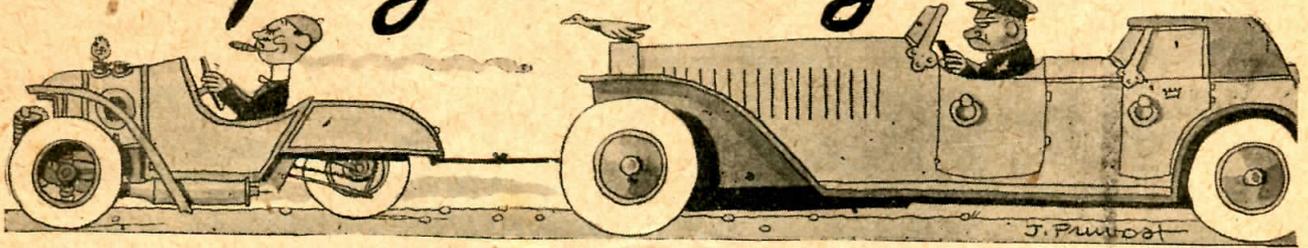
R. BOELL.



Contrôleurs et suiveurs

Des performances étonnantes sont exigées des voitures-contrôleuses officielles ; généralement le conducteur est un as du volant ; la Sandford et la Bugatti officielles

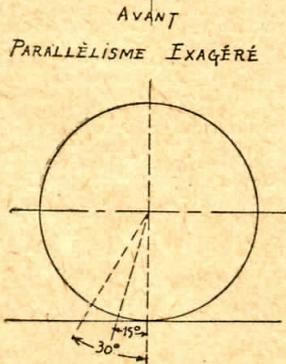
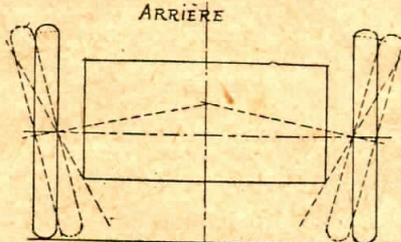
la page du cyclecar



Le Courier du Cyclecariste

Construction d'un Cyclecar

Desirant construire un cyclecar à 3 roues (roue motrice à l'arrière), je viens bien humblement demander le secours de vos lumières. Je compte faire une suspension avant et arrière genre « Clément et Rochelle », transmission par engrenages et flector (BMW, 750 cmc.), le châssis en fer à U, le moteur que j'achèterais d'occasion deux ou quatre cylindres, si possible refroidissement par air, roues de 650 ou 700, pneus à haute pression.



ANGLE DE CHASSE

1° Crois-tu que la suspension, soit avant, soit arrière, me donnera de bons résultats (en étant bien exécutée s'entend).

a) en inclinant les glissières suivant croquis, de manière à ce que le prolongement de l'axe de pivot aboutisse au point de contact des roues au sol, il n'y a aucune raison pour que j'aie à incliner mes roues en dedans ?

b) je ne sais de combien déporter les axes de fusées par rapport à l'axe de pivot pour que ma direction ait une chaste position raisonnable.

2° Est-ce que la transmission par engrenages si souvent préconisée par Moto Revue pour les motos, pourra me donner de bons résultats sur mon engin en perspective qui doit, bien entendu, transporter deux personnes et quelques bagages, ou bien vaut-il mieux que je m'en tienne à la prosaïque chaîne: quel cauchemar !

3° En lui donnant la voie et l'emplacement exacts du Darmont supersport, crois-tu que cela pourra gazier ?

Je vous remercie par avance de tous ces renseignements, si vous pouvez me les donner il m'est égal que cela paraisse dans Moto Revue ou que vous m'écriviez.

Abonné n° : 2993.
Toulon.

R Bien que la transmission en question soit très robuste, ce serait lui imposer un travail excessif. Vous pourriez demander conseil aux constructeurs.

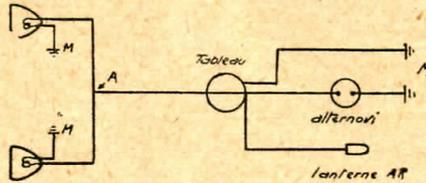
Le Darmont tient extrêmement bien la route, mais cela tient surtout à son système de suspension avant et de la rigidité de la poutre centrale. Il vous sera difficile d'obtenir une telle rigidité avec un cadre en acier en U.

La chasse s'obtient en s'inclinant le pivot par rapport à la verticale.

L'étude d'une direction est surtout expérimentale. Prévoyez donc un moyen quelconque (cales, etc.) qui vous permette de varier la chasse.

Éclairiez vos cyclecars

Certains de nos lecteurs nous ont demandé des réalisations d'installations électriques pour leur cyclecar. Voici celle, matérialisée par M. Lesgourges, de Peyrehorade, pour son cyclecar Salmson 1923, avec un Alternovi n° 2. Le schéma ci-contre est celui de l'Alternovi, il suffit de brancher en A, un phare à la dérivation à la sortie du commutateur.



Le Novi n° 2 est livré avec une 100 bougie 12 volts. Monter à la place deux lampes de 50 bougies, 12 volts, en dérivation et l'appareil ne sera pas surchargé. L'avantage de la dérivation sur la série vient de ce que, en série, si une lampe grille, on n'a plus de lumière, et on risque l'accident ; en dérivation, si une lampe grille, la deuxième supporte, pas longtemps certainement, la surcharge, mais on a le temps d'arrêter le véhicule, ce qui est important.

Un hanneton dans l'œil

Permetts à un vieil abonné de te dire que tu te mets royalement le doigt dans l'œil en annonçant comme une nouveauté sensationnelle le type de cyclecar lancé par Ninon.

Une voiture de ce modèle existe bel et bien depuis 1924 ; c'est le Villard, dont ci-dessous photo.

Celui-ci n'a qu'un an d'âge, mais bon nombre de ses frères aînés roulent depuis 4 et 5 ans, et la marque tient toujours, bien que n'ayant pas disposé jusqu'à ces temps derniers de capitaux importants, ce qui prouve sa vitalité.

Je suis, comme tu peux t'en rendre compte par la photo, un homme de poids (100 kg.). Cela ne m'a pas empêché de rouler plus d'une fois avec un voisin de droite dont le poids ne le cède au mien que d'une quinzaine de kilos sans que nous soyons pour cela autrement incommodés par la place. Quant à la place arrière, tu peux voir qu'on y « nage » et j'ai bien des fois roulé avec 3 neveux de 13 à 16 ans qui sont, pour la carrure, les dignes neveux de leur oncle et qui ne se trouvaient pas mal du tout à deux sur le siège arrière, le troisième étant mon voisin.

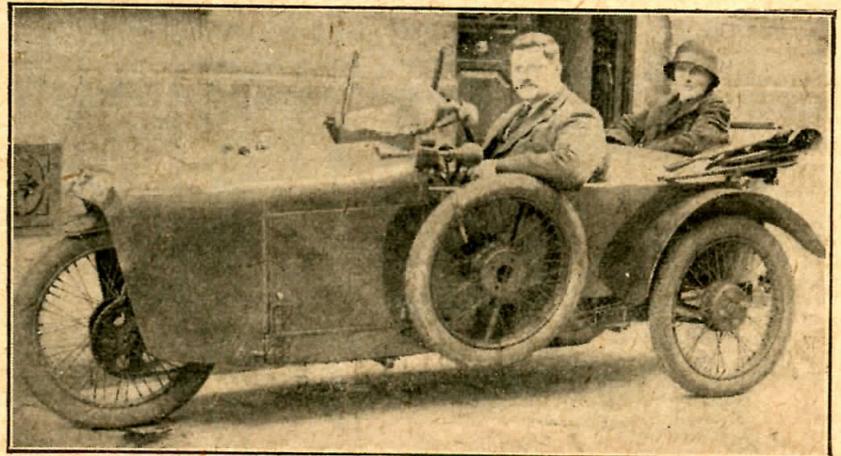
Pour le confort ? J'ai fait le voyage Paris-Boulogne (260 km.) à Pâques avec ma mère qui a 67 ans et elle n'était pas fatiguée.

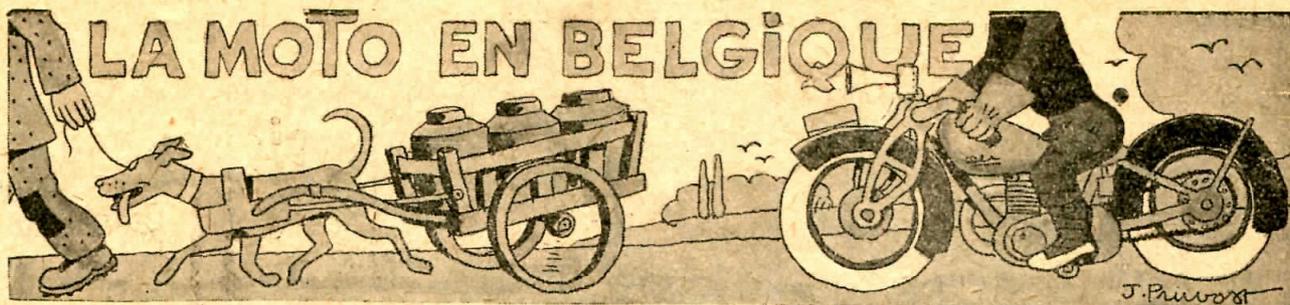
Détail qui intéressera certains : je n'ai qu'une jambe et elle ne peut me servir pour la conduite. Toutes les commandes sont à main et cela n'est pas le fait d'un bricolage plus ou moins réussi, mais est prévu par le constructeur, le débrayage, entre autres, faisant l'objet d'un brevet.

Consommation : de 4 à 6 litres aux 100 suivant réglage du carburateur et... conducteur, le réglage le plus pauvre permettant en palier le maximum qui est 60 km.-h.

Et il faut bien croire que la machine « tient », puisqu'une des plus grandes maisons d'alimentation parisienne l'a adoptée pour ses services rapides de livraison, forme sous laquelle tous les Parisiens la connaissent.

G. CRÉPIN, B. 2.093.





M. Breslau, détenteur du Brassard d'honneur

Avec le concours de l'Auto-Motoclub de Bruxelles notre confrère La Motocyclette, a rendu un brillant hommage à Breslau qui, à la suite de sa merveilleuse tenue dans les épreuves belges durant la saison 1928, est détenteur du Brassard d'Honneur. Le sympathique et modeste lauréat fut congratulé, fleuri et comblé de cadeaux. Tant qu'agent général de Norton, A. J. S. Sumbean, Douglas et de Saroléa à Bruxelles, et comme coureur de grande classe en plus, Breslau occupe une situation de tout premier plan en Belgique. Depuis l'armistice, il a participé à toutes nos grandes épreuves nationales et a joué un rôle considérable sur notre scène sportive. En 1928, il est incité à participer à toutes les courses, parce qu'il a trouvé dans un stock une A. J. S. 350 cmc., qui lui plaît particulièrement. Cette machine a tenu remarquablement le coup dans les premiers circuits disputés l'an dernier et ce sont ses victoires prometteuses qui l'ont incité à tenter sa chance à la conquête du « Brassard ».

On sait quelle splendide saison il a fournie ? Sur dix-neuf courses auxquelles il a participé en 1928, il en a gagné seize, s'est classé deux fois second et a été contraint d'abandonner une seule fois à la suite de chute. Cette année, le « Brassard » se disputait sur les épreuves suivantes :

Coupe de « La Meuse » kilomètre de Schaerbeek, Course de Côte à Grâce-Berleur, Grand Prix Maurice Defoin, Coupe Flamand, Mont Theux, Course de Côte de Moins, Course de Côte de Bertrix, Grand Prix des Frontières, Course des Régions Dévastées, Grand Prix de Spa, Grand Prix de Bruxelles, Course de Côte de Renaix, Course de vitesse à Woluwe, de côte de Renaix, Course de vitesse



L'as Grégoire, 3^e au Grand Prix de la F. M. B. sur 500 cmc.

du lauréat. C'est un grand champion dans toute l'acception du terme qui portera fièrement et dignement le fameux insigne de mérite : ce significatif brassard rouge, brodé d'or.

Il est inutile de revenir sur les admirables qualités de sang-froid, de virtuosité, d'adresse et de courage qui le caractérisent.

Le parfait motocycliste qui nous occupe, en a brillamment fait étalage depuis longtemps et sa valeur est suffisamment connue et admirée par tous les habitués de nos grandes épreuves.

Encore un mot pour Saroléa

Nous avons rapporté en détail les péripéties qui ont marqué le récent Grand Prix.

Nous avons également insisté sur la belle tenue des équipiers de Saroléa qui emportent les seconde et troisième superbes places.

Cependant ce gros moment d'émotion passé, nous devons encore un hommage particulier à Saroléa.

La doyenne des marques belges avait, en effet, accordé la plus vive attention à son service des courses pendant cette présente saison. Elle est récompensée et c'est justice.

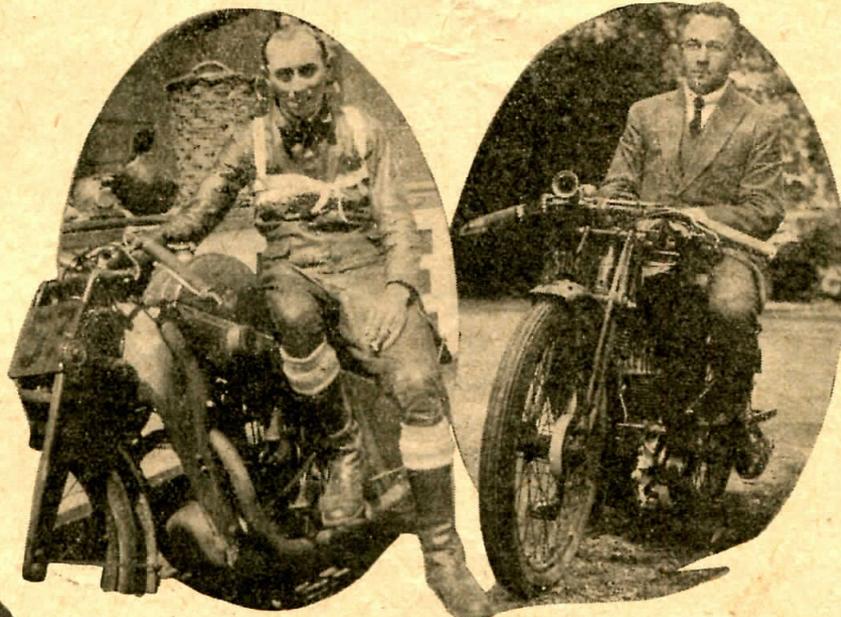
Une vaste besogne de réorganisation avait été entreprise dans ce sens sous la direction de l'ingénieur A. Donis qui fut bien secondé dans ce vaste travail par le technicien M. Raymond Discry qui n'est autre que l'excourteur Tom qui eût aussi un nom dans le sport motocycliste belge.

Au début de l'année, l'équipe des coureurs attirés à la marque s'augmentait d'un combattant de classe avec Demeuter.

Le succès est venu récompenser cet effort méthodique et intelligent.

Saroléa a bien mérité du sport et de l'industrie belges.

Que MM. Emile Saroléa et Martin Fagard, dirigeants de la grande firme Herstaliennne trouvent ici l'hommage de notre admiration.



Rauwers, récemment appelé à représenter la Mondiale.

M. Breslau, détenteur du Brassard d'honneur.



M. Saroléa, administrateur de sa propre usine.

à Woluwe, Grand Prix de Floreffe, Course de Côte de Louvain, Grand Prix de l'Entre-Sambre et Meuse, à Mettet et Course de Côte à Wavre.

Dans ces différentes compétitions, Breslau a obtenu le pointage suivant :

Coupe « La Meuse »	4	points
Couple Flamand	2	—
Course de Côte à Mons	1	—
Course des Régions dévastées ..	8	—
Grand Prix de Spa	7	—
Grand Prix de Bruxelles	7	—
Kilomètre de Renaix	5	—
Grand Prix de Floreffe	7	—
Course de Côte à Wavre	7	—
Grand Prix Maurice Defoin	1	—
Course de Côte de Bertrix	1	—
Total	50	points

Voilà quelques-uns des principaux succès



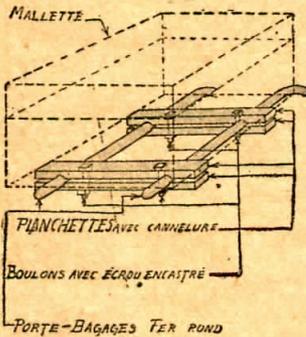
Fagard, directeur chez Saroléa.



LA PAGE PRATIQUE.

Fixation d'une mallette

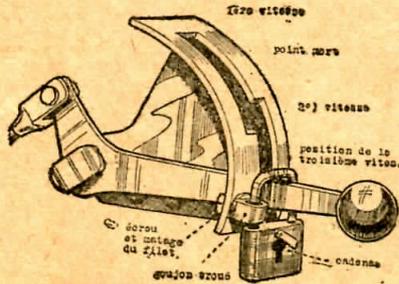
Le croquis en question est suffisamment explicite. Remarquez toutefois que chacune des planchettes possède deux cannelures dans le sens du porte-bagage. Ce dernier vient se fixer dans ces cannelures pour anihiler tout



frottement latéral. Les écrous se trouvent encastrés et peuvent se dévisser, la fixation a lieu en quelques secondes car la tête du boulon présente une rainure qui permet de visser d'en haut avec un simple tournevis, car l'écrou ne peut se déplacer. — CANAL, à Polminhae (a gagné une bougie, adressée par courrier).

Antivol de garage

Lorsque votre machine est au garage, vous n'aimez pas qu'un oiseau quelconque la chevauche pour aller faire un petit tour. Une pièce de fer fileté, un goujon que vous percez d'un trou et que vous matez après



serrage d'un écrou sur le secteur de votre changement de vitesse, sur la 3^e vitesse, un petit cadenas à combinaison et vous remarquerez que le levier ne peut être mis au point mort, mais qu'il vous reste encore la facilité de déplacer la machine en agissant sur l'embrayage. Ce n'est pas un antivol, mais un anti-entraînement.

DELMOTTE à Besançon, 62 (a gagné une bougie adressée par courrier.)

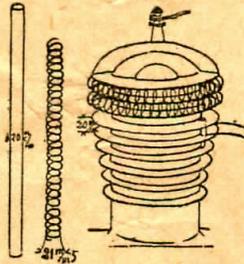
Patience...

Beaucoup de nos lecteurs nous ont adressé leur « truc pratique » et s'étonnent que nous ne leur ayons pas répondu : nous répétons que les 1.000 ou 1.200 trucs reçus actuellement

ne nous permettent pas de donner d'un seul bloc dans *Moto Revue* le nom des expéditeurs : il nous faudrait disposer de 4 pages au moins, ce qui ne plairait guère aux milliers d'autres lecteurs qui attendent d'autres variétés de notre organe. Patience donc...

Moteur froid

Prenez 2 mètres de fil de cuivre ou de laiton de 1 millimètre à 1 mm. 1/2 roulé en spirales sur une tige ayant comme grosseur l'écartement d'une ailette à l'autre dans le haut du cylindre. Enroulez ensuite un ressort à une ou deux ailettes supérieures du cylindre



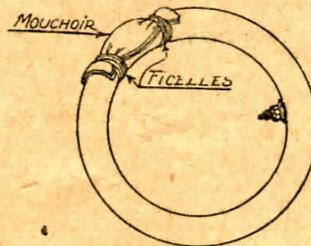
de façon à ce que ledit ressort ne coule pas à fond de l'ailette. Il devra donc avoir entre 1 et 2 millimètres de diamètre de plus. De cette façon très employée par nos aviateurs, vos moteurs de deux ou quatre-temps ne craintront plus ces échauffements anormaux qui vous tracassent.

VILFEU-27
Saint-Cyt.

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

Chambre à embouts

Nous avons fait une campagne contre les pneus à embouts. Cependant voilà une question où l'idée de l'embout peut rendre service. Vous éclatez ou crevez, et vous n'avez pas le nécessaire de réparation, vous voilà bien ennuyé. Cependant vous avez un moyen de faire quelques kilomètres afin de gagner le



plus proche garage. Prenez votre mouchoir, serrez-le d'un côté et de l'autre, à la crevasse, serrez davantage, avec une ficelle ou un câble souple et vous avez une nouvelle chambre à air à embouts qui vous permettra d'aller vous dépanner.

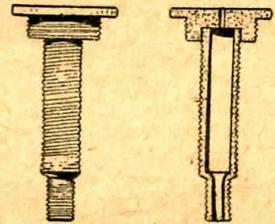
NOEL à Paris, 63.

(A gagné une bougie adressée par courrier.)

Empêcher les générateurs de phares acétylène de perdre leur eau

On constate qu'avec les routes actuelles les secousses de la moto ont vite fait de vider jet par jet les réservoirs d'eau des générateurs acétylène (genre Luxor), par le trou d'aération du bouchon métallique.

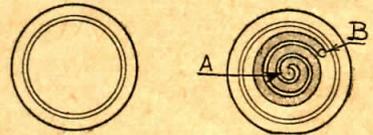
Celui-ci étant creux à l'intérieur, j'ai donc



imaginé de faire entrer de force dans ce creux, une valve de bicyclette préalablement vidée de ses pièces intérieures mobiles. On peut même la souder si on le désire, mais ce n'est pas nécessaire. Le phare marchera normalement comme s'il n'y avait pas de dispositif, mais pas une goutte ne sera rejetée en dehors par les secousses de la route. Ce dispositif a fonctionné à mon entière satisfaction toutes les nuits de l'hiver dernier. — PHEULPIN, Villars (a gagné une bougie envoyée par courrier).

L'essence jaillit

Le nombre de communications que nous recevons au sujet du jaillissement de l'essence par le réservoir, prouve combien les constructeurs ont tort de se désintéresser de cette question. Voici encore une combinaison d'un de nos lecteurs. Prenez un petit tuyau



de cuivre de 4 m/m de diamètre. Elargissez-le trou du bouchon. Enroulez ce cuivre en colimaçon. Ajustez le tuyau dans le trou par un grain de soudure, et voilà la recette d'un jeunet de 16 ans.

DUPUIS à Anor, 59 bis.

(A gagné une bougie adressée par courrier.)

APRÈS LES PYRÉNÉES

L'Eclairage

En dehors des concurrents de l'éclairage, il nous faut noter que Naas avait équipé sa machine d'une batterie Huitric que nous voyons brillamment pour un début en course: or, cette batterie et le Marelli qui y était adjoint sont toujours les mêmes sur la même machine que nous vîmes au 1^{er} Concours d'éclairage il y a 1 an 1/2 : cette machine qui fit les Pyrénées, entre toutes les autres de Naas, a 36.000 km.; c'est une référence pour Marelli.



La course de côte du Mont Ventoux

La classique course de côte du Mont Ventoux, organisée pour la vingtième fois par le Moto-club de Vaucluse, a remporté un très gros succès le 11 août.

Les concurrents n'avaient pas répondu nombreux aux efforts des organisateurs, mais la qualité compensait heureusement l'insuffisance de la quantité. Il est dommage que seuls 25 concurrents dont 13 pour les motos se soient engagés. L'importance d'une telle épreuve n'échappe à personne, mais si l'on voulait, on pourrait faire de cette course une des plus belles de France, sinon du monde ; le cadre est ravissant et il serait possible avec une propagande adéquate, d'amener la grande foule. La route a été refaite et est bien meilleure qu'elle ne le fut jamais ; côté sport, résultat excellent.

En 125, Barnavol sur Dollar, monte les 21 km. 600 en 50' 42" 2/5, battant le record. En 175, Monet et Goyon remporte la victoire avec Hommaire, qui réussit à grimper à une moyenne approchant de 60. En 250, Durand sur Terrot ajoute une victoire à son palmarès, en enlevant sa catégorie dans le temps excellent de 19' 20" 2/5. En 350, Boetsch, décidément imbattable, s'adjuge la première place de sa catégorie à une moyenne supérieure à 69 kilomètres, réalisant ainsi le meilleur temps, non seulement des motos, mais également toutes catégories. En 500, Debaisieux donne une victoire à Monet et Goyon, en montant la côte en 18' 40" 3/5, malgré une bûche. Enfin, pour clôturer, Gnome et Rhône s'adjuge deux victoires, l'une en moto 1.000 cmc., avec Bernard, la seconde en sidecar 600 cmc. avec Berthe ; dans ce dernier cas, la victoire s'aggrave d'un record battu.

125 cmc.

1. Barnavol (Dollar), 50' 42" 2/5 (rec. battu).

175 cmc.

1. Hommaire (Monet-Goyon), 21' 12" 4/5 (rec. battu).

250 cmc.

1. Durand (Terrot), 19' 20" 2/5 (rec. battu) ; 2. Saurel (Magnat-Debon) ; 3. Gial (Motosacoche).

350 cmc.

1. Boetsch (Magnat-Debon), 18' 35" 2/5 (meilleur temps toutes catégories ; moyenne : 69 km. 740) ; 2. Larose (Magnat-Debon) ; 3. Marseau (Styl'son) ; 4. Pinet (Terrot).

500 cmc.

1. Debaisieux (Monet-Goyon), 18' 40" 3/5 ; 2. Ledran (Norton).

Motos 1.000 cmc.

1. Bernard (Gnome et Rhône), 24' 29" 1/5. Sidecars 600 cmc.

1. Berthe (Gnome et Rhône), 22' 15" 3/5 (record battu).

AOÛT

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).

18. — Côte de Laffrey (M. C. Dauphinois).

Circuit Camp du Drap d'Or (M. C. Nord).

25. — Côte du Mont-Dore (M. C. Auvergne).

Côte de Chamonix Mont-Blanc (M. C. Lyon).

Côte d'Yffiniac (M. C. Côtes-du-Nord).

Première journée des records (M. C. F.).

Kilomètre lancé (V. M. Aube).

SEPTEMBRE

1^{er}. — Deuxième journée des records (M. C. F.).

7. — Circuit d'Été (U. M. Midi). Course de côte (M. C. Lorrain).

8. — Rallye auto canot (Nicea Motor).

14-15. — Routes Pavées (M. C. N. F.).

15. — Côte des Moulineaux (M. C. Seine-Inférieure).

Grand Prix Suisse des douze heures Genève, le 1^{er} septembre 1929

Les Engagements. — Le comité d'organisation du Grand Prix Suisse des douze heures, a tenu une séance vendredi dernier et il a entendu avec une vive satisfaction le rapport présenté par M. Bonvin, président de la commission des engagements.

Les derniers jours de juillet ont vu affluer une grande quantité d'engagements intéressants et il est certain qu'avant le 15 août, date de clôture définitive des engagements, le nombre des partants ne soit encore considérablement augmenté.

Le public aura l'occasion d'assister à une course dont la formule est toute nouvelle en Suisse. Comme toutes les machines partiront ensemble, on peut s'imaginer aisément que le spectacle sera impressionnant. Comme, d'autre part, le circuit est relativement court et que les machines sont rapides, on aura, de suite, des passages fréquents et des dépassements impressionnants.

Les Prix. — La commission des Prix continue à recevoir des dons superbes. En particulier, le Ministère des Affaires Étrangères Français vient d'envoyer une superbe médaille. Ce geste des autorités françaises sera vivement apprécié par les sportifs suisses qui, souvent, ne sont pas gâtés par leurs propres autorités.

Ceux qui partiront. — Rappelons maintenant les engagements reçus à ce jour :

En 125 cmc. : 2 Moser.

En 175 cmc. : 2 Allegro.

En 250 cmc. : 1 Moser ; 1 Monet-Goyon ; 1 Condor ; 1 D. K. W.

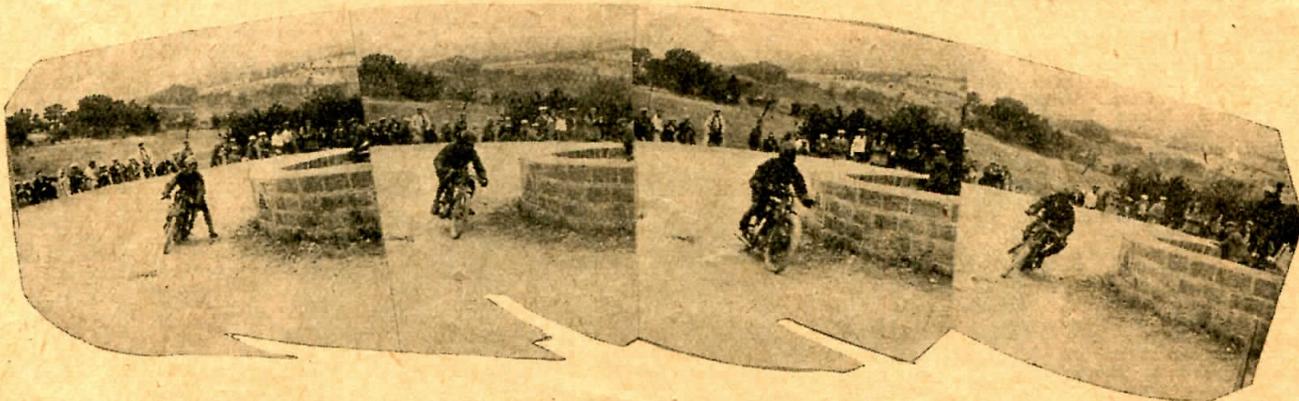
En 350 cmc. : 2 Monet-Goyon.

En 500 cmc. : 1 Ariel ; 1 Moser ; 3 Standard ; 1 Motosacoche ; 1 Condor ; 2 B. S. A. ; 2 Royal Enfield.

Par ailleurs, de nombreuses autres inscriptions vont être confirmées ; on attend, en particulier, plusieurs machines anglaises, françaises, italiennes et belges.

On conviendra que le lot aura un caractère nettement international.

Le pesage. — La commission technique du Grand Prix, a pris toutes mesures utiles en ce qui concerne le pointage des concurrents et le pesage. Ce dernier sera effectué au Rond-Point de Plainpalais.



Course du Mont Ventoux:

Durand, Terrot 250 cmc. et sa cigarette (c'est peut-être son fétiche ? L'avons-nous jamais vu partir sans elle). Premier des 250 cmc. Record battu. — Hommaire bat son record Monet-Goyon 175 cmc. Huile Kervoline. Premier de sa catégorie. — Boetsch Magnat-Debon 350 cmc. Huile Kervoline au virage de Saint-Estève. Premier toutes catégories meilleur temps de la journée. — Debaisieux, Monet-Goyon 500 cmc. Huile Kervoline. Premier des 500 cmc.

La Grande Semaine du Comminges

Nous donnerons, dans le prochain numéro, toutes illustrations sur cette splendide manifestation.

La Semaine du Comminges, organisée d'une façon supérieure par l'A. C. et l'U. M. du Midi, le Syndicat d'initiative de Saint-Gaudens, avec le concours de notre confrère, la *Dépêche de Toulouse*, a débuté le 11 août par le Circuit des Stations Thermales ; le parcours partant de Saint-Gaudens passait par Salies du Salat, Saint-Martory, Martres-Tolosane, Aurignac, l'Isle-en-Dodon, Boulogne, Saint-Gaudens, Barbazan, Luchon, Saint-Beat, Aspet, Saint-Gaudens, soit environ 247 kilomètres. Toutes les catégories de motocyclettes reconnues par l'U. M. F. peuvent s'engager ; les motos devaient être équipées en tourisme, l'échappement libre étant interdit.

En 350 cmc., Bardèche, un des concurrents malheureux de Paris-Les-Pyrénées-Paris, tentera, malgré une blessure au bras, de vaincre le mauvais sort.

Circuit des Stations Thermales

Le départ a été donné à 8 heures, à Saint-Gaudens, sur le boulevard Jean-Bepmale.

L'arrivée fut jugée à partir de 16 heures ; le classement pour cette première épreuve nécessitant des pointages et des vérifications nombreux, n'est pas encore connu à l'heure où nous écrivons ces lignes. La semaine se poursuivra le 13 août par l'épreuve du kilomètre ancé ; il est inutile de revenir sur l'intérêt qu'offre le kilomètre lancé, tant au point de vue spectaculaire qu'au point de vue technique.

Le 16 août eut lieu la course de côte de Luchon, qui se courra sur la montée du Col de Peyresourde, mais le clou de la semaine fut sans contredit le Grand Prix de Vitesses des Motocyclettes, qui se courut le dimanche matin.

263 kil. soit 10 tours de circuit pour les motos 175 cmc.

289 kil. 300 soit 11 tours de circuit pour les motos 250 cmc.

316 kil. 600 soit 12 tours de circuit pour les motos 350 cmc.

341 kil. 900 soit 13 tours de circuit pour les motos 500 cmc.

La meilleure moyenne réalisée fut celle de Graig sur Norton qui tourna à plus de 106 kilomètres à l'heure. Voici d'ailleurs les records menés de l'épreuve.

En 175 cmc. — Sourdot sur Monet et Goyon, moyenne 82 kil. 220.

En 250 cmc. — S. A. Crabtree sur Crabtree-Jap, moyenne 91 kil. 700.

En 350 cmc. — F. A. Longman sur Velocette, moyenne 102 kil. 820.

En 500 cmc. — J. Graig sur Norton, moyenne 106 kil. 579. Tous ces records datent de 1927.

Très disputée cette épreuve a vu le triomphe de Monet et Goyon, dont le vœu Maigrot arrive premier au classement général. Nous nous plaisons à relever la bonne tenue des machines Styl'son, qui accomplissent toutes une belle performance, se classant très bien en 250 et 350. En 175 Monet et Goyon confirme une supériorité indéniable en remportant les trois premières places. En 500 Gnome et Rhône s'adjuge la première place, avec Marches, et fait un beau « doublet », en remportant également la victoire en sidecar 600 avec Vié et Garrigues en 175. Une femme, Mme Utges réalisa une très belle performance se classant deuxième très près du vainqueur Souby. Le départ du circuit avait été donné à 8 heures du matin à Salies-du-Salat, le groupe était encore compact et l'affluence assez importante malgré l'heure relativement matinale. A l'Isle-en-Dodon, arrêt d'une demi-heure, puis à Boulogne nouvel arrêt pour déjeuner. A 14 heures, devant une foule

énorme, les concurrents reprennent leur départ vers Saint Gaudens, où l'arrivée fut jugée vers 18 heures. Après le pointage des carnets de route, le classement suivant fut proclamé : 175 cmc. — Souby (Monet-Goyon) ; 2. Mme Utges (Monet-Goyon) ; 3. Renson (Monet-Goyon).

250 cmc. — 1. Clermont (Terrot) ; 2. Tones (Styl'son) ; 3. Daubesse (Dresch) ; 4. Guiraud (Peugeot).

350 cmc. — 1. Maigrot (Monet-Goyon) ; 2. Duez (Styl'son) ; 3. Bassonetti (Magnat-Debon) ; 4. Bonnet (Magnat-Debon) ; 5. Carsalade (Ravat) ; 6. Faugère (Styl'son) ; 7. Bardèche (Styl'son) ; 8. Argeliès (Styl'son) ; 9. Chabral (Austral) ; 10. Chauvin (Terrot) ; 11. Paze (Terrot) ; 12. Laurent (Magnat-Debon)

500 cmc. — 1. Marches (Gnome et Rhône) ; 2. Defosse (Magnat-Debon) ; 3. Alexandre (Magnat-Debon) ; 4. Daran (Magnat-Debon) ; 5. Sandrane (Magnat-Debon).

Sidecars 600 cmc. — 1. Vié (Gnome-et-Rhône) ; 2. Garrigues (Gnome et Rhône). Classement général. — 1. Maigrot (Monet-Goyon).

1.000 cmc. — 1. Amort (Styl'son).

Le Kilomètre lancé

Mercredi 13 août, épreuve du kilomètre lancé. La course fut très disputée, et s'est déroulée devant une assistance très nombreuse. En 175, nous voyons au premier rang Maigrot, qui arrive à réaliser une moyenne supérieure à 110, et à devancer un as de la valeur de Hommaire, bien entendu sur Monet et Goyon. En 250 Gaussorgues et sa Monet et Goyon se classent premiers à une moyenne qui dépasse nettement les 131 à l'heure. En 350 Gaussorgues « remet ça » et s'adjuge la première place, battant de peu son coéquipier Hommaire. En 500 Gaussorgues décidément insatiable se classe premier à la moyenne de 160, Richard et sa Motosacoche devant se contenter de la deuxième place. En sidecar 350, Monet et Goyon, décidément en grande forme se classe premier avec Hommaire, à la moyenne de 108, très remarquable pour cette catégorie. Notons en passant qu'elle est supérieure à celle de la catégorie au-dessus. En 600 Vié sur Gnome et Rhône devance son coéquipier Garrigues, et en Sidecar 1000, Amort sur Styl'son réalise le temps en 26 secondes 5/10, cela à une moyenne supérieure à 135.

175 cmc. — 1. Maigrot (Monet-Goyon), 32" 5/10, moyenne 110 km. 769 ; 2. Hommaire (Monet-Goyon) ; 3. Remson (Monet-Goyon).

250 cmc. — 1. Gaussorgues (Monet-Goyon), 27" 4/5, moyenne 131 km. 387.

350 cmc. — 1. Gaussorgues 27", moyenne 133 km. 333 ; 2. Hommaire (Monet-Goyon) ; 3. Paze (Terrot) ; 4. Dormoy (Austral) ; 5. Rouquairol (Moto-Comfort).

500 cmc. — 1. Gaussorgues (Monet-Goyon), 22" 5/10, moyenne 160 kilomètres ; 2. Richard (Motosacoche) ; 3. Beyne, X.

Sidecar 350 cmc. — 1. Hommaire (Monet-Goyon), 33" 1/5, moyenne 108 km. 761.

600 cmc. — 1. Maurice Vié (Gnome et Rhône), 35" 5/10, moyenne 101 km. 408 ; 2. Garrigues (Gnome et Rhône).

1.000 cmc. — 1. Amort (Styl'son), 26" 5/10, moyenne 135 km. 849.

Course de côte

Le vendredi suivant à Luchon s'est disputée la course de côte et quelle côte, l'escalade du col de Peyresourde. Le pesage des véhicules eut lieu le 15 août à partir de 14 heures les concurrents se lanceront à l'assaut de ce col au pourcentage impressionnant. Les 13 kilomètres de cette côte furent bien longs pour la plupart des concurrents. De nombreuses pannes d'embrayage et de moins nombreux petits incidents empêchèrent quelques concurrents d'atteindre le sommet. La route qui n'était déjà pas bonne rendit les difficultés plus dures à surmonter. La performance de tous ceux qui réussirent à atteindre le sommet fut donc probante. Un des plus malchanceux, fut certainement Hommaire. Il montait la côte à une vitesse qui laissait présager un temps excellent, lorsqu'une roue se brisa dans un trou. Hommaire fut quelque peu contusionné, mais heureusement sans gravité. En 175 Monet et Goyon (évidemment) s'adjuge la première place avec Maigrot. Mme Utges réalise également une belle performance en se classant deuxième. Maigrot sut tirer de la 175 le résultat optimum, puisque son temps est supérieur à celui réalisé par les vainqueurs des catégories 250 et 350. Sa moyenne ressort à 54 km. 461. En 250 c'est Ravotte sur New Map qui grimpe la côte à plus de 48 de moyenne, et en 350 Ravat remporte une belle victoire avec Carsalade. Le meilleur temps des motos fut fait par Langlois sur Gnome et Rhône qui réalise 65 km. Gnome et Rhône ne s'arrête pas en chemin et s'adjuge une nouvelle victoire en sidecar 600.

175 cmc. — 1. Maigrot (Monet-Goyon), en 15' 7" 1/5 moyenne 54 km. 461 ; 2. Utges (Monet-Goyon).

250 cmc. — 1. Ravotte (New-Map), en 15' 58" 2/5 (48 km. 831).

350 cmc. — 1. Carsalade (Ravat), en 15' 14" (51 km. 203) ; 2. Terrane (Le Seyer).

500 cmc. — 1. Langlois (Gnome et Rhône), en 11' 59" (65 km. 090) ; 2. Gaussorgues (Monet-Goyon) ; 3. Marche (Gnome et Rhône)

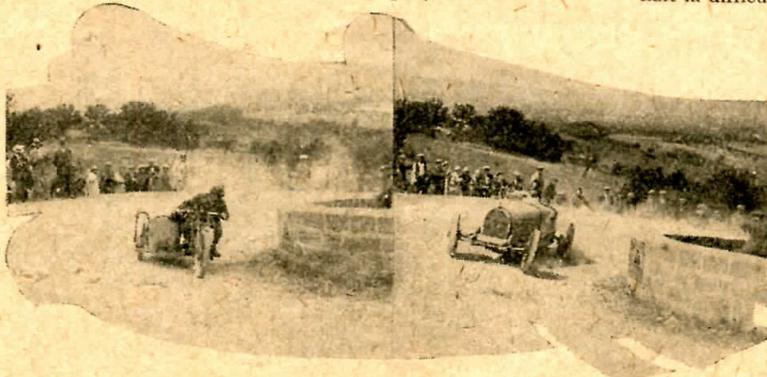
Sidecars 600 cmc. — 1. Garrigues (Gnome et Rhône), en 13' 50" 3/5 (56 km. 344).

Le Grand Prix de Vitesses

Le grand prix des motocyclettes fut l'apothéose de cette semaine si chargée en belles performances. La lutte fut acharnée dans toutes les catégories. Richard sur Motosacoche fut le grand vainqueur à la moyenne de 108 kilomètres. Il a également le record du tour réalisant 118 km. 146 et, pour qui connaît la difficulté du circuit, c'est une performance extraordinaire.

Son concurrent le plus redoutable fut Clermont sur Terrot 500. Dans cette catégorie, nous relevons le vainqueur de l'international de foot-ball, Anatole, qui se classe très bien, faisant montre ainsi qu'un bel éclectisme. En 350 Monet et Goyon se classe une fois de plus premier avec Gaussorgues dont la moyenne approche de très près les 100 kilomètres à l'heure. En 250 supériorité indiscutable de Andréino sur Clément Gladiateur. En 175 Hommaire et Maigrot tous les deux sur Monet et Goyon dominent nettement leurs concurrents, et finissent tous les deux sur la même ligne à la moyenne de 80.778 à l'heure.

(Nous donnerons le classement général dans le prochain numéro.)



Course de Côte du Mont Ventoux, 11 août 1929

Berthe Sidecar Gnome et Rhône 600 cmc. escalade la dure côte avec brio, pulvérisant le record de la catégorie. Premier des sidecars.

Emminent : Bugatti 2 litres au virage de Saint-Estève joua de malchance, 200 mètres plus loin, il brisa une roue dans un dérapage.



La question motocycliste à Alger

Le sport motocycliste à Alger subit une crise de bouleversements ; épreuves, réunions, matches, défi, discussion, démissions se succèdent avec une rapidité inouïe. A quand le dénouement, qui sera la conclusion de tant d'efforts disséminés et à l'aveuglette ? Il semble inadmissible que des clubs qui ont prouvé maintes et maintes fois leur vigueur, n'élaborent pas leurs règlements sportifs plus attentivement.

Il serait regrettable qu'à la veille de l'affiliation à l'U. M. F., la Fédération vienne à prendre connaissance des incidents qui ont lieu à Alger. La fusion du M. C. A. avec l'U. M. A. est décidée, elle aura lieu sous peu pour le plus grand bien du sport à deux roues, avec assemblée générale très prochainement.

Eugène ONA.

Le concours de régularité du Moto Club d'Algérie

Cette épreuve n'a pas connu le succès qui aurait dû être si des défections ne s'étaient produites à l'encontre de cette épreuve et de son organisation : plusieurs marques et non des moindres n'étaient nullement représentées ce qui a compromis considérablement l'intérêt de cette manifestation, qui s'est courue normalement sans incidents. Rouïba était animé et la circonstance, plus que de coutume, et l'établissement Sintès réunissait à la fin, tous les concurrents.

Classement individuel. — 1. Loissier, 500 cmc. (New-Map), 1 p. 82 ; 2. Arnaud, 350 cmc. (Terrot), 2 p. 30 ; 3. Larousse, 175 cmc. (New-Map), 2 p. 42 ; 4. Boisse, 250 cmc. (Lucifer), 19 p. 44 ; 5. Hauto, 500 cmc. (Triumph, 35 p. 04 ; 6. Ballester, 250 cmc. (Lucifer), 39 p. 30.

Classement par équipe. — 1. Equipe New-Map (Rosso-Bogo-Habib) 250 cmc., 4 p. 65 ; 2. équipe Alcyon (Pons-Ducos-Font) 250 cmc., 6 p. 46 ; 3. Equipe Alcyon (Font J.-Centelli-Beretta), 350 cmc., 14 p. 17.

Classement par catégorie. — 175 cmc. — 1. Larousse, sur New-Map.

250 cmc. — 1. Boisse sur Lucifer ; 2. Ballester, sur Lucifer.

350 cmc. — 1. Aarmand, sur Terrot.

500 cmc. — 1. Loissier, sur New-Map ; 2. Hauto, sur Triumph.

Eugène ONA.

L'épreuve Nice-Paris

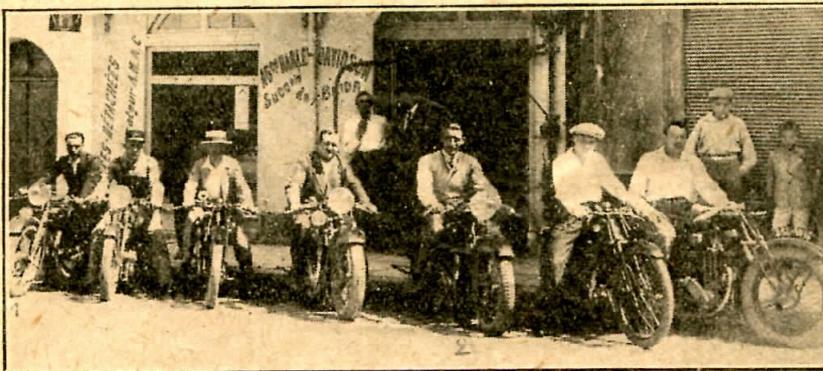
La Motoclub de Nice et de la Côte d'Azur, reprend la grand-randonnée classique qu'il

organise cette année avec un soin tout particulier car, il a profité des nombreuses expériences, qui lui ont été données par les entreprises sportives et touristiques de ces derniers temps.

Sur la route célèbre qui mène à la capitale, les équipes sélectionnées iront jusqu'aux Portes du Grand Palais, mais dans des conditions tout à fait particulières, en cela qu'elles seront soumises à un règlement rigoureux auquel elles devront s'astreindre.

utilitaire, économique, et surtout peu encombrant.

A simple titre d'indication, la dernière statistique nous donne 2.246.775 motos circulant dans le monde. La France vient au troisième rang avec 450.000 machines. Ceci sera l'honneur du Motoclub de Nice de poursuivre inlassablement son but de prouver qu'entre l'auto et la bicyclette, elle demeure la reine incontestée du sport et du tourisme. Donc, Nice-Paris va le prouver plus encore.



A Blida, l'agent de Terrot organise des sorties à succès ; à gauche, le coureur Fornasero ; sur la cinquième machine, Dupuy, l'un des sprinters motocyclistes de l'Algérie.

dre, sous peine de pénalisations sévères.

Non seulement, il sera tenu compte de l'effort du conducteur mais, en particulier, de l'endurance et de l'harmonie mécanique de sa machine.

Ce ne sera donc pas une simple promenade mais une expérience renouvelée pour la douzième fois afin de suivre la progression constante de la motocyclette, de plus en plus vulgarisée dans le monde entier, parce qu'elle représente un mode de locomotion rapide,

En 500 cmc., professionnels, Boestch réalise un exploit peu commun en abaissant le record général de l'épreuve de 6 secondes. D'ailleurs rien n'est impossible pour Boestch et sa fidèle Magnat-Debon.

En 500 cmc., amateurs, victoire habituelle de Tamisier, le bon petit pilote de la maison Isnard.

125 professionnels. — 1. Barnavol (Dollar), 3 m. 18" 1/5.

125 amateurs. — 1. Porte (Carburo-Club-Avignon) 3' 46" 1/5.

175 professionnels. — 1. Hommaire (Monet-Goyon) 2' 14" 2/5. 69 kilomètres 400.

175 amateurs. — 1. Jaubert (Carburo-Club-Avignon) 2' 48".

250 professionnels. — 1. Durand (Terrot) 2' 12". Record battu. Moy. 70 kil. 909.

350 professionnels. — 1. Hommaire (Monet-Goyon) 2' 2" 2/5. Record battu. Moy. 76 kil. 471 ; 2. Boestch (Magnat-Debon)

1. Larose (Z. A. M. C. Cavaillon) 2' 14" 4/5 ; 2. Cornély (A. M. C. Le Thor) 2' 25" 2/5 ; 3. Reynaud (A. M. C. Le Thor) 2' 41".

500 professionnels. — 1. Boestch (Magnat-Debon), 2'. Record général battu. Meilleurs temps motos. Moy. 78 kil. ; 2. Durand (Terrot) 2' 05" 1/5.



L'U.M. Alger en sortie : les dames, à l'étape, s'exercent !

Paris-Verdun-Paris

Le Motoclub Lilasien organise le 1^{er} septembre une épreuve de tourisme ouverte aux Clubs indépendants. Cette épreuve est partagée en deux séries :

La Première série comprenant les catégories 175 et 250 et effectuera le parcours Paris (Villeparisis), Châlons et retour.

La deuxième série comprenant les catégories 350, 500 cmc et les sidecars, effectuera le parcours Paris (Villeparisis)-Verdun et retour, suivant un itinéraire fixé dans le règlement. Ces parcours sont naturellement à effectuer dans la même journée, une neutralisation de 1 heure 30 étant accordée aux concurrents.

Les moyennes imposées sont classiques : 175 : 32 kilomètres-heure ; catégorie 250 : 38 kilomètres-heure ; catégorie 350 et side 500 : 42 kilomètres-heure ; catégorie 500 et side 750 et 1000 : 45 kilomètres-heure.

Le parcours de la première série est de 280 kilomètres ; celui de la deuxième série est de 458 kilomètres.

Rendez-vous le 1^{er} septembre à 6 heures 30 à la sortie de Villeparisis, en direction de Meaux.

Les engagements qui sont de 5 francs, sont reçus par M. Legros, Secrétaire sportif du Motoclub Lilasien, 2, boulevard de la Liberté, Les Lilas, jusqu'au 31 août à midi.

Le M. C. Poitou proteste

Mais nous protestons énergiquement contre la légende : « le M. C. P. qui fit forfait pendant au contrôle des Pyrénées » En effet, le M. C. P. était représenté, au contrôle de Poitiers, par : le président ; M. Creuzé, concurrent du Secrétaire, le Secrétaire adjoint, le trésorier... et la banderolle de contrôle portait M. C. P. en gros caractères. Par ailleurs le Secrétaire s'est entretenu successivement avec MM. Lacombe et Boell, n'est-ce pas messieurs ? Enfin le ravitaillement fut fait par nos soins, malgré l'absence des ravitaillements officiels de Purfina, Kervoline... A noter aussi que le lendemain, nous avons reçu un paquet de brassards destinés aux contrôleurs. Pour éviter toutes confusions, disons tout de suite que le M. C. P. marche la main dans la main avec l'A. C. de l'Ouest.

Ceci dit sans rancune pour nous rétablir sur notre position.

Course de côte de Laffrey

Dans le cadre ravissant des montagnes Dauphinoises, non loin des si jolis lacs de Laffrey, l'A. C. Dauphinois a organisé sa classique course de côte. Un temps splendide favorisa l'épreuve et plus de 10.000 spectateurs s'alignaient sur les 6 kilomètres du parcours. La plus belle performance fut réalisée par Eddoura, au guidon de sa Koehler-Escoffier 1.000 cmc qui réalise 3'46"2/5 battant non seulement le record des motos, mais également le record des voitures. En 500 cmc, Debaisieux sur Monet et Goyon bat le record et devance Boetsch. En 350 belle lutte entre Boetsch, (Magnat Debon) Debaisieux (Monet et Goyon) Oilter (Motosacoche), lutte qui se termine à

l'avantage de ce dernier qui bat également le record de côte pour sa catégorie. En 250 Terrot est premier avec Durand, ce dernier bat le record de sa catégorie. En sidecar, la meilleure performance est réalisée par Rolly Motosacoche qui bat le record, et en 350 c'est Savioz qui s'adjuge la première place. La coupe du Président de la République, est gagnée par Eddoura, celle de Vizille par Magnat Debon. Le challenge Séverin Régnier qui a été mis en compétition est gagné par la section de Grenoble, et le challenge Elina, est remporté par le M. C. Dauphinois.

175 cmc. — 1. Petitpierre (Monet-Goyon), 5'40"

250 cmc. — 1. Durand (Terrot), 4' 45"2/5, record battu ; 2. Cheyfers (New-Map), 3. Sontorio (Motosacoche).

350 cmc. — 1. Oilter (Motosacoche), 5'9"1/5, record battu ; 2. Debaisieux (Monet-Goyon), 3. Boetsch (Magnat-Debon) ; 3. Durand (Terrot).

1.000 cmc. — Eddoura (Koehler-Escoffier), 3 m. 46 s. 2/5, record de la côte battu.

Sidecars 350 cmc. — 1. Savioz (Magnat-Debon), 6 m. 36 s. 4/5.

600 cmc. — 1. Rolly (Motosacoche), 5 m. 8 s. 3/5. Record battu.

Au Manola

Encouragé par le succès remporté par les précédentes sorties organisées à Tracy-le-Mont, Nogent-sur-Vernisson, Pithiviers, Moret le Motoclub Manola étudie actuellement d'autres projets intéressants. Il invite les motocyclistes isolés à venir grossir le nombre de ses membres ; ils sont certains d'y trouver la plus franche camaraderie, une organisation vigilante. Avantages offerts : Service de dépannage convoyant chaque sortie officielle, caisse de secours pour les accidentés.

Renseignements et adhésion tous les Vendredis au siège, 63, rue Oberkampf, Paris (11^e)

La course de côte des Justices.

Malgré un temps incertain, la course de côte des justices a remporté un très grand succès, qui a dépassé les espérances, même les plus optimistes. Très belle organisation, pas de frottement, et c'est avec une parfaite régularité que se sont disputées les différentes épreuves de la journée. Le meilleur temps de motos est à porter, à l'actif de Daligand sur Magnat-Debon 350. Perrotin sur Terrot 250 cmc, gagne sa catégorie, et en 175, nous pouvons applaudir la victoire de Laroche sur Automoto. En 500 Gnome et Rhône a trouvé un bon défenseur dans Camille Narcy, ancien coureur cycliste renommé qui a délaissé la « Petite Reine » pour un plus rapide engin, venant à la suite d'une série de victoires remportées dans les nombreux interclubs régionaux, Camille Narcy, remporte la première place dans sa catégorie.

En sidecar 600, Vallet donne une nouvelle victoire à Magnat Debon en se classant premier.

175 cmc. — 1. Laroche (Automoto), 5'15"

250 cmc. — 1. Perrotin (Terrot), 3'35" 1/5 ; 2. Gouttebessis (Velocette),

350 cmc. — 1. Daligand (Magnat-Debon), 3' 34" 3/5. Record de la journée motos ; 2.

Vallet (Magnat-Debon) ; 3. Nicoletti (Terrot), 4. Bresson (Motosacoche).

500 cmc. — 1. Narcy (Gnome et Rhône), 3' 50" ; 2. Suiram (Saroléa),

Sidecars 600 cmc. — 1. Vallet (Magnat-Debon), 4' 28" 2/5.

La course du Klausen

Organisée de main de maître par l'U. M. Suisse et par l'A. C. Suisse, la classique course de côte du Klausen, a remporté un énorme succès. Le mot énorme n'est pas de trop, puisqu'une foule formidable que l'on peut évaluer à plus de 50.000 personnes se pressait tout le long du parcours. La course a débuté le samedi. Ce jour là, nous eûmes, parmi les motocyclettes, la grande victoire de Handley sur Motosacoche en 350. Dans la catégorie 250 c'est Divorve sur Condor qui se classe premier. En 100 cmc, Liaudois sur Liaudois, réalise une très belle performance pour une machine de cette cylindrée. Malheureusement il ne peut être classé car son temps était supérieur de 7 minutes au temps accordé par les règlements. Ceci n'enlève rien à la belle performance du coureur français. En sidecar Frey sur Standard s'adjuge la première place en 350, et Lang dans une nouvelle victoire à l'actif de Standard remporte la première place en catégorie 600 cmc. En 1.000 cmc, nous assistons à une belle victoire française. Nous la devons à Amort qui sur sa Styl'son remporte la première place.

Motocyclettes

100 cmc. — 1. Liaudois (Liaudois), 47' 2/5, non classé, le temps maximum alloué étant 40 minutes.

250 cmc. — 1. Divorve (Condor), 20' 57" 2/5 ; 2. Zehnder (Zehnder) ; 3. Zuber (Condor), 4. Soerrer (N. S. U.),

350 cmc. — 1. Handley (Motosacoche), 17' 57" 2/5 ; 2. Haenni (Condor) ; 3. Gall (Standard) ; 4. Colombo (Fréra) ; 5. Wullemin (Condor) ; 6. Imholz, (Motosacoche), 7. Grell (New-Hudson),

Sidecars

350 cmc. — 1. Frey (Standard), 23' 28" 2/5 ; 2. Stockey (New-Hudson).

600 cmc. — 1. Lang (Standard), 20' 27" 4/5 ; 2. Grohmann (Victoria) ; 3. Staerkle (Scott), 4. Muehleman (Trimuph) ; 5. Sammy, (Royal Enfield) ; 6. Felber (Scott).

1.000 cmc. — Amort (Styl'son), 22' 28"

La course se poursuit le dimanche, le meilleur temps de motos fut réalisé par Ceresole sur Harley Davidson, son temps 17' 22", est le record général pour les motos.

500 cmc. — 1. Gall (Standard), 17' 27" 2/5 moyenne horaire 73 km. 928, record battu ; 2. Martinetti (Motosacoche) ; 3. Brehn Moser ; 4. Kirsch (A. J. S.) ; 5. Carmine (Universal) ; 6. Gautschi (A. J. S.).

750 cmc. — 1. Stegmann (B. M. W.), 17' 42" 3/5, moyenne horaire 72 kilomètres 877, record battu ; 2. Hubacher (Saroléa).

Motos 1.000 cmc. — 1. Ceresole (Harley-Davidson), 17' 22", moyenne horaire 74 km. 280), record battu, meilleur temps des motocyclettes, record général du Klausen ; 2. Heini (Harley-Davidson).



Le Moto-Club chaumontais a organisé, le 11 août, une épreuve de consommation. Le gagnant est Persin, sur Terrot 350 cmc., avec 101 kilomètres, 1 lit. 1/2 d'essence



Moto de Tourisme, par Regairaz.

Un de nos lecteurs, qui a atteint la soixantaine et qui a pratiqué jusqu'ici la bicyclette, désirerait faire de la moto. Il est d'aplomb et très vigoureux, mais, toutefois, il ne trouve, parmi les motos actuelles, rien qui corresponde à ses désirs. Il reproche en particulier aux motos d'atteindre des vitesses trop élevées et de ne fonctionner que d'une manière assez défectueuse si on marche à allure ralentie. Son ambition se bornerait à rouler à 30 ou 35 à l'heure en palier, à monter les côtes à 25, à ne pas être obligé de se vêtir en scaphandrier, de ne pas occuper une position en chien de fusil...

En ce qui concerne le silence, la propreté et le confort, des efforts certains ont été faits par les constructeurs. Ces efforts seront poursuivis sans aucun doute et la moto de service possédera de plus en plus ces qualités. Mais, dès à présent, il ne manque pas de motos propres et confortables, utilisables sans vêtements spéciaux. Ceux-ci ne sont guère indispensables que pour de longues étapes parcourues à vive allure. De plus, il y a des vêtements, spéciaux d'un aspect très net, très correct. L'huile, la grande ennemie de nos vêtements, ne gicle et ne suinte plus, et ce n'est pas tant contre elle qu'il y a lieu de se protéger, que contre la poussière et la pluie. La moto n'est pas nécessairement bruyante. Trop de motocyclistes se réjouissent de faire du bruit. Qu'ils se rendent compte, à la lecture de la lettre de notre correspondant, du tort considérable qu'ils font à la motocyclette. Même, une moto à grand rendement, même une deux-temps, n'ont nullement besoin de déchirer nos tympanes. Il existe

d'excellents silencieux dont l'influence sur le rendement des moteurs est à peu près nulle et il est possible de conduire une machine, et surtout une machine de tourisme, sans attirer, le moins du monde, l'attention. Trop souvent les motocyclistes n'ont de moteurs bruyants que par plaisir personnel et par désir d'étonner les gens. La moto passant dans un fracas assourdissant et laissant derrière elle d'âcres relents d'huile de ricin n'est, malheureusement, pas une légende, mais cela ne doit pas être imputé au constructeur et c'est uniquement le conducteur qui est à blâmer en l'occurrence...

Nous pouvons également ne pas retenir l'accusation que la moto oblige à une position recroquevillée. Ce sont toujours nos jeunes gens qui veulent jouer aux coureurs et qui adoptent des positions bonnes pour une course sur un kilomètre. Au contraire, la bonne position en moto, est très naturellement celle d'un homme normalement assis sur une chaise. On peut, d'ailleurs, la modifier à son gré. Quant au confort, la fourche élastique, la selle à siège souple et les pneus ballons nous le procurent et nous isolent à un degré remarquable des cahots de la route.

Notre lecteur ne voudrait rouler qu'à 30 à l'heure et même ne pouvoir rouler qu'à 30 à l'heure. Tout d'abord, toutes les motos actuelles fonctionnent normalement à 30 à l'heure et même moins, surtout si l'on a jeté son dévolu sur une machine de tourisme. Celle-ci, surtout les quatre-temps, ont un ralenti régulier à des vitesses bien moindres, encore, même en prise directe. On peut fort bien, donc, rouler continuellement à trente à l'heure

si on en a un désir. Mais que notre lecteur nous excuse de rester sceptique. Le trente à l'heure ne lui suffira pas longtemps et si on lui livrait une machine qui ne puisse dépasser cette vitesse, nous gagerions qu'il en serait vite lassé. La cinquante est une allure de route qui n'a rien d'excessif. On a toujours, au début, l'appréhension de la vitesse, mais cinquante à l'heure à moto ne font sans doute pas une impression plus forte que du vingt à l'heure à bicyclette. En tout cas, il ne faut pas avoir l'impression que la moto va vous entraîner à des allures vertigineuses, qu'on sera emporté dans une sorte de tourbillon fatal. On est assurément un peu intimidé au début par un véhicule mécanique, et, même, nous avouons humblement que, pour notre part, nous ne pouvons réprimer un léger malaise quand nous montons sur une nouvelle machine, et pourtant nous ne sommes pas nerveux. C'est, d'ailleurs, l'affaire de quelques dizaines de mètres. Mais ce sont là de vagues appréhensions auxquelles il ne faut pas s'arrêter.

Nous espérons donc que notre lecteur n'hésitera pas à faire l'acquisition d'une bonne moto de tourisme, à moteur de rendement moyen, montée sur de gros pneus, et bien équipée. Nous sommes, pour notre part, bien sûrs qu'il ne regrettera pas sa décision. Mais cela nous prouve que nos campagnes en faveur du confort, de la propreté, du silence, de la facilité d'entretien ne sont pas fondées sur des manies personnelles, mais sur les désirs et les besoins de toute une classe de motocyclistes.

REGAIRAZ.



Région Ouest

Binic (Côtes-du-Nord). — Restaurant : Helloco. (M. Lelouey, à Meudon).
 Condé-s-Noireau (Calvados). — Restaurant av. ch. : Hôtel du Square. (M. Duval, au Havre).
 Thury-Harcourt (Calvados). — Restaurant : Sonnet. (M. Duval, au Havre).
 Fontenay-le-Comte. — Rest. av. ch. : Hôtel Fontarabie, 57, rue de la République + Rouet d'Argent, 45, rue de la République + Hôtel de l'Europe, près la gare + Mécaniciens : Garage Vendée, 86, rue de la République. Terrol, Mary, 74, rue de la République, F. N., Peugeot, Rhonyx, Dresch — Garage de la Poste, rue du Dr-André, Motobécane. Garages Autos : Garage Vendée, Murs, Citroën, Billouin, Fiat, Ford, tous trois rue de la République — (M. Poupeau, à Fontenay-le-Comte).
 Granville. — Rest. av. ch. : Hôtel-restaurant du Calvaire, 10, place d'Alsace-Lorraine (M. Lelouey, à Meudon).
 Le Château-Ile d'Oléron. — Rest. av. ch. : Dubet (M. Herse, à Bois-Colombes).
 Pointe-du-Raz. — Rest. avec ch. : Hôtel Le Bourg-Kéradennec (annexe) (M. Ploë, à Quimper).
 Pontorson, face Mont-Saint-Michel. — Rest. avec ch. : Hôtel de la Gare + (M. Caron, à Pacy-sur-Eure).
 Pré-en-Pail (Mayenne). — Rest. avec ch. : Chevalier Hôtel du Bon Laboureur + Restaurant : Billon — Mécanicien : Collin, Grande-Rue, Terrol. Garage auto : Collin, Grande-Rue (M. Verrier, à Pré-en-Pail).
 Quimper. — Rest. avec ch. : Hôtel de l'Epée + Hôtel Terminus + (M. Ploë, à Quimper).
 Rouen. — Rest. avec ch. : Hôtel de Maubeuge, 10, boulevard Gambetta (garage à côté), (M. Lelouey, à Meudon).
 Saizon-Belle-Ile. — Rest. avec ch. : Hôtel du Phare (M. Brichot, à Paris).
 Audierne. — Rest. av. ch. : Hôtel Le Bourg-Kéradennec + (M. Ploë à Quimper).
 Douarnenez. — Rest. av. ch. : Hôtel de l'Europe + (M. Ploë, à Quimper).
 Huelgoat. — Mécanicien : Omnès, Peugeot, Dresch + (M. Ronel, à Morlaix).
 Pointe-du-Raz. — Rest. av. ch. : Atlantic Hôtel (M. Brietot, à Paris).
 Domfront. — Hôtel ; Hôtel de la Poste + Mécaniciens : Friloux + Blin. — Garage Auto ; Friloux, place Saint-Julien (M. Cadon, à Domfront).
 Barfleury. — Rest. av. ch. : Hôtel Moderne, M. Caron, à Pacy-sur-Eure.
 Brossac (Charente). — Rest. av. ch. : Bernard + — Rest. : Ausstre Ravail — Mécaniciens : Durand fils, Alcyon, Rabouté, Ravat, Motobécane + Garage auto : Durand fils, Rabouté frères. (M. Guinefolleau à Brossac).
 Dieppe. — Restaurant : Jégou, 11, rue Notre-Dame. (M. Leclerc à Courbevoie).
 Domfront. — Restaurant : Mourton, route de Bagnoles de l'Orne. (M. Cadon à Domfront).
 Fougères. — Rest. av. ch. : Boulanger, 1, rue de la Caserne et 55 rue de la Forêt. (M. Avenel à Levallois-Perret).
 Gournay-en-Bray (S.-Inf.). — Rest. av. ch. : Hôtel du Cygne, 11, rue Notre-Dame. (M. Leclerc à Courbevoie).
 Granville (Manche). — Rest. av. ch. : Hôtel de la Croix Verte, 13, route d'Auranches + (M. Roussel à Châtillon-s.-Bagneux).
 Tinchebray (Orne). — Rest. av. ch. : Hôtel restaurant de Bretagne + (M. Avenel, à Levallois-Perret).
 Ancenis (Loire-Inférieure). — Restaurant : Restaurant de la Terrasse.
 Argentan. — Rest. av. ch. : Hôtel du Donjon + (M. Gosset, à Paris).
 Châteaudun. — Mécanicien : Jolliot, rue de Varize — Monet, Terrol, Motoconfort. (M. Fournier, à Langey).
 Conlie (Sarthe). — Restaurant avec chambres : Lefort (M. Gosset, à Paris).

Dieppe. — Restaurant : Grand Restaurant Saint-Louis, au tournant du grand pont du Pollet. (M. Laubot, à Grainval).
 Etambes. — Rest. av. ch. : Hôtel Continental + (M. Barjard).
 Falaise. — Restaurant : Restaurant de la Vieille Maison. (M. Gosset, à Paris).
 La Ferté Bernard (Sarthe). — Mécanicien : Letourneau. (M. Froger, à Paris).
 Le Mans. — Mécaniciens : Sylven, 31, rue des Minimes — Frossard — Dantau. (M. Froger, à Paris).
 Les Sables d'Olonne. — Mécanicien : Rambaud, Garage du Remblai. (M. Froger, à Paris).
 Lèves (près Chartres). — Mécanicien : Guérin. (M. Froger, à Paris).
 Lillebonne (S.-Inf.). — Restaurant : Robillard, place du Marché. (M. Gosset, à Paris).
 Louviers. — Restaurant : Quillet. (M. Gosset, à Paris).
 Neuchâtel-en-Bray. — Restaurant : Café du Marché Neuf, Place de l'Hôtel de Ville. (M. Georjgin, à Paris).
 Rennes. — Mécanicien : Morel, 79, avenue du Mail. (M. Froger, à Paris).
 Rouen. — Mécanicien : Garage Laurent, Place Henri IV. (Monsieur Krautz, à Neuilly-Plaisance).
 Saint-Cast-Isle (Côtes-du-Nord). — Rest. av. ch. : Huel.
 Veules-les-Roses (Seine-Inf.). — Rest. av. ch. : Lancien, route Nationale. (M. Georjgin, à Paris).

Région Est

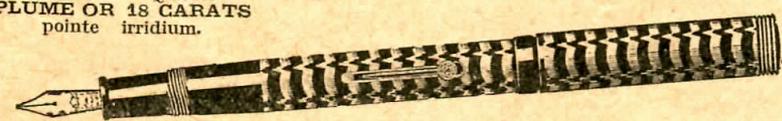
Baccarat (M.-et-Moselle). — Rest. av. ch. : Hôtel de l'Agriculture, 60, Grande rue + (M. Lelouey à Meudon).
 Chateaufort (Alsace). — Rest. av. ch. : Hôtel de l'Aigle + (M. Lelouey, à Meudon).
 Lure (H.-Saône). — Rest. av. ch. : Hôtel de France, Place de la Gare + (M. Lelouey, à Meudon).
 Metz. — Rest. av. ch. : Hôtel Métropole + (M. Lelouey, à Meudon).
 Provins. — Rest. av. ch. : Coq à la Poule +, La Roscaie + — Mécanicien : Arragain, rue aux Aulx et rue du Val, Monet-Peugeot-Renault et Citroën. (M. Gillon, à Provins).
 Reims. — Restaurant : Gambier, 7, rue des Capucins (M. le Secrétaire du Moto Club de Livry-Gargan).
 Remiremont. — Rest. av. ch. : Hôtel du Cheval de Bronze, Grande Rue — Mécanicien : Lambert, faub. de Plombières + Terrot, Royal — Garage auto : Pierre, rue de la Mairie. (M. Bitterly, à Remiremont).
 Saint-Dizier (H.-Marne). — Rest. av. ch. : Hôtel et café de la Fontaine + (M. Lelouey, à Meudon).
 Arc-en-Barrois (Haute-Marne). — Rest. avec chambres ; Rouot, Hôtel de la Poste + (M. Labert, à Arc-en-Barrois).
 Clairvaux (Jura). — Rest. avec chambres ; Veuve Faivre. — Mécaniciens : Etchevenard, Millet + Terrot, Monet. — Garage Auto ; Millet. — (M. Lançon, à Ranchotte).
 Ensisheim (Haut-Rhin). — Rest. avec chambres ; Ville de Colmar + — Restaurants ; Lanert + Bury. — Hôtel ; Hôtel de la Couronne — Mécaniciens ; Dezbach, entre Vittenheim et Ensisheim, Primin Gnome, Austral 5 % réduction — Garage Auto ; Blum, Grande-Rue.
 Faucogney (Haut-Saône). — Hôtels : Au Coq Gaulois × Hôtel des Vosges, + Mécaniciens ; Bringuoux, Terrot, Alcyon.
 Hayange (Moselle). — Rest. avec ch. : Hôtel Terminus, rue Maréchal-Foch, Hôtel des Voyageurs, rue Maréchal-Foch — Mécanicien ; Wachbar, 85, rue Poincaré. D. S., Gillet-Herstal, Durandal, 10 à 20 % de réduction — Garage Auto ; Scheyer, rue Clemenceau.
 Plombières-les-Bains (Vosges). — Rest. avec ch. ; Mansuy + — Curin + — Mécanicien : Abletger. (M. Hugelé, à Plombières-les-Bains).
 Raddon (Haute-Saône). — Rest. avec ch. ; Aubry-Grillot + Restaurants ; Lorez +, Pelléty — Mécaniciens ; Boffy + Monet, Piercy + Peugeot — Garage Auto ; Boffy, Piercy.
 Saint-Lupicin (Jura). — Restaurant avec ch. ; Mercier + (M. Lançon, à Ranchotte).

NOTRE PRIME HEBDOMADAIRE

PORTE-PLUME RÉSERVOIR

L.N.M.

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



PRIME N° 51
DU SAMEDI 24 AOUT 1929

Valeur: 50 fr.

Abonnés 25 fr.
 Non Abonnés 35 fr.

Franco de Port et Emballage: 1.25 en sus

PURFINA

HUILES POUR AUTOS et MOTOS

Paris-les Pyrénées-Paris...

Médaille d'or

GOLAZ sur Ariel 500 cmc

Médailles de Vermeil

NEBIL DINO	} sur Ariel 500 cmc.	MAISONNEUVE, sur Vélocette
BOBS		350 cmc.
LOUIS, sur Magnat-Debon	} sur Magnat-Debon	MAHAUT, sur Ravat 350 cmc.
350 cmc.		FOUCHY, sur Styl'son 250 cmc.

Sur les 2400 Kilomètres du parcours Paris-les Pyrénées-Paris, les voitures officielles (3 Bugatti, 1 Lancia, 1 Licorne, 1 moto Henderson) et le moto-tri "Ninon" des Établissements Béalé, ont employé LES HUILES...

PURFINA

RAFFINERIES DE PÉTROLE DU NORD

Société Anonyme au Capital de 100.000.000 de Francs

PARIS-8^e — 28, Rue Laborde 28 — PARIS-8^e



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

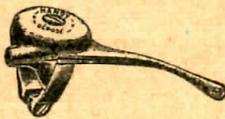
Etabl. AMO, fabricants, 23, rue Descombes, Paris - Carnot 71-53

Demandez les

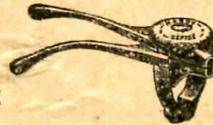
NOUVELLES MANETTES NOUVEAUX LEVIERS

FONCTIONNEMENT DOUX
 NE CISAILLANT PAS LES CABLES

FINI PARFAIT
 en
 LAITON NICKELÉ



(M. S. 20)



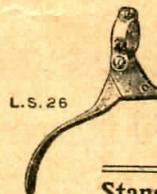
(M. D. 21)



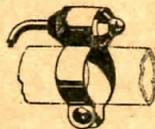
L. R. 29 & 30



DÉPOSÉ



L. S. 26



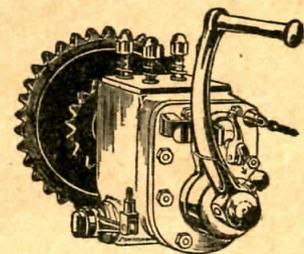
Interrupteur



Poignée caoutchouc

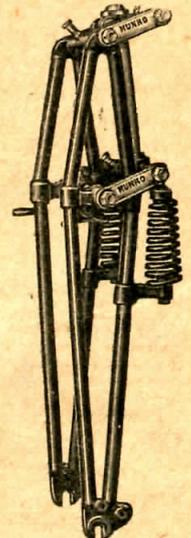
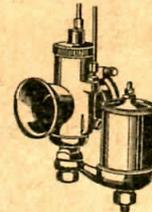


L. D. 19



REPRÉSENTANT EXCLUSIF
 BOITES STURMEY-ARCHER
 et Pièces détachées

Carburateurs AMAC



Fourches
 MUNRO-CONFORT

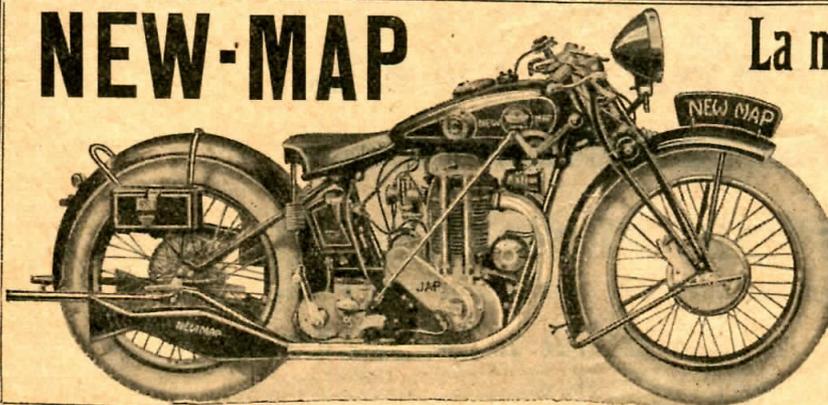


Graissage sous pression ROMU

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

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

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 interchangeables
 Moteur J. A. P. Boite Burman.

P. MARTIN, Constructeur
 122-124, avenue Lacassagne
 T. V. 49.76 - LYON -



Barif des Insertions

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

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

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

TARIF

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

NOTA. — En raison de la perte que nous subissons sur ces annonces, nous nous réservons 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.

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

DRESCH

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

ILHARRÉGUY

91, Avenue Félix-Faure
PARIS

L. DEKTEREFF & Co

88 AV. DES TERMES PARIS



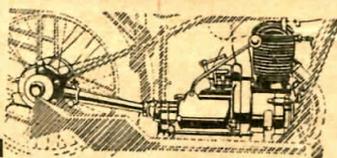
PIECES POUR MOTEURS

JAP 107

DEMANDER NOTICE
POUR LES AUTRES
SPECIALITES ANGLAISES

MOUSSARD

SON BLOC MOTEUR
SA TRANSMISSION ACATENE
SON **Moyeu Démontable**
au **BOL D'OR** 1929, 1.354 kil. sans ennui mécanique.



GROUAGES

CADRES

Carburateur :

"**GRIFFON**"

Ressorts - Découpage

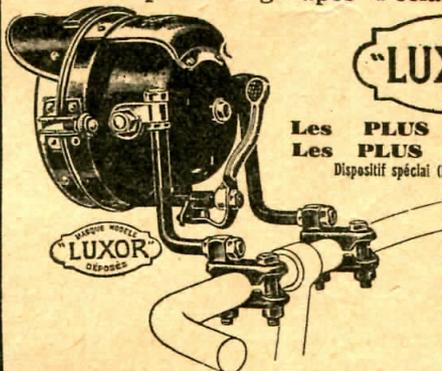
Décolletage

R. BONNARIC Agent des

Fabriques

3 Villa Croix Nivert-Paris 15^e

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



"LUXOR"

Les **PLUS ROBUSTES**
Les **PLUS APPRECIÉS**

Dispositif spécial (Breveté) à manette

pour éclairage

CODE & ROUTE

Exigez-le

de votre

fournisseur

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

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

AUX DOCKS DU PNEU

ACTUELLEMENT :

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

TRÈS GROS STOCK TOUTES DIMENSIONS, TOUTES MARQUES

DEMANDEZ TARIF

VAYSSE 387 - Rue de Vaugirard - 387
— PARIS (15^e) —

LA CHAINE

YELLOW

Toujours en Stock

O. C. F.

54, Rue Louis-Blanc, 54
PARIS (10^e)

FN - PIÈCES DÉTACHÉES -
avec 20% de Baïsse
MOTOS D'OCCASION
GARANTIES

11, Quai d'Anjou - Danton 77-37

NAVILLE & ses Fils 3, r. Sarretta, PARIS (14^e)

- Montage -
- Rayonnage -
- transformations

DE ROUES

Rayons et
Jantes de
tous profils

— POUR MOTOCYCLETTES ET VOITURES —

EXPÉDITIONS EN PROVINCE

TOUT POUR
B.S.A.

STOCK CONSIDÉRABLE
LES PLUS BAS PRIX

Expédition immédiate en Province
Envoi gratis du Catalogue Illustré

DELAUNAY — 62 —
rue Rochechouart
PARIS (9^e)

TOUT POUR
TRIUMPH

CLEVELAND 4 cylindres, pneus Fireslone et Pièces détachées d'origine p^r 2 temps
Établissements VALPIC
23, Avenue Trudaine - PARIS

Terrot 350 cmc. et 500 cmc. J.A.P. reprend en compte t. motos. Angel, 119, r. Flandre, Paris.

Terrot 3 CV, 2 vit., pneus neufs, tansad, éclair., marche parfaite, 1.200 fr.; Motobécane 2 CV, monovit., marche garantie, 650 fr., évent. échanger les deux contre cyclecar. Brun Georges, Freyming (Moselle).

Terrot 3 CV, 4 tps lat. avril 1929, roulé 2.000 km., compt., tansad, écl. Luxor, état neuf, 3.700 fr. à déb. Guichon, 1, av. Galliéni, Noisy-le-Sec (Seine).

Terrot 350 cmc. ayant roulé 3.000 km., vérit. occas., écl. électr.; Soubitez montre, compt. Jaeger, tansad rétrov., pare-jambes, chamb. air, réc. échap., sp. affaire, tte confiance, visible maison Maréchal, Café Dagobert, 1, avenue de Joinville, Nogent-sur-Marne.

800 fr. comptant soldé, 12 traites, 130 fr. par mois, moto 3-4 CV. Dresch Agence, 178, rte La Révolte, Levallois.

10 motos toutes marques, Dresch, Gnome, Terrot, etc., moitié prix. 9, r. Cousin, Clichy (1 Min. Porte).

Monet-Goyon 175 cmc., supersport, comme neuve, équip., 2.000 fr. Restaurant Florent, 14, place Mairie, Gennevilliers (Seine).

Quelques prix pratiqués par Pierre. Garage Renouvier, 4, rue Ch.-Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq. 07-67, pour la vente de ses reprises. Dollar, 350 culb., à 1.500 fr.; Monet Goyon, 175 cc, à 800 fr.; Excelsior, à 800 fr.; 2 Motobécane, 250 à 1.500 fr. pièce; Terrot, Jap. culb., à 3.500 fr. 50 autres machines vendues sur les mêmes bases.

Alcyon comme neuve, 175 cmc.,

ATA
AMORTISSEUR
E² L. POUTRAIT, 7 RUE CROIX-FAUBIN, PARIS



CARROSSERIES & CHASSIS
pour SIDECARS

12 Modèles en mono et bi-place.
Bois - Tôle - Aluminium

Capotes, Pare-brise, Tan-sad,
Pare-boue, Repose-pieds.

ERNEST RICHARD, Constructeur
184, Av. de Choisy - PARIS

— Téléphone: Gobelins 62-82 —
46, Rue de Paris - IVRY

Catalogue contre 0 fr. 50

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 —

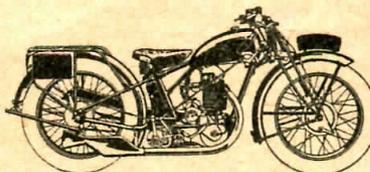
Se méfier des contrefaçons, Exiger la marque CERRETI, avec étoile 5 pointes

La longue Expérience (10 Ans)...

de la Marque

BAGGI-SAMYN

CONTRIBUÉ POUR OF- Une Machine de Marque
FRIR aux MOTOCYCLISTES



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

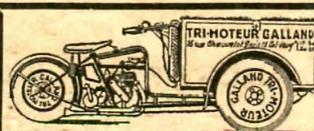
**HARLEY, INDIAN, F.N., TERROT
DOLLAR, RHONY'X, SOYER, etc...**

Toutes Motos neuves et d'occasion, garantie 6 Mois
Credit: 13 Mois sans intérêt — Reprise de toutes Motos

Toutes pièces HARLEY INDIAN soldées avec 50 0/0 de remise

— OUVERT MÊME LE DIMANCHE MATIN — PERMIS GRATUIT

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



Tri-moteur GALLAND charge utile 400 k.
Moteur JAP, 600 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, PAR S (15^e) Ag. demand.

MOTO-AGENCY 24, Bd de Charonne
PARIS (20^e)

ACHATS - VENTES
RÉPARATIONS - ÉCHANGES
FN, Terrot, Peugeot, Motoconfort,
— Soyer, etc. —

Stocks en neufs et occasions
École de Motos - Permis gratuit à tout acheteur

ch. ch., tan sand, 1.200 fr. Manière,
11, rue Madagascar, Paris (12^e).

B.S.A. 3 HP. ch.ch., magond.
parf. état mécan. GrosPierre, 16,
rue Paul Bert, Paris (11^e).

Dollar 500 cc arbre à cames
peu roulé, tte équipée, bas prix
visible, gar. Porte Maillot, sam.
après midi, dim. matin.

Dollar 350 cc culb. dble
échap. parl., ét. mécan., vér. occas.
Leray, 10, rue Grotte, Paris (15^e).

F.N. m. 60 culb. 715 x 115
neufs, montre compt. O.S. Mag-
lum luxe, pare-jambes, porte
bougie, grippe-genoux, tan-sad
dossier, porte malette, nom. acces.,
superbe machine, état abs. neuf,
Chaussanand, 33, rue Jeanne
d'Arc, Paris (15^e).

F.N. m. 60, confort gar, 100
l'h., essai sur tte dist., éclair.
élect., klaxon, acccus., compt.,
mont., tan-sad, porte-valise,
réserv. huile, viseur, porte bou-
gie, 4.950 fr., t. l. j. après 6 h. 1/2.
Yvon, 18, av. Nicolas Gillet
Colombes (Seine).

F.N. 350 cc, m. 70, révisé come
neuve, acces., éclair., élect.
Novi 200 Bougies, 4.500 fr., à
débattre, téléph. t. l. j. s. diman-
che et mardi. Volterro, Vaug.
44-27 ou s'adres. M. Volterro,
91, rue St-Charles, Paris (15^e).

F.N. 500 cc, état mécan. gar.,
pn. 715 x 115, écl. élect., comp.,
tan sad, etc., 5.900 fr. à enlever
de suite ou éch. contre voiture 5
ou 6 HP. Giraud, 227, r. Lafayette.

F.N. 500 cc tan sad, compt.,
éclair., Péhu p. bal. 715 x 115,
vis. t. l. soirs, (1^{er} étage), Chirade,
70, av. Prés. Wilson, Romain-
ville.

F.N. 500 cmc, m. 67, pneus

PNEUS 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)

**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, kla-
xon, tous acces. et outill., etc.
Prix intéressés. Ecr. p' rend.-vous:
G. WEIGERT, 5, Place de la
Porte Champerret, Paris (17^e).

ÉCOLE DE MOTOS G. AUGOYAT

— AGENCE DES GRANDES MARQUES —

8, Avenue Dorian - PARIS (12^e)

(OUVERT LE DIMANCHE, FERMÉ LE MARDI)

(FACE MÉTRO NATION)

bal., écl. élect. Lucas compt. et montre comme neuve, 6.250 fr. Lucien Dului, 62, r. Marais, Paris Tél. Botzaris 20-69.

Gillet d'Herstal 500 cc, 2 tubes, compt., équip., 6.900 fr. P. Reniger, 31, av. Motte Picquet, Invalides 05-29.

Gnome Rhône 500 cc t. D., équip. complet, marche parf., gar. 3.500 fr., peu roulé. Jacob Louis, 217, rue Gros Grès, Colombes (Seine).

JE LIQUIDE

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

Gnome Rhône 175 2 HP 1/2, 2 vit., grais. mécan., t. b. état, 1.600 fr., t. l. jours de 18 à 21 hres, dim. matin. Poncelet, 23, rue Eug. Martin, Fontenay s/bois.

Gnome Rhône 500 cc, équip. parf., état, 2.700 fr., épicerie Dufour, 25, rue Grand Prieuré, Paris (2^e).

Henderson 4 cyl., excel. affaire, très rapide, écl. élect., nomb. acces. et pièces mech., vend. ou éch. contre 350 ou 500 bon. marque, écr. ou voir, P. Denos, Mevoisins, par St-Piat (E.I.).

Indian Sport, moteur révisé à neuf, pneus neufs, 1.800 fr., voir 31, rue Robert Sindet, Paris (15^e).

Lutétia sur bicyclette, c. nve, débrayage, 700 fr. Fontanet, Ecoles, Le Mont Dore (P. de D.).

M.A.G. spécial 350 4 T., L.M.P., 2 tubes visib. Max, 178, rte Révolte, Levallois reprend en compte toutes motos occas. outle crédit 12 mois.

La nouvelle **Max Blackburne** 4 CV, 4.400 fr. crédit, 178, rte Révolte, Levallois.

Monet Goyon 250 cc, type RC 3. A 1928 peu roulé, grais. autom. réserv. en selle, klaxon, tan-sad, rétro, greeps genoux, 3.500 fr., s'adres. Soullignac, 10, av. Gare, St-Ouen (Seine).



Repose-Pieds Élastiques

"ELVER"

munis des Protège-talons

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

P. REVELLE & Cie, Fabr.

36, rue Emile-Desvoux - PARIS-19^e

Téléphone : NORD 2-273

ELBORD...

un éclairage puissant, sont munis d'accessoires de 1^{er} choix.

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

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

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

Ses équipements électriques pour Motos sont parfaitement au point, indérégables, inusables, exempts de pannes, ne demandent pas d'entretien, donnent

Monet Goyon 2 CV., tte équipée, parf. état, pns nfs, ess. vol. à enl. 1.000 fr. Bataille, 81, rue Paris, Clichy (Seine).

Monet Goyon 350 cc, 2 tps, Villiers éclair., tan sad, compt. 3.300 fr. Gargaud, 3, rue Square Carpaux, Paris (18^e).

Motobécane 3 CV. 1928 sans écl., 1.500 fr. Hélimuth, 12, rue Tocqueville.

Peugeot 3 CV., spéciale bloc mot., gar. abs. neuve, pns nfs., origine cause départ régiment, elle est unique, 2.000 fr. voir ou écrire, Michel, 2, r. Poncelet, Chelles (S et M.).

Bonne occas. quad Peugeot type 172, révisée, éclair, compt., 5 roues, acces., parf. état de marche, tient le 65 kms heure, 3.400 fr. vis. à part. 19 hres ou le matin samedi et dimanche, Gauvin, 114, av. Roule, Neuilly (Seine).

Peugeot 350 cc, bloc. mot., pns ballons, éclair., tan sad, p. jambes, peu roulé, assur. payée, 3.500 fr. M.A. Perrot, 11, av. Pauline, Joinville-le Pont (Seine).

Peugeot P. 103 bloc-mot., cadre d. berceau, parf. état

marche, 1.500 fr. Concierge, 61, fg. St-Martin, Paris (10^e).

René Gillet 1927 750 cc, bielle à galets, tan-sad, éclair. Magondeaux bon. état, s'adres. M. Gréco, 19, rue Albouy, le soir après 7 hres, 4.500 fr.

Roussey 350 cc en tôle emboutie, mot. Chaise A.C.T. Maglum record, livrée fin mars 1929, révisée, peu roulé moyeu à broche, bon prix cause achat 500 cmc Glastré. André Sochaux (Doubs).

Rovin Jap. 3 CV. écl., acc. au plus offrant, écr. Grosclaude, 6, rue Nve des Boulets, Paris (11^e).

A enlever de suite, moto 500 Saroléa à culb., bonne affaire, Lucien, 108, av. Jean Jaurès, Pantin.

Saroléa 500 cc, compt., tan-sad, éclair., t. b. état, 4.500 fr. Hebrick L., 3, r. Coulmiers, Paris (14^e).

Saroléa 350 cc soup later., mod. 28, peu roulé, eq. 3.500 fr.

Austral 350 cc culb., 4.000 fr. Perriani, 39, r. Bréguet, Paris (11^e).

Soyer 250 cc parf. état mécan. éclair. élect., Novi phare Marchal, à profiter de suite, s'adresser,

Norland, 6, rue Puits d'Amour, Suresnes t. l. j. 6 hres 1/2.

Terrot 350 cc later, parf. état pn. confort, tan-sad, ess. vol., vis. t. l. j. après 6 hres, Marcand, 51 r. St-Louis en l'Isle, Paris (4^e).

Terrot 350 cc, culb., b. état, Magl. Luxe 3.800 fr. Erignac, Valréas (Vaucluse).

Terrot 350 cc H.S.C. août 29, neuve plombée, 4.300 fr. Crucy, Case 6, Orléans (Loiret).

Terrot 4 CV, moteur Mag. 2 cyl bon état, 1.800 fr. Gillet, 31, rue des 3 Bornes. Tél. Roq. 89-16.

Terrot 3 CV, type FT. boîte 2 vit., neuve plombée, ayant été exposée en vitrine, garantie d'usine, 3.000 fr. Allain, Central Garage, Bienneau (Yonne).

Terrot 500 cc J.A.P. lat., éclair. élect., klaxon, tan sad, sacoches, parf. état, 5.100 fr. à débattre. Ecrire pr. rendez-vous Poize, 43, bd Voltaire, Paris (11^e).

Terrot 500 cc later., type N. état neuf, t. l. j. à partir 7 hres. Potier, 194, avenue Daumesnil (12^e).

Terrot 350 cc later., t. b. état, éclair. Novi, compt., tan sad, 3.500 fr. s'adres., 16, Cité Griset, 8 à 12 h. et 6 hres 1/2.

Terrot, Motoconfort, Soyer, Gillet-Herstal, Gnome, Saroléa disponibles, nouveaux prix fin de saison, occas. **Motobécane** 250, nve, écl., 2.500 fr. **Motoconfort** 4 HP nve, 3.800 fr. **Motoconfort** 4 HP., 1.150 fr. F.N. 350 culb., ballons écl., compt., tan-sad, 3-450 fr. **Terrot** Jap 250 conf., écl. abs. nve, soldée à 2.500. **Terrot** 350 Champion de France mai 29, écl., 5.300 fr. Urgent, Rémy, 21, rue Tlemcen, Paris, (20^e), achat, échange. Tél. Ménil. 76-39.

500 Spéciale grd. tourisme, 3.700 fr. Collin, 38, rue Hoche, Houilles (S et O.).

Moto 5 CV H, modifiée entièrement remise à neuf, Printemps, équip., tan-sad, phare compt., etc., essai volonté, prix 3.200 fr. Mounoury, 39, rue Aug Blanqui, Vitry-sur-Seine.

CYCLECARS ET VOITURETTES

Amilcar Bord., tr. b. état, 6.250 fr., as. 1 an. Bernard, 1, rue Draveil, Juvisy. Tél. : 73.
Amilcar 6 CV, cond. int., 2 places, écl., dém. élect., parf.

Un châssis comme l'auto

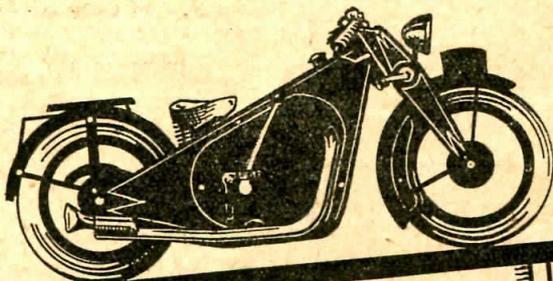
et partant, même aspect luxueux, même confort. même sécurité. "La Mondiale" réalise le dernier stade du progrès. Documentation sur demande à l'Agent Général pour la France

Maurice BONNIN

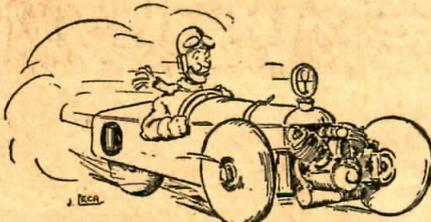
21, rue Victor Hugo - PUTEAUX (Seine)

Constructeurs : Etablissements **BLAVIER**

Société au capital de frs 7.000.000 - BRUXELLES



LA MONDIALE



LE GARAGE
RENOUVIER
TOUS LES CYCLECARS
TOUTES LES MOTOS
 2 et 4, Rue Charles-Renouvier,
 PARIS Tél. Roq. 07.67



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 d'Août...

L'actualité Automobile

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



SIDE-CAR
 CARROSSERIES EN TOUS GENRES
 CHASSIS. CAPOTES. PARE-BRISE
Fernand RICHARD
 139, Av. d'Italie, Paris, 13^e, T. Gob. 26-00
 Envoi du Catalogue contre 0 fr. 50

état, prix intér. Vassieux, à Flins (S.-et-O.). Tél. : 1.
Benjamin 5 CV, 4 cyl., torp. commerc., éclair., démar. électr., b. état, 3.500 fr. Marin, 78, Grande-Rue, au Pré St-Gervais (Seine).
Citroën torp. 5 CV, châssis long, tte beauté, reprend moto en compte. Doublet, 128, r. J.-Jaurès, Levallois.
Ford boulangère, 1.300 fr. Renard, 13, place Trarieux, Suresnes.
Morgan refroid. à eau 1926, carros. sport, bon état mécan., écl. acét. Magond., 2.900 fr. En semaine, 8 à 10 h. et 2 à 4 h., Picarda, 20, rue Weymiller, Les Lilas (Seine).
Morgan sport, état neuf, 4.000 km., 4.500 fr. A. Bouchaud, Eygurande (Corrèze).
Morgan eau, t. b. état, 3 places.

350 cc. --- 500 cc.

MGC

*
MARCEL GUIGUET & C^{ie}
 CONSTRUCTEURS
A CORBELIN
 (ISÈRE)

HARLEY-DAVIDSON
 MOTOS Neuves, Occasions
 Pièces d'origine
 HARLEY-DAVIDSON, 22, R. Picpus, Paris-12^e

Voiture course 1.500 cmc. spécial, à culb., bon état, 140 h. à caït. course de côte, échange. c. moto 350 ou 500 cmc. à culb. pas antérieure à 28. Se présenter : Geoffroy, rue des Prés, à Francville (S.-et-O.).
Joli cyclecar carros. course Bordino, t. alum., écl., klaxon, électr., compt., montre, 5 roues, compt. pay., 4.900 fr. Pressé, vis. t. l. j. Garage, 4, rue Chapon (3^e).
Part. vend cause dép. véhicule person. Amilcar 6HP tour., 5 r., confort, compl. équip., 5.500 fr. **Citroën** 5 HP, compl. rév., pn.nfs sans caros., 3.500 fr. ; **Peugeot** 175 cmc., P. 103, hl.-mot. ét. neuf, 1.600 fr.. Essais Lacaze, 20, rue Tuilerie, Suresnes (Seine).
Profiter de suite Amilcar 6 CV, bon état, carros, et capote, 6.200. Duchesne, 4, rue du Parc, Asnières : **Ariès** 5 CV. cabr. écl. et démar. élect., klaxon compteur, nombre. accessoires bon état mécan. 5.50, fr. ou échange contre moto moderne 350 ou 500 cmc.. Jacquemot, 5, rue St-Pierre, Epervan (E-et-L.).
A vendre 5 CV Citroën 2 places, parfait état de marche, ecl. dém. comp. 5.500 fr. vis. t. l. j. DeJardins, 145, av. J.-Jaurès, Houilles, (Seine-et-Oise).
Citroën 5 HP., ent. rév. 7.000 Saillard, Vitry (Loiret).
Monotrace démons. coul. alu., ecl. élect. accus., roue sec., pare-brise, kl., nom. acc., roulé 1.000 km. Prix int.. Luccantonni, 33 bd. Paoli Bastia (Corse).
Morgan eau sport 26 r. broche, impôts, pneus neufs. 4.000 fr. Beaumont, 43, r. Berthe, Paris (18)
Pourquoi chercher pour vendre ou acheter, il n'y a qu'une seule maison où les prix défient la concurrence, Agence des principales marques **Soyer, Rhonyx, D.-S., Malterre, Clément-Gladiaitor, Marc, Motobécane, etc...** c'est cher Pierre, Au Garage Renouvier, 4, rue Ch.-Renouvier, Paris. Tél. Roq. 07-67.
Une seule maison en France est spécialisée sur les 3 roues, les **Sandford et Morgan** tous modèles se trouvent en stock chez Pierre Garage Renouvier, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq. 07-67.

capote, ecl. électr., compt., b. prix. Aunay, 3, r. Moutier, Aubervilliers.
Peugeot quad. type 172, état neuf, roue secours. Turba, à Moissy-Cramayel (S.-et-M.).
Peugeot quadril., type 161, 2-3 places, capote simili, peu roulé, tr. b. état général, 3.500 fr. Saudemont, 54, Petite Place, Arras (P.-de-C.).
Mort accidentelle : veuve cède Indian transformée, spéciale, arrière rigide, fourche nouvelle, pneus 27 x 4, pour 3.500 fr. Visible Ancelin, 23, bd Ed.-Quinet, Paris.

Nous avons quelquefois des...

BMW

D'OCCASION

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

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

BASTIDE 56, Boul. de Cléchy — PARIS —

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

JEAN-JEAN MOTOS
 133, Av. d'Argenteuil - ASNIÈRES
 (AGENT DE TOUTES LES 1^{ères} MARQUES)
 Neuf - Occasion - Reprise
 Réparations - Crédit

FN LATSCHA
 187 bis, Rue Armand-Silvestre
COURBEVOIE
 (pr. gare d'Asnières)
 (Ouvert Dimanches et Fêtes)
BAISSE DE PRIX

PIÈCES POUR

B.S.A TRIUMPH

DALBIAC 1 rue des JARDINS S' PAUL PARIS

SIDECARS

F. N., 4 cyl., side LV., bipl., ecl. élect., ts dét. sur demande. Valeur 18.000 fr. à enlever 9.000 fr., Boillée, Nogent-sur-Oise (Oise).

MOTOCYCLISTES!...
 Exigez la Pompe
Mistral-Moto

AMAC

SON CARBURATEUR À AIGUILLE
SON ÉPURATEUR D'AIR INTÉGRAL
SES POIGNÉES TOURNANTES
SILLONNENT LE MONDE

— Pour la Moto —



SERVO-FREIN
POSE RAPIDE
à l'avant de toutes Motos

Éts L. POUTRAIT
7-9, Rue de la Croix-Faubin, 7-9
PARIS

Harley-Davidson side LV.,
bipl., moteur ent. remis à neuf, facture à l'appui, à vendre, 20, rue
Auber, Montrouge (Seine).

Side P.E.U.P.L.E. ball. 450
Quentin, 4, rue Mussard, Levallois.
René-Gillet 750 cmc. side LV.,
1 pl. 1/2, roue rech., éclair. Mag.,
parf. état. 5.000 fr., à débattre.
R. Coutem, 82, av. Champs-Ely-
sées, Paris.

Indian side bip., état neuf.
moteur garanti ent. rév., réelle
occas. à enlev.. S'adresser, 25, rue
Trouillet, Derel, Asnières.

René Gillet 750 cmc., side
bipl., pneus bal., roue secours,
capote, pare-brise, éclair. acéto,
selle Terry, tansad, outill., pièces
rechange, a roulé 1.200 km.,
cause achat voiture, 6.500 fr.,
facil. paiement. Richard, 41 bis,
rue de Charlebourg, La Garenne.

F.N. M. 50, 4 cyl., side sport,
alum., ét. neuf, rév., 7.000 fr.
210, r. Championnet, Paris.

Side Gnome ch.-ch., 26, écl.,
compt., 3.900 fr., à débattre.
Aubin, 99, av. F-Faure, Paris
(15*).

Sidecar Jap 5 CV, pneus neufs,
bas prix, bon état, side moderne.
Cadillon, vitrier, Boers (Loiret).

Clyno ou sidecar à gauche,
2 cyl. 7 CV, moyeux à broche, ch.
ch. éclair. 2 phares imp. payés,
parf. état. Essais, s'adresser :
Federspel, à La Guéroulde (Eure).

Sidecar F.N. ; 4 cyl., t.b. état,
7.200 fr. ; Sidecar René Gillet,
t. b. état mécan., 6.500 fr. Gabrio-
let Peugeot 5 CV, très joli, 9.000
fr. Fevre, 79 av. Ternes (17*).

ON DESIRE ACHETER

Suis acheteur toutes motos
modernes: les offrir 9, rue Cousin,
Clichy (1 Min. Porte) (même
dimanche).

Suis acheteur moto 8 à 10 CV,
pas antérieure à 1926, 2 ou 4 cyl.

Pour vous Mesdames! Qui vous
plaignez du
manque de
Confort des sièges arrière X., Y., Z...
Profitez des beaux jours,
pour faire un essai gratuit, sans engagement, du
SUPER-MOTO STRAP



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

SE FAIT ÉGALEMENT
EN BIPLACE

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

- DÈS AUJOURD'HUI, -
DEMANDEZ A VOTRE
LIBRAIRE DE VOUS RÉSER-
VER UN NUMÉRO D'
- AOUT 1929 DE -

L'actualité
Automobile

VOUS SEREZ SATISFAIT
DE L'AVOIR LU... - - -

HALL

DE LA
VOITURETTE

ÉTABLIS, FONDÉ EN 1919
99, Avenue d'Orléans
Tél.: Gobelin 50-41

Les plus belles Occasions
en
Voiturettes et Cyclecars

DE TOUTES MARQUES
Garage gratuit pour
Véhicules à vendre

VENTE et ACHAT

de préférence Herderson, Harley
ou Indian, dernier modèle, même
accidentée. Le soir, Morlon, 8, r.
Bagnolet, Paris (20*).

J'achète toutes 175 cmc. ou
250 cmc., fourni Max spécial
350 cmc., 4 tps L.M.P., 2 tubes
Burmann, crédit. Max, 178, route
La Révoite, Levallois.

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

Club Garage Motos 15 par
mois gratuitement pour motos à
vendre, achat, échange, vente,
prêt capitaux, agence ttes marques
rachat Dresch, etc., au prix d'a-
chat aux amateurs 350 ou 500 cmc.
ou voiture, service dépannage, ré-
parations. Tél. Carnot 46-82. Porte
Courcelles 178, rte Révoite, Le-
vallois. Vente-crédit sans verse-
ment d'avance.

ECHANGES

Blackburne 500 cmc. latér.,
Motoconfort 29, échange contre
une 250 cmc. ou Darmont, avec
soutle. Restaurant, 17, avenue
Rachel, Paris (18*), le soir 6 h. 30.

A vendre ou échanger, cyclo-
tracteur bon état marche, carte
gris, contre magnéto Bosch mono,
bon état. Armelia, 34, r. Villegran-
ges, Les Lilas, t.l.j. après 6 heures.

A vendre ou échanger contre
mot. cycl. Sima Violet 5 HP 2 cyl.,
2 magnétos, 5 roues et accessoires,
visib. 177, r. Pyrénées, Paris (20*).

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 réparations

A.R. DAVID, 42, Route de Chatillon
MALAKOFF Tél. Vaug. 03.82

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

**MAGNÉTOS
DYNAMOS
DÉMARREURS**

Toutes Marques

Pièces détachées
Pour tous Modèles

A. DE SARELLO

90, AVENUE DES TERNES, PARIS (17^e) Téléph. { Wagram 01-33
Carnot 53-57

**RÉPARATIONS
en 24 heures**

avec
Garantie de 6 Mois

**SPÉCIALITÉ
pour MOTOS**



ORNEZ VOS MOTOS

Fétiches
Fanions **RZ** portent bonheur

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 SILENCIEUX SCHNEEBELI

Le plus efficace - Le plus silencieux
Le plus élégant - Le meilleur marché

Rendement maximum
1^{er} au Concours de Moto-REVUE
2 et 4 temps - Toutes cylindrées
11, r. de Bécon, COURBEVOIE (Seine)

DIVERS

Il fait chaud, votre moteur a
soif, donnez-lui à boire de l'huile
Castrol X. L., vendue 10 fr. le
litre par Pierre, 4, rue Ch.-Renou-
vier (20^e).

1.000.000 paquets de 10 lames
genre Gillette, super-choix, alle-
mandes, à enlever, 10 fr. le paquet.

**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

Franco contre remboursement,
(Spécifier *Moto Revue*), Delafosse,
Agent de Fabriques, 15, square
Clignancourt, Paris (18^e).

Si votre moteur est constipé,
purgez-le, l'huile de ricin, type
course ne coûte que 10 fr. le litre.

**PETITES ANNONCES ENCADRÉES
EMPLACEMENT RÉSERVÉ
DEMANDEZ NOS CONDITIONS**

chez Pierre, 4, rue Ch.-Renouvier,
Paris (20^e). Tél. Roq. 07-67.

Roue Rudge 700 x 80 éch. c.
accés. ou vend. : 45 fr. Lallemand,
29, r. Corneille, Argenteuil (S-et-O.)
Vous pouvez crever, tous les



THE MOTORIST

28, Rue des Acacias, PARIS-XVII^e, 41, Avenue des Ternes

FAITES DU MOTO-CAMPING pour :

155 fr.
Long. 1.80
Larg. 1.50
Haut. 1.15
complète
avec mâts



Livré en un sac camping

Manteaux
de cuir
390 fr.

BON pour un suroit, 3 ca-
talogues 50 pages contre
3 fr. en timbres

155 fr.
Poids 3 kil.
avec
doub'le toit
85 fr.
en plus

Cuissards
de Motos
39 fr.



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



RIVE-GAUCHE-MOTOS
174, Rue de Vaugirard, Paris 15^e
VENTE A CRÉDIT
au même prix qu'au comptant

pneus de motos et voiturettes sont
vendus par Pierre, 4, rue Ch.-Renou-
vier, Paris (20^e), 50 % en-des-
sous du prix du Catalogue, les
700 x 80 à 85 fr., les 27 x 4 à
105 fr., etc...

Perdu route Tréport-Paris, par
Gournay-Gisors, carton con-
tenant linge, robe, clef, récompense.
Adres. : Blaecke, 6, r. Léopold-
Robert (14^e).

Chassis susp. et rigid. R.
Gillet d'occ., cadres, pignons de
boît., etc. 119, r. Flandre, Paris.
2 phares Cibié pour voiture-
rette, 75 fr. les deux ; 1 poste
T.S.F., 4 lampes, 150 fr. : 1 char-
geur d'accus, 4 volts Ajax,
45 fr. Simonis, 3, r. Poitevins
Paris (6^e).



GRAND PRIX DE COMMINGES

Motos 175 cmc. - **1^{ers}** Hommaire : *Monet-Goyon* ;
(Meilleur temps).
Motos 250 cmc. - **1^{ex æquo}** Andreino : *Clément-Gliadiator* ;
(Meilleur temps).
Motos 350 cmc. - **1^{ers}** Gaussergues : *Monet-Goyon* ;
(Meilleur temps).

COURSE DE COTE DE LAFFREY

Motos 175 cmc. - **1^{ers}** Petitpierre : *Monet-Goyon* ;
Motos 350 cmc. - **1^{ers}** Oilter : *Motosacoche* ;
(Record battu).
Motos 500 cmc. - **1^{ers}** Debaisieux : *Monet-Goyon* ;
(Record battu).
Sidecars 350 cm.- **1^{ers}** Savioz : *Magnat-Debon* ;
Voitures course : **1^{ers}** Rey : *Peugeot*.
500 cmc. -

AU COL DE KLAUSEN

Sidecars 1.000 cmc.- **1^{ers}** Amort : *Styl'son* (Record battu).

TOUS GRAISSANT AVEC...

KERVOLINE

L'HUILE QUI S'IMPOSE PAR SES QUALITÉS

LES TRIOMPHES DE



MONET **GOYON**

dans la plus longue et la plus dure épreuve de Côte

Côte du Mont Ventoux

1^{er} — HOMMAIRE - Cat. **175** cmc.

DEBAISIEUX - Cat. **500** cmc.

Battant, de plus, le record en 175^{cmc.}

Moteur VILLIERS, 2 Temps - M.A.G. d'origine, 4 Temps
Graissage KERVOLINE

— NOTICE SUR DEMANDE A —

MONET-&-GOYON 57, Rue du Pavillon
— MACON —