Championnal de France 1929

1 fr. 25

TOUS LES REPUBLIS SAMEDIS

MOTOS - SIDECARS CYCLECARS ET VOITURETTES

17e ANNÉE — Nº 339

7 Septembre 1929

t Misiosyelitems Automobilieure



Déjà détenteur de 12 Records du Monde, catégorie 175 cmc., Sourdot sur MONET-GOYON, vient de battre 4 nouveaux Records du Monde à Arpajon atteignant 124 km. 266 dans le kilomètre lancé.

MOTO-REVUE BUREAUN

51, tue Vibienne, PARIS C/C. POSTAL 29,737

Championnat de France

(AUTODROWE DE MONTLHÉRY)

Cette année encore...



remporte le Titre de...

Champion de France

CATEGORIE 250 cmc.



COULON

à la moyenne horaire de 93 km. 726.

Sur MOTOCYCLETTE

Terrot

Moteur TERROT - Pneus DUNLOP - Huile TERROT

Le Tour le plus vite réalisé au cours des Championnats de France, a été réalisé par DURAND, sur Moto TERROT 500 cmc., à la moyenne de 103 km. 448 à l'heure.

Le Catalogue des Motos et Cycles TERROT es adressé gratuitement sur demande.

ÉTABLISSEMENTS TERROT 2, Rue André-Colomban

NOUVEAUX TRIOMPHES...

- DE -

KERVOLINE

2^{ème} JOURNÉE des RECORDS:

- 8 Records du Monde battus;
- 8 Records Français battus;

avec F. LIPMAN sur 100 cmc. SPÉCIALE;
J. de la TOUR sur ROVIN;

2ème CHAMPIONNAT de FRANCE:

avec DHOME sur *DARMONT-MORGAN*, 1.100 cmc. CHÉRET sur *JACK-SPORT*, 500 cmc.

GRAND PRIX des 12 HEURES SUISSES:

1^{er} en 350^{cmc.}, GAUSSORGUES sur Monet-Goyon Record Général de l'Épreuve

TOUS RÉSULTATS ACQUIS AVEC

KERVOLINE L'HUILE QUI S'IMPOSE PAR SES QUALITÉS

Motocyclistes!! Motocyclistes!! Ies STANDS

AUTOMOBILES

PALAIS

DE LA

NOUVEAUTÉ

vendent les motocyclettes

à CRÉDIT RÉELLEMENT

au même prix qu'au comptant

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 DU NOUVEAU!

SAINT-MARTIN AUTOMOBILES

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

livre =

TOUTES LES MOTOS

payables en =

14 VERSEMENTS

sans intérêts, avec assurance et permis de circuler gratuits, ou en

20 VERSEMENTS

à des conditions exceptionnelles avec 1er versement réduit au 1/8e

St-MARTIN-AUTOMOBILES

songe toujours le premier -- à l'intérêt de Tous --

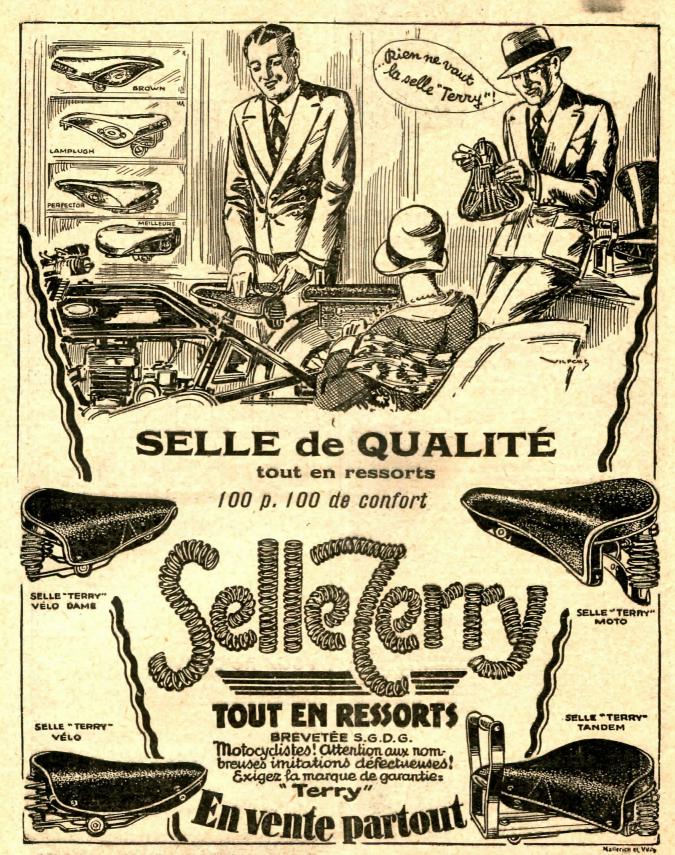
Notre merveilleux Catalogue 200 pages in-4° en couleurs est adressé franco contre **5 francs** en timbre ou mandat-poste

IL EST REMBOURSABLE A TOUT ACHETEUR

C'est un recueil de documentation technique unique au monde

Renseignez-vous!

Nous sommes à votre disposition.



Publicité Bowden - Cicca - Brampton - Brown.



le Radios-moto à accumulateurs

Tout contribue à faire du RM C4, le Radios-moto à accus, un éclairage d'une puissance exceptionnelle. Son projecteur de grande dimension (200 %) et de profil spécial; sa dynamo (6 volts, 5 ampères) robuste et indéréglable, de volume extrêmement réduit;

Sa batterie d'accus
"Huitric", type Radios
(6 volts, 14 ampèresheures) spécialement
étudiée pour la moto et
d'une conservation indéfinie. Son commutateur
(type Standard) ou son
Tableau de bord (type
Luxe), tous deux pratiques et élégants.

Notice "détaillée gratuite

Les trois types d'équipes ment RM C4 (deux à endraînement par pneu, un à entraînement par mojeurl sont décrits de façon détaillée avec de nombreuses photographies, dans la notice RM C4 envoyée gratuitement surdemande adressée aux

ÉCLAIRAGES ÉLECTRIQUES



Siège social, usines et bureaux : 18, rue Denfert-Rochereau BELLEGARDE (Ain)

Pour PARIS montage et vente, 38, Rue du Château-d'Eau, (10')



ARRÊTEZ VOTRE CHOIX SUR UNE

RENÉGILLET

4cv, 6cv ou 9cv

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

Vouz ne pouvez trouver mieux

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



GRAND PRIX SUISSE DES 12 HEURES



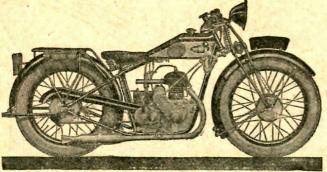
TOUTES CATÉGORIES

GAUSSORGUES

SUR MOTO 350 CMC

MONET-GOYON

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:

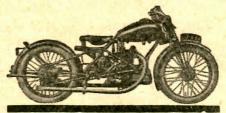
49, Avenue de la Grande-Armée, PARIS

Succursales: Lille - Lyon - Toulouse - Marseille

Pour les Connaisseurs!...

La BERCEUSE

Clément-Gladiator



PRIX { 350 cmc. 5.500 fr. 500 cmc. 5.950 fr. — Moteurs J.A.P —

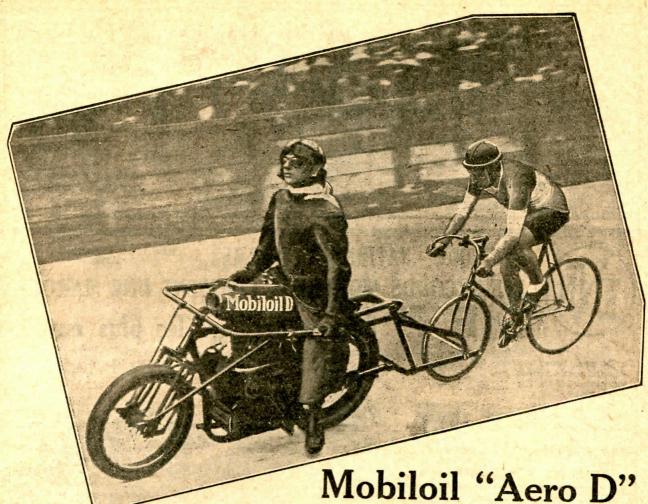
Remporte une magnifique victoire: ANDREINO, sur une 250 cmc., enlève le

GRAND PRIX DU COMMINGES

en 3 h. 12' 9" à la moyenne de 90 kms. 335. Tour du circuit en 16 minutes 47 secondes.

CLÉMENT-GLADIATOR 76, Grande - Rue, 76 LE PRÉ-St-GERVAIS (Seine)





Mobiloil "Aero D" dans les grandes épreuves



champion du monde de demi-fond

G. PAILLARD

avait fait confiance pour le graissage de sa moto à l'huile

A Zurich, Guérin, l'excellent entraîneur de notre prestigieux

avait fait confiance pour le graissage de sa moto à l'huile Mobiloil "Aero D", le nouveau lubrifiant pour motos sport et super-sport qui fait actuellement sensation dans les milieux motocyclistes.

Mobiloil "Aero D" est en vente chez tous les garagistes en bidons d'un litre. Essayez-la dans votre moto sport ou supersport, le résultat vous étonnera.

Journée des records à Arpajon, 25 Août 1929 Hicks, sur Vélocette (350 cm³) bat le record du Km arrêté et du mille arrêté avec Mobiloil

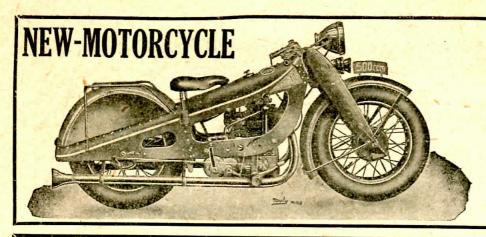
Sujet à confirmation



Mobiloil

LUBRIFIANTS DE RENOMMÉE MONDIALE

VACUUM OIL COMPANY S.A.F., 46, RUE DE COURCELLES, PARIS



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

AGENCE GÉNÉRALE pour la FRANCE

PARIS-MOTOS

79, Av. des Ternes - PARIS

GEORGES ROY

77, Avenue d'Antony CHATENAY (Seine)

Téléphone 63



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

En 350 cmc., Solo: Record des 24 heures sur piste à 105 km. 253 de movenne:

En 350 cmc., Sidecar : Record du kilomètre arrêté à 99 km. 447 de movenne;

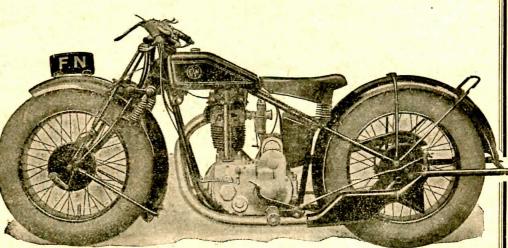
En 600 cmc., Sidecar . Record du kilomètre arrêté à 159 km.433 de moyenne;

Record des 50 kilomètres à 144 km. 826 de moyenne;

Record des 50 miles à 144 km. 143 de moyenne;

Record des 100 kilomètres à 143 km. 791 de movenne ;

Record de l'heure à 143 km. 244 de moyen-



LA 500 cmc., SURBAISSÉE

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

.850fr.

350 cmc.

500 cmc.

5.975fr. CHATEAU-THIERRY, TOUL-NANCY, (Sidecar)

et GOMETZ-LE-CHATEL

DERNIERS SUCCÈS :

CIRCUIT DE HAUTE-NORMANDIE 1er exæquo Eichaker CIRCUIT DE BRASSAC-LES-MINES (P.-de-D.) PRIX HENRI ESDERS - LE MANS

CIRCUIT de PROVENCE; Avec ascension du MONT-VENTOUX: Catégorie 600 cc., avec Sidecar, 1er (ex æquo) GERLONG, Médaille d'Or.

MALTERRE Frères, 13, Rue Biscornet

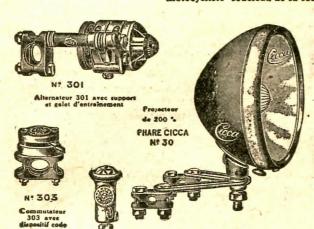
PARIS (120)

Les Menuryeanultés

iccd

pour motocyclettes: l'éclairage électrique

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



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

solide

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

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

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

L'EQUIPEMENT COMPLET: PRIX avec projecteur 200 :: 460 fre,

160 : : 440 frs.

Supplément pour entraînement par courroie 75 frs.

En vente dans toutes les bonnes maisons

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



N: 302 Canterno accière

(MARQUE FRANÇAISE)

6.950 fr. 7.200 fr.

M. TOPLAN DEMANDEZ CATALOGUES & CONDITIONS DE PAIEMENT EN 12 MOIS

Catégorie

500 cmc.

Sidecar

600 cmc.

A BAISSE SES PRIX

Moyenne:

77 km. 956

Moyenne:

77 km. 110

32, Rue Pierret - NEUILLY-sur-SEINE

M. SCHEPPENS

M. CARON

M. PROVOST

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



Assurez votre vie avec le "Casque Motorist"

Tout cuir et liège, triple tampon métal ressort.

PRIX 5 fr.

Garanti



Toile cirée liège, triple tampon métal ressort. sans visière.

9 fr.

En Réclame.

du Moto-Camping pour

Larg.

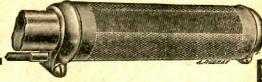
1m15 Haut. Mur... 0m35 Complète avec mats. haubans et piquets.



MOTORIST " Poids: 3 Kilos. Avec double toit: 85 fr., en plus.

BON POUR UN SUROIT

3 Cata'ogues, 50 pages, 80 gravures. Envoi contre 3 fr. en Timbres.



AVEC DES COMMANDES PAR

PREMIER:

PREMIER:

POIGNÉES TOURNANTES

VOUS CONDUIREZ .

Sans fatigue Sans danger

La traction rectiligne du câble procure une douceur de manœuvre insoupçonnée et élimine tout risque de rupture

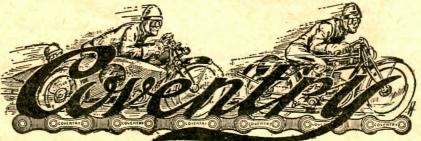
> Adaptation instantanée sur toutes Motos et pour tous Carburateurs.

NOUVEAU PRIX: 58 FR.

SOCIÉTÉ ANONYME FRANÇAISE 75 ter, Rue de Villiers, 75 ter NEUILLY-SUR-SEINE

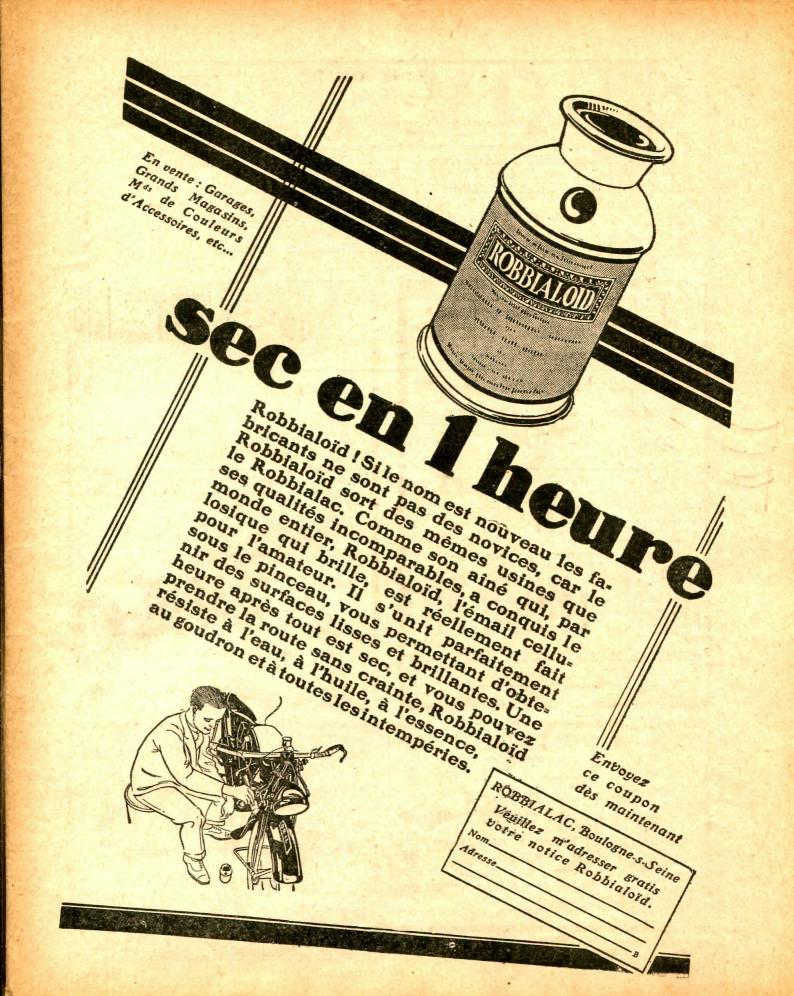
Dépôt PARIS: ÉT.R. MUNRO, 198, Bd Péreire

NE ROULEZ QUE SUR CHAINES



FRENCH CHAINS LDT, 59, Avenue de la Grande-Armée-PARIS

S



A réalisé pour vous une Machine défiant toute concurrence. Prix:

CETTE MACHINE, MODÈLE SS 1930, ÉQUIPÉE AVEC CADRE SIMPLE BERCEAU - BRASÉ -FOURCHE BRASÉE, EST MONTÉE AVEC LE FAMEUX MOTEUR "JAP" 350 cmc., A SOU-PAPES LATÉRALES. POURQUOI, NE SERAIT-ELLE PAS LA MACHINE À VOTRE CHOIX?...

Nous livrons également cette Machine équipée avec Alternateur.

OHOLL

Nous recommandons particulièrement nos Bloe-Moteurs 350 et 500 cme, - Moteur SOYER, à Arbre à cames en tête.

LEUR PRIX - Avec Éclairage électrique et Klaxon. -

AUTRES MODELES de 175 à 500 cmc., Moteurs JAP et SOYER, de 2.900 fr. à 7.450 fr.

CATALOGUE GRATUIT -**VENTE A CRÉDIT**

AGENTS DEMANDÉS POUR RÉGIONS NON ENCORE CONCÉDÉES

ÉCRIRE A: SERVICE M

69, Route de la Révolte, 69 — LEVALLOIS (Seine) —

MAGASIN D'EXPOSITION : 6, AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE -:- PARIS

Motocyclistes . .!

LA CÉLÈBRE MARQUE

Vous présente sa Nouvelle Motocyclette 500 cmc.

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

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

Livraison par ordre d'inscription

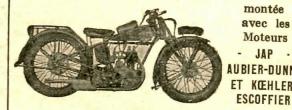
VENTE A CRÉDIT EN 10 MOIS

par tous Agents de la Marque et renseignements gratuits sur demande

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

UNE MARQUE QUI S'IMPOSE

Unique en élégance et en qualité



montée avec les Moteurs JAP -AUBIER-DUNNE ET KŒHLER-

Cadres entièrement brasés, raccords en acler forgé

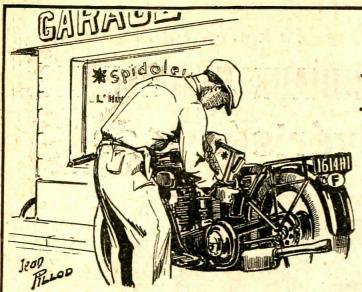
DEVAUX & CONSTRUCTEURS

241 bis, Avenue Daumesnil - PARIS (12°)

LES PLUS GRANDES FACILITÉS DE CRÉDIT

761. DIDEROT 37-64

Tél.: DIDEROT 37-84



Le graissage des 4 temps

La désérioration d'un la désérioration d'un de moseur à soujours du conséquences:

moseur à conséquences:

consequences:

soyez sairs vous

lubrifiant que vous

employez.

A température très élevée qui règne à l'intérieur des cylindres des moteurs de motos - de par les conditions difficiles de refroidissement - soumet l'huile à si rude épreuve que sa nature peut en être complètement modifiée.

Une huile de qualité inférieure, dont la viscosité n'est pas suffisamment constante à l'usage, peut devenir exagérément fluide et ne plus constituer, entre les surfaces frottantes, la pellicule protectrice nécessaire. D'où rayage des cylindres, usure anormale des segments et autres accidents plus graves.

La Spido AR a été spécialement conçue pour le graissage des 4 temps, tout comme la Spido T l'a été pour celui des 2 temps. Elle protègera efficacement votre moteur et augmentera son rendement.



Spido l'huile de sécurité

Pour	envoi gratis de notre Guide Motocyclettes 1 retourner ce coupon sous enveloppe fermée.	929

Nom

Adresse _____

Société Anonyme A. ANDRÉ FILS, 8, r. de la Tour-des-Dames, PARIS

SUR 5 km. - 5 miles - 10 km. - 10 miles -

LES RECORDS MONDIAUX ET FRANÇAIS Sont pulvérisés par



Sa foudroyante rentrée en course de Vitesse confirme Sa Suprématie

JOURNÉE DES RECORDS A MONTLHÉRY

1er Septembre 1929 (cat. 175 cc.)

JEAN de LATOUR sur ROVIN BAT LES RECORDS SUIVANTS:

 5 km. départ lancé : moyenne
 130^{km} . 170 ancien record | 18 km 616

 5 miles départ lancé —
 129^{km} . 448 —
 118^{km} . 280

 10 km. départ arrêté —
 125^{km} . 326 —
 115^{km} . 792

 10 miles départ arrêté —
 126^{km} . 000 —
 116^{km} . 635

Huile Kervoline - Pneus Hutchinson

Catalogues gratuits et conditions
- e de vente en 12 mois - -

18 Modèles de 175 à 500 cmc. depuis 2.100 fr.

MOTOCYCLETTES



169, Boul. Péreire — PARIS — Téléphone : GALVANI 44-28 —



EDITORIAL

Comment on écrit l'histoire

Nous lisons dans la Dépêche d'Eure-et-Loir, sous la manchette « Chûte de Motocyclettes » l'entrefilet suivant :

Lundi vers 15 h. 30, M. Henri Monthioux, 28 ans, chauffeur, à l'usine hydraulique; montait la rue Sainte-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 con-

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

Vous vous représentez les réflexions des lecteurs de ces quelques lignes. Plus encore qu'on ne plaindra la malheureuse victime, on sortira contre la motocyclette, les critiques habituelles, on déclarera qu'elle est tout au plus bonne pour des fous et que ce père de famille a ridiculement exposé sa vie. Mais, en réalité, le rédacteur qui a rapporté cet accident ne s'est nullement soucié de l'exactitude.

Ce n'est, ni une imprudence du motocycliste, ni un défaut de la machine qu'il faut incriminer, mais une coupable négligence de la Compagnie du Gaz qui avait ouvert une tranchée et ne l'avait pas suf-samment comblée. Un accident tout aussi grave eût pu survenir à une voiture. Mais les Compagnies du Gaz sont toutes-puissantes et le journal local n'a sans doute pas voulu se mettre à dos celle de la ville. Les Municipalités réclament en vain et on voit des ouvriers piocher une chaussée fraîchement refaite, y installer une canalisation et rejeter ensuite la terre dans le trou au petit bonheur. Tant qu'il n'en

résulte que des buches sans gravité, personne ne réclame rien, mais voici que dans l'accident de Chartres, il y a la mort d'un homme et la misère d'une famille. Dans de telles conditions, il n'y a aucune espèce de doute. La Compagnie fautive doit être responsable, au même titre qu'une Compagnie de Chemin de fer qui aurait laissé un passage à niveau ouvert au moment où arriverait un train. Il est donc à souhaiter que la veuve poursuive la Compagnie du Gaz et il n'est pas douteux qu'elle obtienne satisfaction. On peut même désirer davanobtienne contre la Compagnie coupable un jugement sévère. On sait ce que vau en justice un précédent. Si des cas semblables se reproduisent, les Compagnies seraient condamnées automatiquement, en vertu de ce précédent, et la conséquence serait qu'elles en feraient le nécessaire pour signaler clairement leurs

tage : c'est qu'un club automobile prenne l'affaire en main et

chantiers, et pour remettre ensuite la route en état. Elles n'ont tout de même pas plus le droit de creuser des trous sous les roues, que des saboteurs n'en ont de placer des pavés sur les rails d'un chemin de fer.

Voilà donc un cas bien net d'accident dans lequel la moto elle-même n'a rien à voir, dont elle n'est à aucun degré responsable. Ce n'est pas « Chûte de motocyclettes » qu'il faudrait intituler l'entrefilet en question, mais « Criminellle négligence d'une Compagnie du Gaz ». C'est un hasard qui a lait qu'un motocycliste en fût victime. Une voiture eût pu fort

bien être dans le même cas.

SOMMAIRE

No 339 Samedi 7 Septembre 1929

RALLYE DU SALON.	1.095
	1.096
Par-ci, par là	1.090
En Vitesse : la Carbura-	
tion, par HP. Bores-	
troke	1.097
Chez Vannod, par Max	
	1.100
End	
Le Cardan, per Regairaz.	1.103
Les Records du Monde	1.104
Le moteur deux temps :	
historique (fin) par	
Wollf	1.109
Les Championnats de	
France	1.113
En Belgique, par G. De-	
	1 110
taille	1.119
La page du Conducteur,	
par Wright Driver	1.122
La page pratique	1.125
N. Maril	
Nos Mutilés	1.126

Huile minérale, huile de ricin?

Avec des moteurs à température de fonctionnement peu élevée, l'huile de ricin n'est pas toujours sans inconvénient. C'est ainsi qu'avec un très inoffensif moteur de voiturettes, nous avons dû renoncer à l'huile de ricin : elle gommait les soupapes parce qu'il était très largement

Car, c'est le défaut de l'huile de ricin, d'ailleurs très atténué dans les huiles de ricin spécialement traitées et qui sont supérieures aux huiles de ricin pures. L'huile de ricin peut, par temps froid rendre le départ très dur et nous nous rappelons, avant la guerre, nous être trouvé dans la presque i mpossibilité de faire repartir notre moteur et nous dûmes démonter le

cylindre. Avec les pistons en aluminium qui ont à froid un jeu plus grand, ce défaut est moins sensible et sur un Morgan, nous nous sommes servi d'huile de ricin sans que la mise en marche fût plus difficile, même l'hiver. Par suite de cette tendance à gommer et qui s'accentue lorsque l'huile de ricin a servi un certain temps dans un graissage par circulation il est nécessaire de vidanger plus souvent qu'avec l'huile minérale. Mais cela n'a pas d'inconvénient avec les moteurs de moto où l'huile ne circule pas, mais est renouvelée au fur et à mesure qu'elle s'épuise, soit en passant dans la chambre d'explosion, soit en s'échappant du carter. Nous n'avons pas remarqué que l'huile de ricin produisit plus rapidement de la calamine que l'huile minérale et en fait il est bien établi à l'heure actuelle, que la calamine provient plutôt de la mauvaise combustion du mélange gazeux. On constate par exemple qu'un moteur qui effectue un service de ville et fonctionne avec un mélange riche, s'encrasse plus vite qu'un moteur qui est employé pour un service de route.

Mélanger l'huile de ricin à l'huile minérale ne nous semble pas recommandable, car le mélange est peu homogène et nous n'aimons pour notre part pas beaucoup ces cuisines. Un lubrifiant doit être aussi homogène que possible pour que la pellicule d'huile présente une parfaite continuité. Nous avons, par acquit de conscience, essayé un tel mélange et nous devons d'ailleurs reconnaître que nous n'avons constaté aucun inconvénient pratique.

L'huile de ricin a contre elle son prix et sa mauvaise odeur. Elle gomme plus aisément. Du côté des avantages nous pouvons inscrire sa température de composition plus élevée et sa non-dilution par les vapeurs d'essence. Elle convient à tout moteur à haut rendement ou fournissant d'une manière continue un très gros effort. Mais pour toutes les machines normales fournissant un service normal, l'huile minérale d'une qualité bien appropriée est plus économique, plus commode et tout aussi sûre. Dans le cas des moteurs à circulation d'huile, la règle essentielle est de se rappeler que l'huile ne conserve pas indéfiniment ses qualités et que le secret d'une bonne marche et d'un bon graissage, c'est de vidanger assez souvent l'huile.

Encore un!

Si Jehan le Povre Moyne est condamné, pour ses calomnies contre la motocyclette, aux flammes infernales, il trouvera en A. M. du Petit Bleu un digne compagnon de rôtissoire.

A. M. n'a pas la main plus légère que l'esprit. Son rêve serait tout simplement de supprimer cycles et motos. A. M. ne doit se sentir à l'aise que dans une voiture à ânes ; lui aussi croit qu'un

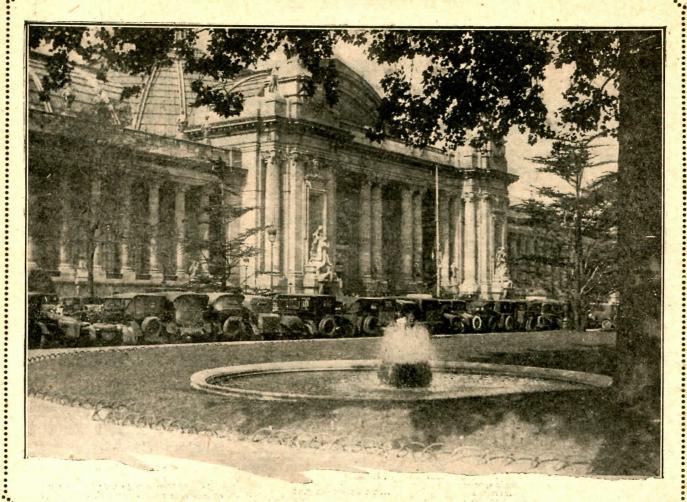
véhicule à deux roues est instable et qu'il faut pour s'y tenir l'adresse d'un danseur de corde. Cette ineptie a la vie dure, ou bien A. M. n'est pas sorti beaucoup de chez lui et il n'a jamais vu d'automobiles qui ont capoté, ou bien, néophyte timide, cramponné au volant de quelque antique voiturette, il trouve que les routes n'offrent pas à sa marche hésitante et sinueuse un champ assez vaste. S'il est si difficile de conduire un véhicule à quatre roues, il se représente avec effroi ce qu'il ferait sur deux roues, lui qui n'est jamais monté à bicyclette.

Et puis, bicyclettes et motos le gênent. Il condamne d'un trait de sa plume souveraine les deux véhicules démocratiques par excellence. « Le cycliste, dit-il, joint à son imprudence habituelle un mauvais vouloir de principe. Il tient à montrer son indépendance et son habileté qui le menent en général sous les roues d'une voiture ? » Mais en quoi cela condamne-t-il la bicyclette ? Sous prétexte qu'un monsieur en a assommé un autre à coups de canne, va-t-on proscrire dans tout le pays, le port de la canne ? Il a des cyclistes raisonnables, qui obéissent aux réglements routiers, et qui ne gênent personne. Qu'on punisse les cyclistes qui commettent des contraventions et qu'on laisse les autres rouler bien tranquillement à leur gré. Ils ont, comme tous, droit à la route. En tout cas, la bicyclette n'a rien à voir avec l'imprudence de certains cyclistes et elle n'est; par elle-même, nullement dangereuse. Nous sommes les premiers à demander qu'on crée des trottoirs-cyclables qui rendront plus commode l'usage de la bicyclette et qui ont l'intérêt de dégager *la route* d'un véhicule à marche lente, mais même sans trottoirs cyclables, il faut reconnaître le droit que possedent les cyclistes de rouler. Si A. M. veut débarrasser la route de tous ceux qui la gênent, il ne restera bientôt plus personne. Il enverra au rebut toutes les voitures, les camions, les piétons, les troupeaux, etc.

« Pour les motocyclistes, dit-il, la chose est plus grave encore. Non seulement ils ont la même mentalité que les cyclistes, mais ils manient un instrument difficile et le plus souvent défectueux. Nous ne nous lasserons pas de répéter que c'est folie de la part de l'Administration de laisser mettre en circulation ces motocyclettes bon marché dont le freinage est insuffisant. (A suivre.)



Le pari mutuel et le... sport! Au Longchamp allemand, à l'hippodrome de Ruhleben, les motocyclistes trouvent une attraction dominicale que nos parisiens redoutent! Mais aussi voyez... mutuel! que de choses à dire! Et puis... un garage moderne y est installé.



LE RALLYE DU SALON 1929

Organisé par Moto Revue

Des prix en espèces très importants — Des prix en nature nombreux -: C'est la première fois qu'en moto et cyclecars a lieu pareille démonstration :-

1º A l'occasion du Salon de la Moto, Moto Revue organise un rallye motocycliste qui aura lieu du samedi 26 Octobre au dimanche 27 Octobre

2º Ce rallye est ouvert à tous les groupements motocyclistes, et, à ce sujet, seront même autorisés les groupements temporaires ayant comme but la participation au rallye. Par exemple, les motocyclistes appartenant à une ville ou à une région quelconque peuvent se grouper à cette occasion.

3º Tous les types de motocycles et de cyclecars sont admis, quelle que soit la cylindrée. Les voitures seront admises mais, quel que soit le nombre des passagers, elles ne seront considérées que comme transportant deux personnes.

4º Tous les concurrents doivent être arrivés le dimanche matin 27 Octobre, porte Maillot. Ils peuvent partir de n'importe quelle ville. Ils devront se conformer strictement aux prescriptions du Code de la Route et à tous les arrêtés particuliers réglementant la circulation dans les agglomérations.

50 Le classement sera établi d'après les deux facteurs suivants : distance parcourue (d'après la carte Michelin) ; nombre de concurrents à l'arrivée.

Les points seront attribués de la manière suivante : I point par concurrent et I point par kilomètre de parcours (fractions de kilomètres non comprises).

Ainsi un groupement de 50 motocyclistes venant de 250 kilomètres recevra 250 × 50 = 1.250 points.

6º Des prix d'une valeur totale importante sont affectés à ce concours. Ils seront répartis au groupement ayant obtenu le plus grand nombre de points.

7º Des prix spéciaux en espèces et en nature seront affectés : A la machine la mieux entretenue :

A la machine la mieux équipée ;

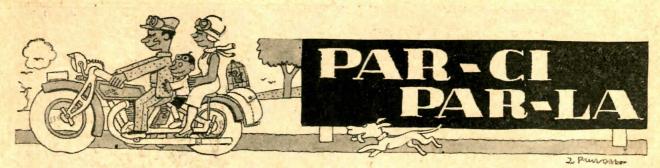
A la machine de la plus petite cylindrée venant du point le plus éloigné, etc...

8º Tous les concurrents recevront une breloque-souvenir. Après l'arrivée, le dimanche à 14 heures, tous seront tenus de se rendre en groupe, sous la conduite des commissaires, au Grand-Palais, à proximité duquel un emplacement sera prévu pour le stationnement des machines. L'entrée du Salon sera offerte par Moto Revue aux concurrents du Rallye Salon, à l'occasion de cette visite groupée.

9º Les inscriptions seront reçues à Moto Revue à partir du ler octobre. Les concurrents recevront des disques sur lesquels sera peint le numéro d'inscription, et qu'ils devront placer

sur leur machine.

Dans notre prochain numéro nous donnerons de plus amples renseignements.



Les Acrobates se valent

Puisque nous sommes dans les acrobaties. lachons Coindet sur sa Gnome et parlons un peu de la Terrot. Dans le n° 335, nous avons donné la photo de MM. Vial et Vermot de Dijon dans un de leurs numéros. Or, nous recevons ce mot de Bône : « Pardon ! Moto Revue, les deux instantanés que vous publiez, sont la reproduction d'un exercice dont mon mécanicien àgé de moins de 18 ans, M. Civi-letti de Bône, est l'auteur. Voudriez-vous rectifier cette inexactitude.

Quand vous achetez une machine nouvelle

Un jeune homme vient d'acquérir une superbe 350. Immédiatement, il déambule rue Vivienne à une allure tout de même rapide, arrive au carrefour Feydeau et se fait froidement accrocher par un G. 7. Attroupement, front démoli, machine en accordéon.

Par un hasard assez rare, la foule donne raison au motocycliste. Quant à nous, impartialement, nous constatons que la machine est restée en prise directe. Notre voisin nous assure

restée en prise directe. Notre voisin nous assure qu'il marchait à 15 à l'heure. Concilier les deux faits est assez difficile. Nous nous taisons, c'est le mieux que nous avons à faire. Nous tâtons les freins. La garniture glisse d'une façon indiscutable.

CONCLUSION. — Quand vous achetez une machine neuve, n'oubliez jamais que le moteur n'étant pas rodé, elle a des reprises variables, tantôt brutales, tantôt molles; qu'ensuite les freins sont rarement au point, la garniture étant neuve; ils ont tendance au bout de quelques kilomètres à s'écraser, et la tige de freins doit de ce fait être réglée à nouveau... et en suivant ces conseils, vous aurez le plaisir de ne pas abîmer votre crâne contre un taxi. contre un taxi.

La belle machino

C'est l'A. B. C. : oui, l'A. B. C. Etant dans un bistrot (ça arrive!), un charmant garçon discute moto : il possède une A. B. C., qu'il conduit à 240 couramment! On l'écoute avidement, car il a du bagout! Dans un coin, préparant ses Par-ci, par-là, notre secrétaire dresse l'oreille : ça le chiffonne : « Mais, mon cher, laissez à l'A. B. C. sa valeun, elle est une belle machine ; mais enfin... » « Savez-vous à qui vous parlez! » réplique notre Limousin, car il est de ce beau pays. Et le voilà parti soutenant ses assertions, pariant tout ce qu'il soutenant ses assertions, pariant tout ce qu'il est bétement possible de parier... Puis soudain, sortant le dernier numéro Moto-Revue:

Monsieur, on voit que vous ne lisez pas les journaux motocyclistes... Dans un cas comme le vôtre, on se tait.»

Et suffoqué, notre secrétaire décampait appelé d'ailleurs à un rendez-vous technique à l'usine même qui sort les A. B. C. Grandeur et décadence!

Recordmen

Parmi les recordmen en petite cylindrée, Liaudois conserve toujours son titre, et il est utile de le signaler, car Liaudois est français, et un recordman du monde français doit nous être cher. D'ailleurs pourquoi ne pas annoncer à nos lecteurs que pendant la course du Klausen, il a accompli certainement la performance la plus difficile et la plus enviée. Il a escaladé la terrible côte et le fameux col pour la première fois en petite cylindrée.

Le Monde Motocycliste

Deuil marocain

René Malherbe, un des membres des plus actifs de l'U. M. de Rabat, vient de décéder à la suite d'une chute. Moto Revue adresse à sa famille et à ses nombreux amis ses conduciones émuses. condoléances émues.

ET LE GLOBE TROTTER ?

Le Juif Errant ...

De Riga, le Juif Errant nous écrit : « La traversée de la Lithuanie de Memel à Kaunas et Riga est une œuvre de patience sur les chemins « naturels» du type russe. Les motocyclistes de la capitale lithuanienne ont déjà bien du courage pour circuler sur le « pavé» de leur ville! Malgré cela! le sport fleurit! Il y a même des accidents, tout comme chez nous. Donc! ça va!

La partie un peu sportive, le « cross-country» a déjà trop commencé... dès la frontière lithuanienne! La pluie promet de beaux bourbiers, dérapages, etc... sur les chemins de ferme qui passent pour route en Esthonie, vers Dorpat, R. Sexé. »

... va en zig-zagant

Le voyage en zigzag continue sans incident ; la dernière carte de Sexé est ainsi

libellée :
 « C'est très excitant, les pays sans routes.
On regarde le ciel avec cette hantise de la pluie qui rend le chemin impraticable ; alors, on reste bloqué dans une bourgade perdue... jusqu'à ce que ça sèche un peu. Il pleut jusqu'à ce que ca sèche un peu. Il pleut justement. Encore! Heureusement Dorpat est une ville.

... à travers les boues

Ah! chez les motorevuistes les pluies ont transformé les chemins de terre d'Esthonie en des bourbiers où la « navigation » a été des plus pénibles. Je ne sais si l'arrivée dans la capi-tale, d'une moto et d'un « bonhomme », aussi couverts de boue! a fait une bonne propa-gande pour le jeune mouvement motocycliste esthonien! Il le croit! j'en doute.

Robert Sexé

Un concours sur l'itinéraire inconnu zigzagant serait curieux...

Encore au Maroc...

Nous apprenons le mariage de Léon Gillot qui fut vainqueur de Paris-Les Pyrénées-Paris l'an dernier et dont les exploits au Maroc ont récemment prouvé la valeur, puisqu'il est devenu Champion de vitesse en catégorie 350 cmc. du Maroc, avec Mademoiselle Jeanne Grandclément, qui elle-même est une fervente motocycliste. Nos vœux de bonheur. de bonheur.

En Angleterre ne circulent en solo que les as, les célibataires solitaires et les fous. Les autres préfèrent le tansad.

Londres-Edimbourg

Au Trial 1929 Londres-Edimbourg, nous re-marquons que les quatre médailles d'or, ainsi que le prix spécial de la machine la plus silen-cieuse ont été remportés par F. H. Wheelock, sur 1.000 cmc. Matchless en sidecar.

Arrêt sur un mètre

Nous sommes à l'époque des longues randonnées; si vous désirez bien profiter du voyage et ne pas avoir de désagréments en cours de route, ne partez_pas sans vous assurer que les freins de votre moto sont équipés de garnitures « Ferodo », la seule garniture de ce nom, celle qui donne toute sécurité et qui vous évite tout accident. «Ferodo » la grande marque française arrête net.

Eh! bien, celle-là nous surprend

P.-S. — Je profite de la présente pour vous faire remarquer que bien souvent la couverture de Moto-Revue représente une très belle photo (site, monument) et qu'il serait très intéressant de savoir de quoi il s'agit, car en général, ce n'est pas indiqué au-dessous.

Mot d'ordre ? Mauvaise foi ? Motophobie

Je sais bien que je vais hurler pour rien et que cela ne changera rien à la façon de faire, mais cela me soulagera un peu.

Voilà de quoi il retourne :

Un quotidien publiait récemment un «fait divers » dans lequel il était dit qu'un Monsieur Chabonnat roulant en sidecar s'était à tel endroit jelé sur une camionnette, d'où frac ture de la jambe, hôpital etc...

ture de la jambe, hôpital etc...

Or Chabonnat a la double particularité d'être mon voisin et mon ami, ce qui m'a permis de savoir le vrai, dans cet accident. En réalité, mon pauvre camarade a été proprement embouti par le-dit camion comme en ont témoigné 6 témoins tous en sa faveur et l'état même de son sidecar. Pilotant un sidecar à droite, le pilote a eu la jambe gauche cassée et le moteur côté gauche a été littéralement éventré; on ne conçoit pas bien en face de ces précisions quel geste et quel coup de guidon a pu être donné pour se jeter ainsi de travers avec un side, contre un camion.

La motorphobie et le je-m'en-foutisme des

La motophobie et le je-m'en-foutisme des chroniqueurs de faits divers sont-ils donc incurables?

De deux choses l'une : ou cette chronique De deux choses l'une : ou cette chronique est destinée à renseigner le public sur les embûches de la circulation, alors elle doit être sincère, en quelque sorte éducative grâce à la relation des faits réels et tels qu'ils se sont passés ; ou, ce qui est plus probable, la même chronique est destinée à assouvir la passion sadique de lecteurs vampires, à qui il faut, chaque jour, jeter, en pâture, des crânes et des jambes broyées, des corps déchiquetés, des enfants violé: salors elle est immorale et, comme telle doit disparaître.

Ces rapports erronnés sont néfastes, d'autant qu'ils jettent le discrédit sur une industrie honnète et qu'ils effrayent sans raison valable les non-initiés. Un journal doit être un éducateur impartial et non une annexe du Grand Guignel

Max End

Double carburateur sur un même cylindre

A LA CONQUETE DE LA VITESSE

La Carburation

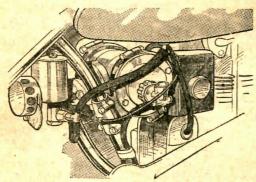
par H. P. Borestroke

Autrefois, la carburation apparaissait comme la difficulté essentielle de la mise au point et de la conduite. C'était le temps des « rois de la carburation ». Aujourd'hui, par contre, il est probable que le réglage de la carburation est dans la mise au point d'une machine de course, ce qui est le plus aisé. La principale difficulté vient de ce que le même réglage ne convient pas pour toutes les températures et pour toutes les pressions atmosphériques et qu'avant chaque course il faudrait procéder à un nouveau réglage. La meilleure manière de se tirer d'affaire, c'est de noter au cours des essais le numéro de gicleur qui convient à une pression barométrique et à une température déterminées. Il y a des baromètres de poche fort commodes qui ont la forme d'une montre et des petits thermomètres peu encombrants. On consigne toutes ces observations sur carnet et ainsi le jour de la course, on peut choisir à coup sûr

Carburateur par cylindre : solution courante de course

modifications au réglage de la distribution, et, si on ne retouche pas les tubulures, ce ne sont pas elles qui obligeront à varier les dimensions du gicleur ou du diffuseur. Il y a, somme toute, un réglage type, un réglage moyen que des conditions différentes de pression de température forcent à modifier très

légèrement. Les écarts entre les dimensions des gicleurs de série sont trop grands. Calibrez-les donc vous-même avec des aiguilles.



Le compresseur a été utilisé sans grands résultats sur Rovin J.A.P.

> Conventry a abandonné le compresseur

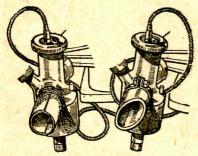
le gicleur convenable. Une autre précaution indispensable, c'est d'avoir des gicleurs exactement calibrés, ce qui n'est pas toujours le cas avec des gicleurs de série. Ayez donc un jeu d'aiguilles qui vous permettront de mesurer exactement l'orifice du gicleur. Mais, au moins pour des courses sur route, il y a des gicleurs dont le débit peut être modifié en marche par le déplacement d'une aiguille. Ces gicleurs sont très commodes à cause des circonstances très variées qui nécessitent des variations dans le réglage de la carburation.

La carburation n'est pas seulement affectée par des causes externes, mais encore par des causes internes, température du moteur, dessin des tubulures, etc., mais ces causes sont pour ainsi dire, constantes, et si on n'apporte pas de



Le réglage d'un carburateur pour la vitesse pure est sans doute le plus facile, puisque vous n'avez à tenir compte ni de la consommation, mi des reprises. En fait, nous ne croyons pas qu'il y ait dans cet ordre d'idée un carburateur supérieur au Rat Trap de Binks. Il est juste composé d'un diffuseur et d'un gicleur. Un volet permet d'obturer l'air pour le départ et, au besoin (ce qui est d'ailleurs fort peu recommandable), pour l'arrêt. Mais les constructeurs ne le recommandent pas pour des distances dépassant, et encore sur piste, 10 kilomètres. Aussi, ont-ils créé pour les sportsmen qui ne regardent créé pour les sportsmen qui ne regardent pas à la consommation, un autre type, le Mouse Trap (piège à souris) qui comporte un boisseau d'étranglement et un gicleur

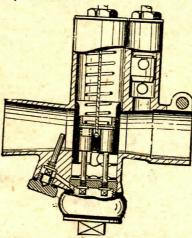
de ralenti. Cet excellent instrument n'a, pour nous autres Français appauvris par le change, qu'un inconvénient, c'est son prix élevé.



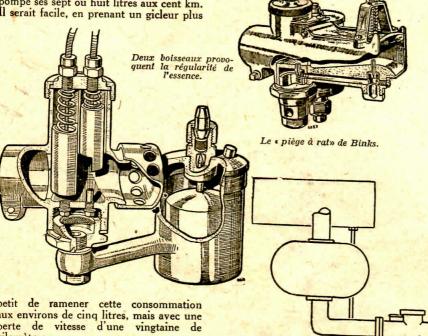
Pour diminuer l'arrivée des poussières, cer-tains as appliquent un cylindre en carton qu'ils découpent ensuite en biseau.

Mais, on peut avec tout carburateur bien réglé, obtenir d'excellents résultats. Mais ne vous attendez pas à concilier la vitesse et l'économie. Nous avions, avant la guerre, une moto qui, lorsqu'elle nous fut livrée, ne dépassait guère le 80 (c'était une 350), mais elle ne dépensait pas trois litres au 100 km. Après différentes modifications et en particulier un changement de carburateur, elle put monter à plus de cent, mais la consommation s'était du même coup élevée à cinq litres. Nous avons actuellement sur un cyclecar de 1.100 cmc., un moteur qui pompe ses sept ou huit litres aux cent km. Il serait facile, en prenant un gicleur plus

d'essence et c'est pourquoi la tubulure d'admission ne doit présenter aucun coude, aucune saillie. Comme les gaz circulent à des vitesses qui peuvent dépasser trois cents kilomètres à l'heure, il faut aussi supprimer toutes les rugosités et polir l'intérieur des tubulures. Il peut en résulter un gain de vitesse de plus de cinq kilomètres.



Carburateur à double gicleur de Cozette.



petit de ramener cette consommation aux environs de cinq litres, mais avec une perte de vitesse d'une vingtaine de kilomètres.

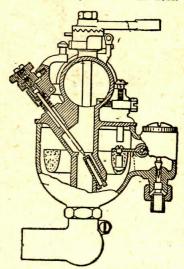
Alors que le dosage ne présente pas de grosse difficulté pour un moteur de courses qui marche presque continuellement à son maximum de puissance, un problème beaucoup plus délicat, c'est celui de l'homogénéité du mélange. Un mélange dont la masse n'est pas composée d'une manière uniforme ne peut que brûler irrégulièrement. Il faut, tout d'abord, éviter les condensations

L'aspiration du moteur n'est malheureusement pas continue et il se produit des pulsations qui déterminent dans la marche de la colonne gazeuse des à coup et des condensations. La colonne de gaz rebondit même contre le dessous de la soupape d'admission qui se ferme et ils

Schéma du montage d'un compresseur aspi-rateur du mélange. se trouvent rejetés en arrière, au delà du carburateur, dans l'atmosphère. Pour éviter cette perte d'un précieux carburant, il y a intérêt à avoir une longue prise d'air où l'essence se condense pour être entraînée à l'aspiration suivante.

Nous pouvons également agir sur le débit d'essence en réglant le niveau de l'essence dans la chambre à niveau constant et par suite dans le gicleur. Pour la course on règle le niveau de telle sorte qu'il soit imperceptiblement plus haut que l'orifice du gaz gicleur.

Le carburateur Amac est un des plus faciles à régler. Il suffit, en effet, de chercher le gicleur qui donne un débit tel



Freinage par aiguille adopté par une marque française.

qu'on puisse donner tout l'air quand on marche à pleins gaz. On essaie ensuite les trois boisseaux de gaz livrés avec le carburateur pour savoir celui qui donne la meilleure accélération.

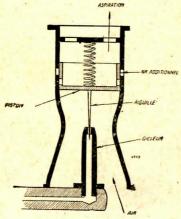
Le Brown et Barlow de sport est, lui aussi, la simplicité même à régler puisqu'on peut modifier en route le débit du gicleur au moyen d'une commande au guidon.

Le réglage du Longuemare à deux gicleurs n'est pas plus difficile. Occupezvous d'abord du gicleur principal. Vous prendrez celui qui donne la plus grande vitesse et permet de donner tout l'air additionnel. Pour le second gicleur, choisissez celui qui donne la meilleure accélération sans un trou dans la carburation.

On obtient aussi de fort bons résultats, même pour la vitesse, avec le Zénith et le Solex. Employez la buse la plus large de section que peut supporter le moteur et ensuite choisissez le gicleur principal qui vous donnera la plus grande vitesse. Vous trouverez dans de petites brochures que publient ces maisons toutes les indications de réglage. Nous ne pourrions que les reproduire ici. Nous vous conseillerons de les compléter par

une prise d'air additionnel, réglable.

Polycylindres Lorsqu'on veut vraiment tirer les meilleurs résultats d'un moteur à deux cylindres, il n'y a aucune espèce de doute ; il faut un carburateur par cylindre. On peut également avoir deux corps de carburation alimentés par una seule



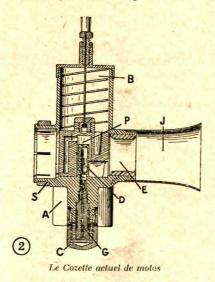
Auto-freinage de l'essence.

chambre à niveau constant. Malheureusement, le réglage de ces deux carburateurs est très difficile. On ne peut guère songer à régler successivement les deux cylindres, car le moteur sur un cylindre ne peut atteindre son régime. Il faut donc régler les deux carburateurs à la fois. C'est là qu'on appréciera le plus la nécessité d'avoir des gicleurs dont on a soi-même vérifié le calibrage. Si on a un

bicylindre en V et un seul carburateur, il ne faut pas que la tubulure d'admission forme un T mais un Y et que la branche de cet Y sur laquelle est fixé le carburateur soit assez longue.

Suralimentation

La forme la plus simple de suralimentation consiste à diriger vers l'avant de la machine la prise d'air, mais cela est plus nuisible qu'utile. L'augmentation de



pression gêne en effet le jaillissement de essence. On se trouve donc amené à corriger cette augmentation nuisible de la pression dans la tubulure d'admission par une augmentation correspondante de la pression dans la cuve à niveau constant au moyen d'un tube dérivé de la manche à air. Mais nouvelle difficulté c'est que cette augmentation de pression dans la cuve à niveau constant entrave l'arrivée de l'essence, et nous devons encore compenser au moyen d'une tuyauterie qui relie la manche à air au réservoir d'essence. Voilà bien de la complication pour un gain bien incertain. Personnellement nous croyons que l'on perd plus qu'on y gagne.

Pour augmenter vraiment la puissance il faut recourir à la suralimentation telle qu'elle est pratiquée sur les voitures de course et employer un compresseur à palettes comme le Cozette ou le Roots. Des essais sont poursuivis en particulier par D. F. R., qui emploie un Bradshaw 250 cmc., suralimenté. Mais comme toute la suralimentation n'est pas encore entrée dans la pratique courante des motos de course et un amateur ne peut songer à adapter à son moteur un compresseur. Une modification complète du moteur de l'allumage sont nécessaires. Au début la suralimentation a donné lieu sur les voitures à de nombreux déboires. Nous nous garderons bien d'engager nos lecteurs à courir une aventure dont le résultat probable serait la destruction moteur. H.P. Borestroke.

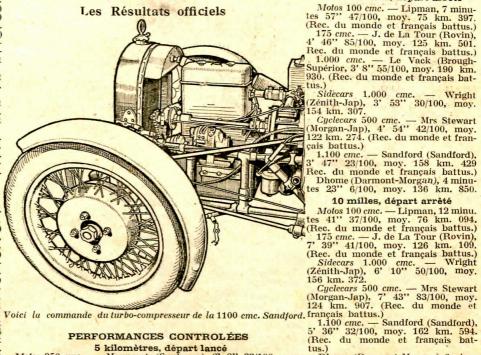
5 kilomètres, départ lancé

Motos 100 cmc. — Lipman Les Records du Monde (Records du monde et français battus.) 3, 51,, 50/100, moy. 77 km. 733. (Records du monde et français battus.) 175 cmc. — J. de La Tour (Rovin, 2' 17' 89/100, moy. 130 km. 538. (Rec. du monde et français battus.) 350 cmc. — Denly (A. J. S.) 1' 44'' 51/100, moy. 172 km. 232. (Rec. du monde et français battus.) 1.000 cmc. — Le Vack (Broughsupérior), 1' 28'' 59/100, moy. 203 kilomètres 180. (Rec. du monde et français battus). Sidecars 1.000 cmc. — Wright (Zénith-Jap), 1' 52'' 39/100, moy. 160 km. 156. Cyclecars 500 cmc. — Mrs Stewart (Morgan-Jap), 2' 18'' 79/100, moy. 129 km. 692. (Records du monde et français battus.) 1.100 cmc. — Sandford (Sandford). 1' 45'' 85/100, moy. 170 km. 051. (Records du monde et français battus.) Dhome (Darmont-Morgan,) 2, 4 secondes 97/100, moy. 144 km. 034.

5 milles, départ lancé

Motos 100 cmc. — Lipman, 6 minus 18" 7/100, moy. 76 km. 620 Motos 100 cmc. — Lipman, 6 minutes 18" 7/100, moy. 76 km. 620. (Rec. du monde et français battus.) 175 cmc. — J. de La Tour (Rovin), 3, 34" 38/100, moy. 129 km. 680. (Rec. du monde et français battus.) 350 cmc. — Denly (A.J.S.), 2 minutes 48" 34/100, moy. 172 km. 080. (Rec. du monde et français battus.) 1.000 cmc. — Le Vack (Brough-Supérior), 2' 22" 89/100, moy. 202 km. 730. (Rec. du monde et français battus.) Sidecars 1.000 cmc. — Wright (Zénith-Jap), 3' 01", moy. 160 km.044 Cyclecars 5.00 cmc. — Mrs Stewart (Morgan-Jap), 3' 4" 4/100, moy. 129 km. 297. (Rec. du monde et français battus.)

sur 5 et 10 kilomètres.



5 kilomètres, départ lancé Motos 350 cmc. — Monneret (Sunbeam) 2' 8" 32/100, moy. Dhome (Darmont-Morgan), 6 minutes 59" 56/100, moy. 138 km. 087.

1.100 cmc. Sandford (Sandhillor chic. — Sandford (Sand-ford), 2' 50" 58/100, moy. 169 km. 820-Rec. du monde et français battus.. Dhome (Darmont-Morgan), 3 mi-butes 22" 38/100, moy. 143 km. 136.

10 kilomètres, départ arrêté

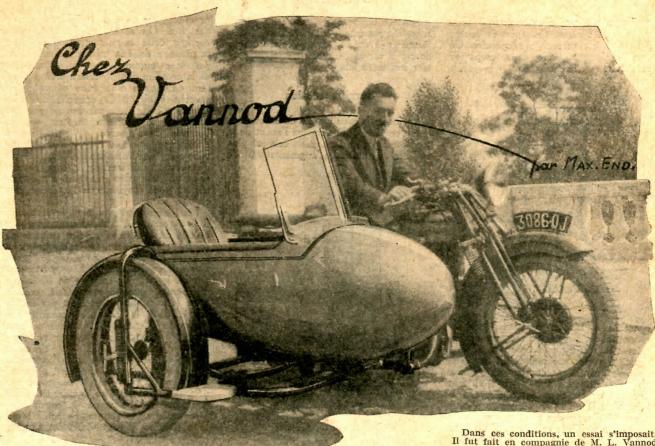
930. (Rec. du monde et français bat-

tus.)
Sidecars 1,000 cmc. — Wright (Zénith-Jap), 3' 53" 30/100, moy.
154 km. 307.
Cyclecars 500 cmc. — Mrs Stewart (Morgan-Jap), 4' 54" 42/100, moy.
122 km. 274. (Rec. du monde et français battus.)

1.100 cmc. — Sandford (Sandford), 3' 47" 23/100, moy. 158 km. 429 Rec. du monde et français battus.) Dhome (Darmont-Morgan), 4 minutes 23" 6/100, moy. 136 km. 850.

10 milles, départ arrêté

tus.)



es carrosseries « L.V. » sont depuis long-temps connues et avantageusement. Com-bien d'entre elles ont, dès l'après-guerre, rendu quelque esthétique et quelque confort aux sidecars de l'armée dont les caisses

aux sidecars de l'armée dont les caisses étaient vraiment rudimentaires pour ne pas dire affreuses.

Il faut croire que cette carrosserie a été réussie du premier coup et qu'on ne pouvait, dans la forme fuselée, envisager beaucoup mieux, puisqu'à l'heure actuelle elle jouit encore d'une vogue incontestable ; elle a été renditifée et améliorée deue la détail et dans encore d'une vogue incontestable ; elle a été modifiée et améliorée dans le détail et dans le souci du confort, mais l'allure générale est toujours la même, en « goutte d'eau ».

Il était logique que, fabriquant des carrosseries, les Établissements L. Vannod en vinssent un jour à envisager la fabrication du châssis lui-même.

En effet si l'on ne pouvoit guère envisager.

il y a 4 ou 5 ans, le sidecar tiré par des motos de faible cylindrée et si les stocks de châssis américains étaient considérables, cela a beaucoup évolué depuis ; les machines des stocks commencent à s'épuiser et le rendement des moteurs s'est considérablement accru; il fallut donc que le constructeur, jusqu'alors spécialisé dans la fabrication des caisses, entreprit pour satisfaire aux demandes en 350 et 500 cmc., des châssis appropriés comme poids et encombrement à ces cylindrées moyennes.

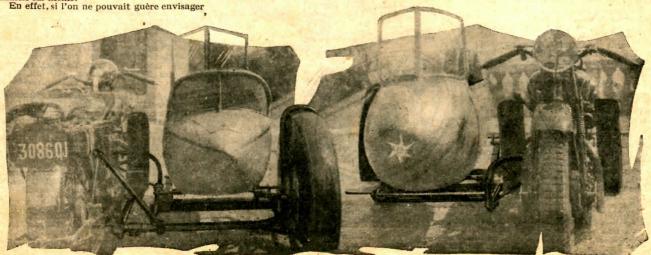
Après une mise au point de plus d'une année, le châssis « L.V. » est passé ces derniers temps dans la phase commerciale, complétant heureusement les carrosseries de même marque et bénéficiant justement de la juste

que et bénéficiant justement de la jus faveur dont jouissaient ces carrosseries.

Dans ces conditions, un essai s'imposait. Il fut fait en compagnie de M. L. Vannod sur un équipage Automoto 500 cmc. Mais avant de donner les détails de marche, il convient de faire une description de ce châssis original en bien des points.

Le châssis « L.V.» est, en quelque sorte, mixte par la raison qu'il est réalisé partie en tubes et partie en tôle pliée; la majeure partie de sa structure, ses bras d'attache et le support de roue sont en tubes, mais l'entretoise centrale, haubannant le tout et supportant la caisse, par l'intermédiaire de ressorts à lames, est constituée par une pièce en tôle en U destinée à renforcer la rigidité de l'ensemble.

Une autre particularité de ce châssis réside dans la roue enveloppée et suspendue d'une façon très originale, tout au moins dans la catégorie sidecars. Le moyeu de la roue arrière est pris entre quatre ressorts, deux de chaque côté, dont deux compensa-



teurs et le moyeu, bien guidé, travaille rigou-reusement dans la verticale. La conception de la fourche-support de roue permet en outre, tout en ayant une roue enveloppée, d'en effectuer très facilement le démontage, voire l'échange en cas de roues interchangea-

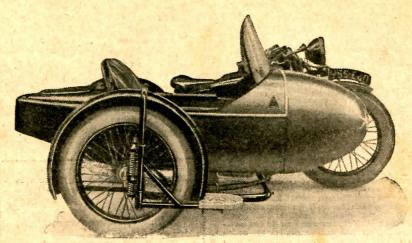
L'avant de la fourche est concu pour recevoir un marche-pied facilitant l'entrée dans la carrosserie.

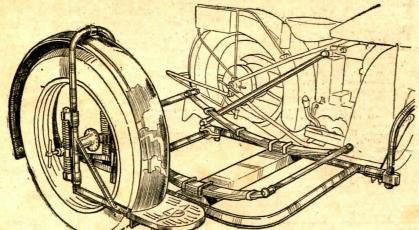
dans la carrosserie.

Le mode de fixation du châssis est du type rigide à quatre attaches, le réglage et le centrage s'obtenant soit par télescopage des tubes, soit par déplacement des colliers suivant les nécessités. Ce châssis est donc standard et peut être monté sur toute moto à partir de 350 cmc.

moto à partir de 350 cmc.

La carrosserie est, comme il a été dit plus haut, du type profilé en «goutte d'eau». Réalisée suivant la méthode des carrosseries de voitures elle est composée d'une armature de bois habillée de tôle. Elle est suffisamment spacieuse et le dossier, débordant en hauteur, donne un excellent appui jusqu'aux épaules. Un pare-brise en forme de coupe-vent augmente le confort du passager





ainsi que, pour la pluie une capote rapide-ment montable.

ment montable.

La pointe arrière sert de coffre dont l'accès aisé est assuré par une large porte étanche placée derrière le dossier.

Cette carrosserie peut être employée à volonté en monoplace ou en 1 place 1/2.

Le fini, (couleur et filets) en harmonie avec la moto est, comme la garniture et comme toute la structure, très soigné jusque dans les petits détails.

Naturellement, tous les diamètres de roues et toutes les sections de pneus peuvent être montés en concordance avec ceux de la

roues et toutes les sections de pleus pleuvelté étre montés en concordance avec ceux de la moto que ce sidecar doit équiper. Parti d'abord comme passager, M. Vannod me pilota sur sa demande et sans chercher à les esquiver sur les plus mauvais pavés de Courbevoie, et, Dieu sait si l'on en trouve!

J'ai constaté une fois de plus que la suspension d'un sidecar bien établie était de beaucoup supérieure au confort à celle de bien des voiturettes; roue suspendue et caisse suspendue, ce double jeu de ressorts isole parfaitement le passager de la route et lui évite les pire trous et les pires cahots; c'est avec un vrai plaisir que l'on regarde la roue du sidecar s'évertuer en bonds désordonnès alors que la carrosserie et son occupant demeurent imperturbablement calmes et ne participent nullement à cette danse si dénuée de charme; à considérer cette roue qui saute, tombe et rebondit, on éprouve un effet moral de sécurité et de douceur qui augmente la joie de se sentir si bien isolé du sol. Si je n'avais eu quelque pitié pour mon sol. Si je n'avais eu quelque pitié pour mon pilote, certainement beaucoup plus secoué que moi, mais certainement moins que s'il

eût été en solo, j'aurais prolongé l'expérience, mais dès l'instant que l'on a pu faire 10 kilo-mètres sur le sol défectueux, sans secousses

mètres sur le sol défectueux, sans secousses pénibles, il n'y a pas de raison que cela change au cours d'une route plus longue.

La deuxième partie de l'essai s'effectua dans les côtes du Mont Valérien au long desquelles le bloc-Chaise de l'Automoto 500 mc. prouva, ce que je savais déja, qu'il était capable d'entraîner gaillardement un sidecar sur les profils les plus sévères.

Au cours du troisième essai, je pris place sur la moto afin de me rendre compte de la

Au cours du troisième essai, je pris place sur la moto afin de me rendre compte de la conduite, le sidecar était bien en ligne et bien d'aplomb et il fut normal de faire une centaine de mètres dans les mains avec le frein de direction légèrement serré.

La suspension n'influe nullement, aux allures courantes sur la direction, et les virages, en dehors ou en dedans, pris avec la marge de sécurité qu'il convient, s'effectuent en toute assurance.

en toute assurance.

Je dois reconnaître que, pilotant pour la de virages en vitesse ni de «tète à queue» plaisanteries aux cellent, je n'ai pas essayé de virages en vitesse ni de «tète à queue» plaisanteries auxquelles je n'aime pas me livrer sur des machines autres que la mienne par me livrer sur des machines autres que la mienne de livrer sur des machines autres que la mienne de livrer sur des machines autres que la mienne de livrer sur de la metal de la met propre: il n'est du reste nullement recom-mandable de virer ainsi et la presque totalité mandable de virer ainsi et la presque totalité des usagers du sidecar se soucient peu de virer à la vitesse-limite; il est done irutile de constater au point de vue tourisme comment se comporte un sidecar à roue suspendue dans les virages pris à des vitesses qu'on n'utilise Jamais.

C'est done un bon équipage qu'ont réussi les Etablissements « L.V.» tant au point de vue présentation que du point de vue confort et sécurité; il donnera certainement satisfaction à ceux qui, pour une raison ou pour une autre. préfèrent au tansad, le moelleux accueil d'une carrosserie bien suspendue

leux accueil d'une carrosserie bien suspendue et la secrète satisfaction d'avoir, sur le sol, l'appui de trois points de contact parfaite-ment sûrs et constants. Max End.

Le Puymaurens en trimoteurs

En compulsant les centaines de négatifs que nous avons tirés de Paris-Les Pyrénées-Paris, nous trouvons une photographie représentant le trimoteurs Ninon au sommet du Puymaurens, bien que l'étape des cols eût été enleyée aux trois trimoteurs; Henger a voulu recevoir les sottises de l'organisateur qui fut tout effrayé de le voir apparaître au sommet de la montagne. Fantaisie qui eût pu coûter cher à M. Béalé. Mais enfin, puisque l'exploit a été réussi, félicitons-en l'auteur, ainsi que le constructeur qui a prouvé involontairement la valeur exceptionnellement de son véhicule.

On demande...

On demande un Champion de France. L'année 1929 restera marquée d'une croix noire. Par l'application des règlements, Durand, premier du Championnat de France des motos 500 cmc., ne sera pas proclamé



Liaudois reste toujours recordman de France après les bagarres d'Arpajon et de Monthléry.

Champion. Décision très dure qui prive Terrot d'une victoire bien méritée.

La côte du Mont-Dore

La course de côte de la Croix Saint-Robert plus connue sous le titre de course du Mont-Dore, a vu la victoire de Saroléa, Magnat-Debon et Stylson. Si le nombre des engagés n'était pas grand, la qualité y était, mais les routes étant très mauvaises, beaucoup de concurrents allèrent dans les pâturages.

175 cmc. — 1. Fayard (Stylson), 7' 12'' 3/5.
350 cmc. — 1. Vallet (Magnat-Debon), 5' 52'' 2/5 ; 2. Brosson (Motosacoche), 500 cmc. — 1. Ellimac (Saroléa), 6' 10'' 1/5; 2. Védrine (Saroléa), 6' 32'' 2/5; 3. Guiliaumin (Dilecta), 6' 18'' 4/5.

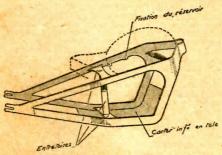
1.000 cmc. — Un seul concurrent, Labarre, qui n'a pas terminé,
Sidecars 1.000 cmc. — 1. Armord (Stylson), 5' 17'' 1/5. Moy. 68 km. 200, meilleur temps 500 cmc. — Vallet, 6' 40'' 4/5.

Cyclecars. — 1. Sauzé (Morgan), 8' 12'' 2/5 La course de côte de la Croix Saint-Robert



Un cadre pratique...

Je vous fais part d'un dessin de cadre de moto, genre « Durandal » ou «New-Motorcy-cle», ou encore « Coventy-Eagle » (d'Yrsan). Toutes ces réalisations sont certainement excellentes, mais je crois qu'elles choquent trop l'æil du public, habitué aux lignes classiques ; je m'étonne que l'un de ces constructeurs n'ait pas encore réalisé un cadre dans le genre de celui représenté par mon



croquis, c'est-à-dire facile à fabriquer, accessible, rigide latéralement, et en même temps d'une ligne agréable. Ce cadre peut recevoir un réservoir genre « Néander », mais plus esthétique, fixé par quatre boulons à la partie supérieure, et instantanément amovible pour l'accès à la culasse, dégroupage, etc.

Je vous donne l'idée pour ce qu'elle vaut.
Une moto montée avec ce cadre, un bloc moteur Chaise 500 cmc. A. C. T. et des roues à broches représenterait mon idéal moto-cycliste, compatible avec une bourse modeste.

C. Verguin, ab. 82.652.

Assurément le lune de cadre dont pous

Assurément le type de cadre dont vous anatogues à celles des cadres existants en tôte emboutie. Est-il vraiment plus esthétique? De gros progrès ont été faits sous ce rapport par les constructeurs. D'ailleurs l'esthétique est bien souvent une question d'accoulumance de l'œil.

Magasins d'exposition ouverts le dimanche après-midi

PARIS

Ariel, 100, av. des Ternes, 78, av.

des Ternes.

Dresch, 100, av. des Ternes, 78, av. des Ternes.

des Ternes.

des Ternes.

Durandal, 100, av. des Ternes.

F. N., 187, rue Armand-Sylvestre,
Bois-Colombes.

Gnome et Rhône, 49, avenue de la

Koehler-Escoffier, 100, av. des

Mondiale, 78, av. des Ternes, Motoconfort, 78, av. des Ternes. Motobécane, 78, av. des Ternes. New-Map, 100, av. des Ternes. New-Motorcycle, 79, av. des Ternes. Ninon (Trimoteurs), 100, av. des

Ternes.
O.S.A., 100, av. des Ternes.
Rhony'x, 100, av. des Ternes.
Saroléa, 78, av. des Ternes.
Soyer, 78, av. des Ternes, 6, av.

Styls' on, 100, av. des Ternes, et de la Grande-Armée. Styls' on, 100, av. des Ternes. Terrot, 79, av. des Ternes. Train, 100, av. des Ternes. Vélocette, 78, av. des Ternes.

Un constructeur avisé...

solliciterais votre bienveillance Je solliciterais votre bienveillance afin d'être mis en relation avec un constructeur (français de préférence) d'un bloc moteur multi-cylindrés, 5 CV environ, pouvant être vite adapté et fourni à un prix pas trop prohibitif, et monté sur un petit cyclecar fait en série et dont je compte bientôt entretenir vos pages.

BECOGNE, Rue il.

Les Scolaires... pépinière

Continuant l'œuvre commencée, le Sco-laires M.C. fait appel aux constructeurs qui désirent d'excellents sujets pour leur indus-trie. Déjà Gnome-Rhône a inscrit dans ses rangs les sujets présentés. Nous avons un jeune de 19 ans, bachelier-mathématiques, cherchant une situation aux avantages similaires à ceux des P.T.T. par exemple (dessin industriel, comptabilité, études, etc.), Encore au lycée, ce jeune homme pour a se déplacer.

J. PLAUD

J. PLAUD Moto-Revue-

Bells réapparait

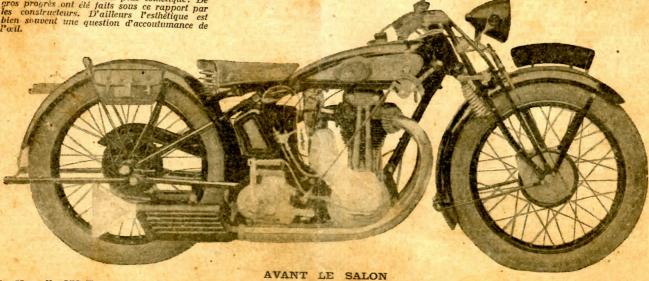
... Et avec la victoire, selon son habitude C'est ainsi qu'il a fait sur sa Cleveland 4,61 le trajet de Los Angeles-San Diego en 1 h. 53, soit une distance de 116 miles, ou 186 km. 679, à la moyenne de près de 100 kilomètres. Ce n'est pas vilain, et les amateurs de grosses moyennes sur route vont jubiler!... Mais, routes gardées! Donc, toujours la même objection qui se retourne contre eux.

Le 6 Octobre

......

LES GRANDS PRIX DE FRANCE

Le réglement est paru. — Les Engagements sont ouverts.



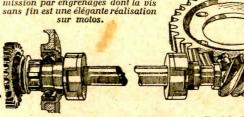
La Nouvelle 250 Terrot. — Nous verrons au prochain salon, une nouvelle 250 cmc. Terrot, Supersport, au prix de 5.350 fr. Voici la photographie de ce nouvel engin dont la ligne est bien jolie. Le moteur, comme on peut le voir, est à double échappement; les culbufeurs enfermés avec le graissage sous pression de la tête de bielle. Nous nous réservons de parler plus amplement de cette jolie petite machine avec des illustrations plus abondantes des parties mécaniques.

LES ACATENES

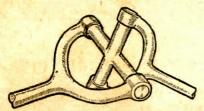
Le Cardan

par Regairaz

Le Cardan est en somme, une trans-mission par engrenages dont la vis

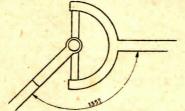


Nous n'ayons nullement lieu de dissimu-ler que le cardan, ou plus exactement la transmission par engrenages, nous apparaît comme plus séduisante que la chaîne et surtout la chaîne non protégée. Nous ne méconnaissons nullement les merveilleux résultats obtenus avec la chaîne et les énormes progrès accomplis par elle, pas plus que ses qualités de rendement, de simplicité, d'accessibilité, etc.,



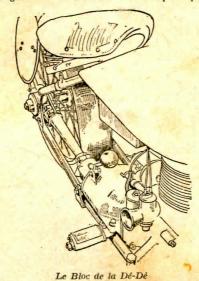
Principe et théorie du système dit à cardan

mais les engrenages ont un avantage : la facilité d'entretien. Parfaitement enclos, ils n'ont pas à redouter la poussière et la boue. Tout, dans la machine moderne, doit contribuer à faciliter la conduite et l'entretien et les engrenages contribueront à nous délivrer du nettoyage trop fréquent et peu agréable de la chaîne. Actuellement le public motocycliste a un peu peur de la transmission par engrenages. Il craint, semble-t-il, qu'elle ne puisse résister aux à-coups du monocylindres ; qu'elle soit fragile, et qu'une panne se traduise par de gros frais. Et pourtant cette transmission a fait ses preuves. Encore, avant-hier, nous avons rencontré sur une route des environs de Paris une vieille F. N. monocylindrique et qui marchait fort bien pour une ancêtre. Il y a encore bien des F. N. quatre cylindres en circulation et elles comptent un nombre respectable de lustres à leur actif. Il est très regrettable qu'une guigne noire se soit acharnée sur les motos à transmission par engrenages qui se sont

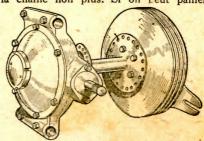


L'angle d'un système par cardan est soumis à certaines règles

alignées dans Paris-Les Pyrénées-Paris, mais dans aucun cas la transmission n'a été en cause. Une soupape cassée dans un cas et une chute, telles sont les raisons des abandons. La transmission n'y est donc absolument pour rien, et d'ailleurs dans d'autres épreuves, des machines comme les B. M. W. et le Wanderer ont fait leurs preuves. Si la transmission par engrenages était défectueuse dans son principe,



croit-on que la B. M. W. serait devenue une des machines les plus populaires en Allemagne. Sous prétexte qu'il n'y a en Angleterre que des motos à chaîne, il ne faut pas négliger les avantages offerts par les engrenages. On sortira tour urs le vieil argument : les engrenages ne peuvent s'accommoder du couple irrégulier des monocylindres. A ce compte-là, la chaîne non plus. Si on reut pallier



Une réalisation française de l'acatène qui con-naît une faveur de puls en plus grande.

aux à-coups au moyen. d'amortisseurs cela n'est pas plus difficile pour les engre-nages que pour la chaîne. Et l'expérience montre encore qu'avec les engrenages, on a un meilleur ralenti sans amortisseurs (la roue de la moto formant volant). N'y a-t-il pas eu d'ailleurs des voitures à moteur monocylindrique qui avaient une transmission par cardan, comme la vieille populaire De Dion et peu avant la guerre comme la Zèbre ? Il y a encore au moins une voiture bicylindrique et qui est très réputée en Angleterre, la Jowet. Or il est indéniable que dans de tels cas, l'effort imposé à la transmission est beaucoup plus considérable que sur une motocyclette. On verra d'ailleurs au Salon que la transmission par engrenages a recruté de nouveaux adeptes. Elle constituera sans aucun doute un pas vers la moto de service, capable de rouler par tous les temps avec un minimum d'en-REGAIRAZ.

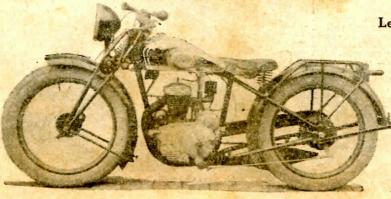
Avant le Salon

U o bougie sera attribuée aux 5 premiers provinciaux qui nous enverront le nom de cotte machine avant le 15 Septembre.

Une nouvelle 250 cmc. C'est un bloc-moteur 3 vitesses.

Elle sortira en grande série prochainement.

La marque? Devi-nez-la...



Les Nouveaux Modèles

Une bougie sera attribuée aux 5 premiers Parisiens et banlieusards qui nous enverront le nom de cette machine avant le 10 Septembre.

Un court essai de cette machine a révélé des qualité telles que nous donnerons sous peu un essai plus complet.

La marque? Devinez-la...



La 2º Journée des Records



Les 5 kilomètres, les 10 kilomètres, à Montlhéry A l'Autodrome de Linas, le 1er Septembre 1929

22 Records du Monde battus

La 2mº journée des records organisée par le M. C. F., avec le concours de notre confrère Le Journal, ne le céda en rien à celle que nous avons vécue le dimanche précédent. De nombreux maxima mondiaux furent mis à mal. Les résultats obtenus furent très beaux. Sur les 5.000 mètres départ lancé, la meilleure performance fut accomplie par de Latour, sur Rovin. Il réussit l'invraisemblable exploit de faire sur cinq kilomètres une moyenne nettement supérieure à celle réalisée sur un kilomètre. Sur les 10 milles, qui représentent plus de 16 kilomètres, la vitesse atteinte est encore supérieure à celle du record du monde du kilomètre. Devant un tel exploit, des commentaires sont superflus. En 100 cmc., notre collaborateur Fred. S. Lipman devient recordman du monde, et cela à quatre reprises: sur les 5.000 lancé, il dépasse les 77 kilomètres de moyenne. C'est tout simplement remarquable, si l'on considère la cylindrée minuscule du moteur. En 175 cmc., de Latour au guidon de sa Rovin, réalise la vitesse de 130 km. 538. Denly, sur son A. J. S. 350 cmc., atteint les 172 km. 232. Mettez en regard le record du monde du kilomètre dont il est le détenteur — 172 km. 238 — et concluez. Le Vack se permet de dépasser largement les 200 à l'heure. Wright sur sidecar Zenith Jap 1.000 cmc., tourne à bella llure, mais ne peut rien contre les records.

allure, mais ne peut rien contre les records.
En cyclecars: Mrs Stewart confirme ses
merveilleuses qualités de pilote en battant
quatre records du monde. Sandford qui
n'avait pu prendre le départ dimanche der-

Le Vack prend le départ sur son bolide et va réussir le record toutes catégories motos...

...quand, en pleine course, passant la ligne d'arrivée...

...sa moto prend feu : les extincteurs jouent et la machine est sauvée.

nier est là. On attend une lutte serrée avec le Darmont-Morgan de Dhôme. Il n'en sera malheureusement pas ainsi. Sandford sur-classe son adversaire, et bat tous les records du monde. du monde.

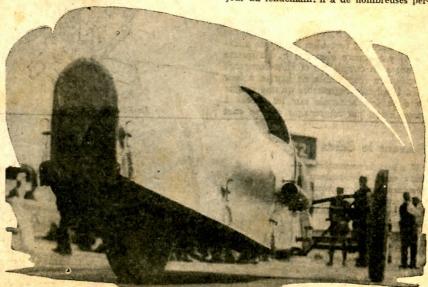
du monde.

Dans l'ensemble, les performances réalisées sont superbes. Organisation parfaite. Et le M. C. F. peut être fier d'avoir ainsi contribué au développement du sport motocycliste.

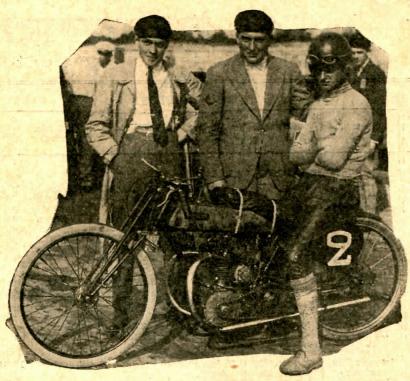
(Voir les résultats officiels page 1111)

Masques et Visages

Baldwin est devenu célèbre, puisque c'est le premier motocycliste mondial qui ait franchi le cap du 200 à l'heure. Il y a six ans déjà que notre meilleur as rêvait de cette performance, au même titre que les adversaires de Lindbergh espéraient faire, avant lui, la traversée de l'Atlantique. L'homme n'est pas un arrivé à la moto du jour au lendemain: il a de nombreuses per-



La Sandford prête au départ et elle battra les records du monde.



Un outsider enlève les records 175 cmc. à la surprise générale : De Latour s'approprie l'un des plus beaux records sur les 5 kilomètres battant même la vitesse du kilomètre lancé.

formances a son actif. Pendant la guerre Baldwin était l'as des as de l'aviation. Comme la majorité des aviateurs, il considère que la moto est un véhicule dont les relations avec l'aviation sont des plus intimes. Il est venu à la motocyclette après la guerre, par goût.

LEON DURAY

Leon Duray n'est pas un Français comme beaucoup semblent le croire. Léon Duray est né dans l'Ohio aux Etats-Unis, à Cleveland en 1894. Cependant son affection pour le peuple français provient de ce qu'il est d'une souche d'émigrés français partis pour conquérir la fortune et la gloire au pays des dollars. Ce n'est pas le premier venu. Il y a longtemps que l'on connaît et que l'on vénère comme un as, là-bas en Amérique, Léon Duray: c'est l'un des meilleurs pilotes américains. Ce n'est pas un simple conducteur mais un ingénieur. Depuis 1913, il s'est consacré à l'automobile. C'est lui qui fut le propagandiste acharné de la transmission avant. Il a collaboré pendant des années avec la maison Auburn. Ses références sportives sont nombreuses. Il a le privilège d'être recordman des tours sur piste. A Indianapolis il déticat le record à 201 à l'heure. A Los Angeles, il est recordman à plus de 200 de moyenne sur 400 kilomètres. Sur tous les autodromes des Etats-Unis,

plus de 200 de moyenne sur 400 kilomètres.

Sur tous les autodromes des Etats-Unis, en bois, en briques ou en terre, il est le recordman du tour de piste. C'est un champion aerobate. Mais il ne faut pas oublier que Léon Duray a une réputation bien assise. Sportif, il ignore les excès et c'est par un entraînement sévère qu'il est arrivé à conserver à 35 ans, un équilibre de son corps et de son esprit, qui doivent être pour un Français la plus belle récompense de sa gloire, car nous, Français, nous aimons le sportif qui n'est pas un cabotin.

Duray est bien Américain! Son calme le prouve. Il est d'une nervosité à rendre jaloux un escargot. Après une tentative, il s'extirpe de sa machine, sans hâte, doucement, très doucement. Il retire ses lunettes, avec le même calme. Et il donne des instructions à ses mécanos. Sobre de gestes et de paroles, tel apparaît le prestigieux coureur américain.

Le plus beau jour de l'essayeur national Fred S. Lipman! En 100 cmc. on est pas lourd... sinon de gloire!

Le nouveau recordman du monde en 175 cmc. pour les 5 kilomètres et 5 miles, vient d'accomplir une prouesse qui a surpris beaucoup de connaisseurs, d'autant plus que, si l'on considère les tableaux records du Monde, il a nettement battu non seulement l'ancien record de Staniland, mais aussi celui de Sourdot. Il nous a paru intéressant de savoir quelle était la machine qui l'a mené à la victoire avec tant de promptitude;

DE LATOUR

il est assis sur le ciment, contemplant amou-reusement sa mécanique sur laquelle il a jeté son manteau de cuir ; si on lui parle de son exploit, il sourit comme si c'était un voisin qui l'avait accompli et non lui-même.



c'est un engin qui n'avait pas participé, il y a huit jours, au record du kilomètre pour l'unique et bonne raison qu'il était en pièces détachées chez de Rovin. Il ne s'agit nullement d'un moteur particulier comme beaucoup l'ont cru ; c'était un Jap qui plaisait à de Latour et, avec de Rovin qui a tenté la gageure d'en faire la mise au point parfaite en l'espace d'une semaine, de Latour vient de réussir une performance. De Latour est tout jeune, très simple et très modeste et tandis que chacun commente son exploit,

Denly sur sa 500 cmc. des records d'Arpajon.

LES RECORDS 1er Septembre

VÉLOMOTEURS			MOTOS				1. 1. 2.	
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
The state of the s								
5 KILOMÈTRES LANCÉS								
3 juillet 1929 Brooklands JJ. Hall et GC. Cobbold	Monthléry Lipman		Monthléry J. de Latour	24 août 1927 Brooklands J. S. Worters	Monthléry Denly	22 juin 1927 Montlhéry A. Denly Norton	Montlhéry A. Denly Norton	1er sept. 1929 Monthléry Le Vack
Rocket Jap 5'20''20 56 km. 214	X 3'51''50 77 ·km. 753		Rovin 2'18"28 130 km, 170	Excelsior Jap 2'4''05 145 km. 102	A. J. S. 1'44"51 172 km, 232	1'45"19 177 km. 883	1'39''60 180 km. 722	Brough Superior 1'28"59 203 km. 180
5 MILLES LANCÉS								
3 juillet 1929 Brooklands JJ. Hall et GC. Cobbold Rocket Jap 8'34''70 56 km. 281	Monthléry Lipman X 6'18''7 76 km. 620		1er sept. 1929 Monthléry J. de Latour Rovin 3'43"78 129 km. 448	24 août 1927 Brooklands J. S. Worters Excelsior Jap 3'20''09 144 km. 775	1er sept. 1929 Monthléry Denly A. J. S. 2'48"34 172 km. 080	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	Monthléry Le Vack Brough Superior 2'22"89 202 km. 730
			10 KILO	MÈTRES AI	RRÊTÉS			I S. Land
3 juillet 1929 Brooklands JJ. Hall GC. Cobbold Rocket Jap 11'2''87 54 km. 309	1° sept. 1929 Monthléry Lipman X 7'57"47 75 km. 397		Monthléry J. de Latour Rovin 4'47"25 125 km. 326	26 août 1927 Brooklands		9 septembre 19 Montlhéry H. Le Vack New Hudson 3'32''20 169 km, 651	Montlhéry H. Denly Norton 3'27"20 173 km, 745	Monthléry Le Vack Brough Superior 3'8"55 190 km. 930
10 MILLES ARRÊTÉS								
3 juillet 1929 Brooklands JJ. Hall et GC. Cobbold Rocket Jap 17'46''13	1er sept. 1929 Monthléry Lipman X 12'41"37		1er sept. 1929 Monthléry J. de Latour Royin 7'39"81	26 août 1927 Brooklands J. S. Worters Excelsior Jap 6'51"27	Montlhéry W. D. Marchant Motosacoche Mag	New Hudson	Brooklands H. Le Vack New Hudson	12 juillet 1929 2 Montlhéry Wright Zénith
54 km. 342	76 km. 094		126 km. 000	140 km. 871	5'54''72 163 km. 329	5'37''20 171 km. 815	5'37''20 171 km. 815	5'9''24 187 km. 350



DU MONDE

929

10000	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										
septembre 1927 Montlhéry '. 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 Supérior 1'48"33 166 km. 158	2 septembre 1928 Montlhéry Chéret Z. E. D-L. M. P. Austral 2'44"52 109 km. 409	Monthléry Mrs. Stewart Morgan-Jap 2'18''79 129 km. 692	17 mai 1928 Montlhéry Mme Steward Morgan 1'59''73 150 km. 338	Monthlery Sandford Sandford 1'45''85 170 km. 051					
5 MILLES LANCÉS											
septembre 1929 2 Montlhéry V. 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 Supérior 2'54''68 165 km. 835	2 septembre 1928 Montlhéry Chéret Z. E. DL. M. P. Austral 4'28''80 107 km. 768	1er septembre 1929 Monthléry Mrs. Stewart Morgan-Jap 3'44''4 129 km. 297	17 mai 1928 Montlhéry Mme Stewart Morgan 3'12''88 150 km. 187	Monthléry Sandford Sandford 2'50"58 169 km. 820					
10 KILOMÈTRES ARRÊTÉS											
septembre 1927 Montlhéry 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 Supérior 3'50''06 156 km. 480	2 septembre 1928 Montlhéry Chéret Z. E. D-L. M. P. Austral 5'48''50	Monthléry Mrs. Stewart Morgan-Jap 4'54''42	17 mai 1928 Montlhéry Mme Stewart Morgan 4'18''91	1er septembre 1 929 Monthléry Sandford Sandford 3'47"23					
Bride T		10	103 km. 299 MILLES ARRÊ	122 km. 274	139 km. 044	158 km. 429					
septembre 1929 Montlhéry '.D. Marchant Motosacoche	21 juillet 1928 Montlhéry A. Denly Norton 6'51''	9 septembre 1926 Montlhéry C. F. Temple O. E. C. Temple	2 septembre 1928 Montlhéry Chéret Z. E. D-L. M. P. Austral 9'11''19	1er septembre 1929 Monthléry Mrs. Stewart Morgan-Jap 7'43''83	17 mai 1928 Montlhéry Mme Stewart Morgan 6'50''33	1er septembre 1929 Monthléryl Sandford Sandford 5'36"32					
			Austral	The same of the							

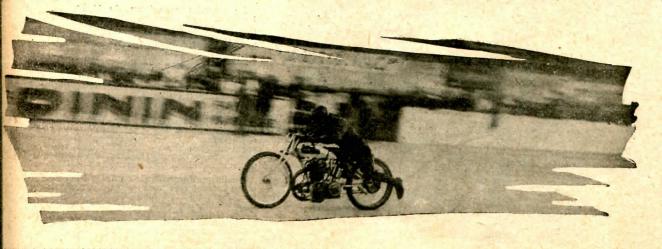
A L'AUTODROME DE LINAS, 22 RECORDS

A gauche;

re en course : Fred S. Lipman devient dman du monde avec un brio imprévu : ve le record mondial des 100 cmc. de près l'kilomètres : passage devant les tribunes. ont été mis à mal.

A droite:

Allure en course: Denly, sur son A. J. S. 350 cmc. dévient recordman du monde avec son brio accoutumé: il élève le record mondial à plus de 172 à l'heure: départ devant les tribunes.



De Latour est peu connu dans le monde motocycliste; nous que l'avons vu qu'une fois en épreuve; c'était à l'occasion d'une grimpée d'un raidillon de 37 %, organisée cette année par le M. C. F. Il fut déclassé, car il n'avait pas été inscrit régulièrement ou plutôt il avait emprunté une machine qu'il avait fait inscrire et, au moment du départ, à sa surprise personnelle, on s'aperçut que les données ne répondaient pas à celles de l'engagement. Le plus désolé fut de Latour nui-même et sa revanche aux records du monde est assez explicite. De Latour a 20 ans ; il a commencé à faire de la moto à l'âge de 15 ans ; nous l'avons rencontré plusieurs fois sur la route lorsqu'il était encore gamin et il nous avait frappés pour la précision de sa conduite ; on dira tout ce que l'on voudra, un racé, ça s'aperçoit rapidement. Très posé dans sa conduite, il ne demande jamais à son moteur l'impossible et voilà comment on arrive à être recordman du monde dans une catégorie où battre un un record est déjà difficile avec une machine spécialement préparée ; souhaitons que nos compliments n'enflent pas la tête de De Latour et qu'il continue modestement, mais sirement, à reconquérir tous les records mondiaux pour la France.

CURIOSITÉS

L'âge de certains recordmann

L'âge de certains recordmann

Y a-t-il un âge pour être recordman?

Nous ne croyons pas. Dans le cyclisme,
30 ans marquent l'effort ultime du coureur;
dans la boxe, 25 ans est déjà l'apogée;
dans la course à pied, 20 ans marquent le
point final, vers le sommet; dans la motocyclette, nous voyons un jeune homme de
20 ans côtoyer avec le même succès, celui de
40 ans; nous avons eu des as à 50 ans, et
seulement le développement récent de la
moto ne nous a pas permis de pousser plus
loin nos investigations. Dans les derniers
recordmen mondiaux, nous avons Lipman
qui a 21 ans, tandis que le benjamin d'hier
était de Latour qui vient de faire ses 20 ans;
par contre, Le Vack et Temple ont l'un et
l'autre atteint la quarantaine: presque
39 ans sonnés ces jours-ci. Denly a 26 ans,
et Wright évolue vers les 28 ans. Enfin,
Lacey qui est au premier plan en ce monet, et Wright évolue vers les 28 ans. Enfin, Lacey qui est au premier plan en ce moment, a 29 ans. Ce dernier est un élève direct de Temple, et c'est précisément ce qui est beau chez les coureurs anglais, c'est qu'au contraire de trop de nos Français, ils ne débinent jamais leurs adversaires. Lacey à qui nous causions, nous a dit que son plus beau titre de gloire, était d'être l'élève de Temple; le professeur n'a que 10 ans de plus que son élève, mais dans cette partie, 10 ans, c'est un siècle. Le record du tour appartient à Lacey, à Brocklands, à 190 kilomètres environ de



Le Vack et son maillot ; la compagne de Le Vack et la machine vainqueur.

moyenne; il n'y a exactement que 7 ans que Lacey fait de la moto; c'est un ingénieur qui dessine lui-même, met au point et con-duit ses machines; Lacey a débuté sur la Brough Superior, puis il est passé chez A. J. W. et enfin conduit la Zénith actuelle.

De-ci... De-là... Potins du pesage

Il lui manque 500 francs à celui-là pour s'engager. Cet autre n'a pas la machine voulue, ce troisième a les deux, mais a eu le tort de laisser passer la clôture des engagements : mais tous ont le numéro de Moto-Revue et les récriminations vont leur train contrait la foreux de foreux teles que corre du C'est que le fameux tableau des records du monde des 5 km et 10 km en 125 cmc. est



La Packard Câble de Léon Duray, a fait 228 à l'autodrome, mais sa présence sur la piste de Montlhéry nous a permis de constater qu'il s'agissait réellement d'une Miller dont le compresseur a été changé et on dit que la Packard-Câble qui n'a aucune fabrication d'automobiles à ce jour, aurait équipé et subventionné Léon Duray, afin de mettre sur son compte les exploits merveilleux du conducteur américain. Pour nous, nous ne pouvons que féliciter les Etablissements Miller pour la parfaite voiture qu'ils ont sortie.

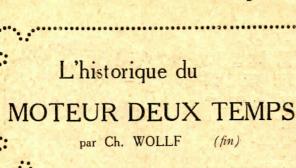
sortie.

Le nouveau recordman du Monde en 100 cmc. était d'une exubérance et d'une folle joie sans pareilles ; aussi tout le monde folle joie sans pareilles; aussi tout le monde a applaudi notre essayeur national: Fred S. Lipman; et, à son arrivée, sous les fleurs, les félicitations et aussi les plaisanteries qui fusaient (car Fred aime particulièrement la plaisanterie) se cachait une satisfaction bien méritée d'avoir réussi un record pour lequel depuis longtemps Lipman travaillait. Les questions ont abondé, mais, en un si beau jour, Lipman n'a pu y répondre. Souhaitons que, dans un prochain article « Comment j'ai battu le record » Lipman nous raconte ses impressions, qu'il nous dise s'il a l'intention de s'attribuer les records en 175 et en 250 cmc. car il fut magnifique à voir dans ses bottes russes avec son Cromwell imposant et son équipement magnifique de Brough Superior...iste.

On dit que l'accord se fait entre le M. C. F. et un journal que vous connaissez tous, si l'on s'en rapporte à une délicate attention qui voulut qu'au moment où les Représentants de ce journal arrivaient à l'autodrome, le haut-parleur nous ait déclenché ce superbe « Les Montagnards des Pyrénées sont là »: on voit que le Club organisateur n'avait rien négligé pour rattraper la chaude affection du journal en question. (A suivre)



Après la victoire en 350 cmc. de Le Vack : félicitations des admirateurs et de... Lucien Psalty.



III

En Autriche

L'Autriche est de nos jours un petit pays, mais elle possède cependant une importante fabrication motocycliste. Commençons par une très vieille usine, la Puch, qui s'est spécialisée pour la production d'un seul type 200

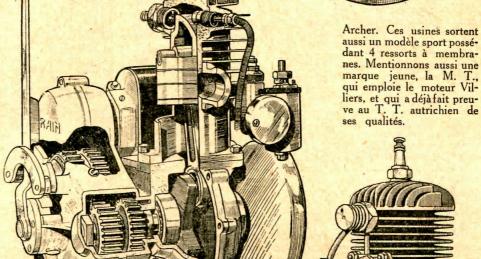
duction d'un seul type 200 cmc., moteur à double piston du genre de la Garelli une pompe à huile, contenue dans le carter envoie l'huile au moteur; cette pompe, à l'exemple des nouvelles Harley-Davidson, est commandée simultanément avec le carburateur, de sorte que son régime correspond toujours avec celui du moteur. L'allumage se fait par une magnéto placée à l'arrière du moteur. Le carburateur est muni d'un filtre à air. La moto possède un nickelage et émail parfaits.

Et voici une moto que les lecteurs ne connaissent certainement pas encore, la *Titan*, qui est construite par les Usines Titan à Graz. C'est une 350 cmc. très intéressante. Un détail de construction tout à fait spé-

Le moteur autrichien Puch

Le Harrissard 2 cylindres, très prisé sur les trimoteurs industriels.

MOTO REVUE

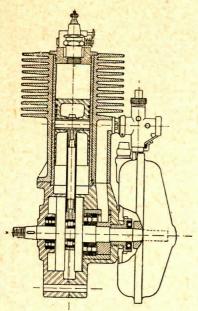


Le Train a aussi la faveur des motocycle: industriels.

cial, 2 lumières sont munies de ressorts à membrane permettant de mieux utiliser la période d'admission des gaz frais, ce qui assure un meilleur remplissage du cylindre en gaz frais. Les deux ressorts sont placés à l'arrière du manchon d'admission et ouvrent vers l'intérieur; ils sont fermés par la compression venant du carter. Le moteur, pour le surplus, fonctionne identiquement comme un 2 temps normal. Allumage par volant magnétique. Piston en alliage léger, culasse alluminium. Echappement double, boîte 3 vitesses Sturmey-

Une chemise d'acier intérieure caractérise l'Aubier et Dunne.

IIO9



Coupe de l'Aubier et Dunne.

En Italie

L'Italie occupe une place importante dans la fabrication du 2 temps. Nous voyons surtout la Garelli, une 350 cmc. très originale avec piston double. Blocmoteur aux lignes harmonieuses ; magnéto Mea tout à fait enfermée. Les usines Garelli ne font que le 350 cmc., mais en divers modèles qui ont obtenu de nombreuses victoires de 1922 à 1924. Sur les longues distances ces machines se sont montrées imbattables, et ont même eu de remarquables succès en course sur des motos de plus forte cylindrée. Les usines travaillent depuis 2 ans à la création d'une moto 350 cmc. avec compresseur, avec cadre nouveau et qui doit participer à quelques grands prix la saison prochaine. En examinant une Garelli on reconnaît indéniablement qu'elle est construite avec beaucoup de goût et de dévouement. On se rappelle encore de cette pensée exprimée en 1922 à l'occasion du Salon qui mit en vedette cette fabrication « qu'une belle mécanique

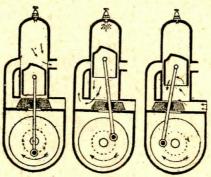
est généralement une bonne mécanique. "A A cette époque, les 2 temps Garelli se mettaient en l'e, 2e et 3e place, avec une moyenne horaire de 93 km. 900, un résultat tout à fait remarquable quand on considère que depuis il est passé sept ans.

Les usines G. D. offrent des modèles légers dont l'un retient notre attention spéciale: la 175 cmc., 3 vitesses. La Dall Oglio sort un modèle 125 cmc., bloc-

moteur, 2 vitesses. Ce moteur est couché. Une moto racée avec double cadre. B. B. offre également un moteur 125 cmc. couché. Nous terminerons avec ce pays sans énumérer les nombreux petits constructeurs qui sortent des motos 2 temps, très bien travaillées, muis en petites séries.

En Suisse

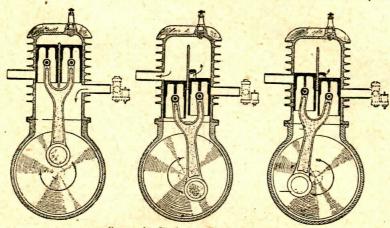
La Suisse fabrique également de bons 2 temps; nous citerons d'abord le petit Zehnter. Ce moteur est d'ailleurs connu par sa participation à Paris-Nice et au T. T. français. Moteur couché avec réservoir d'essence se trouvant immédiatement au-dessus du moteur, ce qui abaisse le centre de gravité, mais influence assez désagréablement la présentation de la machine. Zehnter va lancer une 250 cmc. la saison prochaine avec cylindre debout et boîte 3 vitesses. Allegro emploie le moteur Villiers.



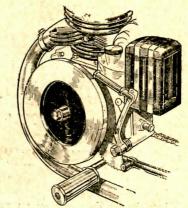
Prado emploie une ingénieuse distribution à fourreau (moteur français).

En Belgique

La Belgique qui, depuis de longues années, occupait une place principale dans l'industrie motocycliste était également prédominante à faire le chemin au moteur 2 temps. Les Ateliers Gillet à Herstal ont sorti en 1920 déjà leur modèle 350 cmc. bloc-moteur, 2 vitesses qui a tant prouvé ses qualités dans une longue pratique. En peu de temps, cet engin fut connu et apprécié partout,



Coupe du Puch 2 cylindres - 1 bielle.



Volant et nouveau kick de la Gillet-Herstal 350 cmc. T. D. M.

tant par ses preuves d'endurance que par le fini remarquable d'une belle mécanique. La construction de ce moteur n'a que très peu êté modifiée au cours des années; les ailettes un peu étroites au commencement, ont été élargies; mais le bloc-moteur est resté le même, tant ce modèle avait été bien travaillé, En 1923 on a voulu donner satisfaction aux grands sportifs. M. Laguesse qui avait poussé ses études sur le problème difficile du remplissage du cylindre en gaz frais a trouvé une solution de génie par le prolongement du vilebrequin, qui fait fonction de distributeur rotatif. C'est ce dispositif qui permet à la Gilletsport d'utiliser la période totale d'aspira-tion. La nouvelle Gillet, avec son saddletank et cadre bas est aujourd'hui la machine préférée des sportifs, connue dans le monde entier ; ne rappelons que les succès remarquables des Globetrotters Sexé Andrieux, aidés de Krebs et Dumoulin.

Une autre moto belge, La Mondiale, de la catégorie 300 cmc. a réussi à introduire son cadre en tôle d'acier, c'est une moto très originale. Le moteur, 2 temps est un peu penché vers l'avant le volant magnétique peut de cette façon faire fonction de disque à friction. Dans un autre modèle les usines La Mondiale ont adopté le moteur Villiers, ici c'est principalement le bloc moteur

Villiers 2 cylindres qui est employé. Broudoit fait un modèle 250 cmc. à transmission directe par courroie, tandis que son modèle 350 cmc. est muni d'une boîte 3 vitesses Burman. La jeune marque Lady, M. Van Ouwerkerk, constructeur emploie les différents moteurs Villiers, boîte Albion.

En France

Après avoir passé en revue les pays qui ont contribué au développement

Mon petit doigt m'a dit...

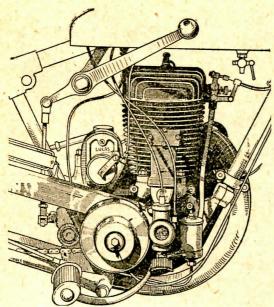
annonçait froidement la victoire unique de la moto Ariel aux Pyrénées.
... qu'il est allé jusqu'à dire que les San
Sou Pap étaient équipées de moteurs Villiers.
... qu'une telle ignorance, pour un excellent
confrère très coté par nous, était inexplicable.

... que le premier bloc-moteur Jap-Staub à transmission acatène a été aperçu quelque

d'un moyeu à engrenages comportant une

... que son essai correspondrait avec celui

.. que certain journal motoriste anglais



Le 350 cmc. Gillet-d'Herstal.

du moteur 2 temps, témoignons aussi notre reconnaissance à nos constructeurs français dont quelques-uns n'ont connu aucun sacrifice pour perfectionner et vulgariser le 2 temps. Mes lecteurs connaissent déjà amplement ces pionniers, je n'aurai donc pas à passer dans les

avec chambre commune d'explosion. Les autres constructeurs de ce système, savoir : Garreli, Puch, Bayer et Zoller sont tous venus plus tard.

Les autres constructeurs français qui ont prêté leur appui et dévouement au 2 temps sont nombreux, et il convient de remarquer les services remarquables dont nous devons remercier nos Ingénieurs connus, Train, Moussard, Colin, Pauvert, Duten, Lescanne, Aubier et Dunne, Poinsard, Massardier.

> sportifs enthousiasmés sauront apprécier le moteur

> temps, tel qu'il le

mérite. Il tient beau-

coup de sa simplici-

té et continuera à faire carrière brillante tous

obstacles. Soyons as-

surés que les ama-

teurs de machines rapides pourront at-

teindre des moyennes honorables avec des engins comme la 500 Scott T. T.

Replica, ou la Garreli Super-Sport, ou la D. K. W.

Charles WOLLF.

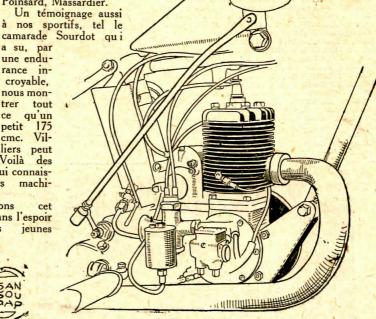
les

malgré

a su, par une endurance incroyable, nous montrer tout ce qu'un 175 petit Vilcmc. liers peut

fournir. Voilà des sportifs qui connaissent leurs machines!

Terminons exposé, dans l'espoir les que jeunes



suspension.

Le Pauvert à distributeur.

Le réputé San Sou Pap, vainqueur des Pyrénées.

détails. Mais il convient de nommer cependant un Mr. Violet qui est un des plus grands connaisseurs du 2 temps; n'oublions pas qu'il a été le premier à construire les moteurs à piston double

Un camion vide est plus dangereux qu'un camion chargé. Une moto solo est moins stable qu'une moto tan-sad, à condition que l'un et l'autre ne soient pas conduits par un fou.

... que L. M. P. sortira prochainement un bloc-moteur acatène, transmission par vis

... que ce moteur serait, comme le Staub précité, placé dans le sens habituel et non transversalement.

... que Chaise, ... Mais on le dira plus tard ... que Bridier-Charron ... également.

... qu'il y aurait également un bloc-acatène par association avec le moteur anglais aux 40.000 kms. et la boîte-moyeu essayée récemment sur une moto au nom en deux syllabes semblables.

... qu'un fabricant de cadres promoteur de l'acatène sortirait également une machine entrèrement de sa conception, à transmission par engrenages, même en 175 cmc.

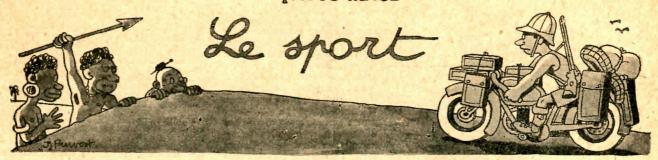
... que la marque en 3 lettres d'une des bougies les plus réputées, ne serait autre que les 3 initiales de son inventeur, le coureur anglais aujourd'hui retiré et multimillionnaire.

... que le même marque, ou plutôt l'un de ses représentants est un garçon plein de bonnes intentions et toujours prêt à être agréable.

... qu'à défaut de bougies, il sut néanmoins améliorer les rendements d'un de nos colla-borateurs en fusion sur la piste, grâce au carburant en honneur par ces temps de

... que jaloux des records de Fred S.-L., notre autre essayeur M. X.-D. s'attaquerait prochainement aux 40.000 kilomètres de Dunelt, avec un septante-cinq cmc.

... que la vitesse formidable de ce nouvel engin lui permettrait, pour effectuer ces 40.000 kilomètres, de passer un agréable séjour de 6 mois consécutifs sur l'anneau (ovoïde) de ciment... — KAMOTSU



Course de Cuers. — Derniers échos

La course de Cuers fut un succès et celle de Gordes qui suivit fut moins appréciée, parce que les dates privèrent la course des as régionaux ; ce manque d'ordre dans le calendrier sera probablement réparé l'année prochaine. La Section Motocycliste Cuersoise, organisarice, a fait un effort réellement méritant ; la route laissait à désirer. La lutte se dessine entre Audemar et Bergallo ; dans un virage en épingle, Bergallo, mal placé, chûte et abandonne bien qu'ayant terminé le tour, et c'est Adhémar malgré un serrage de moteur, qui est valnqueur en 175 cmc. Rospide se débat auparavant avec sa mécanique, mais ne peut arriver à la mettre au point, bûche et termine tout de même second devant les amateurs Blanc et Mabille. En 250 cmc, lutte acharnée entre Thibault le vice-président et l'as connu, Piscaglia, belle lutte toute d'amour-propre ; roue dans roue, c'est Thibaut qui passe la limite d'arrivée à quelques secondes. Paul

SEPTEMBRE

7. — Grands Prix de l'Ulster (Irlande).
8. — Guisberg (Autriche).
14-15. — Meeting des Routes Pavées (M. C. N. F.).
1Côte 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).

OCTOBRE

6. — Grands Prix de France (M. C. F.). 13. — Côte d'Origny Ste-Benoite (M. C. Aisne). Georges améliore son temps de l'année dernière et se classe magnifiquement ; quant à Orcetti, bûche, crevaison : on le reverra. En 350 cmc, beaucoup d'amateurs qui se jettent à la suite de Chenu qu'il est assez difficile de vaincre ; en l'occurrence, Chenu d'ailleurs se placera 2° au classement général . Barthélemy pour sa première course fit bonne impression ; Prat également, mais crève ; Grive. bûche aussi ; c'est vous dire que la route était mauvaise et l'épreuve dure. Durand fit frissonner les spectateurs sur un Darmon Morgan. Groppo eut aussi des ennuis de freins, mais termina avec honneur. L'affluence de la foule fut grande et le succès tel que le groupement de la Section Motocycliste Cuersoise nous fait savoir qu'il serait heureux de posséder toutes les photographies que les spectateurs auraient tirées de cette épreuve ; il les paiera.

Salon de la Moto; le 25 Septembre



Dirt tracks pour dames : est-ce bien, est-ce moins bien ? La question est agitée ! Croyez-vous que le sport soit la fin dernière de ces exhibitions ?... Voici Miss Fay Taylour congratulant sa partenaire Eva Asquith, vainqueur du dernier « track «.





Il fait chaud et le numéro deux ravitaille son moleur personnel avant l'épreuve. Durand fait une réparation de chaîne : il sera vainqueur de sa catégorie mais perd le championnat en 500 cmc. non attribué, car les 350 cmc. ont fait meilleur temps.

jusqu'à la fin. Au cours du 17° tour, Meunier abandonne; la fin approche et Jolly franchit la ligne d'arrivée ayant parcouru les 100 km. du parcours en 1 h. 12' 43", soit une moyenne de 82 km. 504.

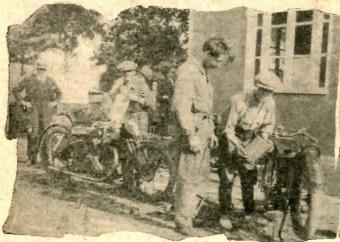
Motos 250 cmc.: 5 partants, 3 marques en présence: Terrot avec Joulon et Schneider, Alcyon avec Voisin et Pariset, Favor avec Mont. A mi-course, Coulon sur Terrot est déjà en tête, mais le déchet est important; Voisin sur Alcyon s'est arrêté au 6° tour; Schneider ur Terrot abandonne au 18°; la seconde Alcyon s'arrête après les 100 km.; il ne reste plus en course que Coulon et Mont; c'est Coulon qui en tête de sa catégorie depuis le début, franchira le premier la ligne d'arrivée ayant parcouru les 125 km. du par-

chira le premier la ligne d'arrivée ayant parcou-ru les 125 km. du par-cours en 1 h. 20' 1" 1/5; sa moyenne ressort à 93 km. 726. En 350 cmc. la lutte doit s'annoncer passionnante: cinq marques sont en lutte: Magnat-Debon, Terrot, Alcyon, Soyer et Monet et Goyon. Au 5° tour, Hôm-maire sur Monet et Goyon doit abandonner;

Rovin aprés son succès d'Arpajon où il est recordman en 750 emc, vint au championnat pour assurer la victoire de son poulain aux records des 5 kilomètres

à partir de ce moment, Perrotin passe en tête, mais à partir du 10° tour, Lemasson prendra le commandement qu'il ne quittera plus jusqu'à la fin. A mi-course, 75 km. sont couverts par Lemasson en 45' 59", soit à une moyenne de 97 km. 861, sans aucun ennui,

ni incidents dignes d'être notés. La course se poursuit d'une façon régulière et la fin arrive. Lemasson est vainqueur,il a parcouru 150 km. en 1 h. 33' 24" 2/5, soit à la moyenne de 96 km. 349. Terminent dans l'ordre : Perrotin sur Terrot, Boetsch sur Magnat-Debon, Simon sur Soyer. En 500 cme., 4 partants, 4 marques différentes : Debaisieux sur Monet et Goyon, Durand sur Terrot, Perrin sur Koehler-Escoffier, Proal sur Soyer. Les deux premiers tours sont couverts en 6'10" par Durand, moyenne 102 km. 272. Au 9° tour, Perrin prend le commandement, accomplissant un tour en 2'56" moyenne 102 km. 272. Au 9° tour, Durand sur Terrot bat le record du tour à la moyenne de 103 km. 448; au 7° tour, Perrin sur Koehler Escoffier a abandonné : Proal s'arrête au 13° tour. A mi-course (15 tours) Debaisieux



L'essence sul distribuée avec sévérité de, contrôle Boetsch reçoivent le précieux carburant.



Le pesage terminé, les machines poinconnées sont emmenées sous l'œil méfiant des commissaires au parc fermé.



sera continuellement dans le peloton de tête. Quant à Raymond, retardé quelque peu au départ, il fera une course excessivement régulière, terminant près de son coéquipier. La parfaite régularité du Championnat de France fait honneur aux organisateurs.

La parfaite régularité du Championnat de France fait honneur aux organisateurs. Nous rappelons à cette occasion que ce Championnat était ouvert aux constructeurs de marques françaises qui considéraient comme tels, les véhicules dont les moteurs, boîtes de vitesses, carburateurs, magnétos, cadres, fourches, roues, étaint de construction française. Les conducteurs devaient être Française.

cais et munis de la licence de l'U.M.F. Done, un très grand succès pour notre industrie nationale qui prouve que la construction de notre pays a fait d'énormes progrès et que bientôt, si ce n'est aujourd'hui, nous serons à même de lutter à armes égales avec l'élite de la construction étrangère.

Le mot de la fin

D'ailleurs, cette attention a été poussée plus loin et pendant tous les Championnats, ce haut-parleur déversait des torrents d'héroïsme à l'adresse du Public et des Champions. Comment ne voulez-vous pas qu' vec des Sambre-et-Meuse, Chant du Départ, la Madelon, voire même l'air de cette Fille du Bédouin n'aient pas enthousiasm les coureurs. Ne cherchez pas plus loin le secret de cette hécatombe de records.

Que ce vilains mots on entend dans les réunion motocyclistes. La voiture de Duray est une éritable flèche; sa largeur n'est pas celle de la moitié d'un sidecar; aussi que de gens nou ont fait part de cette Duray rétrécie!: horrible n'est pas?



Les Six Jours internationaux

Les Six Jours Internationaux se sont terminés le 31 août. L'organisation assumée par la F. I. C. M. fut parfaîte et un grand nombre d'engagés avaient répondu aux appels des

organisateurs.

Epreuve longue et dure qui s'est déroulée sur 1.600 kilomètres à travers l'Allemagne, l'Italie, la France et la Suisse. Le parcours n'était pas fameux, surtout du côté des régions italiennes. Le deuriscri Epreuve longue et dure qui s'est derours sur 1.600 kilomètres à travers l'Allemagne, l'Italie, la France et la Suisse. Le parcours n'était pas fameux, surtout du côté des régions italiennes. Le dernier obstacle qui fut cause de l'échec de beaucoup de concurrents, fut l'épreuve d'une heure sur le circuit de « Meyrin-Aviation» de Genève. Plus de 40 concurrents qui étaient indemnes de toute pénalisation ne purent maintenir les moyennes imposées, et de ce fait perdirent toutes chances au classement. C'est ainsi que de Lavalette sur Peugeot qui avait accompli le parcours routier sans pénalisation, se vit octroyer 7 points, et de ce fait perdit la Médaille d'Or. Naas fut des plus brillants dans l'épreuve de vitesse, mais il était trop handicapé par ses 24 points de pénalisation récoltés grâce à ses crevaisons Le seul Français qui mérita la Médaille d'Or, fut Bernard sur Gnome-Rhône. L'équipage-type, machine impeccable pilote de grande valeur s'est affirmé l'égal des meilleurs et la Médaille d'Or qui est octroyée à Bernard, est la juste récompense des efforts qu'il a faits.

La lutte pour les coupes fut des plus sévères. Les Anglais remportent une grande victoire sur les Allemands. Ces derniers poursuivis par la malchance ne réussissent même pas à mener une équipe complète à l'arrivée. Pour la conquête du « Trophée International une seule équipe est complète, sur 7 qui prirent le départ, l'équipe victorieuse a un point de pénalisation, c'est dire toute l'âpreté de la lutte et les difficultés du parcours. Dans les équipes nationales pour le « Vase d'Argent », 7 équips sont arrivées, sur 17 parties. Les Français avec Naas, Bernard et de Lavalette se classent 3° avec 24 points de pénalisation dus à Naas. Le « Vase d'Argent », est conquis par l'équipe anglaise avec 0 point et nous devançant de peu, une équipe irlandaise se classe seconde avec 21 points. C'est un très beau résultat tout à l'honneur de la construction française. La coupe des constructeurs est attribuée :

En 250 cmc. à Puch (Autriche) ; en 350 cmc. à Rudge

Les résultats de cette année sont encore favorables à l'Angleterre qui réussit le beau doublé de conquérir le «Trophée International» et le « Vase d'Argent».

Nous devons nous estimer satisfaits de la belle performance accomplie par nos nationaux. Engagés à trois, ils terminent tous les trois avec, il est vrai, des chances diverses, mais néanmoins, accomplissant une démonsmais néanmoins, accomplissant une démonsmais néanmoins, accomplissant une démons-tration qui est tout à l'honneur des pilotes et de l'industrie de notre pays.

PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

De la vitesse, mais aussi du kilométrage!

Alors...! JEUNES GENS!

relisez le compte rendu de la célèbre épreuve si votre choix va vers la 500 cmc. !

cmc.! ...c'est dans les marques qui ont osé et ont terminé à une allure rapide les 2.400 km. de l'épreuve que, sans vous fatiguer les méninges, vous aurez la sélection de marques vers lesquelles vous pourrez diriger votre choix avant l'achat.

Ce sont :
Gnome et Rhône, Styl'son,
M. G. C. pour les marques françaises.
Gillet Herstal, F. N., Saroléa,

pour les marques belges :
Ariel, pour la marque anglaise.
Petit nombre, sans doute, mais de choix!



Les motos sur les champs de courses : A Ruhleben, en Allemagne, l'hippodrome don-ne des courses de chevaux et aussi de motos : Voici Werner Schauer, le vainqueur sur 350 eme Victoria,

A propos des 4 cylindres Américaines

F.-S. Lipman, dans son essai de l'Indian écrit : «La machine est aussi plus rapide et plus maniable que la Cleveland, car « celle-ci est une petite machine qui ne faisait que 600 cmc, et qui d'ailleurs vient « maintenant d'être portée à près de 1.200 « cmc, ce qui double le volume du moteur ». Lipman a, sans aucun doute, visité l'usine Indian avant de visiter celle de Cleveland, aussi était-il excusable lorsqu'il a écrit cela de n'être pas au courant de l'évolution des modèles Cleveland 4 cylindres. Mais comme la clientèle pourrait attacher au texte cidessus une importance que Lipman n'a pas désiré, il me permettra de condenser cidessous l'historique des 4 cylindres Cleveland La 600 cmc ne fut qu'ume machine de transition créée hâtivement et mise sur le marché pour attirer l'attention du public sur l'avenir des 4 cylindres, pendant la mise au point du modèle Cleveland 4 cylindres proprement dit. Cela en 1925-26.

La fabrication de la 600 cmc a été cessée en 1926, c'est donc une histoire très ancienne n 1929 que celle de la 600 cmc. Cleveland décédée depuis 1926. En 1926, Cleveland sortait sa 750 cmc dont les premiers modèles arrivèrent en France début 1927. En 1927, sortait la 1.000 cmc Cleveland, celle-ci était exposée du reste au Salon Français de 1927 — en même temps que les 750 cmc — et voilà en 1929 sa troisième année d'existence. La Cleveland 1.000 cmc sont des machines d'une conception différente n'ayant à aucun point de vue aucun rapport avec la 600 cmc. Il y a là une question très importante car, si la 600 cmc est une très bonne machine qui donne toute satisfaction à ceux qui s'en servent, la 750 et la 1,000 cmc sont des machines d'une conception autrement supérieure. C. Q. D. F. La cylindrée r'a jamais été de 1,200 cmc., mais de 750 et l.000 cmc. J'ajouterai que la 1.000 cmc Cleveland donne autant de chevaux et de travail que loute 1.200 cmc.

Je suis d'accord pour reconnaître que la 600 cmc Cleveland donne autant de chevaux et de travail que toute 1.200 cmc.

terai que la 1.000 autant de chevaux et de travail que loute 1.200 cmc.

Je suis d'accord pour reconnaître que la 600 cmc Cleveland n'est ni aussi rapide ni aussi maniable que la 1.200 Indian; mais on ne peut comparer une machine 1929 avec une machine dont on a cessé la fabrication depuis plusieurs années; le lecteur ignorant, ou peu au courant, retire de cette comparaison une idée d'infériorité contraire à la réalité et au désir de Lipman du reste. Comme l'Indian, la Cleveland 4 cylindres 1.000 cmc 1929 est certainement plus rapide et plus maniable que la 600 cmc. Elle a en sus d'autres qualités que peuvent apprécier ceux qui s'en servent depuis un an déjà, et sur lesquelles on peut se renseigner en venant examiner la machine aux magasins d'exposition de la Cleveland, à Paris.

M. Vallée-Picaud.

LE RALLYE DU SALON Y aura-t-il des étrangers ?

Courses dans la boue

Les épreuves australiennes ont cette par-ticularité d'être extrê-mement difficultueuses, même pendant la belle saison. Le 14 juillet eut lieu l'épreuve d'été du Club Harley Davidson de Victoria, et les routes choisies, sur plus de 5 kilomètres, étaient ni plus, ni moins une série de fondrières et de bains de boue, afin d'éprouver la stabilité des machines et la résistance des boîtes de vitesse et des moteurs, dans les pierres cachées.
C'est Pat Malone sur
une 500 Triumph qui
remporta de haute lutte
le trophée en 1 h. 17.
C'est d'ailleurs le record pour cette épreuve. En France, nous n'en sommes pas encore là. et nous nous contentons d'épreuves plus père de famille. famille.

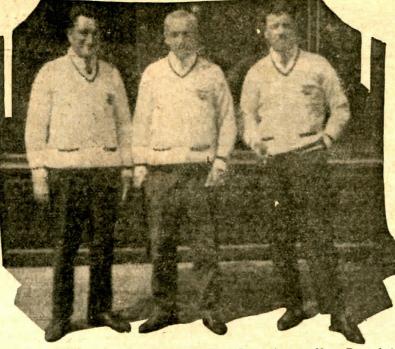
Le Grand Prix suisse des 12 heures

Le Grand Frix suisse cer 12 leures s'est ter-miné par une victoire françaire. Gausser gues,

500 cmc. — Frey (Radior), 997 km. 500. 750 cmc. — After (Indian), 944 km. 300.

Du Portugal

Tout d abord, il existe une anomalie pour tout Français qui entre au Portugal. Celui qui n'a pas son passeport déjà visé par le consul de Portugal à Paris, se voit ou bien refuser l'entrée du territoire, ou imposer à Lisbonne une amende de 120 escudos. Le Portugal a signé des accords avec tous les autres pays et la France est réfractaire à un accord. Mystère. Où est la légende des mauvaises routes au Portugal ? Depuis Badajoz jusqu'à Lisbonne, j'ai roulé sur un billard. Partout le réseau routier est amélioré. La moto se déveréseau routier est amélioré. La moto se déve-



Italica. Gaussi gues, sur Monet-Goyon 350 cmc. dectroit le plus La France a délégué trois courreurs aux Six Jours Internationaux: Naas, Bernard et De fort kilométrese (1.037 km noutre 86km.450), 125 cmc. — Crit Zehnder), 784 km. 790. 175 cmc. — Crit Zehnder), 784 km. 790. 175 cmc. — Trezza (Allegro), 831 km. 250. 250 cmc. — Zehnder (Zehnder), 924 km. 350 cmc. — Gaussorgues (Monet-Goyon), 1.057 km. 400. 100 des 500 ou 350 soupapes en tête. 100 des 500 ou 350 soupapes en tête. 100 cultivation de particulier: rien que des 500 ou 350 soupapes en tête. 100 cultivation de particulier: rien que des 500 ou 350 soupapes en tête. 100 cultivation de particulier: rien que des 500 ou 350 soupapes en tête. 100 cultivation de particulier: rien que des 500 ou 350 soupapes en tête. 100 cultivation de particulier: rien que des 500 ou 350 soupapes en tête. 100 cultivation de particulier: rien que des 500 ou 350 soupapes en tête. 100 cultivation de particulier: rien que des 500 ou 350 soupapes en tête. 100 cultivation de particulier: rien que des 500 ou 350 soupapes en tête. 100 cultivation de particulier: rien que des 500 ou 350 soupapes en tête. 100 cultivation de particulier: rien que des 500 ou 350 soupapes en tête. 100 cultivation de particulier: rien que des 500 ou 350 soupapes en tête. 100 cultivation de particulier: rien que des 500 ou 350 soupapes en tête. 100 cultivation de particulier: rien que des 500 ou 350 soupapes en tête. 100 cultivation de particulier: rien que des 500 ou 350 soupapes en tête. 100 cultivation de particulier: rien que des 500 cultivation de particular de partic

loppe en ce moment d'une façon très rapide au Portugal. A Lisbonne, une capitale charmante, le sport motocycliste a pris un essor formidable, avec ceci de particulier : rien que des 500 ou 350 soupapes en tête.

Le « Club Motocycliste de Portugal » y fait preuve d'une excellente activité. Tous les membres de ce club m'ont fait un accueil que je n'oublierai pas. Tout motocycliste français peut aller à Lisbonne avec la certitude d'y être reçu avec la charmante amabilité et la plus parfaite courtoisie. Une douzaine de être reçu avec la charmante amabilité et la plus parfaite courtoisie. Une douzaine de motocyclistes sont venus m'accompagner jusqu'à Letubol. J'attends des photos de cette petite caravane. Peut-être vous les a-t-on envoyées directement. Un petit reproche le club fidèle abonné de Moto-Revue avait envoyé, il y a assez longtemps, un télégramme demondant où t'étais et quand d'arriverai. Il demandant où j'étais et quand j'arriverai. Il n'y a pa eu de réponse. Une petite lettre... avec deux mots aurait pu être envoyée? Il ne me reste plus qu'un mois de voyage. Je longe en ce moment la Méditerranée. Je serai

à Paris dans la première quinzaine de septembre, où j'aurias grand plaisir à vous saluer.

SANTON.

Tourist Trophy Italien et Grand prix de l'industrie

Le 23 juin, a eu lieu sur le pittoresque Circuit du Lario (aux environs du Lac de Como) le «Grand Prix de l'Industrie» la plus importante course italienne de motos. Une foule énorme accourut sur tout le parcours, et on peut affirmer que plus de 70.000 personnes sont venues de tous les plus lointains pays, pour applaudir nos mielleurs champions. La victoire absolue a été remportée par l'as italien Tazio Nuvolari sur moto Bianchi arbres a cames en tète, arbres a cames en tète, qui a pu s'affirmer encore une fois à la belle moyenne de 69 kilomètres. 468 Moyenne vraiment remarquable si l'on remarquable si l'on pense aux terribles difficultés de ce circuit. Dans la catégorie 500 cm. le champion Varzi sur moto

champion Varzi sur moto Sunbeam après une très belle lutte, est sorti Naas, Bernard et De vainqueur mais n'a t. pas pu faire un temps meilleur des 350. En effet sa moyenne fut de 68,145. Prini sur Guzzi 250 a gagné facilement sa catégorie, devant à Fumagalli qui pilotait une Ariel 250 culbuteurs. Des petites 175, seulement une a pu terminer la course à cause des difficultés du parcours. Ca étéla denx-temps G. D. de Zini. Le champion Benelli sur Benelli arbre à cames en tête, que les années passées a toujours gagné cette course, a dû se retirer au dernier tour à cause d'une crevaison.

Catégorie 350 cm. — Nuvolari sur Bianchi,

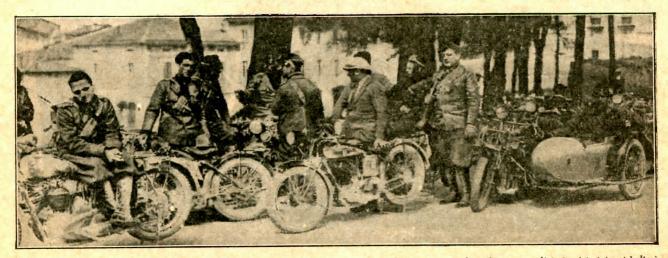
Catégorie 350 cm. — Nuvolari sur Bianchi, moyenne 69 km. 468; Macchi sur Frera; Alberti sur Frera, moynne 68 km. 145; Catégorie 500 cm. — Varzi sur Sunbeam, moyenne 68 km. 145; Bandini sur Rudge;

Broggi sur Frera.

Catégorie 250 cm. — Prini sur Guzzi,
moyenne 64 km. 408 ; Fumagalli sur Ariel ; Villa sur Guzzi.

Catégorie 175 cm. — Zini sur G. D., moyenne 50 km. 057.

RALEPRE.



En Italie, le Directoire a été plus vite que nos organisations françaises, et on voit ici un groupe de la milice motocycliste fasciste faisant halte à Lucea. On remarquera que l'industrie anglaise est largement représentée puisque le gouvernement italien a adopté des "Triumph"



Une épreuve de trimoteu 15

Une épreuve de trimoteu 15

Le 15 août, sur la côte de Jade, c'est-àdire à La Baule, avait lieu, grâce au concours du Comité d'initiative et de la municipalité de grandes fêtes. A cette occasion, une démonstration d'amateurs de trimoteurs a été organisée. Partis de Nantes, Place du Commerce, jeudi 15 août, à 13 heures précises, les trimoteurs, sous la direction du constructeur Vincent, fabricant de Ninon, ont fait une démonstration-promenade à la moyenne de 30 à l'heure, derrière le capitaine de route qu'ils ne devaient en aucune façon dépasser. A travers Nantes, Pont Rousseau, le Port Saint-Père, La Bernerie, ils gagnèrent le sud de la Loire. Puis eurent lieu des épreuves de pure vitesse, sur 5 kilomètres. Cette épreuve était agrémentée de prix très intéressants. Un service de dépannage avait été organisé par M. Vincent ui-même, et tous les moto-tris, de quelque marque et de quelque force qu'ils fussent avaient été acceptés. Nous sommes heureux de cette démonstration, et nous ne manquerons pas de dire qu'il y a un changement important là-bas à Nantes. C'est que jusqu'à ce jour, M. Vincent, constructeur du tri Ninon était rebelle à toute manifestation de trimoteurs, ainsi que d'autres constructeurs parisiens. Le Ninon doit sa vogue surtout à l'agent parisien M. Béalé, qui souvent a regretté que le constructeur lui laissa trop d'initiative et par la suite trop de frais sur le dos. M. Béalé a prouvé à M. Vincent et par contre-coup à beaucoup d'autres constructeurs de trimoteurs français que c'est par la propagande intensive qu'on arrive à mettre dans l'esprit du public que le trimoteur est non seulement sûr, mais pratique et économique, dans tous les emplois commerciaux et industriels.

Le pernis pour trimoteur

De nombreux lecteurs nous écrivent pour savoir exactement les conditions d'administration pour la conduite du trimoteur. Certains nous font remarquer que les povuoirs semblent embarrassés, lorsqu'on leur pose la question. A l'heure actuelle, le permis de motocyclettes, ou le permis de voitures suffisent pour la conduite du trimoteur. Il ne faut pas oublier, en effet, que lorsque les règlements d'administration publique ont codifié en 1922 les formalités pour le permis de conduire, aucune mention particulière n'a été faite pour le véhicule dénommé trimoteur. D'autre part, selon l'axiome cher à la préfecture de police : qui peut le plus, peut le moins, il est évident que la conduite d'un véhicule tel qu'une auto est un apprentissage suffisant pour la conduite d'un trimoteur, ets i nous retournons la proposition, la conduite d'une moto est certainement plus délicate que la conduite d'un trimoteur. En conséquence, le fait de posséder un permis de conduire quel qu'il soit, motos, autos, poids lourds, etc., est jusqu'à nouvel ordre suffisant pour la conduite du trimoteur. Un cas cependant surgit. La législature volontairement a laissé dans l'ombre cette question, car elle a considéré que le trimoteur était un véhicule de travail. Or, il se produit le cas absurde c'est que la conduite du sidecar n'est autorisée qu'à 18 ans, et nous voyons couramment à Paris, des jeunes gens conduire des trimoteurs et n'ayant pas l'âge légal pour la conduite du sidecar. Si l'on s'en tient strictement à l'esprit De nombreux lecteurs nous écrivent pour

de la loi, il semble qu'ils sont en faute. Mais le législateur a compris que le trimoteur faisait partie de la vie sociale, et nous ne voyons pas pourquoi un jeune homme de 14 ans conduirait un triporteur, beaucoup moins stable, beaucoup moins sûr, et n'aurait pas le droit de conduire un trimoteur à 16 ans. En conséquence, disons que pour la conduite du véhicule industriel, il n'y a aucun texte du véhicule industriel, il n'y a aucun texte légal précis, mais que sur l'injonction d'un agent de l'autorité le conducteur d'un trimoteur doit faire preuve qu'il est possesseur d'un permis de conduire quel qu'il doit. Nous ne croyons d'ailleurs pas qu'une législation soit en cours à ce sujet. Les pouvoirs laissent toute latitude aux usagers. de la loi, il semble qu'ils sont en faute. Mais

AU MAROC

Belges au Maroc

Deux motocyclistes belges montés sur une Saroléa, viennent de traverser la France de Liège à Marseille, puis gagnant Oran, ils sont arrivés à Marakech, simplement en touristes, parce que, ayant lu dans Moto-Révue combien le Maroc était beau et sportif, ils se sont octroyé cette balade, tout comme vous et moi allons à Versailles ou à Fontainebleau

Nouveau club

Un nouveau club est en formation au Maroc dans la ville de Kourigha. C'est M. Combelas qui a groupé une vingtaine de motos dans ce petit pays, avec l'autre dizaine qui se trouve dans la localité la plus prôche, qui est à quelques kilomètres de la, nul doute qu'il ne forme un club très actif.



La première épreuve régionale de trimoteurs qui vient d'avoir lieu à Nantes fut un succès : 15 Ninon y participèrent. En haut : l'arrivée. En bas : le départ des Ninon!

Rauwers sur la Mondiale 1° ren 250 cmc et en 350 cmc. Seniors au kilo-mètre lancé de Re-naix. L'excellent champion Rauwers en action : belle allure, énergie nor-dique!

En Belgique

Au fil des épreuves

Le Grand Prix de vitesse du Motor Union Namurois a été disputé sur le Circuit de Floreffe qui est toujours, comme l'an dernier,

en mauvais état.

Les organisateurs animés de la meilleure bonne volonté, — et c'est un hommage à leur rendre, — bénéficièrent d'une excelente journée en même temps qu'ils avaient réuni une compétition setisfaisante.

réuni une compétition satisfaisante.

Parmi les juniors, les résultats furent successivement acquis par Marcel W.O en 250 cmc. Manhay en 350 cmc. (21 partants) et Michelli en 500 cmc. (10 partants). Ce dernier fournit une démonstration remarquable. Il ne manque certes pas de cran mais possède par contre une technique bien



Michelli qui s'illustre et remporte le Circuit de Floreffe en 500 cmc. juniors.

magnifique empoignade que l'adroit pilote de la caractéristique machine à cadre en tôle d'acier emboutie emporta avec 58 secondes d'avance.

En 500 cmc. seniors Dethy sur Norton triompha de 9 concurrents devant Rauwers sur La Mondiale et Paye sur Gillet.

La catégorie 350 experts revint à Mawet sur Bovy, tandis qu'en 500 cmc. le vétéran Fernand Renier prenait le meilleur sur Saroléa. Il est également à enregistrer que Renier s'attribua le record du tour par la même occasion. même occasion.

Le Circuit des Crètes de l'Union Motoriste de l'Ourthe Amblève, qui est à notre point de vue une des épreuves les plus significatives du calendrier belge, n'a pas connu son habituel succès.

Le mauvais temps en est certes une des grandes raisons; mais, il est non moins certain aussi que ce club manque en ce moment de plusieurs concours dévoués.

Pierre Brossens, président du Moto Sport d'Anvers et membre actif de la F. M. B.

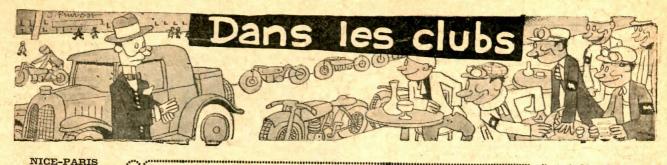
La formule de cette épreuve consiste en un circuit de régularité corsé de plusieurs non stop très difficiles et d'un kilomètre lancé, départ arrêté.

Ce concours de vitesse ne put se dérouler à cause de la pluie qui avait rendu la route glissante et dangereuse.

Nonobstant les contretemps que nous avons signalés le Circuit des Crètes valut quelques belles démonstrations suffisantes pour récompenser les efforts de M. Jules Roland et Thomas qui étaient à peu près seuls pour mener cette vaste organisation à bien. La meilleure performance générale fut l'œuvre de M. Praillet sur Triumph sidecar. Il convient de dire que son side contribua à l'aider dans les non-



L'ingénieur Donis qui dirige le service courses de Saroléa : n'est-ce pas l'artisan des succès de la firme ?



NICE-PARIS Engagements nombreux

A peine, l'organi-sation de la grande épreuve de régularité est-elle commencée, que le Moto-Club de Nice enregistre de nombreux engagements. Ce concours est appelé d'ailleurs à un brillant succès d'autant plus que les différen-tes marques qui seront tes marques qui seront en ligne exposeront au Salon de la Moto-cyclette qui a lieu à la même époque toute la gamme de leur construction. L'arrivée au Grand Palais de Nice-Paris, ne pourra qu'augmenter l'importance des engins prétance des engins pré-sentés, et qui auront fourni une fois de plus, la preuve incontestable de l'utilité de la Moto, du side-car et du cycle-car. Parmi les premiers en gagements, nous notons la participation des marques : Tordes marques : Ter-rot, Magnat-Debon, Motosacoche, Saroléa, Motosacoche, Saroléa, Monet et Goyon, Vélocette, Durandal, Ravat, B. S. A. San Sou Pap et naturelle-

Sou Pap et naturellement Gnome et Rhône, pour ne pas manquer à la tradition. D'autres firmes sont pressenties sans oublier cependant que bon nombre d'indépendants vont profiter de l'aubaine et dont la liste d'inscription commence à s'allonger. Voici l'itinéraire qu'emprunteront les concurrents dont Lyon sera ville d'étape avec 24 heures de repos.

Itinéraire. - Première Etape

NICE-CANNES-LYON

Concours d'Eclairage

Parcours neutralisé encadré par voitures officielles.

Kilomètres. Nice-Cannes Cannes-Fréjus. Départ réel Fréjus-Vidauban Vidauban-Le-Luc Le Luc-Brignoles ... Brignolles-Saint-Maximain..... 115 Saint-Maximain-Aix. Contrôle ho-Saint-Maximain-Aix. Controle noraire
Aix-Sénas
Sénas-Avignon
Avignon-Orange
Orange-Pierrelatte.
Pierrelatte - Montélimar. Contrôle
horaire
Montélimar-Livron
Livron-Valence 194 227 254 285 306 332 350 Mohiennar-Liven
Livron-Valence
Valence-Tain
Tain-Saint-Rambert
Saint-Rambert-Vienne
Vienne-Lyon. Arrivée 369 396

U. M. F.

SEPTEMBRE

Rallye auto canot (Nicea 8. — Raiye auto canor (Nicea Motor).
14-15. — Meeting des Routes Pavées (M. C. N. F.).
15. — Côte Moulineaux (M. C. Seine-Inférieure).
29. — Rallye surprise (M. C. Nice).

OCTOBRE

6. — Grand Prix de France (M. C. F.)
13. — Cote d'Origny Ste-Benoite (M. C. Aisne).
Circuit de Dordogne (M. C. Bugrac).
20-25. — Paris-Nice (M. C. Nice).

Sauvages

SEPTEMBRE

8. — Gymkhana (M. C. Jura). 8. — Sortie Collective sur Argenton-Le Blanc (M. C. Berry).

8. — Paris Villers-Cotterets Soissons-Meaux (M. C. XI).

14. — Sortie facultative (M. C. A. Paris Control of the Con

Artois).

15. — Sortie vers la porte de l'Ain (A. M. Ledonnien).

Rallye Surprise (M. C. Côte d'Ar-

Kilomètre lancé (A. M. Dijon). 22. — Paris. Forèt d'Armainvil-liers (M. C. XI°). 29. — Kilomètre lancé (M. C. Jura).

Un club actif régional : le M. C. Joinville de Haute-Marne en sortie mensuelle.

Itinéraire. - Deuxième Etape

LYON-VILLEFRANCHE-SUR-SAONE MONTGERON

Concours d'éclairage

Parcours neutralisé en cadré par voitures officielles. Kilomètres. Lyon-Villefranche-sur-Saône Villefranche-sur-Saône-Mâcon Macon-Tournus.
Tournus-Chalon-sur-Saône
Chalon-sur-Saône-Beaune
Taune-Nuits Saint Georges
Tournus-Chalon-sur-Saône-Beaune
Taune-Nuits Saint Georges 67 95 28 33 1.5 143 Nuits-Saint-Georges-Dijon. Contrôle horaire
Dijon-Montbard.
Montbard-Tonnerre.
Tonnerre-Saint Florentin. Contrôle 22 165 80 290 De Montgeron à Paris 22 kilomètres

Les concurrents rejoindroit le pas encadré par des voitures officielles. NOEL. Les concurrents rejoindront le parc fermé

En Auperane

La section de Courpière, du M. C. d'Au-vergne,organisait le 15 août dernier une « Jour-

née Motocycliste... qui fut en tous points très réussie. L'épreuve du matin au Rallye, fut enlevée par le Brassaçois Rey. L'aprèsmidi le clou de la jour née fut la course de côte de Courtesserre qui réunissait un bon lot de coureurs. Cette épreuve fut gagnée par Vallet le champion du M. C. A. qui battit de peu Gouttelessis. Voici les résultats détaillés de cette courssequi est appelée à avoir un grand retentissement dans la région l'an prochain.

Motos 175 cmc.—1et née Motocycliste... qui

Motos 175 cmc. -1er Motos 175 cmc. — 1er Delafoulhouze (Cour-pière 3 3" 2/5) moy-enne 59 km. 100; 2. Chareyras (Riom); 3. Favier (Courpière).

Favier (Courpiere).

250 cmc. — 1 ** Gouttebe ssis (Courpière)
2' 49" 2/5, moyenne
63 km. 800; 2. Calini
(Clermont) 3' 2" 4/5;
3. Favier (Courpière)
3' 7" 4/5; 4. Troussel
(Courpière) 3' 42".
350 cmc. 1** Vallet

(Courpière) 3' 42".

350 cmc. 1er Vallet 2' 36" 1/5, moyenne 68 kilomètres (meilleur temps des motos); 2. Gouttebessis 2' 42"; 3. Brosson (Clermont) 2' 50" 3/5; 4. Nauzeilles (Clermont) 3'9" 2/5; 5. Vincent (Clermont), 2' 56" 2/5; 5. Védrines (Clermont), 2' 59" 1/5; 6. Guillaumont (Clermont), 2' 59" 1/5; 7. Favier (Courpière), 3' 22" 1/5/; 8. Suiram (Riom), 3' 32" 1/5.

Sidecars 600 cmc.—1er Delafoulhouze (Courpière), 3' 9" 4/5 moyenne 57 km. 050; 2. Genin (Courpière), 3' 28. Catégories Voitures, Tricyclecqrs.—1er Sauze (Clermont), 3' 34" 1/5, moyenne 50 km. 400.

Voitures

Voitures. — 1er Rozier (Clermont), 2' 25' 2/5, moyenne 74 km. 800, (meilleur temps de la journée); 2. Vidal (Courpière), 2' 34'' 2/5; 3. Thévenet (Chabreloche), 2' 34'' 4/5; 4. Dichamp fils (Brassac), 3' 2'' 2/5; 5. Baraton (Courpière), 3' 6''; 6. Dichamp père (Brassac), 3' 15'' 1/5; 7. Sugier (Courpière), 4' 11'' 1/5.

Coupe du Moniteur. — 1° Courpière, 3 points; 2. Clermont, 6 points.

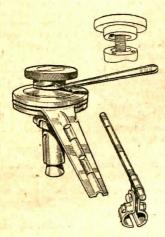
200 motocyclistes

Il y a 200 motocyclistes dans la commune de Lunel (Hérault). Aussi la création d'un groupement dans cette région, serait une excellente chose. Nous serions : cureux que tous les lecteurs de Moto Revue de cette contrée s'adressent dans ce but, à M. Rou-cayrol, 17, rue de la Poissonnerie, afin d'arri-ver à une entente. ver à une entente.



Un Frein de Direction

S'il y a des machines qui sont livrées toutes équipées d'un frein de direction, il y en a de plus nombreuses, qui, par contre, ne connaissent pas cet... nous allions dire accessoire: Le l' bien non, ce n'est pas un nécessité. Que des motocyclistes osent rouler sans frein de direction, c'est un comble, dont nous leur laissons l'entière responsabilité. Nous, au contraire, à Moto Repue, nous avons personnellement pesé sur les fabrication ne soit pas empirique; et c'est ainsi qu'après avoir employé pendant deux ans l'Excelsior Afa bien connu, sur une de nos machines personnelles, nous l'avons ces jours-ci brusquement changé contre un



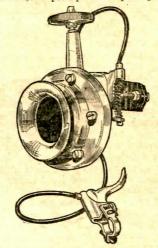
autre, un Afa naturellement. Ce n'est pas un nouvel appareil dans le sens du mot, c'est une perfectionnement de l'ancien appareil. Tout d'abord, beaucoup ont été frappés par cette particularité, lorsque; vous avez passé du temps à régler votre frein de direction pour un serrage qui vous plaît, un vulgaire coup de débrayage, et tout ce réglage était rompu; dans le nouvel appareil, une pièce supplémentaire munie d'une bille qui fait butée, vous permet de maintenir indéfiniment le réglage choisi. Le levier de débrayage n'est plus plat, mais cylindrique, donc, beaucoup plus fort; en outre, la came est également renforcée ainsi qu'on le voit. Par suite même de la bille, le réglage est maintenant indépendant du débrayage, l'un et l'autre agissent à la volonté du conducteur. Le système de montage des colliers et expandeurs n'est pas modifié, mais la tige filetée et conique a été remarquablement renforcée, et augmentée comme diamètre. Nul doute que le nouveau frein de direction Afa n'obtienne la faveur de tous ceux qui n'en possèdent pas, mais aussi de ceux qui ont des freins d'un modèle antique. autre, un Afa naturellement. Ce n'est pas

Une petite amélioration

Les compteurs, en général se placent sur une moto, un peu partout. Souvent, ainsi, le bouton qui sert à remettre à 0 le journalier est si bien placé que le motocycliste doit avoir des doigts de fée pour le manœuvrer; O. S. toujours à la recherche des améliorations pos-sibles, vient de modifier ce remontoir qui, dorénavant sera beaucoup plus long et en outre flexible, donc incassable.

Rotophone

Le Rotophone est un avertisseur de moto; mais, disons tout de suite, que c'est un vibreur automatique. Certainement, le prix, même en prime est un petit peu élevé pour quelques



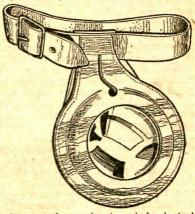
bourses, mais l'occasion est unique, et nous bourses, mais l'occasion est unique, et nous ne la redonnerons pas. Par conséquent, ceux qui arriveront trop tard ne seront pas satisfaits. Nous réserverons toutefois quelques appareils pour nos bons clients des colonies, qui sont toujours les malchanceux, car leur correspondance arrive en retard, nous ne pouvons faire autrement envers des amis si

Le Rotaphone a un diaphragme qui n'est Le Rotaphone a un diaphragme qui n'est pas percé. L'émission du son est due au choc répété d'une bille qui frappe au centre du diaphragme et qui est lancée par un rochet. On peut éprouver le Rotaphone à la cadence de 200.000 chocs à la minute. Le rochet étant conique, on peut éventuellement rattraper le jeu. Une moto qui roule à 60 d'l'heure avec une roule rormale fait environ rattraper le jeu. Une moto qui roule à 60 à l'heure avec une roue normale fait environ 500 tours à la minute et imprime de ce fait 10.000 tours au galet. Le rochet comporte 10 dents, dont 100.000 choes sont frappés en une minute par le Rotaphone, c'est-à-dire qu'une pareille cadence exige de l'appareil une fabrication, une matière, un montage, un soin et une précision particuliers.

Le Bracelamo

Ce n'est pas grand'chose. Un simple bracelet de montre en cuir souple. La montre est remplacée par un miroir légèrement bombé, de manière à imiter le rétroviseur de 40 francs. Vous placez ce bracelet soit à votre poignet, soit sur votre guidon, soit ailleurs, soit à toute autre position que vous jugez convenable, jusqu'au jour où vous serez assez riche pour acheter un rétroviseur, vous avez, pour quelques sous, un appareil

qui le remplace suffisamment. Notez que lorsque vous avez placé le bracelet à votre poignet gauche, et que vous voulez tourner, non seulement le fait d'étendre le bras avertit la personne qui se trouve derrière vous



mais vous n'avez plus à craindre le torticolis classique, puisque en étendant le bras, vous voyez en même temps l'adversaire

Concours du Diplôme

Moto Revue met au concours un projet de diplôme, destiné à récompenser les concurrents des épreuves qu'elle organise. Ce diplôme sera également mis à la disposition des clubs qui le désireront.

Les dessins devront être faits, au lavis ou au crayon, en une ou deux couleurs, sur bristol 24×30. Ils devront représenter obligatoirement une moto, un sidecar et une petite voiture sport. Le texte à inscrire sera le suivant :

Les Grandes Epreuves Motocyclistes

et Automobiles Diplôme de Médaille de...
Diplôme de Médaille de...
décerné à M....... ayant participé à l'épreuve...... sur un Marque..... Cylindrée..... Paris, le..... Les Commissaires Le Directeur de la

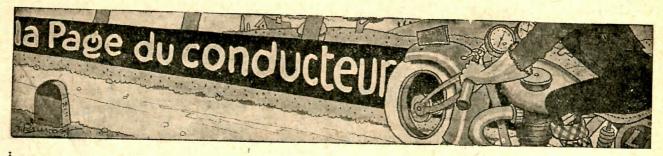
Course es prix suivants seront attribués :

1er prix: 200 francs.

· -: 100 - : 50 - : 50

Les envois primés resteront la propriété de Moto Revue.

Les dessins devront parvenir à Moto-Revue, 51, rue Vivienne, Paris (2e), le 20 septembre 1929 au plus tard.



Prudence, jeunes gens! par WRIGHT DRIVER

es accidents de motos nous attristent profondément et, pour une double cause : nous pensons aux victimes, aux souffrances qu'elles endurent, aux difficultés matérielles qui peuvent être la suite de l'accident; d'autre part, nous savons que les ennemis de la moto ne manqueront pas une aussi belle occasion de décrier le véhicule qui est pourtant le plus sûr de tous. Aussi, pendant les vacances, nous supplions nos lecteurs d'être prudents, de ne pas se laisser entraîner, par vanité, à des imprudences. Il ne s'agit nullement de rouler à vingt à l'heure, mais de se conformer à quelques règles fort simples. Tout d'abord ne jamais se fixer de moyenne trop élevée. Imposez-vous de rudes étapes si vous voulez, mais très inférieures aux possibi-lités de votre machine. D'ailleurs, vous voulez faire du tourisme et cela exigera des arrêts. Il ne faut guère compter plus de cinq heures de marche par jour et cela ne représente que 200 à 250 kilomètres. Quand nous voyageons, trop rarement hélas ! pour notre plaisir, c'est la longueur moyenne de nos étapes. Et, si à un moment donné, vous êtes arrêtés par une panne, un monument, ou un site intéressant, ne vous croyez pas obligé de marcher comme un fou pour rétablir votre moyenne. Nous considérons qu'une moyenne de 40 à 50 à l'heure est pratiquement suffisante. La dernière représente une allure

de route de 65 à 70. Des moyennes de 60 à 70 sont très difficiles à réaliser à moins qu'on jette la prudence à tous les vents. Un autre danger que nous avons fréquemment signalé, mais qui existe toujours : ce sont les matches improvisés. À quoi bon « gratter» les autres conducteurs, ou éviter de vous laisser gratter ? C'est une folie chez certaines gens. Ne passez que si le conducteur qui vous précède marche à une vitesse très inférieure à la vôtre. Il est tout d'abord dangereux de se laisser échauffer par la lutte, surtout sur une route qu'on ne connaît pas et où un obstacle, un virage, un passage à niveau, un croisement peuvent surgir à l'improviste. La griserie de la vitesse n'est pas un vain mot. Quant à la machine, ces parcours à pleins gaz lui sont néfastes. Songez que pour passer de 50 à 100 à l'heure, il faut que votre moteur développe une puissance 4 fois plus grande et qu'ainsi ses organes, ceux de la transmission, les pneus, les chaînes, le cadre doivent résister à cet effort. Vous avez à payer tout cela.

Ne présumez jamais que la route est libre. Tout au contraire, prévoyez l'obstacle qui peut surgir. Il se peut que 99 fois il ne vienne pas, mais qu'à la centième il apparaisse. Il ne faut pas conduire d'un petit air détaché des choses de ce monde, mais avec toute son attention. Il ne faut amais être pris à l'improviste. Soyez

toujours sûr de pouvoir vous arrêter sur une distance inférieure à celle que vous découvrez. Et n'oubliez pas les côtés de la route, surtout quand elle est bordée de haies. Ne croyez pas qu'avertir vous donne la route libre. Si un croisement est masqué, n'hésitez pas à marquer l'arrêt. Il vaut mieux vous arrêter que de courir le risque d'être embouti.

Une autre règle essentielle, c'est de tenir sa droite et nous devons constater qu'un nombre énorme de conducteurs commettent la faute impardonnable de prendre, par exemple, des virages en tenant eur gauche. Il n'y a aucune excuse valable à une telle pratique et la police de la route devrait se montrer sur ce point d'une rigueur extrême.

Le simple bon sens nous indique qu'avant de doubler, il faut savoir si rien n'arrive en sens inverse. Il ne faut pas doubler quand le brouillard, ou la pous-sière, gêne la visibilité. Ne doublez jamais au passage d'un croisement ou dans un virage.

Ne comptez jamais sur votre avertisseur, ni sur vos freins, ce qui ne veut pas dire qu'il faille les négliger.

Vieux conseils, direz-vous, et qu'on nous a ressassés à satiété? Que ne sont-ils davantage suivis!

WRIGHT DRIVER.

Conducteurs de camions et d'autocars

L'Automobile-Club de l'Ouest pous signale

L'Automobile-Club de l'Ouest pous signale qu'il reçoit d'assez nombreuses plaintes d'automobilistes au sujet du sans-gêne de certains conducteurs de camions ou d'autocars qui ne montrent aucune bonne volonté pour se laisser dépasser.

Il y a lieu de rappeler que l'art. 22 du Code de la Route prescrit que tout camion doit être pourvu d'un miroir rétroviseur disposé de telle manière que le conducteur puisse apercevoir de sa place tout autre véhicule susceptible de le dépasser. Le défaut de miroir rétroviseur expose les conducteurs et propriétaires de camions à des ennuis graves, car les autorités de police et de gendarmerie ont le devoir non seulement de dresser contravention mais d'immobiliser le véhicule par le retrait provisoire de la carte grise. D'autre part, l'art. 9 du Code de la Route prescrit de laisser libre la moitié au moins de la chaussée à tout véhicule qui croise ou dépasse. Les conducteurs de camions ou d'autocars de grande largeur n'ont donc pas, sur la route des droits plus étendus que les completement possible sur leur droite pour permettre aux autres usagers de passer sans risque d'accrochage.

L'administration

Il m'est arrivé il y a quinze jours de perdre les papiers de ma fidèle Styl'son (permis de conduire, carte grise et per-mis de circulation). Sur l'avis du commissaire mis de circulation). Sur l'avis du commissaire de police, je me suis présenté à la préjecture pour me faire rejaire les papiers en question, là, on m'a annoncé qu'il me fallait faire deux demandes de duplicada sur jeuille de papier timbré à 3 fr. 60 et joindre deux quittances de vingt francs délivrées par le percepteur et la somme de 3 fr. 60 et pour le permis de conduire il faut joindre deux pholos, r'fen que ca! Ils vont un peu fort, pour les photos et les papiers timbrés je comprends encore qu'ils les faille, mais pour les 40 francs, je trouve que c'est un peu cher.

Yves Quillec, Tours.



La préfecture est en effet autorisée par le règlement à vous faire payer 20 francs par carte plus la demande, les timbres etc.. Il n'y a rien d'autre à faire qu'à vous exécuter. Mais nous sommes d'accord avec vous pour considérer que c'est un peu cher, le fisc est plus généreux et vous délivere a nour rien un nouveau permis de circuvrera pour rien un nouveau permis de circu-

Il n'y a pas de permis spécial

Existe-t-il un permis spécial pour la conduite du cyclecar? Ayant passé l'examen d'extension de pour autos, l'examinateur m'a remis un permis provisoire établi pour le cyclecar. J'ai passé l'examen le 31 mai de cette année à Libercourt, Pas-de-Calais. Je serais heureux de savoir s'il est possible de réclamer afin d'avoir le permis auto, puisque j'ai du faire de la marche arrière.

THIERRY, Lens.

THIERRY, Lens.

Il n'y a pas de permis spécial légalement prévu pour le cyclecar. Nous avons nous-mêmes, il y a quelques années, passé le permis voitures sur un cyclecar à trois roues, sans marche arrière. C'est le permis auto qui doit vous être délivré.





Le Courrier de la Ligue Nationale Motoriste



Citation à l'ordre du jour

Je vous signale qu'au cours d'une randonnée à travers les Alpes, par Grenoble, Sisteron, Castellane, Nice, Menton, avec retour par la Côte d'Azur, Marseille et la vallée du Rhône, j'ai rencontré la meilleure complaisance chez M. Chanteur, Agent d'Aleyon, 45, cours de Verdun, à Vienne (Isère) où une panne m'avait arrêté un samedi après-midi à 17 heures.

Démontage du cylindre de ma Terrot 2 temps 250, pour décalaminage et remplacement d'un segment cassé (au cours du démontage). Je vous signale qu'au cours d'une ran-

démontage).

Après recherches d'un segment dans toute la ville, M. Chanteur a trouvé dans un gagage un segment de voiture Peugeot 5 CV qui correspondait exactement au segment.

Remontage terminé le soir à 20 heures.

Coût: 30 francs.

J'ai promis en récompense de faire citer à l'ordre du jour de Moto Revue, ce mécanicien si obligeant.

Abonné 23 Paris

Abonné 23, Paris

Parfait

J'ai vu sur votre dernier numéro de Moto Revue, l'annonce concernant ma mai-

Elle a déjà été utile à un jeune motocy-cliste qui est arrivé passer ses vacances à Blois avec, l'annonce en main. TESSIER, Hôtel des Voyageurs, Blois.

Apparences trompeuses

Restaurant de la Classe, rue de la Caserne a Briançon, Bonne petite pension, cuisine au beurre, bien variée, très propre et suffi-samment abondante.

Ne pas se fier aux apparences extérieures de la maison... ni aux voisinages. N'aurais jamais pensé trouver bonne chère dans ce restaurant si je n'y avais été conduit par des amis. Abonné 2.918. Le Mans.

Une série

J'ai le plaisir de vous envoyer quelques

J'ai le plaisir de vous envoyer quelques bonnes adresses : Ancenis : Hôtel du Cheval Noir. Les Sables d'Olonne. — Mécanicien : Rambaud, garage du Remblai. Le Mans. — Mécaniciens : Sylven, 31, rue des Minimes ; Frossard, Dantau. La Ferté-Bernard. — Mécanicien : Letour-

Lèves (près Chartres). — Mécanicien :

Guérin. Rennes. — Mécanicien : Morel, 79, avenue u Mail. Roger, à Paris. du Mail.

A Meulan

Chère Moto-Revue,

Voici une adresse pour la L. N. M., à Meulan (S.-et-O.), 5, rue Gambetta « Sport Hôtel » Delabas propriétaire. Ne m'a pas estampé lors de mon passage le 15 août (jour à coup de fusil). Ci-joint note de déjeuner à deux 23 fr. 50 Abonné 7620.



En quatre

Je tiens à vous informer de l'amabilité, de la compétence et du prix modique qui m'ont été offerts par M. Rousseau, méca-nicien, 30, rue Alexandre-Marie, à Auxerre,

nicien, 30, rue Alexandre-Marie, à Auxerre, qui s'est mis en quatre le 14 juillet pour : Me remorquer.

Démonter mon moteur de Morgan dont deux coussinets étaient grippés (un coussinet tournait avec le vilebrequin dans le carter).

Remonter ledit moteur et le régler.

Fournir un bidon d'essence.
Le tout pour 100 fervere.

Fournir un bidon d'essence. Le tout pour 100 francs. Puis-je lui faire obtenir notre clientèle de ligueurs, lesquels seront eux-mêmes satis-faits. Poussin, à Pantin.

Au retour

Je lis ligne par ligne votre journal et n'ou-blie ni vos conseils ni vos demandes. Mon mari est abonné et j'attends avec impatience le samedi.

Nous rentrons aujourd'hui de vacances et je tiens à vous signaler un restaurant avec chambres où l'on est très bien. Maison très propre, accueil charmant; chambres à 15 francs, repas à 10 francs, cidre et café compris.

Nous y sommes restés deux jours, pour-

Nous y sommes restés deux jours, poursuivant plus loin notre randonnée, mais nous quittions avec regret.

Voici maintenant l'adresse : Café-restaurant de la Place, Pierre Caignon, Place de la Basilique La Délivrande (Calvados).

Mme Héradet, à Meulan.

Accueil sympathique

Je suis heureux de pouvoir signaler à mes amis motocyclistes qui villégiatureraient dans le pays de Caux, l'adresse d'une bonne auberge où ils pourront trouver dans le cadre de la vieille hostellerie un accueil tout à fait sympathique, un gîte simple mais confortable et propre et une nourriture saine, abondante et cuisinée par des gens qui savent encore ce qu'est la bonne cuisine française, si différente de la cuisine des restaurants qui constituent aujourd'hui une industrie et où l'accueil est toujours plus ou moins glacial. moins glacial.



Il s'agit de l'hôtel du Cheval Blanc, à Bacqueville-en-Caux (Seine-Inférieure), M. Lefebvre, propriètaire. D., abonné. P. S. — Ce qui n'est pas négligeable, l'addition est tout à fait raisonnable. On peut garer motos et même une auto.

Bonnes gens

Ayant été victime d'un accident et transporté à l'hôtipal de Pontorson la cuisse brisée, quel ne fut pas mon étonnement alors que tous mes camarades étaient repartis vers Paris d'avoir la visite de la propriétaire de l'hôtel que jusqu'alors je n'avais fait qu'entrevoir et par la suite il n'y eut de semaines où celle-ci ne vint me voir, et plusieurs fois par semaine m'apportant pour améliorer mon ordinaire tout ce que l'on peut apporter à un blessé et cela pendant les deux mois où je fus cloué au lit.

Le jour arriva où je pus quitter l'hôpital et avant de rejoindre Paris je restai quelques jours au même hôtel pour récupérer mes forjours au même hôtel pour récupérer mes forces et lorsque je voulus régler la note les patrons ne voulurent rien accepter estimant que je ne devais rien et qu'il n'y avait entre nous qu'une chose très naturelle, car j'étais loin des miens et que d'autre par n'étais-je pas un client dans le malheur.

L'on ne saurait trop signaler et les mots me manquent pour décrire ces actes decœur et de bonté à une époque où le dur argent prime trop souvent sur les sentiments.

Voici l'adresse : Hôtel-restaurant des Fermiers. Mson Ménard, rue du Couesnon, à Pontorson.

Pontorson.

Argenteuil.

On nous demande

Veuillez être bien aimable de nous faire savoir si vous connaissez un hôtel aux Sables d'Olonne qui ne serait pas trop cher, nous sommes de simples employés et désirons aller en vacances à cet endroit. Nos moyens ne nous permettent pas les grands palaces c'est pourquoi étant abonné à Moto Revue je m'adresse à vous espérant qu'il vous sera possible de me fournir ce renseignement. Au besoin nous irions dans un village jusqu'à 30 km. des Sables d'Olonne, nous avons une moto ce qui nous permettra de nous déplacer facilement. Veuillez être bien aimable de nous faire

Vitru-sur-Seine.

Un de nos membres qui, d'après les nombreuses adresses de mécaniciens qu'il nous a fait parvenir semble assez bien connaître la région nous écrit sur papier à en-tête de l'Hôtel du Lion d'or, aux Sables d'Olonne, mais omet toutefois de nous signaler l'adresse d'un hôtel dans cette ville.

Recevant journellement des demandes de ce genre et dont beaucoup pour cette région, nous demandons aux motocyclistes connaissant de bonnes maisons, pour toute la côte de Royan à Lorient, de bien vouloir nous les faire parvenir d'urgence afin qu'il nous soit possible d'en faire profiter leurs camarades ligueurs. ligueurs.

La L. N. M. aux quatre points cardinaux

RAYON DE 60 KM, DE PARIS

Avon (près Fontainebleau). — Restaurant avec chambres : Hôtel du Parc, 8, Grande Rue + (M. Brenne à Paris).
Bougival — Mécanicien : Garage Samson, 52, chaussée de Mesmes. Bures-sur-Yvette. — (La Hacquinière). Restauauant : Truteau. (M. Morin à Paris).
Champagne (près l'Isle-Adam). — Restaurant avec chambres à Gison, Hôtel du Centre. (M. Lachèze à Paris).
Fontainebleau. — Restaurant avec chambres : Hôtel de Neuville, dans la Grande Rue. 196 (M. Blanchand à Paris).

dans la Grande Rue, 196. (M. Blanchard à Paris).

La Ferté-sous-Jouarre. — Restaurant avec chambres : Hôtel du Cygne (près la Marne) + (Mme Bergeon à Paris).

Mantes. — Rest. av. chambres : La Grande Cour + (M. Gosset à

Meaux. — Restaurant av. ch.: Hôtel St Rémy, rue St Rèmy + garage auto: Mélizet, 32, cours Raoul Donnet. (M. Gacheron à Meu-

Orsay (La Folie Bessin). - Restaurant av. ch. : Bérenger. (M. Ave-

Orsay (La Folie Dessili). — Restaurant ab. ch.: Berenger. (M. Abenel à Levallois-Perret).

Poigny (près forêt de Rambouillet). — Res. av. chambres: Hôtel restaurant des 4 Tilleuls. (M. Krantz à Neuilly Plaisance).

Ville d'Avray. — Mécanicien: Lariotte, 23 bis, rue de St Cloud + (réduction sur essence et huile). (M. Fauchois à Paris).

CENTRE

Argenton-sur-Creuse. - Restaurant avec ch. : Hugue! × (Mme Lergeon à Paris).
Blois. — Hôtel du Lion d'Or, 61, rue Porte Chartraine +(M. Abbat

— d° — Hôtel restaurant de la Tour d'Argent, 12, rue des Trois Clef. (M. Vilcot à Bicêtre).

Eguzon. — Restaurant av. chambres: Hôtel de France + (Mme Bergeon à Paris).

geon à Paris).

La Ferté-Saint-Aubin. — Rest. av. chambres: Mme Debray, grande Rue + (M. Krantz à Neuilly-Plaisance).

La Motte-Beuvron. — Restaurant: Café du Cercle, Place de la Mairie + (M. Abbat à Vierzon).

Limoges. — Rest. av. chambres: Hôtel restaurant Parisien, 18, rue Montmailler + (M. Renault à Arpajon).

Orléans. — Restaurant: Restaurant du Père Jean, 15, rue Sainte-Catherine. (M. Abbat à Vierzon).

Vierzon. — Restaurant avec chambres: Bouillon Duval, 44, rue des Ponts + (M. Abbat à Vierzon).

Availles-Limousine (Vienne). — Rest. av. ch.: Cotinaud, Grande Rue + Hôtel de la Poste, rue Rocard + — Mécaniciens: Lagarde, rue Rocard, Orliange, rue de l'Eglise (M. Vergniaud, à Availles-Limousine).

sine).

Joué-les-Tours (Indre-et-Loire). — Rest. av. ch.: Hôte! Besnard + (M. Junca, à Paris).

Orléans. — Rest. av. ch.: Hôtel de Rouen, 25, av. de la Gare. (M. Velah, au Blanc-Mesnil).

Vierzon. — Mécanicien: Renaudat, 16, rue des Changes: Favor, Gillet, Herstal, Harley, Magnat, Monet, Motoconfort, Motosacoche, Rovin, Saroléa (M. Abbat, à Vierzon).

Martres-de-Veyre (Puy-de-Dôme). — Mécaniciens: Mallet, Automoto, Motobécane, Motoconfort, Alcyon. — Valta, Nonet, Peugeot, Radior, Saroléa. (M. Barbarin, à Tallende).

Orcines (Puy-de-Dôme). — Rest. av. ch.: Hôtel, café restaurant des Dômes, à la Font-de-l'Arbre, (M. Mignot, à Rochefort).

Tallende (Puy-de-Dôme). — Mécanicien: Faure, Motobécane, Thomann, Terrot, Citroen. (A Saint-Arnault). (M. Barbarin, à Tallende).

Tallende).

RÉGION OUEST

Ancenis (Loire-Inférieure). - Restaurant : Restaurant de la Ber-

Dieppe. - Mécanicien : Bimont, 27, Grande Rue. (M. Laubot') Binic (Côtes-du-Nord). - Rest. av. ch. Helloco + (M. Morin,

à Paris). Fécamp. -- Restaurant : Le bon Flan, Saint-Etienne. (M. Rabot,

à Boulogne-sur-Seine).
Mazange (Loir-et-Cher). -

Mazange (Loir-et-Cher). — Rest. av. ch. ; Ferré +.
Saint-Clair-sur-Epte (S.-et-O). — Rest. av. ch. : Cherrier, Hôtel
du Commerce. (M. Bisillon, à Suresnes).
Saint-Pierre-la-Garenne (Eure). — Mécanicien : Littée. (M. Delamare, à Conflans).

RÉGION MIDI

Bordeaux. — Maison Laffitte, articles de voyages, 18, que Espr des Lois 7%. Luchon. — Rest. av. ch.: Le Paradou, 47, Avenue de Larbous (M. Bernard à Paris).

RÉGION NORD

Compiègne. — Rest. av. ch.: Hôtel des Fleurs, 16, rue Jeanne d'Arc + (M. Proust à Paris). Laon. — Restaurant: Redelin, 2, avenue de la Gare + (Madame Bergeon) à Paris).

- Rest. av. ch. : Hôtel de Flandre, place de la Gare. (M. Vil-Lens.

Lens. — Rest. av. ch.: Hôtel-restaurant d'Amsterdam, 26, ruedes Col à Bicétre). Lille. — Rest. av. ch.: Hôtel-restaurant d'Amsterdam, 26, ruedes Augustins. (M. Krautz, à Neuilly-Plaisance). Péronne. — Mécanicien: Blanc, boulevard du Sud-Est. (M. Krautz,

Neurilly-Plaisance).
Romeny (Aisne). — Restaurant av. ch.: Hôtel Saint-Pierre et de la Marine + (M. Thiry, à Paris).
Clermont (Oise). — Rest. av. ch.: Yvert (face la Gare) + (M. Le-

Clermont (Oise). — Rest. av. ch.: 1 vete que la classification oney, à Meudon).

Compiègne. — Mécanicien: Debry, 3 Place du Marché aux fourrages (M. Garnier, à Paris.)

Corbeny (Aisne). — Rest. av. ch.: Hôtel du Commerce + Champagne (S.-et-O.). — Rest. av. ch.: Gigaudet, rue du Général-Corbineau. (M. Hucker, à Champagne).

Persan (S.-et-O.). — Rest. av. ch.: Hôtel du chemin de fer. Méc nicien: Darras, rue Thibault. (M. Hucker, à Champagne).

RÉGION SUD-EST

Avallon. — Restaurant avec chambres, Hôtel de l'Escargot, rue de Lyon + (M. Blanchard, à Paris).
Chamonix (Les Bossons). — Restaurant av. ch. Hôtel des Touristes et des Familles (M. Chabrand, à Lyon).

La Charité s/Loire. — Restaurant, Lucas, 9, place des Pêcheurs + (Mme Labro, à Paris).

La Roche s/Foreau (Hte-Savoie). — Mécanicien Raphoz (M. Thorelle, à Evian-les-Bains).

L'Isle s/ Sorgue (Vaucluse). — Appareillage électrique motos e autos, Gonnet 5 à 10 %.

Moret s/ Loing. — Restaurant ac. ch. Hôtel du Pont de Bourgogne + (M. Blanchard, à Paris).

Moret s/ Loing. — Resi (M. Blanchard, à Paris).

Moulins (Allier). — Rest. av. chambres, Hôtel Poulet (M. Abbat, à Vierzon).

à Vierzon).

Pont de Chéruy (Isère). — Mécanicien, Girard, bd de Verna (M. Magnet, à Francheville).

Roanne. — Mécanicien: Carré, rue Mably (M. Henriot, Le Coteau).

St Léger Vauban (Yonne). — Restaurant av. ch.: Hôtel Vauban (M. Foussadier, à St Léger Vauban).

St-Marcellin. — Rest. av. chambres Guttin, Grande Rue, Gelly, rue de Beauvoir. — Mécanicien: Magnat, rue St Laurent Motosacoche, Robin, rue Vinay, Terrot (M. Bleton, à St Sauveur).

Vermenton (Yonne). — Restaurant av. ch. Hôtel de l'Espérance + (M. Blanchard, à Paris).

Vézelay (Yonne). — Restaurant avec. ch. Hôtel du Cheval Blanc + (Abonné 2.376)

(M. Bey, à Paris). — Mécanicien, Chanteur, 45, cours de Verdun (M. Rey, à Paris).

Albys-sur-Chéreau (Hte-Savoie). — Rest. av. ch.: Joseph Comoz. (M. Bisillon, à Suresnes).

Annonay (Ardèche). — Restaurant: Mollaret (M. Callon, à Saint-Repairie).

Romain).

Romain).

Briançon (Htes-Alpes). — Restaurant: Restaurant de la Classe, rue de la Caserne. (M. Lule, au Mans).

Chamonix. — Rest. av. ch.: Hôtel-pension des Glaciers + aux Gaillands. (M. Lule, au Mans).

Le Cheylard (Ardèche). — Rest. av. ch.: Billard. Mécanicien: Mandon, Motosacoche, Motobécane, Terrot. — Garage auto: Arcens. (M. Callon, à Saint-Romain).

Le Coteau (Loire). — Restaurant: Mornier, café-restaurant du Bas-Rhin, à Parcigny +. (M. Lule, au Mans).

Nemours. — Rest. av. ch.: Chavet, 31, rue des Tanneurs. (M. Bonnet, à Paris).

net, à Paris).
Privas. — Rest. av. ch. : Hôtel du Cheval Blanc. Mécanicien :
Dancète, rue du Champ-de-Mars, Motobécane, Gnôme, Saroléa, Magnat.

Magnat.

Sombernon (Cote-d'Or). — Rest. av. ch. Hôtel Belle Vue +
(M. Lule, au Mans).

Tourmont (Jura). — Restaurant: Vallet. (M. Lule, au Mans).

Vizille (Isère). — Rest. av. ch.: Hôtel du Parc + (M. Lule, au

RÉGION EST

Joinville-sur-Marne (Hte-Marne). — Rest. av. ch.: Hôtel de la Poste +. Mécanicien: Chaillier, rue de la Grève, Monet, Alcyon, Gnome, Magnat, Dollar, Griffon, Labor, Motobécane, Dresch. (M. Darbier, à Thomance).

Metz. — Mécanicien: Garage, 5 rempart du Sauby. (M. Chollet,

à La Garenne). Reims. — Rest. av. ch. : Gambier, 7, rue des Capucines. (M. Blan-

Reinis. — Rest. av. ch.: Guinter, I, Ita des Capacines. (M. Baingeot, à Pierrejonds).

Turckheim (Les Trois Epis). — Rest. av. ch.: Enderlin, Hôtel de la Croix d'Or. Mécanicien: Etienne. (M. Perrin, aux Trois Epis). Romeny (Aisne). Restaurant av. ch. Hôtel St-Pierre et de la Marine. (M. Thiry, à Paris).

Stosswihr (Ht-Rhin). — Restaurant av. ch. Hôtel Herr + (M.

Thiry, à Conneré).

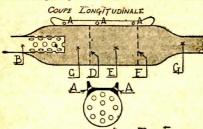
Verdun. — Rest. av. chambres : Hôtel de Metz, rue du Port de la Madeleine. — Garage auto . Garage Central, rue de la Rivière (M.

Gacheron, à Meudon).



Le silence

Voici un modèle en aluminium de silencieux, qui, selon, l'auteur peut permettre encore d'avoir un radiateur pour chauffer les pieds en hiver. Les gaz arrivent en B, se détendent en C, pour passer dans la cloison D, où ils se détendent à nouveau dans D, repassent par les trous de la cloison F, et finalement s'échapter peut les gares les trous de la cloison F, et finalement s'échapter les treist les gares les treists les gares pent en G. Pendant le trajet les gaz chauffent le marchepied placé au-dessus du silencieux,



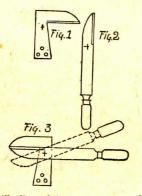
COUPE SUR LA CLOSSON DET FO

quelques trous percés en A éviteront à la pluie de stagner sur les marchepieds. Cepen-dant, nous faisons toute réserve sur l'effica-cité d'un tel silencieux.

Dupuis à Anor (a gagné une bougie adressee par courrier).

Une cisaille simple

Vous voulez couper de la tôle jusqu'à 3 millimètres d'épaisseur : c'est bien simple. Prenez un morceau d'acier plat de 4 à 6 millimètres, découpez selon le schéma, fixez cette lame à l'établi par deux tirefonds ou deux boulons ou bien la serrer dans l'étau. Avec

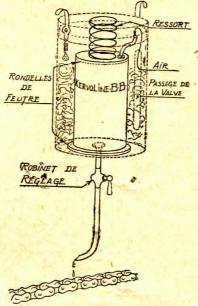


une vieille lime plate que vous aurez d'abord chauffée au rouge cerise et percéc, puis enlevez la taille de cette lime sur une bonne longueur et il ne restera plus qu'à réunir les deux lames pour avoir une cisaille excessivement robuste. — VILFEU. Saint-Cyr, 83. (A gagné une bougie adressée par courrier).

Graissage de chaîne

La pluie! Votre chaîne secondaire ignore ce que c'est que le graissage, elle s'abime, s'use, casse, que faire, prenez une boîte à cigarettes anglaises. Percez-y un trou dans le fond auquel vous soudez un petit tube à huile provenant d'une vieille moto, intercalez-y un petit robinet, garnissez cependant

de rondelles de feutre l'intérieur du couvercle pour éviter le débordement. Vous ajustez à l'intérieur de votre boîte de chambre à air, cette nouvelle boîte plate avec un peu d'huile,



le tube traverse le fond de la boîte et vous avez un excellent réservoir de secours pratique, peu coûteux pour vos chaînes.

CAUMONT à Dieppe (A gagné une bougie adressée par courrier).

Celui-ci nous écrit

Je viens de recevoir vos bougies à la suite de l'insertion de mon truc; je les que essayées, elles sont excellentes, j'ai été frappé du ralenti excessif qu'elles ont donné à mon moulin, son electrode centrale étant écartée de la masse d'un bon millimètre; aussi je rapplique à nouveau pour vous envoyer des trucs. Pourtant, vous devriez envoyer des petits bidons de Mixtrol que j'ai déjà expérimenté, mais je ne peux arriver à m'en procurer à Toulouse. peux arriver à m'en procurer à Toulouse.

JULIA, à Castelginest.

Porte-bougio

Transporter une bougie de rechange, il y a plusieurs manières. On peut la mettre dans sa poche, un fixateur au cadre, mais alors les trépidations, les saleté. de la poche, les



outils risquent de l'abîmer en détériorant l'isolant.

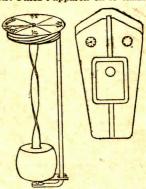
l'isolant.

Prenez une boîte de savon à barbe, type

Gibbs , fdites un trou dans le couvercle,
fixez la bougie à ce couvercle au moyen de
l'écrou de serrage du fil. Très simple, n'est-ce
pas ? Cela ressemble sérieusement à l'œuf de
Christophe Colomb. Rancon, Calais, 65 (A
gagné une bougie adressée par courrier).

Jauge d'essence

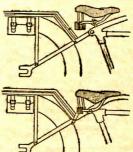
Le jauge à essence est le dada de nos pra-tiquants. Avec une vieille lampe à pétrole munie d'une jauge à aiguille dont l'usage se fait de plus en plus rare, percez un trou du diamètre du pas de vis de la jauge dans votre réservoir. Fixez l'appareil en le calant avec



des joints en cuir. Il suffit ensuite de graduer le cadran sur la contenance du réservoir, et comme l'appareil n'atteint pas le fond du réservoir, quand il marque vide, vous avez encore de quoi courir juusqu'au prochain distributeur. — Colard, Le Havre, 87 (A gagné une bougie que nous adressons par courrier) courrier).

Selle trop haute

Peut-on baisser la selle d'une moto? Oui. Enlevez le tube et l'attache à crans de la selle : pressez fortement sur le cadre la partie avant, à fleur : fixez-la au moyen d'un collier à l'aide de 2 plaquettes de fer d'environ 10



centimètres de long; percez-la de 3 ou 4 trous vers le bas; vous fixerez les 2 ressorts avec boulons du porte-bagages et étant parvenu à baisser votre selle au-dessous du niveau da garde-boue, vous aurez tout d'une « supersport».—Laile, Strasbourg, 76 (A gagné une bougie, adressée par courrier).



Ai-je le droit ?

Sur le conseil d'un ami (qui se trouve être un de vos abonnés) je viens vous demander un rensetgnement. Je suis mutité de guerre, amputé du bras gauche et inappareillable. J'ai acheté, au mois d'août 1928, une moto Monet-Goyon 2 CV aménagée spécialement pour mon usage et avec laquelle je roule journellement depuis cette date. Mais, à ma grande stupéjaction, on me refuse le permis de conduire sans même me faire faire l'essai, sous le seul prétexte que je n'ai qu'un bras. L'ingénieur, inspecteur des essais, m'a dit que je n'ai pas droit au permis. Sur le conseil d'un ami (qui se trouve être

pecteur des essais, m'a dit que je n'ai pas droit au permis. Cependant, le code de la route de Baudry-de Saunier, que j'ai consulté avant de faire l'achat de ma machine me donne ce droit pourvu que la moto soit aménagée selon le besoin du mutilé. Ainsi, pour moi, toutes les manettes sont placées à droite et le changement de vitesse

sont placées à droite et le changement de vitesse au pied.

J'ai écrit au préjet pour lui demander les raisons de cette mesure, en lui journissant un certificat de mon journisseur altestant que je suis capable de conduire cette moto sans infraction aux règles du code de la route. Monsieur le Préjet, tout comme l'ingénieur, n'a répondu: « Que je n'ai pas le droit». Je ne sais quoi penser de tout cela, car si je ne me rapporte à certaines informations, il paraîtrait que certains mutilés l'obtiennent dans d'autres départements. C'est ainsi que l'on m'a signalé un manchot ayant fait la course Paris-Nice pour une maison de motos. Je viens vous demander un manchot ajant fait la course Paris-Nice pour une maison de motos. Je viens vous demander votre opinion? Ai-je oui ou non le droit de concourir pour mon permis? Et quelles sont les sanctions que l'on peut prendre à mon égard, si je continue de rouler sans permis? Car je ne me prive pas de sortir, je vous le répète, je me sers journellement de ma moto et le dimanche je fais de grandes randomés empenant ma je fais de grandes randonnées emmenant ma femme derrière poi. Mais j'aimerais mieux être en règle surtout pour pouvoir m'assurer. Antoine ROLD, Prissé.

Dans le cas d'une mutilation ou d'une infirmité (vision, ouie, etc...), l'inspecteur de l'U. N. A. T. est tenu de faire un rapport, et c'est le préfet qui, sur le vu de ce rapport est seul juge de délivrer ou non le permis de conduire. Il est donc parfaitement possible que, dans un département, un préfet accepte un candidat mutilé alors que dans un autre un candidat ayant une mutilation identique sera refusé. Vous courez en roulant sans permis le risque d'une

contravention. Si vous causiez un accident quelconque, la condamnation serait aggravée et ne pouvant vous assurer vous voyez les risques énormes que vous courez. Si vous faisiez partie d'une association de mutilés, vous pourriez demander à celle-ci de prendre votre affaire en main et de s'adresser à M. Famechon, Directeur de l'Union Nationale Associations de Tourisme,

Raid de mutilé

Les journaux algériens publient un raid fait par notre excellent correspondant M. Thevenot sur D 4, qui, bien qu'il fut mutilé, vient d'accomplir 1.233 kms de ville à ville dans les 24 heures. Nous félicitons M. Thevenot, d'avoir réuni en si peu de temps Mogador dans le Sud marocain à Oran en passant par Marakech et Casablanca à la moyenne de 65 kms à l'heure. Nous le félicitons, d'autant plus qu'amputé d'une jambe et grand blessé de guerre il a pu poursuivre 2 heures de plus et abattre exactement 1.326 kms. Mais nous sommes obligés de préciser qu'aucun record officiel de longue distance sur route libre n'existe à l'heure actuelle et que, bien au contraire, toutes ces performances, n'ont pas encore reçu l'approactuelle et que, bien au contraire, toutes ces performances, n'ont pas encore reçu l'approbation des différentes fédérations. La performance de Bernard sur D 1, dans Dunkerque-Biarritz, il y a quelques années, celle de Marc sur D 2 dans Paris-Deauville pendont un mois, aller et retour, celle de Marc Augier dans Dunkerque-Perpignan à travers la France furent autrement difficultueuses, que celle sur route libre de l'Algérie et ont occasionné des ennuis fédéraits à leurs auteurs. sionné des ennuis fédératifs à leurs auteurs. Nous félicitons donc vivement les intéressés et plus particulièrement M. Thevenot, mais nous ne pouvons donner de record officiel pour n'occasionner aucun ennui aux sympathiques recordmen.

QUELLE EST LA PLUS BELLE MOTOCYCLETTE ?

La question est hardie... Des goûts et des couleurs, on ne discute guère.

Et pourtant... si un jury, tel celui de la ville de Bordeaux, composé de personnalités sportives, de cons-tructeurs, de pratiquants et d'ache-teurs déclare que :

La Coupe d'Elégance

des motos de tourisme qui ont affronté PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS revient sans contestation possible à

marque a réellement de belles machines ?

Moto ou voiturette?

Moto ou voiturette?

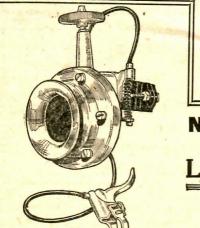
Je dois vous dire que je suis un fervent partisan de la moto, que j'ai pas mal pratiquée, mais seulement en tansad, avec un camarade, avec plusieurs machines, et notamment avec Terrot spéciale, très rapide. Une infirmité ne me permet malheureusement pas de conduire une moto ; je possède bien mes deux jambes, mais dont l'une, la gauche, atrophiée et trop faible, ne me permettrait pas de tenir en équilibre, tant au départ qu'à l'arrêt. Je suis pourtant assez valide, en bonne santé, et si je marche sans le secours d'une canne, la faiblesse de ma jambe gauche ne me permet même pas de pouvoir m'en servir sur une voiture, pour actionner le débrayage d'une façon suffisamment correcte. Je dois donc vous demander conseil pour pouvoir conduire correctement une voiture dans ces conditions. Je sais que la chose est possible, car j'ai oni dire que pas mal d'amputés d'une jambe arrivaient à conduire, mais je suis assez embarrassé sur les dispositifs à employer, et, s'il en existe plusieurs, je voudrais pouvoir adapter celui reconnu le plus pratique. La voiturelle ne me platit guère, à cause des fréquents changements de vilesse qu'elle nécessite, et mes préférences iraient soit au Morgan, soit à la Deguinguand, dont j'ai entendu dire beaucoup de bien. Toutefois, le Morgan me parait difficile à mettre en marche, et je crains, avec le deux-temps de la Deguinguand, de faire les frais d'une expérience. Le Morgan-Darmont spécial peut-il permettre de faire vraiment du bon tourisme, sans trop d'ennuis? Je n'envisage pas du tout, je vous le répète, la possibilité de faire une très grande vilesse, mais seulement la possibilité d'avoir une machine sufficiele de conseiller une marque, mais, en l'occurence, pourriez-vous me dire ce qui servail préjérable pour moi? Les modifications nécessaires pourraient étre faites par moi, car, travaillant dans une grosse maison de construction métallique, je puis disposer des moyens nécessaires.

Le Morgan nécessite assurément un effort musculaire assez grand pour sa

grosse maison de construction métallique, je puis disposer des moyens nécessaires.

Refort musculaire assez grand pour sa mise en marche. Il serait possible d'agencer une pédale unique débrayant au commencement de la course et peinant ensuite vous avez d'ailleurs, par surcroît le frein à main. Le type normal à soupapes latérales est très souple et monte toutes les côtes normales en prise. Le spécial est extrêmement roules et

très souple et monte toutes les côtes normales en prise. Le spécial est extrêmement rapide et bon grimpeur. En ce qui concerne la mise en marche, nous avons vu des Morgan anglais avec démarrage électrique. Mais bien entendu le prix serait majoré de 2.000 ou 3.000 francs. La voiturette que vous nous indiquez a été conçue par des hommes d'une très haute expérience et est, à beaucoup d'égards, une extrapolation du cyclecar qu'il a conçu. Le type de moteur même est bien connu et est considéré comme une des meilleures formes de deux-temps. Cette voiturette a d'ailleurs été déré comme une des melleures formes de deux-temps. Cette voiturette a d'ailleurs été longuement éprouvée. La commande des gaz pourra se faire par manette au volant dé-brayage et freinage pour pédale unique.



NOTRE PRIME HEBDOMADAIRE

LE ROTAPHONE

Avertisseur de Moto

PRIME Nº 51 DU SAMEDI 7 SEPT. 1929 Valeur: 95 fr.

Franco de Port et Emballage: 3 fr. en sus

Non Abonnés

MOTO "ULTIMA" LYON

Entièrement construite dans mes ateliers

 Type A 29 avec boite, 3 vitesses chaîne courroie
 3,150 fr.

 Type HB1 — chaîne-chaîne..
 — chaîne-chaîne..
 3,650 —

 Type HB3 — Type B2 — Moyeux à broches
 4,550 —

 Type C2 — 2 cylindres
 — 2 cylindres
 5,350 —

 Type B1-29 — Dames et Ecclésiastiques
 3,750 —

Demandez le catalogue chez tous les bon. Agents ou à

E. BILLION, Constructeur

LYON - 24-24 bis, Rue du Commandant-Faurax
Téléph, VAUDREY 02-04.—Télép, ULTIMA-LYON —Chèq, post, n 15.461 Lyon

(Créée en 1908) Moteurs 4 temps 3, 4 et 5 cv



PUISSANTES
CONFORTABLES
D'UNE MANIABILITÉ
SANS ÉGALE, LES
MOTOCYCLETTES

M.G

(Brevet Mesly)

SE CLASSENT PAR LEUR CONCEPTION RATION-NELLE ET LEUR CONSTRUCTION IRRÉPRO-CHABLE EN TÈTE DU PROGRÈS ET FONT L'ADMIRATION DES CONNAISSEURS.

DERNIERS SUCCÈS:

Course de Côte de Laffrey Paris-les Pyrénées-Paris

1° Marguit, Catégorie 500 cmc., Sport, 6 km. 450, en 5'14".

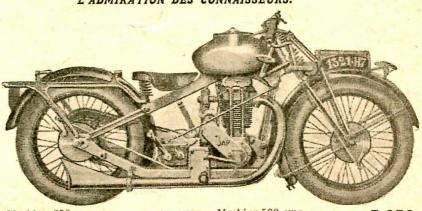
M. G. C.
pilotée par
MARGUIT
remporte

MÉDAILLE de VERMEIL et MÉDAILLE d'OR au Concours d'Éclairage

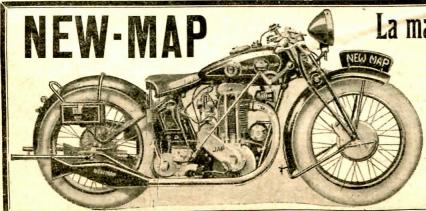
Agent à Paris : L. PSALTY 50, Rue Brunel - PARIS (17°)

Liste d'Agents de votre région et Notice descriptive franco sur demande à :

Marcel GUIGUET & Cie Constructeurs, à CORBELIN (Isère)



Machine 500 cmc. — Fr. 7.950



La machine de Grand Luxe

de 2 à 6 CV.

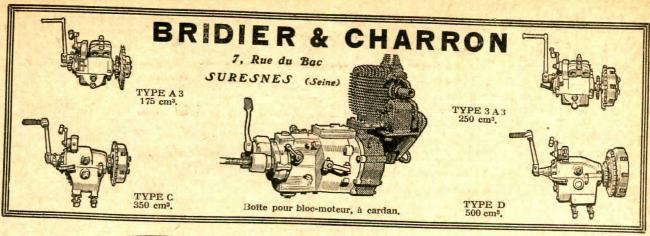
Vainqueur des 6 jours d'Hiver

Raccords acier forgé.

Roues à Broche interchangeables Moteur J. A. P. Boîte Burman.

P. MARTIN, Constructeur

122-124, avenue Lacassagne T. V. 49.76 -:- LYON -:-





METTEZ VOTRE CARROSSERIE SOUS VERRE

Sans la laver

avec le

En 15 minutes

Ce produit scientifique ne contient ni parafine, ni cire, ni encaustique (qui poissent), mais une matière vitreuse qui duroit et protège la peinture. MIROITO donne l'éclat du neuf en moins de temps et avec moins d'efforts que n'importe quel autre produit. Il n'abime pas la peinture, aussi délicate soit-elle. Lorsqu'une voiture est ainsi "vitrifiée", la poussière n'adhère plus, la pluie et les doigts ne "marquent" plus; et l'entretien se borne, pendant des semaines et sans nouvelle application, à un simple coup de chiffon doux.

- DANS TOUS LES GARAGES. -La Boîte.

LANDA -S.A.R.L. LES LILAS (Seine) - Tél.: COMBAT 06-90

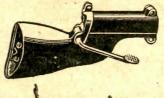
LE SILENTÉCHAPPEMENT

-(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'in-térieur. Se fait tous diamètr. Stock permanent en 30, 34, 36, 38, 40, 42, 45, 50, 55 %. Indiquer à la commande, diamètre extérieur du tuyau d'échappement et le côté (sens de la marche). L'Appareil complet



Supplément pour manette, câble et gaîne de commande:

80 francs

15 francs



Cuir gras demi-souple, première qualité. Dos et fond renforcés, Di-mensions: 250 × 330 × 60. Fixemensions: 200 courrole ou pontets. 90 francs



TOUT pour AUTO - TOUT pour MOTO

Commandé par

9, Quai Jules-Courmont := LYON
oi gratuitement son nouveau Catalogue : TOUT POUR
MOTO, 56 pages, encyclopédic des Accessoires Motos.

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

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

Ci-joint la somme de(2) ... Nom.

Prénoms ... Profession ..

Adresse .

TARIF DES ABONNEMENTS (FRANCE & COLONIES)

Abonnement comple: : MOTO-REVUE hebdomadaire et son supplément mensuel: L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE Abonnement simple MOTO-REVUE Abonnement simple L'ACTUALITÉ AUTO-Hebdomadaire MOBILE Mensuel UN AN SIX MOIS TROIS MOIS UN AN SIX MOIS TROIS MOIS UN AN SIX MOIS 13 Numéros 12 Numéros 12 Numéros 12 Numéros 12 Numéros 12 Numéros 13 Numéros 12 Numéros 13 Numéros 15 Numéros 45 " 23 »

Signature

(1) Indiquer le nombre des Numéros souscrits.

(2) Pour l'envoi des fonds, un simple mandat-poste ne vous coûtera que 0 fr. 40. si vous faites porter sur ce mandat par l'employs des postes la mention CHÈQUES POSTAUX 29.737 PARIS (2°)



Gurif des Insertions

AVIS IMPORTANT. — Les annonciers sont informés que dorénavant, aucune réclamation na sera acceptée pour erreur s'ils ne se conforment pas aux indications suivantes 1º Utiliser une feuille de papier de format commercial de 21 % sur 13 %.
2º Ecrire sur la largeur en haut: la rubrique et le numéro dans lequel elle doit passer.
3º Dessous, l'annonce très lisible, de préférence en caractères d'imprimerie avec nomes adresses.

Si l'annonce doit passer plusieurs fois, la recopier sur autant de feuilles séparées.

Aucune réclamation ne sera acceptée si l'annonce n'est pas conforme aux indications ci-dessus. Les erreurs viennent de la trop grande négligence apportée dans la transmission des annonces. Toute annonce qui ne nous parviendrait pas 10 jours avant la parution, passera dans le numéro

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

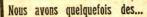
TARIF

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

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

SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

Nos abonnés, moyennant le ver-sement de 10 francs, pouvent obtenir une feuille du Service Permanent des Occasions (15 pour nos lecteurs). Cette fich; reste en permanence dans bureaux, à la disposition les visiteurs, et est valable jusqu'à reste en permanence dans nos la vente de la machine Ne manquez pas de nous informer del a réalisation de a vente, ili a que votre fiche soit retirés



D'OCCASION

OCCASIONS DE LA SEMAINE

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

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

BASTIDE 56, Boul. de Clichy

DRESCH

Moto-Confort - Gillet-Herstal et toutes Marques

Crédit Liyraison mmédiate

ILHARRÉGUY

91, Avenue Félix-Faure PARIS

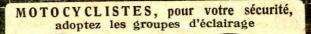




Repose-Pieds Élastiques "ELVER" munis des Protège-talons

Les seuls assurant le Confort et la Sécurité du Passager arrière

P. REVELLE & Cie, Fabr. 36, rue Emile-Desvaux - PARIS-19e Téléphone: NORD 29-76





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 & Cie, fabricants, 3, rue Tesson, PARIS-10e

AUX DOCKS DU PNEU.

ACTUELLEMENT:

Enveloppes 26×21/2×21/4, neuf solde.... 26×23/8..... 26×21/2..... 27×4,00..... cord solde... 95 fr.

TRÈS GROS STOCK TOUTES DIMENSIONS, TOUTES MARQUES

DEMANDEZ TARIF

387 - Rue de Vaugirard - 387 - PARIS (15°) -

PIÈCES DÉTACHÉES avec 20% de Baisse MOTOS D'OCCASION GARANTIES Quai d'Anjou -:- Danton 77-37

PIÈCES POUR MOTOS INDIAN

INDIAMOTO
, Rue Faraday, PARIS (17°)
Reste ouvert le Dimanche matin



MOTOS A VENDRE

Alcyon 2 cyl., bloc-moteur, 350 cmc., écl. Mag, tansad, très bon état génér. M. Rousseau, 8, rue Marché, Coulommiers.
Alcyon 3 CV, 270 cmc., bloc-mot., ch.-ch., 2 vit., tansad, état gén. impec., ess. volonté, 1.850 fr., avec 550 fr. comptant, le solde 12 mois. Barré, boul. National. Saint-Maur. tional, Saint-Maur.

Pourquoi chercher, pour vendre ou acheter, il n'y a qu'une seule maison où les prix défient la concurrence. Agence des princi-pales marques, Soyer, Rhony's D. S., Malterre, Clément Gla-D. S., Malterre, Clement Gladiator, Marc, Motobécane, etc., c'est chez Pierre, au Garage Renouvier, 4, rue Ch. Renouvier, Paris. Tél.: Roq. 07-67.

Part. vend B. S. A. 350 cmc., à culb. rapide, 1928, révisée, cause mariage, aff. conf. Michon, 47, av. de la République Paris (11*).

de la République, Paris (11°). 800 fr. Deronzière Ultima, bon état, marche 28 F., économis. ess. Michel, neuf. H. Cosnier, Horloger, Précigné (Sarthe).

LA CHAINE

Toujours en Stock

O. C. F.

54, Rue Louis-Blanc, 54 PARIS (10°)

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

- Rayonnage - ROUES Rayon3 et transformations DE ROUES Jantes de tous profile - POUR MOTOCYCLETTES ET VOITURES - EXPÉDITIONS EN PROVINCE





(Ouvert Dimanches et Fêtes)

Tél. Défense 07-02

Dresch 3.000 fr., éclair. Soubi-tez, état neuf 600 gs, équip. compris, après 19 heures et di-manche matin. Oudia, Victor-

Duruy (15°).

D. S. 500 cmc., 28, tte équipée,

D. S. 500 cmc., 28, tte équipée, cme nve, parf. état gar., pns nfs, à enlever. 3.200 fr. Sorin, 15, rue Erard, M° Reuilly. F. N. 500 cmc., surb., mod. 29, s. garantie, rlé, 500 km., équipée, grd tourisme, tansad et malle arr. spéciale, occ. unique. Cruz, 14, rue Minimes. Paris (30)

spéciale, occ. unique. Gruz, 14, rue Minimes, Paris (3°). F. N. M. 70, 350 cmc., neuve, ent. équip. Cadieu, 16, rue A.-Buisson, La Garenne (Seine). Gillet-Herstal 350 emc., neuve

compt., tansad, rep. pieds. 3.900 fr. Ecrire ou voir J. Gaumel, 73, rue Moulin-Vert. T. l. j. de 17 à 20 heures.

Gillet-Herstal t. d. monde, parf. état, rév., écl. élect., équip., compt., pn. conf. 2.700 fr. Paul, 13 rue Orléans (15°). Vaug. 15-25.

NEUILLY-MOTOS

SAN SOU PAP 7, r. Montrosier, Neuilly-s.-Seine (Porte-Maillot)

VINCENNES-MOTOS

VENTE - ACHAT - ÉCHANGE — Téléphone: VINCENNES 593

Léon CABET, 43, Avenue de Paris - VINCENNES

Agent directes des Marques: MONET-GOYON, TERROT, MOTOCONFORT, MOTOBÉCANE, PEUGEOT, F.N., NEW-MAPP, DOLLAR, O.S.A., ROVIN, SAN-SOU-PAP, ROCHESTER, DRESCH, etc...

Vente Comptant et Crédit — Stock important de Machines d'occasion, rebisées et livrées avec garantie.

LEÇONS GRATUITES A TOUT ACHETEUR



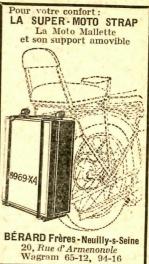
Mélangé à l'essence, complète le graissage

Le Mixtrol, employé par les gagnants des plus grandes épreuves : Tour de France, Bol d'Or, etc., lubrifie toutes les parties du moteur que n'atteint pas l'huile de graissage.

Sté Française MIXTROL - 10, rue Pergolèse - Paris-16e







4 cylindres.

pneus Firestone et Pièces détachées d'origine pr 2 temps Établissements VALPIC 23, Avenue Trudaine - PARIS

Gnome et Rhône 2 CV 1/2. août 26, bon état marche. 1.200 fr. Portal, 19, rue Villas,

1.200 II. POTAI, 19, rue villas, Saint-Mandé (Seine). Gnome et Rhône 175 cmc., pneu bal., compt., roulé 3.000 km. parf. état. 1.800 fr. net. Lehmann, 26, boul. Belfort, Montreuil-sous-

Gnome et Rhône type D. grand sport, s'adres. 67, boul. La

Harley 12 HP, élect., comme neuve side L. V., tous accessoires. 5.000 francs, crédit, Moto pour Tous, 3, rue Aumont.
Marc 350 cmc., mot. L. M. P., culb., pn. bal. 3.700 fr., s'adres. Garage, rue des Vertus.
Mondiale 2, est Villiage Mondiale 2.

Mondiale 2 cyl. Villiers, Mars 29, Giron, 11, rue Payenne, Paris (3°).

Paris (3°).

Monet-Goyon R. C. 4.350 cmc., 8.000 km., pn. origine 700×100, compt., écl. élect., ch. rech., parejambes, assur. 11 mois, parf. état marche. 3.500 fr. Coley P., 74, rue J.-Jaurès, Puteaux (Seine).

Monet-Goyon 3 CV, 2t. 1/2 val. De 14 à 20 heures. Jorre, 37, rue Martinval, Levallois (Seine).

Un lâche anonyme a déclaré

Un lache anonyme a déclaré publiquement qu'avec la Berceu-se Clément on s'endormait sur la route; venez voir Pierre, 4, rue Ch. Renouvier, Paris (20°), qui vous prouvera le contraire.

GNOME ET RHONE

et toutes les Marques à des conditions introuvables ailleurs BARRÉ, 123. Boul. National St-MAUR (Seine)

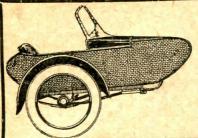
ECOLE DE MOTOS AGENCE DES GRANDES MARQUES

AU COMPTANT (REPARATION) ET A CRÉDIT

Occasions sont Garanties comme les Neuves (REMISE SUR PERMIS A TOUT ACHETEUR)

Malson fondée en 1884 8, Avenue Dorlan - PARIS (12°) (FACE MÉTRO: NATION)

> Ouvert le Dimanche Fermé le Mardi - -



LE CATALOGUE GÉNÉRAL 1929, DES SIDECARS

EST PARU

IL VOUS SERA ADRESSÉ FRANCO SUR DEMANDE. ADRESSEZ VOTRE DEMANDE

122-124-126, Rue de Neuilly - PUTEAUX (Seine)



Ses Motos C.R. suspension AR JAP et Chaise. 2 bis, Rue Étienne-Dolet KREMLIN-BICÈTRE (Seine)

PARMENTIER

Livre toutes les grandes marques de Motos A CRÉDIT au même Prix qu'au comptant

119, Av. des Batignolles SAINT-OUEN

F. N. 350 cmc., M. 60, pneus 715×115, 4.000 km., état neuf, avec ess., val. 3.950 fr., 12 mois crédit, avec 850 fr. comptant n. p.; écrire M. Barré, 23, boul. National, Saint-Maur.

Motoconfort 4 CV 1/2, 308 cmc., ch. cour., rlé 2.500 km., parfait état, p.-jamb., tansad, sac. caval., écl., acéty., gr. gen., etc. 2.100 fr. Ecrire R. Leniau, 8, rue Delambre, Derie

Dresch écl. élect. roulé 4.500 km. ess. vol., état impec. 2.900 fr., av. 400 fr. comptant le solde en 12 mois. Barré, 123, boul. National, Saint-Maur (Seine).

Norton comme neuve, 500 cmc., très rapide, éclair., tansad. 8.800 fr Dardie, 114, av. Victor-Hugo, Boulogne.

Peugeot 350 cmc., P. 105, culb., ph. Marchal code route, tansad, 2.000 km. Serge Serré, 7, rue David Villemomble (Seine).

Peugeot 350 cmc., 4 tps, état neuf, pressé, 2.700 fr. Trenq, 9, rue Cour des Noues, Paris (20°). Peugeot P. 104, 350 cmc., t. b. état, éclair. élect., tansad. 3.300 fr. Roy, 68, rue la Villette (19e)

P. 108 250 cmc., 4 tps, 3 vit., sorti usine 19 juin 1929, 1.500 km., écl. élect., compt., tansad, impôts payés 6 mois ess. vol., état neuf absolu, payée 5.400 fr.; 3.950 fr. avec 12 mois de crédit et petit ver-

avec 12 mois de credit et petit ver-sement comptant. Barré, 123, boul. National, Saint-Maur. Peugeot P. 105, peu roulé, ét. parf., tansad, écl. élect., sacoches, a enlever de suite. 4.000 fr. Birfet, 14, rue Tlemcen, Paris.

Sarolea juin 28, lat. 1.800 km., état abs. neuf, a couté 5.500 fr A vendre 4.900 fr. Burdet, 27, bou Foch, Thionville (Moselle).

Saroléa 500 cmc., mod. 29

Ses équipements électriques pour Motos sont parfaitement au point, indéréglables, inusables, exempts de pannes, ne demandent pas d'entretien, donnent un éclairage puissant, sont munis d'accessoires de 1er 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, grace à la conception et à la fabrication toute nouvelle de leurs Alternateurs, Dynamo et Magnéto-Dynamo.

Demandez la Sté ELBORD - à SELONCOURT (Doubs) ou à - Notice gratuite Sté ELBORD LEVALLOIS-PERRET, 7, Rue Carnot

HALEY-DAVIDSON — complète la série de ses — taméryeilleuse 750cc. Idéale pour le Solo comme pour le Sidesar Nombreuses Occasions en stock. — Réparations par Spécialistes réputes.
— TOUTES PIÈCES D'ORIGINE A LETTRE LUE —

HARLEY-DAVIFSON, 32-34, r. Pierret-Neuilly-s-Seine (Tél. Maillet 05-21 et 14-31)

sous garantie, abs. neuve, écl. 5.200 fr. Perrin, Contentieux. élect. Bosch, tansad, etc., ese achat voiture prix inter., rlé 2.000 km. Merlé, 19, rue A.-Comte, Vanves. Soyer Jap 500 cmc., lat., sous gar., écl. Maglum. tansad, compt. rue d'Anjou, Paris (8°).



SOLIDE - ÉLÉGANT - PRATIQUE LE MEILLEUR DES CASQUES

Modèle en Graincuir, depuis. 95 fr. 275fr. do Ragian Moto do 195fr. Vêtements en cuir sur mesure.

Tarif franco à Chaillou, 34, Pl. du Marché St-Honoré, Paris (1er)

Une référence de plus :

« MONSIEUR CHAILLOU.

« Comme vous avez pu le voir dans les journaux sportifs, lors « de ma course de Paris-les Pyrénées, je fis deux châtes qui « peuvent compter, mais grâce à votre Casque, elles n'eurent pas « de suites fâcheuses, le Casque est bosselé, éraflé, mais ma tête n'a rien, ce qui permet de ne pas douter de l'efficacité du « Casque DURACUIRE. » « Venilles avies M

Veuillez croire. M ...

GRUYÈRE, Constructeur, Château-Thierry.

CAMPHONINE

Décalaminant puissant préventif contre l'encrassement OPÈRE EN SERVICE NORMAL En vente partout. - Prix: 20 francs franco.

Dépôt · COUVE, 39, Rue de Châteaudun, PARIS - Chèq. post. Paris 1338-47



ORNEZ VOS MOTOS

Fétiches RZ portent bonheur

Nombreux sujets de 20 à 30 fr. Les réclamer aux Marchands de Motos et d'accessoires ROSAZ Fabricant, 57 Boulevard de la Villette PARIS

MOTO-HALL

Sover - Saroléa - Vélocette Gillet-Hers. - Motobécane Motoconfort - Mondiale

NEUF — OCCASIONS

Stock toutes Marques Réparations - Échanges Dépannages

HABERT, 78, Av. des Ternes PARIS Galvani 09-45

PEUGEOT 3 PLACES

Série 172, équip. électriq., ent. revisée, assur., impôts payés. Écrire: RAYMOND 15, Rue du Hameau - PARIS (15°)

Terrot 2 tps, type sport, 250 cmc., tr. b. état avec acces., t-sad, compt., cause achat voi-ture. 2.800 francs. Chalandre, 86, rue St-Germain, Argenteuil

control of the contro

CYCLECARS ET VOITURETTES

Monotrace neuve Soubitèz, 6.500 francs. Concierge, 37, r. Caumartin, Paris (9°). Peugeot Cabr. 5 CV., 172 cmc.,

Peugeot Cabr. 5 CV., 172 emc., excel. état, ess. à volonté, 5.500 francs. Hemery, 47 ter, rue Orsel.
Peugeot 5 HP, cond. int., 3/4 pl., parf. état, 9.650 francs. Menoret, 33, r. Coulmiers, Paris. Sandford, 1.100 cmc., grand sport, carr. alum., 140 km.-h. assur., 9.000 francs. Vattier, 36, bd. Lorraine, Clichy (Seine). Sima Violet remis à neuf, moteur et peinture, 3.500 francs.

MAGNÉTOS DYNAMOS DÉWARREURS

Toutes Marques

Pièces détachées Pour tous Modèles

MALAKOFF AUTOMOBILES **EXPOSITION PERMANENTE !!!**

Terrot - Monet et Covon New-Map - Peugeot - F. N.
Gillet Herstal-Motoconfort
Soyer - Dollar - Rhony'x
Dresch - Guignard, etc...
Meilleures conditions - Legas grataites

Comptant et credit Atelier de réparation

A.R. DAVID, 42, Route de Chatillon MALAKOFF Tel. Vaug. 93.82 Tél. Vaug. 33.92

Rivard, 46, av. E. Vaillant, Billan-

Rivard, 46, av. E. Vaillant, Billancourt (Seine).

Villard gd. sport, bon état,
cause départ, 5.000 francs, à
débattre. Clark, 38, r. Fôret,
Clamart (Seine).

4.800 francs, 5 CV, 4 pl., bat
et pus nls., b. état mécan., H. B.,
5, passage Legrand, Billancourt.
Une seule maison en France
est spécialisée sur les trois roues
les Sandford et Morgan tous
modèles se trouvent en stock
chez Pierre, Garage Renouvier,
4, rue Ch.-Benouvier, Paris (20°).
Tél. Roq. 07-67, Tel. Roq. 07-67.

SIDECARS

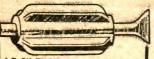
Side Alcyon, 5 CV, 2 cyl. parf. état, access., 2.600 francs vis. apr.-midi. Crouilbois, 11, r.

vis. apr.-midi. Crouilbois, 11, r. Union, Bobigny (Seine).

Moto side René Gillet 1928, état neuf, éq., compl., b. aff., t. 1, j. Laroché, 3, imp. Ecoles. Chatou (S.-et-O.).

Side Indian, état de neuf, écl. Magond., cap. pare-brise, compt. rétro-viseur. Chauvière, 130, rue Saint-Maur, Paris.

René Gillet side bipl., roue rech., compt. élec., 4.600 francs ou échange contre moto Terrot, 350 ou 500 cmc. Papeterie, 102, aub. du Temple.



LE SILENCIEUX SCHNEEBEL! Le plus éfficace - Le plus sitencieux Le plus élégant - Le meille ir marché

Fendement maximum

1er m Concours de Moto-Revue 2 et 4 temps - Toutes cylindrées II, ' (B con, COURBEVOIE (Seine)

A. DE SARELLO

90, AVENUE DES TERNES, PARIS (17e) Téléph. Wagram 01-03

ACHAT PONT DE CHARENTON

TERROT - SOYER - DOLLAR D. S. - MOTO-CONFORT, etc.

AGENCE DIRECTE: R. LARGEOT 4. Grande-Rue - SAINT-MAURICE (Seine) - Tél.: 59

Toutes Marques - Tous Prix -OCCASIONS

Boites de vitesse Demandez notice M. R. gratis - 28, Rue Carnot, 28 -COURBEVOIE (Seine)

DIVERS

écl. élect., 1 bicycl., dame, La Française les deux 600 francs, dame, La

compt. S. T., r. de s. conflaice, 5.200 francs; p. rv. Fournier, 225, purgez le, l'huile de rioin, type cure Tolbiac (13°).

Harley side 9 HP, parl. état, litre, chez Pierre, 4, rue Ch. bourger, 44, rue Antoine-Marie 07-67.

Collin, Vitry-sur-Seine.

Magnéto S. E. V. 4 cyl., av. autom., 375 francs. Chris., 143, av. E. Zola, Paris.
Livreurs fri-moteurs sérieuses réldérandes avidées. Blotto, 5 sue

DIVERS

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

Cause double emplol, 1 bicycl. Peugeot routière, bonne occas. 195 francs. Moto Aiglon 3 CV, 250 eme., graiss. s. pression, siège airr., écl. équip., compl., 2.000 f., les 700 × 80 à 90 fr. les 27 × 4, à 105 francs. M. Baux, 18, r. Flandre Paris (19°), apr. 18 heures.

Pneu Englebert 715 × 115, neuf pour moto F. N., 180 fr. Cruz, 14, r. Minimes, Paris (3°).

1 bicycl. homme, demi-course, écl. élect., 1 bicycl., dame, La

MOTOS A VENDRE Aleyon comme neuve, 175 cmc., RÉPARATIONS en 24 heures

Garantie de 6 Mois

SPÉCIALITÉ pour MOTOS

建四回回回回回回回回回回

JE LIQUIDE

Feurches à parallel, neu. 120 fr. Boites 2 et 3 vitesses neu. 350 fr. Cadres mo'o 250 cm3 neuts. 100 fr. Réservoirs modernes émail. Guidons sport nickelés neu. 20 fr.

Roues, moteurs, magneto carb., sièges arrières neufs 55 fr. M 0 1 0 8 neuves 175 et 250 cm3 Terrot + B. A. - Har'ey, Un lot pièces pour Smart Achat comptant motos modernes

BEAUSOLEIL, 9, R. St-Sabin, Paris

ch.-ch., tansad, 1,200 fr. Nepière 11, r. Madagascar, Paris (12°). Aleyon 250 cmc., Zurcher, culb., roulé 1.000 km., éch. contre Morgan en bon état. Mondeville, 57, bd Muret, Antony.

Brillant 250 cmc., état neuf, Brillant 250 cmc., état neuf, 1928, éclair., tansad, équip., 3.000 fr. Salley, 36, r. Sambre-et-Meuse, à part. 19 hres.

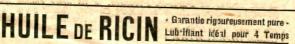
Dollar 500 emc., arbre à cames, peu roulé, bien équip., bas prix, visib. devant gare Porte Maillot, dimangle matin 10 hays.

dimanche matin, 10 hres.

Dresch neuve, 2.500 fr., écrire
Robert, 108, r. A.-France, Leval-

Dresch 1929, 1.000 fr. 178, rte de la Révolte, Levallois.
F. N., M. 60, culb. 715×115, neuts, montre-compt. O. S. maglum luxe, pare-jambes, portebougies, gřippe-genoux, tansad, dossier, porte-mallette, nomb. acces., sup. machine, état abs. neuf. Chaussiand, 33, r. Jeanne, Paris (15*).

neuf. Chaussinand, 33, r. Jeanne. Paris (15°).
F. N., M. 70, ent. rév. par usine, tansad, écl. Mag., sacoches, ass. 1 an, 4.500 fr., à débatire, de 12 à 13 hres. May, 12, r. Abbéde-l'Epée, Paris (5°).
F. N. 350 cmc., neuve, type M. 70, surb., 1929, freins, tambour bas, prix. Henry, 36, r. d'Amiens, Breteuil.
Gnome et Rhône, bloc.-mot., 2 CV 1/2, selle et tansad Terry, 3 pn conf. neufs, 2.000 fr. Garnier, 14, r. Milton (9°).



Vendue 10 FRANCS LE LITRE (par 10 Litres) directement) 10 FR. 50 LE LITRE (par 5 Litrés)

logé, rendu, franco toutes gares France — Mandat-poste ou versement au Compte-postal 113-33 Bordeaux, à la commande

G. JUTARD - BORDEAUX, 2, COURS ARMOZAN



139, Av. d'Italie, Paris, 13 c, T.: Gob. 25-00

Envoi du Catalogue contre 'fr. 53

BOUGIES BLINDÉES DÉMONTABLES Moteurs 2 et 4 temps à grands régimes

En vente chez tous les Commissionnaires

Gros : C. CHOLLET, Fabricant, 204, Rue St-Maur et 24, Passage Hébrard, PARIS (X°)
Téléphone : NORD 81-24



TOUT POUR

STOCK CONSIDERABLE LES PLUS BAS PRIX

Expedition immediate en Prooince Enooi gratis du Catalogue illustre

- 62 rue Rochechouart PARIS (91)

TOUT POUR



12 Modeles en mono et bi-blace:
Bois - Tôle - Atuminium
Capotes, Pare - brise, Tan - sad,
Pare-boue, Repose-pieds, ERNEST RICHARD. Constructeur 184, Av de Choisy - PARIS

- Teléphone Gobelins 62-82
16, Rue de Paris - IVRY

Catalogue contre 0 7, 50

Marc 350 cmc., culb. enfermé, juillet 1928, tansad, compt., sacoches, écl. Novi, 100 bougies, équip. et état mécan. parf., 3.900 fr., visible t. l. j., sauf lundi. Schoos, 7, r. Bervic, Paris

La nouvelle Max 4 CV., ag. ttes marques, reprend votre moto 175 ou 250 cmc. 1928 ou 1929, vous fourni avec soulte crédit moto, votre choix 4 à 5 CV. Motos Max, 178, rue la Révolte, Levallois.

Monet-Goyon 350 cmc., Vil-Monet-Goyon 350 cmc., Villiers, 3 vit., écl. élect., parejambes, tansad, gros pneus, bel aspect génér., marche impecc., 1.950 fr., 450 fr. comptant, le solde en 12 mois, aff. très sérieuse, n. p. écrire. M. Barre, 123, bd National, St.-Maur.

Monet-Goyon 175 cmc., 3 vit., 1925, au plus offrant, urgent. Bertrand, 12, r. Edouard-Naud,

Monet-Goyon 2 CV., 2 vit., écl. élect., tansad parf. état, prix à débattre. H. Gresle, 14, r. Ecoles, Charenton (Seine). Motobécane 175 cmc., 2 vit., écrire Emy, 8, r. Verjus, Suresnes,

Norton, arbre cames 1929, réserv. soult. profilé, 5.500 fr. Café, 178, rte la Révolte, Leval-

Piermé 500 cmc., culb., vit. 145 km., neuve, prix intér. Rivet, 67, av. La Défense, Pu-

Rivet, 0/, av. La Deleise, Puteaux (Seine).

Ravat 350 cmc., culb., écl. montre-compt., side peuple, état neuf, à vendre ensemb. ou sépar. S'adres. Coiffeur, 371, r. Vaugirard, Paris (15°).

CAUSE DÉPART GNOME & RHONE

Typ. 1929, D. 3, av. sid.-car et capote, roulé 900 km., sortie usin. fin mars, compt. et mont. Jaeger, éch. élect. Lucas, kla-xon, tous acces. et outil., etc. Prix intéres. Ecr. p' rend.-vous: G. WEIGERT, 5, Place de la Porte Champerre', Paris (17e).

SERRE-TÊTE - VÊTEMENTS de CUIR en para-cuir toute longueur pour moto et automobile. Prix défiant toute concurrence 13, Fg. du Temple - Métro Républiq



VOUS DÉSIREZ :

VOUS DÉSIREZ :

VOUS DÉSIREZ : une mise au point impeccable.

VOUS DESIREZ; une réparation honnête (chose rare.)

VOUS DÉSIREZ : vous évitez les soucis (assu-rances expertises etc.).

VOUS DÉSIREZ : toutes pièces détachées et ac-cessoires (Dollar, Favor, etc.).

vous DESIREZ : un conseil pour tout ce qui concerne la moto.

VENEZ CHEZ

LIAUDOIS

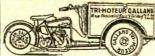
9, Av.

Félix - Faure PARIS (15°)

Télèphone Vaujirard 39-51

POURQUOI ?

Demandez-le à un de vos amis motocycliste: C'EST LA MEILLEURE RÉFÉRENCE



Tri-moteur GALLAND charge utile 400 kg.
Moteur JAP, 500 cmc., Bolte vitesse BUAMAM
8 vitesses. Frein sur les 3 roues Moyeu AR
amovible, Pneus Michelin 700 %.

Le plus économique. Le mieux conçu 16, rue Chauvelot, PARS (15°) Ag. demand.

Rochester 250 cmc., juin 1929, 2.800 fr., prés. t. l. j., à part. 18 hres. Pisson, 13, rue du Mail, Paris (2°).

Terrot 350 cmc., pneus 27 × 4, parf. état, 3.400 fr. Terrot Jap, 250 cmc., 3 vit., ch.-ch., 2.700 fr.

Triumph 500 cmc., 3 vit., par-botte, 1.650 fr. 7, bd Victor-Hugo, Saint-Ouen (Seine). Terrot Jap, 350 cmc., culb., 3.400 fr. Boublet, 128, r. J.-Jaurès, Layalleis

Levallois.

Triumph armée, mécan, neuve,

SUPERSILENCIEUX; 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.

sont en vente partout et aux Usines

CERRETI & VALEN 204, Bd St-Denis, à COURBEVOIE (Seine).

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

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

MOTO-AGENCY 24, Bd de Charonne

ACHATS - VENTES RÉPARATIONS - ÉCHANGES
FN, Terrot, Peugeot, Motoconfort,
— Soyer, etc. —
Stocks en neufs et occasions École de Motos - Per m's gra ulta tout acheleur

tous essais, 1.700 fr., acces., etc Nicolas, 1, av. Alliance, Eaubonne (banlieue Nord).

Club gar. motos, 15 fr. p. mois, gratuite p. motos, at vend. achat, échange, vente, prêt, capitaux, ag. t. marques, rachat Dresch, etc., au prix achat aux amateurs 350 ou 500 cmc., ou voiture serv. dépan., répar. Téléph. Carnot 46-82. Pte Courcelles, 178, rte Révolte, Levallois. Vente crédit sans verser d'avance. d'avance.

F. N., M. 50, 4 cyl., compt. elect., pneus 715×115, side sport, alu. amort., 6.500 fr. Pascault, 26, r. Norvins, Paris (18°). Affaire de confiance.

CYCLECARS ET VOITURETTES

Amilcar grand sport Bordino,

Amilcar grand sport Bordino, repr. moto en compte. Doublet, 128, r. J.-Jaurès, Levallois.
Ariès 5 CV., cabr. écl. et dém. élect., klaxon compt., nomb. acces., b. état mécan., 5,500 fr. ou éch. c. moto moderne 3. HP à 500 cmc. Jacquemot, 5, r. St-Pierre, Epernon (Eure).
Cycl. B. N. C., J. M. K. 2 pl., sport, moteur Scap., 6 CV., état de marche, px 2.900 fr., visible Paris ou autre. Vaubaillon, 1, r. Isambard, Evreux (Eure).
Chenard-Waclker, cond. int. acier, 4 pl., 9 CV, très bon état, pneus et chambre 730×130, neufs, phare code, px 9.750 fr. Audusseai, 3, r. Louis-David, Bagnolet (Seine).
Camionnette fourgon, moteur

Camionnette fourgon, moteur Camionnette fourgon, moteur Chapuis-Dornier, 12 HP, ent. rév., pneus bon état, charge. utile, 400 km. S'adres. M. Ma-daule, 7, Cité Bisson, Paris (20°). Georges-Irat, 11 CV., parf. état mécan., px à déb. Pierme, 67, av. Défense, Puteaux (Seine). Monotrace démonst., coul. alu.,

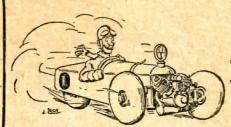
Monotrace demonst, coll. alu., écl. élect., accus., roue secours, montre, pare-brise kil. et nomb. accessoires, roulé 1.000 km., prix int. Ecr. Duccantoni, 33, bd Paoli, Bastia (Corse).

Morgan eau, écl. élect., capote 3.500 fr. Maury, 56, av. Michel-Bizot, Paris. Vis. dimanche.

PIÈCES POU MOTOS

NOUVEAU STOCK TRÈS IMPORTANT PAUL BÉALÉ

talogue avec Photo sur deman Ouvert le dimanche



LE GARAGE

RENOUVIER

TOUS LES CYCLECARS TOUTES LES MOTOS

2 et 4, Rue Charles-Renouvier.

PARIS Tél.Rog. 07.67



PNEUS MOTO NEUFS 650×65 soldés 50 fr.

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

EXPÉDITIONS EN PROVINCE

F. DELAUNAY

62, Rue Rochechouart - PARIS (9e)

HALL

VOITURETTE

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

Les plus belles Occasions

Voiturettes et Cyclecars

DE TOUTES MARQUES Garage gratuit pour Véhicules à vendre

VENTE et ACHAT

Moto appartenant à journaliste sportif, machine nerveuse, choisie spécialement dans la série, sortie fin mai 1929, bloc-moteur 350 cmc.

fin mai 1929, bloc-moteur 350 cmc. culbuteurs état parfait. Visible chez Ancelin, Montparna's Moto, 23 bd. Edgar-Quinet.

Eclairage électrique complet pour moto, 340 fr., boîtes 2 vit., débr. et Kick, 340 fr., selles anglaises dep. 40 fr., courroies 16 et 19 dep. 5 fr., le morceau, cadres et réservoirs et roies 16 et 19 dep. 5 fr., le morceau, cadres et réservoirs et quantité de pièces pour moto à des prix dérisoires. 7, bd Victor-Hugo, Saint-Ouen (Mairie).

A Clamart ou dans le XVe arrondissement cherche logement 3 pièces de prix modéré. Ecrire Moto Revue Y. D.

Darmont spécial, comme neuf, 135 km. à l'heure, roue à broche, très bas prix ou au plus offrant. Péraldi, 10, r. St-Ferdinand (17°).

Cabriolet Citroën, parf. état, 8.500 fr., nomb. acces. Robert.

8.500 fr., nomb. acces. Robert, 108, r. A.-France, Levallois. Morgan supers., écl. Mag., pneus neufs, très bon état, vend.

RIVE-GAUCHE-MOTOS

174, Rue de Vaugirard, PARIS-15e VENTE A CRÉDIT au même Prix qu'au Comptant par part., 2.900 fr., motos B. S. A. 550 cmc., 3 vit., b. état, à enlever de suite, 1.000 fr. Mégnier, 38, avenue de l'Echo, Parc St-Maur

avenue de l'Ecno, l'arc St-math (Seine).

Bébé Peugeot 5 CV., demi-taxe, 3 vit., marche arr., capote, pare-brise, éclair. Magondeaux' 1.200 fr. 7, boul. Victor-Hugo, St-Ouen (Seine).

Citroën essai à volonté 4 pl.,

5 pneus neufs revisé, compl. écl., démarrage 5.000 fr., Louis, 8, rue du Regard, Paris.

SIDECARS

Gnome et Rhône 4 CV., sidecar, nomb. acces., 3.700 fr. Ponsot, 24, r. Titon, Paris (11°). Moto side Monet, 350 cmc.,

Williers, boîte Burmann, écl. élect., ch.-ch., châssis spécial, ess. vol., 3.850 fr., le solde, en 12 mois. N. p. écrire. M. Barre, 23, bd National, St-Maur (Saipa) (Seine).

René-Gillet 750 cmc., side bipl. L. V., pare-brise, roue secours, éclair. Mag., accessoires en parf. état, cause achat voiture. Motreff, 10, r. Raspail, La Courneuve.

Harley-Davidson side neuf, bipl., ent. rév., éclair., roue rech. parf. état, assur. 1 an, occasion à enlever de suite, 3.000 fr., à débattre. Viguier, 28, r. La Fontaine (Fontenay-aux-Roses (Seine).

B. S. A. avec side, éclair. Mag., bon état, 2.000 fr. Restaurant Florent, 14, place de la Mairie, Gennevilliers (Seine).

Gennevilliers (Seine).

Harley-Davidson 9/12, avec side bipl., forme canot, excel. état. Jeanjean, motos, Asnières.

Gnome 500 cmc. avec side Gnome, châssis long, pare-brise très belle ligne, ess. à vol., même sur 100 km., aff. tr. sérieuse, 3.650 fr., avec 650 fr. comptant, le solde en 12 mois. N. p. écrire, voir M. Barre, 123, bd National, St-Maur.

St-Maur. Terrot Terrot side, moteur Mag., 5 CV., b. état. Jeanjean, motos,

essais volonté. Doucet, imprimerie

essais volunte.
Issoudun (Indre).
Griffon 6 HP., belle occas.,
moto side, 1.500 fr. S'adres.

moto side, 1.500 fr. S'adres. 3, r. Rousselet, Paris.
Sidecar Jap, 5 CV., pneus neufs, bas prix, bon état side moderne. Cadillon, vitrier, Boen (Loire).

(Loire).

Indian bon état, 1.500 fr.
R. Granier, La Gueple (T.-et-G.).

Harley side, à vendre, cse
dble emploi, ent. rév., pneus
neufs, compt., frein direct., écl.
Mag., très bas prix, de suite.
Davain, Laigle (Orne).

Matchless 1.000 cmc., à suspension at., sidecar Matchless,
roues interchangeables, écl. compt.
montr., nomb. acces., à enlever
de suite. Habert, 78, av. Ternes,
Paris.

Matchless side, 4 pl., moteur Mag., 4 roues interc., gr. tourisme, état parf., 1.800 fr. Rabot, 10, r. Rouget-de-l'Isle, Clichy (Seine).

ECHANGES

Voiturette impec., 7 CV., culb. Chapuis-Dornier, bateau, 3-4 pl., ball., fr. av., ar., élect., contre Darmont sp. ou moto 250 cmc. av. soulte. Chenel, 178, rte La Révolte, Levallois (Seine)

M. G. C. 350 cmc., écl. Mag., 3.000 km., tte équipée, 4.500 fr., échange contre 350 cmc., 2 comp. Gillet ou Monet, même état. Marchand, 57, r. Choisy, Ville-neuve-le-Roi (S.-et-O.).

ON DESIRE ACHETER

Achète comptant side léger, confortable, pour automoto cmc., réelle occas., interr cmc., réelle occas, interméd.
s'abstenir. Écrire avec photo et
détails A. Dutreb, 6, r. Chaptal.
J'achète toutes motos de 4
à 9 CV., La Moto pour tous,
3, rue Aumont, Paris.

DIVERS

A vendre écl. élect. Maglum, 5 CV., b. état. Jeanjean, motos, Asnières.

B. S. A. 500 cmc., avec side, prèt à prendre la route, 1.900 fr., superbe occasion, rare 550 fr., spècial pour F. N., 350 cmc., tansad V. W., av. dossier très souple, cadr., sidecar, 1 moteur 2 tps, 175 cmc., a fait 100 km., 350 fr. Angle, 119, r. Flandre, Paris.

Harley ent. remise avec side. Leclere, 1, r. Martinat, Asnières.

Visib. Jeanjean, 133, av. Argenteuil, Asnières.

Indian moto avec side Le Flotteur, 1.800 fr., parfait état, 50 km., et homme, occasion,



Pour la Moto -



POSE RAPIDE à l'avant de toutes Motos

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

PARIS

A vendre bicycl. dame, roulé A vendre bicycl. dame, roulé
50 km., t homme, occasion,
bas prix, échangerais contre poste
T. S. F., 4 lampes, complet. Nabbault, 76, r. Assomption, Paris.
Acces. motos à vendre, compt
O. S., carb., saco. Peug., T. S. F.,
géné., acéty., divers prix à déb.,
t. l. j., à 20 hres. Levasseur,
11, r. Faidherbe, Paris.
Carb. Amac, 2 man., 100 fr.,
tansad amo. av. coffre et mallette,
70 fr. Dynamo, écl., cycl. ou

70 fr. Dynamo, écl., cycl. ou voiture, 100 fr. Huchard, 2, av. Wilson, Joinville-le-Pont (Seine). A céder cause santé, magasin

A ceuer cause sante, magasin avec grand atelier et tout outil-iage motos et vélos, loyer insigni-fant, long bail, bonne clientèle, 75.000 fr. Ecrire Noel, Juan-les-Pins.

JEANJEAN MOTOS 133, Av. d'Argenteuil, ASNIÈRES Vente à Crédi: au Prix du Comptant

TERROT - MOTOCONFORT -BERCEUSE-CLÉMENT - DRESCH -SAN SOU PAP etc. Neut, Occasion, Reprise, Réparation

POUR DALBIAC. I RUE DES JARDINS S' PAUL PARIS



6º ANNÉE - Nº C2

C'était fatal...!

MOTO REVUE

L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE

SEPTEMBRE 1929

VIVE ...

L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE

ressuscitée.

est morte...!

MOTO REVUE ne pouvait se désintéresser plus long'emps de cette sœur. MOTO REVUE a apporté son concours et son aide puissante à

L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE

JUILLET sut le départ...

AOUT fut la lancée...

SEPIEMBRE est le Succès...!

En trois mois, l'ACTUALITÉ AUTOMOBILE a démarré d'une façon puissante, prouvant ainsi l'intérêt considérable qu'elle suscitait,

MAIS...

POURQUOI l'ignorer davantage... Demandez un Numéro postérieur au 30 Juin : vous le recevrez gratuitement. POURQUOI ne pas collaborer...! Envoyez-nous

tous vos désirs, vos idées... Et puis...

Nous ferons du Numéro du 1er Octobre de

L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE

un véritable

ALBUM DU SALON

Ignorer L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE

Quand on a une Voiturette!

Une Voiture!!

C'est gâcher ses intérêts!

Un Cyclecar !!!
Une Automobile !!!!
Un Camion !!!!!

NUMÉRO SPÉCIMEN GRATUIT

L'AUTUALITÉ AUTOMOBILE BUREAUX : 51, rue Vivienne, PARIS C/C. POSTAL 20,737 TÉLÉPHONE : CENTRAL : 03-81 08-24

Retenez des aujourd'hui, le Numéro d'Octobre de L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE qui sera très important et sera le NUMÉRO DU SALON

DANS PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS 1929

SAN SOU PAP

COMME EN 1927 ET 1928
REMPORTE UN SUCCÈS COMPLÉT

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



CATALOGUES ILLUSTRES
--: SUR DEMANDE :--

CONDITIONS DE VENTE A CRÉDIT

MOTEX
49. Route des Petits-Ponts, PANTIN