

Records mondiaux à Montlhéry !

LE NUMÉRO

1^{fr.} - 25

MOTO REVUE

TOUS LES
SAMEDIS

17^e ANNÉE — N° 338

31 Août 1929

MOTOS - SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

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

Les beaux sites de la France que la Motocyclette, plus favorisée que la voiture, permet de visiter : les gorges peu connues de la Jonte, dans l'Aveyron.

**L'ÉQUIPEMENT
DES
GRANDES
MARQUES**

GILLET

d'HERSTAL

- La célèbre Marque -
GILLET-d'HERSTAL équipe
ses remarquables 500^{cmc.}
et 350^{cmc.} de l'Éclairage
Électrique **«MAGLUM»**.
Un montage mécanique
a été spécialement étudié
et rend l'adaptation très
facile. Le **«MAGLUM»** est
l'éclairage idéal pour les
GILLET-d'HERSTAL.

- Écrivez à : -

**L'ÉCLAIRAGE
ÉLECTRIQUE**

MAGLUM ●

**21, Rue de Chartres, 21
NEUILLY-sur-SEINE**

La Motocyclette...

Terrot



remporte **4** nouvelles **VICTOIRES** et bat **3** **RECORDS**
(12-18 AOUT 1929)

SEMAINE de COMMINGES (CIRCUIT DES STATIONS THERMALES) - 250 cmc.

1^{er}
ex æquo

CLERMONT:

CIRCUIT du CAMP du DRAP d'OR. - 350 cmc.

1^{er}

COULON ;
(Meilleur temps de la journée)
RECORD DU TOUR

COTE de LAFFREY. - 250 cmc.

1^{er}

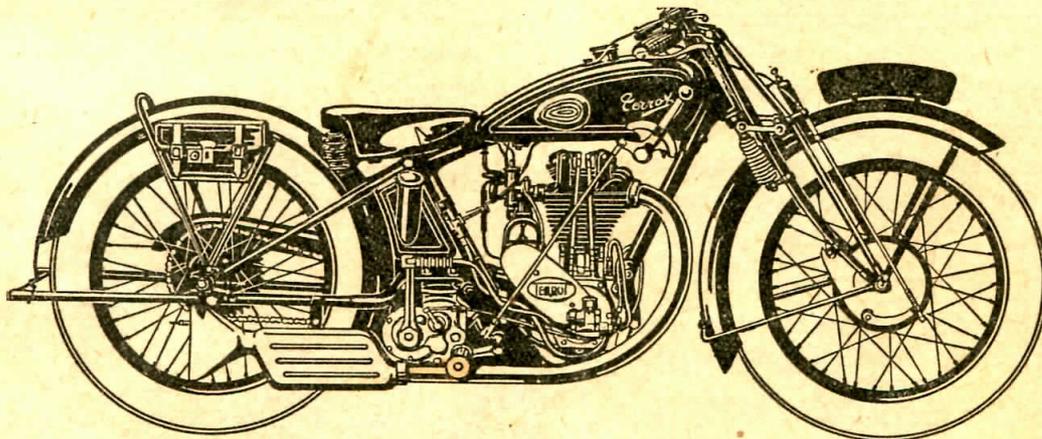
DURAND ;
RECORD BATTU

COTE des JUSTICES. - 250 cmc.

1^{er}

PERROTIN ;
RECORD BATTU

TOUS SUR MOTO TERROT (Nos Coureurs officiels utilisent les Huiles TERROT)



— LA 250 cmc., TERROT, TYPE OSS. —

CATALOGUE
- FRANCO -

ÉTABLISSEMENTS TERROT

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

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

Motocyclistes!!

rappelez-vous que
**Les STANDS
AUTOMOBILES
DU
PALAIS
DE LA**

NOUVEAUTÉ
vendent
les motocyclettes
**à CRÉDIT
RÉELLEMENT**

**au même prix
qu'au comptant**

prix net du catalogue du constructeur

**sans combinaisons
sans surprises**

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

Les motocyclettes sont mises
au point dans nos ateliers

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

THE MOTORIST

28, rue des Acacias PARIS-17^e Wagr. 12-20
41, avenue des Ternes Galva. 77.64

*Spécialités d'Équipements
Motocyclistes Anglais*

ASSUREZ VOTRE VIE!

AVEC LE
"Supercasque Motorist"

La pièce

115

FRANCS
tout cuir
extra



La pièce

115

FRANCS
tout cuir
extra

Résiste à tous les chocs !

Le casque de cuir Protecteur "THE MOTORIST" est renforcé par une triple calotte de liège avec tampon intérieur métallique formant ressort. Il est imperméable et léger comme un serre-tête.

Le seul efficace en cas de chute !

Aux Lecteurs de MOTO-REVUE, nous offrons un type bon marché du Casque MOTORIST, en pegamoïde.

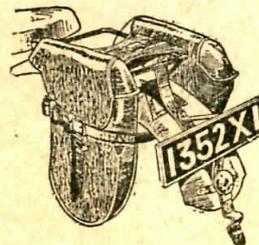
Prix unique : 39 fr. pièce

SACOCES DE MOTO

doubles

25 fr.

fibres et cuir



doubles

59 fr.

tout en cuir

Sacs Tyroliens
Gants de Moto
Bâches de Moto

25 fr.

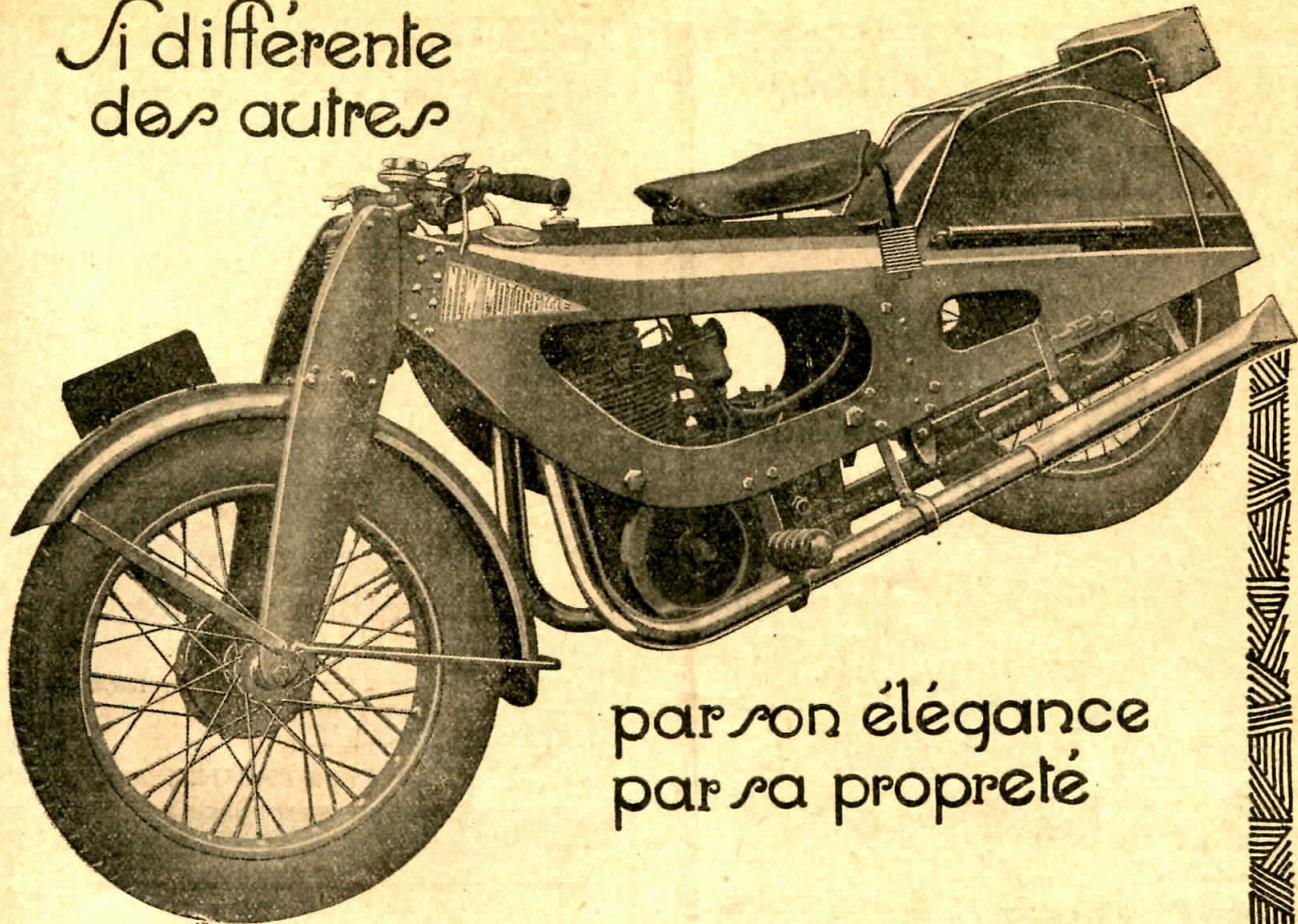
Serre-tête cuir
Bas de laine
Boîte à chambres

Cuissard
Anglais
39 francs

BON pour un SUIVIT
avec les catalogues 80 clichés
50 pages et bon de réduction
CONTRE 3 fr. EN TIMBRES

Cuir
de Moto
390 francs

Si différente
des autres



par son élégance
par sa propreté

Chassis plus rigide..... plus robuste ;
Stabilité et tenue de route uniques ; - - -
Position confortable ; - - - - -
Protection et accessibilité parfaite de tous les
organes. - Démontage instantané des roues,
grâce à leur moyeu à broche. - - - - -

Bloc-Moteur **CHAISE** - Double échappement - Arbre à cames en tête

4 CV. - 350 cmc. **6.700^{fr.}**
5 CV. - 500 cmc. **7.000^{fr.}**

CATALOGUE FRANCO GRATUIT
CONDITIONS AVANTAGEUSES
DE VENTE A CRÉDIT

AGENCE GÉNÉRALE POUR LA FRANCE :

PARIS-MOTOS

79, Avenue des Ternes, PARIS

MOTOS-NEW MOTORCYCLE

77, Avenue d'Antony

CHATENAY (Seine)

Tél : 63

Pub. G. SWEERTS.

New Motorcycle

REMPLISSEZ CETTE FICHE

Etabl. NEW-MOTORCYCLE, 77, Av. d'Antony, à CHATENAY (Seine)
Veuillez m'adresser gratuitement votre Catalogue il-
lustré ainsi que vos conditions de vente à crédit

Nom _____

Rue _____

Ville _____

31-7-5

AOÛT
1929
N° 18

MOTO-TRAIN

Et^{ts} E. TRAIN

3, Rue
Rouget - de - l'Isle
COURBEVOIE
(Seine)

PAGE MENSUELLE DES PROPRIETAIRES DE MOTOS "TRAIN"

CAUSERIE LA MOTOCYLETTE SPORT

Dans notre dernière causerie nous avons démontré la simplicité mécanique du dispositif de distribution de nos **BLOCS-MOTEURS** quatre temps, soupapes en tête.

Aujourd'hui, nous exposerons rapidement les caractéristiques des autres organes de notre **BLOC-MOTEUR** quatre temps et de notre « **MOTO SPORT** ».

A part le dispositif de distribution décrit dans notre dernière causerie, notre **Bloc-moteur quatre-temps de 350 cmc.** présente les mêmes caractéristiques que notre **Bloc-moteur deux-temps** de même cylindrée, dont il ne diffère que par les organes suivants:

Le cylindre est en fonte et muni de larges ailettes. La culasse également en fonte est rapportée et solidement assujettie au corps du cylindre par un excellent centrage, avec 4 boulons. Son démontage est aisé de dessus la machine, sans même avoir à démonter le réservoir.

Le piston est en **ALPAX**. Il est garni de 3 segments dont 1 de raclage. Le segment supérieur est plus haut que le second, ce qui assure un refroidissement uniforme, car on sait que la température du piston va en croissant à mesure que l'on se rapproche de son sommet et que les calories emmagasinées dans le piston empruntent en grande partie pour s'évacuer dans le cylindre, les surfaces des segments en contact avec celui-ci. Sous le segment de raclage sont disposés des trous au travers desquels l'excès d'huile est dirigé vers l'intérieur.

Une pompe mécanique à débit réglable, commandée par l'arbre à came, assure le graissage constant de tous les organes du moteur.

Les caractéristiques des autres organes de notre **Bloc-moteur quatre-temps** sont identiques à ceux de notre **Bloc-moteur deux-temps** que nous avons décrit amplement dans notre **Causerie mensuelle** de décembre 1928 et janvier 1929 et que nous rappellerons succinctement pour mémoire :

L'axe de piston est creux et a 18 millimètres de diamètre. Il est donc largement calculé. Il est monté directement dans le piston en **ALPAX** dans lequel il tourillonne.

La bielle est en acier spécial matriécé. Le pied de bielle est du type à pince, serré par une vis sur l'axe de piston. Cette heureuse disposition a pour effet de rendre solidaire l'axe de piston qui ainsi ne peut se déplacer latéralement et de supprimer les systèmes d'arrêt qui peuvent quelquefois venir en contact avec les parois du cylindre et le rayer.

La tête de bielle est montée sur rouleaux de 15, 87, elle est cémentée, trempée, rectifiée

et constitue le chemin de roulement des galets.

Le vilebrequin est d'une seule pièce selon le procédé en usage sur tous les moteurs **Train**. Il est en acier spécial matriécé à haute résistance. Il ne présente pas, grâce à cette disposition, les inconvénients des vilebrequins en trois pièces qui sont sujets à décalage. Il est monté sur paliers à billes.

La boîte de vitesses qui naturellement fait corps avec le moteur est constituée par une série de pignons en acier spécial, trempant à l'air, de fortes dimensions et constamment en prise. L'emprise des pignons entre-eux se produit par un système de larges dents dénommées **CRABOTS** de grande section. Les vitesses passent aisément par simple déplacement avec deux doigts du levier de commande et les dents étant toujours en prise, l'usure est réduite à son minimum, en même temps que les changements s'opèrent avec silence.

La boîte comporte 3 rapports bien proportionnés. L'embrayage est constitué par 9 disques en acier et 8 disques de friction, alternant et facilement démontables. Ces

disques travaillent à sec et 4 ressorts règlent leur friction. Du fait du nombre important de disques, l'embrayage est très doux et très progressif.

La transmission du moteur à la boîtes de vitesses a lieu par l'intermédiaire de 2 pignons en acier traité, à denture hélicoïdale, dont l'un est calé sur le vilebrequin et l'autre sur le pignon de prise directe qui est monté lui-même sur l'arbre primaire de la boîte de vitesses.

Enfin le bloc est complété par un démarreur au pied.

En ce qui concerne les caractéristiques de la partie moto de notre **Moto Sport**, ceux-ci sont identiques à celles de notre **Motocyclette** de Grand Tourisme à **Bloc-moteur deux-temps de 350 cmc.** que nous rappelons ci-dessous.

Les moyeux sont ceux décrits à notre page mensuelle de février dernier. Rappelons que nos **MOYEURS-FREINS TRAIN** ont le corps du moyeu et les tambours venus d'une seule pièce, n'offrant ainsi aucun risque de déblocage.

Les tambours de freins sont de chaque côté du moyeu, permettant ainsi un double freinage simultané sur les 2 tambours, répartissant les efforts sur l'ensemble moyeux et rayons qui travaillent ainsi d'une façon parfaitement rationnelle.

Ces moyeux sont montés sur roulements à billes annulaires et de ce fait ne nécessitent jamais aucun réglage.

Les 2 freins du moyeu arrière sont commandés simultanément au pied et les 2 freins du moyeu avant, par un levier de frein à main. Soit au total 4 freins dont dispose la machine.

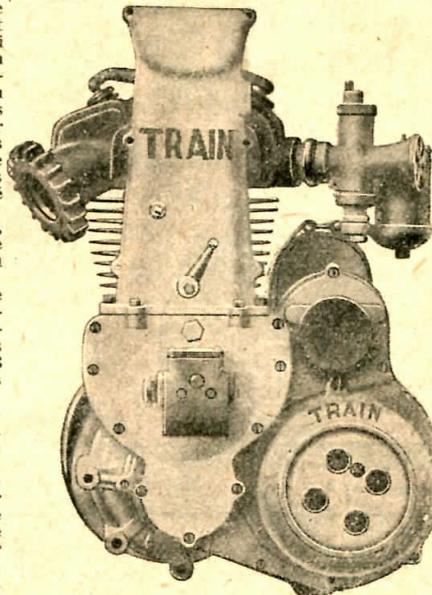
Le pignon de chaîne monté sur la roue arrière est à amortisseurs, ce qui rend la conduite de la machine, même au ralenti et en prise directe, excessivement agréable.

La suspension est assurée par notre **FOURCHE ELASTIQUE TRAIN**, dont la description détaillée est parue dans notre page mensuelle de mars.

Excessivement souple et robuste, elle est du type dit « à parallélogramme déformable », avec amortisseurs réglables sur chaque articulation supprimant ainsi tout jeu latéral et par conséquent tout flottement.

Comme de bien entendu, le cadre est surbaissé et le réservoir est en selle. Ce dernier d'une forme très agréable est divisé en deux compartiments dont l'un contient 11 litres 1/2 d'essence et l'autre 1 litre 3/4 d'huile.

Ainsi constituée notre **MOTOCYLETTE SPORT** est une machine des plus moderne, robuste, élégante, d'une fabrication irréprochable, suffisamment rapide puisqu'elle atteint le 105 à l'heure et en plus très économique car elle ne consomme que 3 litres 1/2 d'essence aux 100 kilomètres.



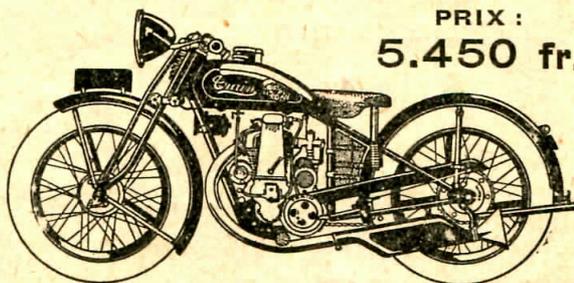
Bloc-Moteur « TRAIN », 4 Temps, côté distribution.

TRAIN

vous présente la Motocyclette la plus **PERFECTIONNÉE**,
■ ■ la mieux **FINIE**, la **MEILLEUR MARCHÉ** ■ ■

Bloc Moteur
4 TEMPS
Soupapes en tête
de 350 cmc.
3 Vitesses

Vente à crédit en 12 mensualités. — Catalogue franco.



PRIX :
5.450 fr.

MOYEURS
à roulements annulaires
4 FREINS
Fourche à amortisseur
sur chaque articulation
Frein de direction
PNEUS BALLON

AGENTS PARTOUT

GILLET-HERSTAL

— (MARQUE FRANÇAISE) —

REMPORTE ENCORE UNE **DOUBLE VICTOIRE**
AU CAMP DU DRAP D'OR

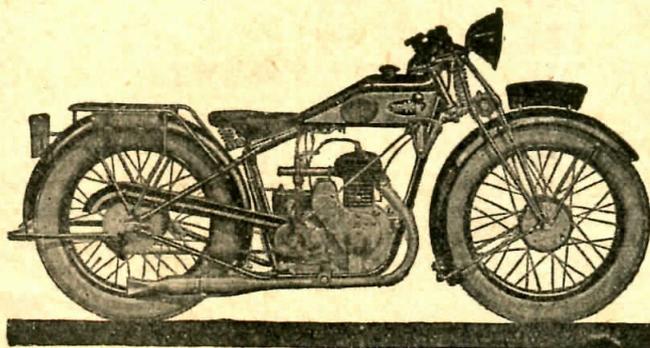
Catégorie 500 cmc.	PREMIER : M. SCHEPPENS	} Moyenne : 77 km. 956
	3 ^e : M. CARON	
Sidecar 600 cmc.	PREMIER : M. PROVOST	} Moyenne : 77 km. 110
	2 ^e : M. TOPLAN	

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

GNOME RHONE



La 3 CV., Type E 3, Bloc-moteur, 4 Temps.

.....
 Motocyclettes
 2, 3, 4, 5 CV.

175 à 500 cmc.

.....

SIÈGE SOCIAL :
 34, Rue de Lisbonne, PARIS

MAGASIN DE VENTE :
 49, Avenue de la Grande-Armée, PARIS

SUCCESSALES : Lille - Lyon - Toulouse - Marseille



"l'âme de votre moteur"

GURTNER



le carburateur souple, nerveux, économique.

Ets J. GURTNER, PONTARLIER (Doubs)



Alcyon

(PNEUS DUNLOP)

CHAMPION DE FRANCE 1928

Catégorie 175 cmc.

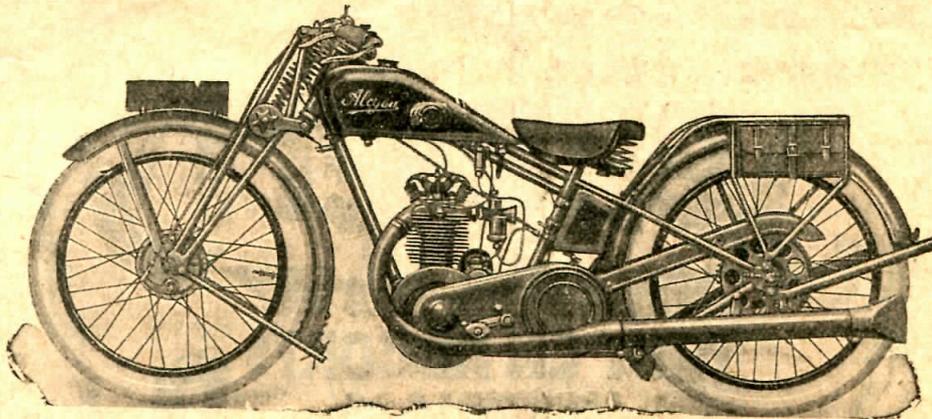
Catégorie 250 cmc.

VAINQUEUR EN 1929

—(CATÉGORIE 250 CMC.)—

**De la COURSE DE COTE D'ARGENTEUIL ;
De la COURSE DE COTE DES 17 TOURNANTS ;
Du CIRCUIT DE L' AISNE ;
Du CIRCUIT DE TORVILLIERS ;
Du CIRCUIT DU CAMP DU DRAP D'OR.**

Construit, en grande Série, tous les Modèles qui lui ont valu ses Succès !!!



ALCYON, Supersport 250 cmc., Type "Champion de France",
— Moteur à Culbuteurs. — 3 Vitesses. — Chaîne-chaîne. —

Prix : 4.600 fr. (Port et Emballage)
" en sus "

CATALOGUE «M.R.» SUR
DEMANDE

à **ALCYON**, à COURBEVOIE (Seine) OU AUX AGENTS

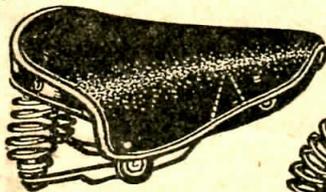
Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs



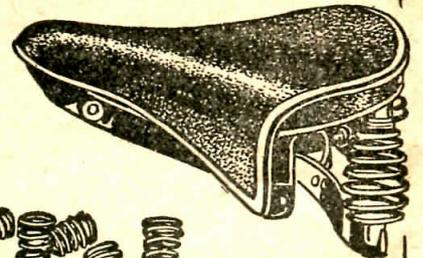
SELLE de QUALITÉ

tout en ressorts

100 p. 100 de confort



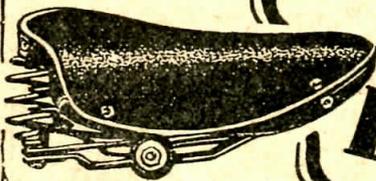
SELLE "TERRY"
VÉLO DAME



SELLE "TERRY"
MOTO

Selle Terry

SELLE "TERRY"
VÉLO



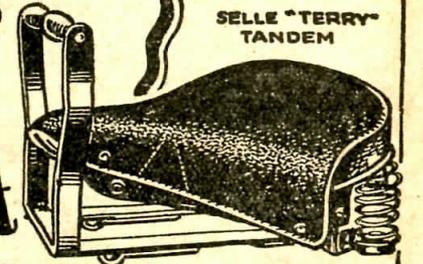
TOUT EN RESSORTS

BREVETÉE S.G.D.G.

Motocyclistes! Attention aux nombreuses imitations défectueuses!
Exigez la marque de garantie:

"Terry"

En vente partout



SELLE "TERRY"
TANDEM

Publicité Bowden - Cicca - Brampton - Brown.

Mallierich et Vézé

KERVOLINE

TRIOMPHE

à la
JOURNÉE DES RECORDS

avec

SOURDOT sur Monet-Goyon, 175 cc. - Motos

Kilomètre départ arrêté
Mille départ arrêté
Kilomètre départ lancé
Mille départ lancé

} **4 Records du Monde
et Français battus**

CHERET sur Jack-Sport, 350 cc. - Cyclecars

Kilomètre départ arrêté
Mille départ arrêté
Kilomètre départ lancé
Mille départ lancé

} **4 Records du Monde
et Français battus**

DHOME sur Darmont-Morgan, 750 cc. - Cyclecars

Kilomètre départ arrêté
Mille départ arrêté

} **2 Records du Monde
et Français battus**

DE ROVIN sur Rovin-Jap - Voitures 750 cc.

Kilomètre départ arrêté : Record International et Français battus
Mille départ arrêté : Record International et Français battus
Kilomètre départ lancé : Record Français battu
Mille départ lancé : Record International et Français battus

13 Records Mondiaux et Internationaux

14 Records Français

S'AJOUTENT AU PALMARÈS

de la

KERVOLINE

L'HUILE QUI S'IMPOSE PAR SES QUALITÉS

LA BOUGIE CHAMPION pour MOTOS

Quelques récentes
victoires :

LE BOL D'OR
1929

1^{er} du Classement Général :
VROONEN sur GILLET.

TOUR DE FRANCE 1929

DEBAY et DUMOULIN
se classent 1^{er} ex-æquo,
sur GILLET 500 cc.

CIRCUIT
DE TORVILLIERS

PARIZET sur THOMANN
LEMASSON sur ALCYON
arrivent premiers de leur
catégorie.

SIX JOURS D'HIVER
A PARIS

Tous les coureurs de SAROLEA
avaient des Bougies Champion
qui ont donné toute satisfaction.

Stand 76

BALCON "E"

Stand 18

GRANDE NEF

Stand 19

GALERIE "J"

Cette nouvelle Bougie Champion pour motos est conçue pour répondre aux exigences des moteurs des types les plus variés. Grâce à son isolant en sillimanite (exclusive à Champion) elle marque encore une avance en suprématie Champion.

N° 16

Prix : 16 fr.

Consultez
le
guide
d'allumage
pour
Motocyclettes

BOUGIE CHAMPION

Société Anonyme - 5, Square Villaret-de-Joyeuse - PARIS

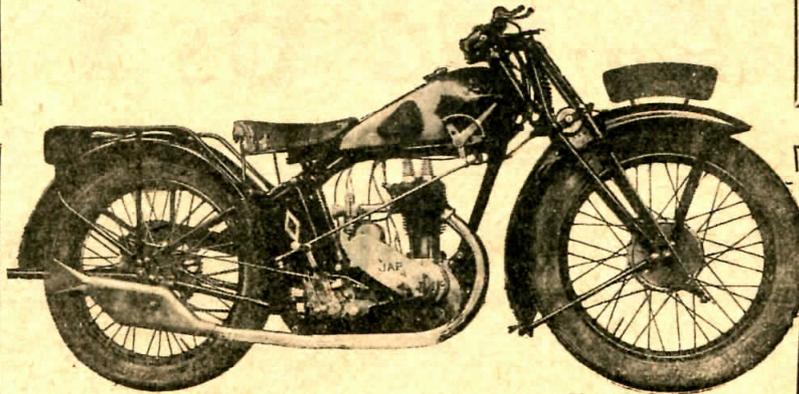
Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

SOYER & C^{IE}

LA MARQUE
RÉPUTÉE
QUI
S'IMPOSE
PAR
SES PRIX
TRÈS BAS

ROBUSTESSE
SOUPLESSE
ET
SOBRE
ÉLÉGANCE
DE NOS
MODÈLES

AMATEURS
DE
BLOCS-MOTEURS
CONNAISSEZ-VOUS
LE BLOC-MOTEUR
SOYER



LAISSÉZ-VOUS
TENTER EN
ACHÉTANT cette MA-
CHINE PUISSANTE
ET DE LIGNE
PARFAITE

350 cmc., 4 Temps, Moteur J. A. P., Type S.S. 1930

NOUS RECOMMANDONS :

NOTRE MODÈLE

UTILITAIRE
INCOMPARABLE

SUR

LE MARCHÉ

“ MOTO CYCLISTE ”

A UN
PRIX DÉFIANT
LA
CONCURRENCE
AU PRIX
— DE —

4.600 fr.

TARIF des DIFFÉRENTS MODÈLES SOYER

B-7. — Moteur Soyer 175 cmc., 2 temps	2.900
Prix	
B-8. — Moteur Jap 250 cmc., 4 temps	4.300
soupapes latérales Prix	
B-8. — Même modèle avec éclairage	5.025
électrique Prix	
S-S. — Moteur Jap 350 cmc., 4 temps,	4.600
soupapes latérales Prix	
S-S. — Même modèle avec éclairage	4.920
électrique par alternateur Prix	
S-S. — Même modèle avec éclairage	5.325
électrique par dyalmo Prix	
O-7. — Moteur Jap 350 cmc., 4 temps,	5.000
soupapes latérales, cadre double berceau	
Prix	
O-7. — Même modèle avec éclairage	5.725
électrique par dyalmo Prix	
O-7-C. — Moteur Jap 350 cmc., 4 temps,	5.650
culbuteurs Prix	
O-7-C. — Même modèle avec éclairage	6.375
par dyalmo Prix	
O-7-5. — Moteur Jap 500 cmc., 4 temps,	5.650
soupapes latérales Prix	
O-7-5. — Même modèle avec éclairage	6.375
par dyalmo Prix	
O-8. — Moteur Soyer 350 cmc., 4 temps, arbre à	5.650
cames en tête. Boîte séparée	
Prix	
O-8. — Même modèle avec éclairage	6.375
par dyalmo Prix	
O-11. — Moteur Soyer 500 cmc., 4 temps, arbre à	6.150
cames en tête, boîte séparée	
double échappement Prix	
O-11. — Même modèle avec éclairage	6.875
électrique par dyalmo	
O-9. — 350 cmc. Bloc-Moteur SOYER,	6.900
éclairage électrique Prix	
O-10. — 500 cmc. Bloc-Moteur SOYER,	7.200
éclairage électrique Prix	
O-10 ² . — Même modèle avec double	7.450
échappement Prix	

UN RENSEIGNEMENT

NE COÛTE RIEN
N'HÉSITÉZ PAS
A NOUS
CONSULTER

DEMANDEZ-NOUS
L'ADRESSE DE
NOTRE AGENT
RÉGIONAL
IL NE PEUT QUE
VOUS RÉSERVER
LE MEILLEUR
ACCUEIL

CATALOGUE
GRATUIT

VENTE A CRÉDIT

Il reste encore quelques régions à concéder à quelques agents

Écrire : **ETABLISSEMENTS SOYER, Service M, 69, Rue de la Révolte, LEVALLOIS (Seine)**

Magasin d'Exposition : 6, Avenue de la Grande-Armée à 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 PYRÉNÉES

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

Fondée en 1913

CAMILLE LACOME

Directeur-Fondateur

RÉDACTION, ADMINISTRATION
ET PUBLICITÉ

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

TÉLÉPHONE

CENTRAL 03-81 CENTRAL 03-24

C/C Postal 29.737

MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE
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

Facteur humain

Le facteur humain, ou, pour parler français, la part de l'homme entrera toujours en ligne de compte dans nos épreuves et dans nos courses. A moins qu'on invente quelque rabout ou quelque commande à distance, qui permettrait au constructeur de diriger ses machines, tout en restant assis dans son fauteuil, nous ne voyons pas trop comment on peut supprimer ce facteur humain. Il y a des conducteurs adroits, d'autres maladroits, des courageux, des poltrons, des débrouillards, des empotés. Si nous voulons réduire cette part de l'homme, il nous faut organiser des épreuves à l'usage des conducteurs les moins doués, imposer du 15 à l'heure, transporter des mécaniciens pour dépanner les concurrents, permettre les changements de coureurs et de machines, faire balayer les routes, éviter les côtes, bref, supprimer toutes les difficultés. A quoi rimera une telle épreuve? Elle offrira tout au plus aux concurrents une petite promenade de santé, mais qu'aura-t-elle prouvé? Qu'en 1929, les motos peuvent venir à bout d'une tâche qu'on aurait pu leur imposer en 1905. Est-ce bien la peine de dépenser des dizaines de milliers de francs pour un pareil résultat? Les mêmes personnes qui chantent les mérites des motos étrangères et se gardent de rendre justice aux progrès considérables effectués par nos constructeurs, sont celles qui veulent que l'on organise des épreuves ultra-faciles. Elles ne se rendent pas compte de ce que la moto anglaise a dû à des critères de régularité d'une incroyable difficulté, disputés sur des parcours invraisemblables? Il est vrai que la moyenne imposée est plus faible (32 km.), mais les rampes abruptes au milieu des rocs, par des sentiers inextricables compensent largement la réduction de la moyenne. Quant à notre construction motocycliste, si elle a fait, en si peu d'années, les formidables progrès qu'on sait, ne le doit-elle pas en grande partie à des épreuves très dures que les constructeurs n'ont pas craint d'affronter? Nos constructeurs savent très bien qu'une promenade de santé ne peut donner aucun résultat, et ce ne sont pas eux qui réclament des épreuves faciles. Ce sont des sportsmen qui aiment la lutte et cette belle vaillance est une des raisons essen-

tielles de leur succès. Il y aura toujours des risques, des chutes, des crevaisons, mais qu'y faire? Il faudrait alors uniquement recourir à des essais de laboratoire, sans doute fort utiles, mais qui ne reproduisent pas la complexité des conditions dans lesquelles on se trouve sur la route.

Mais, dit-on, quelle impression éprouve le public quand il voit tant d'éliminations? N'est-ce pas le persuader que la motocyclette n'est pas encore arrivée à un degré de régularité suffisant? Nous ne croyons pas que le public soit si mal informé. La moto n'est plus actuellement ignorée de lui. Si les épreuves étaient trop faciles, il serait le premier à n'en tenir aucun compte, et à considérer que des médailles de chocolat, généreusement distribuées à tous les participants, n'ont aucune valeur. Il sait fort bien analyser les résultats d'une épreuve, et les interpréter de la manière la plus juste. Il est tout d'abord reconnaissant aux constructeurs qui ont le courage de s'engager, et il sait très bien comprendre les causes des abandons et des pénalisations. La génération actuelle est passionnée de mécanique et s'y connaît. Donnez au public des comptes rendus exacts, sincères, complets, et il ne perdra confiance ni dans la moto en général, ni dans les marques qui n'ont pas été heureuses dans la lutte. Croit-on que telle ou telle grande marque, éliminée par des chutes, ait perdu son prestige? Qu'on le veuille ou non, il est impossible de réduire la part de l'homme sans diminuer la sévérité de l'épreuve subie par la machine, et sans enlever à un critérium de régularité toute sa valeur d'essai et de démonstration.

SOMMAIRE

N^o 338

Samedi 31 Août 1929

Par-ci, par là	1061
Mon petit doigt, par Kamotsu.....	1062
Les modèles 29 sur la route: B.S.A., 175 cmc. par Bernard Coulter....	1063
Châssis pour motos, par J. Mellier.....	1065
Paris-Les Pyrénées-Paris.	1067
Les Records du Monde	1069
Départ à froid... à chaud, par H.-P. Borestroke .	1077
Le Comminges	1078
Les Clubs.....	1081
Jurisprudence.....	1083
La Moto en Belgique, par G. Detaille.....	1085

Tout le monde à la moto

Nous ne savons pas qui a, le premier, eu cette idée stupide qu'il fallait être jeune pour monter à moto. Quelle erreur. Erreur contredite par les faits, car il y a dans les rangs des motocyclistes des sexagénaires qui ne sont pas les moins enthousiastes.

Le prince Albert de Monaco qui avait été dès le début, un motocycliste convaincu a, jusqu'à la fin de sa vie, roulé à moto et il ne voyageait jamais autrement. Une voiture transportait ses bagages, mais lui était toujours à moto. C'est un exemple illustre, au temps où les motos n'étaient pas ce qu'elles

sont actuellement. Le roi des Belges, dont la cinquantaine ressemble évidemment à la trentaine de pas mal de gens, est un conducteur intrépide qui roule à des allures si vives que, parfois, les gendarmes belges ont, tout confus, constaté que le motocycliste qu'ils venaient d'arrêter était leur roi. A côté de cela, nous entendons souvent des gens qui n'ont pas quarante ans arguer qu'ils sont trop vieux pour la moto. S'ils ont les fonds nécessaires, ils achètent une auto, sinon ils roulent à bicyclette ou prennent le train. C'est tout simplement absurde, car ils perdent ainsi temps, argent et santé.

Oui, cela peut paraître paradoxal au premier abord, mais la moto est excellente pour la santé. Que de fois fatigué, énervé, il m'est arrivé d'aller faire un bon trajet à moto, pour rentrer frais dispos, affamé, et pour dormir ensuite d'un sommeil sans rêve. Le grand air, à condition que l'on soit chaudement vêtu, n'a jamais fait de mal à personne. Ce qu'il y a à craindre ce sont les courants d'air, les changements brusques de température, et cela à moto n'existe pas. Dans une conduite intérieure vous y êtes considérablement plus exposé. A bicyclette vous vous chauffez à monter une côte et ensuite vous faites une descente en roue libre. L'air est froid, vous êtes insuffisamment vêtu, vous êtes un candidat à la pneumonie. A moto nous respirons à pleins poumons. Les échanges se trouvent activés et nous ne nous intoxiquons pas, tout au contraire. A ce compte-là, il faudrait défendre à tout le monde la montagne, la forêt, la mer sous prétexte qu'on y respire trop bien et recommander les villes comme séjour de santé. C'est évidemment ridicule.

On a, d'autre part, peur des trépidations ; c'est encore une crainte vaine. Les chocs de la route qui, d'ailleurs, sont assez peu sensibles à la santé, sont fort amortis par le matelas d'air

des pneus et par la nappe souple de la selle. Les vibrations du moteur n'existent plus ou sont et presque imperceptibles, si ce n'est à certains régimes très éloignés du régime courant d'utilisation. Ce ne sont vraiment plus les vibrations des anciens moteurs, qui vous donnaient des fourmis dans les doigts. La position également répartit la fatigue (si tant est que l'on puisse appeler cela fatigue) sur l'ensemble du corps. La colonne vertébrale n'est soumise à aucun effort anormal. Si la moto était si fatigante qui pourrait vraiment affronter des étapes de 5 ou 600 kilomètres ? Personnellement, pour une très longue étape, nous préférons et de loin la moto à l'auto. Nous sommes à peu près sûrs d'être courbaturés en auto et non à moto.

Ce sont là choses qui ont été dites et redites et par des gens beaucoup plus qualifiés que nous, par des docteurs mêmes. Nous aurions cru que la vérité était faite sur ce point, mais nous voyons dans la presse, voire dans la presse automobile, des attaques si stupides contre la moto, qu'il faut continuer à la défendre contre ses ennemis. Nous craignons que l'expérience motocycliste de ses détracteurs ait été confinée au tricycle à pétrole qui lui, indiscutablement, vibrait, était instable, vous demandait un gros effort musculaire aux montées et vous glaçait dans les descentes ; mais doit-on juger une machine de 1929 d'après une de 1895 et, pour parler des chemins de fer

d'aujourd'hui, fait-on la critique de ceux de 1830 ? Cela n'est même pas à la vérité un argument bien loyal. Qu'a donc fait la pauvre motocyclette à ces pontifes ? Ont-ils peur qu'elle concurrence l'automobile ? Parlent-ils simplement de ce qu'ils ne savent pas ? La moto, ne leur en déplaît, convient aussi bien au vieillard qu'à l'adolescent, à la femme qu'à l'homme et quiconque peut conduire une auto, peut monter à moto.

DEUX ÉPREUVES

consacrent une machine.

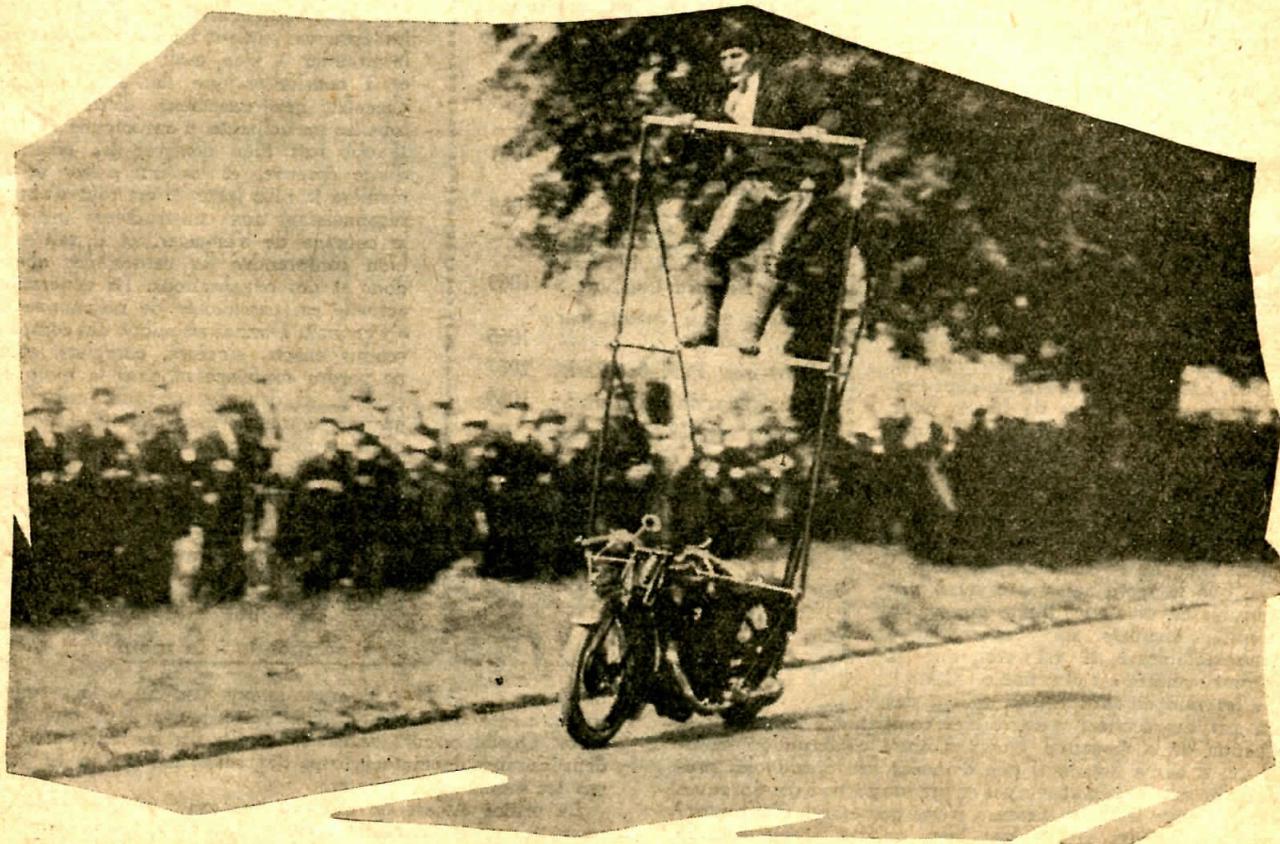
En grand tourisme d'été, à vive allure, par monts et par vaux, sur 2.500 kilomètres,

PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

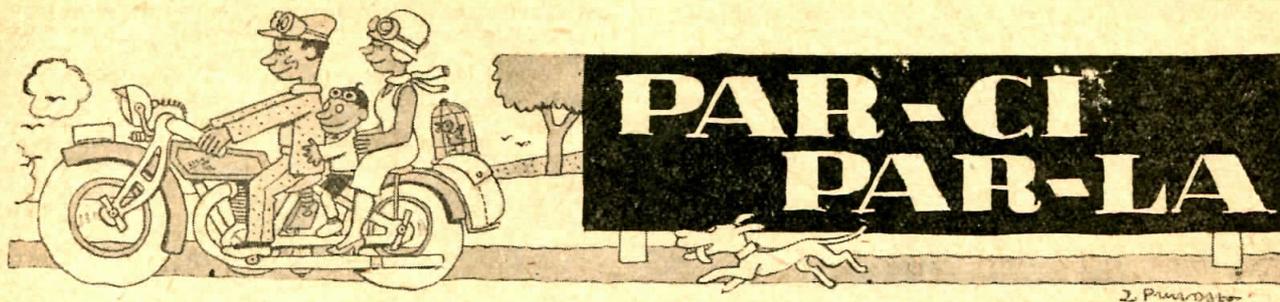
En essai « tout temps » par le chaud, par le froid, sur routes mouillées ou sèches, par neige ou verglas, avec résistance aux bûches, démonstration de stabilité.

LES SIX JOURS D'HIVER

La marque qui réussit dans la même année ces deux épreuves, doit être mise au premier rang dans le choix de nos jeunes.



Coindet a, à Arpajon, durant la journée des records, fait une exhibition sensationnelle prouvant la stabilité des motocyclettes françaises. Sur une Gnome et Rhône D2 dont la fourche seule est du modèle D4, machine complètement équipée en tourisme et munie du silencieux ASA, il a parcouru, tant à l'aller qu'au retour, 3 kilomètres dans chaque sens en faisant du trapèze, à la vitesse d'environ 60 kilomètres à l'heure.



Journée des Records

1 seule moto française engagée ! et cela dans une épreuve organisée en France.

Pourquoi confondre...?

Certains jeunes gens nous signalent que leurs freins, malgré des changements perpétuels de garnitures, s'acharnent à ne pas agir, à glisser, à louvoyer, pour, en fin de compte, arrêter leur machine... après l'obstacle.

Cela est de leur faute ; évidemment, beaucoup de constructeurs utilisent des garnitures qui répondent à certaines données de prix de revient ; mais le client est en droit d'exiger que les garnitures soient de première qualité et qu'on ne lui dise pas, comme nous l'avons entendu récemment, que sa machine a d'excellents ferodos ou dupondo etc... Des garnitures tel le Ferodo, sont des marques au même titre que le Klaxon : les employer pour désigner un autre produit est un abus pour le client et une malhonnêteté commerciale ; car le Ferodo, est certainement l'idéal dans la partie en question.

Un amant de « Moto Revue »

Un charmant garçon, qui d'ailleurs s'adresse à *Moto Revue*, lorsqu'il ferait mieux de s'adresser à *l'Actualité Automobile*, nous écrit une gentille petite lettre, sur le fait qu'il doit acheter une Rosengart, qu'il va retourner en Espagne, sur le fait aussi qu'il parle bien mauvais français, et dont il nous prie de « l'exscouzer ». Mais ce charmant garçon, qui signe « un amant de *Moto Revue* », oublie seulement de donner son adresse et son nom : comme quoi nous ne lui répondons pas.

Femmes Dirt Track

Nous recevons de nos lecteurs de nombreuses protestations au sujet des courses de femmes sur piste cendrée, qui viennent d'être inaugurées en Angleterre, et dont nous donnons une juste idée par illustration.

Evidemment, nous ne sommes pas ennemis du progrès. Toutefois, nous sommes obligés de reconnaître que l'anatomie de la femme, ne se prête guère à de pareilles exhibitions. Toutefois, nous pouvons nous tromper, et il se peut que *Moto Revue* ait tort, lorsqu'il déclare que ce sport ne convient guère aux femmes que nous voyons mieux s'adonner à la danse ou même à la conduite de la moto sur route.

D'aucuns nous rétorqueront, qu'il ne s'agit là que d'un sujet extraordinaire. D'accord, mais il ne faut pas que les phénomènes laissent paraître qu'ils sont la majorité dans leur monde.

Folie anglaise

Un vent de folie semble souffler sur l'Angleterre. Ne vient-on pas de construire, au croisement de Beckenham, comté de Kent, une station de ravitaillement sur le modèle d'une ... pagode chinoise. Et le personnel est déguisé en chinois !!! A quand la station de ravitaillement sous forme de hutte nègre, avec le service fait par des négresses à... plateaux!!!

Pratique...

Une route espagnole comporte deux bas-côtés de 2 mètres où les voitures peuvent se garer.

Le Monde Motocycliste

Cozette est mort

Une nouvelle assez imprévue vient de frapper le monde automobile et motocycliste. Cozette a eu, ces jours-ci, un accident sur l'autodrome de Monthéry, en piste, au volant d'une voiture 1.500 moteur deux temps de sa conception: il semblait devoir accomplir une performance imprévue et magnifique, lorsque dans le virage on le vit plonger, et rentrer en dehors de la ligne de démarcation... quelques tonneaux, qui se trouvaient là, et Cozette était mort.

Les motocyclistes n'oublient pas les études qu'il fit pour améliorer le motocyclisme dans le problème bien ardu de la carburateur. Le Cozette a été un carburateur favori de trop de nos motocyclistes pour qu'ils aient oublié son inventeur, ingénieur de renom. On nous annonçait ces jours-ci de remarquables progrès à ce sujet. La mort est venue interrompre pour un temps ces améliorations. *Moto Revue* adresse à la famille éplorée et à ses nombreux amis, ses condoléances émues à cette heure même où cet ingénieur, commençait à donner le meilleur de son génie créateur et tout son savoir.

S'est-il trompé ?

Nous recevons de Marc Augier un télégramme : Vous avez appris ma réussite de la traversée de l'Atlas Tellien au Djindjina.

Je suis soulagé d'un grand poids depuis l'aventure de Marrakech, revanche prise, et bien prise croyez-le. Vous recevrez des photos qui dépassent tout ce qui s'est fait dans ce genre. J'ai pris d'ailleurs toutes précautions, et 2 commissaires sportifs nommés par le M. C. d'Algérie sont chargés de me contrôler. Je vous demande donc de donner l'ampleur que mérite ma tentative, car elle vous rendra au centuple, ce que lui avait fait perdre ma bêtise. Signé : Marc AUGIER.

N. D. L. R. — Seul l'homme intelligent avoue qu'il s'est trompé.

Il est à Malmö

Sexé nous télégraphie : « Je suis à Malmö : zig-zag toujours ! J'ai eu la bonne fortune de déjeuner avec les deux grands as Carlsson et Kalen qui envoient leurs meilleurs vœux à *Moto-Revue*. »

Zig et Zag

De Dantzig, Sexé télégraphie :

Dantzig, 18 août.

De Suède, Je suis repassé en Allemagne et ait longé la côte de la Baltique, de Rostock à Stralsund et Danzig. Je continue ma tournée vers Königsberg et Riga. Vous voyez : A l'est rien de nouveau ! Du déjà vu, revu avec plaisir. Robert SEXÉ.

La presse dans les épreuves

Pour vous donner une idée du succès qu'a eu Paris-Les Pyrénées-Paris cette année,

Les lecteurs de MOTO-REVUE

...automobilistes auront intérêt à bien lire le numéro d'août de *l'Actualité Automobile*, supplément mensuel de *Moto Revue*, qui leur offre une prime très intéressante.

il vous suffira de savoir que, 8 jours après l'arrivée, l'Argus de la Presse nous faisait parvenir pour une seule journée 500 coupures de journaux, consacrées à cette compétition.

Le T. T. Anglais des Voitures

Reconnaissons sincèrement que nous n'avons pas figuré brillamment au T. T. anglais des voitures. Sur 10 voitures françaises aucune n'a terminé l'épreuve. L'Allemagne a été victorieuse, et cela rappelle la victoire de cette marque lors de la Coupe Gordon-Bennet, disputée en Irlande. Alfa Romeo a fait également une très grosse impression et on a beaucoup admiré la performance des petites Austin qui ont fait une moyenne de 96 à l'heure. Un gros effort français, au besoin soutenu par la collectivité des constructeurs, est nécessaire pour regagner notre prestige.

Devenez mécaniciens-aviateurs

Jeunes gens nés en mars, avril, mai et juin 1909, faites votre service militaire comme mécaniciens d'aviation. Une nouvelle carrière vous sera ouverte à votre libération. Inscrivez-vous aux cours pratiques et gratuits de l'école nationale des Arts et Métiers, 21, rue Pinel (métro Italie), les samedis 24 et 31 août 1929, de 17 h. 30 à 18 h. 30. Les cours ont lieu le soir en semaine, le samedi après-midi ou le dimanche matin. Les jeunes gens qui désirent devancer l'appel, peuvent suivre ces cours à partir de 18 ans.

Un propriétaire

Dès qu'il sera de retour à Paris, M. Santon est prié de passer à *Moto Revue* pour prendre possession de la bougie qu'il a gagnée pour le truc indiqué à la Page Pratique, n° 1003.

Turbo-compresseurs

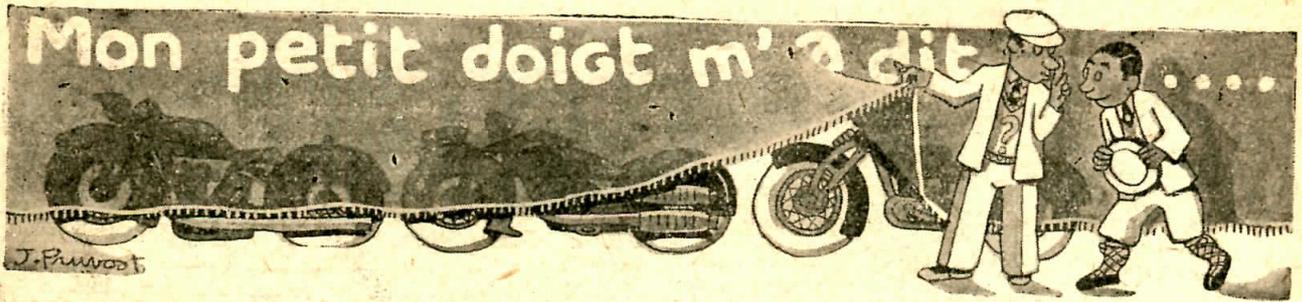
Notre confrère anglais *Motorecycl* publie une étude sur les turbo-compresseurs et émet une opinion semblable à celle que nous avons fréquemment soutenue, c'est-à-dire que le turbo-compresseur ne peut donner de bons résultats qu'avec des polycylindres. Un deux-temps a donné des résultats excellents mais au prix d'une consommation fantastique

Toujours les records...

Le record des 24 heures de Tchécoslovaquie, vient d'être battu au Stade de Prague par Karel Sedivy et Ignace Wohanka sur une Triumph 350 arbre à came en tête. Il est à remarquer que cette performance a été faite dans de mauvaises conditions, pendant la nuit : le handicap des coureurs était très grand, par suite de l'absence de toute lumière. Heureusement que le hasard fit que 2 autocars avaient leurs phares allumés. Pendant les 13 premières heures, les coureurs marchèrent à une moyenne de 60 miles, et ils couvrirent un total de 1.838 km. 250, soit 1.141 milles 1/2, ce qui représente une moyenne horaire de 77 km. (47 milles 1/2).

Mais oui, le Ferodo arrête... net

Aller vite est bien, s'arrêter vite est mieux. Les freins jouent donc un rôle considérable dans la voiture moderne ; si vous voulez avoir de bons freins, chose indispensable à l'heure actuelle, exigez qu'ils soient équipés de garnitures « Ferodo », produit français, fabriqué dans 5 usines en France, par 700 ouvriers français, capitaux français, administrateurs, directeurs et chefs de service français.



... que le propriétaire d'un autocar de Fontainebleau nous a présenté la note de logement d'un coureur qui, pendant le déjeuner des Pyrénées, avait pris une demi-heure de sommeil dans son véhicule.

... que ce propriétaire a déchiré son papier lorsque, avec stupéfaction et admiration, il a vu qu'il avait eu comme commensal Naas, victime, dit-on, d'une bombe carabine à Clermont.

... qu'une maison d'accessoires connus avait reçu commande, d'un constructeur populaire d'une 250 cmc. d'un stock mensuel important.

... que cela viendrait détruire les allégations de certains qui prétendent chaque semaine que cette firme ne pourrait soutenir son effort et devrait cesser sa fabrication.

... qu'une maison en deux lettres fabriquant des jauges, aurait conclu un accord avec une maison en 3 lettres fabriquant des silencieux connus.

... qu'à la suite de cet accord, les ingénieurs de l'une et l'autre maisons, nous présenteraient probablement au Salon, un nouvel arbre à came, d'une originalité remarquable.

... que l'admission et aussi l'échappement de ce nouveau modèle seraient à réglage variable, automatiquement, même en cours de marche.

... que la maison au nom rappelant la dette américaine, Maison bien française d'ailleurs, prépare en grand secret une moto « majestueuse », dont le nom sera majestueusement américain.

... que cette même Maison aurait pris en mains la construction des motos « si diffé-

rentes des autres » et sortirait également pour le Salon, un nouveau modèle avec un châssis des plus remarquables.

... que dans le fin-fond angevin apparaît un gros financier qui a l'intention de lancer sur le marché pour le Salon prochain, une nouvelle machine aux directives bien modernes et populaires.

... que mon petit doigt toujours bien renseigné a déjà deviné le nom de baptême de cette nouvelle-née... « Magda ».

... que quelque temps avant le Salon, nous verrons un nouveau véhicule hybride, moto-voiture Cerreti, tenter à Montlhéry un essai de 24 heures à plus de 150 de moyenne.

... que ce véhicule serait piloté par un as de la vitesse, Chéret, par un constructeur, Cerreti, par un as du tourisme, Pean, et par un touriste pur de *Moto Revue*.

... que nous croyons que c'est la meilleure formule pour prouver la valeur d'un nouveau véhicule.

... qu'il n'y avait plus aucune B. M. W. chez l'Agent parisien de cette marque.

... que par contre, les nouvelles machines du Salon allaient arriver incessamment et seraient exposées chez cet Agent dont la vente cette année, a été remarquablement forte.

... qu'un coureur coté, vainqueur de 2 « Bol d'Or », recordman 2 fois du monde, se mettrait dans ses meubles ».

... qu'établi dans la proche banlieue Est, il sortirait bientôt une motocyclette équipée, bien entendu, d'un moteur L. M. P.

... qu'il ne quitterait ni ses légendaires chaussures cyclistes, ni son foulard rouge.

Son habituel sourire, aurait encore élargi... dit-on.

KAMOTSU.

Mauvaises Excuses ...

... parce qu'il a envoyé un mot à *Moto Revue* pour expliquer que ce n'est pas lui, mais sa machine qui a abandonné...

... parce qu'il est venu nous voir pour nous dire que, s'il a abandonné, c'est qu'il ne voulait pas que sa maison fut... seconde mais ... première.

... parce qu'il nous a fait savoir que, si son constructeur n'avait pas de tels tacots, il eût terminé infailliblement.

... parce que... c'est toujours la faute à l'agneau si le loup l'a mangé.

... parce que ci, parce que... ça...

... il est surpris que *Moto Revue* ait donné quelquefois une version différente de son abandon...

... parce que sa machine, entre les cuisses de son coéquipier, a pourtant bien marché...

... parce que ce n'est pas la place de deuxième qui effrayait sa maison, mais plutôt parce que sa maison lui a intimé l'ordre de cesser...

... parce que, dans toutes les épreuves auxquelles il a participé, il a toujours eu des pépins de « machines » ! avec, chaque fois, une marque différente.

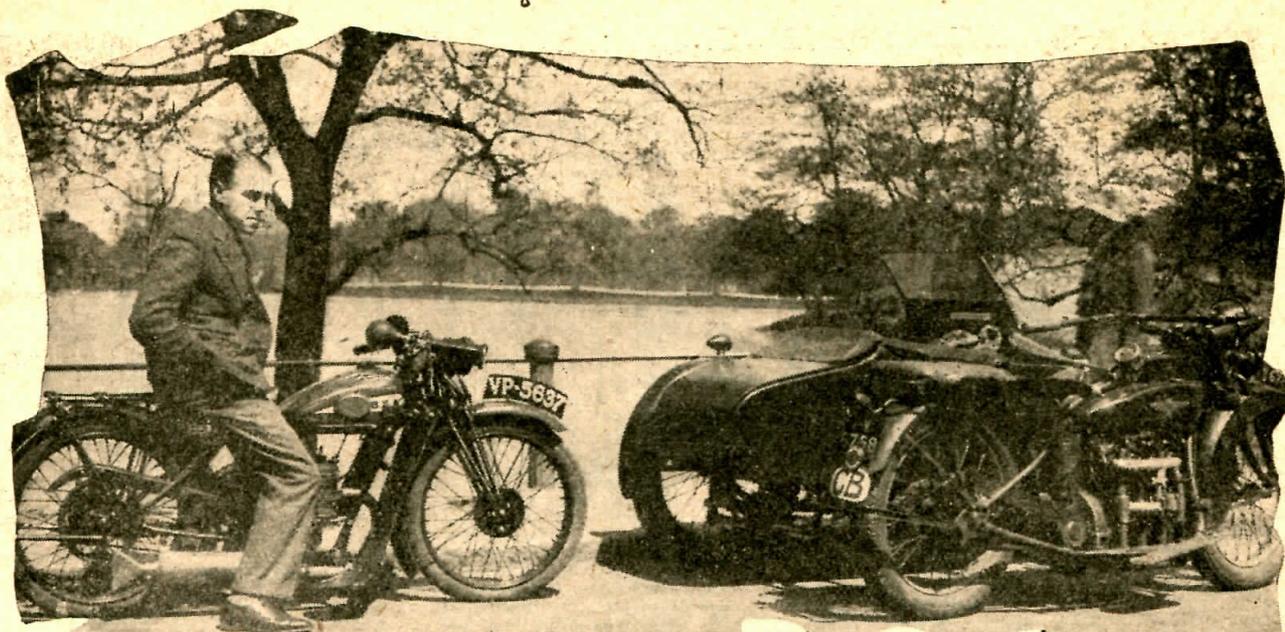
... parce que, enfin, il n'a jamais la franchise de dire qu'il n'est pas encore un as, qu'il essaiera à le devenir.

Voilà pourquoi *Moto Revue* lui a imprimé ses vérités et non ses... mauvaises raisons.

RE-KAMOTSU.



Ariel a traversé la Manche le 12 Août. Conduite par M. Perrey, elle a effectué cet exploit en 7 h. 25 aller et retour, déjeuner compris. Voici le conducteur accostant Douvres avec un ami en tansad.



La 175 ^{cmc} = B.S.A.

par B. Coulter

QUAND par hasard je prête ma moto personnelle à un ami, j'éprouve une légère déception si, après en avoir fait l'essai, il ne fait que s'extasier sur elle, sans précisions. J'ai peur que ce ne soit par politesse, et je préfère infiniment des critiques sur certains points et des louanges sur d'autres. C'est d'ailleurs la seule façon intelligente dont s'entend un essai.

Donc, en transmettant mes impressions de la petite B.S.A., j'agis de même. En tout premier lieu, il faut dire que cette machine est essentiellement une moto utilitaire. Elle ne convient point aux longues étapes sur des routes en assez mauvais état, n'étant ni assez rapide, ni assez confortable pour cela. Evidemment, elle plairait sans doute pour ce genre de travail aux forts, qui ont toute mon admiration, soit dit en passant, qui font des centaines de kilomètres avec des Motobécane à pédales, mais un motocycliste qui a connu le grand tourisme avec une moto assez puissante montée sur des pneus ballon, ne s'en contenterait jamais pour un long trajet. Par contre, s'il ne me plairait guère de faire Paris-Nice avec une telle machine; pour un service quotidien de la banlieue en ville, ou bien d'un village à un autre, c'est absolument le véhicule qui convient.

En examinant la petite B.S.A., nous apercevons que son moteur fait bloc avec la boîte de vitesse — un bloc-moteur sur une moto anglaise — il suffit de cela pour que l'on s'intéresse à cet oiseau rare. Le volant est extérieur, il ne ferraille pas, et il est protégé par une espèce de demi-carter en aluminium. Le kick-starter est plié très correctement à côté du moteur, du côté gauche, son levier passant derrière le volant, absolument comme celui de la Gillet-Herstal, deux-temps. Je dois avouer que ce kick-starter, qui a pourtant suscité mon admiration, ne m'a aucunement servi. Il est tellement facile de mettre ce moteur en marche en engageant la première vitesse, et en se

poussant tout doucement des pieds. Le départ se produit infailliblement au bout de trois mètres. Voilà donc deux détails qui sont rares dans une moto anglaise; le bloc-moteur et un démarreur qui se replie, bravo pour B.S.A., qui là, est sortie de l'ornière de l'esprit conservateur anglais.

Caractéristiques de la B. S. A.

Alésage 60 mm
Course 61, 5 mm
Piston aluminium, tête-de-bielle à galets.
Embrayage par disques fonctionnant à sec.
Pneus 25 x 2,75
Epurateur d'air.
Graissage Técalemit au moyeux et aux articulations de la fourche.

Le graissage se fait par mélange: attention, il ne faut pas trop mettre d'huile dans l'essence, sans quoi vous gripperiez. Parfaitement, inutile de relire; avec une proportion trop forte d'huile, le mélange devient trop pauvre, le moteur chauffe, et vous risquez de gripper. Ce petit conseil provient de M. Vernon Pickering, le sympathique coureur de la maison B.S.A. Le mélange recommandé est de 12 1/2 pour cent, soit

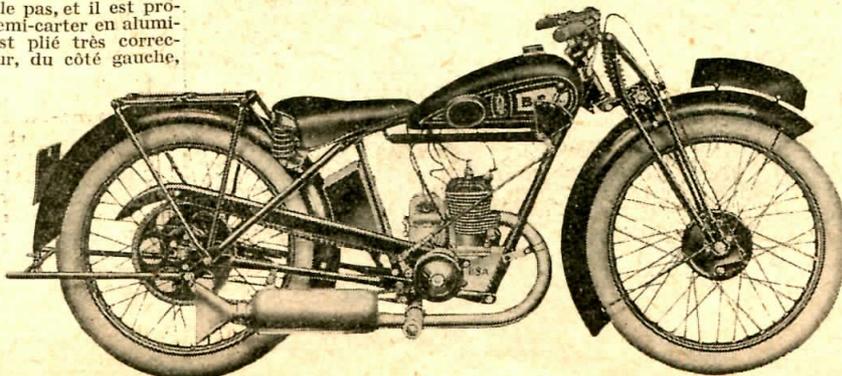
un huitième d'huile, je crois que 10 pour cent ou même moins suffit très bien, une fois la période de rodage terminée. Avec un graissage au pétrole, il faut une chose, un bouchon qui ne fuit pas. Celui-ci remplit admirablement sa fonction. Le réservoir est naturellement en selle, il n'y a guère qu'une seule marque anglaise, la Coventry-Victor, qui reste fidèle à l'ancien genre de réservoir. Le cadre est en double berceau et entièrement boulonné; en cas d'avarie, les pièces, qui le composent se remplacent donc très facilement. Le silencieux est très efficace et ne donne que peu de contre-pression, ce qui est bon pour un deux-temps. J'ai voulu me rendre compte de son efficacité en comparant le bruit des gaz d'échappement avec et sans le silencieux. Avec l'échappement libre elle est très bruyante, il est bizarre de constater que ce son ressemble beaucoup à celui d'un moteur de course à quatre temps, surcomprimé. J'ai tout de suite remis le silencieux en place, car au loin je voyais déjà poindre la silhouette d'un policeman...

Question direction, qui est une chose très importante: l'on peut marcher très, très lentement, à environ 5 kilomètres à l'heure sans toucher à terre, et sans faire d'écarts fantastiques. Plus vite, la machine se dirige toute seule, et l'on vire très aisément, en prenant garde toutefois, à ne pas faire gratter le sol aux protégés-jambes, ce qui m'est arrivé plusieurs fois.

Les freins sont excellents: sur le bitume sec, en les utilisant ensemble, il faut quatre mètres pour s'arrêter à environ quarante kilomètres à l'heure. Cela suffit. Dans une descente à 20 pour cent, le frein avant seul suffit pour arrêter la moto.

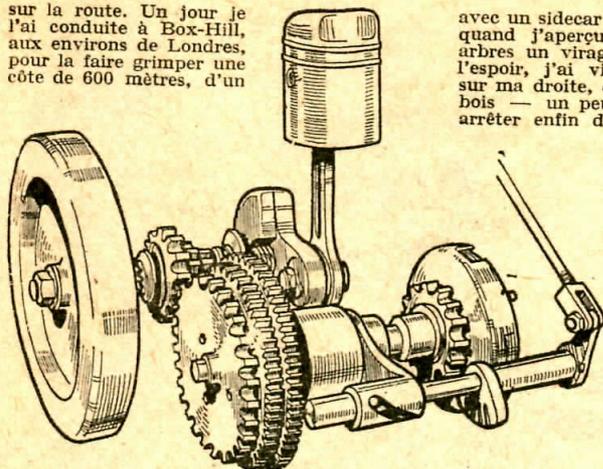
Je ne vous ennuyerais plus en discutant le fonctionnement des divers organes, voyons plutôt comment cette petite moto se comporte

Belle ligne, simplicité; nos voisins s'y entendent à présenter une machine. Aprouons-le.



Un rare représentant moderne de la cylindrée 175 cmc. en Angleterre.

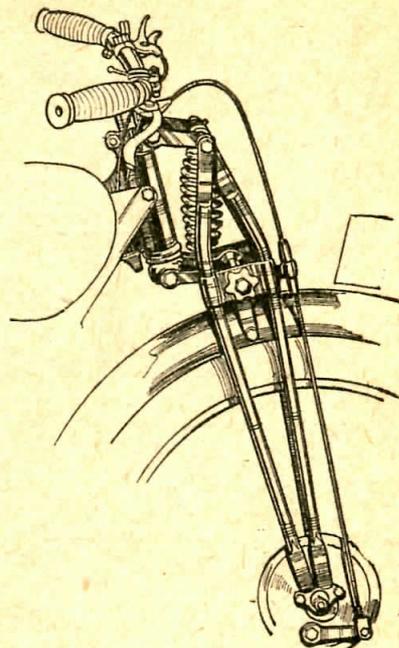
sur la route. Un jour je l'ai conduite à Box-Hill, aux environs de Londres, pour la faire grimper une côte de 600 mètres, d'un



pourcentage de 20 pour cent. Naturellement je ne m'attendais pas à caler le moteur. La montée s'est effectuée dans les meilleures conditions. Ensuite, je me suis arrêté à mi-côte, pour un redépart, mais il ne s'est fait que très difficilement. Avec un ami en tan-sad, le moteur a calé. Pas trop déçu, car en somme la côte est assez dure pour un moteur de cette cylindrée, et je pèse 66 kilos, je me suis dirigé vers une méchante descente craieuse dénommée dans les épreuves, « the Goat-track », la piste des chèvres, dont je conserve un assez mauvais souvenir, soit dit en passant, l'ayant descendue un jour à plus de 40 à l'heure, la roue arrière bloquée,

avec un sidecar Henderson sans frein avant; quand j'aperçus, entre les roches et les arbres un virage à gauche, j'ai abandonné l'espoir, j'ai visé l'endroit le plus touffu sur ma droite, et nous sommes rentrés sous bois — un peu brusquement — pour nous arrêter enfin dans un craquement sinistre de branchages, sans autre mal que d'être couverts de feuilles. Tout de suite, je me suis rendu compte que, si j'avais eu le bon sens de descendre en première vitesse sans freiner, et avec mon passager en tan-sad au lieu d'être dans le sidecar, tout se serait très bien passé. C'est d'ailleurs de cette façon que nous achevâmes cette descente. Mon passager était un coureur de piste en cendrée, et j'avais cru qu'ils n'avaient jamais peur, ces gars-là! La petite B.S.A. se tint très bien dans ce fâcheux endroit, je n'eus pas de battements de cœur insolites. De nouveau, le frein avait suffi pour m'arrêter. Je ne parlerai pas beaucoup de la vitesse à laquelle peut être poussée cette machine, car je répète que c'est surtout d'une moto utilitaire qu'il s'agit, et pas du tout d'une moto de sport. Sa plus grande vitesse est de 75 kilomètres à l'heure environ.

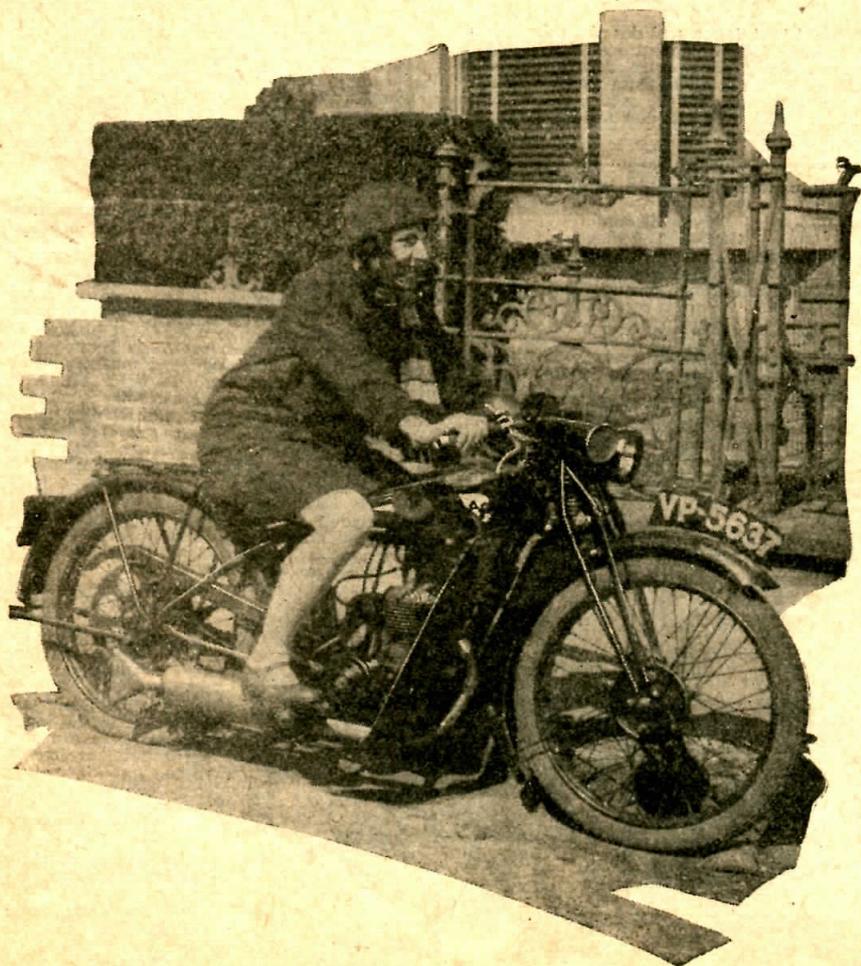
La machine me paraît très facile à entretenir en bon état, le décalaminage est vite fait, et la chaîne réglée en quelques secondes, sans déranger le bon alignement de la roue, avec le dispositif d'excentrique de B.S.A. Une autre petite promenade que je fis avec la B.S.A. fut celle de Londres à Tilbury



avec un de mes amis qui s'embarquait à cette dernière ville avec sa moto, pour Dunkerque. Sa machine est une Gillet à double échappement: inutile d'ajouter que je ne suis pas arrivé le premier au but de notre voyage; néanmoins j'ai l'impression de ne pas trop l'avoir retardé, surtout parce que la moitié du trajet fut dans Londres même, et que la petite 175 est très agréable à manier en ville: elle se faufile entre les « bus » et les tramways et l'on apprécie dans ces conditions l'excellence des freins. Pour aller du centre de Londres à Tilbury, on est obligé de traverser les plus laids quartiers de la ville, c'est-à-dire Whitechapel, et tous les environs du port. Les policemen s'y promènent deux par deux par mesure de sécurité, et des têtes orientales et même occidentales qui n'ont rien de rassurant se retournent sur vous. Vite, un coup de gaz pour quitter ces parages aussi laids qu'inquiétants. C'est avec plaisir aussi que l'on quitte les mauvais pavés de ce quartier pour rouler de nouveau sur du bitume. Il est vrai qu'il faudra y repasser tout à l'heure, dans le noir... tout seul... mais zut! en moto on ne risque rien, les coups de revolver y sont tout de même moins rares qu'à Chicago!

Mais je bavarde, et je m'aperçois que je ne parle plus du tout de la moto en question. Voici donc en quelques mots, et pour résumer, ses avantages. Elle est silencieuse, souple et d'un entretien excessivement simple, et quoique légère, elle est robuste. Ses inconvénients? Ma foi, ils ne doivent pas être nombreux, car j'ai beau chercher, à part ses petits pneus, je n'en trouve aucun.

Bernard COULTER.



Éclairer votre moto

COMME PHARE :

B. R. C.

est vainqueur de Paris-Les Pyrénées-Paris.

COMME ÉCLAIRAGE sans accus :

Alterna-Moto, F.N.-Standard et Cicca

sont vainqueurs *ex æquo*!

COMME ÉCLAIRAGE avec accus :

France-Marchal et Marelli

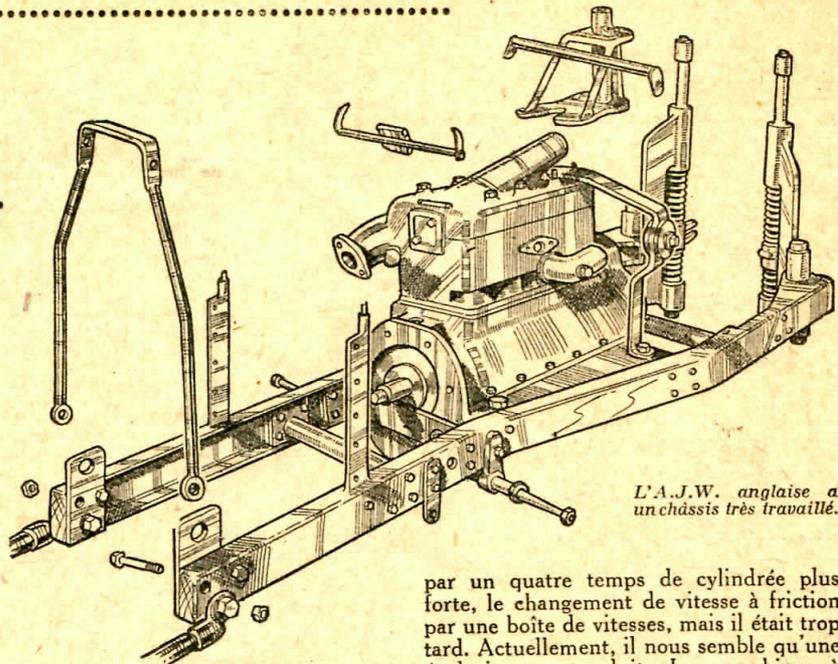
sont vainqueurs *ex æquo*.

Éclairer donc votre choix vers une sélection qui a réussi 2.400 km. sans accrocs et contrôlés par un poinçonnage sévère. Comme vous voyez, les deux conceptions d'éclairage ont des types au poteau de la Victoire!

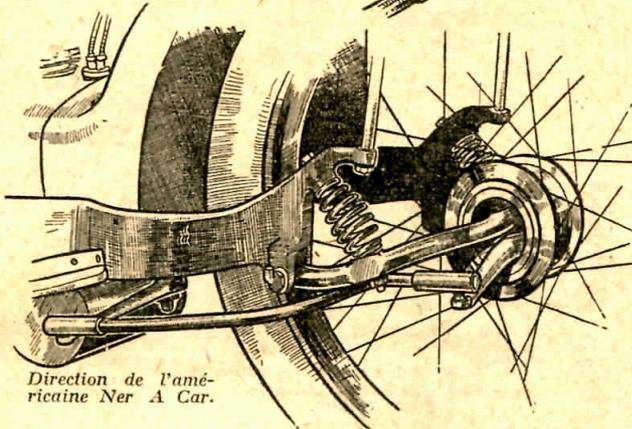
J. MELLIER

Châssis pour Moto

Nous ne savons nullement ce que sera la moto de l'avenir. Il y a tant d'éléments divers qui déterminent l'évolution d'un type de machine. La mode, le goût souvent irraisonné pour certaines formes, des victoires en course, peut-être même le hasard y ont leur part aussi bien que les considérations techniques. Imaginons qu'on mette sur le marché une machine qui présente, sur les autres, une avance certaine, elle peut parfaitement ne pas réussir. Après la guerre apparaît, par exemple, une merveille de mécanique comme l'A.B.C., présentant d'ailleurs comme tout prototype, quelques défauts (distribution, inégalité de graissage, kick starter) mais défauts qui n'avaient rien de rédhibitoire et pouvaient fort bien être corrigés. Mais l'A.B.C. était chère à un moment où l'argent était rare. La catégorie hybride (398 cmc) ne fut pas non plus sans lui faire tort. Il est curieux que le touriste lui-même classe les machines d'après les catégories de course. Mais cela est un fait, surtout quand il s'agit d'une machine qui, comme l'A.B.C., pouvait



L'A.J.W. anglaise a un châssis très travaillé.

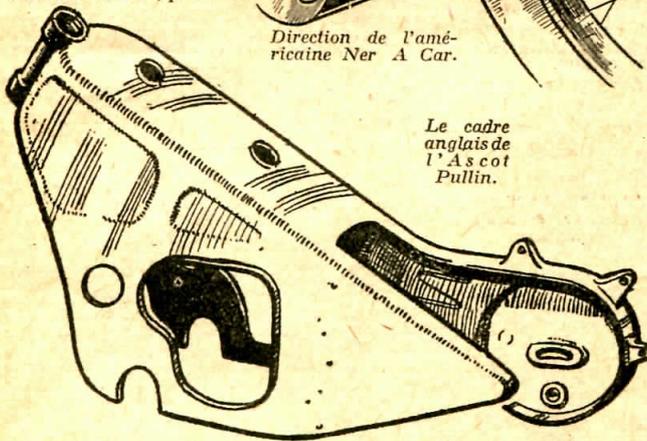


Direction de l'américaine Ner A Car.

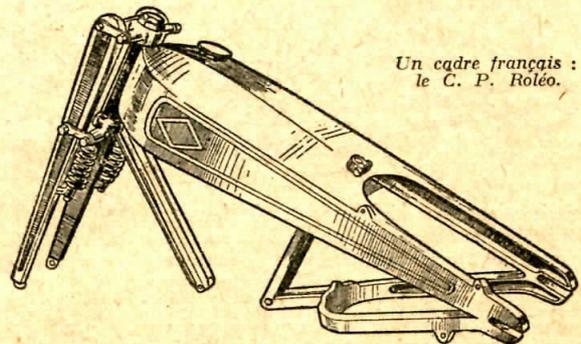
par un quatre temps de cylindrée plus forte, le changement de vitesse à friction par une boîte de vitesses, mais il était trop tard. Actuellement, il nous semble qu'une évolution se produit. Les machines à cadre en tôle emboutie se vendent bien surtout chez nous où la peur de la nouveauté ne sévit pas autant qu'en Angleterre. Nous croyons cependant, même en Angleterre, au succès de la Pullin. Avant même qu'elle fit son apparition, son constructeur avait enregistré plus de 1.500 commandes. Le chiffre est beau pour une conception aussi nouvelle.

Si le public, dans les différents pays producteurs de motocyclettes, accepte le principe de la tôle emboutie nous assisterons, je crois, à une évolution rapide de la construction motocycliste, et celle-ci s'inspirera de plus en plus de l'automobile.

Prenons un cadre de moto et un châssis de voiture. Combien ce dernier parût



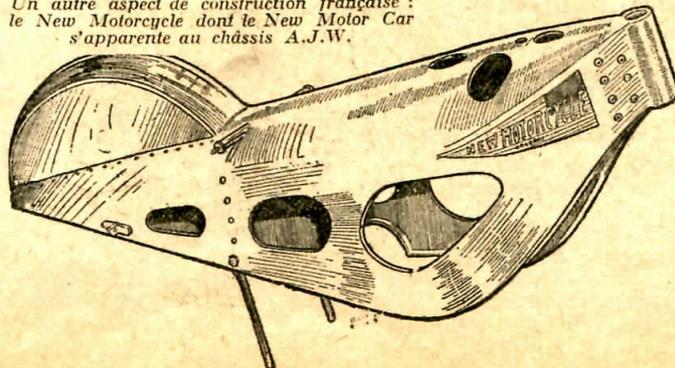
Le cadre anglais de l'Ascot Pullin.



Un cadre français : le C. P. Roléo.

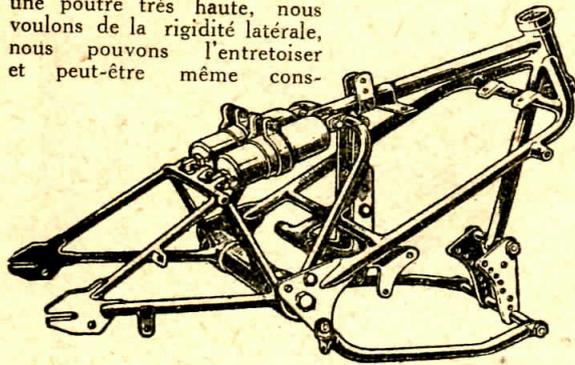
aussi être considérée comme une machine de sport. Ce ne sont pas les points faibles de l'A.B.C., qui ont été la véritable cause de sa disparition. Plus récemment, nous voyons une machine également remarquable, la Panthette présentée par une grande marque, sinon disparaître, du moins ne se construire que sur commande. Un autre exemple, c'est le Ner a Car. Lui non plus n'était pas parfait, mais il eût été facile de remédier à ses défauts et de lui laisser les qualités de premier ordre qu'il possédait. On essaya bien de le modifier après coup, de remplacer le deux temps un peu anémique

Un autre aspect de construction française : le New Motocycle dont le New Motor Car s'apparente au châssis A.J.W.



plus simple à construire et à assembler. Nous pouvons fort bien, sur le même principe constituer un châssis de moto. Le Ner a Car, et tout récemment l'A. J. W., nous en donnent l'exemple. Voulons-nous une grande rigidité verticale ayant

une poutre très haute, nous voulons de la rigidité latérale, nous pouvons l'entretoiser et peut-être même cons-

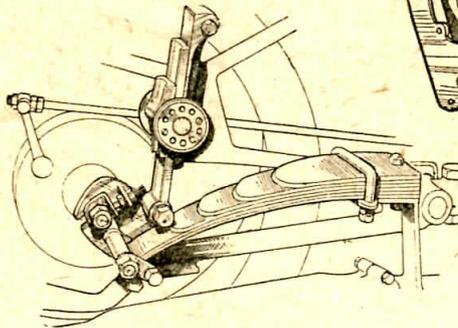


Suspension anglaise de l'H.R.D. inspirée de la Clément Gladiator.

tituer tout le châssis d'une seule tôle formant au-dessous une sorte de carène qui protégerait ainsi toute la partie motrice. La seule question est de savoir quel serait le poids d'un tel ensemble.

Naturellement, avec ce système de construction, il faut renoncer à la direction habituelle et recourir à une direction d'un système analogue avec, en plus, la transmission à l'avant. Ces directions donnent une extrême stabilité, mais elles ont un inconvénient, c'est de ne pas braquer beaucoup. Pourtant il est aisé d'avoir malgré tout, un braquage qui permette de tourner sur la largeur d'une route.

Un autre problème se pose, celui de la suspension. Il semble qu'à l'arrière on ne doit avoir de ce chef aucune difficulté. Une fourche en tôle emboutie très rigide oscillerait sur un axe très large et de gros roulements. Des quarts de ressort



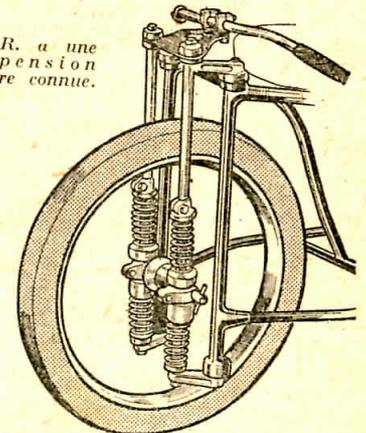
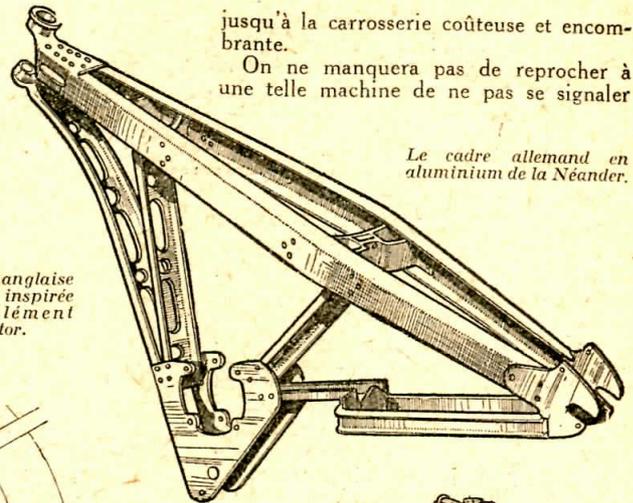
B.C.R. a une suspension arrière connue.

aux organismes simplement recouverts par un capotage, une accessibilité extrême. De plus la protection contre les intempéries pourrait être grandement améliorée, sans qu'il soit d'ailleurs besoin d'aller

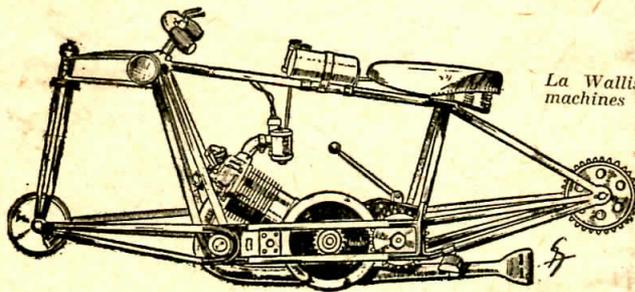
jusqu'à la carrosserie coûteuse et encombrante.

On ne manquera pas de reprocher à une telle machine de ne pas se signaler

Le cadre allemand en aluminium de la Néander.



L'O.E.C. possède un type Duplex à suspension-direction originale.



La Wallis est une des premières machines anglaises à direction genre voiture.

L'A.J.W. et sa direction curieuse à moyeu pivotant.

limiteraient les déplacements. A l'avant, le problème est plus compliqué à cause de l'évasement qu'il faut donner à la fourche pour permettre le braquage de la roue. Il y aurait peut-être lieu de prévoir une suspension genre Ner a Car mais plus robuste. Une solution peut-être plus séduisante serait celle de l'A.J.W. très directement inspirée d'ailleurs de l'O.E.C. Duplex. Dans ce cas, le châssis est prolongé jusqu'à l'aplomb du moyeu de roue avant. En tous cas, le problème n'a rien d'insoluble.

Un châssis nous paraît présenter, indépendamment de la question construction, divers avantages. Il pourrait être aisément surbaissé et ainsi permettre d'obtenir un centre de gravité très bas. Il permettrait aisément le transport de deux personnes entre les roues, c'est-à-dire d'une manière sûre et confortable. Il donnerait

par l'élégance de sa ligne. Elle paraîtra assurément étrange, mais l'habitude joue un tel rôle dans les questions d'esthétique.

J. MELLIER.

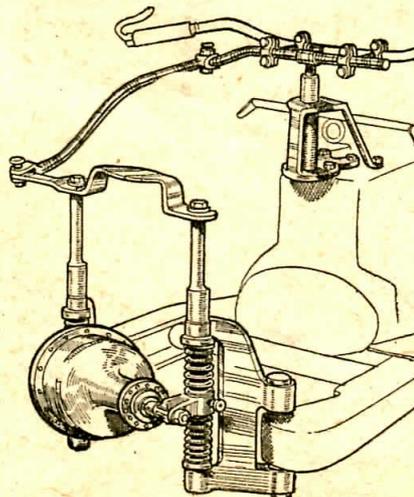
AUX PYRÉNÉES

Et René Labau ?

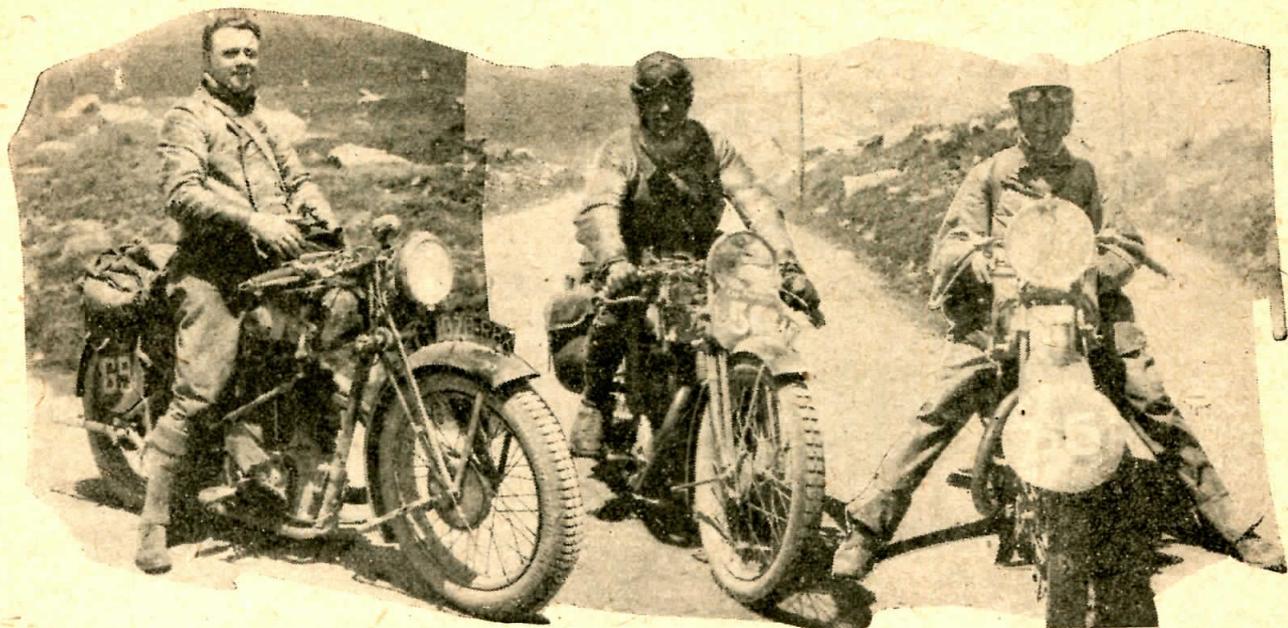
Permettez-moi de vous dépeindre les causes de mon abandon dans la descente du col d'Aspin (ennuis mécaniques).

Vous avez dû vous rendre compte, les commissaires et vous, des démêlés que j'avais durant la deuxième et troisième étapes avec mon pignon arrière qui lâcha prise complètement dans la descente du col et tant bien que mal j'arrivai après la fermeture du contrôle à Luchon où j'abandonnai tout espoir de rejoindre mes camarades de cette étape qui me tenait tant à cœur puisque, natif de Perpignan, et connaissant parfaitement l'Hospitalet, Puymaurens, etc.. Je n'ai pas eu cette joie, et si mon commerce me le permet j'espère prendre une éclatante revanche, l'année prochaine, dans votre épreuve, un peu dure, il est vrai, dans les cols mais organisée impeccablement. Sans vouloir être trop prétentieux et me mettre au même rang que la capitale; nous organisons ici aussi pas mal d'épreuves sportives cyclistes et autres, et je fais partie de ces jeunes pionniers qui veulent que la moto devienne l'engin pratique utilitaire à la portée de toutes les bourses, et pour faire cela il faut par des épreuves régionales annuelles, nous intéressons notre cher public des plus sportifs, vous avez pu vous en rendre compte par l'organisation du contrôle volant à votre passage à Narbonne.

René LABAU.



Paris-Les Pyrénées-Paris (Derniers échos)



La Saroléa 500 cmc. de Boutillier.

Campiotti, indépendant en 350 cmc.

Marcel Guiguel, dit Marguil, sur sa M. G. C. 500 cmc.

Un modeste

Une des tâches les plus ingrates de Paris-Les-Pyrénées a été accomplie modestement d'une façon presque anonyme par un des véhicules qui accompagnait les coureurs ; nous voulons parler du Sandford qui, piloté par Goyard a accompli sans défaillance un labeur aussi considérable, peut-être même plus pénible que les concurrents, ayant à bord un des commissaires sportifs de l'U.-M. F., M. Breitenstein, porteur d'une des pendules enregistreuses ; ce véhicule dut parcourir exactement le même chemin, grimper les mêmes cols, les mêmes routes plus ou moins défoncées que les concurrents, non pas à une moyenne fixée, mais dans des conditions plus dures, du fait, qu'aucune défaillance n'était permise sans inconvénient excessive-

ment grave pour les résultats sportifs de l'épreuve ; devant les concurrents pour arriver au contrôle bien avant eux, obligé de partir après le dernier et de les remonter pour arriver avant le premier, cette excellente mécanique donne satisfaction à tous. Nous rendons également hommage aux qualités de pilote de Goyard qui sut tirer de sa machine les meilleurs rendements.

Quelques incidents

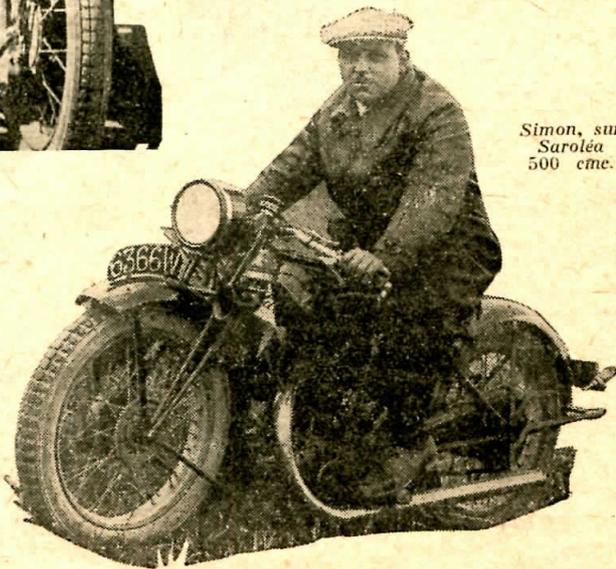
Boell... Commissaire de route, bûche près de Saint-Pierre-le-Moutier, sur un chien. Il se rend chez le pharmacien qui était sur le pas de la porte de sa pharmacie ; Boell lui demanda des taffetas gommés pour ne pas envenimer les blessures qu'il avait à la face, avec la poussière de la route, mais le pharmacien lui répondit que, comme c'était un dimanche, il ne voulait rien vendre. Nous devons ouvrir une parenthèse toute spéciale pour M. Robert Boell, un commissaire de la première heure qui depuis plusieurs années déjà, nous apporte son concours le plus précieux dans nos diverses épreuves et qui, cette année encore, a suivi Paris-Les-Pyrénées-Paris, monté sur une puissante motocyclette Henderson, avec laquelle il a accompli tout le parcours et qui

Lacaze, sur Gnome et Rhône 250 cmc.



Kaddar, indépendant en 350 cmc.

Simon, sur Saroléa 500 cmc.





L'équipe Ariel Bobs-Golaz, sur 500 cme.

Renaud, sur C. P. Roleo 350 cme.

a soulevé l'admiration de plus d'un spectateur, par la maestria avec laquelle il sait tenir une motocyclette ; il a même pu ainsi démontrer à plus d'un concurrent qui se dit « professionnel », la façon dont « on monte », à motocyclette.

ET LES MACHINES OMISES !

Le M. G. C.

La M. G. C., nouvelle marque lyonnaise que tout le monde a suivie avec curiosité était une machine venue directement de Lyon la veille par le train ; mieux, le coureur était un novice ; elle a failli arriver sans aucune pénalisation, les quelques points qu'elle a perdus ont eu une cause imprévisible ; un caillou venant aplatis la tuyauterie d'huile et coïncant de ce fait, la pompe. L'affaire n'aurait entraîné aucun point de pénalisation, car c'était un jeu dans une machine aussi parfaite de réparer, mais quelques minutes après, une malheureuse crevaïson faisait dérapier Marguit, et très novice en l'espèce, il perdait un peu de temps pour réparer.

Ce qui nous intéressait, c'était de voir la tenue de route de ce nouveau véhicule, et aussitôt l'arrivée, nous avons suivi Marguit à son P. C. qu'il avait rue de Rennes ; nulle ment fatigué Marguit, le soir même, s'enfermait dans un cinéma ; donc, cette machine où pas un écrou n'a été changé en cours de route est toute désignée pour le grand tourisme des personnes délicates.

La Royal-Sport

Devaux sont venus

Les établissements avec une seule machine ; comme nous le disions pour un autre coureur, c'est très délicat dans une épreuve comme Paris-Les Pyrénées-Paris de s'engager avec une seule machine, et d'être à la merci d'une crevaïson ou d'une panne d'essence ; Leroy nous a dit lui-même combien difficile il avait trouvé l'épreuve, il parlait même de ne pas la refaire, mais serments... d'amour, cela ne dure qu'un jour ». En tout cas, Leroy nous a dit : « Si je n'avais pas eu une excellente mécanique, il y a longtemps que j'aurais laissé ça là. »

C'est la meilleure preuve d'excellence de la Royal-Sport.

San-Sou-Pap

Quelle équipe magistrale ! Cinq machines ! au départ, San-Sou-Pap mettait tous les atouts à la fois dans ce jeu. Ainsi, se disaient May et David, nous pouvons avoir quelques ennemis en route, mais il est bien probable que l'une ou l'autre arrivera au but.

Nous constatons que la tactique des constructeurs a été déçue. « Nous devons arriver à trois pour gagner la coupe d'équipe ainsi que les championnats des montagnes... Ils l'ont gagné, mais pas à trois, mais à cinq. Toute l'équipe est au départ, toute l'équipe est à l'arrivée. Fermons le rideau, on nous taxerait de favoritisme pour la marque.

Axiome

Celui qui critique le tansad est : ou bien un ignorant, ou bien un fou, ou bien un raté de la nature. Il n'est jamais monté en tansad, ou bien il ne sait pas conduire, ou il voit les autres à ses propres dimensions.

La Ravat

La Ravat est au départ et à l'arrivée, un grincheux nous a dit : « Oui, mais elle est

aux mains de Mahaut. » Mahaut a certainement une expérience très grande, mais la marque stéphanoise ne sait pas ce que c'est qu'une panne mécanique ; une fois de plus dans les Pyrénées, elle vient de le prouver ; vous nous direz qu'elle a eu quelques points de pénalisation ; sans doute, mais encore une fois, ce sont ces damnés pneus et ces contrôles rapprochés qui en sont la cause.

Il faut bien trouver quelques raisons pour essayer d'éliminer les mauvaises constructions dans une course ; or, c'est toujours les mêmes (La Ravat en tête) qui se trouvent à l'arrivée. La conclusion en est simple : c'est que la Ravat a atteint le maximum de ce qu'on peut espérer.

La Magnat-Debon

Louis n'est pas encore très connu ; la Magnat-Debon avait confié ses chances à ce conducteur, c'était certainement un essai un peu osé, car la Maison, connaissant les difficultés de l'épreuve 1929 avait tenu à ne présenter un coureur qu'avec l'espoir de le voir au poteau d'arrivée ; ce sont des choses qui peuvent coûter cher à une maison, car l'élimination pour une question de pneus est quelquefois très normale.

Les quatre points qu'en pareille occurrence Louis fut contraint de laisser au contrôleur ont beaucoup risqué pour la M. D. ; heureusement que la mécanique est super-parfaite, si l'on peut dire. Au fond, pour qui connaît les attaches de la M. D. avec l'autre grande firme française que vous avez sur le bout de la langue, une victoire comme celle de cette année semble normale, mais enfin ! Pourquoi un seul, Est-ce que la maringalène est quelquefois pas plus avantageuse.

Aux Constructeurs

Désirant représenter l'industrie française, tant à la Côte Française des Somalis qu'en Abyssinie, je vous serais reconnaissant de vouloir bien joindre à votre envoi les prospectus de maison française qui consentiraient à vendre aux Colonies ainsi que leurs conditions.

ASOPE, à Djibouti



Le team classique Naas-Bernard, sur Gnome et Rhône 500 cme.



Avant de s'élancer à la conquête du record mondial, le concurrent soigne particulièrement sa machine.

Records

Les Résultats Officiels

Arpajon

Le 25 août, sur la route nationale Paris-Orléans, entre Torlou et Arpajon eurent lieu les tentatives pour abaisser les records mondiaux et

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

En 1898, une René Gillet abattait le 30 à l'heure. En 1905, une Benz réussissait le 225 km. à l'heure. En 1929, on vit le 207 en moto.

La journée des records

Le Motorcycleclub de France qui avait organisé, avec le concours de notre confrère *Le Journal*, la journée des records sur la route d'Arpajon a remporté un succès complet. Favorisée par un temps idéal : pas de vent, pas de soleil, cette journée vit la chute de nombreux records ; plus de 100 de ces records ont été battus ; en fin de compte, 70 sont définitifs.

Deux pilotes en 1000 ont dépassé les 200 km à l'heure, qui, il n'y a pas encore bien longtemps, semblaient être la limite des possibilités des motocyclettes modernes.

Hier, Le Vack était trop vite pour ses concurrents ; il a battu en effet l'ancien record et dépassé largement les 200 kilomètres ainsi que nous le prévoyions.

Un des plus grands vainqueurs de la journée fut, indépendamment de Le Vack, Denly qui trouve le moyen de s'adjuger 8 records du monde dans plusieurs catégories ; mais, à notre avis, la performance la plus belle fut réalisée par Sourdôt, qui pilotant une Monet-Goyon d'une cylindrée de 175 cmc., sut tirer de son moteur des ressources fantastiques qui lui permirent de porter le record du monde à la vitesse, quelque peu effarante pour une si petite machine, de 124 kms. 266 ; Sourdôt s'adjuge d'ailleurs 4 records du monde.

En 350 les deux marques anglaises : Velo-cette et A. J. S. se sont équitablement partagés les lauriers, c'est ainsi que le coureur Hicks au visage tourmenté s'adjuge les deux records du monde du kilomètre et mille départ arrêté, tandis que Denly commence la série de ses « accaparements » en démolissant les records du monde du kilomètre et mille, départ lancé.

En 500, Denly (toujours lui) bat le record du monde du mille et kilomètre lancé, il fait de même en 750.



Sourdôt possédait un engin dont la caractéristique principale était la maniabilité. Voici sa 175 cmc. recordman du monde.

En 1.000, supériorité très nette de Le Vack, au guidon d'une Brough Supérieur qui porte le record du monde à 207 kms 730 ; derrière lui, Wright sur Zenith se défend admirable-

ment et bat également l'ancien record à la vitesse de 204 kilomètres.

En cyclecar 350, Cheret démolit ses propres records du monde ; c'est de bon augure pour

le futur industriel qu'il est en passe de devenir.

Wright battu en solo se venge élégamment en démolissant le record en sidecar.

LES RÉSULTATS

Kilomètre, départ lancé

Motos 175 cmc. — Sourdrot (Monet-Goyon, pneu Hutchinson), 28'' 97/100, moy. 124 km. 266. (Records du monde et français battus.)

Motos 350 cmc. — Denly (A. J. S.), 20'' 90/100, moy. 172 km. 248. (Records du monde et français battus); Hicks (Vélocette), 21'' 30/100, moy. 169 km. 014.

Motos 500 cmc. — Denly (A. J. S.), 18'' 80/100, moy. 191 km. 248. (Records du monde et français battus); Lacey (Grindlay-Perless-Jap), 19'' 93/100, moy. 180 km. 632; Claesens (Saroléa), 20'' 27/100, moy. 177 km. 602; Franconi (Sunbeam), 20'' 75/100, moy. 173 km. 493.

Motos 750 cmc. — Denly (A. J. S.), 18'' 80/100, moy. 191 km. 489. (Records du monde et français battus.)

Motos 1000 cmc. — Le Vack (Brough-Superior), 17'' 33/100, moy. 207 km. 730. (Records du monde et français battus); Wright (Zénith-Jap), 17'' 60/100, moy. 204 km. 544; Baldwin (Zénith-Jap), 18'' 19/100, moy. 197 km. 910.

Sidecars 350 cmc. — Denly (A. J. S.), 24'' 66/100, moy. 145 km. 985. (Records du monde et français battus.)

Sidecars 1.000 cmc. — Wright (Zénith-Jap, pneu Hutchinson), 21'' 37/100, moy. 168 km. 460. (Record français battu.)

Cyclecars 350 cmc. — Cheret (Jack-Sport, pneu Hutchinson), 34'' 54/100, moy. 104 km. 226. (Records du monde et français battus.)

Mille, départ lancé

Motos 175 cmc. — Sourdrot (Monet-Goyon, pneu Hutchinson), 46'' 90/100, moy. 123 km. 531. (Records du monde et français battus.)

Motos 350 cmc. — Denly (A. J. S.),

33'' 72/100, moy. 171 km. 815. (Records du monde et français battus); Hicks (Vélocette), 34'' 34/100, moy. 168 km. 713.

Motos 500 cmc. — Denly (A. J. S.), 30'' 35/100, moy. 190 km. 894. (Records du monde et français battus); Lacey (Grindlay-Perless-Jap), 32'' 16/100, moy. 180 km. 150; Claesens (Saroléa), 32'' 73/100, moy. 177 km. 012; Franconi (Sunbeam), 33'' 76/100, moy. 171 km. 612.

Motos 750 cmc. — Denly (A. J. S.), 30'' 35/100, moy. 190 km. 894. (Records du monde et français battus.)

Motos 1.000 cmc. — Le Vack (Brough-Superior), 28'' 05/100, moy. 206 km. 546. (Records du monde et français battus); Wright (Zénith-Jap), 28'' 46/100, moy. 203 km. 571; Baldwin (Zénith-Jap), 29'' 25/100, moy. 198 km. 072.

Sidecars 350 cmc. — Denly (A. J. S.), 39'' 80/100, moy. 145 km. 568. (Records du monde et français battus.)

Sidecars 1.000 cmc. — Wright (Zénith-Jap, pneu Hutchinson), 34'' 53/100, moy. 167 km. 785. (Records du monde et français battus.)

Cyclecars 350 cmc. — Cheret (Jack-Sport, pneu Hutchinson), 55'' 70/100, moy. 104 km. 014. (Records du monde et français battus.)

Kilomètre, départ arrêté

Motos 175 cmc. — Sourdrot (Monet-Goyon, pneu Hutchinson), 36'' 83/100, moy. 97 km. 746. (Records du monde et français battus.)

Motos 350 cmc. — Hicks (Vélocette), 29'' 51/100, moy. 121 km. 992. (Records du monde et français battus.)

Motos 500 cmc. — Lacey (Grindlay-Perless-Jap), 27'' 65/100, moy. 130 km. 198. (Records du monde et français battus.)

Motos 1.000 cmc. — Wright (Zénith-Jap, pneu Hutchinson), 25'' 83/100, moy. 139 km. 372. (Records du monde et français battus.)

Sidecars 1.000 cmc. — Wright (Zénith-Jap, pneu Hutchinson), 30'' 45/100, moy. 118 km. 226. (Record français battu.)

Cyclecars 350 cmc. — Cheret (Jack-Sport, pneu Hutchinson), 44'' 12/100, moy. 81 km. 595. (Records du monde et français battus.)

Cyclecars 750 cmc. — Dhome (Darmont-Morgan), 33'' 71/100, moy. 106 km. 973. (Records du monde et français battus.)

Mille, départ arrêté

Motos 175 cmc. — Sourdrot (Monet-Goyon, pneu Hutchinson), 54'' 76/100, moy. 105 km. 800. (Records du monde et français battus.)

Motos 350 cmc. — Hicks (Vélocette), 42'' 23/100, moy. 134 km. 018. (Records du monde et français battus.)

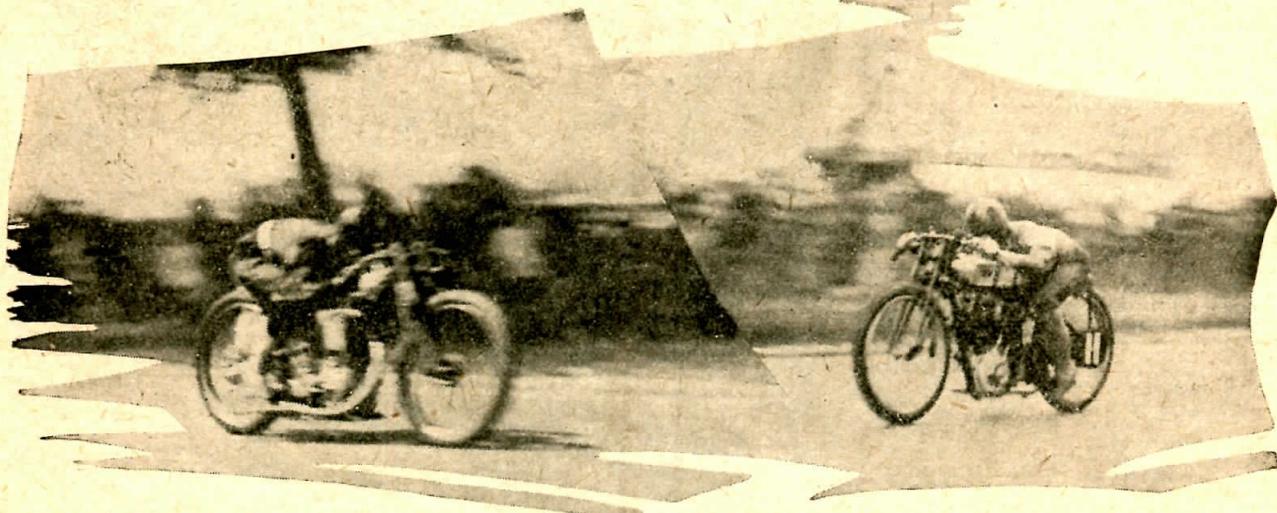
Motos 500 cmc. — Lacey (Grindlay-Perless-Jap), 40'' 18/100, moy. 144 km. 191. (Records du monde et français battus.)

Motos 1.000 cmc. — Wright (Zénith-Jap, pneu Hutchinson), 36'' 68/100, moy. 157 km. 950. (Record du monde battu, record français établi.)

Sidecars 1.000 cmc. — Wright (Zénith-Jap, pneu Hutchinson), 43'' 94/100, moy. 180 km. 853. (Record du monde battu, record français établi.)

Cyclecars 350 cmc. — Cheret (Jack-Sport, pneu Hutchinson), 1' 22'' 3/100, moy. 70 km. 628. (Records du monde et français établis.)

Cyclecars 750 cmc. — Dhome (Darmont-Morgan), 50'' 40/100, moy. 114 km. 593. (Records du monde et français battus.)



Le Vack et Baldwin... deux adversaires en pleine action. Remarquez la précision photographique qui fait déplacer le spectateur immobile au profit du coureur, ce qui est trop souvent oublié par nos amateurs photographes.

La deuxième journée des records et le Championnat de France de l'U. M. F.

Après la magistrale Journée des Records, consacrée par le Motocycle Club de France et *Le Journal*, aux tentatives mondiales, internationales et nationales contre les records sur le kilomètre et le mille, la saison sportive du M. C. F. se continue dimanche prochain, 1^{er} septembre, par une série non moins importante de tentatives. Il s'agit, cette fois, des assauts livrés par les motos et les voitures contre les temps records portant sur les 5 kilomètres, les 5 milles, les 10 kilomètres et les 10 milles. Pour ces tentatives, la plupart des as ont participé — et bénéficié — à l'hécatombe des 101 records d'Arpajon. Nous allons donc voir les Denly, Claessens, Le Vack, Baldwin, Wright, Lacey, Sourdot et en voiture Léon Duray et sa prestigieuse machine à roues avant motrices Packard Cable. Cela sans préjudice d'une foule d'autres en diverses catégories qui nous promettent un massacre des records actuels pour le moins aussi grandiose que celui enregistré sur la ligne droite d'Arpajon. C'est que chaque fois qu'un champion prendra la piste, 8 records seront menacés : mondiaux, internationaux, et français pour chacune des 4 distances considérées. Et si, comme les résultats d'Arpajon nous le laissent prévoir, la même compétition après se manifeste entre les rivaux d'une même catégorie, c'est encore une chute de records impressionnante au possible que les spectateurs sportifs de l'autodrome apprécieront dimanche en connaisseurs. Ces tentatives se poursuivent à partir de 9 heures du matin, chronométrées électriquement, bien entendu

Les Championnats de France

A 11 heures, intermède sportif fourni par la très belle course que doit constituer le Championnat de France de l'U. M. F. On sait qu'il s'agit d'une épreuve parfaitement faite pour intéresser les constructeurs français, ce qui explique l'accueil réservé par ces derniers à l'appel de la Fédération. Voici en quoi consiste le règlement très particulier de cette course qui doit désigner nos champions de l'année en cours :

La compétition est ouverte aux machines de marque et de construction françaises, c'est-à-dire celles dont les moteurs, boîte, carburateur, magnéto, cadre, fourche et roues sont de fabrication française. Les conducteurs seront de nationalité française. Le seul carburant autorisé est l'essence pure de tourisme du commerce. Cette essence est fournie à titre onéreux par l'U. M. F.; l'huile est également fournie par l'U. M. F.; marque au choix du concurrent.

Les catégories ouvertes sont les suivantes :
Motos 175 cmc., qui auront à effectuer 100 kilomètres ;

Motos 250 cmc., qui auront à effectuer 125 kilomètres ;

Motos 350 et 500 cmc., qui auront à effectuer 150 kilomètres ;

Cyclecars 500 cmc., qui auront à effectuer 100 kilomètres ;

Cyclecars 750 cmc., qui auront à effectuer 125 kilomètres ;

Cyclecars 1.100 cmc., qui auront à effectuer 150 kilomètres.

Dans chaque catégorie, pour être classé champion, le concurrent arrivé premier devra réaliser une moyenne supérieure à celle des concurrents classés premiers dans les catégories inférieures.

Seront proclamés Champions de France pour 1929 :

a) La marque classée première dans chacune des catégories ;

b) Le conducteur classé premier dans chacune des catégories.

L'épreuve se fera en une seule course, sur le petit circuit de 5 kilomètres et réunissant toutes les catégories. Un seul départ en groupe départ arrêté, moteur en marche ou arrêté, au gré du conducteur.

Le pesage a lieu le 31 août 1929, à l'autodrome.

Aucun ravitaillement en essence et huile ne sera autorisé pendant la course.

Les changements de roues sont autorisés ; ils ne pourront s'effectuer qu'au poste de

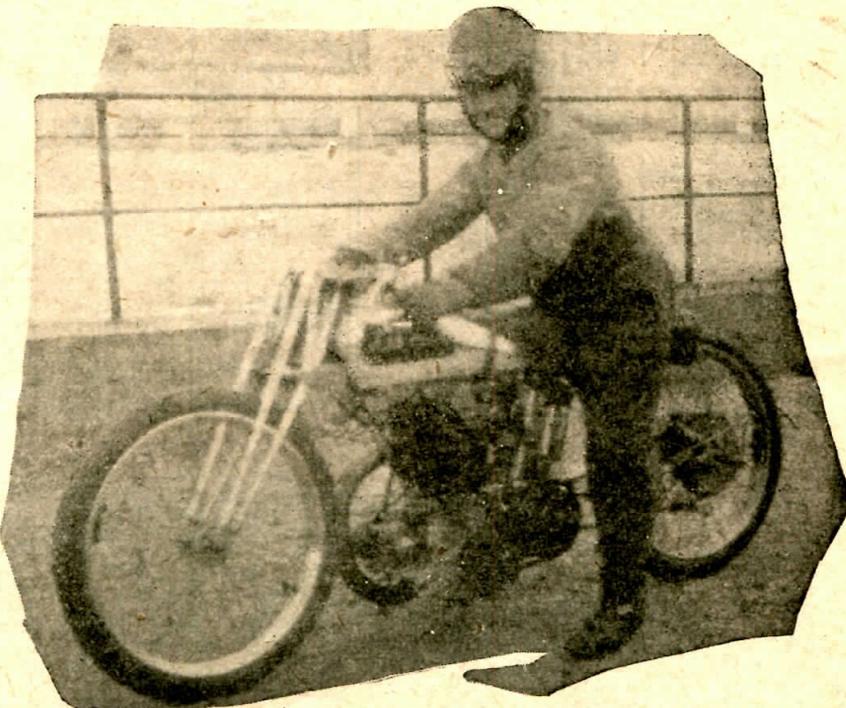
ravitaillement pour les conducteurs n'emportant pas de roue de rechange.

La liste actuelle des participants permet d'escompter de très belles luttes dans les diverses catégories ; par ailleurs, la formule à l'essence, par son côté pratique d'enseignement, est de celles que nous ne saurions trop prôner. Toute la progression de la technique, en l'état actuel des choses, y est liée, et ce motif est suffisant pour mériter notre approbation.

Après l'arrivée de ce championnat de France, les tentatives contre les records reprendront et se poursuivront jusqu'à extinction.

Somme toute, une journée de vitesse pure qui n'est pas pour déplaire aux amateurs de sport motocycliste.

D'autre part, la présence de l'Américain Léon Duray, dont la jolie machine de piste sera certes plus à son affaire à Montlhéry qu'elle ne le fut à Arpajon (où elle dépassa cependant 238 à l'heure) n'est pas sans centraliser une bonne part de l'intérêt du public. Les records à vive allure à plus de 200 qui nous sont promis vont faire de la deuxième journée des Records, le digne complément de la première.



Denly sur sa 350 A. J. S.

Les cinq kilomètres

Il n'y a pas longtemps encore que les records des 5 kilomètres sont devenus à l'ordre du jour. 5 kilomètres est une distance qui a été choisie par les usagers, par les constructeurs, et par les coureurs, car c'est à notre avis la meilleure formule en ce qui concerne les records sur lesquels on peut faire des déductions importantes, industrielles et commerciales. 5 kilomètres est beaucoup pour une machine de stricte vitesse, c'est bien pour une machine moins poussée, et c'est précisément cette opposition qui fait la valeur de ce record. Aussi, nous félicitons les organisateurs d'avoir poussé l'opinion publique vers l'institution d'une journée de records de 5 kilomètres. Une motocyclette ou une voiture qui bat un record mondial sur 1 kilomètre est une machine sur laquelle le constructeur a cherché le summum

de la vitesse et, pour cela, il a fallu sacrifier la réelle solidité que l'on peut exiger dans l'usage courant. Prenez une machine du kilomètre lancé, désignée pour le record mondial; nous sommes persuadés, sans contrarier les glorieux vainqueurs que, 9 fois sur 10, cette machine ne supporterait pas 4 essais consécutifs, à tel point que, l'an dernier, nous disions ici même que les erreurs matérielles et mécaniques de chronométrage qui s'étaient produites antérieurement pouvaient aller jusqu'à provoquer la destruction de ces pièces d'horlogerie que sont les machines de records. Aussi, il ne s'est pas manqué de gens dimanche dernier, et tandis que nous circulions à travers la foule, qui ont objecté : « Un record du monde sur le kilomètre lancé, c'est très beau, mais cela prouve-t-il en faveur de telle ou telle mécanique ? » Il ne faut pas oublier, que si le constructeur se doit de chercher l'équilibre, le meilleur correspondant de la vitesse optimum, ce même constructeur ne doit pas mettre de côté la sécurité qui est l'un des plus grands atouts commerciaux. Or donc, nous avons dans le sport motocycliste 2 grands genres d'épreuves qui donnent entière satisfaction à tous les points de vue ; le kilomètre lancé, qu'il soit en côte ou en vitesse pure, est la compétition touristique en grand fond ou en régularité. Il reste donc à satisfaire cette dernière auprès de la clientèle, qui voudrait éprouver ces belles mécaniques qui sont les machines de records, sur une plus longue distance. Les 5 kilomètres lancés ou

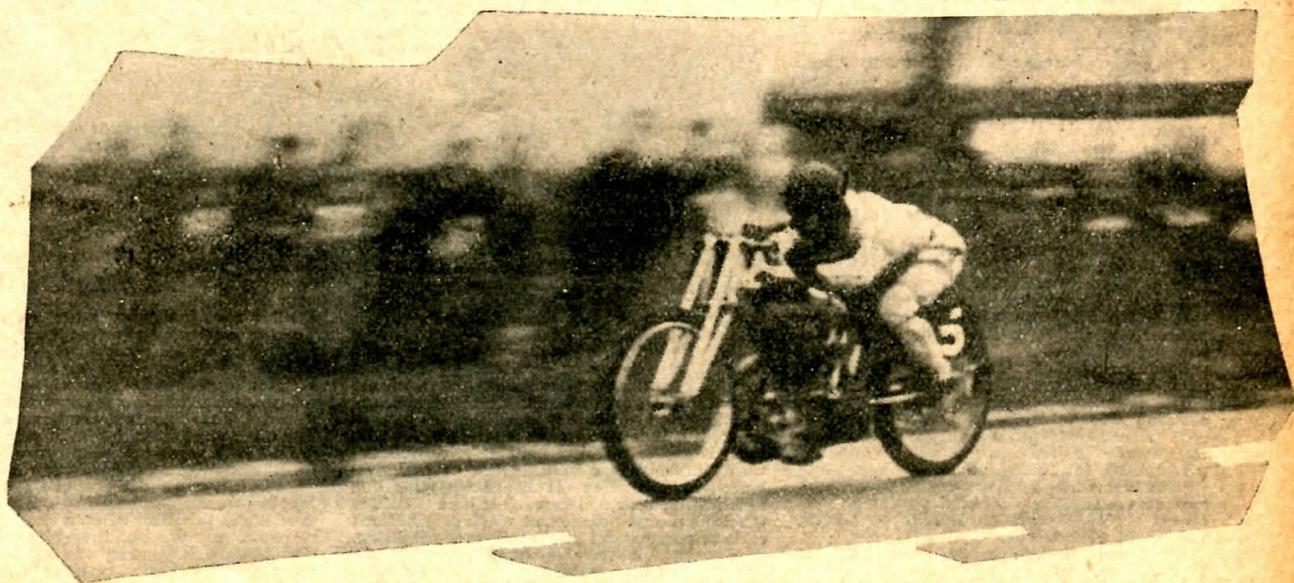
arrêtés sont justement cette épreuve idéale. Ce sont les mêmes mécaniques qui auront servi à battre les records mondiaux du kilomètre, qui s'aligneront sur les 5 kilomètres. L'épreuve des 5 kilomètres, lancés ou arrêtés, est certainement pour le constructeur et pour le coureur un calvaire, car l'on va demander une vitesse maximum à la machine, qui sera, si l'on peut dire, nullement inférieure à celle du kilomètre lancé. Alors que, dans l'épreuve du kilomètre lancé dimanche dernier à Arpajon, le coureur demandait à son engin le plus gros effort possible, et qu'il avait calculé ses chances, au point qu'un certain coureur était allé jusqu'à supprimer son réservoir, qu'un autre s'était vu d'un maillot collant en soie noire, pour offrir moins de résistance à l'avancement, dans les 5 kilomètres de Montlhéry, ces combinaisons n'auront qu'une valeur très relative, par suite même de la longueur de

LES RECORDS

30 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	1000 cmc. Cl. E
5 KILOMÈTRES LANCÉS								
3 juillet 1929 Brooklands J.-J. Hall et G.-C. Cobbold Rocket Jap 5'20''20 56 km. 214	20 juillet 1927 Brooklands J.-J. Hall Oméga Jap 4'35''32 65 km. 378		24 avril 1928 Brooklands C. S. Staniland Excelsior Jap 2'31''75 118 km. 616	24 août 1927 Brooklands J. S. Worters Excelsior Jap 2'4''05 145 km. 102	29 juin 1927 Montlhéry W. D. Marchant Motosacoche Mag 1'45''45 170 km. 697	22 juin 1927 Montlhéry A. Denly Norton 1'45''19 177 km. 883	5 juillet 1928 Montlhéry A. Denly Norton 1'39''60 180 km. 722	12 juillet 1929 Wright Zénith 1'33''17 193 km. 195
5 MILLES LANCÉS								
3 juillet 1929 Brooklands J.-J. Hall et G.-C. Cobbold Rocket Jap 8'34''70 56 km. 281	20 juillet 1927 Brooklands J.-J. Hall Oméga Jap 7'27''28 64 km. 778		24 avril 1928 Brooklands S. C. Staniland Excelsior Jap 4'4''91 118 km. 280	24 août 1927 Brooklands J. S. Worters Excelsior Jap 3'20''09 144 km. 775	29 juin 1927 Montlhéry W. D. Marchant Motosacoche Mag 2'49''96 170 km. 440	22 juin 1927 Montlhéry A. Denly Norton 2'43''05 177 km. 664	28 juin 1928 Montlhéry A. Denly Norton 2'38''60 182 km. 648	12 juillet 1929 Montlhéry Wright Zénith 2'30''11 192 km. 979
10 KILOMÈTRES ARRÊTÉS								
3 juillet 1929 Brooklands J.-J. Hall G.-C. Cobbold Rocket Jap 11'2''87 54 km. 309	20 juillet 1927 Brooklands J.-J. Hall Oméga Jap 9'14''84 64 km. 883		24 avril 1928 Brooklands S. C. Staniland Excelsior Jap 5'10''90 115 km. 792	26 août 1927 Brooklands J.-S. Wortes Excelsior Jap 4'19''31 138 km. 829	29 juin 1927 Montlhéry W. D. Marchant Motosacoche mag 3'45''70 159 km. 503	9 septembre 19 Montlhéry H. Le Vack New Hudson 3'32''20 169 km. 651	12 juillet 1928 Montlhéry H. Denly Norton 3'27''20 173 km. 745	12 juillet 1929 Montlhéry Wright Zénith 3'15''26 184 km. 369
10 MILLES ARRÊTÉS								
3 juillet 1929 Brooklands J.-J. Hall et G.-C. Cobbold Rocket Jap 17'46''13 54 km. 342	20 juillet 1927 Brooklands J.-J. Hall Oméga Jap 14'56''80 64 km. 603		24 avril 1928 Brooklands S. C. Staniland Excelsior Jap 8'16''73 116 km. 635	26 août 1927 Brooklands J. S. Worters Excelsior Jap 6'51''27 140 km. 871	29 juin 1927 Montlhéry W. D. Marchant Motosacoche Mag 5'54''72 163 km. 329	9 septembre 1927 Montlhéry H. Le Vack New Hudson 5'37''20 171 km. 815	24 août 1927 Brooklands H. Le Vack New Hudson 5'37''20 171 km. 815	12 juillet 1929 Montlhéry Wright Zénith 5'9''24 187 km. 350

A Arpajon, le 25 Août les



Hicks sur Velocette 350 cmc.

DU MONDE

1929

SIDECARS

CYCLECARS

350 cmc. Cl. B-s	600 cmc. Cl. F	1000 cmc. Cl. G	350 cmc. Cl. H	500 cmc. Cl. I	750 cmc. Cl. J	1100 cmc. Cl. K
---------------------	-------------------	--------------------	-------------------	-------------------	-------------------	--------------------

5 KILOMÈTRES LANCÉS

21 septembre 1927 Montlhéry W. D. Marchant Motosacoche 2'4''20 144 km. 927	2 septembre 1928 Montlhéry A. Denly Norton 2'00''65 149 km. 191	29 octobre 1927 Brooklands P. W. Dixon Brough Supérieur 1'48''33 166 km. 158	2 septembre 1928 Montlhéry Chéret Z. E. D.-L. M. P. Austral 2'44''52 109 km. 409	23 juillet 1929 Brooklands H. C. Lones Morgan Jap 2'25''31 123 km. 873	17 mai 1928 Montlhéry Mme Stewart Morgan 1'59''73 150 km. 338	30 mai 1928 Montlhéry Mme Stewart Morgan 1'48''16 166 km. 420
---	--	---	--	---	--	--

5 MILLES LANCÉS

21 septembre 1929 Montlhéry W. D. Marchant Motosacoche 3'20''60 144 km. 407	2 septembre 1928 Montlhéry A. Denly Norton 3'14''46 148 km. 966	29 octobre 1927 Brooklands P. W. Dixon Brough Supérieur 2'54''68 165 km. 835	2 septembre 1928 Montlhéry Chéret Z. E. D.-L. M. P. Austral 4'28''80 107 km. 768	23 juillet 1929 Brooklands H. C. Lones Morgan Jap 3'53''84 123 km. 880	17 mai 1928 Montlhéry Mme Stewart Morgan 3'12''88 150 km. 187	30 mai 1929 Montlhéry Mme Stewart Morgan 2'54''53 165 km. 977
--	--	---	--	---	--	--

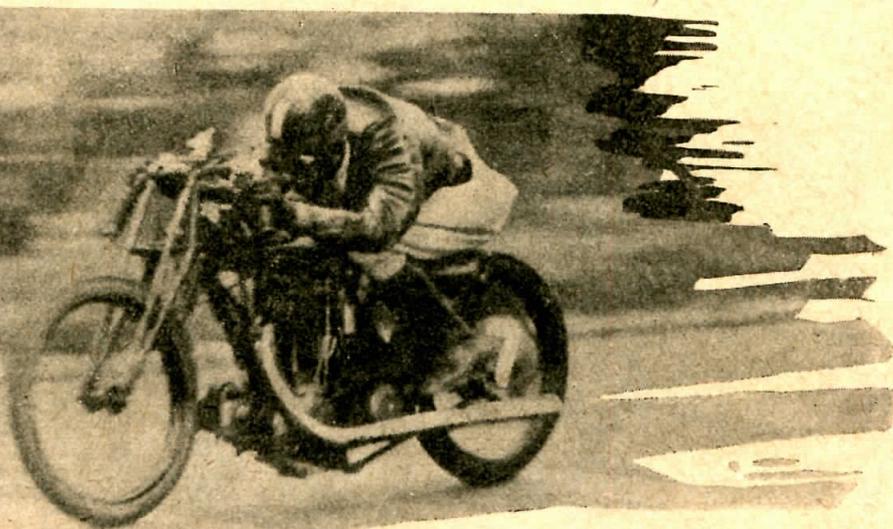
10 KILOMÈTRES ARRÊTÉS

21 septembre 1927 Montlhéry W. D. Marchant Motosacoche 4'25''80 135 km. 440	21 juillet 1928 Montlhéry A. Denly Norton 4'18''20 139 km. 426	29 octobre 1927 Brooklands P. W. Dixon Brough Supérieur 3'50''06 156 km. 480	2 septembre 1928 Montlhéry Chéret Z. E. D.-L. M. P. Austral 5'48''50 103 km. 299	8 juin 1928 Montlhéry Hawkes M. E. B. 5'4''60 118 km. 187	17 mai 1928 Montlhéry Mme Stewart Morgan 4'18''91 139 km. 044	30 mai 1928 Montlhéry Mme Stewart Morgan 3'52''78 154 km. 652
--	---	---	--	--	--	--

10 MILLES ARRÊTÉS

21 septembre 1929 Montlhéry W. D. Marchant Motosacoche 6'58''00 138 km. 603	21 juillet 1928 Montlhéry A. Denly Norton 6'51'' 140 km. 964	9 septembre 1926 Montlhéry C. F. Temple O. E. C. Temple 6'8''37 157 km. 277	2 septembre 1928 Montlhéry Chéret Z. E. D.-L. M. P. Austral 9'11''19 105 km. 111	8 juin 1928 Montlhéry Hawkes M. E. B. 8'2''40 120 km. 100	17 mai 1928 Montlhéry Mme Stewart Morgan 6'50''33 141 km. 194	30 mai 1928 Montlhéry Mme Stewart Morgan 6'4''80 158 km. 816
--	---	--	--	--	--	---

records ont été mis à mal



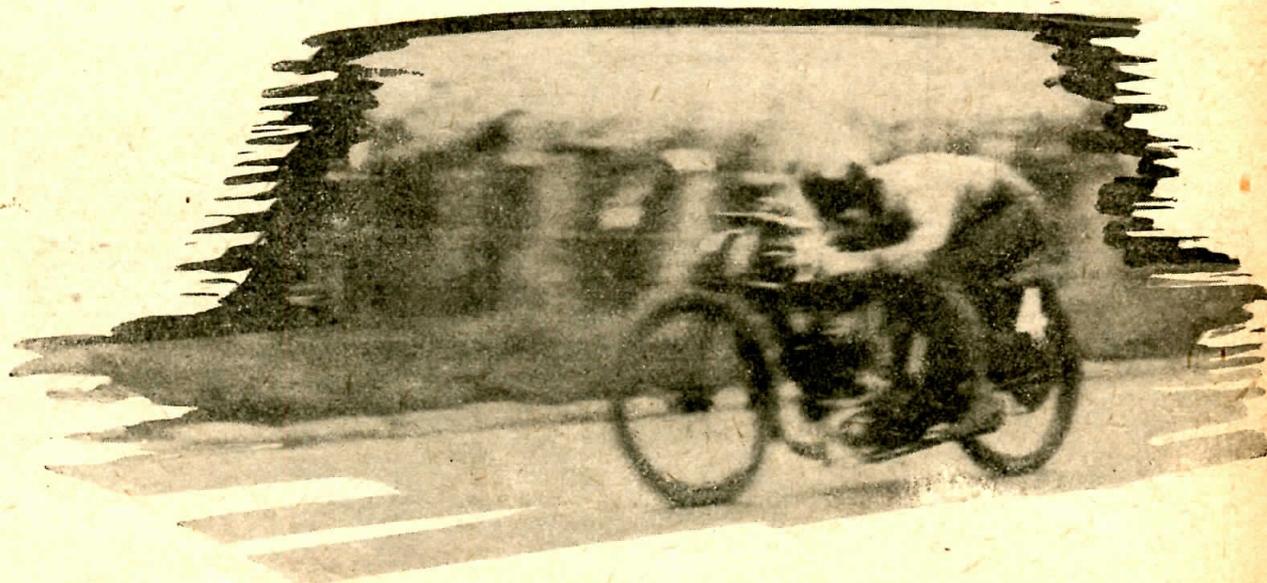
Classens sur Saroléa 500 cmc.

LES RECORDS

Après le

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	25 août 1929 Arpajon Sourdor Monet-Goyon 28''97 124 km. 266	5 septembre 1926 Arpajon J.-S. Worters Excelsior Jap 24''86 144 km. 810	25 août 1929 Arpajon Denly A. J. S. 20''90 172 km. 248	25 août 1929 Arpajon Denly A. J. S. 18''80 191 km. 489	25 août 1929 Arpajon Denly A. J. S. 18''80 191 km. 489
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	25 août 1929 Arpajon Sourdor Monet-Goyon 36''83 97 km. 746	15 mai 1926 Arpajon J.-S. Worters Excelsior Jap 34''34 104 km. 834	25 août 1929 Arpajon Hicks Vélocette 29''51 121 km. 992	25 août 1929 Arpajon Lacey Grindlay J. A. P. 27''65 130 km. 198	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	25 août 1929 Arpajon Sourdor Monet-Goyon 46''90 123 km. 531	5 septembre 1926 Arpajon J.-S. Worters Excelsior Jap 40''28 143 km. 833	26 août 1929 Arpajon Denly A. J. S. 33''72 171 km. 815	25 août 1929 Arpajon Denly A. J. S. 30''35 190 km. 894	25 août 1929 Arpajon Denly A. J. S. 30''35 190 km. 894
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	25 août 1929 Arpajon Sourdor Monet-Goyon 54''76 105 km. 800	15 mai 1926 Arpajon Worters Excelsior Jap 50''91 130 km. 801	25 août 1929 Arpajon Hicks Vélocette 43''23 134 km. 180	25 août 1929 Arpajon Lacey Grindlay J. A. P. 40''18 144 km. 191	14 juin 1926 Brooklands Dawenport H. R. D. Jap 41''43 139 km. 841

A Arpajon le 25 août, le 207



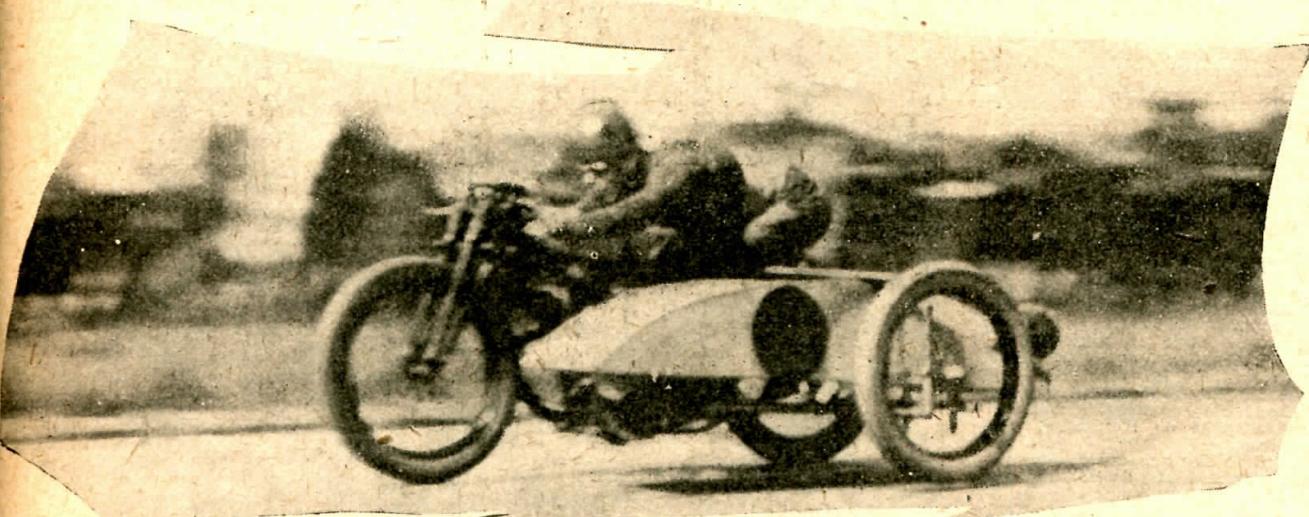
Denly sur A. J. S. 500 cmc.

DU MONDE

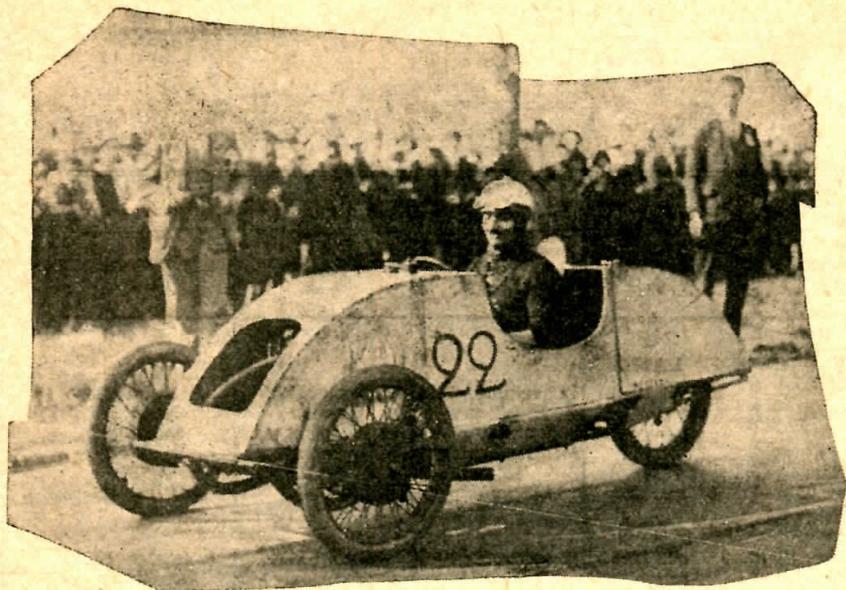
25 août 1929

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							
25 août 1929 Arpajon Le Vack Brough Superior 17''33 207 km. 730	25 août 1929 Arpajon Denly A. J. S. 24''66 145 km. 985	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	25 août 1929 Arpajon Chéret L. M. P. 34''54 104 km. 226	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							
25 août 1929 Arpajon Wright Zénith J. A. P. 25''83 159 km. 372	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	25 août 1929 Arpajon Chéret L. M. P. 44''12 81 km. 595	10 septembre 1926 Brooklands G.-E. Tottey Oméga-Jap 48''15 74 km. 766	25 août 1929 Arpajon Dhome Darmont-Morgan 33''71 106 km. 793	7 octobre 1925 Brooklands R. Jackson Morgan Blackburn 34''93 105 km. 063
LE MILLE LANCÉ							
25 août 1929 Arpajon Le Vack Brough Superior 28''05 206 km. 546	25 août 1929 Arpajon Denly A. J. S. 39''80 145 km. 568	26 août 1926 Arpajon A. Denly Norton 39''31 147 km. 383	25 août 1929 Arpajon Wright Zénith J. A. P. 34''53 167 km. 785	25 août 1929 Arpajon Chéret L. M. P. 55''70 104 km. 014	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							
25 août 1929 Arpajon Wright Zénith J. A. P. 36''68 157 km. 950	5 septembre 1926 Arpajon W. D. Marchant Chater Lea 52''32 110 km. 734	14 juin 1927 Brooklands Dawenport H. R. D. Jap 48''46 119 km. 554	25 août 1929 Arpajon Wright Zénith J. A. P. 43''94 131 km. 853	25 août 1929 Arpajon Chéret L. M. P. 1 m. 22''03 70 km. 628	10 septembre 1926 Brooklands G.-E. Tottey Omega Jap 1'8''06 85 km. 125	25 août 1929 Arpajon Dhome Darmont-Morgan 50''40 114 km. 593	13 septembre 1923 Brooklands W.-D. Hawkes Morgan-Anzani 49''86 116 km. 198

l'heure en moto fut dépassé



Wright sur sidecar Zénith J.A.P. 1000 cmc.



Chéret sur L. M. P. 350 cmc.

l'effort demandé. Le public s'intéresse plus aux 5 kilomètres, car cette épreuve se courant sur autodrome, par suite des difficultés de trouver une piste routière en France, assez longue, il voit passer 2 et 4 fois en pleine action ses favoris.

Historique

La journée des 5 kilomètres n'a pas d'histoire encore... effective ! C'est en 1926, alors que l'autodrome nouvellement créé subit une maladie de convalescence que l'on voit se dessiner un semblant d'organisation en faveur des épreuves se courant un peu partout au hasard des situations locales, ce qui n'était pas pour favoriser l'engouement du public à ce sujet. Cependant, les Américains s'étaient spécialisés dans ce genre de performance et semblaient détenir peu ou prou tous ces records, quand tout à coup, nous voyons apparaître à Monthéry, le fameux Temple, qui sur une O. E. C. de sa conception fait soudain une apparition à 157 km. 257.

1927

Dès 1927, deux autodromes se disputent la possession du record des 5 kilomètres. C'est d'abord Brooklands en Amérique, puis Monthéry. A Monthéry, Marchant s'est installé à demeure. Il est venu avec une Motosacoche et s'amuse avec une obsession recommandable à battre ses propres records sur les 5 kilomètres et les 5 milles. Mieux, il poursuit son effort sur les 10 kilomètres, venant prouver d'une façon indiscutable que sa machine peut supporter des efforts de plus en plus élevés. Durant ce temps, Le Vack sur New Hudson s'amuse, si l'on peut dire aussi et enlève petit à petit quelques records dont celui des 10 milles arrêté, des 10 kilomètres, en 500 cmc.

Il semble que l'émulation a gagné le monde motocycliste. 3 mois plus tôt, dans cette même catégorie 500 cmc., Denly s'était attribué les 5 kilomètres lancé, et les 5 milles lancé ainsi que les 10 kilomètres, et les 10 milles arrêté, que vient de lui reprendre Le Vack. En sidecar aussi, Marchant, sur sa 350 cmc. Motosacoche, commence à épingle toujours sur la piste de Monthéry, des records mondiaux.

Il ne faut pas oublier que, quelque temps avant, c'était à l'autodrome de Brooklands, que l'on semblait avoir le monopole des 5 kilomètres, et des 10 kilomètres. En effet, Hall sur Omega Jap, prenait la catégorie 100 cmc., tandis que Worters menait les 250 cmc. à 145 km. 102 à l'h. En sidecar 1.000 cmc. c'est Dixon qui essayait de dépouiller Temple de ses 4 records 1926. Il réussissait à s'attribuer les 5 kilomètres et 5 milles lancé, et les 10 kilomètres arrêté sur une Brough Superior, mais ne pouvait arracher les 10 milles arrêté.

1928

Et voici maintenant la lutte engagée entre la France et l'Amérique, entre Brooklands, et Monthéry. L'épreuve des 5 kilomètres et des 10 kilomètres va saisir l'opinion publique. On viendra à Brooklands, on ira à Monthéry pour voir la France ravir à l'Amérique ce que l'Amérique ravira à la France. Il faut avouer cependant, qu'en motocyclette, le seul prestige français consiste dans la possession d'un autodrome merveilleux, le plus beau du monde, mais le palmarès français, se chiffre par un zéro tout court. En catégorie cyclecars, nous sommes plus heureux, mais cela tient plutôt au manque d'adversaires. Chéret, sur Moteur L. M. P. 350 Austral, le 2 septembre, s'octroie les cinq kilomètres et cinq milles arrêté et lancé. Dans cette catégorie de voitures, Hawkes enlève le record mondial des 10 kilomètres et 10 milles. Tandis qu'en catégorie 1.100 Morgan conduit par Mme Stewart enlève les 4 records. Du côté motocyclette c'est Staniland sur Excelsior Jap,

qui établit les 5 kilomètres à 118, et plus. Denly en catégorie 750 reprend à Le Vack les trois premières catégories, les cinq kilomètres et les 10 kilomètres arrêté sur une Norton. En sidecar 600, Denly plus heureux, réussit la passe des quatre sur cette même Norton à près de 150. Il est à remarquer que Denly déjà sur pareille distance dépasse le 180.

1929

En cette année 1929, la situation se précise et avant l'ouverture définitive de l'épreuve dite des cinq kilomètres et 10 kilomètres, quelques nouveaux recordmen, auront apparu à l'horizon. C'est d'abord, en catégorie 75 cmc, Hall, sur Rocket Jap, qui conduira son petit engin à plus de 56 de moyenne, puis en 1000 cmc, nous voyons Wright qui fit une si belle performance dimanche dernier, conduire sa Zenith, à plus de 193. le 12 juillet. C'est ainsi qu'on peut espérer voir des motocyclettes dépasser le 200 à l'heure dimanche prochain, sur la distance de dix kilomètres. Dans la classe des cyclecars, quelques jours après le 23 juillet à Brooklands, Lones sur Morgan Lap, s'octroyait le record des 500 à plus de 123.

Les engagés

Motos 100 cmc. — F. Lipman (X...).

Motos 175 cmc. — X... (de Rovin).

Motos 350 cmc. — Lacey (Grindlay Perless Jap) ; Hicks (Vélocette) ; Denly (A.J.S.).

Motos 500 cmc. — Lacey (Grindlay Perless Jap) ; Claessens (Saroléa) ; Denly (A.J.S.) ; Maury (Performance contrôlée).

Motos 750 cmc. — Denly (A.J.S.).

Motos 1.000 cmc. — J. S. Wright (Zenith Jap) ; Le Vack (Brough Superior).

Sidecar 350 cmc. — Denly (A.J.S.).

Sidecar 600 cmc. — Denly (A.J.S.).

Sidecar 1.000 cmc. — J. S. Wright (Zenith Jap).

Cyclecar 350 cmc. — Chéret (Jack Sport).

Cyclecar 750 cmc. — A. Darmont (Darmont Morgan) ; Sandford (Sandford).

Cyclecar 1.100 cmc. — Dhome (Darmont Morgan) ; Sandford (Sandford) ; Mme Stewart (Morgan).

Voiture 1.100 cmc. — Rousseau (Salmson).

Voitures 1.500 cmc. — Léon Duray (Packards Cable).



Hicks Wright en action sur sidecar

LE DEUX TEMPS

Départ à chaud.... Départ à froid..?

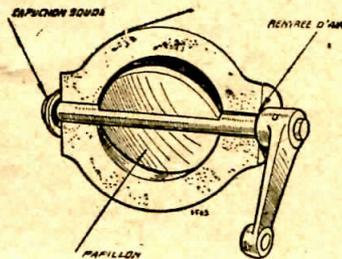
par H.-P. BORESTROKE.

Telle est la question que nous pose un de nos lecteurs qui considère, pour sa part, que le départ à froid est plus facile que le départ à chaud. Théoriquement un moteur doit partir plus aisément à chaud qu'à froid.

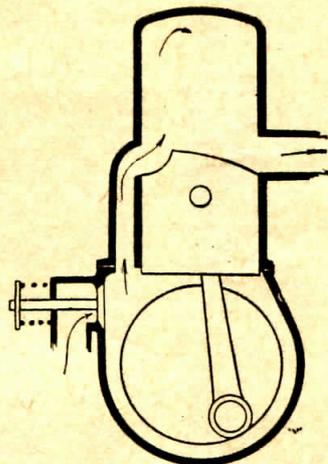
A chaud, en effet, l'essence est plus aisément vaporisée et ainsi le mélange qui pénètre dans le cylindre est plus homogène et peut brûler plus aisément. De plus, le moteur n'est pas gommé et on peut, au moyen du kick starter, lui imprimer un régime plus rapide. Cela permet d'obtenir une étincelle plus vigoureuse, autre élément de départ facile. Pour ces deux raisons essentielles, on devrait pouvoir partir plus aisément à chaud qu'à froid et c'est ce qu'on constate sur un bon nombre de moteurs. Il est pourtant exact qu'un certain nombre de moteurs font exception à cette règle générale et partent plus aisément à froid qu'à chaud. Cela est plus fréquent avec les deux temps, mais se produit fort bien avec des quatre temps.

La cause en est généralement simple et elle consiste le plus souvent en un réglage trop riche de la carburation. A froid, il y a des condensations qu'il faut corriger par un enrichissement du mélange. Par suite de ces pertes, on arrive à un dosage sinon correct, du moins suffisamment approché pour permettre le départ. Un deux temps à froid, par suite de son système d'alimentation de la surface du carter, de la détente brusque qui suit la compression dans le carter, est particulièrement prédisposé à souffrir de ces condensations et exige pour partir un mélange très riche. On peut d'ailleurs remarquer que, dès qu'il est un peu plus chaud, il marche à quatre temps, signe d'un mélange trop riche causé par l'évaporation de l'essence qui s'était con-

densée auparavant. Au contraire, quand nous voulons mettre en marche un moteur chaud, les causes de condensation n'existent plus et l'essence au lieu de se condenser sur les parois pénètre dans le cylindre, d'où mélange trop rapide. Nous nous trouvons donc en présence du dilemme sui-

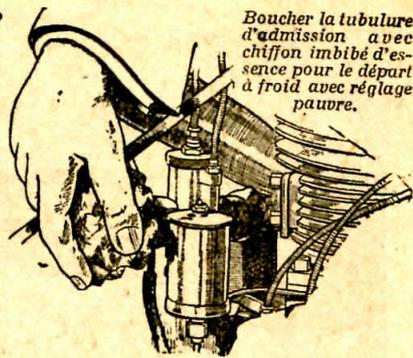


Un volet d'air permettrait une correction du mélange.



Certains constructeurs ont employé avec succès l'admission par soupape,

vant : ou bien nous réglons notre carburateur de manière à obtenir un mélange très riche pour le départ à froid, et nous avons beaucoup de mal à le faire partir



à chaud, ou bien nous réglons le carburateur pour qu'il donne le mélange carburant au départ à chaud et nous sacrifions le départ à froid. Nous ne pouvons en sortir qu'au moyen d'un dispositif accessoire qui permette d'enrichir le mélange

quand le moteur est froid et de le ramener à la normale quand le moteur est chaud. Nous ne concevons guère pour notre part un carburateur de deux temps sans manette d'air additionnel ou bien encore sans un volet de départ. Dans le cas de la manette d'air, celle-ci sera fermée pour le départ à froid et ouverte partiellement pour le départ à chaud. Dans le cas du volet de départ, il servira naturellement à froid et non à chaud. Faute d'un volet de départ on peut obstruer la tubulure d'admission avec un chiffon imbibé d'essence. Qu'il s'agisse d'un volet de départ ou du chiffon, il ne faut les laisser en place que pendant un ou deux coups de kick-starter. Après cela, on risquerait de noyer le moteur. On actionne donc une ou deux fois le kick lentement, le volet d'air fermé. On l'ouvre alors et on donne un coup énergique.

Nous souhaitons d'ailleurs, en ce qui concerne le deux temps, qu'on en vienne le plus rapidement possible à l'allumage par batterie et bobine qui donne au ralenti une étincelle extrêmement vigoureuse et ainsi de nature à faciliter beaucoup le départ en dépit des irrégularités de carburation.

H.-P. BORESTROKE.

LA CAUSE ... REELLE

Nous détachons du journal *La Dépêche d'Eure-et-Loir*, cet entrefilet :

CHUTES DE MOTOCYCLETTES

A Chartres

La victime succombe à l'hôpital

Lundi vers 15 h. 30, M. Henri Monthoux, 28 ans, chauffeur à l'usine hydraulique, domicilié rue de Flers, habitait la rue Saint-Brice à motocyclette, lorsque pour une cause indéterminée — peut-être par suite d'un dérapage — il fut projeté par dessus le guidon de sa machine.

Grièvement blessé, il resta inanimé sur le sol. Le malheureux fut transporté à l'hôpital où il succomba mardi soir sans avoir repris connaissance.

Il était marié, père de trois enfants. Sa femme attendait une quatrième naissance.

Et pour être fixé sur la cause réelle de cet accident, nous recevons d'un de nos correspondants de Chartres la réponse suivante.

Dans l'après-midi de lundi dernier, je passais avec un ami, fous deux sur notre Terrot, dans la rue Saint-Brice à Chartres. Il y avait un rassemblement dans lequel se trouvait un ami motocycliste qui m'expliqua l'accident en me montrant les traces très visibles. Le malheureux motocycliste remontait la rue Saint-Brice sur sa 350 Moto C... en tenant sa droite lorsqu'il tomba dans une tranchée, creusée sans doute par la Compagnie du Gaz, et incomplètement comblée. Sa machine amorça un shimmy qu'il ne put maîtriser et finalement alla à 15 mètres plus loin donner de la tête sur un pavé de grès bordant le trottoir. Le trou rectangulaire arrivait jusqu'au tiers de la largeur de la route. La machine ne portait que quelques arrachements peu graves, par contre le motocycliste est mort ainsi. J'ajoute que les traces en zig-zag étaient très visibles depuis la tranchée jusqu'au pavé maculé. Les arrachements causés par les parties saillantes de la machine sur le guidon également. Le journal sus-nommé relate ainsi l'accident : « ... lorsque, pour une cause

indéterminée — peut-être par suite d'un dérapage — il fut projeté par dessus le guidon de sa machine. » Cette relation est manifestement fautive. La Compagnie coupable n'ignore pas la vérité puisqu'elle a fait combler la tranchée ainsi que je viens de le constater.

Pour terminer, je vous pose deux questions :

1° La famille de la victime peut-elle exiger quelque chose de la Compagnie coupable, par exemple une pension pour la veuve mère de plusieurs enfants ?

2° La prochaine fois que je rencontrerai une tranchée non comblée et non signalée, puis-je déposer une plainte contre la compagnie responsable ? J'estime ces négligences criminelles puisqu'elles peuvent causer des accidents mortels.

Louis MALVOS, abonné.

A quoi nous répondons : Oui, une action en justice est manifestement nécessaire et entraîne des dommages pour négligence de la compagnie qui a dû signer un cahier de charges prévoyant toute remise en état.

LA GRANDE SEMAINE DU COMMINGES



DE GAUCHE A DROITE ;

Départ du Grand Prix des Motos : Richard sur Motosacoche 500 cmc. passe de suite en tête ; il gagne sa catégorie. Gaussorgues passe la ligne d'arrivée en vainqueur sur 350 cmc. Monet-Goyon ; M. Palmade, secrétaire-général de l'U. M. M., l'arrête ; à gauche, on distingue Richard. Arrivée de Richard.

Hommaire et Maigrot sur 175 cmc. Monet-Goyon, 1^{ers} ex æquo, passent la ligne en équipe vainqueur et se serrent la main. Le large sourire d'un vainqueur : Richard, 1^{er} du classement général. Sous les bouquets, Gaussorgues est photographié par Moto Revue. Andreino sur sa berceuse Clément-Gladiator, vainqueur en 250 cmc. une machine fameuse, dit-on ; à gauche, Du Jacquière. Hommaire et Maigrot font un sourire au rédacteur de Moto Revue.



LE SPORT

Le Comminges

Voici le classement général que nous n'avons pu donner dans le de nier numéro.

Motos 175 cmc.
(10 tours — 263 km.)

1. *ex aequo*, Hommaire (Monet-Goyon), Maigrot (Monet-Goyon); 3. heures 15' 21'', moyenne 80 km. 778; 3. Ranson (Royal-Moto), 3 heures 29' 03''.

250 cmc.
(11 tours — 280 km. 300)

1. Andreino (Clément-Gladiator), 3 heures 12' 9'', moyenne 90 kilomètres 335; 2. Ravaute (New-Map), 3 heures 48' 54''.

(12 tours — 316 km. 600)

1. Gaussorgues (Monet-Goyon), 3 heures 10' 25'' 4/5, moyenne 99 km. 438; 2. Rou-

Les Six Jours Internationaux

Dimanche eut lieu à Munich, les apparitions du pesage et du poinçonnage des machines engagées dans le concours international des Six jours, organisé par la Fédération internationale des clubs motocyclistes; l'organisation est parfaite; il n'y eut absolument rien à dire et aucun incident ne valut la peine d'être noté.

La lutte s'annonce fort vive surtout entre l'équipe allemande et l'équipe anglaise qui sont en nombre sensiblement égaux; nous

SEPTEMBRE

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

Grands Prix de Pologne.

Douze heures (Suisse).

7. — Grands Prix de l'Ulster (Irlande).

8. — Guisberg (Autriche).

14-15. — Meeting des Routes Pavées (M.C.N.F.).

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

Grands Prix des Nations (Italie); Côte du Semmering (Autriche).

18. — T.T. de Suède (Suède).

29. — Côte de Gaillon (A.C.O. Auto).

rappelons que dans cette épreuve, les coureurs de la France seront défendus par Delavalette sur Peugeot 250 cmc. et par la formidable équipe Naas, Bernard, les sympathiques coureurs de Gnome et Rhône; la construction française aura un défenseur de plus en la personne du Suisse Dumont qui pilotera une Peugeot.

A la dernière minute, l'équipe Gnome est pénalisée.

quayrol (Motoconfort), 11 tours 3 heures 29' 53''; 3. Naudon (Vélocette), 11 tours, 3 heures 30' 02''; 4. Paze (Terrot), 11 tours, 3 heures 51' 30''.

500 cmc.
(13 tours — 341 km. 900)

1. Richard (Motosacoche, pneus Dunlop), 3 heures 9' 56'' 1/5, moyenne 108 km. 004.
2. Clermont (Terrot), 3 heures 40' 58'' 4/5;
3. Langlois (Gnome et Rhône), 12 tours, 3 heures 34' 40'' 1/5; 4. Suberville (B. S. A.), 12 tours, 3 heures 55' 16'' 1/5; 5. Genestal (Norton), 11 tours, 3 heures 32' 02''; 6. Anatol (Norton), 10 tours, 3 heures 48' 01''.

Les meilleurs tours

Motos 175 cmc.

Hommaire (Monet-Goyon), 18' 59''.

Motos 250 cmc.

Andreino (Clément-Gladiator), 16' 47''.

350 cmc.

Gaussorgues (Monet-Goyon), 15' 04''.

500 cmc.

Richard (Motosacoche), 13' 18'' moyenne 118 km. 146.

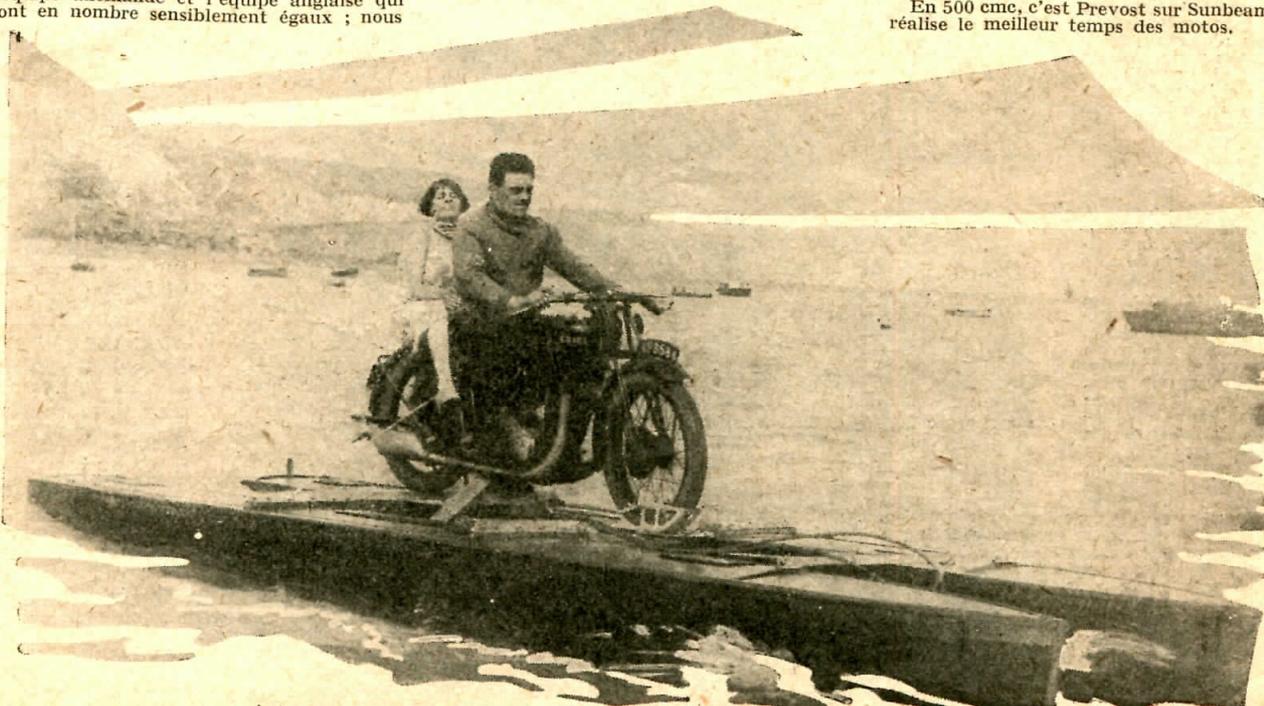
L'organisation générale de la semaine de Comminges fut parfaite et grâce aux efforts du comité organisateur, les nombreux spectateurs ne furent déçus à aucun moment. La cause sportive ne fut pas négligée, et c'est sur un gros succès que s'est terminée la grande semaine de Comminges.

La Course de Côte d'Yffiniac

La classique course de côte d'Yffiniac, organisée par l'A. C. des Côtes-du-Nord a remporté un succès complet.

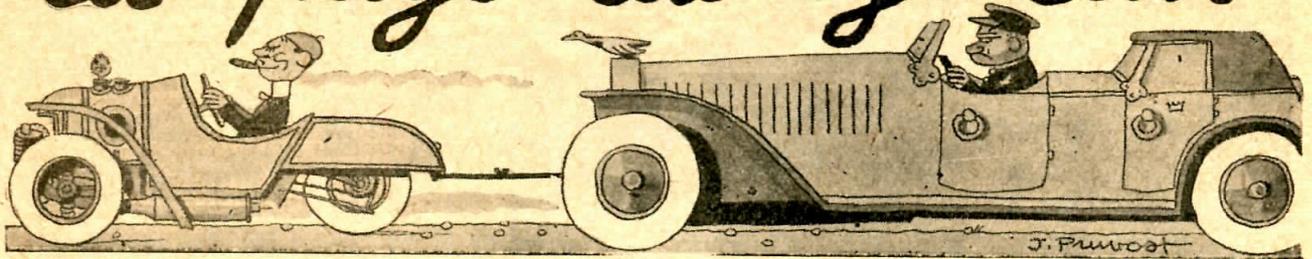
En motocyclette, Terrot remporta une double victoire avec Coulon; celui-ci en effet se classe premier en 250 cmc., et il fait de même en 350 cmc.

En 500 cmc., c'est Prevost sur Sunbeam qui réalise le meilleur temps des motos.



Autre aspect de la traversée de la Manche en hydromotocyclette: le départ de Douvres

la page du cyclecar



3 roues contre sidecar !
3 roues contre quatre roues !

3 roues contre trimoteur !
Le cyclecar se défend...

Riposte

A Monsieur Imbert :

Je crains que l'enthousiasme que vous professez pour le sidecar, et une expérience limitée du trois roues ne vous ait entraîné à être injuste vis-à-vis de ce dernier.

Je réfuterai facilement tous vos arguments en quelques lignes. Il est absolument normal que certains de vos amis aient quitté le trois-roues pour la voiture, je n'oserai jamais compter les miens qui ont quitté le sidecar pour l'auto ; c'est le fait de l'évolution normale, on quitte son vélo pour une moto, sa moto pour un side ou un trois-roues et le side pour l'auto. Car le trois roues n'est pas une voiture, c'est une moto, le classique modèle à air et plus simple que n'importe quel sidecar et compte quelques 200 pièces de moins que le side. Le trois-roues a un cadre de moto, un moleur de moto ; il n'a de la voiture que son plus gros avantage, l'intégralité de son équilibre et sa suspension totale. Vous n'oserez jamais comparer le dessin net et symétrique d'un châssis de trois roues avec le dessin affreusement compliqué d'un ensemble moto-sidecar. Je confirme cela en ajoutant que, dans les grandes épreuves de tourisme, Tour de France, Paris-Les-Pyrénées, le nombre de châssis de side cassés est formidable et invariablement les abandons de side venaient de cette cause, un cadre de moto ne casse pas, un cadre de 3 roues non plus, car c'est un triangle intégralement suspendu, point n'est besoin comme avec un side d'éviter un trou et de zigzaguer sur la route, comme la moto ; une bonne voiture... vous l'encaissez avec le sourire.

J'ai mesuré ce matin un trois roues ; son encombrement en largeur est de 1 m. 36, un side, 750 cmc., avec châssis à roue suspendue fait 1 m. 45, évidemment avec de savantes manœuvres, beaucoup de sueur et pas mal de mécanique, vous arriverez à faire rentrer la moto par une petite porte mais il faudra toujours 1 m. 20 rien que pour le side. Le laissez-vous dans la rue ?

J'ai eu entre les mains de nombreux sidecars entre autres la Big 11 CV de la célèbre

marque rouge américaine ; c'est une merveille de souplesse, d'accélération, de rendement, mais 11 chevaux et plus de 15.000 francs de prix d'achat, tout cela pour avoir une performance nettement inférieure au splendide petit trois-roues à culbuteurs qui ne coûte que 11.900 francs. En toute sincérité, avez-vous essayé ces deux véhicules, Monsieur Imbert ?

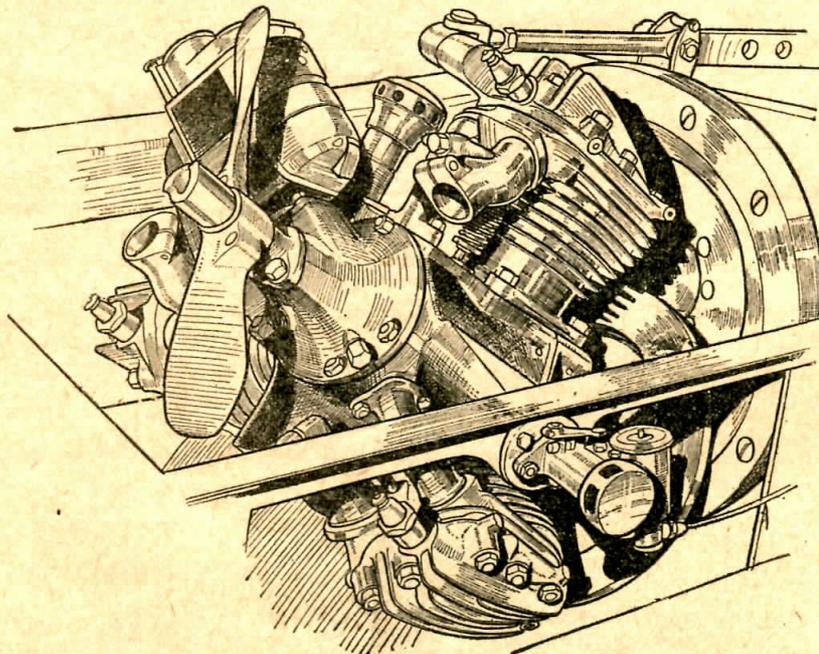
Vous vous êtes trompé reconnaissez-le ; vous aimez le sidecar, parce que vous aimez comme moi ce merveilleux engin qu'est la moto moderne et, que de temps en temps, vous voulez en faire un moyen de transport

Vous prétendez que la machine de Sexé a fait tourner bien des têtes : ce n'est pas tant sa machine, mais lui-même qui fait mon admiration ; sans être grand clerc, il me semble trouver en lui une intelligence et une instruction bien supérieures à la moyenne, malgré cela il a une simplicité et une bonhomie que beaucoup d'imbéciles n'ont pas su garder, c'est une des raisons pour lesquelles il me plaît beaucoup.

Je ne comprends pas comment un châssis de trois roues supporte des efforts plus complexes qu'un à quatre roues ; je croyais que trois points se trouvaient toujours dans un même plan tandis que quatre, beaucoup moins souvent ; même dans la voiture qui a des moyeux plus étendus que le cyclecar, on n'a pas fait pratiquement de machine universelle pour tous les usages : chacun y peut choisir selon ses besoins ; je croyais qu'en cyclecar on pouvait raisonner de même ; si vous voulez voir les possibilités de transport utilitaire sur trois roues, essayez un triporteur Galland ou Ninon : vous vous rendrez compte si l'avantage va à la voiturette ou au tri.

Ma conclusion à moi aurait été qu'il ne faut contrarier les goûts de personne, que les meilleures solutions finissent par s'imposer d'elles-mêmes et qu'une once de pratique vaut quelquefois autant qu'une somme de théorie.

L. DECOUZON, Paris.



Le moteur du Laffite, cyclecar français pour les bourses modestes et dont le succès est grand en Angleterre.

pour plusieurs personnes. Mais le trois-roues restera lui aussi le type sans cesse plus populaire et apprécié du cyclecar motocycle.

PIERRE, Directeur du Garage Renouvier.

L'offensive continue...

Monsieur F...

Vous constatez qu'il est injuste, inepte et mal fondé de préférer le quatre au trois roues.

propriétaires de motocyclettes, sidecars, cyclecars et automobiles (manifestation sportive ouverte ; 2° un meeting réservé aux membres de l'A. C. O. (manifestation sportive fermée). Ce meeting aura lieu sur la R. N. N° 128, entre les points kilométriques 6 km. 600 et 4 km. 991 dans la côte de Moulineaux. Le pourcentage moyen de la côte est de 7 %. Deux épreuves : 1° Kilomètre départ lancé, avec lancée de 609 mètres ; 2° Mille, départ arrêté. Pour établir le classement, les temps des deux épreuves seront additionnés.

DERNIÈRE HEURE

Course de côte de Moulineaux

Le M. C. de la Seine-Inférieure et l'A. C. de l'Ouest organisent le 15 septembre : 1° Un meeting ouvert aux constructeurs et aux



Nice-Paris, organisé par le Moto Club de Nice

Le doyen des clubs de la Côte d'Azur se réveille. En effet, malgré les nombreuses épreuves épinglées au calendrier de cette année — en côte, en plat, en circuit — rien de transcendant ne remarquait le club « des as ». Cette année encore, Paris-Nice n'aura pas lieu, mais bien Nice-Paris, et ce, sous le patronage de notre confrère « Le Journal » et le concours de la municipalité de la ville de Nice.

D'ores et déjà, cette gigantesque épreuve est vouée à un brillant succès, d'autant plus que les concurrents seront reçus au Salon de l'Automobile 1929, arrivée qui se fera au Grand Palais, et nul doute que le grand public parisien, si sportif, n'applaudisse « les as » du guidon.

Le règlement étant soumis à l'homologation de l'Union motocycliste de France, nous le publierons dans un prochain numéro.

Allons, Messieurs, en selle et demandez tous renseignements au siège du club, 11 bis, Place Wilson, à Nice.

NOEL.

La moto et la gaieté

La huitième section du Moto Club Dyonisien organise, en accord avec la municipalité, pour le 1^{er} septembre avec char de la moto, nocé motocycliste, en costumes 1830. La commune libre de Saint-Ouen, appelée autrement Commune Libre des Jardins Embouteillés présidera la cérémonie. Nul doute que tous les motocyclistes libres viendront apporter leur concours à l'effort du M.C. Dyonisien.

Rallye Touristique

La section Havraise du Motoclub de la Seine Inférieure, organise le Dimanche 1^{er} septembre, un Rallye touristique de 200 kilomètres à moyenne surprise (30 à 45 km. à

l'heure, suivant cylindrées). Cette épreuve est réservée aux motocyclistes amateurs de la Seine-Inférieure. De nombreux prix offerts par les Commerçants Havrais récompenseront les vainqueurs. L'engagement est gratuit. Pour tous renseignements, s'adresser au Secrétaire, café Delhal, 16, rue, Jules Siegfried. Le Havre.

festations motocyclistes et automobilistes de la région. Son Rallye « La Moto Perdue » et son Rallye « Etoile Zanzi » eurent le plus grand succès. Le 4 août l'A. M. L. donna au Parc des Bains un gymkana des plus réussis. Le dimanche suivant, nos sociétaires participaient au gymkana de l'A. M. Dijonnaise et se faisait particulièrement remarquer dans

la Course à la Rose et dans le Moto Ball. — L'A. M. L. est en effet, la première Société qui dans la Région organisa des matchs de football en moto. Ces matchs sont, du reste, fort attrayants et l'A. M. L. y remporta les plus brillants succès. Allons l'A. M. L. a déjà fait du beau travail pour le sport motocycliste et l'année n'est pas finie.

Régularité A. M. C. A.

Le 11 août, eut lieu l'épreuve de régularité du Motoclub d'Auxerre, 50 concurrents y participent et un nombreux public a applaudi les concurrents; mais, ce qui est le plus intéressant, c'est de lire les journaux locaux, en particulier Le Bourguignon d'Auxerre qui constate très loyalement que : « La pratique de la moto est chosée en France dans nos moeurs. » Cela

fait plaisir après toutes les inepties que l'on a pu lire ces derniers temps dans tant d'autres journaux.

Sport nordiste

L'A. M. C. de Bruay en Artois, a profité de la journée du 15 août pour organiser les courses motocyclistes sur gazon. Très goûtées en Angleterre à l'instar des courses sur dirt track, ces épreuves sont peu répandues en France, et nous devons savoir gré à l'A. M. C. de Bruay d'avoir osé. Cette première manifestation a été suivie par un nombreux public, et un très gros succès a récompensé les organisateurs. Ces épreuves étaient disputées par séries, selon les cylindrées, et les vainqueurs de chaque série étaient groupés en une finale. Ces épreuves étaient disputées sur 15 tours de 220 mètres. La finale fut remportée par Guignard sur Terrot 175 cmc.

U.M.F.	SAUVAGES
SEPTEMBRE	SEPTEMBRE
<p>1^{er}. — Deuxième journée des Records (M.C.I.F.) 7. — Circuit d'Eté (U.M. Midi) Course de côte (M.C. Lorrain). 8. — Rallye auto canot (Nicéa Motor). 14-15. — Meeting des Routes Pavées (M.C.N.F.) 15. — Côte Moulineaux (M.C. Seine-Inférieure) 29. — Côte de Gaillon (A.C.O. Auto). Rallye surprise (M.C. Nice).</p>	<p>1. — Rallye jetée (M.C. Artois); Paris-Le Mans-Paris (M.C. Seine); Réunion de club et sortie en forêt (M.C. Chantilly). 8. — Gymkana d'automne (M.C. Jura); Sortie collective sur Argentan-Le Blanc (M.C. Berry); Paris-Villers Cotteret-Meaux (M.C. XI^e). 14. — Sortie facultative (M.C. Artois). 15. — Sortie à la porte de l'Ain (A.M. Letonnienne); Rallye surprise (M.C. Côte d'Argent). Kilomètre lancé à Vesoul (A.M. Dijon). 22. — Sortie sur la forêt d'Armainvilliers (M.C. XI^e).</p>
OCTOBRE	
<p>6. — Grands Prix de France (M.C.F.) 13. — Côte d'Origny Ste-Benoîte (M.C. Aisne). Circuit de Dordogne (M.C. Bergerac)</p>	

L'A. M. Livonienne ne perd pas son temps

Rares sont les Sociétés qui peuvent s'enorgueillir d'un calendrier aussi bien rempli que celui de l'A. M. L. S'il n'y a pas de courses à son actif, par contre que de sorties amicales le dimanche dans tous les coins de la région. Sorties touristiques, visites amicales à des clubs amis, présence à toutes les mani-



Le Camping et Les Clubs

Le M. C. Seine - Inférieure organise des parties champêtres



La dernière épreuve du M. C. d'Auvergne, Section de Courpière

Il est dommage que Mollard, qui sur sa Saroléa 500 cmc, avait réalisé le meilleur temps, ait été empêché de disputer sa chance en finale par une bûche, heureusement sans gravité.

Club Motocycliste et Cyclecariste de Saint-Maur

Le 18 août, le club Motocycliste et Cyclecariste de Saint-Maur s'est rendu à l'invitation du Comité des Fêtes du Parc pour la fête anniversaire de la fondation de la Société. La fête débuta par le Circuit-Tour de Marne auquel participaient 20 motocyclettes et deux voitures automobiles; à 11 heures tous les

membres se réunirent chez le Drahon, où ils eurent la satisfaction de déguster un apéritif.

Ensuite, ce fut le départ de la noce burlesque qui devait rejoindre le cortège de la Reine du Parc à la Place des Marronniers; les deux Cortèges se réunirent ensuite au Stade où ils assistèrent à une fête d'athlétisme. Les motos et voitures étaient magnifiquement fleuries.

Un vin d'honneur fut offert aux membres du Club par le Comité des Fêtes du Parc, et à 20 heures, on fit la répartition des récompenses.

Enfin le Banquet, heure aimable entre toutes !

A l'Étranger...

En Suisse

Notre confrère, La Motocyclette, organise pour le samedi 31 août 1929, sous le patronage de l'Union motocycliste suisse et de l'Association cantonale genevoise des clubs motocyclistes, à l'occasion du Grand Prix suisse des 12 heures et des 6 jours internationaux, un rallye motocycliste accessible à tous les groupements motocyclistes de l'Étranger et de la Suisse, ayant rallié Genève par la route depuis la localité de leur siège social. Pour tous les clubs, il sera attribué à chaque concurrent d'un club arrivé à Genève un point par kilomètre. Ces points seront totalisés pour chaque club. Les distances kilométriques seront déterminées à vol d'oiseau entre la ville et le départ de Genève sur la carte Europa Touring. Aucun itinéraire spécial ne sera imposé et il ne sera pas tenu compte ni de la vitesse moyenne, ni des altitudes.

Seuls les conducteurs de motocyclettes, sidecars et cyclecars à trois roues présents à l'arrivée et annoncés par le chef du groupe seront considérés comme concurrents. L'arrivée à Genève aura lieu le samedi 31 août 1929 à l'avenue du Jardin anglais, près du Monument National. Le contrôle d'arrivée y fonctionnera de 11 h. 30 à 14 heures et seuls les groupements arrivés dans ce délai participeront au classement du rallye, réparti en trois catégories. Les engagements sont reçus dès ce jour au bureau de « La Motocyclette » et de « La Revue automobile », rue de la Croix-d'Or, 12, à Genève (Suisse), jusqu'au dimanche 25 août 1929. Ils devront être accompagnés de la finance d'inscription suivante : Clubs jusqu'à 50 membres (5 francs), clubs au-dessus de 50 membres (8 francs), clubs au-dessus de 100 membres (10 francs).

Tous les clubs participant au Rallye et figurant au classement final recevront un prix. La distribution des prix aura lieu à Genève le 31 août 1929 à 21 heures à la Brasserie Monopole, rue de Chantepoulet. Signalons dans les clubs inscrits : l'Amicale motocycliste Dijonnaise, le Motoclub Terrot de Dijon. D'autre part, y participeront certainement l'Auto-Motoclub de l'ain à Bourg, le M. C. Ledonien, etc.

Clubs français inscrivez-vous au Rallye de Genève car outre le beau prix qui vous sera attribué pour le classement général, vos

membres recevront chacun un souvenir personnel de cette compétition, et il leur sera permis d'assister à la plus belle épreuve motocycliste d'Europe ainsi qu'au Grand Prix suisse des 12 heures, digne répétition du Bol d'Or français

Henri BABEL.

Le Grand Prix Suisse 1929

Le M. S. C. de Genève organise le 1^{er} septembre le *Grand Prix Suisse des 12 heures* épreuve internationale disputée sur le Circuit fermé de Meyrin.

Le kilométrage du circuit est de 6 k. 550. L'épreuve n'est ouverte qu'aux motos et aux conducteurs affiliés à la F.I.C.M. La victoire est au plus fort kilométrage. Les records du monde battus sur ce circuit seront valables. Un concours de silencieux aura lieu sur différents points du circuit. Un concours d'équipe par 3 machines de même marque et catégorie a été prévue.

Engagements officiels

125 cmc. — Moser I (Liechti), Moser II (Lehmann).

175 cmc. — Allegro I (Bourquin), Allegro II (Trezza).

250 cmc. — Moser III (Rauss) Guzzi I (Geissler), Royal Enfield I (Liaudet), New Mapp I (Gorbez), Monet-Goyon I (Schmutz), Condor I (X...).

350 cmc. — B. S. A. I (Frey), Monet-Goyon II (Gaussorgues), Monet-Goyon III (Debaisieux), Standard I (Buttikofer), B. S. A. II (Kaufmann), Radior I (Regard), F. N. (Stroesser), Norton I (Cudet), New Hudson I (Rollé), Lucifer I (Druz).

500 cmc. — Ariel I (Sidney Perrey), Ariel II (X...), Motosacoche I (Richard), Moser IV (Brehm), Standard III (Gall), Standard III (Markiewicz), Standard IV (Banjio), Standard V (Tschopp), Standard VI (X...), Condor II (X...), Royal Enfield II (Kohler) B. S. A. II (Cases), Sunbeam I (Franconi), Sunbeam II (d'Eternod), Sunbeam III (Fieschi), Universal I (Carmine), A. J. S. (Kirsch).

750 cmc. — Norton II (Aubert) Sun-

Automobile Club Avallonnais

L'Automobile Club Avallonnais eut un gros succès pour son épreuve annuelle pour la coupe de l'A. M. C. A. Voilà les résultats de cette épreuve qui fut courue le 18 août dernier.

Classement général

1. Miller Marcel (Dollar), 128 points, moyenne 45 km. 416; 2. Gabeur Jean (Velo-cette), 130 points, moyenne 46 km. 416; 3. Baudry Frédéric; 4. Duez Edmond; 5. Chateau Edmond; 6. Sautereau Georges; 7. Plet André; 8. Robin Roger; 9. Régnier Henri; 10. Gillet Achille; 11. Gauthier Marcel; 12. Maillot Marcel; 13. Millot Robert; 14. Aillot Gaston; 15. X...

Classement par Catégories

Catégorie de 175 cmc. — 1. Gillet Achille, U. M. A. (San-Sou-Pap), 552 points; 2. Maillot Marcel, A. M. C. A., 874 points.

Catégorie 250 cmc. — 1. Baudry Frédéric, A. M. C. A. (Dollar), 191 points; 2. Sautereau Georges, A. M. C. A., 407 points; 3. Robin Roger, A. M. C. A., 492 points.

Catégorie 350 cmc. — 1. Gabeur Jean, Paris (Velo-cette), 130 points; 2. Guez Edmond, Saint-Maur, 216 points; 3. Chateau Edmond, A. M. C. A., 402 points; 4. Plet André, A. M. C. A., 480 points; 5. Régnier Henri, A. M. C. A., 506 points; 6. Gauthier Marcel, A. M. C. A., 751 points; 7. Millot Robert, A. M. C. A., 1.139 points; 8. Aillot Gaston, A. M. C. A., 1.593 points; 9. X..., Paris, 3.004 points.

Catégorie 500 cmc. — 1: Miller Marcel, A. M. C. A. (Dollar), 128 points.

beam IV (Kappeler) Scott I (Staerklé) Indian I (X...).

A noter la participation française de New-Mapp, Monet-Goyon, Lucifer, Radior. Parmi les pilotes d'outre Jura citons les noms des Debaisieux, Druz, Gaussorgues. D'autre part, le comité d'organisation attend encore les inscriptions de Francisquet, Monneret (Sunbeam), Prévond et Gauthier.

Autour de l'épreuve

Les travaux d'organisation technique du Grand Prix Suisse des douze heures vitesse avancent rapidement et les meilleures nouvelles nous parviennent concernant l'état de la route. On nous annonce, en effet, que la réfection du tronçon de l'Aviation est presque complètement terminée et, d'autre part, d'importants travaux ont été exécutés sur les autres parties du circuit. Les concurrents ont donc l'assurance que le classique circuit genevois qui fut, en 1928, le théâtre du Grand Prix d'Europe, sera dans un état parfait.

Parmi les coureurs nous relevons des noms bien connus. La Motosacoche sera défendue par Richard, l'ancien champion de France, qui vient de remporter brillamment le Grand Prix de Lyon et le Circuit de Dieppe. Puis voici Gall, le grand champion allemand qui pilotera une Standard-Allegro confiera ses chances aux réputés coureurs Marcel Bourquin et Trezza. Quant à Moser, il délèguera Lehmann, qui, en 1928, fournit le vainqueur du Grand Prix d'Europe des 125 cmc., Liechti, Robert Rauss et Brehm.

De nombreux pilotes qui auront bouclé les 6 jours internationaux participeront aussi au Grand Prix des 12 heures. Les maisons étrangères et suisses qui prticipent aux 6 jours sont priés de faire parvenir leurs inscriptions définitives au plus vite, pour faciliter le travail du comité d'organisation. Rappelons que, pour ces maisons, un pesage spécial a été prévu.

Les engagements à droits simples seront reçus jusqu'au 31 juillet courant au Secrétariat du Grand Prix Suisse, Genève, rue de la Tour Maitresse, n° 3.

Henri BABEL.



Energie mauvaise

? Etant sur la route N° 7 en haut de la côte d'Essonne au croisement du G. C. 68 me dirigeant sur Paris précédé par deux voitures automobiles, je suis entré en contact violent, malgré d'énergiques coups de frein, avec la voiture me précédant directement, à la suite d'un arrêt brusque de la première voiture: dans le choc je me suis légèrement blessé à l'œil gauche et au bas ventre et ma femme à la jambe droite s'est fait une plaie pénétrante: la moto une 350 Molobécane Blackburn a tout son avant faussé. Je vous demanderai donc votre avis, à seule fin de savoir à qui pourrait incomber les torts en vous précisant que l'arrêt brusque de la première voiture ne fut précédé d'aucun geste ni signal lumineux. Je suivais la seconde voiture à 10 mètres (dix mètres et à une vitesse réduite 20-kilomètres à l'heure environ. Je suis abonné à votre journal.

DEUTCH, St-Germain.

R Vous n'avez aucune chance d'obtenir quelque chose, le cas n'étant pas légalement prévu. Vous devez être constamment maître de votre vitesse, et on vous reprochera de vous être tenu trop près de la voiture qui vous précédait et ensuite de n'avoir pas eu des freins suffisants.

Ah ! les vaches !

? Passant dans Ezanville en motocyclette avec un camarade en duo, je dépassai un troupeau de vaches gardé par des chiens et conduit par deux gamins, lesquels firent ranger le troupeau sur la droite. Mais, au moment où je doublais, les chiens continuèrent à gambader en jouant autour du troupeau: l'un d'eux, débouchant brusquement de devant les vaches, vint se jeter dans les roues de ma machine. Tandis qu'éventré par le bloc moteur « ma moto étant une 500 FN dont le carter est bas » le chien se traîna jusqu'à un champ d'avoine proche, nous tombions mon camarade et moi: alors que mon passage se relevait sans dommage, je restai râlant sur la route, le front ouvert: transporté chez d'aimables paysans voisins les premiers soins me furent donnés et je n'ai plus qu'à attendre maintenant une guérison que j'espère proche. C'est ici que j'ai recours à ton obligeance: puis-je attaquer le propriétaire du chien? est-il responsable de l'accident? en un mot, que dois-je faire?

BEAUJARD, Paris (5^e).

R Nous avons bien peur que vous n'avez aucune chance en attaquant le propriétaire du chien. Il prétendra que c'est en faisant garer les vaches que son chien a été tué, que vous n'avez pas pu vous arrêter etc... Il serait peut-être bien de lui écrire que vous le tenez pour responsable de l'accident, et ainsi de vous couvrir au cas où lui vous réclamerait la valeur de son chien.

Contravention Classique

? Possesseur d'une Monet et Goyon, équipée d'un Radios sans accus, je m'aperçus après quelques mètres que mon éclairage ne marchait pas; tandis que je cherchais la panne depuis quelques minutes, survinrent deux gendarmes qui malgré mes protestations, me dressèrent contravention pour défaut de feu à l'arrêt.

Le feu à l'arrêt est-il obligatoire?

Bazile, à Montbrison (Loire).

R Le Code de la route est formel: on doit avoir un feu à l'arrêt; dans des villes comme Paris, il y a une grande tolérance pour la motocyclette et il n'est jamais dressé de contravention en pareil cas lorsque la moto se trouve dans un endroit très éclairé; en pays étrangers, à Bruxelles particulièrement,

cette tolérance est Loi; mais on peut toujours tomber sur des grincheux, tels les gendarmes qui vous ont accosté, et qui vous dressent contravention; sur ce fait, en droit strict, ils ont raison, ils appliquent la lettre de la loi, mais non l'esprit et devant le juge, ce sont eux qui auront raison.

Locomotive et Moto

? Sur la route de Sarreguemines à 500 mètres d'Ernest-Villers, il est 8 h. 1/2 du soir. Un tournant où il y a du brouillard; je marche à 35 à l'heure sur ma Monet-Goyon avec mon phare allumé; tout d'un coup! choc: j'ai heurté une locomobile non éclairée.

Résultat: c'était un train d'environ 50 mètres de long... jambe cassée, quatre mois d'hôpital. Or, une bicyclette conduite par une femme vient d'avoir le même accident; puis-je, dans de telles conditions, espérer avoir gain de cause en justice, d'autant plus que mon assurance a fait le nécessaire à l'époque.

R Oui, si l'assurance a pris toute la documentation voulue, elle est en droit de se substituer à vous pour attaquer les services routiers fautifs en l'espèce et dans les conditions que vous nous signalez, il n'y a aucun doute que des dommages et intérêts ne vous soient dus, car il y a eu incurie, d'autant plus que, d'après votre schéma, vous signalez que c'est la deuxième voiture et non la dernière qui était éclairée, ce qui est absolument contraire au code de la route.

Taxe de luxe

? Un motocycliste muni d'un permis de circulation jaune peut-il, sans risquer une contravention, transporter un passager sur sa machine? Dans la Meuse, l'Administration des Contributions indirectes invoquant l'article inscrit au verso des cartes vertes, refuse systématiquement de délivrer des permis verts aux motocyclistes, les dits permis étant réservés aux véhicules ayant acquitté la taxe de luxe de 6 ou 12 %. Dans d'autres départements, à Paris, notamment, il est délivré des permis verts aux motocyclistes sans s'occuper si la machine a payé ou non la taxe de luxe. Pourquoi cette différence et qui a raison?

M. G. Leprince, Verdun.

R Un motocycliste peut transporter un tansad qui il veut sans craindre la contravention, du fait qu'il a acquitté son trimestre, que ce permis de circulation soit vert ou jaune. Rappelons ensuite que le permis jaune est une exception. Ce permis est remis à la première sortie de la machine par les Contributions indirectes, mais est généralement changé contre le permis vert, dès le paiement du deuxième trimestre, car c'est une précaution des finances contre les machines qui n'auraient pas payé la taxe de luxe et qui seraient mises en circulation. Néanmoins, n'oubliez pas que cette taxe de luxe n'intéresse nullement le client, elle est payée en motocyclisme par le constructeur lui-même à la sortie de l'usine et le client n'a jamais à se soucier de cette taxe. Dans le cas cependant où il s'agit de machines étrangères, il arrive parfois que la législation de la nation d'origine n'étant pas la même, la machine arrive en France, la taxe de luxe n'étant pas payée. Ou bien c'est l'agent de cette marque qui est chargé de l'acquitter, ou bien c'est le client s'il ne passe pas par un agent, qui se verra réclamer, par les contributions, cette taxe. Mais les usages commerciaux veulent que ce client se rejette sur le constructeur qui ne fera aucune difficulté pour rembourser cette taxe de luxe, d'autant plus qu'elle est comprise dans son prix de vente.

L'histoire qui va suivre...

? L'histoire qui va suivre doit être malheureusement l'histoire de plus d'un motocycliste.

En novembre 1928, je faisais l'acquisition au prix de 5.500 francs comptant d'une moto d'occasion. J'avais deux machines à reprendre et je désirais que, du montant de mon achat, vint en déduction celui de ces deux motos. L'offre qui me fut faite étant par trop insuffisante, nous tombions d'accord mon vendeur et moi sur le compromis suivant:

Je payais comptant mon achat soit 5.500 fr., et mon vendeur me faisait la promesse de me verser: (neuf cents francs + quatre cents francs) ensemble: 1.300 francs) sur la vente de mes deux machines, étant bien entendu que le surplus qu'il en pourrait tirer, lui resterait acquis à titre de rémunération, commission, etc., etc. Et ce fut tout pour le moment.

Deux mois plus tard, je fus voir mon vendeur — qui d'ailleurs n'était pas là — et je découvrais tout au fond d'un hangar mes deux machines.

L'employé me dit: Ce n'est pas la saison. — J'en convenais facilement et me donnait à entendre que, si je voulais les retirer, ça ne tenait qu'à moi.

Un employé n'étant tout de même pas un patron, je passais outre et hier dimanche, j'ai eu la malencontreuse idée de vouloir être fixé sur le sort de ces deux machines; vous parlez d'un coup dur.

Les deux motos sont actuellement côté à côté au fond d'un parc — d'un cimetière de motos très exactement — en compagnie d'autres dont les propriétaires sont, sans doute, dans le même cas que moi.

Ce n'est plus qu'un tas informe de ferraille au nickel rouillé, à l'émail terni, les selles éventrées, les pneus lamentablement à plat. Un dégoûtant qui se prétend commerçant n'a pas eu le courage d'appuyer son incapacité à assurer un abri à des machines qui ne lui appartenaient pas et il a poussé la paresse jusqu'à ne pas prévenir les intéressés, de les avertir que ne pouvant assurer au moins un abri à des machines, il était dans l'obligation de les laisser aux intempéries.

Si l'employé que j'ai vu hier rapporte à son patron les quelques paroles de colère qui m'ont échappées, il sera fixé sur ce qui lui pend au nez.

Mais, de toute façon, je voudrais être fixé sur le recours que je puis avoir contre ce pantin qui se dit motocycliste.

Voilà, j'ai confié à ce monteur deux machines anciennes, c'est vrai, mais neuves, c'est encore vrai — complètes et en ordre de marche — A l'heure actuelle ce n'est plus qu'un tas de ferraille inutilisable.

Que dois-je faire?

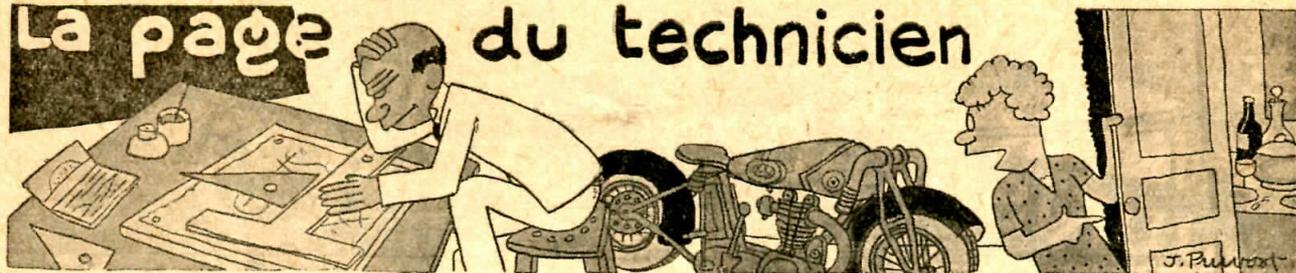
Est-ce que j'ai un recours?

Il n'est pas possible de passer sous silence un pareil sans-gêne, une telle incurie; j'allais dire une telle malhonnêteté. Je compte sur votre amabilité et votre empressement habituels à me donner votre avis sur une question qui bien certainement doit intéresser plus d'un de vos abonnés.

DENIZOT, Paris.

R Y a-t-il eu promesse écrite, car un engagement verbal n'a aucune espèce de valeur? De plus, l'état des machines n'a sans doute pas été constaté au moment de leur remise. Il vous est donc bien difficile de faire également la preuve de la négligence du mécanicien. Le mieux que vous ayez à faire, c'est de retirer vos machines. Elles peuvent sans doute être remises en état, et une action judiciaire, dont le résultat serait bien douteux vous coûterait plus cher que leur valeur.

La page du technicien



L'obsédante question : Le Dérapage (fin) par Ch. Demol.

(L'exhibition de Coindet à Arpajon, vient confirmer cette thèse.)

Que la machine s'incline beaucoup ou peu, ω est toujours le même. $\omega = \frac{V}{r} =$ constante p et V diminuent ensemble.

Donc comme je l'ai dit, si p diminue, F diminue dans la formule : $F = mw2p$. On arrive évidemment à la même conclusion avec la formule $F = \frac{m \times V^2}{r}$. Plus r est petit, plus V l'est et à plus forte raison le carré V^2 .

Tout comme la différence entre 3 et 4 n'est que la différence de leur carré, 9 et 16 est 7. Le produit $m \times V^2$ diminue avec r , mais plus rapidement ; leur rapport $\frac{m V^2}{r} = F$ diminue.

La thèse de M. Masson, ou tout au moins son explication du dérapage de la roue AR, est, pour ces raisons, inadmissible.

Après Arpajon

Pour ce qui est de la stabilité en ligne droite, l'exemple des acrobates n'est pas acceptable. Avec une moto, on peut déplacer les points d'appui ou de sustentation (points de contact roue-sol) avant et arrière. Pour rétablir l'équilibre, on déplace la ligne de sustentation (ligne joignant les points de contact précités) et le centre de gravité, de façon qu'une verticale menée de celui-ci, coupe la ligne. Ce que l'on réalise en déplaçant le corps, en redressant la machine avec les genoux, d'où l'utilité des grippe-genoux, qui permettent de « tenir » commodément le réservoir, ou enfin, en agissant sur le guidon. Cette dernière manœuvre a une action directe sur le déplacement de la ligne de sustentation, tout comme avec une canne sur le doigt, on déplace la main pour venir remettre le point de sustentation sur la

verticale tombant du centre de gravité. Voilà précisément la différence avec les acrobates qui ne peuvent pas déplacer le point d'appui de leur perchoir. Cet exemple est applicable à la moto à condition de ne pas toucher au guidon, ce qui n'est pas le cas pratique. L'adhérence n'intervient qu'à partir d'un certain déplacement du centre de gravité en dehors de sa position d'équilibre, dont l'amplitude varie avec la nature des surfaces de contact point de sustentation et surface d'appui. Pour ce déplacement, l'effet de la pesanteur est d'ailleurs prépondérant sur la tendance au glissement, dont l'action ne se ressent donc jamais.

Ce que j'ai voulu faire intervenir, en citant cet exemple, c'est la durée de chute d'un point haut situé et qui est plus grande que celle d'un point près du sol. Ainsi, sans qu'il soit nécessaire d'avoir des réflexes ultra-rapides, une moto haute permet de rétablir l'équilibre avant que la chute soit un fait accompli. Cette durée, en elle-même, importe peu pour l'acrobate en haut de sa perche, car s'il est éloigné de la verticale au point que ses mouvements de bras ou de corps ne lui permettent plus d'y revenir, la chute est fatale. Il n'a pas, comme sur la moto, la faculté de déplacer son point d'appui, dernière chance à tenter pendant la durée de la chute.

En ce qui concerne le dérapage, dû uniquement à la disposition du sol (route en devers, pavé irrégulier), M. Masson manque de précision. Il oublie un facteur important, la vitesse de dérapage, ou plus exactement la variation de cette vitesse dans le glissement latéral.

L'exemple des cendriers n'est vrai que pour autant on tire sur la nappe avec la

même violence dans les deux cas — On passe brusquement d'une vitesse nulle à une certaine valeur. On a donc une accélération dont dépend la force d'inertie engendrée sur le corps en expérience. Si le moment de cette force est inférieur au moment de stabilité de la buche, elle ne tombera pas. — Ou, pour parler « français vulgaire », la force qui fait tomber la buche est d'autant plus grande que l'on tire violemment sur la nappe (pour une hauteur de c , de g , donnée). Il suffit donc de tirer doucement et d'un mouvement uniformément accéléré (avec une vitesse constante) sur la nappe, pour que la buche (en bois!) n'en ramasse pas ! Si donc, pour la moto haute, le glissement latéral se fait doucement, elle restera en équilibre. (L'expérience précédente réussira mieux avec une feuille de papier au lieu d'une nappe, car le frottement du tissu entraînerait la pièce!)

Quant au braquage des roues avant, je crois qu'il est le même pour une moto longue ou courte, dans un même virage. Il suffit de rectifier sincèrement la perpendicularité des roues avant et arrière des motos, sur les côtés de l'angle, page 611. Le fait est que les trajectoires suivies par les roues d'une moto courte sont plus rapprochées l'une de l'autre que celles d'une machine longue ; ce qui facilite l'inscription des courbes de petit rayon.

Enfin, je ne vois pas où M. Soynié veut en venir avec les moments des résultantes, qui sont les mêmes que ceux des forces centrifuges, puisque les poids P , passant par O , ont un moment nul par rapport à ce point.

Charles DEMOL
ingénieur.

(Cette polémique a tendance à s'étendre, nous devons sous peu la freiner pour éviter tout... dérapage).

DÉTAILS... TECHNIQUES

40 % est possible

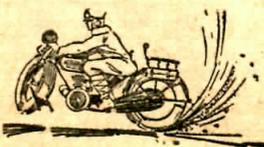
? Vu dans le numéro 332 du 20 juillet 1929, dans : « Pour les vacances sur les plus hautes routes de France » « Personnellement avec une 500 Gnome supersport, nous avons pu aller jusqu'à 40 %... »

Est-il possible qu'une 500 puisse « avaler » pareille côte sans se cabrer ?

Si oui, vous seriez très aimable de m'indiquer la définition de ce pourcentage.

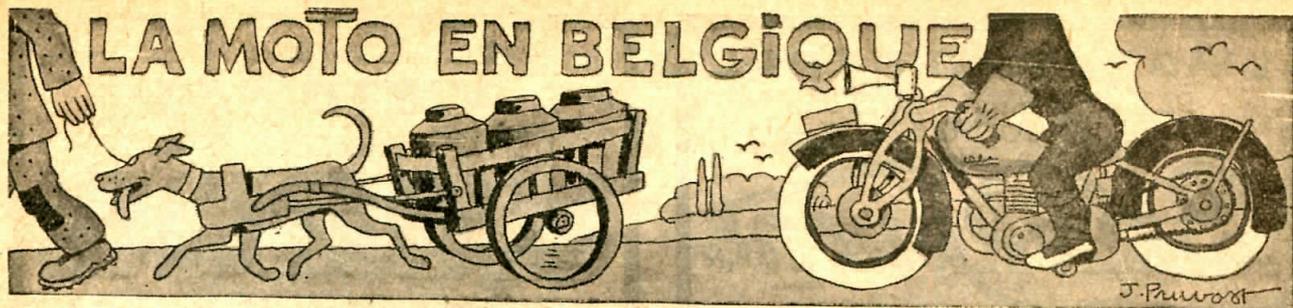
G. PORTMANN.
Toulon.

R Une pente de 40 % est une pente qui vous amène à une altitude de 40 mètres après un parcours de 100 mètres. De telles pentes sont rarissimes, mais dans les courses américaines de côte, ce pourcentage est encore dépassé.



Essai de trimoteur

Nous avons à l'imprimerie de *Moto Revue* un tri-moteur 500 cmc. en service depuis déjà quelque temps. Nous nous sommes amusés à tenter sa force réelle, sur la rue Lepic, dont le pourcentage atteint 9 % avec virages, et sur sol assez défoncé par endroits. Charge de 75 kg. de plomb, avec départ arrêté au bas de la rue. La montée s'est effectuée aisément jusqu'au Sacré-Cœur, place du Tertre, où a eu lieu récemment l'essai de la Gnome D 4. Motos et trimoteurs se donnent la main. La vitesse moyenne qui a été tenue dans cet essai est de 55 km., avec départ en première naturellement, et terminaison en troisième.



Le Grand Prix de Bruxelles change de quartier

Les autorités ayant défendu de faire disputer dorénavant des épreuves motocyclistes au Parc de Woluwe, l'Auto-Motoclub de Bruxelles avait à prendre ses dispositions pour l'organisation de son prochain Grand Prix fixé au 1^{er} septembre prochain.

Les démarches rondement conduites ont permis de trouver un nouveau circuit parfaitement adapté au Parc de Laeken où se trouve le Palais Royal.

Il s'agit d'un chantier très roulant, qui bien mis à profit par une organisation soignée donnera sans aucun doute une journée qui comptera dans le calendrier de la F. M. B.

Robert Vidal est rentré dans la mouvement

On se rappelle il y a quelques années du Grand Robert Vidal, qui lutta à la belle époque des Kicken, Claessens, Hufkens, Gheude, Stobbaerts, Philippart, Huynen, Degrady Mineur, etc. pour Saroléa dont il était chef du service des courses.

Un beau jour, il partit sans crier gare pour le Congo Belge où un bel engagement l'attendait dans une société de Transport.

Vidal y fit son terme puis revint au pays natal. Naturellement, il fut de suite repris par la moto qui lui rappelait tant de bons souvenirs.

Non seulement, il reprit une supersport «up to date», mais il commença une préparation en vue de participer aux prochains events.

Comme quoi Vidal est bien rentré dans le mouvement.

M. Rauwers représentant général de La Mondiale

Le vide créé par la disparition de Lardinois fut un douloureux événement à La Mondiale.

Il fallait trouver sans retard quelqu'un de capable pour assumer les fonctions considérables du regretté disparu.

En plus, c'est un concurrent ardent et loyal qui a collectionné pas mal de victoires au cours de cette saison et dont la plus retentissante est assurément d'avoir atteint la plus grande vitesse au kilomètre lancé de Ninove. Nul doute qu'en qualité de représentant général le sympathique Rauwers contribuera pour une large part à assurer le succès sportif et commercial, des motos La Mondiale.

Le motocyclisme belge en deuil

Le monde motocycliste de notre petit pays a fait une perte sensible par la mort tragique de Paul Lardinois.

Le regretté défunt qui était représentant général de La Mondiale était un garçon actif doublé d'un grand sportif.

Il n'avait pas tardé à se créer une véritable popularité d'autant plus qu'il suivait avec beaucoup de régularité les réunions hebdomadaires des Grands Clubs bruxellois. Il avait largement contribué au lancement de la marque à laquelle il était attaché en lui formant son cadre d'agents.

Ce qu'il y a de plus cruel dans le sort de Paul Lardinois, c'est qu'il fut mortellement tamponné par une brute de chauffeur en état d'ivresse.

Lardinois venait de quitter Bruxelles à moto pour assister au Grand Prix de l'Entre-Sambre-et-Meuse. Il descendait la chaussée d'Auderghem à petite allure tenant rigoureusement sa droite lorsqu'il fut écharpé par le chauffard désordonné.

La police bruxelloise nantie de ces renseignements arrêtait le criminel une demi-heure plus tard dans un débit de boissons du centre de la ville.

Georges DETAILLE.



Grégoire, la nouvelle étoile belge, en plein virage

MM. T. Blavier et Lambrette, administrateurs délégués de la firme qui nous occupe, ont porté leur choix sur Théo Rauwers dont ils avaient pu souvent apprécier toute l'activité et la valeur comme agent et comme coureur.

Nul choix ne pouvait être plus heureux.

NOTRE PRIME HEBDOMADAIRE

PRIME N° 52 DU SAMEDI 31 AOUT 1929

LE MIROITANT

Valeur 15 francs

BON REMBOURSABLE DE 5 Francs

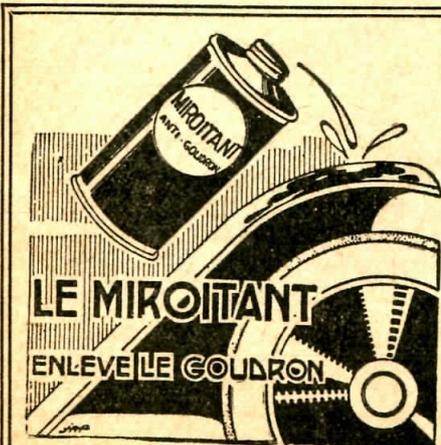
Nous adressons franco de port, 1 botte de Miroitant à nos Lecteurs **NON ABONNÉS** contre la somme de 11 fr. 50 accompagnée de ce Bon n° 2.

N° 2

BON REMBOURSABLE DE 8 Francs

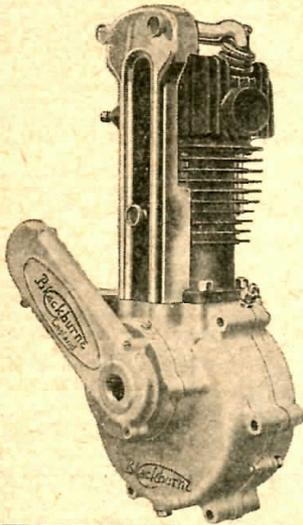
Nous adressons franco de port, 1 botte de Miroitant à nos Lecteurs **ABONNÉS** contre la somme de 8 fr. 50 accompagnée de ce Bon n° 2 bis.

N° 2 bis



L'AGENT GÉNÉRAL
DES CÉLÈBRES MOTEURS
— DE MOTOCYCLETTES —

Blackburne



Porte à la connaissance
de ses nombreux Clients
que de nouveaux Types
de Moteurs Blackburne
étant actuellement à
l'étude, il liquide à des
Prix très avantageux
les Modèles 1928-29, en
— stock. —

Demandez les Conditions à :

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

— LES PLUS RÉCENTES —

VICTOIRES

DE LA FAMEUSE BOUGIE

LODGE

TYPE H. 1, SPORT

dans les plus importantes
Epreuves mondiales :

T. T. ANGLAIS

Catégorie 250 cmc.

1^{er} - 2^e - 4^e et 6^e

1^{er} Gd PRIX de FRANCE

Catégorie 250 cmc.

G^d PRIX de BELGIQUE

Cat. 175 cmc. et 250 cmc.

T. T. ALLEMAND

Cat. 500 cmc. et 250 cmc.

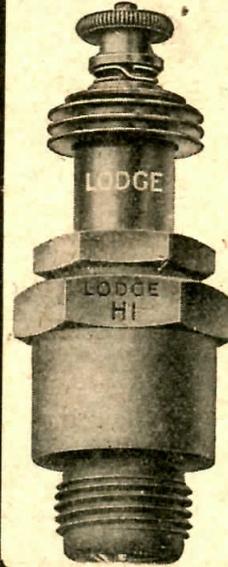
TOUS AVEC LODGE

Type H. 1 SPORT

Représentant pour la FRANCE :

H. J. HARDING

49, Bd Gouvion-Saint-Cyr - PARIS



FABRIQUE NATIONALE D'ARMES

HERSTAL-LEZ-LIÈGE
BELGIQUE

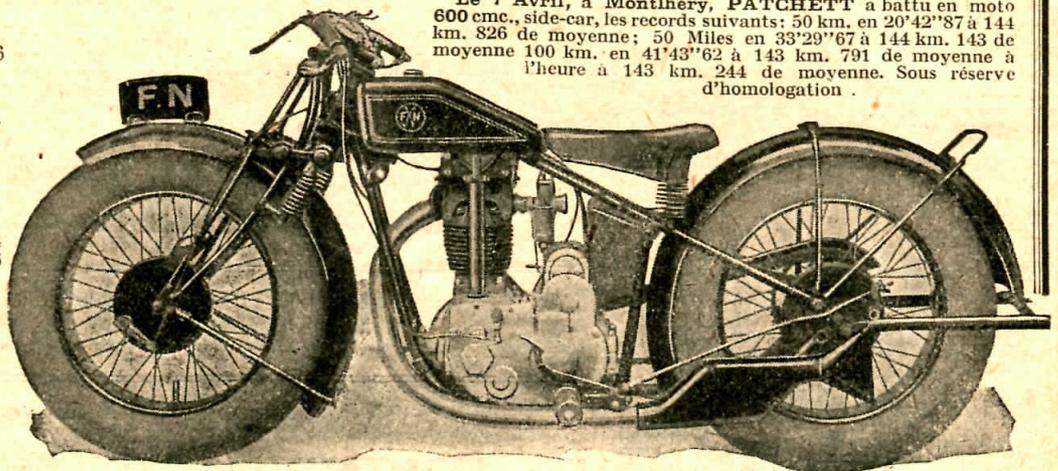
LES RECORDS MONDIAUX CLASSENT UNE MARQUE

La FN détient toujours les plus enviés

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

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

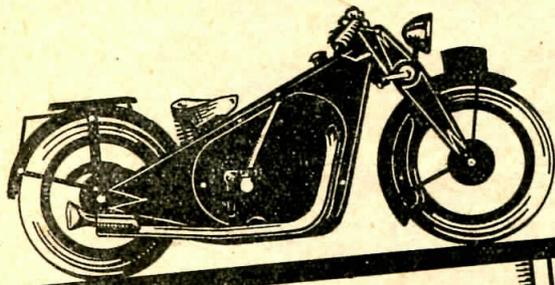
**LE RECORD
DES 24 HEURES
SUR PISTE**
catégorie 350 cmc.,
à 105 kms 253
de moyenne, etc.



Le 7 Avril, à 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 à
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



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

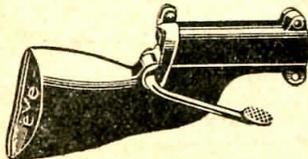
LE SILENTÉCHAPPEMENT

—(BREVETÉ DÉPOSÉ)—



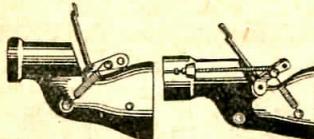
LE SEUL... DONNANT VÉRITABLEMENT ET A VOLONTÉ... SOIT L'ÉCHAPPEMENT LIBRE, SOIT LE SILENCIEUX... SANS FREINER LE MOTEUR

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 mm. 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 commande :

15 francs

LES SACOCHES



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

PRIX. **90 francs**

TOUT pour AUTO - TOUT pour MOTO

9, Quai Jules-Courmont -- LYON

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

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

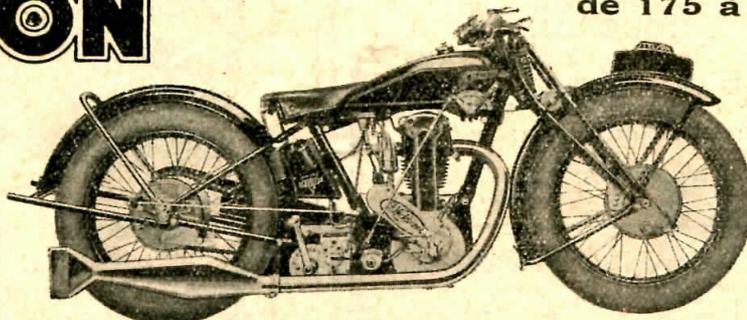
par tous Agents de la Marque et renseignements gratuits sur demande

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

STYL'SON

LA MOTO DE GRAND
STYLE

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



de 175 à 500 cmc.

ADSIM

Le Chambon-Feugerolles
(près Saint-Étienne)

(Loire)

AGENT POUR PARIS : BÉALE, 100, Avenue des Ternes

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

XIV

POUR AUTOS
Mixtrol
 POUR MOTOS

Mélangé à l'essence, complète le graissage

L'essai d'un bidon de MIXTROL
 105 gr. pour 35 litres d'essence
 convaincra les plus incrédules

LA VÉRITABLE SAUVEGARDE
 DES MOTOCYCLISTES

Envoi franco d'un bidon de
 105 gr. (pour 36 litres de
 carburant) contre 10 fr.

Société Française MIXTROL, 10, Rue Pergolèse - PARIS (16°)



LE MIROITANT

est la plus ancienne des Marques
 des ANTI-GOUDRONS, et la
 seule qui enlève facilement les
 taches, même anciennes, et sans
 altérer la carrosserie ou l'émail .et
 :: :: :: laisser de trace :: :: ::

DANS TOUS LES GARAGES :
 Le Bidon **15** FRs

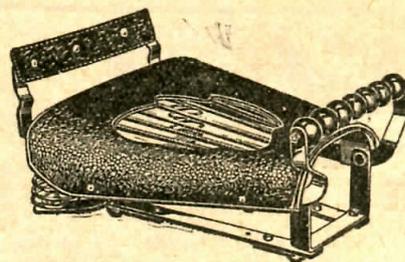
Établissements LANDA
 2, Rue d'Uzès, 2 — PARIS (2°)

PLANOR

continue...

Après la Selle arrière...
le Siège arrière

A NAPPE DE RESSORTS SUSPENDUE



LARGEUR 34 cm.

FCs **85**

sans dossier

Franco

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



Tarif des Insertions

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

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

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

TARIF {
 1° Abonnés, la ligne : 5 francs. Pour bénéficier de ce tarif 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 l'application du 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.

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

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

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

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

BEAUGRENELLE - MOTOS
SANSOUPAP - ROVIN
 CRÉDIT ET COMPTANT
 26 bis, r. des Entrepreneurs, Paris-15^e

Gillet Herstal 500 cmc., sport culb., parf. état de neuf, toute équip., écl. élect., Maglum compt., chambre, etc., 6.000 fr. Deparday, 10, r. Friant, Paris (14^e).
 Gnome - Rhône, bloc. mot., 2 CV 1/2, selle, t-sad, Terry, 3 pn. conf., nfs, 2.000 francs. Garnier, 14, r. Milton (9^e).
 Grimpeur 250 cmc., 3 vit., Albion, selle Terry, siège arr. Luxor, 1.800 km., 7, r. La Feuillade, Paris (7^e).

MOTOS A VENDRE
A. B. C. 500 cmc., culb., bloc mot., 4 vit., 2.000 francs ou échange, contre machine moins forte, 1 phare Harley avec générateur, 50 fr., divers engrenages acier neufs. Georges Miron, 13, av. E.-Vaillant, Vierzon-Village (Cher)
Cleveland 4 HP, peu roulé, pneu 700x80, éclair. élect., 2200 francs. Dupré, 7, r. Nation, Paris ou à Beaumont-sur-Oise, chez M. Dupré, 32, r. Basse de la Vallée.
C. P. Roléo 175 cmc., spéciale course. Roger, 12, rue St-Isaure (18^e). Métro : Joffrin.
Dollar 4 CV occasion rare, nve à vendre, bloc mot., chaise éclair., etc., cse santé. Moulin, 104, r. Nationale, Paris. T. 1. j.
Dresch décembre 1928, état neuf à l'amiable Garage, rue St-Hippolyte.
D. S. 500 cmc 1928, tte équipée, belle occas., excep. vend. cause maladie, visible après-midi. Leconte, 12, r. Philibert Lucot, Paris (13^e).
F. N. 350 cmc., culb., pn. conf., 715, parf. état, access., au grand complet. Beniguel, 121, r. Tocqueville (17^e).
F. N. 350 cmc. surb. équip. compl., comme neuve, 6.000 fr., Ecrire A. Laburthe, 77, r. Taitbout.
F. N. m. 60, conf. éclair. Lucas 54, r. Victor-Hugo, Pontoise.

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

17^e L. POUTRAIT, 7 RUE CROIX-FAUBIN, PARIS

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

"LUXOR"

Les **PLUS ROBUSTES**
 Les **PLUS APPRÉCIÉS**
 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 & C^{ie}, fabricants, 3, rue Tesson, PARIS-10^e

MOTOS A VENDRE
Henderson 4 cyl., exc. affaire, très rapide, écl. élect., nomb. acces. et pièces rech., vend ou éch. contre 350 ou 500 bon. marque. Ecrire ou voir P. Denos, Mevoisins, par S. Piat (E.-L.).
Marc 29 lat., 350 cmc., équipée et neuf, 2.000 francs comptant, 1.500 francs crédit. S'adres. Collet, 36, r. Cambon, Paris (1^{er}).
Monet-Goyon 2 CV, tte équip., parf. état, pns nfs, ess. vol. à enl., 1.000 francs. Bataille, 81, r. Paris, Clichy (Seine).
Monet-Goyon 350 cmc., 3 vit., éclair. Soubitez, 2.000 km. Terrot 250 cmc., 3 vit., ch.-ch., éclair. Péhu H. Poli, mécanicien, Busières (S.-et-M.).
Monet-Goyon 2 CV, parf. état mécan., vis. t. l. j. 1.500 francs à part., 7 hres. Passays, 25, rue Chapelle, Paris (18^e).
Motobécane 2 CV 1/2 2 vit., 1.100 cmc., b. état, écl., pare jbes. Voisin, 4, av. Poligone, Vincennes.
P. et M. Panther 500 cmc., p. roulé 1927, 140 km. heure, tte équipée, nomb. acces. Gardahaut, 37, rue Rouget de l'Isle, Suresnes, a part. 7 h. sam. apr-midi, dim. matin jusqu'à 11 h. 1/2.
Peugeot 175 cmc., cc neuve, à prendre usine, garantie, cédé 2.250 francs. Goujon, 11, r. Tuilerie, Suresnes.
Ravat Blakburne, 350 cmc.,

SIDE-CARS
 SIÈGES - ARRIÈRE.
FAURNÉ
 VALENCE.

LES CHARMES DU TOURISME A DEUX

NEW-MOTORCYCLE
 77, Av. d'Antony à CHATENAY (Seine)
 Agence Générale pour la France : **PARIS-MOTO** : 79, Av. des Ternes, PARIS-17^e

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

AGENCE DIRECTE
Achat toute
 marque de moto
Reprend en
 compte
 de suite sur modèles du Salon
 Grand choix motos d'occasions
 Réparations
 Pièces détachées
CRÉDIT UNIQUE
MÊME PRIX
QU'AU COMPTANT

GILLET-HERSTAL
 MÊMES CONDITIONS

F.N. LATSCHA
 187 bis, Rue Armand-
 Silvestre
COURBEVOIE
 (pr. gare d'Asnières)
 (Ouvert Dimanches et Fêtes)
 Tél. Défense 07-02

GROS
 DÉTAIL

CHAINES
YELLOW

STOCK
 O.C.F.
 54 R. LOUIS BLANC
 PARIS X^e

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

Terrot 175 cmc., 2 CV, tr. b. état, divers accessoires. Ravier, Fontaine Française (Côte-d'Or).
350 cmc. Terrot, juil. 29, H. S. O. Trilux, plombée, 5.500 francs. Cruicy. Ca 6, Orléans.

CYCLECARS ET VOITURES

Amilcar 6 CV, cabr. C. 4, hors série, rapide, capote amér., Marchal bal., base creuse, vol. sple, nbx acces., 9.200 francs. Wanveiche, 58, r. République, Puteaux (Seine).

Amilcar 6 CV, cc. sport, parf. état, ailes vélo, pneus neufs, ent. équip., assur., impôt payés. Gahbert, 73, r. Chauveau, Neuilly-sur-Seine.

Harley side à vendre, esc dble emploi, entier. rév., pneus neufs, compt., frein direct., écl. Mag., très bas pris, de suite. Davain Laigne (Orne).

Side B. S. A. 500 cmc., ch., ch., pns, 780, état méc., parfait, pare-b., éclair. élect., bien équip. nomb. access., 2.800 francs. Concierge, 2 place Denfert-Rochereau (14^e).

Sup. occ. pr. cause dble empl. side Indian, 9 CV, tr. b. état de marche, écl. Mag., 2.000 fr., a déb. S'adres. Gaucher, 4, Imp. de l'Ouest (14^e), t. l. soirs, 7 h.

Indian, bon état, 1.500 francs. R. Granier La Guepie (T.-et-G.)
René Gillet, side, bon état, 3.800 francs. Dubois, 56, r. Jules Gerry, Petit Ivry (Seine).

Side P. moto double berceau, 3 ou 4 CV, pneus neufs 26 x 3,15. Liets, 134 ter, r. Vieux Pont de Sèvres, Billancourt, après 18 h.

Monet-Goyon side, 4 CV, écl. Radios compt., Jaeger rétro., t-sad, chamb., chaîne rech. état génér. parf., 3.400 francs. Person, 21, rue Lemaitre, Paris (20^e).

ECHANGES

Echange voiture sport, 6 CV, contre moto 350 cmc. Delahaye, rue Philette Nicolas, Rueil (S.-O.).

Echange moto Aiglou, 3 CV, état neuf pour sidecar Harley ou Indian donne soule Trely, à Haux (Gironde).

ON DÉSIRE ACHETER

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

DIVERS

Si votre moteur est constipé, purgez le d'huile de ricin, type course vendue par Pierre, 4, rue Ch. Renouvier, Paris (20^e) à raison de 10 fr. le litre.

Exc. occas. train de roues sur Michelin, Conf 25 x 3, base creuse, éssorts, double crosse, force 250 kg., absolument neuf, essieu réversible, 400 francs. Feuillade, 142, av. Fontainebleau, Kremlin Bicêtre (Seine).

Fonds de commerce vélos, motos, voitures en plein rendement, atelier magasin attendant très vastes, vente annuelle, 30 motos. Loyer 2.500 francs. bail à finir, 9 ans, renouvelable à laisser, cause maladie, 40.000 fr. Schilder, coureur, avenue V. Emmanuel, Antibes.

8 p. patins hom. fem., 100 fr. R. Granier à La Guépie (T.-et-G.).

Place libre pour sidecar dans remise. Bonnet, 47, r. Commerce, Paris (15^e).

MOTOS A VENDRE

Dépêchez-vous si vous voulez arriver à temps chez Pierre, Garage Renouvier, 4, rue Ch. Renouvier, Paris (20^e), pour avoir une **moto neuve** à des prix sensationnels **500 cmc. Rhonyx, bloc-chaise à 5.650 fr., 500 cmc. S. D. Malterre à 5.600 fr., 350 cmc. Soyer Jap cadre double-berceau à 4.500 fr. 350 cmc. Soyer arbre à cames à 5.500 fr.**

Alcyon d. t. 350 cmc. Zurcher reprend machine en compte. Doublet, 128, r. J.-Jaurès, Levallois.

Alcyon 2 1/2, 4 pts, 3 vit., t-sad état génér. impec, 2.000 fr. v. soir 7 h. Daumay, 5, r. Paul-Albert, Paris (18^e).

D. F. R. 350 cmc., Mag. éclair, Soubitez neuve à prendre, usine à enlever de suite cause départ Am. du Sud, écrire pr. rend.-vs. Billancourt, 28, brd Batignolles.

D. F. R. 350 cmc., soup. lat., pn. 27 x 4, fin 28, état parf., ass. payée juillet 30, prix 2.900 fr.,

Lorsque vous lirez ce Numéro de

MOTO-REVUE

songez que son beau supplément mensuel de Septembre...

L'actualité
Automobile

est 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

écl. Novi, compt. t-sad, roulé 2.500 km., 5.000 francs ou éch. contre cyclecar ou voiturette. Ecr. Pommert, 23, r. Beaurepaire.
Terrot H. S. O. Pbee, r. nik., Bal. 4.700. Cruicy C., 6, Orléans (Loiret).

MOTOS A VENDRE

Si vous n'avez pas les Foies venez chez Pierre au garage Renouvier, 4, rue Ch.-Renouvier, Paris (20^e), essayez la **Berceuse Clément** avec elle, plus de mauvaise route, plus y a de trous, plus on gaze.

Ariès 5 CV, cabr., écl. et dém. élect., klaxon, compt., nomb. acces., bon état mécan., 5.500 fr. ou échange contre moto moderne, 250 ou 500 cmc. Jacquemot, 5, r. St. Pierre, Epemon (E.-et-L.).

Monotrace démons., coul. alu., écl. élect., accus. roue secours, montre pare-brise, kl. et nomb. accessoires, roulé 1.000 kms, prix int.. Ecr. Luccantoni, 33, bd. Paoli, Bastia, Corse.

Part. vend 5 CV Citroën tréfle pont banjo, parf. état, mars 26, mot. 75341, 8.600 francs, 10, r. Maroc.

Morgan eau, écl. Mag., 2.000 francs. Le Corre, 9, av. Hoche, Noisy-le-Sec (Seine).

Quadr. Peugeot type 161, parf. état, éclair. démar. élect., Ducellier, 400 francs. Beugin, 49, r. du Moulin à Vent, Ormesson par Chen-Nevières (S.-et-O.).

4.000 francs torp Renault, 12 HP, dét. sept. proch., 4 portes, 5 roues éclair., dém., essais à volonté, Calmels, 4 av. des Trois-Frères, Asnières Bourguignons
Cycl. G. N. Salmson carros., camionn. neuve, bons pneus, parf. état mécan., éclair. Magond., à enlever, 3.800 fr. Provos A. Forges à Cruzy Le Chatel (Yonne).

Grand sport 3 roues, genre Sandford, moteur Roby, 3 vit., et marche AR, nomb. acc., écl. dém., 120 à l'heure, très joli, 7.800 francs. Connilhère, 6, rue Riquet, Paris.

SIDECARS

Indian side 9 CV, bon état, 2.000 francs, solo, 1.500 francs, essais à volonté, Chervet à Matour (Saône-et-Loire).

L. DEKTEREFF & C^{ie}
 88 AV. DES TERMES PARIS
SPECIALITE ANGLAISE



BOUGIES K'L'G



POIGNEES TOURNANTES



CASQUE REGLEMENTAIRE 102 "CROMWELL" DEMANDER NOTICE POUR LES AUTRES SPECIALITES ANGLAISES

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

ILHARRÉGUY
 91, Avenue Félix-Faure
 PARIS

TERNES - MOTOS
 Agence des Grandes Marques :

STYL'SON, RHONY'X
 DURANDAL
 MOTOBÉCANE
 KÖHLER-ESCOFFIER
 TRAIN, SIC, O.S.A.
 NEW-MAP
 DRESCH
 MOTOTRI, NINON

NOMBREUSES OCCASIONS

COMPTANT - CRÉDIT
OUVERT LE DIMANCHE
 100, Avenue des Ternes
 PARIS 17^e

TOUT LE MONDE EST D'ACCORD pour déclarer que rouler SANS CASQUE est UNE FOLIE



Avant d'acheter un casque assurez-vous de son efficacité

Exigez du vendeur une déclaration signée, que le casque offert est :
IMPERMÉABLE, sans rien de métallique à l'intérieur pouvant casser et blesser
SOLIDE, LÉGER ET AÉRÉ.

Seuls les Agents offrant le super casque **AMO** vous la donneront sans difficulté, car le super casque **AMO** a fait ses preuves

IL ASSURE CEUX QUI PARTENT ET RASSURE CEUX QUI RESTENT

EN VENTE CHEZ TOUS LES BONS AGENTS ET COMMISSIONNAIRES

Éts AMO, fabricants, 23, rue Descombés, Paris - Carnot 71-53

Cyclecars
Sandford
Magasins de Vente :
72, Av. des Ternes
PARIS (17^e)
WAGRAM 43-19

1.000 fr. pay. jusqu'au 9 juillet 30
ess. sur tte dist. 5.000 fr. Sans
accés. 4.000 fr. Vis. t. l. j. à
19 h., sam. apr.-midi, dim. tte la
journée. Retel, 49 av. la Concorde,
Sartrouville (S.-et-O.).

Gnome-Rhône 500 cmc., ch.
neuves, t-sad, éclair. Gyselinck,
12, villa Gabriel, Neuilly-Plaisance.

Gnome-Rhône 4 HP, tourisme
ent., rév. 2.300 fr., t-sad V.,
W. 100 fr. Duclau, 8, r. St-Spire,
Paris (20^e).

Gnome-Rhône 250 cmc., 2 tps,
t. b. état, t-sad, Brown 2.200 fr.
Thuillier, St-Vrain (S.-et-O.).

fourche, double amort., machine
ayant roulé 3.500 km., à vendre
3.300 fr. Brouillard, 8, r. Borromée,
Paris (15^e).

La nouvelle Max 4 CV et
agence ttes marques reprend votre
moto 175 cmc ou 250 cmc. 1928 ou
1929 et vous fournit avec soule
crédit moto de votre choix, 4 à
5 C.V.M. otos Max, 178, rte Révolte
Levallois.

Motobecane monov., b. état,
phare accés., prix inter., bonne
occasion. Guitton, 161 bis, av.
Ed.-Vaillant, Billancourt (Seine).

Motoconfort 250 cmc., 3 vit.,
ch., état neuf, 1.800 fr. Magnat



**CARROSSERIES & CHASSIS
pour SIDEARS**

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

besoin argent. Dargues, 36 bis, r.
Alma, Asnières.

Dollar Jap. 350 cmc. later,
mai 29, rlé 2.500 km., sous garant,
Klax, écl. élect., t-sad, compt.
4.500 fr. Bonnard, 27, r. Simart,
Paris (18^e).

Dollar 500 cmc., chaise, mai 28,
écl. élect., revisée usine fin
28 roulé, 3.000 km. ass. payée,
état parfait, cse dép. rgt. ess.
tte dist. 5.500 fr. Lambert,
10 r. J. Dollfus, Paris (18^e).

Douglas 4 HP, b. état, compt.
écl. Mag., t-sad, mot. rév.,
2.500 fr. Desprez, 44, r. L.-Ulbach,
Pavillon 5, Courbevoie.

Douglas 350 cmc., 3 vit., ch. ch.
Picard, 166, rte Nationale,
Viroflay (S.-et-O.).

Dresch parf. état, marche
roulée 1.500 km., t. équip. cse
mariage 2.500 fr. Laboue, 50 r.
Chapon, Paris (3^e).

F. N., M. 60, 350 cmc., occ.
except., sur premiers pneus
715x115, écl. Magond, t-sad,
prix très intérés. Lecoq Cambre-
mer (Calvados).

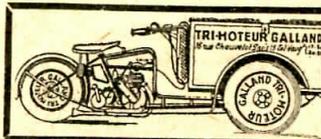
F. N., culb. comp., t-sad rév.,
pneu rech., acc. 3.600 fr. ou éch.
cont. 500 av. soule. Trend,
9, r. Cour des Nives (20^e).

F. N., M. 70, écl. élect. Maglum,
luxe compt. Journ. Jaeger Klaxon
le Forton, pare jambes Gripp-
genoux, saccoches, état mécan.,
garanti. 5.000 fr. Monoury, avenue
Saint-Georges, Auxerre (Yonne).

Les meilleures occasions se
trouvent chez Pierre, 4, rue Ch.
Renouvier, Paris (20^e); voyez son
stock unique en motos depuis
750 fr.

F. N. 350 cmc. 1929, surb.
Emy, 8, r. Verius, Suresnes
(Seine).

F. N., M. 60, culb. t. b. état,
prix 715x115, écl. Novi, t-sad,
compt. kil., sac cuir, assur.,



Tri-moteur GALLAND charge utile 400 k.
Moteur JAP, 500 cmc., Boite 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.

Gnome-Rhône 500 cmc., gd.
sport 1927, éclair. élect., ent.
neuve, au plus offrant. Bourdin,
26 r. Frémicourt, Paris (15^e).

Griffon 3 CV, bloc-moteur,
t-sad 1.800 fr. Ollbrich, 9, rue
Edouard-Manet.

Griffon P. 104, 350 cmc.,
bloc. mot., 3 vit., pn. bal., compt.,
t-sad 3.500 fr. Monthead, 9 av.
Max de Mansouty, Asnières (Seine)

Harley y Davidson, Lee,
28, r. Montreuil, Paris.

Liberty 2 CV 1/2 1928, écl.
élect., 1.600 fr., départ régiment.
R. Cordier, St-Bandry par Am-
blény (Aisne).

Marc 350 cmc., 2 tps, mot.
L. M. P., comme neuve, cadre
dble berceau, pneus 700x100,
jantes Bibendum, éclair. Luxor,
t-sad, compt., frein, direction

Debon. 250 cmc., 3 vit., ch., d.écl.
état de marche, 1.600 fr. Peugeot
175. 2 vit. neuve 1.500 fr. Moto-
confort, 175. 2 vit. 1.200 fr. Auge
Roland Saint-Viatre (L.-et-Cher).

Motosacoché 250 cmc., modèle
28, mot. Mag., bte 3 vit. Sturmey
avec accessoires état de neuf,
3.000 fr. E. Janvier, 66, r. Fon-
dary (15^e).

Ner à Car 3 HP, écl. élect.,
pneu bal. Lindsay Corderie Lan-
nion (N.-du-N.).

New Map 4 CV, culb., urgent
départ. Gouverne, 14, r. Champ-
de-Mars, Paris (7^e).

Peugeot 175 cmc., bloc. mot.,
neuve 1.400 fr. Thomann, 175 cmc.
équip. 1.800 fr. Balouzet, 9, r.
Cousin, Clichy (1 Minute Porte).

Peugeot 4 CV, 3 pl., série 172,
équip. élec. ent. rév. ass., impôts

BUFFLIER
2, Rue Claude-Rampon, 7
LYON - Tél.: VAUDREY 58-25

SIDECARS
- 12 MODÈLES -

Catalogue et Conditions Spéciales sur Demande pour MM. les AGENTS

payés, écrire Raymons, 15, rue
Hameau, Paris.

P 105 cmc., compt acc., pt état.
Courcoux X K. Blanca, ae. Hallat,
La Baule (L.-I.).

P. 107 S, 350 cmc., lat., reprend
moto en compte, ag. Peugeot,
128, r. J.-Jaurès, Levallois.

Radior 250 cmc., Jap, 1928,
phare, nombr. accés. 2.800 fr.
Garreau, 289, r. de Vaugirard,
Paris

Soyer 2 CV 1/2, 900 fr Dollar
4 CV, culb., mot. Moser, pn.
27x4. 2.600 fr. Dresch, 2.400 fr.,
équip. complet, ag. Dresch, 128,
r. J.-Jaurès, Levallois.

Soyer et Alcyon, 3 CV, ch. ch.,
parf. état, tout équip., 1.200 et
1.000 fr., besoin argent. Emile,
24, av. Pont de Flandre, Paris.

Soyer Jap 350 cmc., bon. occas.
parf. état, assur. payée 3.200 fr.
Tél. Centr. 85-44 le matin, ou
voir 8, cours Petites-Ecuries,
Paris (10^e).

Stella 175 cmc., 2 vit., compt.
t-sad, rep. pieds, ayant fait
4.500 km. 1.000 fr. Dubert, 8, av.
Fauvettes, Juvisy (S.-et-O.).

Terrot 350 cmc., gar encore
valable 2 mois, t-sad, saccoches,
vente forcée 4.500 fr. Eylr,
159, r. Pelleport Paris (20^e).

Terrot 350 cmc., sp. écl. élect.,
sac-outils, t-sad. 3.800 fr., à débat
ess., sur rendez-vis vis. Masson,
6 brd Courbevois, Neuilly.

Terrot 350 cmc., état neuf, sortie
fin 28, confort, écl. élect. compt.,
Klaxon, t-sad, 2 pl. peu roulé.
Connillere, 6 r. Riquet, Paris.

Terrot 250 cmc., 2 tps tyôe
champion de France, tr peu roulé,
éclair. élect. AV-AR, t-sad, coffre
AR. 2.800 fr. Thodu, 7, r. Cor-
neille, Paris (6^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)

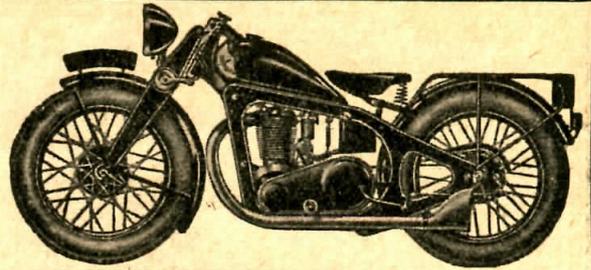
S. A. des
MOTOCYCLETTES DURANDAL

21, Rue de Reims, 21, DIJON

Moteur **STURMEY-ARCHER** 500 cm³ OHV double port
Boîte vitesse **Campbell** 500 cm³..... 6.850 Frs
Eclairage **Marchal** 2 phares, klaxon..... 650 Frs

GRAISSAGE KERVOLINE

PARIS. Dépôt Général : **BÉALÉ 100**, av. des Ternes



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

Terrot Jap 500 cmc., soup. lat., tr. b. état, écl. élect. acces., pièces rech., prix à débattre, Angles 6, fg. St-Denis, Paris (10°).
Terrot Sport, moteur Jap. 4 HP avec side L. V., pn. bal. peu roulé, bien équip., état neuf, prix à déb., visible t. l. j. Emery, 29 bis, rue Ferragues, Aubervilliers (Seine).
Terrot comp., 350 cmc. Jap. 115 tte bté, reprend Dresch ou machine similaire Doublet, 128, rue J.-Jaurès, Levallois.

Vélocette 350 cmc., arbre à cames en tête, Robin, 34 rue St-Dominique, Paris

Motocyclistes, venez voir les nouveaux modèles **Soyer** 350 cmc. Jap. à 4.600 fr. **Terrot**, **Motoconfort**, **Gnome**, **Gillet d'Herstal**, **Saroléa**, 350 et 500 cmc. disponibles, occasion rare. Attention **Terrot**, **Champion France** 350 cmc., confort, réserv. nickel, écl., 4.950 fr. **Terrot**, **Champion de France** 350 cmc. compétition, écl., 5.300 fr. **Motoconfort**, 350 cmc. **Blackburne**, écl., neuve, 4.000 fr. **F. N.** 350 cmc., culb., ball., équip., 3.450 fr. **Soyer**, 350 cmc. Jap. conf., écl., 3.500 fr. **Motobecane** neuve, 250 cmc., écl., 2.500 fr. Machines garanties par usine. Les plus belles occasions de Paris s'achètent chez Rémy, 21, rue Tlemcen, Paris (20°). Tél.: Ménil. 76-39; comptant, crédit.

130 kl. spécial arbre à cames, en tête, 500 cmc. 1929, double tube trop vite pour Paris, échange contre 250 cmc.; **Motoconfort** ou **Dresch** ou vend 4.500 francs, payée 9.000 fr., 17, av. Rachael (Restauratn), Paris, le soir à 6 heures.

Motos neuves en 2 3/4 CV, vendues avec 50 % rabais, mod. 1929. Exclus., prov. de reprise crédit, rien d'avance. Max, 178, route de la Révolte, Levallois, permis gratuit à tout acheteur d'une **Douglas** 296 cmc., ent. rem. à neuf, écl. kl. élec., 6 volts 2.200 fr. **Ma San Son Pap** 250 cmc., 2 tubes, comp., mont., écl. élect., type G. P., sp. nomb., occ., S. S. P. **Rover**, **Aleyon**, **Gnome**, **Dresch**, **D. F. R.**, **Motobecane**, depuis 1.250 frs., repr. en compte **Beaugrenelle**, **Motos**, 26 bis, rue des Entrepreneurs, Paris (15°).

Motosacoché 500 cmc., 2 échap. t-sad peu roulé, except. 5.700 fr. **Norton** 500 cmc., lat. email neuf rév. 3.900 fr. **Griffon** 175 cmc. **Débrayage** 700 fr. **Dollar Moser** 175 éclair., t-sad 2.200 fr. **Robert**, 59, rue Villiers, Neuilly-Levallois.

Motos neuves 2 et 4 temps, bas prix, repr. en compt. ttes motos cadr. four., rév. chass., side sup. **René Gillet** et autres. **Angel**, 119, rue de Flandre, Paris.

Motoconfort 308 cmc., 4 HP, ch. ch., 2.500 fr., état neuf, **Dédé** 2 HP 1/2 1.500 fr. **Etap** neuf, vérit. occas. **Dollar** neuve, 4 tps, 350 cmc. moteur Jap. éclair. **Novi** grand rabais. **Bechard**, 42, r. Alsace, Levallois.

Motos neuves défraîchies, toutes marques à solder. **Berliet**, à Saint-Chamond (Loire).

CYCLECARS ET VOITURETTES

Amilcar type CV surb., 115 heures, nomb. acces., reprend moto. **Doublet**, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.

Amilcar grand sport, 3 pl., bordinno frein AV, ph. **Marchal**.

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

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-Desvieux* - PARIS-19°
Téléphone : NORD 29-76

JE LIQUIDE

Fourches à parallèle neu. 120 fr.
Boîtes 2 et 3 vitesses neu. 350 fr.
Cadres mo'lo 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.
MOTOS 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

La longue Expérience (10 Ans)...
de la Marque

BAGGI-SAMYN

CONTRIBUÉ POUR OFFRIR aux MOTOCYCLISTES *Une Machine de Marque*

Munie des derniers Perfectionnements et des meilleurs Accessoires :
Boîte **Burman** ; Moteurs : **J.A.P.**, **Blackburne**, **L.M.P.**, **Moser**
AUX PRIX INCROYABLEMENT 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

AUX DOCKS DU PNEU

ACTUELLEMENT :

Enveloppes 26x2 1/2x2 1/4, neuf solde....	45 fr.
— 26x2 3/8.....	40 fr.
— 26x2 1/2.....	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°) —

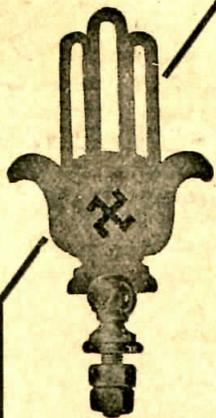
PIÈCES DÉTACHÉES - avec 20 % de Baïsse
MOTOS D'OCCASION
GARANTIES
11, Quai d'Anjou - Danton 77-57

TOUT POUR **B.S.A.** STOCK CONSIDÉRABLE LES PLUS BAS PRIX
TOUT POUR **TRIUMPH**

Expedition Immédiate en Province
Envoi gratis du Catalogue Illustré

DELAUNAY — 62 —
rue Rochechouart
PARIS (9°)

Avant d'acheter une Moto
voyez la
ROYAL-SPORT
175-250-350-500 cmc.
montée avec les Moteurs
- JAP -
Aubier-Dunne et
Kölher-Escoffier
VENDEURS A CRÉDIT EN 12 MENSUALITÉS
DEVAUX & C^{ie}
Constructeurs
241 bis, Avenue Daumesnil
CATALOGUE SUR DEMANDE
TÉL. : DIDEROT 37-64



L'INSIGNE FÉTICHE
(porte-bonheur)
des Abonnés de
MOTO REVUE

♥ ♥ ♥

Pourquoi ne l'avez-vous pas encore arboré ?
Plus de 15.000 circulent actuellement en France, et leurs titulaires en sont ravis.

▲ ▲ ▲

Envoi contre 6 fr. 50 à **MOTO REVUE**

Main de Fathma avec le signe du bonheur.
(Modèle déposé)

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 reprises et sont vendues avec les mêmes garanties que les Machines neuves.

BASTIDE 56, Boul. de Clichy — **PARIS** —

changée contre bonne moto récente avec soule Garreau, 289, rue de Vaugirard, Paris.

Citroën 5 CV Cabriolet capote et peint neuves ; moteur révisé à vendre 6.800 fr. P. Debray, 107, av. Victor-Hugo, Paris (16^e).

Donnet 7 CV. Cond. int., 4 pl. 15.000 km. 1928, parf. état méc., car. à acces., prix inter. Prins, 5, rue Lazare-Carnot, Clamart.

G. N. Salmson, bon état, simple mise au point, prix intéressant. Blott, 79, rue Saint-Denis, Paris (1^{er}).

Cycl. G. N. marche garantie 1.800 fr. Berliet à Saint-Chamond (Loire).

Morgan Sport à eau, éclair. élect., direct., démult., 3 places. équip., compl. au plus offrant, Bourdin, 26, rue Frémicourt (15^e).

Morgan 2.800 fr. Mantrant, 19 rue Blanchard, Fontenay-aux-Roses, le samedi et dimanche seulement en semaine de 8 à 18 heures, 103, rue Compans, Paris

Pressé-Morgan à air, modèle 25. éclair. Mag., march. parf., 2.800 fr., soir 18 heures et dimanche Crepeaux, 74, r. Jean-Jaurès, Puteaux.

Rally type Monthéry roulé 9.000 km. 1928, état neuf, absolu 16.500 fr. Vito Auber, Garage, passage Goix, Aubervilliers (Seine)

Torp. 2 pl., 4 cyl. Zebre, moteur rév., pistons alu. 1.500 fr. A déb. Lindsay Corderie Lannion (Côtes-du-Nord).

Kevah Chapuis Dornier 6 CV, 4 cyl., écl. élect., compt., parf. état. 4.000 fr. Dantier, 12 brd. Blanqui, Paris.

Il existe une maison spécialisée sur les trois roues, venez voir Pierre, 4, rue Ch. Renouvier, Paris (20^e) ; Il a toujours en magasin des Morgan, des Sandford en neuf et occasion.

ELBORD...

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

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** —

La 5 CV Deguingand est la plus étonnante des voiturettes 5 CV, sa nervosité, sa rapidité et son confort vous convaincront, venez l'essayer chez Pierre, 4, rue Ch. Renouvier, Paris (20^e).

SIDECARS

Terrot 500 cmc. side Belgian, mod. 29, abs. neuf, éclair. Marchal Chromé Soubitez, Klaxon, tsad, compt. ayant coulé 11.800 fr. à vendre ensemble, ou séparément 7.000 fr. Ponset, 24, rue E.-Moulin, Vincennes.

Gnome-Rhône 500 cmc., chaîne ch., pn. bal., compt., rétro phare, side peuple capote et bas côtés pare brise, le tout état absolu. neuf mécanique et peinture 5.500 fr. Garage Laugier, 36 rue Laugier, Paris.

F. N., 4 cyl., bipl., cap., pare-br., tr. b. état, 4.000 fr. Zezien, 35, rue d'Artois, Paris.

Douglas flat-twin, side, état parfait, 2.500 fr. 1 side seul 450 fr. 9, rue Cousin-Clichy (une minute Porte).

Harley avec side bipl. Strauss, 7 impasse Berne, Saint-Denis.

Harley side 9 HP, 1 pl. 1/2, t-sad, écl. élect., bout. mag. Carb. Zénith bon état, bas prix, cause achat voiture, essai à vol. t. 1. soirs 6 heures. Gitzhoven, 33, rue Aude, Paris (14^e).

Dollar 500 cmc. sous gar. écl. élect., Klaxon montre compteur avec sude alum., capote. 6.500 fr. Thieblot, 35, bd V.-Hugo, Clichy.

Motosacoché 8 CV, compl., remise à neuf avec side, pneus 700x100 roues amovibles interch., etc., occas. unique à enlever

BULLETIN D'ABONNEMENT - CATÉGORIE A - B - C (BIFFER LES LETTRES - INUTILES -)

Veillez m'abonner à⁽¹⁾ numéros de **Moto-Revue** à partir du Numéro en date du.....

Ci-joint la somme de⁽²⁾.....

Nom.....

Prénoms.....

Profession.....

Adresse.....

Signature.....

TARIF DES ABONNEMENTS (FRANCE & COLONIES)								
A			B			C		
Abonnement complet : MOTO-REVUE hebdomadaire et son supplément mensuel : L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE			Abonnement simple MOTO-REVUE Hebdomadaire			Abonnement simple L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE Mensuel		
UN AN	SIX MOIS	TROIS MOIS	UN AN	SIX MOIS	TROIS MOIS	UN AN	SIX MOIS	TROIS MOIS
64 Numéros	32 Numéros	16 Numéros	52 Numéros	26 Numéros	13 Numéros	12 Numéros	6 Numéros	3 Numéros
55 »	30 »	18 »	45 »	23 »	14 »	20 »	11 »	6 »

(1) Indiquer le nombre des Numéros souscrits.
(2) Pour l'envoi des fonds, un simple mandat-poste ne vous coûtera que 0 fr. 40, si vous faites porter sur ce mandat par l'employé des postes la mention **CHÉQUES POSTAUX 29.737 PARIS (2^e)**

<p>MAGNÉTOS DYNAMOS DÉMARREURS</p> <p>Toutes Marques</p> <p>Pièces détachées Pour tous Modèles</p>	<h2 style="margin: 0;">A. DE SARELLO</h2> <p style="margin: 0;">90, AVENUE DES TERNES, PARIS (17^e) Téléph. { Wagram 01-11 Carnot 53-57</p>	<p>RÉPARATIONS en 24 heures</p> <p>avec Garantie de 6 Mois</p> <p>SPECIALITÉ pour MOTOS</p>
---	---	---

CLEVELAND 4 cylindres
pneus
Fires one et

Pièces détachées d'origine p^r 2 temps
Établissements VAL PIC
23, Avenue Trudaine - P ARIS

de suite. Motosacoche, 61, r. Villiers, Neuilly-sur-Seine (Seine).
Harley élect. 1924, side LV, écl., compt., t-sad. 4.800 fr. B. S. A. Side 700 km., parf. état. 1.600 fr. Robert, 59, rue Villiers, Neuilly-Levallois.

Harley side bipl. 9 CV, état parf., très bonne occas. 2.600 fr. Voir 11 bis, rue Rasselins, Paris (20^e). Moto avec side René Gillet, type 1925. Ecrire A. Saulnier, 3 rue Buci, Paris (6^e).

Side Triumph 5 CV, 4 tps, bon état, 2.500 fr. Prix à débat. Ecrire P. Genillard, 11, rue Rochechouart, Paris (9^e).

Harley side bipl., luxe, compt., montre éclair., à vendre 3.500 fr. ou échange contre Torp. Renault 6 CV, 4 pl., coiffure dames, 44, av. République, Epinay-sur-Seine.

Gnome 500 cmc. later., sortie usine mai 29 encore sous garant., avec compt. et montre, roulé 2.000 km. avec side torp., alum., le tout ent. neuf, à vendre avec ou sans side, prix à débattre, assur. payée pour un an, visible samedi de 2 à 7 heures et dimanche de 8 à 12 heures, face n° 6 rue des Coutures, Saint-Gervais.

ECHANGES

Ech. Gnome Sport, 500 cmc., équip. val. 7.000 fr. c. Amilcar ou similaire Balouezt, 9, rue Cousin, Clichy (une minute Porte).

Echange ou vend Torp. 3/4, Pl. Chapuis Dornier S. Sport, ball., freins AV-AR, équip., élect., capote invisible 7 CV contre Norton ou B. M. W., etc., ou similaire, 500 à 350 cmc., 178, route de La Révolte, Levallois (Seine).

ON DÉSIRE ACHETER

Suis acheteur toutes motos modernes les offrir même dimanche, 9, rue Cousin, Clichy (une minute porte).

PNEUS MOTO NEUFS

650 x 65 . . . soldés 50 fr.

COURROIES NEUVES

pour Moto : larg. 16-19-22 mm
Prix . . le mètre, de 8 à 20 fr.

EXPÉDITIONS EN PROVINCE

F. DELAUNAY

62, Rue Rochechouart - PARIS (9^e)

A. DE SARELLO

90, AVENUE DES TERNES, PARIS (17^e) Téléph. { Wagram 01-11
Carnot 53-57

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

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

*Le complément d'un moteur...
une boîte*



Picard

Se monte très
FACILEMENT SUR TOUTES LES MOTOS
ANCIENNES et MODERNES
Ses boîtes doivent être graissées à la KERVOLINE
Demander notice M.R.

26, Rue Carnot
COURBEVOIE
— Seine —

**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.

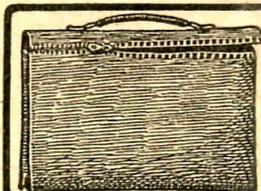
E. CERRETI

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

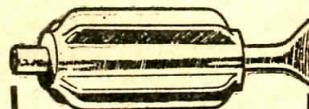


**La Serviette
ECLAIR**

Bien exiger la marque 'ECLAIR' entièrement garantie, se méfier des contrefaçons

*La serviette qu'il vous faut
si vous avez à transporter
papiers, dossiers, échantillons &
S'OUVRE et se FERME en 1 seconde
fermeture hermétique
sécurité absolue*

En Vente: Libraires, Papeteriers,
maroquiniers, g^r magasins &
GROS: A. LAMARTE
7, Passage Pecquet PARIS IV^e



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 Bâcon, COURBEVOIE (Seine)

DIVERS

Vous pouvez crever tous les pneus, motos et voitures sont vendus par Pierre, au Garage Renouvier, 4, rue Ch. Renouvier, Paris (20^e), 50 % au-dessous du prix du catalogue : les 700 x 80 à 90 fr., les 27 x 4 à 105 fr.

Montre Jaeger moto pompe Téalémitt Auto état neuf abs. Dion, 11, av. Clichy, Paris.

Club garage Motos, 15 p. mois gratuitement., t. p. motos à vendre, achat échange, vente, prêt capitaux, ag. t. marques, rachat Dresch., etc., au prix d'achat aux amateurs 350 ou 500 cmc. ou voitures service, dépannage, réparat. tél. : Carnot 46-82. Pte Courcelle, 178, route de La Révolte, Levallois. Vente à crédit sans versement d'avance.

Rafraichissez votre moteur à l'huile Castrol X. L. vendue par Pierre, 4, rue Ch. Renouvier, à raison de 10 fr. le litre.

— Pour la Moto —



POSE RAPIDE
à l'avant de toutes Motos

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

PARIS

LE NOM SCHRADER EST VOTRE GARANTIE

JUSTE ET ROBUSTE

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

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

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



Téléph.:
WAGRAM 95-45

— Seuls Concessionnaires pour la France : —
A. SCHRADER'S SON, INC., of FRANCE
91 bis, Avenue des Ternes, 91 bis - PARIS (XVII^e)

Adr. Télégr.:
AIRVALVE-PARIS

Schrader

— Marque Déposée —

Fabricant de valves pneumatiques depuis 1844

Valves pour Pneus

Indicateurs de Pression

LA QUALITÉ SCHRADER EST INDISPUTÉE ET INIMITABLE

14 Victoires

DANS LA MÊME SEMAINE

GRANDE SEMAINE du COMMINGES

CIRCUIT des STATIONS THERMALES

KILOMÈTRE LANCÉ

350 cmc. |^{er} MAIGROT;
175 cmc. |^{er} SOUBIS;
 |^{2e} UTJES;

500 cmc. |^{er} GAUSSORGUES
350 cmc. |^{er} GAUSSORGUES
350 cmc. |^{er} — Sidecar —
 | HOMMAIRE;;
250 cmc. |^{er} GAUSSORGUES
175 cmc. |^{er} MAIGROT;
 |^{2e} HOMMAIRE;

Classement Général
toutes Catégories :

|^{er} MAIGROT;

Meilleur temps toutes
Catégories :

500 cmc. - GAUSSORGUES ;
à plus de 160 km. de moyenne.

GRAND PRIX DE VITESSE DU COMMINGES

350 cmc. |^{ers} GAUSSORGUES ;
175 cmc. | *ex æquo* HOMMAIRE et MAIGROT ;

COTE DE LAFFREY

500 cmc. |^{er} DEBAISIEUX
(Record battu)
175 cmc. |^{er} PETITPIERRE

COTE DE LUCHON

175 cmc. |^{er} MAIGROT ;
(Meilleur temps
que les 250 cmc. et 350 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 (S.-&-L.)