

Le I^{er} Compte rendu du Salon de la Moto

LE NUMÉRO

1^{fr.} - 25

MOTO REVUE

TOUS LES
SAMEDIS

MOTOS - SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

17^e ANNÉE — N^o 349

16 Novembre 1929

et
*Motocyclisme
Automobiles*



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

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

Une vue magnifique : la montée du Galibier, par Saint-Michel-Cé-Maurienne.

Pour le Crédit... Comme pour le
COMPTANT !

ADRESSEZ-VOUS A

S^t-MARTIN-AUTOMOBILES

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

QUI LIVRE AU CHOIX DU CLIENT,
- AUX PRIX DES CATALOGUES -

TOUTES LES MARQUES DE MOTOCYCLETTES

OU CYCLECARS, PAYABLES

Soit, par le Crédit des Constructeurs

AVEC CARTE GRISE ET PERMIS DE CIRCULER GRATUITS
-- -- -- (IMPOTS PAYÉS POUR UN TRIMESTRE) -- -- --

Soit, par son Crédit direct

EN 14 VERSEMENTS

Avec Assurance individuelle sans intérêts (Carte grise) et Permis
de circuler gratuits (Impôts payés pour un trimestre)

OU EN 20 VERSEMENTS

Avec 1^{er} Acompte réduit au 1/8^e

AUCUNE MAISON AU MONDE NE CONSENT D'AUSI LARGES FACILITÉS DE PAIEMENT

Ni n'assure une aussi parfaite mise au point de la mécanique

QUE S^t-MARTIN-AUTOMOBILES

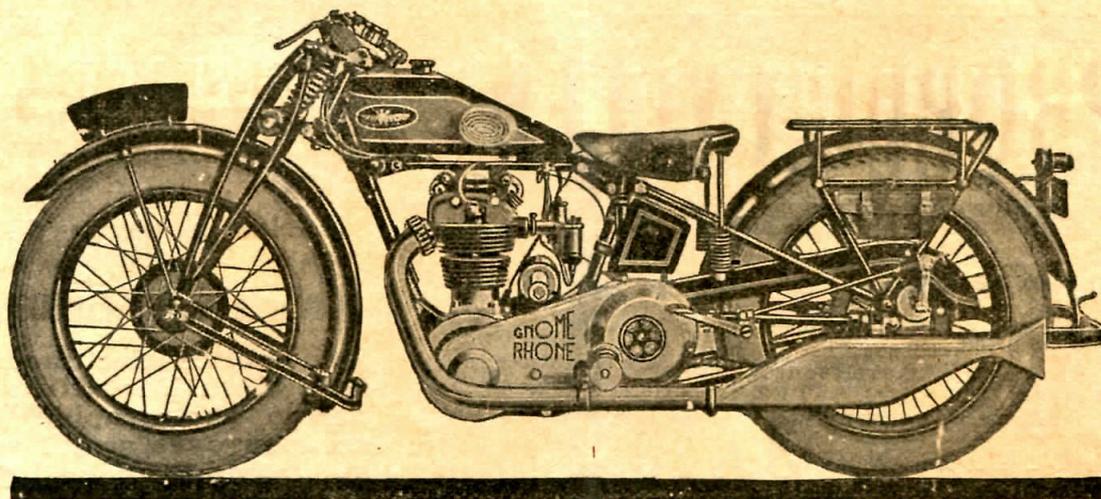
REPRISE EN COMPTE - RÉPARATIONS GARANTIES - ACCESSOIRES

— APRÈS LE SALON —

GNOME RHONE

SES MODÈLES 5 CV.

| | | |
|--------------|-------|-----|
| TOURISME. | 5.950 | fr. |
| PRIX | | |
| SUPERSPORT. | 6.950 | fr. |
| PRIX | | |



La 500 cmc., D 4, Supersport.

SIÈGE SOCIAL :
34, Rue de Lisbonne - PARIS

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

SUCCESSALES : LILLE - LYON - TOULOUSE - MARSEILLE

Sportifs! le
PALAIS
 DE LA
NOUVEAUTÉ
 24, Rue de Clignancourt, PARIS
 VEND LES
MOTOS
 A CRÉDIT
 AUX MÊMES PRIX
 QU'AU COMPTANT
 (Prix de Catalogue des Constructeurs)
SANS INTÉRÊTS
 SANS OBLIGATION d'ASSURANCE

LIVRAISON GRATUITE A DOMICILE DANS LES
 LOCALITÉS DESSERVIES PAR LES VOITURES DU
PALAIS de la NOUVEAUTÉ



**faciles à poser
 sur toutes
 motos**

Tous les équipements électriques Radios ont été spécialement étudiés pour se poser en quelques instants sur n'importe quelle moto. Le RM C4 lui-même, le fameux Radios moto à accus, ne demande guère plus de temps et n'offre pas plus de difficultés.

Une fois posé, un Radios est toujours prêt à fonctionner sans "pépins", sans frais.

Modèles à partir de 280 jusqu'à 935 francs.

Notice détaillée

Une notice documentaire très détaillée, illustrée par la photographie, vous sera envoyée gratuitement sur votre demande adressée à Bellegarde (Ain).

Plus que jamais, impossible de se priver de RADIOS !...

**ÉCLAIRAGES
 ÉLECTRIQUES**

RADIOS

POUR CYCLES & MOTOS

**18, Rue Denfert-Rochereau
 BELLEGARDE (Ain)**

PROPUL-CYCLE

Vous offre une...

250^{cmc.} — 2 Échappements, 3 Vitesses, Pneus 700x80, Amortisseurs, Éclairage "SOUBITEZ" par Dynamo et Accus, Phare 200^{m.}
 Prix **3.470^{fr.}**

Une...

250^{cmc.} — 2 Échappements, surbaissée, Réservoir en selle, Pneus 25x3, basse pression sur jante base creuse, Selle grand Modèle, Boîte 3 vitesses avec commande à secteur sur cadre, Frein de direction, Amortisseurs.
 Prix **3.200^{fr.}**

PROPUL-CYCLE 7, Rue Gravel
 LÉVALLOIS (Seine)

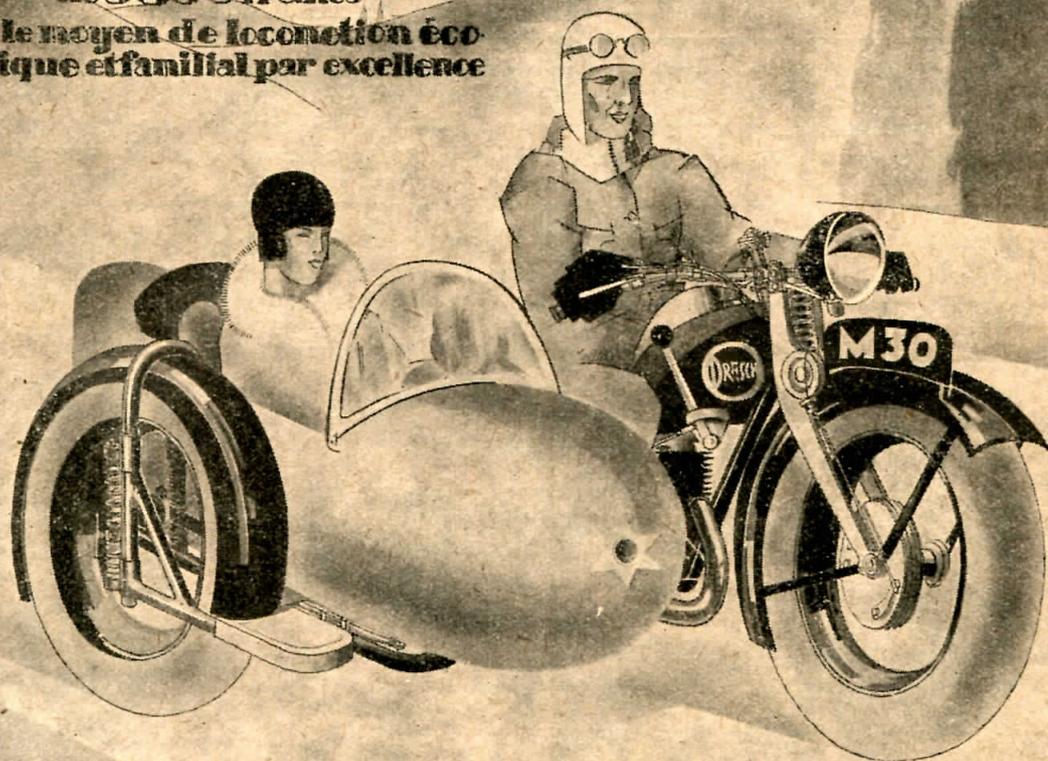
DRESCINI

le salon de la motocyclette
a consacré

sa nouvelle superconfort M30
chassis sidocar 4HP 350^{cm³}
avec éclairage électrique et tous
ses accessoires au prix unique

de 3350 francs

c'est le moyen de locomotion éco-
nomique et familial par excellence



scritofa
At. Raymond Gil

SOYER

BAISSE SES PRIX

| | | | | | | |
|--------|---|-----------|--|---------|--|-----------|
| B-7. | Moteur SOYER 175 cmc., 2 temps, Prix | 2.800 fr. | | 0-8. | Moteur SOYER 350 cmc., arbres à cames en tête, boîte séparée, cadre double berceau. Prix .. | 5.500 fr. |
| B-8. | Moteur JAP 250 cmc., 4 temps, soupapes latérales. Prix | 4.000 fr. | | 0-9. | Bloc-moteur SOYER 350 cmc., éclairage par dyalmo-klaxon, cadre doub. berceau. Prix | 6.450 fr. |
| S-S. | Moteur JAP 350 cmc., 4 temps soupapes latérales, cadre droit Prix | 4.300 fr. | | 0-10. | Bloc-moteur SOYER 500 cmc., éclairage par dyalmo-klaxon, cadre double berceau. Prix | 6.800 fr. |
| S-C. | Bloc-Moteur (HAISE 350 cmc., à culbuteurs, cadre droit. Prix | 4.100 fr. | | 0-10-2. | Même modèle que ci-dessus avec double échappement dyalmo-klaxon. Prix | 7.000 fr. |
| 0-7. | Moteur JAP 350 cmc., 4 temps, soupapes latérales, cadre double berceau. Prix | 4.600 fr. | | 0-11. | Moteur SOYER 500 cmc., arbre à cames en tête, boîte séparée, cadre double berceau. Prix | 5.900 fr. |
| 0-7-C. | Moteur JAP 350 cmc. à culbuteurs, cadre double berceau. Prix | 5.400 fr. | | | | |
| 0-7-5. | Moteur JAP 500 cmc. soupapes latérales, cadre double berceau. Prix | 5.300 fr. | | | | |

Nos Modèles peuvent être équipés avec les éclairages suivants: Alternateur 315 fr. - Dynamo 570 fr. - Magdyno Marelli 1050 fr. Les équipements comportant des accumulateurs sont prévus avec klaxon.

Circuit de l'Armistice (500 ET 350 SANS PÉNALISATION)

VENTE A CRÉDIT AU MÊME PRIX QU'AU COMPTANT

MAGASIN D'EXPOSITION ET DE VENTE: 6, Avenue de la GRANDE-ARMÉE - PARIS

Bureaux et Pièces détachées, 69, route de la Révolte, Levallois-Perret

N'USEZ PAS BÊTEMENT VOTRE MOTEUR

*La poussière qu'il aspire
vous coûte des centaines de francs par an*

L'ÉPURATEUR D'AIR
INTÉGRAL

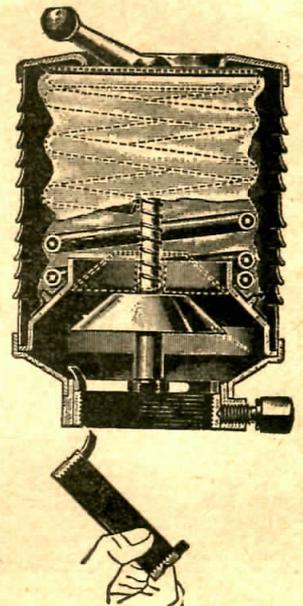
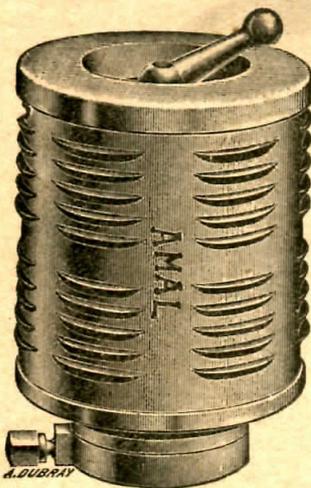
AMAL

ne coûte que **58** francs
(Franco 60 francs)

*dure indéfiniment,
 se nettoie tout seul,
 se pose en quelques secondes,
 diminue la consommation*

Société Anonyme des Carburateurs AMAC et AMAL
75 ter, Rue de Villiers, à Neuilly-sur-Seine

Dépôt de Paris: Ets R. MUNRO, 198, Bd Péreire



AUJOURD'HUI MÊME ACHETEZ UN ÉPURATEUR

la
Meilleure
Fabrication
Magnéto France

RÉALISE
L'ÉCLAIRAGE PARFAIT
DES MOTOS

AVEC SES ÉQUIPEMENTS

ALTERNO

Type S
150 bougies

Type T
100 bougies

Type U
50 bougies

Pour moto
à volant
extérieur

430 Frs.

375 Frs.

325 Frs.

Pour moto
sans volant
extérieur

495 Frs.

440 Frs.

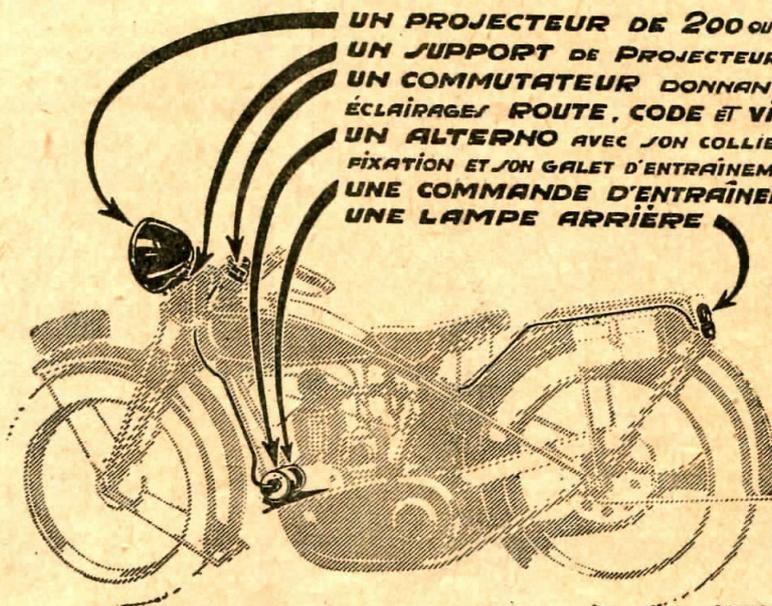
390 Frs.

L'ÉQUIPEMENT COMPLET

PRÊT À POSER SUR MOTOS DE TOUTES MARQUES ET COMPRENANT:

NICE-PARIS
CONCOURS
D'ÉCLAIRAGE
Catégorie
AU DESSOUS DE 500^{fr}
ALTERNO-FRANCE
SEUL PREMIER
Coupe Verdy

UN PROJECTEUR DE 200 ou 160^{mm}
UN SUPPORT DE PROJECTEUR
UN COMMUTATEUR DONNANT LES
ÉCLAIRAGES ROUTE, CODE ET VILLE
UN ALTERNO AVEC SON COLLIER DE
FIXATION ET SON GALET D'ENTRAÎNEMENT
UNE COMMANDE D'ENTRAÎNEMENT
UNE LAMPE ARRIÈRE



USINES ET BUREAUX
33 route d'Iteyrieux
LYON (7^e)

PUBLIÉ PAR CHANDU & VALÉRIE

Demandez les

NOUVELLES MANETTES NOUVEAUX LEVIERS

FONCTIONNEMENT DOUX
NE CISAILLANT PAS LES CABLES

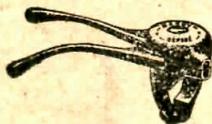
FINI PARFAIT

en

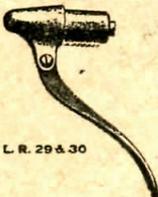
LAITON NICKELÉ



PL. 5. 20



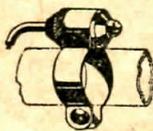
PL. 8. 21



L. R. 29 & 30



L. S. 25



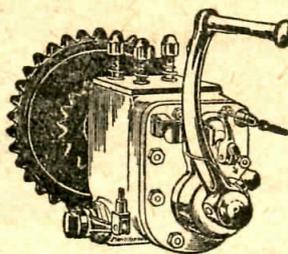
Interrupteur



Poignée caoutchouc

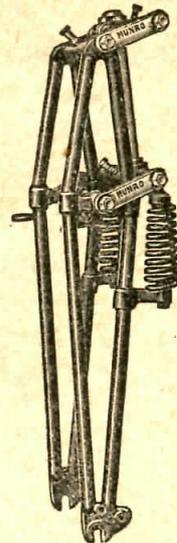
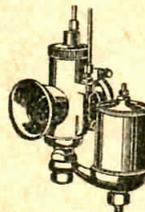


L. D. 16

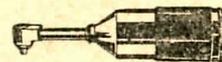


REPRÉSENTANT EXCLUSIF
BOITES STURMEY-ARCHER
et Pièces détachées

Carburateurs AMAC



Fourches
MUNRO-CONFORT



Graissage sous pression ROMU

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

6^e ANNÉE
■ ■

LE NUMÉRO:
1 FR. 25

L'actualité Automobile

SUPPLÉMENT MENSUEL

DE **MOTO
REVUE**

Indispensable à tous les Lecteurs
de Moto-Revue pour être
- complètement renseignés. -

ABONNEMENT, 12 N^{OS} : 15 fr.

ABONNÉS DE MOTO-REVUE : 10 fr.

Le demander chez votre libraire ou 51, rue Vivienne, PARIS (2^e)

HUILE DE RICIN - Garantie rigoureusement pure -
Lubrifiant idéal pour 4 Temp

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

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

G. JUTARD - BORDEAUX, 2, COURS ARNOZAN

N'oubliez pas!!!

QUE

Monsieur GRANCHAMP

Ex-Chef d'atelier

35, Rue Delescluze — KREMLIN-BICÈTRE
(300 mètres Porte d'Italie)

Grand Spécialiste de la Voiture PEUGEOT
= et Agent de la Marque =

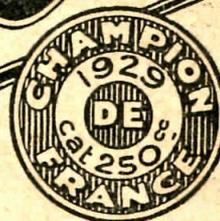
est à votre entière disposition pour tout renseignement;
— Écrire ou passer aux Ateliers. —

1930

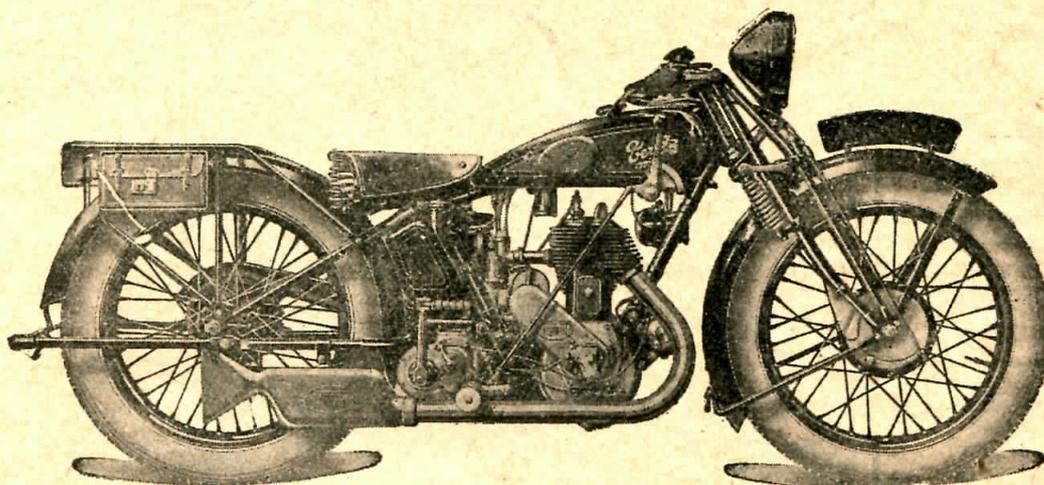
sera l'année de
la nouvelle...

350 cmc.

Terrot



4 CV., STANDARD, TYPE HST



AUTRES MODÈLES

| | |
|--|-----------|
| 4 CV. - Luxe ; Type HOS | 4.950 fr. |
| 4 CV. - Supersport, 1 tube ; Type HSSO 1 | 5.500 fr. |
| 4 CV. - Supersport, 2 tubes ; Type HSSR | 5.850 fr. |
| 4 CV. - Supersport, Culbu. enfermés ; Type HSSE | 6.200 fr. |

Cette élégante Motocyclette, équipée avec le fameux Moteur et la Boîte de vitesses que **TERROT** construit depuis de nombreuses années est admirablement au point et a obtenu un succès de vente considérable au dernier Salon. **PRIX.. ..**

4.375

Avec Eclairage **Soubitez** et Klaxon .. **4.870** fr.

Caractéristiques de la 4 CV. STANDARD :

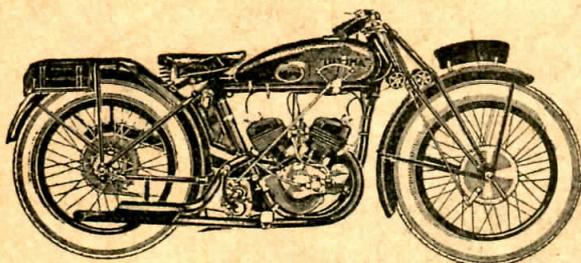
Moteur 4 temps - Soupapes latérales 70 x 90 - Cache-soupapes - Carburateur "**Amac**" - Pompe à huile "**Mikro**". Graissage sous pression de la tête de bielle - Epurateur d'air "**Técalémit**" - Boîte séparée à 3 vitesses - Commande sur réservoir - Carter de chaîne aluminium avec bouchon de visite du débrayage - Pédale de Kick orientable - Cadre et fourche brasés - Amortisseurs réglab'les - Frein de direction - Genouillères - Silencieux aluminium avec queue de poisson - Repose-pieds ajustables - Deux sacoches à serrure avec outillage complet - Chaînes "**Renold**" - Réservoir enveloppant en laiton de 15/10 peint au *Duco*, 2 tons - Freins de 170^m/₂, etc.

**- CHERCHEZ SUR UNE AUTRE MACHINE, MÊME DE -
PRIX PLUS ÉLEVÉ, DE SEMBLABLES PARTICULARITÉS !**

NOTICES ET CATALOGUES
FRANCO SUR DEMANDE

Établissements TERROT 2, Rue André-Colomban, 2
..... DIJON

Les Etablissements "ULTIMA"



TYPE C. 2.

livrent aux meilleures conditions, leurs nouveaux modèles munis des derniers perfectionnements

3 cv, 250 4 temps, chaîne chaîne freins tambours 3.650
 4 cv, 350 4 temps, chaîne chaîne freins tambours 3.900
 4 cv, 350 4 temps, chaîne chaîne roues à broche. 4.550
 5 cv, 500 4 temps, chaîne chaîne roues à broche. 5.350
 3 cv, 250 (modèle spécial pour dames et ecclésiast.) 1.750

Etablissements **ULTIMA**
 24, 24 bis, rue du Commandant-Faurax. LYON

Allô! VAUDREY 02-04

Agents demandés partout Catalogue sur demande



FAVOR

La MARQUE
 de GRAND LUXE

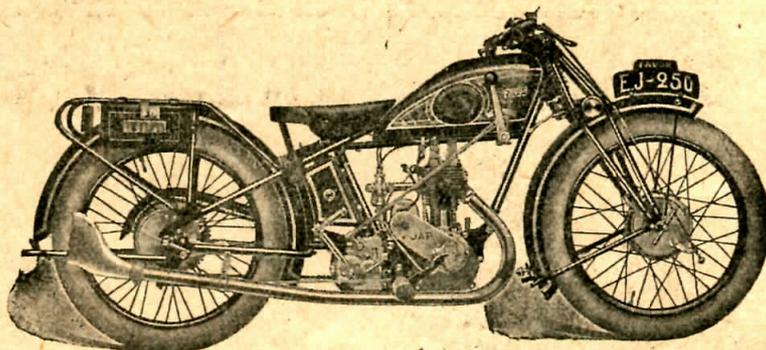
3 CV 250 cmc. 2 temps
 3 vitesses, surbaissé
 3.580 frs.

3 CV 250 cmc. 4 temps
 Culbuteurs, 4 vitesses,
 surbaissé
 4.585 frs

4 CV 350 cmc. 4 temps
 Latéral 3 vitesses
 surbaissé
 4.375 frs

4 CV 350 cmc. 4 temps,
 Culbuteurs 3 vitesses,
 double berceau, trian-
 gulé supersport
 5.550 frs

4 CV 350 cmc. 4 temps
 Latéral 3 vitesses bloc-
 moteur à cardan, dou-
 ble berceau triangulé
 6.650 frs



Vainqueur dans les grandes épreuves d'endurance :
 Paris-les-Pyrénées-Paris - Six Jours d'Hiver - Bol d'Or
 Paris-Nice — Tourist-Trophy — 3 Jours du Forez
 Tour de France, etc., etc.

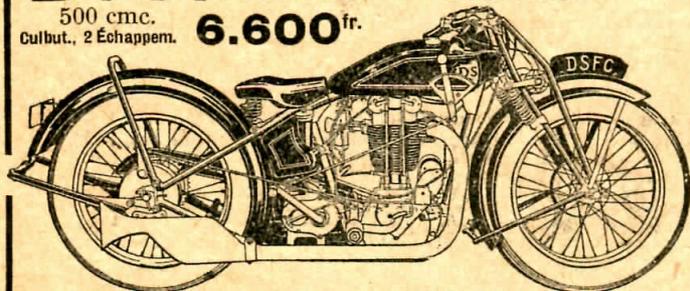
VENTE A CRÉDIT PAR NOS AGENTS

Catalogue R. M. Franco sur demande aux Usines à Clermont-Ferrand

D.S. 350 cmc. 4.850 fr.
 500 cmc. 6.600 fr.
 Culbut., 2 Echappem.

500 cmc. 5.350 fr.

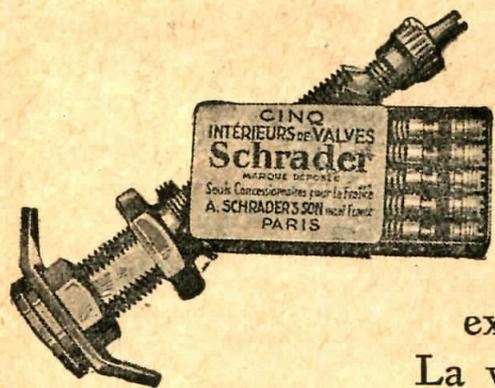
RECORDMAN DE
CHATEAU-THIERRY, TOUL-NANCY (Sidecar)



Course de Côte de Gometz-le-Châtel

A. LAMBERT renouvelle son succès de
 l'an dernier en battant le record général,
 toutes Catégories à 124 km. 138
 et remporte également la Catégorie Sidecar,
 à 110 km. 429, pulvérisant l'ancien record.

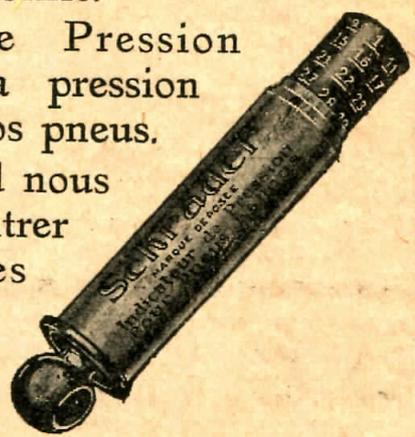
MALTERRE Frères, 13, Rue Biscornet - PARIS (12^e)



Gardez précieusement l'air dans vos pneus.
 La Valve Schrader conserve l'air qu'on lui confie.

L'Indicateur de Pression Schrader donne la pression exacte de l'air dans vos pneus.

La visite de notre Stand nous permettra de vous démontrer la supériorité des articles Schrader.



3^e Série : STAND 24 — Galerie J

Schrader

MARQUE DÉPOSÉE

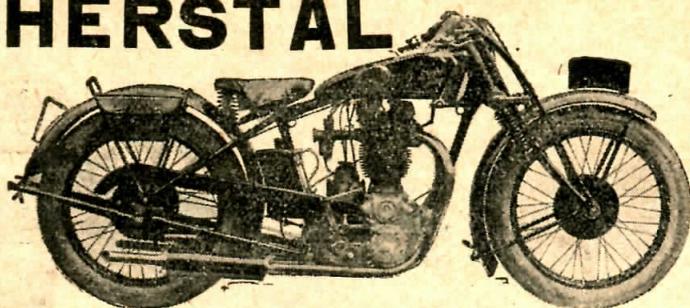
91 bis, Avenue des Ternes - Paris (XVII^e)

GILLET-HERSTAL

A présenté au **SALON** ses Modèles 1930,
notez leurs nouveaux Prix :

TOUR DU MONDE 350 cmc. . . 4.800 fr.
SPORT 500 cmc. . . 6.750 fr.
COUPE DE FRANCE, 2 tubes, 500 cmc. . . 6.150 fr.
BOL D'OR 2 tubes, 500 cmc. . . 7.600 fr.

GÉCO-HERSTAL **3**
MODÈLES
175, 250, 350 cmc., 4 Temps à culbuteurs



La 500 cc "COUPE DE FRANCE"
Demandez Palmarès 1929 et Catalogue 1930
32-34, RUE PIERRET, NEUILLY-S/SEINE



FABRIQUE NATIONALE D'ARMES

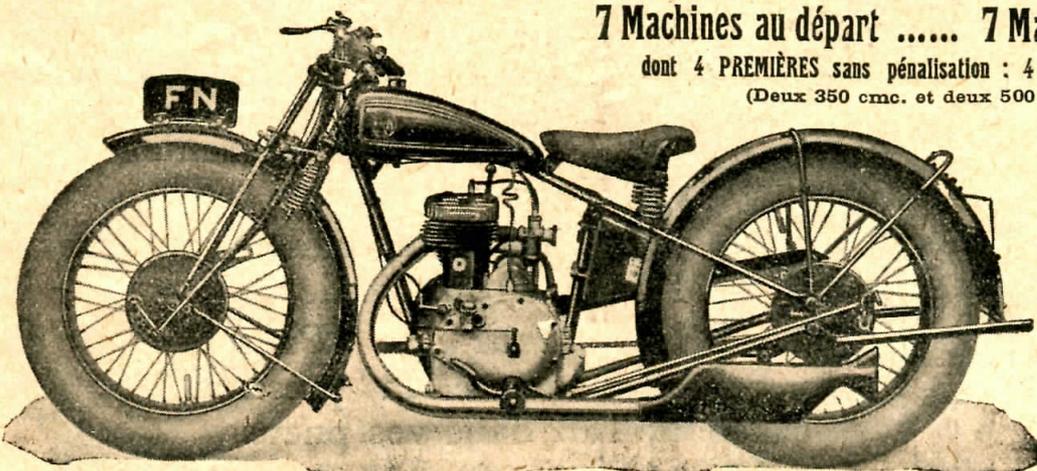
HERSTAL-LEZ-LIÈGE
BELGIQUE

NICE-PARIS 1929

L'épreuve la plus pénible de la saison, donne une nouvelle preuve
éclatante de la rapidité et de la robustesse des machines **F.N. 350 et 500 cmc.**

7 Machines au départ 7 Machines classées

dont 4 PREMIÈRES sans pénalisation : 4 MÉDAILLES D'OR
(Deux 350 cmc. et deux 500 cmc.)



La 350 cmc. 1930

et 3 MACHINES
remportant 3 Médailles
de Vermeil
(Deux 350 cmc.
et une 500 cmc.)

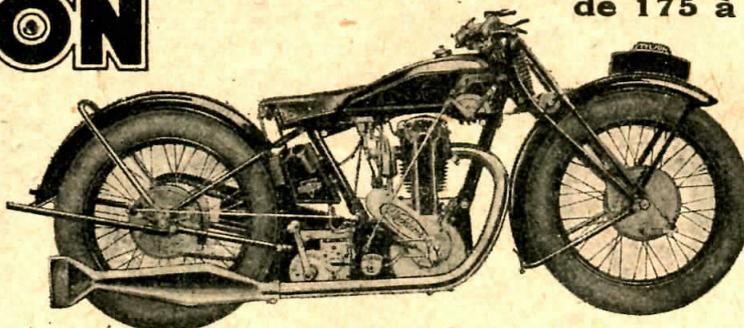
Toutes
ces machines
strictement
de série.

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

STYL'SON

LA MOTO DE GRAND
STYLE

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



de 175 à 500 cmc.

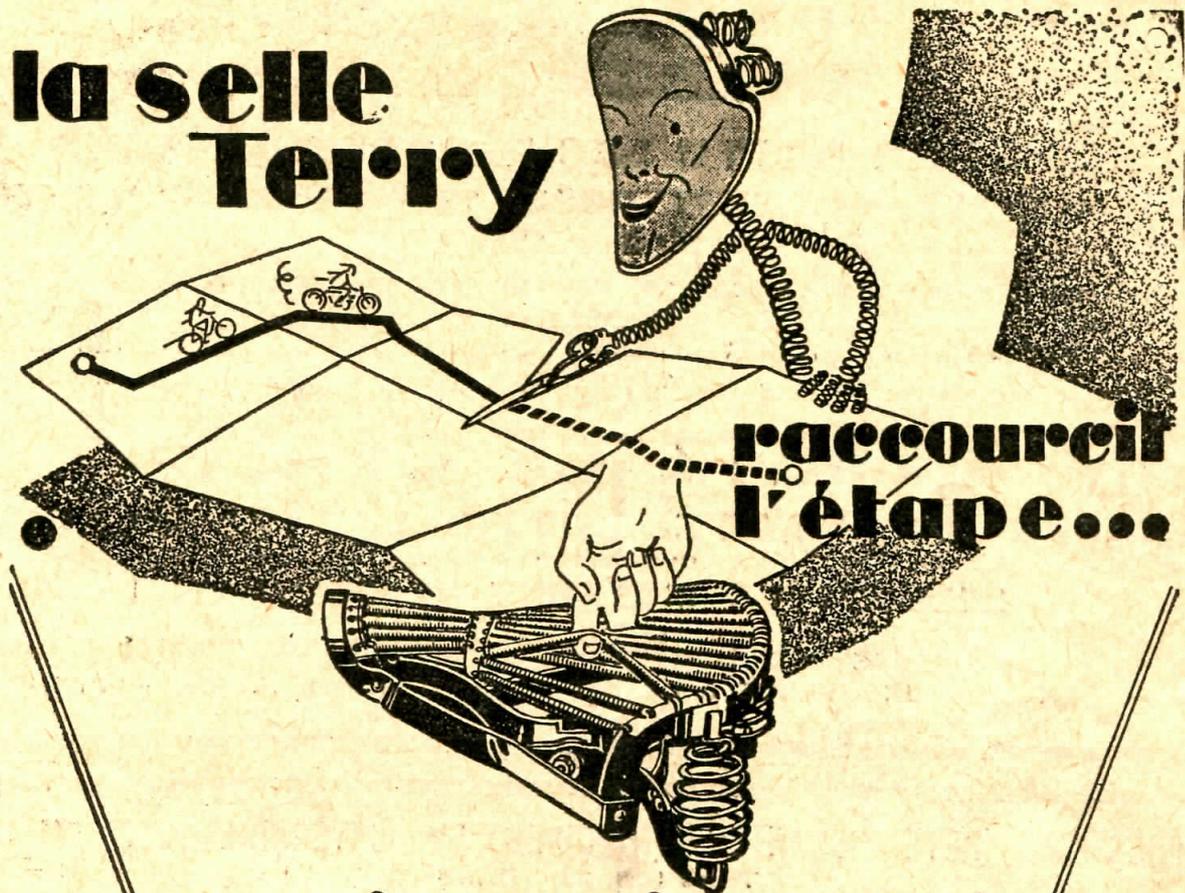
Société Anonyme
DES
Motocyclettes
"Styl'son"

au Capital de
2.000.000 fr.

LE CHAMBON-
FEUGEROLLES

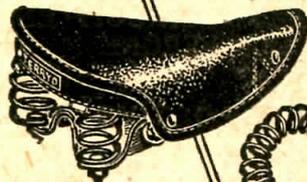
AGENT POUR PARIS : BEALÉ, 100, Avenue des Ternes

la selle Terry

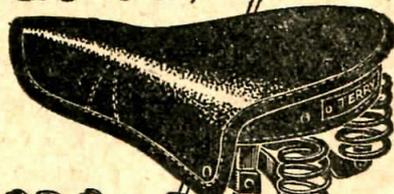


**raccourcit
l'étape...**

**réduction de fatigue de 50%
avec la**



VELO DAME



SELLE MOTO
33.33

Selle Terry

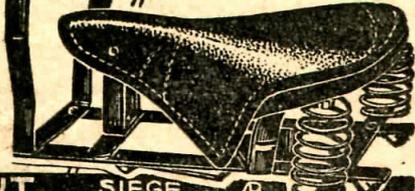
TOUT EN RESSORTS

BREVETÉE S.G.D.G.

fabrication exclusive
de la
C^o Continentale des F.S.V.R.
57 rue Emériau
PARIS(XV)



VELO HOMME



SIÈGE MOTO

EN VENTE PARTOUT

ROVIN

**APRÈS AVOIR BATTU LES RECORDS DU MONDE
SUIVANTS LE 1^{ER} SEPTEMBRE 1929 A MONTHLÉRY
(CATÉGORIE 175)**

| | | | | | | |
|---------------------|-------|--------|--------|---------------|--------|-----|
| 5 KILOMÈTRES DÉPART | LANCÉ | 130 KM | 170 | ANCIEN RECORD | 118 KM | 618 |
| 5 MILES | » | » | » | » | » | » |
| 10 KILOMÈTRES | » | ARRÊTÉ | 125 KM | 326 | » | » |
| 10 MILES | » | » | 126 KM | 000 | » | » |
| | | | | | 118 KM | 280 |
| | | | | | 115 KM | 792 |
| | | | | | 116 KM | 635 |

A GOMETZ LE CHATEL

**ENLÈVE DE HAUTE LUTTE LA 1^{ÈRE} PLACE
(Catégorie 175)**

A 91 KM 371 DE MOYENNE RECORD BATTU

ENVOI SUR DEMANDE DES NOUVEAUX MOTOS ROVIN
TARIFS EN VIGUEUR - VENTE A CRÉDIT 169, Boulevard Péreire - PARIS

**APRÈS SES RETENTISSANTES VICTOIRES EN CATÉGORIE 250 CMC.
(Types S. S. 25) DANS**

6 JOURS D'HIVER - BORDEAUX-NICE - CIRCUIT DU SUD-OUEST - TOUR DE FRANCE - PARIS-ROUBAIX-PARIS - CIRCUIT DE LA HAUTE NORMANDIE - CIRCUIT DE PROVENCE - CIRCUIT DE L'AIN ET DU JURA - CIRCUIT DES VOSGES - PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS - CIRCUIT D'Auvergne

SAN SOU PAP CLOTURE LA SAISON SPORTIVE PAR

1^{ER} COTE DE GAILLON 1^{ER} COTE DE GOMETZ LE CHATEL
A 98 KM 360 DE MOYENNE RECORD BATTU A 100 KM DE MOYENNE RECORD BATTU

DEMANDEZ NOS NOUVEAUX PRIX 1930



CATALOGUES ILLUSTRÉS
— SUR DEMANDE —

CONDITIONS DE VENTE A CRÉDIT

MOTEX
49, Route des Petits-Ponts, PANTIN

Fondée en 1913

CAMILLE LACOME

Directeur-Fondateur

RÉDACTION, ADMINISTRATION
ET PUBLICITÉ

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

TÉLÉPHONE

CENTRAL 03-81 CENTRAL 08-24

C/C Postal 29.737

MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE
PARAISANT LE SAMEDI

Salle de Cours et de Réunions : 5, Rue Saint-Augustin, 5 PARIS (2^e)

ABONNEMENTS

| | UN AN 52 N ^{os} | SIX MOIS 26 N ^{os} |
|---------------------|-----------------------------|--------------------------------|
| France et Colonies. | 45 ^{fr.} | 23 ^{fr.} |
| Union postale. | 63 ^{fr.} | 34 ^{fr.} |
| Autres Pays.. | 81 ^{fr.} | 43 ^{fr.} |
| Militaires.. | 25 ^{fr.} | 12 ^{fr.} |

Toutes communications,
chèques et mandats
doivent être libellés :

"MOTO-REVUE"
51, Rue Vivienne, 51
PARIS (2^e)

EDITORIAL

Va-t-on commencer à piocher dans la supertaxe sur les carburants ?

On a, avec quelle rapidité et quelle désinvolture, voté l'année dernière une taxe supplémentaire sur l'essence. Le ministre des Finances jura ses grands dieux qu'elle serait intégralement consacrée à l'amélioration des routes et que seule la constitution et le principe intangible du budget commun empêchaient d'en prendre un engagement définitif. Et nous tous, braves gens, nous avons accepté cette charge nouvelle pour arrêter la destruction fatale de nos routes. Nous avons appris que des crédits supplémentaires importants avaient été accordés aux services routiers (que ne leur a-t-on en même temps donné quelques leçons d'organisation industrielle !). Mais enfin, un effort intéressant allait commencer et, en quelques années, nous pouvions espérer avoir un réseau routier en suffisant état d'entretien. Mais cela à une condition, c'est que les sommes supplémentaires versées par nous fussent intégralement employées sur les routes.

D'autre part, la capitale avait continué à pratiquer le jeu moyenâgeux du petit papier vert, embouteillant ainsi les sorties de Paris sans grand résultat pour ses finances... Aujourd'hui, il semble que cette grande dame très endettée accepterait de renoncer à cette comédie, mais à condition que cela lui permit de nous dépouiller un peu plus. Elle voudrait faire une opération avantageuse sur notre dos. C'est qu'elle a pas mal de millions de déficit à combler. Aussitôt elle propose un relèvement de la taxe sur les autos (ce qui nécessiterait une loi). Et puis il y a là, si tentant, ce joli petit magot fourni par la supertaxe sur les essences. Quel bonheur de pouvoir couper une tranche de cet appétissant gâteau ! On va donc proposer d'y prélever quelques millions. On a promis que ces sommes payées par tout le pays, devaient servir à refaire les routes de tout le pays... Mais cela importe peu à la pauvre Lutèce qui ne sait rien, sinon qu'elle dépense beaucoup plus que ses revenus. Les automobilistes et motocyclistes de tout le pays de France vont-ils avoir à payer les dettes de Paris ?

Il y a dans cette situation une menace plus grave encore. Il y a en France pas mal de villes prodigues et endettées. Si l'on

autorise tout d'abord Paris à augmenter le taux de la taxe municipale sur les voitures, comment pourra-t-on refuser cette faveur à d'autres villes ? Il en résulterait presque partout une majoration de la taxe municipale. Trouve-t-on d'ailleurs que les impôts ne sont pas assez lourds ? Et en second lieu, pourquoi d'autres villes ne demanderaient-elles pas leur part du fonds routier ? Celui-ci se trouverait singulièrement allégé et en somme tous les automobilistes de France et motocyclistes paieraient les gaffes des conseils municipaux des villes mal gérées.

Le projet auquel nous faisons allusion est donc entièrement inacceptable. Certes, l'octroi est une institution ridicule et vexatoire ; mais sa suppression ne doit pas être fonction de mesures parfaitement injustes et contraires à des promesses que, nous l'espérons, le ministre n'oubliera pas.

Epidémie de motophobie

Un de nos lecteurs de Belfort nous communique une coupure de l'*Est Républicain* relatant en termes pathétiques deux accidents de motocyclette.

Assurément, nous ne demandons pas que l'on taise les accidents de moto et un journal local se doit d'informer ses lecteurs, mais pour cela est-il utile de donner aux comptes rendus de ces accidents une telle ampleur tout comme s'il s'agissait d'un événement national et surtout d'en prendre prétexte pour attaquer la moto et en particulier le tansad.

L'un de ces accidents se produisit de la manière suivante. Sur une route étroite (itinéraire de déviation), un motocycliste ayant un passager en tansad, voulut doubler une voiture. A ce moment arrivait à toute allure en sens inverse une autre motocyclette et dans le choc les deux motocyclistes furent tués et le passager eut la cuisse sectionnée. Lamentable accident, assurément, mais en quoi la moto est-elle en cause ? Deux automobilistes qui auraient commis cette même imprudence se seraient emboutis et au lieu de trois victimes, il y en eût eu huit ou dix.

Dans l'autre accident, un motocycliste ayant en tansad deux passagères, voulut doubler dans un virage très bombé une auto et, ayant pris son virage trop vite, se trouva déporté. Les deux passagères furent projetées contre un arbre et tuées. Là encore

SOMMAIRE

N^o 349

Samedi 16 Novembre 1929

| | |
|---|------|
| Par-ci par-là | 1413 |
| Bilan de saison : Croquis. | 1414 |
| Nos Organisations : | |
| Chasse aux bruits, par | |
| <i>H.-P. Borestroke</i> | 1415 |
| La Coupe de l'Armistice | 1417 |
| Emplacement de la bougie | |
| par <i>H.-P. Borestroke</i> ... | 1418 |
| Modèles... 30 sur la route : | |
| La Motosacoche 250 cmc. | |
| par <i>Fred S. Lipman</i> | 1419 |
| Le Disrupteur, par | |
| <i>J. Mellier</i> | 1421 |
| La suspension arrière sur | |
| route : | |
| René Gillet 750 cmc. | |
| par <i>Max End</i> | 1422 |
| Le 2^e Salon de la Moto- | |
| cyclette, par <i>H.-P. Bo-</i> | |
| restroke | 1425 |
| Les nouveaux Statuts de | |
| l' <i>U. M. F.</i> | 1439 |
| Nos fabricants | 1444 |

il arrive tous les jours que des autos aussi maladroitement conduites aient été jetées sur des arbres et que les occupants aient été tués. La moto n'y est pour rien. Certes, deux passagers adultes, c'est trop, et le conducteur aurait dû redoubler de prudence et ne pas doubler dans un virage, surtout à l'extérieur et à une vitesse que notre lecteur, qui a assisté à l'accident, déclare exagérée. Mais quelle est la part de la moto en cette histoire ? Une auto se fût dans les mêmes conditions renversée. Et cela ne devrait pas servir de prétexte à l'Est Républicain pour attaquer le tansad. C'est la folie du conducteur qui est en cause. Et la meilleure preuve, c'est qu'il y a de nombreux motocyclistes qui pratiquent le tansad et même avec deux personnes et qui n'ont jamais eu d'accident, même léger. On n'empêchera jamais qu'il y ait des accidents de moto, pas plus que des accidents d'auto ou d'avion. Et faut-il sous ce prétexte n'autoriser que les autos ou avions monoplace ? Il y a des accidents de chemin de fer, et a-t-on jamais émis l'idée du train individuel ?

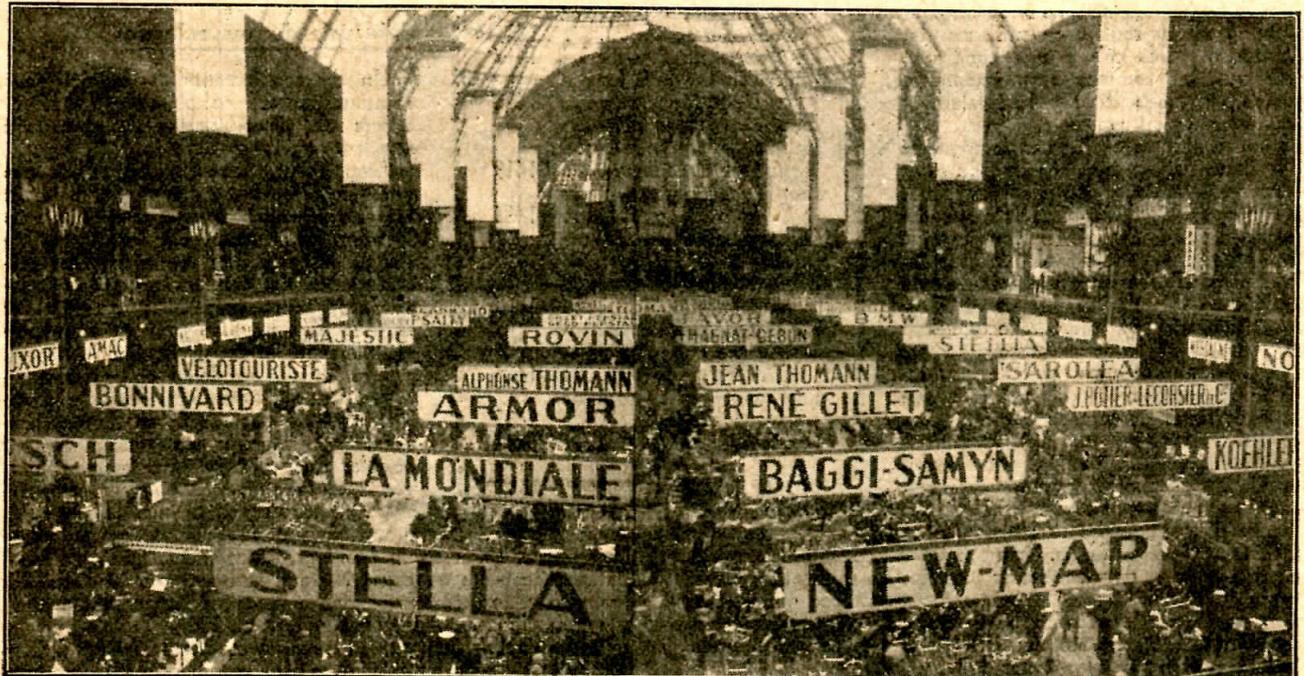
Commentaires injustes...

Un quotidien populaire, de création récente, se pique d'être un journal moderne. Mais on ne dirait pas en lisant le compte rendu qu'il donne de la proposition de M. Fernand Laurent, conseiller municipal de Paris. Celui-ci réclame contre l'échappement libre des motocyclettes. Il est évident qu'il y a des machines beaucoup trop bruyantes (il y a, soit dit en passant, des tramways et des camions qui le sont bien plus) et jusqu'à un certain point, il fallait s'attendre à des mesures sévères. Nous avons assez souvent insisté sur la nécessité qu'il y avait de rendre les motos silencieuses si nous ne voulions pas nous attirer des représailles et connaître tous les désagréments auxquels sont actuellement exposés les motocyclistes en Angleterre. Là où il est inadmissible que les paroles de M. Laurent passent sans commentaire, c'est quand il déclare qu'il a dénoncé à plusieurs reprises l'intolérable gêne infligée à la population parisienne par l'abus des motocyclettes, « et qu'il affirme que la motocyclette est un véhicule dangereux que de tragiques accidents mortels le constatent journellement (le style de M. Laurent ne le désigne assurément pas pour un fauteuil à l'Académie Française), et que c'est, en outre, un véhicule irritant (???) pour la tranquillité publique ». Nous espérons tout d'abord que les électeurs motocyclistes se souviendront au moment voulu de ces bonnes paroles. Et, de quel droit M. Laurent qui n'est jamais certainement monté à moto et préfère, sans doute, l'autobus, gratuit, va-t-il

condamner la moto ? Pense-t-il que si la moto était dangereuse elle ferait sans cesse de nouveaux adeptes. Il y a des accidents de moto comme il y en a avec tous les véhicules possibles à commencer par la voiture à âne. Et, ce n'est pas la faute de la moto, mais de ses conducteurs ou d'autres usagers de la route. Pourquoi la moto ne pourrait-elle pas circuler librement, alors qu'elle est le moins encombrant des véhicules. La circulation de Paris serait singulièrement plus facile s'il n'y avait que des motocyclettes. Le camion ou l'autocar qui obstruent une route étroite, ne sont-ils pas aussi « irritants » ? Nous avons des ennemis parmi les automobilistes, parmi ceux qui considèrent qu'à part leur voiture, il ne doit rien y avoir sur la route et que les doubler constitue un crime de lèse-majesté. Mais une moto raisonnablement conduite n'est à aucun degré une gêne ou un danger pour les autres usagers de la route. Si M. Laurent, pour des raisons que nous ignorons n'aime pas la moto, que du moins il s'abstienne d'exprimer des opinions mal fondées. Qu'il demande sans animosité qu'on applique les décrets relatifs à l'échappement libre et à la circulation et les motocyclistes raisonnables l'approuveront, mais qu'il se dispense d'accompagner sa proposition de commentaires malveillants et injustes.

Organisation d'un autre

Récemment survenait sur la route de Larche à Terrasson près de Brive, un accident où un motocycliste, M. Reix, se jetait contre un cheval et se tuait. Il y avait là une faute grave du conducteur du cheval qui l'avait lancé, ainsi que ses moutons et ses vaches en travers de la route. Quant à M. Reix, il roulait à plus de cent à l'heure avec un passager. Nous ne connaissons pas la route en question, mais il semble avoir été imprudent. Mais la moto n'est pas en cause, et l'accident eût été aussi grave avec une voiture. Derrière M. Reix, venait un autre motocycliste M. Dosch, qui fit un raid Paris-Brive-Paris. A ce propos, un journal local indique que cette épreuve avait été organisée par une maison de cycles de Brive et *Moto Revue*. C'est une complète erreur. Nous ne cessons d'encourager les motocyclistes à la prudence, et nous sommes entièrement opposés à ces raids, d'ailleurs interdits et par les règlements routiers et par les pouvoirs sportifs. Le raid Paris-Brive-Paris a été exécuté complètement à notre insu. De tels exploits nous paraissent entièrement inutiles et trop dangereux. Très correctement d'ailleurs, M. Dosch nous a écrit pour nous signaler cette indication erronée.



Vue générale du Deuxième Salon de la Moto-cyclette



L'Éclairage...

Je voudrais bien vous voir continuer votre campagne pour que tous les usagers de la route soient obligés d'avoir un feu de signalisation, dès la nuit tombée. Ainsi la semaine dernière, mon frère également votre abonné (M. Olivier Maux à Looze par Joigny, Yonne) fut victime d'une voiture de bois non éclairée sur laquelle il se jeta quoique ayant, lui, un phare mais à acétylène seulement n'ayant pu apercevoir l'obstacle à temps. Mon père qui se trouvait sur le tans de sa Saroléa eut un bras cassé et mon frère plusieurs blessures qui, heureusement, furent moins graves. L'accident aurait pu avoir de plus graves conséquences. Malgré tout, tous ces accidents font beaucoup de tort à la moto qui, en somme, est une cause indirecte puisque la plus grande faute incombe au charretier imprudent qui roule sur une route sans avoir d'éclairage du tout, pas même un lampion.

NAUX Marcel. Abonné B. 1758.

Pour M. Borestroke, notre initiateur

Très bien, votre construction, par un amateur, d'une magnéto d'éclairage, mais... quelle poulie employer (diamètre) ou mieux, quelle vitesse adopter ?

Aurons-nous une description de nos dynamos d'éclairage qui arrivent à être à un voltage à peu près constant pour des régimes différents ? Parlez-vous du principe utilisé ?

Après l'accident...

Au sujet de l'accident de Pacy-sur-Eure, comment trouvés-tu le compte-rendu de la Dépêche de Verneuil (imprimée à Evreux) : le gendarme dit textuellement : ils devaient marcher à 100 à l'heure car l'aiguille de vitesse était au n° 3 ; il faut sans doute lire que le levier de changement de vitesse était en troisième, ce qui ne prouve pas, forcément, que l'on fait du 100, car avec les motos actuelles on peut marcher en troisième à des allures ralenties. Dans cet accident, ce n'est peut-être pas le cas, car il y a eu imprudence, mais le jour où ce gendarme sera appelé à constater un autre accident si le levier est en troisième il dira encore qu'il faisait du 100 : c'est un très mauvais raisonnement. Assez bavardé. Salutations.

BOUCHER, abonné B 5223.

Avant d'acheter une moto : pour vous instruire, pour vous renseigner.

Achetez la **Nomenclature complète des Motos Exposées au Salon de la Motocyclette** avec les caractéristiques et les Prix de toutes les motos.

En vente à *Moto Revue* et envoi contre 1 fr. 25 en timbres-poste.

Il visitera sur a. c. t.

Le sympathique Albissua, de cette ville, qui a gagné cette année de nombreuses compétitions régionales, devient l'Agent régional de Moto Rhony'x.

Il visitera ses amis bordelais sur la fameuse 500 cme. arbre à cames en tête.

Tous les modèles de Moto Rhony'x en magasin.

Albissua se tient à la disposition des clients et des Agents. Stock Amac et Gurtner.

Le Monde Motocycliste

Le jeune s'est tué

Durant une épreuve récente, un jeune de trente ans, père de deux petits enfants, Lejeune que nous connaissons en maintes occasions au succès, a été victime sur une petite voiture qu'il pilotait, d'un tête à queue mortel. *Moto Revue* adresse à sa famille et à ses amis ses condoléances émues.

Révisions d'hiver

Mais n'attendez donc pas pour mettre au point vos motos : profitez de cette période d'hiver pour être prêts au printemps. Nous avons donné diverses adresses de mécaniciens que nous connaissons comme parfaitement consciencieux et surtout aptes aux révisions de motos et spécialisés. Ajoutons, pour ceux qui habitent Levallois, Courbevoie, Colombes, etc., M. Vernisse, 51, rue de Lorraine, Courbevoie, qui pourra, à bon compte et en toute sécurité, mettre votre machine en parfait état avant le printemps. N'attendez pas surtout.

De grâce

Combien de fois, répéterons-nous à nos lecteurs que nombre de leurs communications ne sont pas insérées, même lorsqu'elles sont très intéressantes, par suite de ce fait qu'ils s'obstinent (les entêtés) à nous écrire non seulement des deux côtés de la feuille, mais aussi en travers, en oblique. C'est tout juste si certains n'emploieraient pas la tranche du papier pour exposer leurs désirs ou leurs opinions. De grâce, ayez pitié de nous : d'un seul côté de la feuille et une feuille pour chaque chose. De cette façon, vous êtes toujours servis dans les 24 heures ou les 48 heures selon la distance ; sinon, vous obligez votre lettre à rouler de service en service et à prendre chaque fois la dernière place. Voilà toute la raison de certains retards qui, d'ailleurs, sont toujours attribués aux mêmes lecteurs.

Les Six Jours d'Hiver... déjà !

Déjà l'on parle des Six Jours d'Hiver. De tous les côtés, nous viennent des demandes de constructeurs en vue de la classique épreuve. Disons de suite que cette épreuve est la plus dure du calendrier français. Elle marque d'une référence indélébile le coureur qui réussit surtout sans pénalisation. Parmi ceux qui ont l'intention de décrocher la victoire, nous avons Lengagne que nous vîmes en maintes occasions. Il est libre pour cette saison.

Et merci à toi !

Cette carte qui nous arrive de New-York : *Moto Revue, Salut à toi et au Salon.* Abonné 3025.

Et la réciprocité de nos lecteurs s'adresse à cet ami lointain.

Notre Couverture

C'est le n° 159 qui a les honneurs de notre couverture : cette fois, c'est M. Tzant à Caissargues, abonné 355 B 477.

Voyez confrère

Vous parlez dans le numéro 346 de 1.400 tours de fil sur un induit de magnéto, et cela avec du fil de 6 à 8/10 émaillé. Vous conseillez d'en acheter une quantité en calculant l'épaisseur de chaque couche dans le noyau : il est impossible de loger 1.400 tours, ou alors pas 100 mètres sont insuffisants, car il faut compter au minimum 4 centimètres par tour pour des magnétos dans le genre de la B. B. ou de la R. B.

Notre lecteur nous excusera de ne pouvoir lui donner à ce sujet d'autres renseignements plus précis, car c'est notre confrère anglais, le *Motocycle*, qui publie les mêmes données sur une expérience qu'il a faite ; mais, par contre, nous recevions avec plaisir des indications plus précises sur la suite de sa communication :

Je puis vous garantir, nous dit-il, avec une magnéto petit modèle, pouvoir fournir la lumière avec une lampe 12 volts 25 bougies, et je suis à la disposition de tous vos lecteurs pour cette transformation qui ne leur coûtera que 25 francs et le port.

M. Pichereau, notre abonné A 1324, verra par cette note si son idée intéresse nos lecteurs.

La Sauvegarde de la moto

Nous avons sous ce titre attiré l'attention des motocyclistes dans notre numéro du Salon (page 125) en démontrant comment les parties insuffisamment graissées d'un moteur de motocyclette réclamaient l'emploi d'un lubrifiant spécial qui, mélangé à l'essence, pût atteindre la partie supérieure des cylindres. Nous revenons sur cette question. Le Salon de la motocyclette a confirmé les étonnants résultats obtenus par le Mixtrol, dont les usagers sont venus en foule témoigner leur satisfaction au stand que la Société française de ce nom, seule concessionnaire du produit pour la France et les colonies, avait aménagé dans la galerie A. C'est en effet grâce aux efforts persistants de la Société française Mixtrol que le monde motocycliste a pu apprécier les avantages de ce produit. Les tubes et bidons spéciaux qu'elle met à la disposition des adeptes de la moto, en tenant compte de la capacité des réservoirs, les service-stations qu'elle a répandus à travers la France permettent maintenant à tous les motocyclistes de s'approvisionner du précieux superlubrifiant à des conditions si avantageuses qu'il serait impardonnable de ne pas en faire l'emploi.

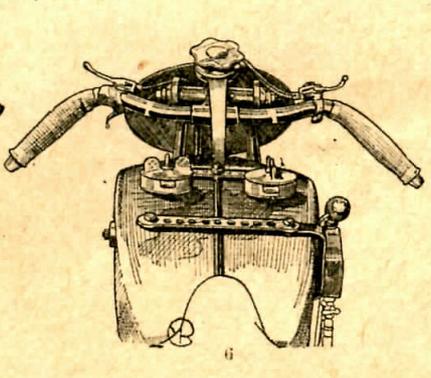
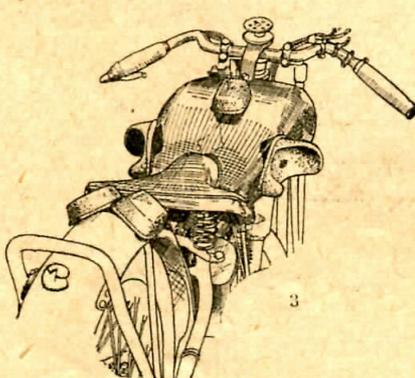
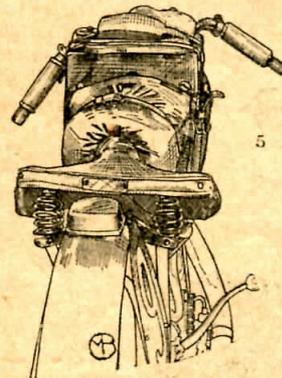
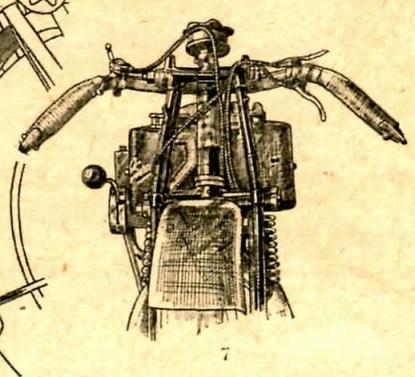
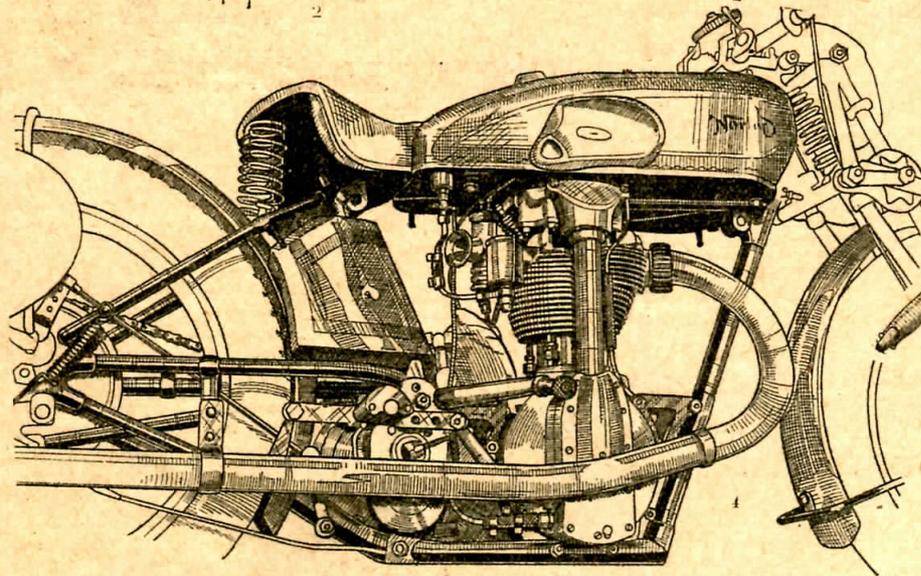
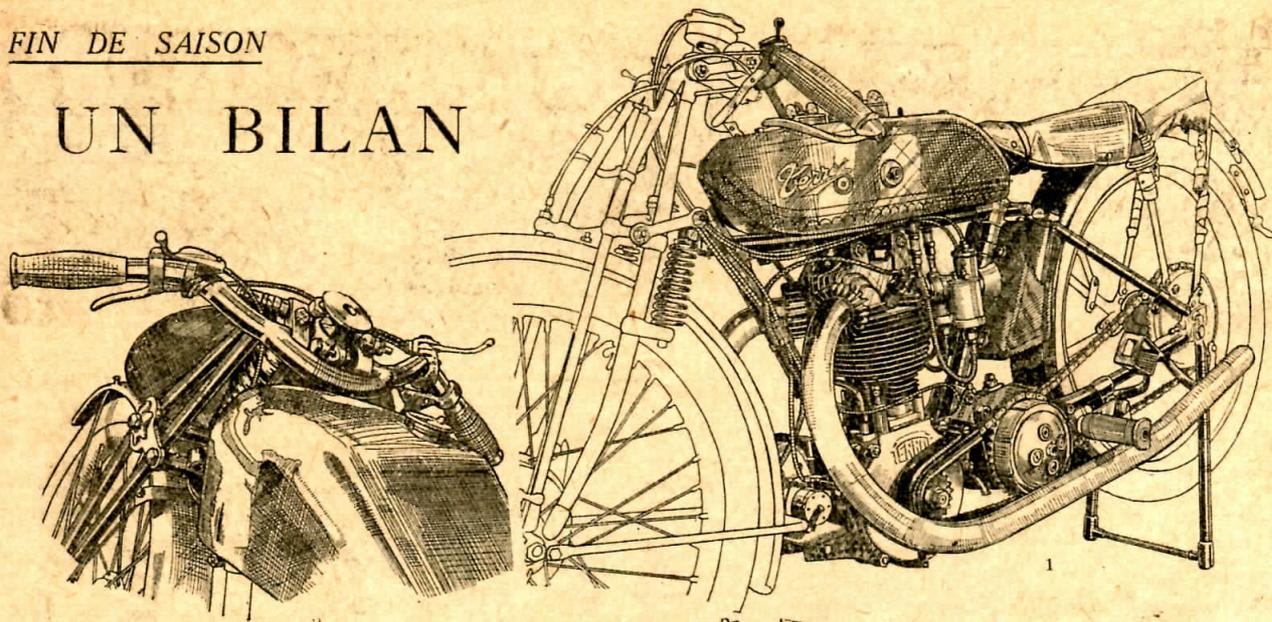
Conservez précieusement votre **numéro-album 1929**. Il n'y en a presque plus. Ce numéro serai bientôt épuisé.

Référence et robustesse

Parmi les trois sidecars 350 cme. arrivés au dernier Nice-Paris, deux étaient de la fabrication Fauré : Raveu, arrivé premier, avec moto Triumph ; André, arrivé troisième, avec moto Peugeot. Cette performance permet de constater l'excellence du système d'attaches et de triangulation des Fauré, ainsi que la robustesse de son montage de roue, détails que nous avons d'ailleurs signalés à nos lecteurs d'autre part.

FIN DE SAISON

UN BILAN



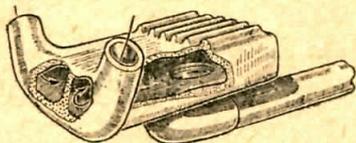
- 1. — La Terrot du Championnat de France.
- 2. — L'Alcyon du Championnat : avant.
- 3. — La Soyer du Championnat : avant.
- 4. — La Norton du Mans.

- 5. — Alcyon de Championnat de France 1929.
- 6. — Terrot du Mans.
- 7. — Terrot du Championnat de France 1929.



La Chasse aux Bruits par REGAIRAZ

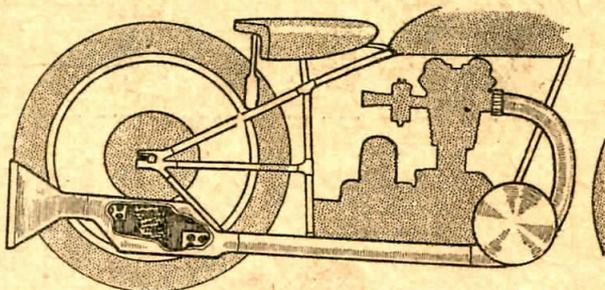
Nous organisons à nouveau un concours du silencieux. L'échappement bruyant de trop de motos jette le discrédit sur la moto, en éloigne nombre de gens et



Silencieux en aluminium fondu pour double échappement

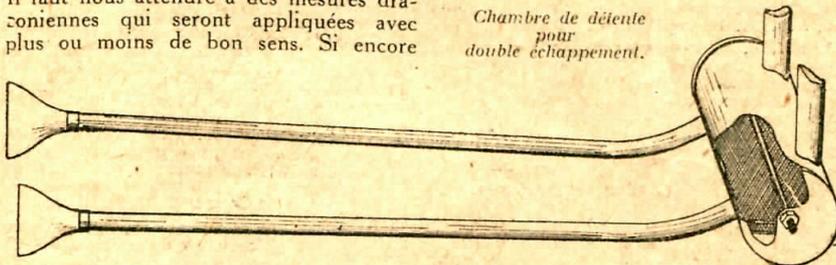
attire sur nous, d'une manière assez malheureuse, l'attention des pouvoirs publics. Il faut nous attendre à des mesures draconiennes qui seront appliquées avec plus ou moins de bon sens. Si encore

dira qu'il y a des voitures qui ne sont pas silencieuses, des camions qui rappellent les tanks sur les champs de bataille, des tramways qui ferrailent, des locomotives qui sifflent, des sirènes qui hurlent, des noctambules qui chantent et que même si les motos sont silencieuses il y aura bien



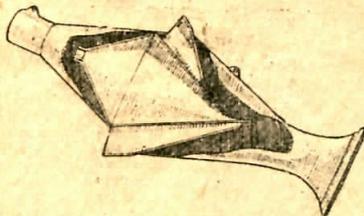
L'idéal est la chambre de détente et un silencieux

Chambre de détente pour double échappement.

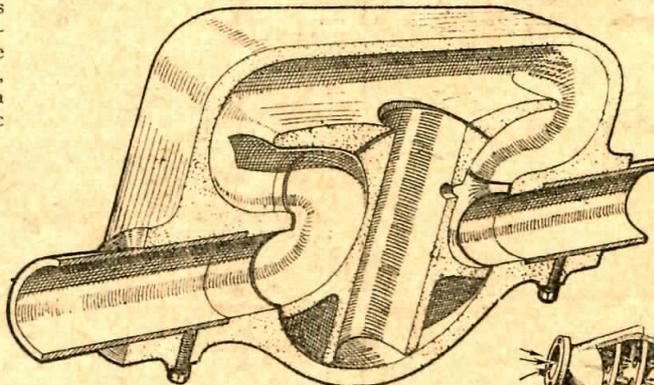


elles n'étaient prises que contre certains écervelés qui aiment le bruit et s'empres- sent d'enlever le silencieux de leur machine pour qu'elle pétarade un peu plus sec, le mal ne serait pas grand. Mais il y a encore trop de machines livrées avec

d'autres bruits pour nous assourdir. C'est un argument qui rappelle l'attitude de l'enfant qui veut rejeter sa faute sur un autre. Il faut que tous ces bruits soient raisonnablement amortis, mais il faut aussi que la moto soit silencieuse. C'est au prix, dira-t-on, du rendement mécanique. L'expérience a pourtant prouvé que, pour toutes les allures normales, le silencieux n'absorbe pas de puissance. Il est même prouvé que pour un deux-temps, un silencieux de grande dimension, disposé à la sortie des cylindres, améliore la marche. En admettant même qu'il y ait aux grandes allures un très léger sacrifice de vitesse, il faut en passer par là, car la suppression ou l'atténuation suffisante du bruit est une question de vie ou de mort pour la moto. On aura beau objecter qu'il est plus difficile de rendre silencieuse une moto qu'une voi-

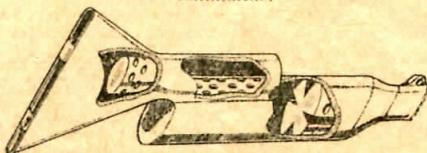


La circulation d'air a été aussi assurée.

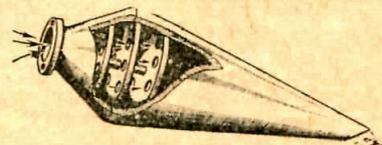


Silencieux français en aluminium avec échappement libre commandé.

des silencieux insuffisants. Sans avoir les nerfs aussi sensibles que certain président d'une grande association de tourisme, il faut bien avouer que le bruit est désagréable. Même pour le conducteur, le bruit devient rapidement insupportable au bout d'un parcours un peu long. On



Silencieux, échappement à volonté.

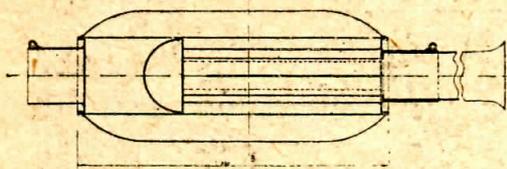


Principe qui guide vers la réalisation du silencieux moderne.

ture, cela n'empêchera pas que l'on exigera de nous le silence. Qu'on traite en soi-même de vieilles badernes tous les

gros personnages que la moto a actuellement à ses trousses, cela n'empêche

où il y a une volonté, il y a un moyen. Même le bruit d'un monocylindre peut

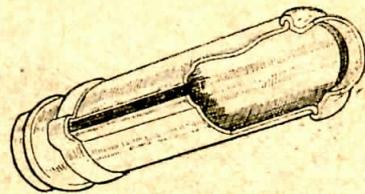


Refroidissement des gaz.



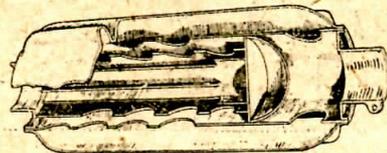
Scrup. par. 12

être suffisamment assourdi pour ne pas choquer les oreilles les plus délicates. Et nous sommes persuadés que le concours de silencieux révélera encore de nouveaux progrès.



Type dénommé « paille de fer ».

qu'elles agissent et qu'ayant de l'influence elles aboutiront. Nous serons, comme c'est le cas en Angleterre, l'objet de poursuites vexatoires. Bref, la moto doit être silencieuse; et le tonnerre ou le crépitement de l'échappement doit s'apaiser en un doux murmure. Là, dit le proverbe anglais,



Type à cloison.

Avec un bruit d'échappement ainsi réduit, on entendra des bruits mécaniques qui jusque-là avaient été noyés. Et on y remédiera peu à peu. Cliquetis, ferraillements, sifflements disparaîtront et nous aurons la moto silencieuse qui filera sans heurts, sans bruit, comme une voiture de milliardaire. REGAIRAZ.

Rubrique A'géro-Tunisienne

A dater de ce jour, et pour donner satisfaction aux nombreux lecteurs qui nous le réclament, nous ouvrons la **Page d'Algérie et Tunisie** au même titre que celle de Belgique, celle du Maroc, celle des Colonies; il est juste que tous les pays de langue française soient représentés à **Moto Revue**.

Le mouvement motocycliste en Algérie

Lorsqu'à mon retour du Salon, je contais à mes amis motocyclistes d'Algérie les réflexions que j'avais dû entendre à Paris, sur la moto en Algérie, ceux-ci me demandèrent si je me payais leur tête. Ceci est bien simple, dans l'esprit des constructeurs français, du journaliste français du grand club français, l'Algérie est un petit coin de terre (superficie égale à la France), où les quelques (trois mille environ) motocyclistes, qui se sont égarés là, sont incapables du moindre effort sportif.

Eh oui! nous sommes des sauvages. Des sauvages qui, si l'on consulte le calendrier de 1930, organisent avec un seul club, le Moto-Club d'Algérie, six manifestations officielles dont une internationale.

Ce n'est pas mal pour des sauvages?

Lors de mon passage à Paris, à *Moto-Revue*, l'on me signala l'activité sportive du Maroc, au point de vue motocyclisme. Eh bien! j'ai eu beau parcourir des yeux, à différentes reprises, le calendrier 1930, pour trouver une épreuve officielle motocycliste et... je cherche encore.

Il est juste, et je l'ai dit dans un précédent article, qu'il y a seulement quelques mois, l'amitié qui régnait entre les deux clubs algérois, aujourd'hui fusionnés, était la cause d'un désordre indescriptible.

Aujourd'hui, il n'en est plus de même. Le Moto-Club d'Algérie seul, puissant, détenant les pouvoirs de l'U. M. F. pour le département d'Alger, possède une commission sportive composée d'hommes dévoués et compétents, et un conseil d'administration réunissant les rares qualités d'intégrité, et d'impartialité nécessaires à la bonne marche d'un club.

Donc 1930 nous réserve de belles choses. D'abord le 26 janvier, le concours de régularité du M. C. A., qui se courra sur un parcours très accidenté et probablement, avec une étape de nuit.

Ensuite, le 10 mai, Grand Prix Motocycliste du Centenaire, épreuve internationale, organisé à l'occasion des fêtes du Centenaire, dotée d'importants prix en espèces, et à laquelle assistera probablement le Président de la République.

L'épreuve se courra sous la formule « pure vitesse » scindée en deux épreuves : une réservée aux catégories 75, 100, 125, 175

et 250 cmc., cyclecars 3 roues et sidecars; l'autre réservée seulement aux machines solo 350, 500, 750 et 1.000 cmc.

Les 7, 8, 9 juin aura lieu l'épreuve de Tourisme Alger-Djelfa-Alger, épreuve routière de 600 km. environs avec régularité sur la majeure partie du parcours, sauf entre Boghari et Dieja, séparé par 100 km. d'une belle route en ligne droite, qui ne traverse aucune agglomération européenne.

Le coureur métropolitain Hamberger, bien connu dans les milieux sportifs, y avait participé il y a deux ans.

Le 29 juin, la course de côte du boulevard Galliéni se court en plein centre d'Alger sur route gardée, route excellente et permettant de fortes moyennes.

Le 12 octobre, journée des records, le kilomètre et le mille lancé (dans les deux sens) sur une route splendide aux environs d'Alger. L'épreuve sera contrôlée officiellement par une chronométrage électrique au 1/100^e de seconde, permettant ainsi de faire homologuer les records.

Efforcez-vous à rendre agréables les déplacements de vos camarades motocyclistes.

Un des moyens est en votre possession; c'est de leur fournir de bonnes adresses. Ne les en privez pas. Ce sera pour vous peu à faire et pour eux d'une grande utilité.

Enfin, les 4, 5, 6, 7 décembre, la Coupe Mariano, qui sera courue suivant la formule *Paris-Les Pyrénées-Paris*, sur le parcours suivant : Alger-Oran-Alger-Constantine-Alger, soit 1.900 kilomètres, épreuve très dure, qui gagnera à être connue des « métropolitains ».

Toutes ces épreuves se courront sous les règlements de l'Association Internationale des Clubs Motocyclistes avec les catégories suivantes : 75, 100, 125, 175, 250, 350, 500, 750 et 1.000 cmc. en solo ; 350, 600 et 1.000 cmc. en sidecar et cyclecars trois roues ; 350, 500 et 1.100 cmc.

Je crois que, sans vanter outre mesure notre club algérois, il n'y a pas beaucoup d'autre club, même en France, qui puissent

offrir un si beau calendrier aux sportifs, aussi beau que varié, pouvons-nous dire.

Est-ce que MM. les constructeurs participeront à nos épreuves? Nous osons l'espérer car cette participation est absolument nécessaire à ceux qui veulent « vendre » de la moto en Algérie, et dieu sait s'il y en a à vendre.

L'Algérie s'est mise à l'œuvre!

A la France de nous encourager.

Eugène ONA.

DERNIÈRE MINUTE

Le Paradou

Abonné depuis plusieurs années je tiens à signaler le restaurant où je passe mes vacances à Luchon, 47 avenue Larboust. « Le Paradou », repas 11 francs, vin compris, chambre 10 francs, pension 30 francs par jour, vin compris, 3 repas et chambre. Très bonne cuisine et nourriture très abondante et ce qui ne gâte rien, accueil parfait. Garage pour autos, 5 francs par jour avec arrangements pour séjour, terrasse ombragée. B..... à Paris.

Après la Coupe de l'Armistice

Randeynes a fait l'Armistice Randeynes! mais c'est un des vieux de la moto : vieux! il n'a que 25 ans, mais à la suite de conditions familiales il avait lâché la moto; il nous avait juré que jamais il n'en referait.

Il est revenu à son sport, à ce sport qui lui a donné les plus belles émotions de sa jeunesse. Qui a bu, boira, même s'il ne le veut pas. Randeynes a menti à ses promesses et nous en sommes heureux car il est de l'époque héroïque où rouler en moto dans les fondrières d'après-guerre représentait un certain héroïsme que ne connaîtront plus nos jeunes actuels. Bravo, Randeynes!

Boxe et moto

Parmi les boxeurs qui illustrent leur pays, il y en a qui ne sont pas des moindres et appartiennent à notre monde sportif. Huat qui vient de battre, en Amérique, Frankie Bellanger et surtout Izzy Schwarz, est un membre de ce M.C. Versailles que nous verrions avec plaisir reçu à l'affiliation de l'U. M. F. au lieu de rester « Sauvages ». Huat a une Terrot 350 cmc. cultuteurs qui lui sert pour son entraînement, aussi bizarre que cela peut paraître à certains.

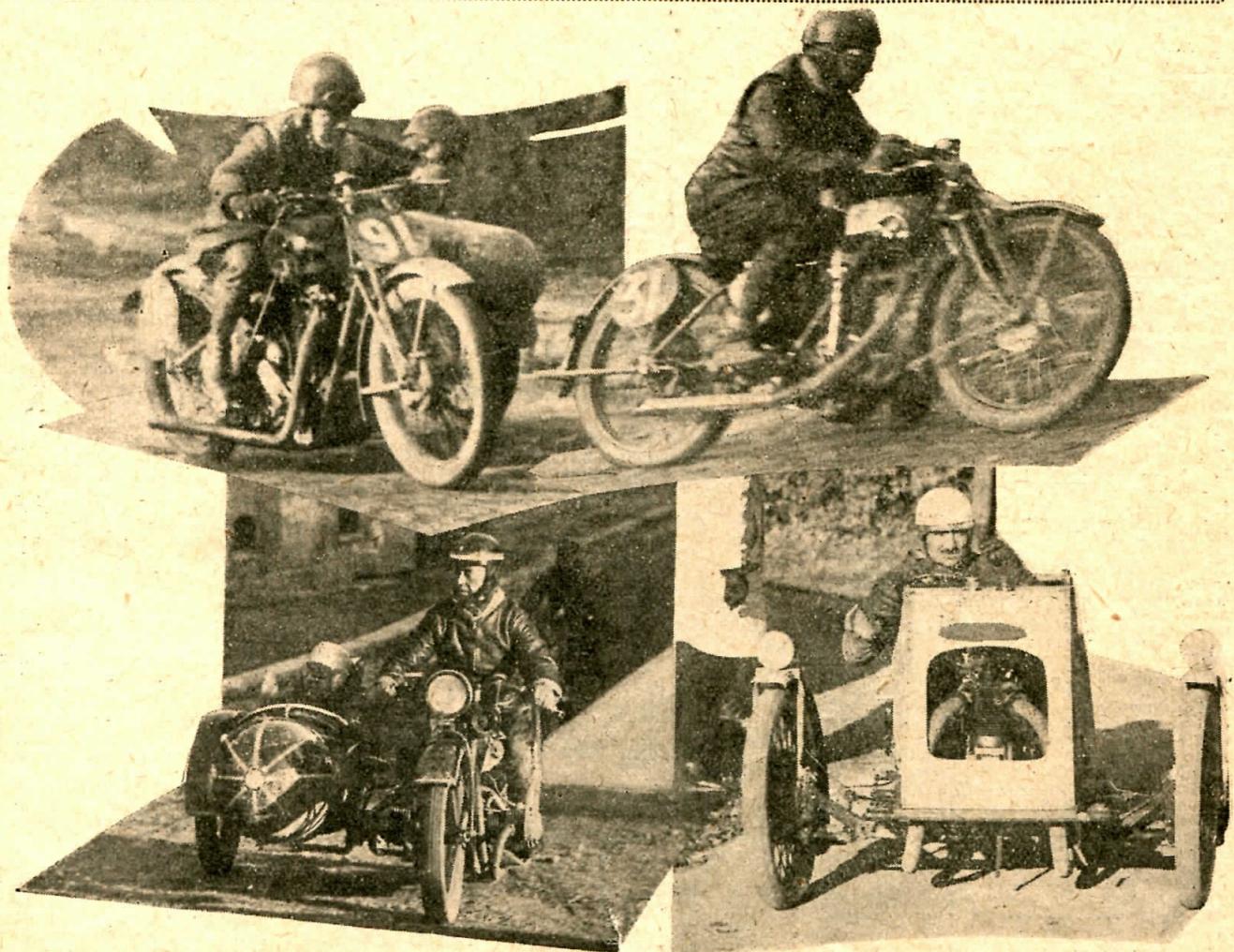
Toujours la Camphonine

Je suis très satisfait du produit dénommé « camphonine » dont vous avez fait l'éloge dans *Moto Revue*. Je l'ai employée et suis obligé d'avouer que les démarrages sont rapidement et sans hésitation, les bougies sont dans un état de propreté remarquable aussi veuillez m'en envoyer un nouveau.

NAIL, à Fhilippeville.



La victoire est revenue cette année à Debaisieux sur Monet Goyon



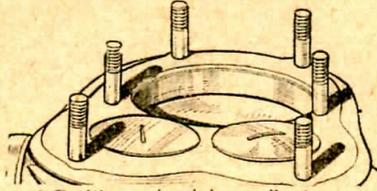
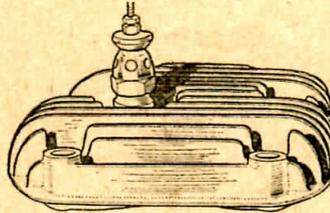
En outre de Debaisieux, vainqueur toutes catégories de la Coupe de l'Armistice, nous voyons la victoire de Coulon, sur Terrot 350 cm. solo et de Marc Martin en 350 cmc. sidecars. Puis Merle, sur sidecar 1.000 cmc. B.M. W. s'octroie la première place. En cyclocars 500 cmc. sur L. M. P., vient la traditionnelle victoire de Chéret.

SOUPAPES EN TÊTE ET A. C. T.

L'Emplacement de la Bougie par H. P. BORESTROKE

Sur les moteur à culbuteurs ou a.c.t., la véritable place de la bougie est entre les deux soupapes, au sommet de la chambre d'explosion. Cela entraîne l'emploi de deux arbres à cames ; c'est payer bien cher une amélioration inutile pour le tourisme.

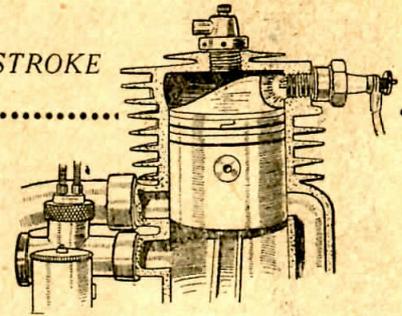
On en est réduit à la mettre sur le côté, plus ou moins inclinée. Elle se trouve alors dans les meilleures conditions pour être victime des remontées d'huile qui sont la plaie des moteurs à soupapes en tête. L'huile qui remonte s'évacue facilement dans un moteur à soupapes latérales par la soupape d'échappement qui est à la partie basse de la culasse. Elle prend difficilement le même chemin lorsque la soupape est renversée. La bougie la recueille à son corps défendant, la retient et s'en-crasse. Combien de vous ont dû la changer au bas d'une côte un peu longue ou à la suite d'une fermeture brutale des gaz ?



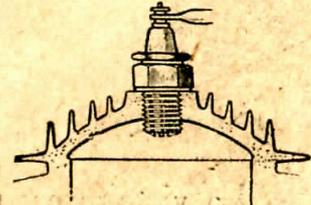
Position préconisée par l'auteur.

Si l'on s'en tient à la solution classique de la commande des soupapes par culbuteur et tige (la solution rationnelle étant l'arbre à cames en tête), il faut prévoir des carters qui enferment la distribution, complication encore.

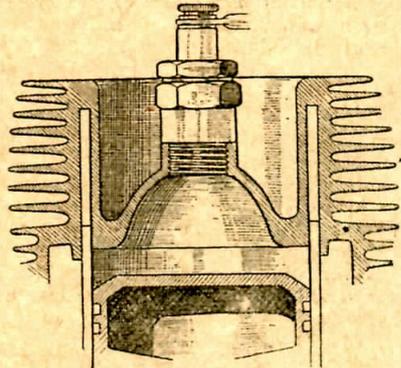
H. P. BORESTROKE.



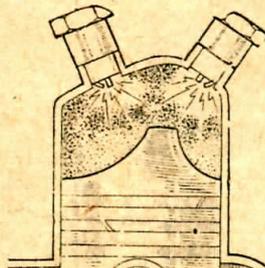
Position latérale d'une bougie sur deux temp.



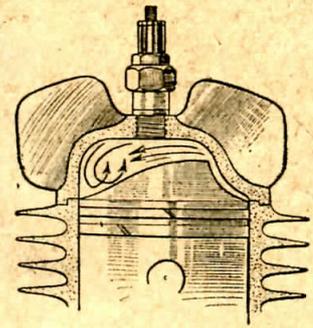
Le culot ne doit pas dépasser.



Autre position excellente sur un moteur parfait.



Double allumage de course pour les deux-temps



Toujours la position centrale théoriquement parfaite.

Statistiques

Nous tirons d'une statistique très développée établie par une compagnie de gendarmerie de la Sarthe des indications très nettes sur les accidents courants, et cette statistique a un intérêt que nos adversaires eux-mêmes ne pourront nier. Elle porte sur trois années, 1926-1927-1928, et a été établie grâce à des procès-verbaux de gendarmerie uniquement, donc dans des conditions d'impartialité qu'on ne peut mieux souhaiter.

| | |
|------------------------------------|-----|
| Collisions entre : | |
| Voitures automobiles | 214 |
| Autos et voitures hippomobiles | 110 |
| Autos et cyclistes | 101 |
| Autos et piétons | 71 |
| Autos et motocyclistes | 43 |
| Autos et troupeaux | 29 |
| Cyclistes et piétons | 17 |
| Motos et voitures hippomobiles | 15 |
| Cyclistes | 11 |
| Voitures hippomobiles et cyclistes | 11 |
| Voitures hippomobiles et piétons | 10 |
| Motocyclistes et cyclistes | 9 |

| | | | |
|----------------------------------|---|---------------------------------|---|
| Autos et trains de chemin de fer | 9 | Motocyclistes | 2 |
| Motocyclistes et piétons | 7 | Voitures hippomobiles et trains | 6 |
| Motocyclistes et troupeaux | 6 | Capotages, dérapages d'autos | 4 |
| Voitures hippomobiles | 6 | Capotage de motocycliste | 1 |

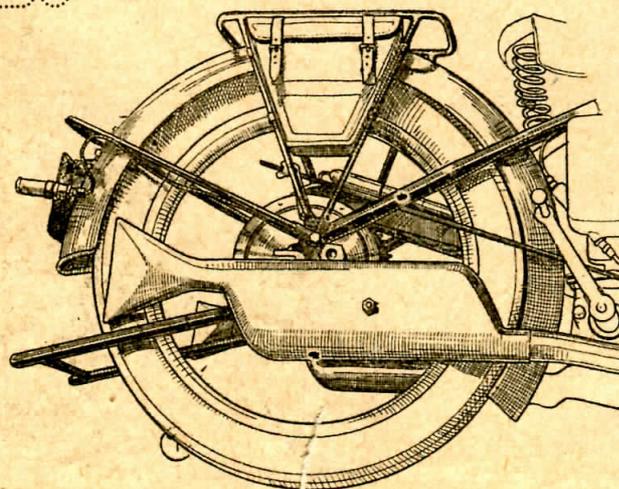
Il résulte que sur un total de 722 accidents, la grande majorité intéresse des automobiles, exactement 514.

Une autre constatation : la courbe des accidents atteint son point culminant vers 18 heures, et cette particularité coïncide avec une constatation identique sur différents points du territoire.

Autre constatation : 226 accidents, sur 722, se sont produits sur les six routes nationales qui traversent la Sarthe, soit un peu plus du tiers.

Quant à la courbe établie en prenant pour base les mois de l'année, elle présente une première pointe à Pâques, pour atteindre son plus haut point en août, septembre, époque des vacances.

La question qui se pose toujours quand on étudie le problème de la circulation routière, est celle de la sécurité. La police spéciale de la route ne saurait suffire à cette tâche. Il faut aussi faire confiance aux brigades ordinaires, pour canaliser le mouvement et le diriger.



Machines de Championnat : la Dunell.

UN DES MODÈLES 1930 SUR LA ROUTE

LA 250 cmc MOTOSACOCHE

par FRED S. LIPMAN



Parmi les 250 cmc., elle est légère et ne connaît pas les réparations.

Théoriquement, nous devrions avoir des accessoires moins chers en Angleterre, ceux-ci étant fabriqués en grandes séries, avec des procédés extrêmement modernes, leur prix de revient arrive à être sensiblement égaux à nos prix de fabrication.

Comme je ne veux pas me mettre mal avec les fabricants d'accessoires français (je ne parle pas ici des fabricants de motocyclettes qui construisent eux-mêmes), avouons sans peine qu'il n'y a pas un seul de nos accessoires, carburateur, chaîne, fourche avant, manette ou autre, qui puissent briguer l'honneur d'avoir une construction plus importante que celle des fabricants anglais.

Pour revenir à notre Motosacoché, je vous dirai qu'une pompe Pilgrim assure le graissage de la façon la plus normale, que le silencieux est bien conditionné sans être furieusement efficace.

Je note un point intéressant, le montage de l'amortisseur de direction.

Pour cet essai, si vous me le permettez, je ne vous étourdirai pas de chiffres, sur le freinage, l'accélération, la vitesse, et le ralenti. En effet, toutes ces fonctions dépendent non seulement de la machine, mais aussi du conducteur.

Que demandons-nous à une 250 cmc. soupape latérale quand nous l'achetons ? Un usage de ville et de petit tourisme et nous n'osons pas espérer de cette machine, qu'elle puisse soutenir des Paris-Bordeaux, à 80 de moyenne, puisque c'est à peu près la vitesse limite.

Cette machine n'est-elle pas équipée d'un compteur ? Quelle affaire ! ! En effet, cet appareil mensonger, et mensonger par la volonté du constructeur, ne pourrait pas nous donner un résultat intéressant pour cet article. Si je vous dis que la machine fait 80 à l'heure, je suis obligé de vous dire que ce n'est pas une vitesse de compteur. Qu'obtiendrions-nous au comp-

teur ? 88 à 90 environ. A ces vitesses, la variation est de 8 à 10 %.

Puisque nous demandons un usage normal sans exagération, nous devrions obtenir de cette machine des reprises assez agréables, permises par un moteur bien étudié, du silence, une consommation limitée.

Des reprises agréables, on peut les avoir.

Le silence n'est pas difficile à obtenir puisque le culbuteur est enfermé et la soupape latérale inférieure n'a pas de jeu et ne doit pas être bruyante.

J'ai d'ailleurs l'impression que, d'ici peu de temps, la maison Motosacoché, livrera cette soupape inférieure, entièrement enfermée et lubrifiée. Les Américains le pratiquent depuis 3 ans, et les Anglais depuis une année. Nous pensons simplement que Motosacoché qui est l'avant-garde du motocyclisme en France, fera la même chose.

Vous savez certainement qu'un pilote de valeur a couvert 50 kilomètres, sur une 500 cmc. Motosacoché à 170 de moyenne et plus.

Je mentirais en vous disant que cette machine peut effectuer cette performance et pour les amateurs de tourisme, je puis garantir simplement, qu'on peut effectuer des randonnées normales sur cette machine en couvrant 50 à 55 kilomètres dans l'heure.

Vous avez d'ailleurs remarqué qu'en parcourant 100 kilomètres et en laissant toujours son compteur à des chiffres supérieurs à 80, on s'aperçoit, en faisant le calcul du temps parcouru, qu'on tombe à des moyennes de 55 kilomètres.

N'oubliez pas qu'une désaccélération peut s'effectuer facilement de 50 à l'heure à 100 à l'heure

DEUX mois de service avec une machine de 250 cmc., c'est-à-dire une machine légère.

Puisqu'il faut décrire cette machine avant d'en parler au point de vue rendement, je vous dis rapidement qu'elle est composée de :

Un moteur Mag, 1 soupape culbuteur, 1 soupape latérale.

Un cadre enveloppant double berceau.

Un réservoir en selle signé d'un beige Motosacoché.

Un carburateur AMAC, comme tout le monde.

Une magnéto.

Une boîte Sturmey à 3 rapports.

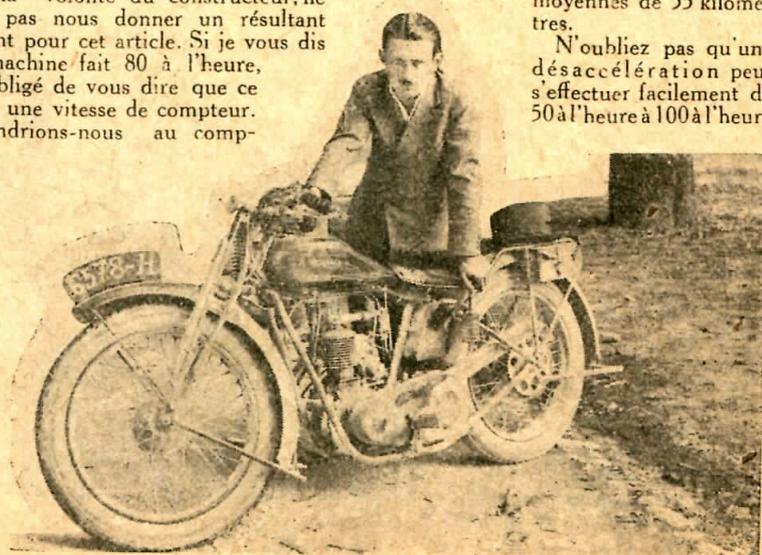
Le tout est construit et mis au point à Lyon.

Moralité. — Ce n'est plus une motocyclette suisse, mais une Motosacoché française.

En effet, n'oubliez pas qu'une faible partie des machines sont montées en France, avec des accessoires exclusivement français. Pour ma part, je n'en connais pas beaucoup.

Il y aura toujours une boîte ou un carburateur d'origine anglaise ou un accessoire quelconque qui sera soi-disant fabriqué en France, mais dont la majeure partie sera usinée en Angleterre.

La selle est basse, les repose-pieds réglables, elle est maniable.



en 20 mètres et que pour arriver de 0 à l'heure à 50 à l'heure, vous parcourrez facilement 2 fois $\frac{1}{2}$ ou 3 fois cette distance.

A chaque coup de frein, c'est une vitesse bien plus grande qu'on devrait obtenir pendant quelques centaines de mètres pour rattraper le temps perdu.

SUSPENSION. — La dimension des pneus, les doubles ressorts de la fourche, le montage de la selle, permettent de ne pas s'occuper de l'état des routes. Comme certains essayeurs, je ne vous dirai pas que l'on peut se dresser debout sur la selle, les bras en croix au milieu d'un chaos de pierres, car je dois vous avouer que, même sur belles routes, je ne peux pas me permettre d'effectuer cette performance.

La machine n'est pas pourvue d'éclairage, ce qui ne m'a pas permis de faire de longues randonnées de nuit, mais m'en servant au mois de juillet ou au mois d'août, il m'a été possible de l'apprécier, sans avoir à affronter les phares des automobilistes malfaisants.

Je ne crois pas cette 250 cmc. alcoolique d'une façon exagérée, mais j'ai l'impression contrôlée qu'un bidon de 5 litres procure de 180 à 200 kilomètres. Belle performance pour moi, car je vous avoue ne jamais rouler avec des tout petits gicleurs, ce qui oblige le conducteur à jouer de la manette d'air sans arrêt.

Bien que le contrôle des manettes soit un plaisir pour celui qui sait s'en servir, il devient lassant à la fin de transformer sa moto en laboratoire et je comprends que la motocyclette consiste à regarder le paysage d'abord et à faire des essais de carburation ensuite.

Sur 1.300 kilomètres, j'ai crevé une fois. J'ai cassé le ressort du kick. Est-ce ma faute ? Était-ce un acier trop dur par suite d'un défaut de trempe ? Je ne sais.

J'ai remplacé ce ressort qui est excessivement démontable puisqu'il est à l'extérieur.

J'ai resserré l'écrou qui maintient le silencieux et qui n'est évidemment pas très esthétique. Pourquoi ne le dirai-je pas, puisque c'est ma pensée et que cet article ne fait pas partie du budget de publicité de Motosacoche.

Par contre, je vous signale le pied avant pratique, le réglage de la roue arrière élégamment traité.

La contenance du réservoir d'huile est amplement suffisante pour parcourir près de 2.000 kilomètres.

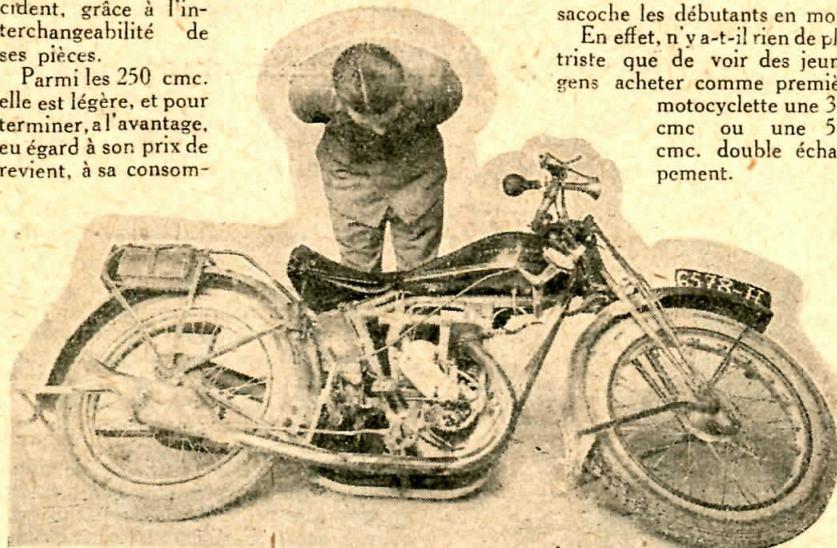
Les poignées caoutchouc épousent la main et la forme des doigts.

Les repose-pieds réglables.

Cette machine n'est pas un objet de luxe et n'est pas comparable à une production de Rolls-Royce. Évidemment elle est soignée, elle est montée convenablement, elle est réparable en cas de chute ou d'ac-

cident, grâce à l'interchangeabilité de ses pièces.

Parmi les 250 cmc. elle est légère, et pour terminer, à l'avantage, eu égard à son prix de revient, à sa consom-



Je ne la crois pas alcoolique : 5 litres seulement tous les 200 kilomètres

mation, à sa facilité de réparation, de représenter une somme vraiment faible si l'on comprend pendant un an, les différentes dépenses afférentes à cette machine.

Pour terminer, il inutile que je critique le moteur Mag, il a trop fait de preuves pour que nous le jugions.

Les accessoires sont de marque, et j'ai l'impression qu'on peut confier à Moto-

sacoche les débutants en moto. En effet, n'y a-t-il rien de plus triste que de voir des jeunes gens acheter comme première motocyclette une 350 cmc ou une 500 cmc. double échappement.

Il est beaucoup plus normal de commencer par une petite machine, soupape latérale ou deux temps et d'avoir la joie de connaître sa deuxième motocyclette, quand on a déjà eu l'occasion de mener la première.

Je conseille à ceux qui ne veulent pas faire de réparation de faire l'essai d'une 250 cmc Motosacoche... ils l'achèteront.

FRED S. LIPMAN.

Ce que j'ai vu...

J'ai vu Lipman, l'essayeur dont l'un de nos lecteurs a si spirituellement croqué les allures et stylisé les tournures dans le numéro Album du Salon, causer à Psalty, l'agent bien connu de la Norton France. Serait-ce le début d'un essai de la rapide 350 cmc. ?

J'ai vu Lipman au Salon s'attarder sur trop de bloc-moteurs et trop de boîtes séparées. Serait-ce pour nous donner son avis sur les deux constructions ? Voilà qui est piquant.

J'ai vu Lipman sur une 500 cmc. Panther : c'est certainement un essai en vue.

J'ai vu aussi, et pour de vrai ! Lipman sur la 750 cmc. B. M. W. et ma curiosité m'a poussé à lire la plaque matricule ; et j'ai vu que c'était sa machine personnelle et bien à lui : ça, ce sera un bel essai !

J'ai vu aussi la machine la plus chère du Salon, celle affichée 19.000 francs, que l'on sortait du Salon, le lundi matin : un certain Fernandez se débattait avec l'un des commissaires, l'amiral comme on dit, qui croyait à un vol. J'ai vu mettre 10 litres d'essence dans le réservoir ; or, elle n'avait pas de cylindres en bois et elle est partie vers sa nouvelle destination, avec la larme émue de Psalty.

J'ai vu aussi Garreau qui m'a fait remarquer qu'il avait récemment égalé le record de Francisquet sur 500 cmc. Norton...

J'ai vu aussi dans un numéro de *Moto Revue*, en publicité, que l'A. J. S. avait remporté, en 1920, tous les records du monde.

J'ai vu un lecteur rouspéteur qui m'a affirmé que le typographe avait voulu mettre 1929. KAMOTSU.



Le Disrupteur et l'encrassement

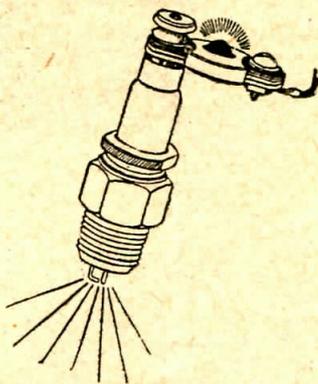
par J. MELLIER

On a vu apparaître, il y a quelques années, sur le marché une multitude de petits accessoires baptisés de noms plus ou moins ronflants, vendus à des prix plus ou moins élevés, mais qui n'étaient en somme que des disrupteurs. La seule utilité de ces petits appareils, c'est qu'ils permettaient de rouler avec une bougie encrassée ou envahie par l'huile. Par contre, ils fatiguent la magnéto. Il vaut donc mieux de chercher un type de bougie moins sujet à l'encrassement. Quant à l'accroissement de puissance, à la diminution de consommation, ils n'existent, et à un faible degré qu'autant que les bougies étaient sales.

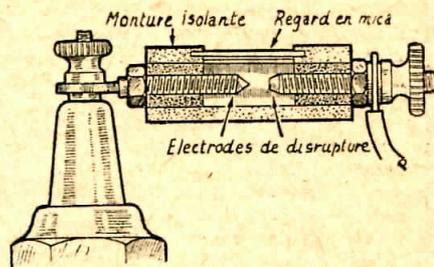
D'autres appareils sont plus utiles. Ce sont les vérificateurs de bougies à tubes de néon, surtout dans le cas de polycylindres.

Si une bougie a été prématurément encrassée, les nettoyeurs de bougie composés d'un tube contenant de l'essence et de longs fils d'acier est utile, mais encore pas pour les bougies dont le culot se

resserre autour de l'électrode. Pour celles-là, le mieux est encore de les chauffer sur un fourneau à gaz pour brûler les crasses (cela peut malheureusement, casser l'isolant). On peut également les faire bouillir dans une lessive très concentrée. Mais si



Le disrupteur Van Keer, type classique.



une bougie a plus de 5 à 6.000 kilomètres, il est considérablement plus simple de la changer.

En somme la fabrication des bougies est devenue, elle aussi, scientifique, et à toute la gamme des moteurs correspond toute une gamme de bougies. Selon que le moteur est à faible taux de compression ou à taux élevé, à régime modéré ou rapide, qu'il remonte l'huile ou non, on trouvera la bougie, ou plus exactement un choix de bougies qui conviennent. Mais encore faut-il s'informer auprès du constructeur de moteur ou du fabricant de bougies. Signalons à ce propos combien indirectement les segments râcleurs sont à conseiller, puisqu'ils permettent, sans se préoccuper de l'encrassement, de choisir une bougie mieux refroidie et moins délicate.

J. MELLIER.

Après le Rallye du Salon

Le courrier : Toute lettre de renseignements demandant une réponse doit être accompagnée d'un timbre pour la réponse, sinon, il vous sera répondu dans la revue la semaine suivante.

M. V., n° 174. — Vous avez omis de faire pointer votre passage dans deux contrôles, d'où 10 points de pénalisation par contrôle manquant et par équipier, soit au total 60 points. Les résultats de Gometz me départageaient que les *ex aequo*.

M. W., n° 398. — Vous avez parcouru une distance supérieure aux minima, mais pourquoi avoir omis de vous faire pointer à Meaux. Coût 10 points par équipier, ce qui vous élimine du groupe des premiers *ex aequo*.

M. J. B., n° 397. — Vous reporter à la réponse ci-dessus.

M. A. S., n° 187. — Vous avez effectivement grimpé Gometz-le-Châtel, vous avancez d'une place passant 75 cmc. au lieu de 76 cmc.

M. R. L., n° 147. — Vous avez effectivement monté la côte de Gometz-le-Châtel. Votre classement se trouve modifié et vous devenez deuxième.

M. P., n° 151. — Même réponse que ci-dessus. Mais votre équipe se classe neuvième.

M. M., n° 541. — Des cachets superposés et embrouillés ayant été la cause de la confusion. Après pointage, et vérification des carnets de route, vous passez de la quatre-vingtième à la soixante-quatorzième place. Pourquoi avoir ainsi sali vos carnets de route ?

M. P. M., n° 442. — Votre classement éloigné s'explique du fait de l'abandon de vos deux co-équipiers. Vous êtes en effet classé parmi les individuels après les groupes de trois et de 2. Vous avez fait le parcours sans pénalisation et c'est dommage que vous ayez perdu vos co-équipiers.

M. R. D., n° 114. — Vous n'avez parcouru que 350 kilomètres, alors que le minimum imposé à votre catégorie était de 360. Nous avons donc appliqué le règlement qui pré-

voyait 1 point de pénalisation par kilomètre non parcouru, jusqu'à concurrence des minima et par équipier, soit pour votre équipe 30 points.

M. J. B., n° 514. — Pour la première partie de la réclamation, il y a eu certainement confusion sur les personnes. L'itinéraire choisi par les concurrents, 181-182-183 ne passait nullement par Dreux. En ce qui concerne votre groupe, il n'a pas parcouru et de loin le minimum qui lui était imposé. Et d'après le règlement, nous l'avons pénalisé de 1 point par kilomètre non parcouru et par équipier, ce qui vous donnait un total de 210 points.

M. M. P., n° 115. — Voyez plus haut la réponse à M. R. D., n° 114 : vous auriez dû mieux étudier votre itinéraire et le kilométrage.

M. M. S., n° 364. — Vous, seul, avez effectué le parcours sans pénalisation. Mais vos deux équipiers sont arrivés avec un retard léger au contrôle d'arrivée. Ce règlement prévoit la mise hors course.

M. A. C., n° 194. — Même réponse que ci-dessus avec cette différence que votre groupe entier est arrivé en retard.

M. L. V., n° 623. — Simple erreur de nom (que nous rectifions), mais qui ne change rien au classement général.

M. M. P., n° 788. — Vous n'êtes pointé à aucun contrôle d'arrivée. Nous vous considérons donc comme ayant abandonné, au dernier contrôle où votre passage fut contrôlé.

M. P. V., n° 449. — Même réponse que pour M. W., n° 398.

M. S. D., n° 407. — Votre retard à l'arrivée était beaucoup trop important pour que nous puissions vous faire bénéficier d'un repêchage, sans désavantager ceux qui avaient accompli le parcours.

M. X. T., n° 340. — Ces prix sont à votre disposition en nos bureaux. Si vous ne pouvez

les faire prendre, nous vous les expédierons en postal port dû.

M. C. L., n° 120. — Inutile de nous adresser les tickets d'entrée du Salon ; le mandat que vous avez adressé à *Moto Revue* pour vos engagements vous est retourné ou est bien près de l'être ; un peu de patience s'il vous plaît.

Erratum

Une mise en pâte de la typographie a rendu illisible une partie du Classement du Rallye, page 1410, 1^{re} colonne : voici comment il faut rétablir le texte.

Le classement des rallies annexes du samedi après-midi et du dimanche matin : Les chiffres portés entre parenthèses correspondent aux différences en 100 m. entre la moyenne réelle et celle héricque.

... un fétiche Rozaz : - 104, 613 Lecœur, avec 791 points ; un fétiche Rozaz : - 105, 736 Bloch, avec 778 points ; un fétiche Rozaz, offert par *Le Matin* ; 2.704 Lemotheux, 705 Conet, avec 1.000 points (-23) ; 250 fr. espèces offerts par *Moto Revue* et un phono Diamond offert par *Le Matin* ; 3. 551 Gaillac, 552 Boussingault, avec 1.000 points (-26) ; cent francs espèces, offerts par *Moto Revue*

1. 509 Varigault ; 511. Vrangal avec 1000 points (-22) 1000 francs espèces offerts par *Moto Revue* et un phono Diamond offert par *Le Matin* 2. 704 Lemotheux, 705 Collet, avec 1.000 points (-23) ; 250 francs espèces offerts par *Moto Revue* et un phono Diamond offert par *Le Matin*.

Le Rallye des Gillettistes

Conjointement avec le rallye de *Moto Revue*, les Etablissements Gillet Herstal avaient pensé à réunir tous les Gillettistes disponibles afin d'aller au devant de Robert Sexé au retour de sa grande randonnée européenne. Nombreux furent ceux qui acceptèrent. Une tombola dotée de nombreux prix et réservée aux possesseurs de Gillet Herstal fut tirée. En voici les résultats :

1 garniture pneus (N° 34), motos 35.122 ; M. Lallemand, 45, r. des Courteaux, Chénée, Liège ; 1 enveloppe (N° 21) : M. Anouilh, 14, rue Baillet-Latour, Versailles ; 1 enveloppe, n° 26.

(Voir suite page 1421)

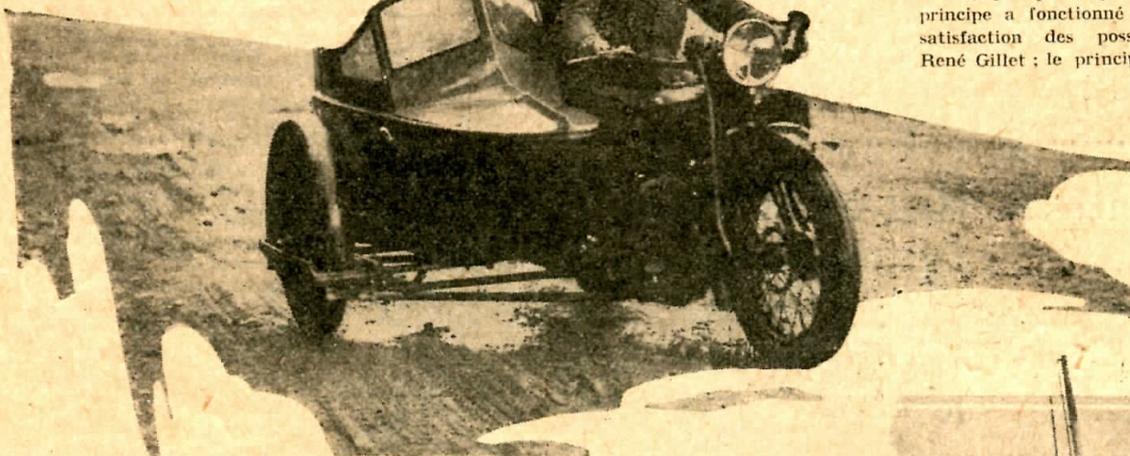
La René Gillet

à suspension arrière

par
Max End

La progression de la technique motocycliste a, chez nous, suivi un cours normal. Jusqu'à ces dernières années, si l'on a pu critiquer les détails de notre fabrication c'est, il faut bien en convenir, parce que...

Le souci de l'amélioration mécanique, rendement, durée, sécurité, forçait indirectement à négliger ce que l'on pour-



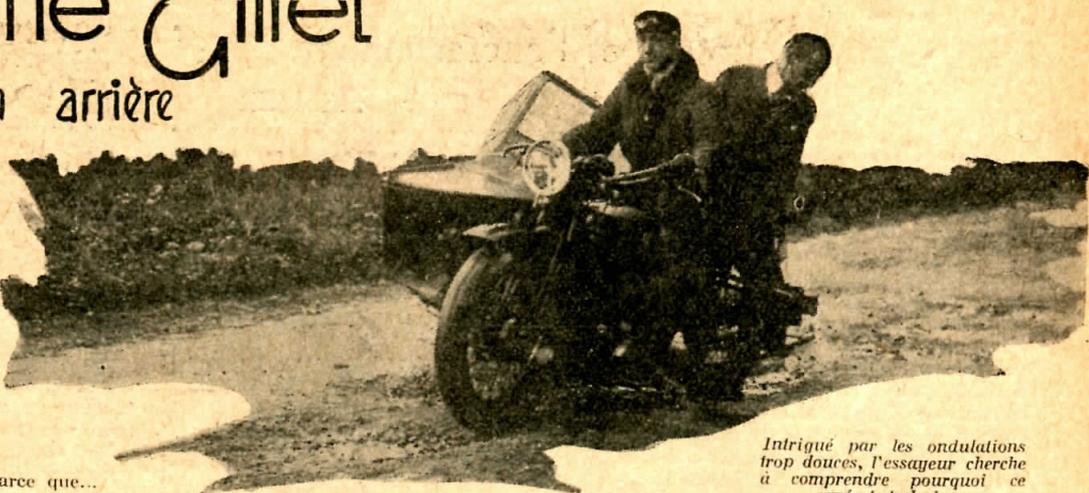
...Et il va lui-même conduire pour constater l'harmonie de l'ensemble.

Y a-t-il vraiment un passage à niveau ? En tout cas, le cassis disparaît avec cette suspension.

rait appeler les détails : fini, confort, propreté, etc...

Il est donc tout naturel, dès l'instant que les solutions mécaniques modernes ont fait leur preuve, que les soins de constructeurs portent désormais sur la deuxième partie du programme : amélioration de l'utilisation des motos.

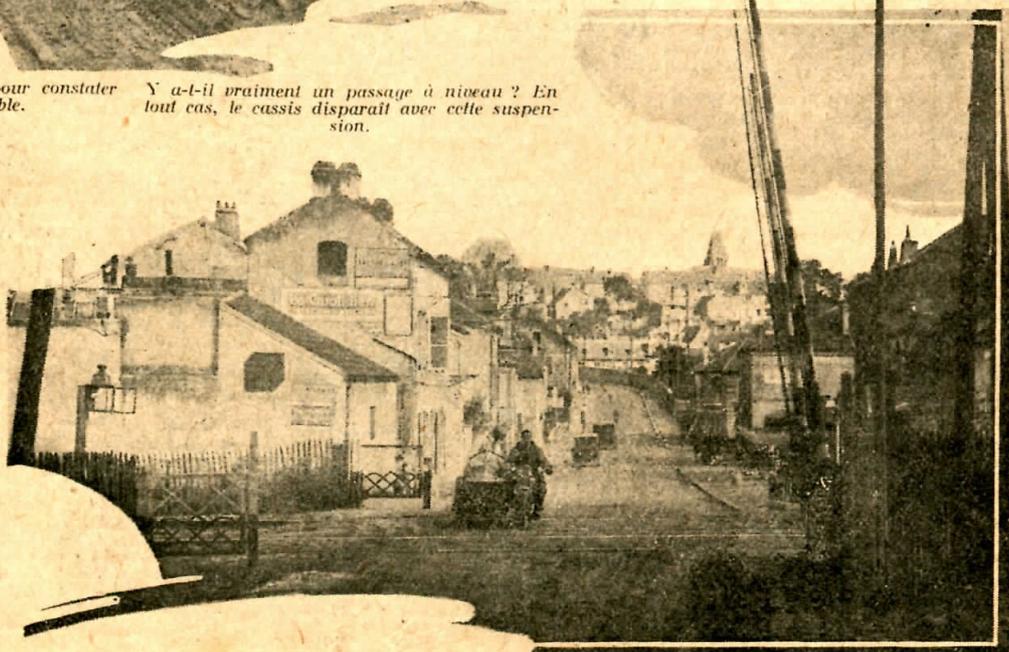
Il était logique, en quelque sorte, pour ne pas dire prévu que René Gillet, cette année, porterait son effort vers une amélioration du confort. Ce pendant, il y a déjà plusieurs années que M. René Gillet lui-même a réalisé la suspension arrière que nous voyons cette année. Après avoir travaillé ces années précédentes, la



Intrigué par les ondulations trop douces, l'essayeur cherche à comprendre pourquoi ce confort technique.

question mécanique, puis la question présentation : c'est pourquoi nous voyons, aujourd'hui, René Gillet nous présenter une suspension arrière.

Cette innovation ne présente cependant pas d'aléa, puisque depuis longtemps déjà, le principe a fonctionné pour la plus grande satisfaction des possesseurs de sidecars René Gillet : le principe de cette suspension disons-nous, est le même, en effet, que celui depuis longtemps en circulation sur les sidecars de cette marque. Ce n'est donc qu'une adaptation d'une solution déjà éprouvée par conséquent, qui ne doit pas effrayer ceux



qui redoutent par principe les applications de formules nouvelles.

C'est pourquoi, quand il me fut donné d'essayer la René Gillet à suspension arrière, je ne me livrai à aucune démonstration enthousiaste ; cela me semblait normal, et j'aurais été plus que surpris si cette suspension n'avait pas donné d'office une satisfaction absolue.

La meilleure place pour éprouver l'efficacité d'une suspension arrière se trouve sur le tansad ; j'adoptai le rôle de passager, malgré la tentation d'un confortable sidecar à roue également suspendue.

Les passages sur les pavés de Bourg-la-Reine démontrèrent que cette suspension égalisait totalement les défauts des pavés et aplanissait les passages simplement mauvais. Il nous fallut, pour pousser l'essai

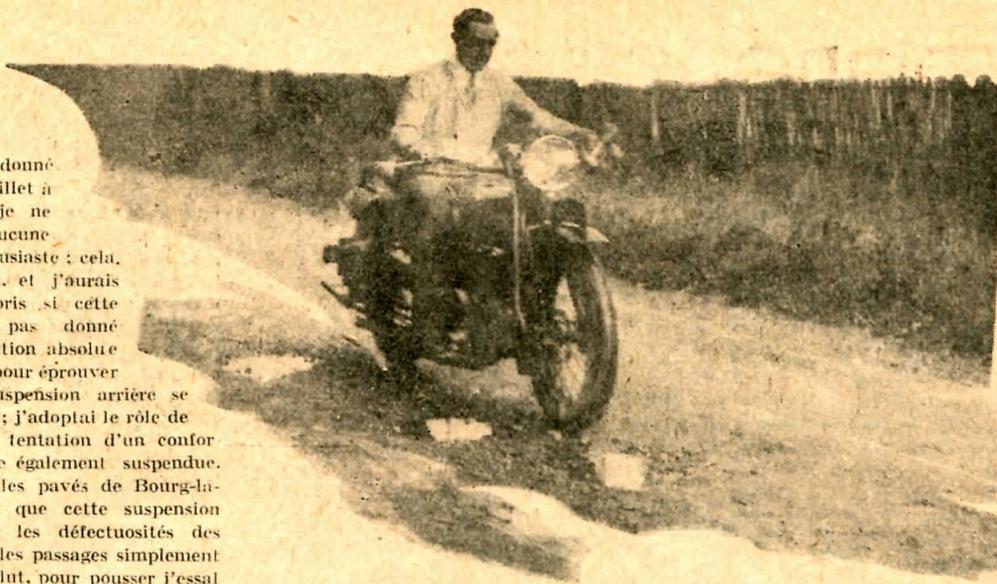
à l'extrême, rechercher des petites routes vraiment déplorables, des chemins de terre

battue, des portions de pavés depuis longtemps privées de soins et les traversées goudonnées de certains passages à niveau.

Les photos jointes à cet article montreront de fameux nids de poules que nous avons franchis en sidecar à 70 à l'heure sans être incommodés ; les chocs brutaux sont transformés en oscillations d'une certaine amplitude, changeant les secousses en une sorte de balancement très supportable ; on n'a à aucun moment l'impression de buter littéralement contre quelque chose de rigide qui vous décroche tous les organes en vous décollant du tansad.

Autre avantage : la suspension de la moto semble un complément logique de la suspension du sidecar ; l'ensemble se comporte ainsi comme une suspension arrière de voiture à roues indépendantes ; le sidecar garde son parallélisme et tout l'ensemble se comporte avec une symétrie qui n'existe pas quand seule la roue du sidecar est suspendue ; on s'en aperçoit aisément quand, chevauchant à rebours le tansad, on observe le travail de ces deux suspensions jumelles : celle du side et celle de la moto.

Cette symétrie du fonction-



Essayons donc tous obstacles en solo... même impression de sécurité.

nement des suspensions a comme autre conséquence normale d'améliorer la suspension du sidecar lui-même, qui n'encaisse plus

ainsi les réactions imposées à la moto par les dénivellements de la route.

Je préfère, pour mon compte, un sidecar suspendu avec une moto à roue arrière suspendue, ou un sidecar à roue non suspendue avec une moto à arrière rigide, la combinaison mixte (roue de sidecar suspendue attelée à une moto à arrière fixe), me donnant un peu l'impression d'une voiture qui n'aurait de ressorts que d'un côté.

Cette suspension arrière se traduit donc par des avantages certains en tansad et en sidecar, améliore d'une façon indéniable le confort des passagers assis dans la carrosserie ou à cheval sur le siège arrière.

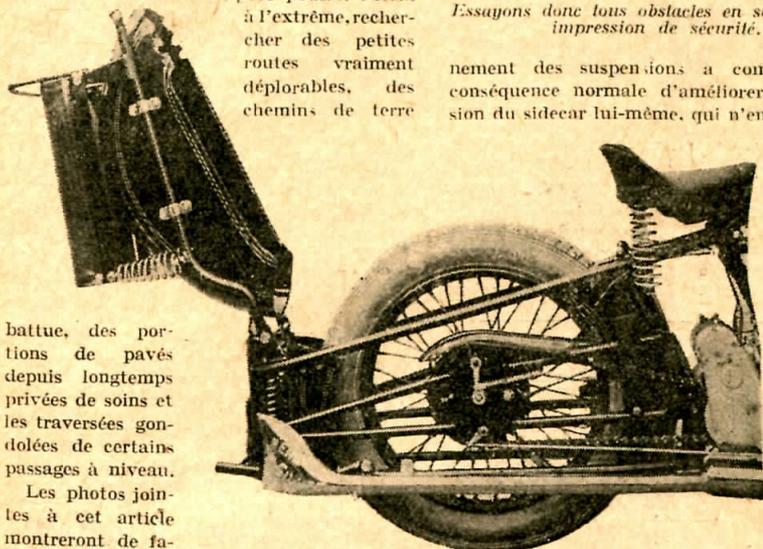
Du point de vue maniabilité, la suspension arrière ne crée aucune complication ; bien au contraire, il semble que les réactions dans la direction soient sensiblement atténuées du fait de la suppression des rebonds de la roue arrière.

En solo, il n'y a pas davantage de changement de conduite, la réalisation de l'arrière évite toute distorsion et toute différence d'alignement des deux roues ; la machine reste invariablement en ligne ; il est très amusant, après quelques essais, et ayant trouvé la

vitesse correcte, de passer d'un trou dans l'autre et de sentir la machine descendre et remonter sans heurt ; les roues semblent, à l'allure convenable, coller littéralement au sol et épouser admirablement tous les

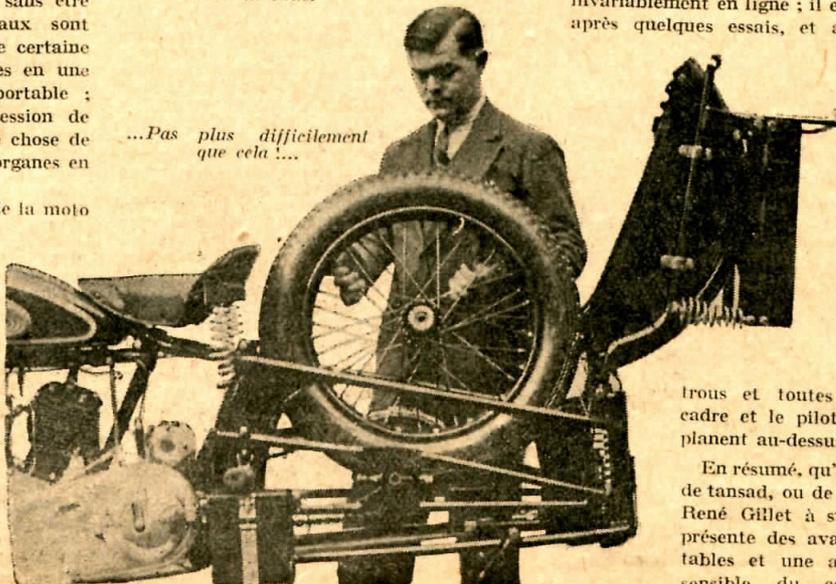
trous et toutes les bosses ; le cadre et le pilote, comme isolés, planent au-dessus du chaos.

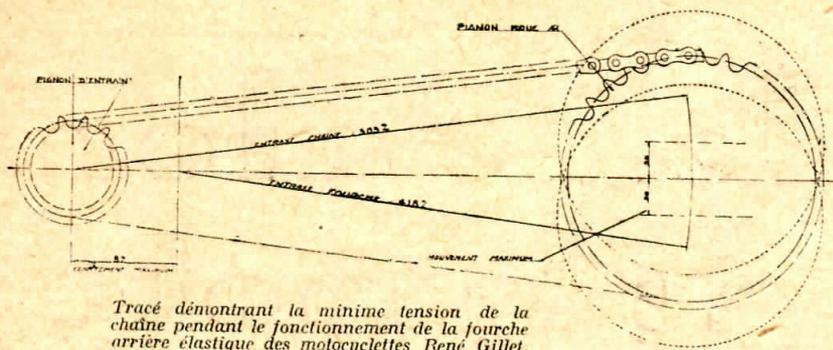
En résumé, qu'il s'agisse de sidecar, de tansad, ou de solo, la nouvelle René Gillet à suspension arrière présente des avantages incontestables et une amélioration très sensible du confort : traitée



Et voilà comment on enlève la roue.

...Pas plus difficilement que cela !...





Tracé démontrant la minime tension de la chaîne pendant le fonctionnement de la fourche arrière élastique des motocyclettes René Gillet.

avec le même scrupule et avec la même probité qui ont toujours présidé à la

fabrication René Gillet, elle fait honneur à nos doyens de la motocyclette et sera la

Mon petit doigt m'a dit...

... qu'à la suite d'un article indiquant l'originale poutre matriciée constituant l'élément supérieur d'un nouveau cadre anglais, trois constructeurs français revendiquent, avec raison, l'antériorité.

... qu'en effet, au Salon 28, sinon à celui de 27, nous avons vu dans trois stands, cette poutre-maîtresse, donc, de conception bien française.

... qu'un nouvel arbre à cames en tête

anglais affiche une telle ressemblance avec un arbre à cames en tête français, monté soit en bloc-moteur, soit en moteur séparé, qu'il se pourrait bien qu'ils soient du même père.

... que, là encore, l'antériorité est française.

... qu'un long article sur un journal du soir, démontrait que la proportion des morts en aviation était infime en comparaison du kilométrage parcouru.

... qu'il serait intéressant que le même

cause d'une recrudescence de vogue auprès des fidèles de cette marque, amateurs de grand tourisme sûr et aussi de confort certain.

Ceux nombreux, qui, pour bien des raisons valables, préfèrent le sidecar à la voiturette auront une raison de plus, ainsi de persévérer dans leur ferme conviction de la supériorité, pour le tourisme rapide, de la formule moto sur la formule voiturette au point de vue rendement, économie et, désormais confort : il était déjà prouvé qu'une sidecar était mieux suspendu que la plupart des voiturettes utilitaires ; si donc maintenant la moto bénéficie, elle aussi, de cet avantage, on peut en conclure qu'elle fera obligatoirement de nouveaux adeptes.

Max END.

quotidien établit le même parallèle, vis-à-vis de la moto...

... qu'on parle en lieu haut de mettre l'embargo sur tous les coureurs qui font, ouvertement ou non, partie d'une fédération assez moribonde actuellement.

... que la disqualification à vie semble pourtant une mesure bien draconienne.

... qu'un grand quotidien sportif a publié récemment la photo d'un engagé au circuit de l'Armistice, sidecariste d'ailleurs très sympathique à nous-mêmes.

... que, lorsque l'on veut amplifier une rubrique, on la confie à des compétences pour éviter des confusions regrettables pour le journal et risibles pour le lecteur.

... que c'est ainsi qu'un coureur de B.S.A., très connu, bénéficie ou non d'une publicité faite sur un usage de Terrot qui ne s'attendait pas à telle aventure.

KAMOTSU

De-ci, De-là

Le Rallye des Gillettistes

(Suite voir page 1421)

Viennent ensuite : M. Chabonet, Versailles (26 x 3 1/2) ; 1 enveloppe (N° 18) : M. Coenoy, 79, rue Paroisse, Versailles ; 1 enveloppe (N° 8) ; 1 enveloppe (N° 29) : M. Reumoux, 95, avenue J.-B. Clément, Boulogne-sur-Seine ; 1 enveloppe (N° 42) : M. Lecocq, 16, rue Faidherbe, Paris ; 1 enveloppe (N° 19) : M. Andals, 88, rue Miromesnil, Paris ; tansad (N° 38) : M. Fracalanza Antonio, 74, rue Hazette, Embourg, Liège ; tansad (N° 3) : M. G. Cillon, 4, rue du Pont du Jour, Montgeron ; tansad (N° 37) : M. Matz Nicolas, rue Guillaume Legrand, Embourg Chénée Liège ; tansad (N° 9) ; tansad (N° 4) : M. Antoine, 41, rue d'Alfort, Créteil ; tansad (N° 2) : M. Delorme, 62, rue Royale, Versailles ; tansad (N° 31) : M. Poncin Louis, 26, rue de la Station Chénée Liège ; tansad (N° 36) : Mme Fracalanza, 71, rue Hazette, Embourg, Chénée Liège ; chambre (N° 25) : M. Bassard, 2, rue Feutrier, Paris ; chambre (N° 24) : M. Fouache, 132, rue Damrémont, Paris ; chambre (N° 27) : M. Lombardini, 14, rue Panama, Paris ; chambre (N° 14) : M. Wastiaux, chez M. Delfosse ; chambre (N° 11) : M. Capliez, 8, rue Saint-Sulpice, Paris (27 x 4) ; chambre (N° 22) : chambre (N° 45) : M. Chevalier, 4, rue Notre-Dame de Bonne-Nouvelle, Paris ; chambre (N° 40) : M. Maupoil, 35, avenue Pasteur, Montreuil-sous-Bois ; chambre (N° 39) : M. Lempereur, rue de Eglise, Chénée ; chambre (N° 5) : M. Bedin Lucien, 75, rue Croix Nivert, Paris ; Bougie Champrat (N° 28) : M. Vanpuybrouck, 61, rue Emile Moreau, Roubaix ; bougie Champrat (N° 7) : M. Daguet, 13, avenue Ville-neuve l'Etang, Versailles ; bougie (N° 33) :

M. Lallemond, Chénée ; bougie (N° 35) : M. Poncin, rue de la Station, Chénée ; bougie (N° 12) : M. Goens, Asnières (Seine) ; bougie (N° 6) : M. Moutouillout, 8, rue Baguenois, Reims ; bougie (N° 20) : M. Froissard, 43, rue Gambetta, Le Mans ; bougie (N° 13) : M. Renard, 8, place du Chapitre, Reims ; bougie (N° 17) : M. Barbe, 2, rue des Moulineaux, Meudon.

Nos Assurances

Pas assuré à Moto Revue

J'ai eu, il y a quelques jours, un accident d'auto. Je revenais de promenade sur un Morgan sport à air qui m'appartient et qui a environ 1.000 kilomètres de route (il est sorti le 22 août) ; j'ai rencontré un camion 2 tonnes, conduit par un chauffeur ivre ; malgré les précautions que j'ai prises, puisque j'ai descendu dans le fossé droit de la route, la roue jumelée arrière du camion m'a enlevé une aile, une roue et faussé le châssis.

La Compagnie d'assurances adverse m'accorde le changement du châssis et réparation complète ; seulement, comme je demande 1.500 francs de dépréciation, (le véhicule étant neuf) et 30 fr. d'indemnité journalière, elle ne veut m'accorder que 30 francs d'indemnité, mais seulement pendant la durée de la réparation, et non depuis l'accident, ce qui me fait perdre 8 jours. De plus, elle ne veut rien savoir pour la dépréciation.

Veuillez me faire savoir, je vous prie, si j'y ai droit, et si je dois pousser l'affaire.

J. RICHARD, abonné.
Ingénieur E. C. B.

Nous ne croyons pas que la Compagnie d'assurances puisse être obligée de payer une dépréciation, dès l'instant que le véhicule est remis rigoureusement en l'état où il se trouvait avant l'accident. Nous ne vous engageons pas à la poursuivre en justice.

Pour l'indemnité journalière, faites ressortir que votre Morgan était inutilisable après

l'accident et que la privation a commencé à ce moment-là. En somme, dès l'instant que la Compagnie d'assurances a reconnu que vous aviez droit à une indemnité, vous pouvez exiger que cette indemnité parte du jour de l'accident.

Pour les cyclocaristes

Avant fait l'acquisition d'un Morgan à air en novembre 1928, je vous serais reconnaissant de me renseigner sur le graissage du moteur.

60 à 70 gouttes à la minute sont-elles suffisantes pour une allure maximum de 60 km., ou faut-il laisser couler un mince filet au compte-gouttes ?

Dans le premier cas, aura-t-il risqué de grippage ? J'emploie la Spido T.

G. BERNIERES, n° 69692.

L'huile que vous nous indiquez convient fort bien au moteur du Morgan et une soixantaine de gouttes à la minute représentent à l'allure indiquée un graissage normal. Les premiers temps comme pour tout moteur neuf, il est bon d'ajouter un peu d'huile à l'essence (2 à 3 0/0) ou 15 gr. d'huile spéciale par bidon. De plus, mercez très doucement pendant les 500 premiers kilomètres.

Un nouveau cyclocar

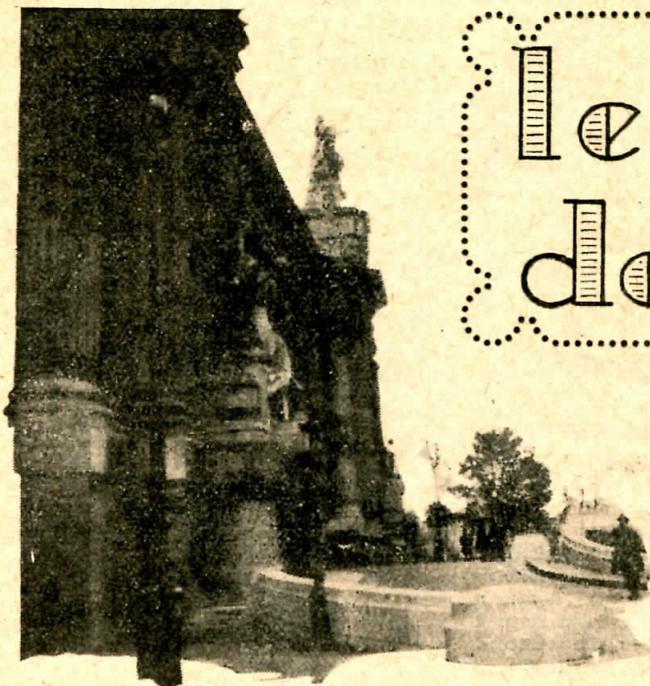
J'attire l'attention de la « page du cyclocar » sur la voiturette Charles Mochet, Saint-Ouen-sur-Seine. Elle a 4 roues, 2 places côte à côte, châssis en tôle d'acier, 4 ressorts 1/2 cantilever, moteur monocylindrique à l'arrière, refroidissement par « air-cooling », cycle 2 temps et cylindrée 350 cmc. Peut-être y-a-t-il des lecteurs que cette solution intéresserait.

Veuillez me dire par la voie du journal si Rovin et Austral vendent des cyclocars des modèles avec lesquels ils courent ?

H. L. TUCKER.

Constructeurs, répondez !

Le Salon de la moto



Propos d'un optimisme

Voici trois jours que le Salon est passé. Les impressions multiples qu'on y a reçues commencent à s'organiser, à se classer, à s'éclaircir. De cette énorme quantité de machines quelques-unes sont déjà oubliées. Nous ne voulons pas dire par là qu'elles n'ont pas de valeur et qu'elles ne puissent donner satisfaction à une nombreuse clientèle. D'autres au contraire laissent un souvenir durable. On a senti, chez leurs créateurs le besoin de progresser, de s'approcher plus près d'un idéal. Ainsi chacune des visions enregistrées vient pour ainsi dire à son plan.

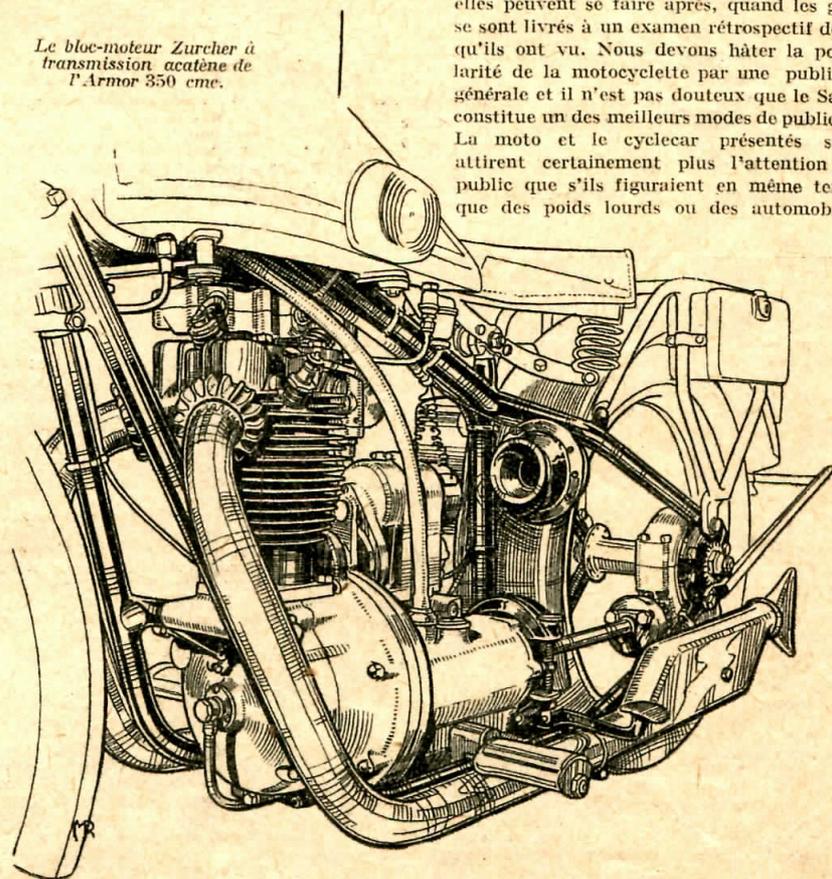
Nous avons tout d'abord l'impression que le Salon a été un succès, au point de vue public. Nous n'avons sans doute pas battu le record des entrées du Salon de l'Automobile, mais les personnes qui sont venues sont sans aucun doute venues pour la moto elle-même. Nous voulons dire par là qu'elles n'ont pas franchi les tourniquets parce qu'il s'agissait d'une obligation mondaine, ou bien parce qu'elles voulaient voir, par curiosité une voiture de course, un châssis d'un demi-million ou une carrosserie somptueuse. Nous avons, bien entendu, vu les gosses chasseurs de catalogues, de primes, et... de spécimens de *Moto-Revue*, mais c'est peut-être simplement une publicité à retardement et c'est, qu'on me passe l'expression, de la graine de motocyclistes. Pourtant la moyenne partie des visiteurs était formée par des acheteurs possibles et probables venus pour se documenter. Beaucoup, après avoir admiré des modèles de grand luxe, achèteront peut-être une moto à 1.500 francs, mais cela n'a aucune importance. Quand on a goûté à la moto on ne peut plus s'en passer. Combien de motocyclistes passés à la voiture, renoncèrent bientôt à celle-ci, pour revenir à la moto. Que les visiteurs viennent pour la moto et

uniquement pour elle, c'est ce qui est certain. Nous ne bénéficions pas de cette affluence pour ainsi dire artificielle que nous avions au temps où nous occupions les galeries et l'automobile le rez-de-chaussée. Cette foule venait alors pour l'automobile et ne venait jeter un coup d'œil sur les motos

que pour dire qu'elle avait tout vu et en avait pour son argent. Le bruit a couru que l'année prochaine le Salon de la Moto et celui des poids lourds auraient lieu en même temps, une association des extrêmes. Cela a été démenti et nous nous en réjouissons.

Certains exposants, en général pendant les premières heures de la matinée, exprimaient le désir que le Salon de la Moto fût à nouveau rattaché à celui de l'auto. Ils changeaient heureusement d'avis quand vers dix heures la foule arrivait. Nous croyons que le principe d'un Salon spécial de la moto est le meilleur. La moto connaît actuellement un développement rapide et qui s'améliore sans cesse. Elle ne doit être soumise à aucune tutelle. Elle est capable d'assurer à elle seule son succès sans avoir à bénéficier par ricochet de l'intérêt que le public porte à l'automobile. Nous ne contestons pas que le Salon coûte cher aux exposants et même que dans certains cas les affaires réalisées ne sont pas proportionnées aux dépenses faites et à l'effort fourni. Ce n'est pas une très bonne raison. Si les affaires ne se font pas sur-le-champ, dans l'enceinte même du Salon, elles peuvent se faire après, quand les gens se sont livrés à un examen rétrospectif de ce qu'ils ont vu. Nous devons hâter la popularité de la moto par une publicité générale et il n'est pas douteux que le Salon constitue un des meilleurs modes de publicité. La moto et le cyclecar présentés seuls attirent certainement plus l'attention du public que s'ils figuraient en même temps que des poids lourds ou des automobiles.

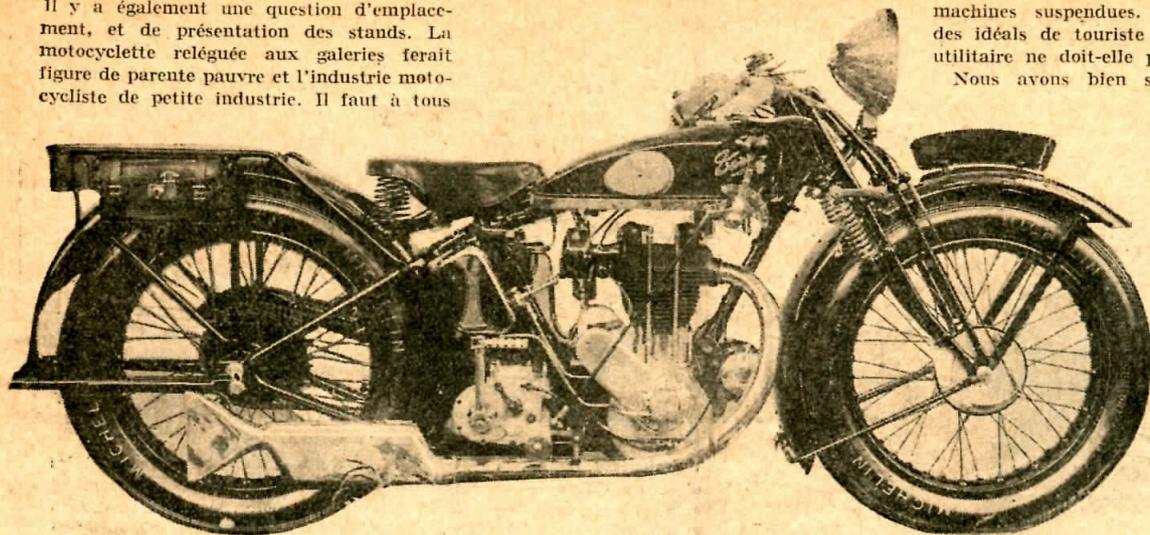
Le bloc-moteur Zürcher à transmission catène de l'Armor 350 cmc.



Il y a également une question d'emplacement, et de présentation des stands. La motocyclette reléguée aux galeries ferait figure de parente pauvre et l'industrie motocycliste de petite industrie. Il faut à tous

machines suspendues. Ce sont là peut-être des idéals de touriste; mais la bicyclette utilitaire ne doit-elle pas exister?

Nous avons bien souvent envisagé la



Terrot et sa
350 cmc.
à culbuteurs
un échappement.

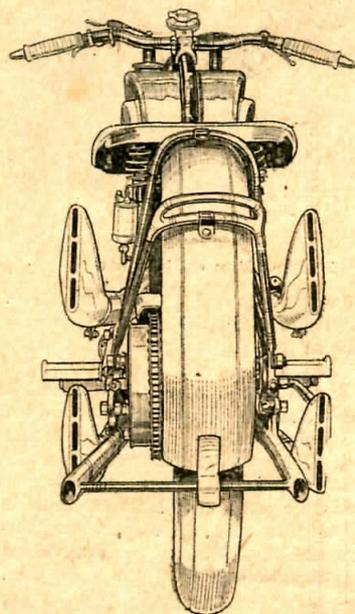
Ligne nette : et
c'est la Koehler
Eseffier, 2 cylindres,
1.000 cmc.,
4 échappements....!

égards que notre salon motocycliste devienne le premier du monde. Nous avons la chance de disposer, et pour nous seuls, d'un monument comme le Grand Palais. Ne renonçons pas à cette chance. Si le Salon eût donné l'impression d'un cadre trop vaste pour les machines exposées, nous pourrions admettre qu'on cherchât à partager avec une autre exposition, mais il n'en est rien et le nombre des machines exposées, leur présentation intelligente et ingénieuse font sentir qu'il y a là une industrie importante qui travaille et qui prospère.

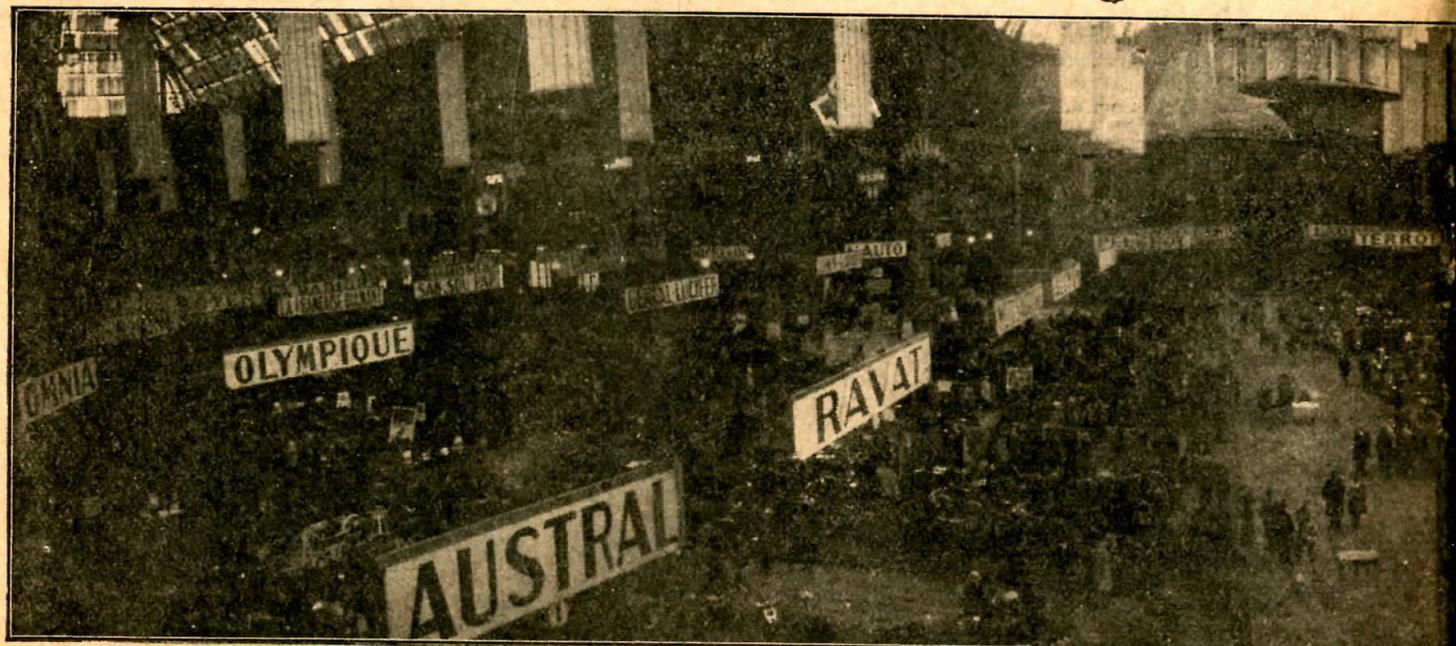
Moto et bicyclette

Est-ce parce que, motocyclistes, nous avons vu le Salon en motocycliste, mais il nous a semblé que la motocyclette s'est développée au détriment de la bicyclette. Certes nous savons fort bien qu'il ne faut pas accorder une trop grande confiance aux statistiques d'expositions et encore moins à des impressions. Nous savons que les

cyclistes roulent par millions alors que nous n'en sommes qu'aux centaines de mille. Nous n'avons nullement enfin l'intention de contester le charme et la commodité de la bicyclette. Ces réserves faites, il nous a paru que la bicyclette au Salon retenait beaucoup moins l'attention des visiteurs, et que dans la plupart des stands elle ne figurait plus qu'au second plan. Des marques pour lesquelles la bicyclette était autrefois l'essentiel, et qui ne fabriquaient des motos que comme une « second line » ont fait maintenant passer la mode au premier plan. Enfin, mais peut-être nous reproche-t-on d'être incompetents, il ne nous a pas semblé que la bicyclette ait beaucoup évolué au cours des dernières années. Un grand nombre de machines n'ont pas encore de changement de vitesse et malgré toute la souplesse du moteur humain, nous croyons que c'est une lacune. Bien que l'on ait créé des freins à segments internes, on trouve dans la plupart des cas des freins sur jante. Pas de carters de chaînes, un nombre infime de

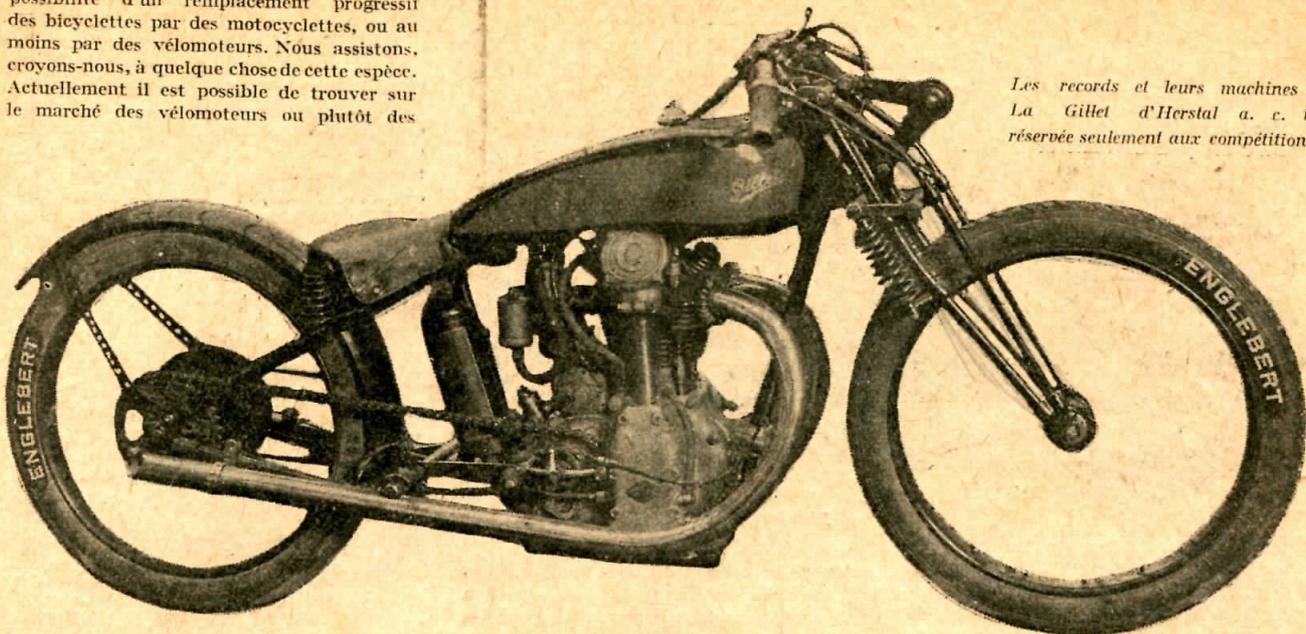


Vue G
des S
au Sal
la Moto
192

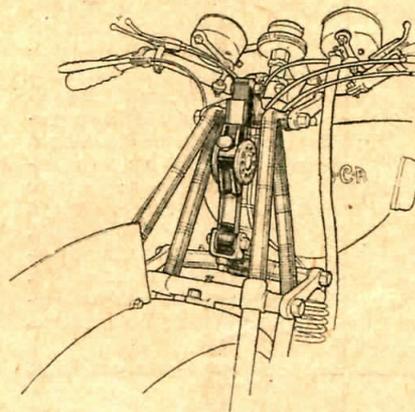


possibilité d'un remplacement progressif des bicyclettes par des motocyclettes, ou au moins par des vélomoteurs. Nous assistons, croyons-nous, à quelque chose de cette espèce. Actuellement il est possible de trouver sur le marché des vélomoteurs ou plutôt des

Les records et leurs machines !
La Gillet d'Herstal a. c. l.
réservée seulement aux compétitions



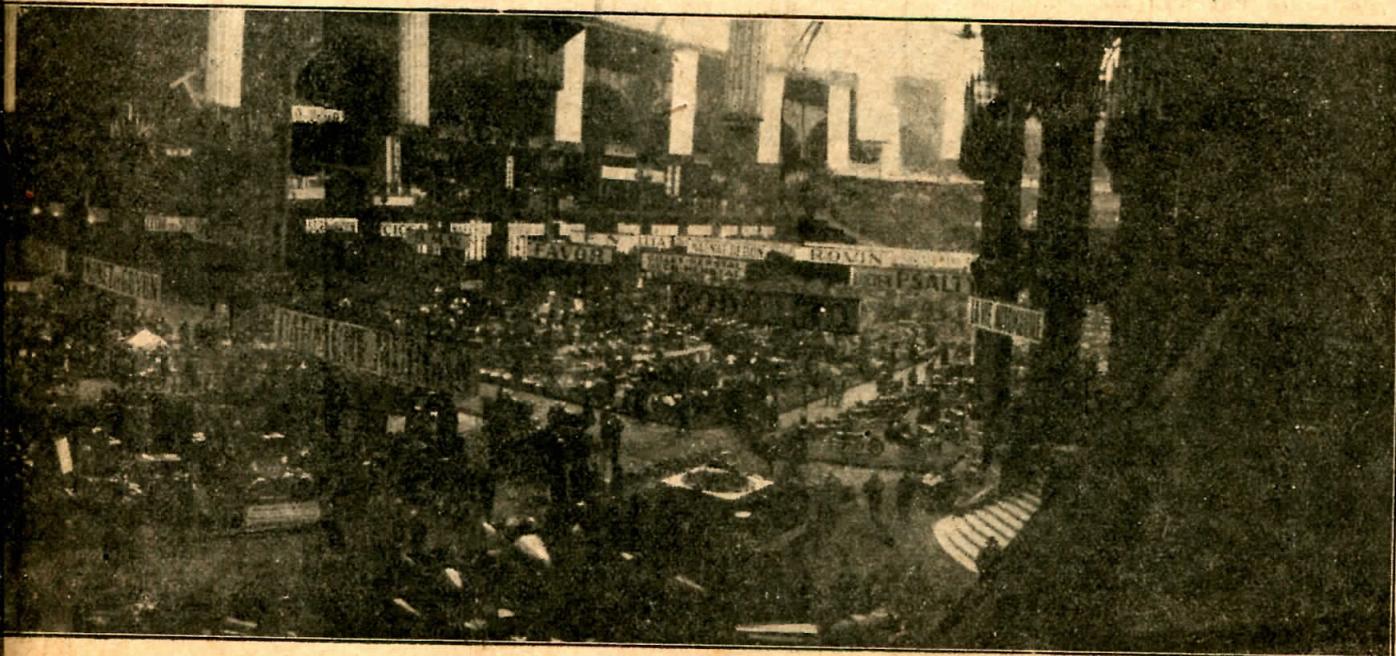
motos légères, suffisamment robustes pour assurer un service quotidien, et qui ne coûtent que quatre ou cinq cents francs de plus qu'une bicyclette. De belles machines sont un bienfait social. Assurément elles n'ont ni la vitesse ni le confort d'une motocyclette normale, mais par leur économie, leur légèreté, leur maniabilité, leur simplicité extrême elles conviennent admirablement pour de petits trajets souvent répétés, pour la circulation en ville etc... Elles ne grèvent pas un budget si modeste qu'il soit puisqu'elles font 100 kilomètres pour trois ou quatre francs. Elles montent bien les côtes, elles permettent une moyenne de 20 ou 25 à l'heure, et permettent aux ouvriers, aux entrepreneurs, aux employés en tournée, aux représentants de commerce, à tous ceux qui courent quotidiennement un



B. C. R. et son confort extrême : l'amortisseur original de fourche.

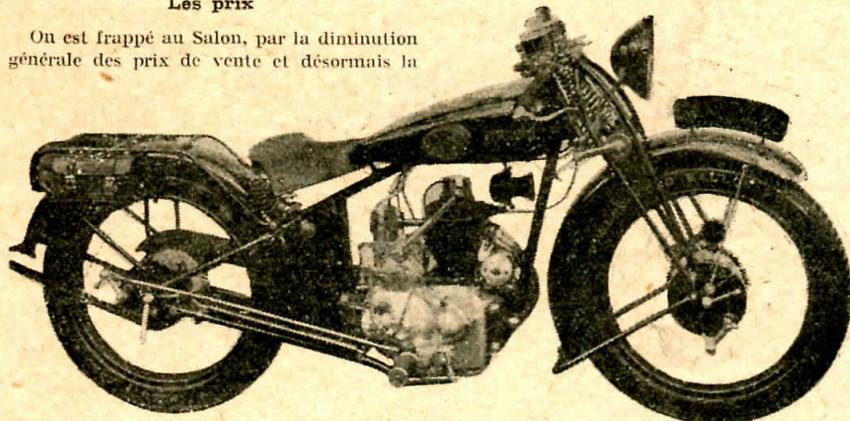
nombre restreint de kilomètres et doivent s'arrêter fréquemment, de gagner du temps et de s'épargner de la fatigue. C'est là une formule de machine qu'il ne faut pas laisser disparaître. Elle peut ne pas constituer l'idéal d'un motocycliste fanatique, épris de technique et de vitesse, mais elle met à la portée d'un nombre énorme de personnes les avantages du véhicule automobile. Comme motocyclette de complément, elle est fort utile aux possesseurs de grosses motos ou de véhicules automobiles. Nous connaissons un bon nombre de docteurs qui en font usage pour visiter les clients qui habitent à une distance restreinte de leur propre domicile et qui ainsi réalisent sur leur budget de transport un bénéfice considérable.

erale
ands
a de
clette



Les prix

On est frappé au Salon, par la diminution générale des prix de vente et désormais la



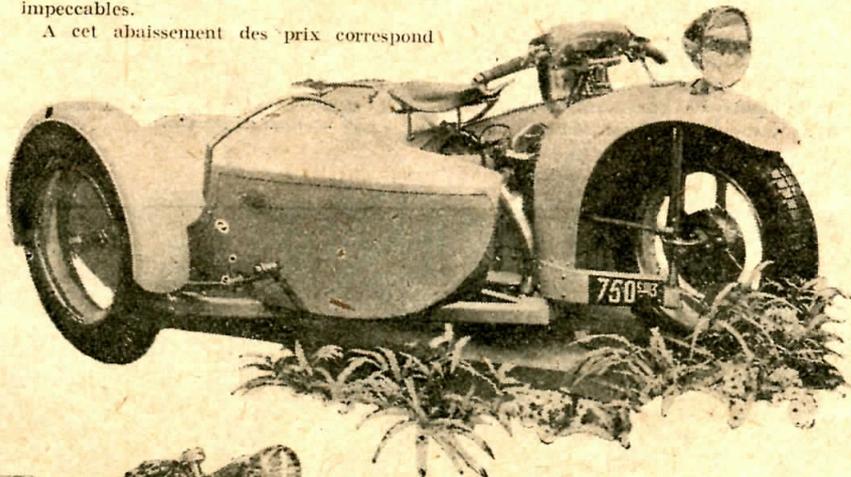
Rhonyx et son modèle Stainless.

machine française est à qualité égale de beaucoup la meilleur marché. Songeons que le prix des machines étrangères qui nous apparaît à nous Français comme élevé, étonne déjà les habitants de leur pays d'origine. Que dire alors des prix auxquels arrivent nos industriels? Pour qui est tant soit peu au courant des organisations industrielles et des difficultés de production, il y a là un effort que l'on peut sans exagération, qualifier d'admirable. On nous parle sans cesse de la construction automobile et très justement, mais actuellement l'industrie motocycliste a su s'organiser avec autant de méthode. Il se peut qu'il y ait encore par-ci par-là quelques petites marques qui se contentent d'assembler des cadres, des moteurs, des roues achetées chez des spécialistes, il se peut qu'on trouve quelques baraques en planches somptueusement baptisées usines, mais dans la lutte actuelle leur nombre diminue rapidement. Même les petites marques et encore leur production actuelle est plus considérable que ne l'était il y a quatre ou cinq ans celle des plus grandes marques), sont organisées pour une production économique.

Cette baisse de prix n'est nullement obtenue par un sacrifice de la qualité. Il y a des économies qu'il ne faut pas faire, et nous ne pouvons pas admettre par exemple qu'on emploie une boîte calculée pour 350 avec un moteur de 500. Cela, ce sont des erreurs

qu'on ne commet plus car on sait qu'elles ont été cause de bien des catastrophes non seulement pour les clients, mais pour les maisons. La qualité doit passer avant tout, qualité des matières premières, qualité de l'usinage. Le prix ne doit résulter que de l'organisation industrielle. Nos constructeurs l'ont compris, et nous pouvons affirmer qu'ils persévéreront dans cette voie. Il est en particulier un point sur lequel ils ne devront pas cesser de porter leur attention : les accessoires. Il faut avoir le courage de ne pas céder à la tentation. Un accessoire doit être d'aussi bonne qualité que le reste de la machine. Nous avons vu naguère d'excellentes machines gâtées par des accessoires défectueux. Il faut se résoudre malgré la lutte commerciale à payer un prix suffisant des accessoires impeccables.

A cet abaissement des prix correspond



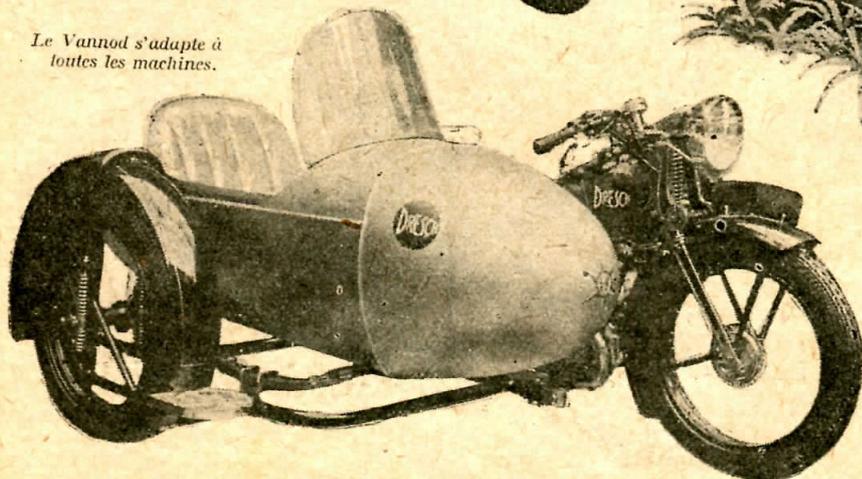
Le Bernardet s'adapte à toutes les machines

tèle qui en résulte. Nous ne serons plus longtemps avant d'arriver au demi-million. La progression serait encore plus rapide s'il y avait parmi nous moins d'imprudents et si la presse profane ne s'acharnait sur la moto d'une manière injustifiable.

Un grand Salon

Les étrangers qui ont visité le Salon, ont été surpris. Depuis la guerre chaque Salon a marqué un progrès, mais jamais nous n'avions encore fait un pareil pas de géant.

Le Vannod s'adapte à toutes les machines.



A quelque point de vue qu'on se place, nous avons rattrapé et même sur certains points dépassé la construction étrangère. Il y avait au Salon l'élite de la construction anglaise, allemande et belge. Nous n'entendons pas, par un sentiment mesquin de chauvinisme, dénigrer ces splendides machines, mais les nôtres sont aussi bien finies, aussi bien présentées. Nous ne trouvons plus, ou rarement, de ces émaux aux teintes bizarres, où pour un peu on aurait retrouvé des poils de pinceau, de ces nickels mal appliqués, de ces pièces où l'on voyait encore des bavures et des coups de lime. Evidemment une machine grossièrement finie peut être tout de même une bonne machine, mais en principe ce souci de la présentation extérieure peut être considéré comme l'indice d'un soin qui s'exerce aussi bien dans l'usage des organes internes. Gageons que ce cylindre aux ailettes si nettes, avec sa base polie et nickelée présente intérieurement des parois soigneusement glacées, un piston ajusté au centième de millimètre, que les engrenages de cette boîte extérieurement parfaite ont été eux aussi taillés avec une extrême précision dans les meilleurs aciers. Une machine bien finie, fait, et très justement, l'orgueil de son propriétaire. On l'entretient plus volontiers, elle se déprécie moins. Une belle présentation n'est donc nullement de l'enfantillage ou de la vanité. Il ne faut pas non plus croire qu'elle se limite aux machines d'exposition. Il y a, chez nos constructeurs, une volonté déterminée de

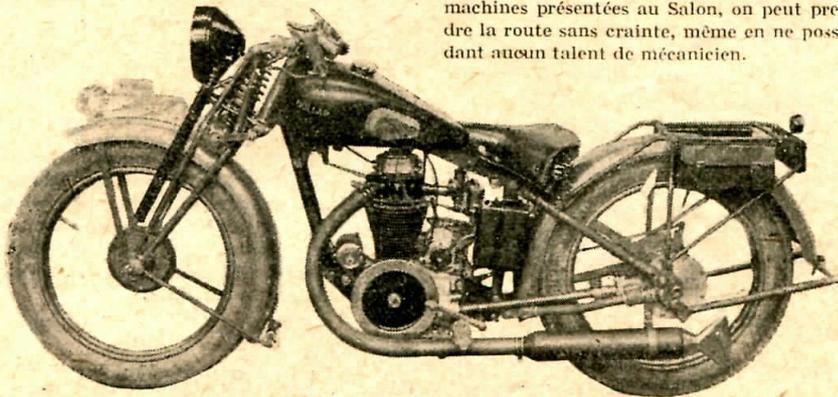
ques qui ne cataloguent des motos que par acquit de conscience, pour faire comme tout le monde, pour ne pas manquer une vente, si un client se présente. Mais les marques qui veulent vraiment faire de la moto un succès présentent des modèles exempts de toute faute sérieuse. On peut d'aventure trouver une commande qu'on voudrait plus accessible, un bouchon de remplissage mieux placé, mais on est en tout cas assuré d'avoir un cadre rigide, un moteur bien assis, une fourche qui ne s'affaissera pas, bref la certitude qu'on ignorera pendant toute l'existence de la machine des ennuis sérieux. On peut discuter sur certains points épiloguer sur la chaîne et le cardan, le mono ou le polycylindre, le tube ou la tôle, mais une chose n'est pas douteuse : c'est qu'avec n'importe laquelle des machines présentées au Salon, on peut prendre la route sans crainte, même en ne possédant aucun talent de mécanicien.

Loriot équipé de la boîte électromécanique Cottal.

Certains détails, longtemps négligés ont maintenant retenu l'attention des constructeurs. Pour ne prendre qu'un exemple, l'amovibilité de la roue arrière a été très étudiée et nous en reparlerons à propos de la transmission.

Autre chose : les nouveautés qui ont paru au Salon n'ont rien de veaux à cinq pattes. Nous qui avons la chance de pouvoir pénétrer dans les coulisses, nous pouvons affirmer que des machines d'apparence et de conception nouvelles comme la Motobécane à quatre cylindres et le Majestic pour ne prendre que deux exemples très caractéristiques, ne sont pas des machines assemblées hâtivement à la dernière heure et présentées au Salon, simplement pour faire sensation. Ce sont des modèles longuement éprouvés et qui n'ont été mis sur le marché qu'après la certitude qu'ils pouvaient être mis entre les mains des acheteurs, sans qu'ils risquent de donner des ennuis. En règle générale, la construction en série d'un nouveau modèle n'est maintenant entreprise qu'après des essais prolongés et satisfaisants. C'est là une saine méthode et qu'il faut approuver sans réserve, car elle fera disparaître cette phobie des nouveautés qui existe trop souvent chez le public et qui est un frein au progrès.

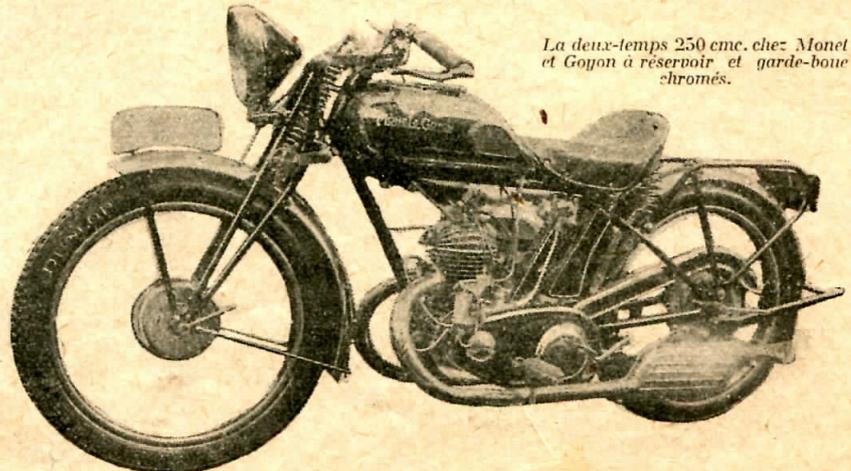
On a vu figurer au Salon de nombreuses coupes de moteurs et de machines. Non seulement, cela éveille la curiosité du public, mais encore renseigne très utilement les motocyclistes avertis. Cela montre de plus que les marques ne craignent pas de montrer ce



La Dollar, à cardan et moteur Chaise.

faire le mieux possible. Cela est d'autant plus remarquable que les prix sont si modérés.

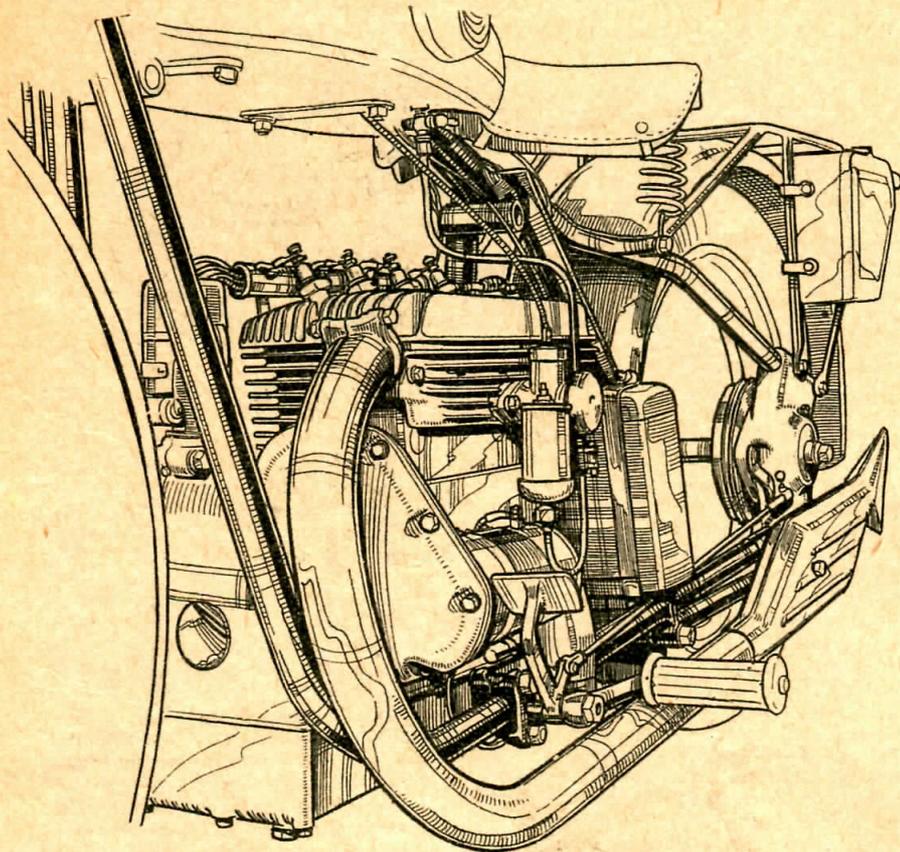
Une autre impression que laissent les machines, est celle de robustesse et de confort. Tout est largement calculé pour résister presque indéfiniment aux chocs, à l'usure. Larges moyeux, grands tambours de freins gros pneus, réservoirs de grande contenance, vastes selles, tout contribue à donner aux machines une allure trapue, puissante qui inspire confiance. Pour un peu, on se sentirait, comme Sexé, tout disposé à parcourir le globe dans tous les sens. On sent que d'année en année la motocyclette devient si on peut dire plus homogène. Entre les éléments un peu disparates dont elle était constituée à l'origine, il se crée comme une adaptation et une union. Nous relevons bien par-ci par-là quelques erreurs, des survivances d'anciens montages, mais le plus souvent chez des mar-



La deux-temps 250 cmc. chez Monet et Goyon à réservoir et garde-boue chromés.

Deux-temps ou Quatre-temps

C'est un point sur lequel il convient d'être prudent. Il y a certainement en France, en circulation, plus de deux-temps que de quatre-temps. L'autre jour, dans une ville de province nous voyions devant un garage deux motos à quatre temps contre dix motos à deux temps. Aussi ne nous hâtons pas de conclure des statistiques du Salon que le deux-temps est en régression. Le deux-temps et particulièrement pour les motos d'une cylindrée inférieure au quart de litre, reste éminemment populaire. Beaucoup de deux-temps ont disparu mais par une évolution naturelle qui veut que seuls les meilleurs types subsistent. Sans vouloir prétendre que le deux-temps à carter-pompe soit à l'abri de tout reproche, il serait injuste de ne pas reconnaître sa simplicité, son bon marché, sa souplesse, son rendement aux petites allures, bref un ensemble de qualités de premier ordre qui justifient son succès. Il y en avait au Salon des types tout à fait remarquables. L'emploi des culasses détachables en alliage léger a considérablement simplifié la question de la bougie. Celle-ci désormais est suffisamment refroidie. L'encrassement par la calamine est considérablement ralenti. Nous avons maintenant des culasses à turbulences, dont la culasse Alexon est le type le plus caractéristique. Au point de vue de la distribution le très simple distributeur tournant de l'Aubier et Dunne est à retenir. Ce moteur est d'ailleurs remarquable à plus d'un titre. Au moment où il semble que le chemisage de cylindres en aluminium présente un gros intérêt du fait de l'acier nitruré, la manière dont la chemise intérieure de l'Aubier et Dunne est montée mérite d'être examinée. Cet excellent moteur n'est pas assez connu. Nous ne parlerons pas de tous ces deux-temps aujourd'hui si bien au point : Villiers, L. M. P. Terrot, San-Sou-Pap, Train, Motobécane. Gillet d'Herstal, la Mondiale, et combien d'autres. Il est indispensable que le deux-temps subsiste. Nous ne devons pas perdre ce bon serviteur qui est actuellement le type par excellence du moteur simple et bon marché en raison même de cette simplicité.



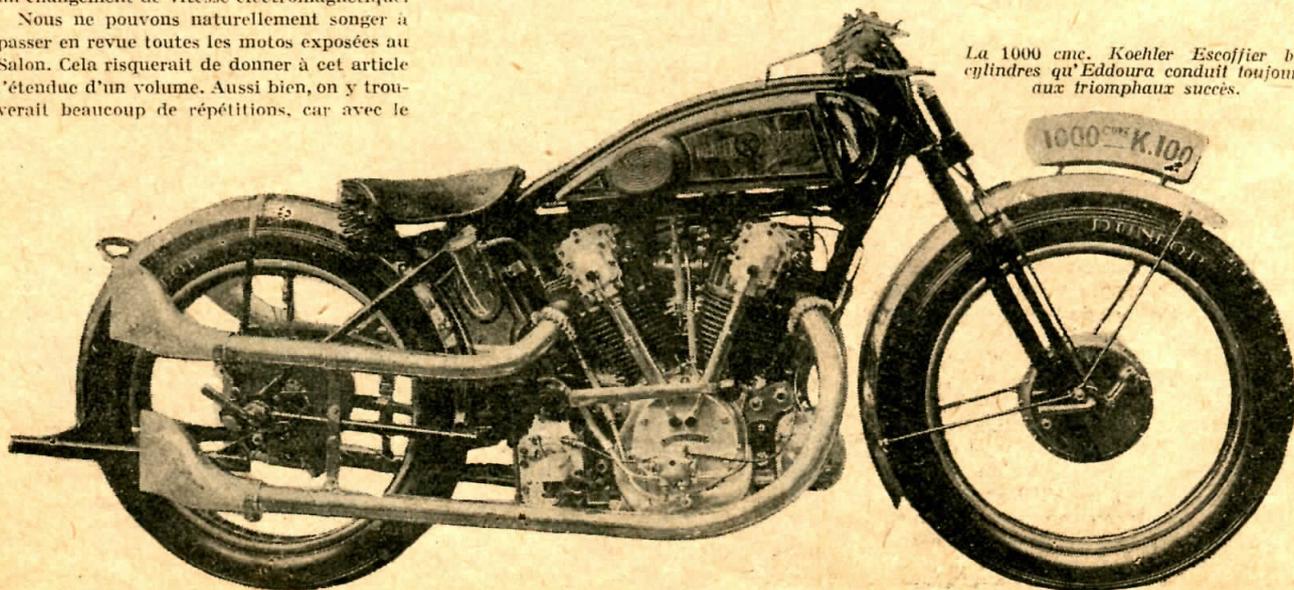
qu'elles font. Nous n'avons d'ailleurs presque plus rencontré ces airs mystérieux avec lesquels jadis on nous accueillait. A un stand on nous a donné tous les renseignements que nous demandions et de la manière la plus aimable. Nous nous en voudrions d'abuser de cette confiance. A un autre, et c'est la seule exception du Salon, on n'a rien voulu nous dire : il est vrai que nous avons trouvé dans nos confrères anglais une description absolument complète de la nouveauté en question, un changement de vitesse électromagnétique.

Nous ne pouvons naturellement songer à passer en revue toutes les motos exposées au Salon. Cela risquerait de donner à cet article l'étendue d'un volume. Aussi bien, on y trouverait beaucoup de répétitions, car avec le

Motobécane a sorti un 4 cylindres sensationnel.

système des sous-marques, les mêmes machines figurent sous des noms et des présentations différentes. D'autre part dans l'album et dans le numéro spécial du Salon, nos lecteurs trouveront tous les renseignements dont ils peuvent avoir besoin. Nous nous contenterons de signaler quelques points qui nous ont particulièrement intéressés.

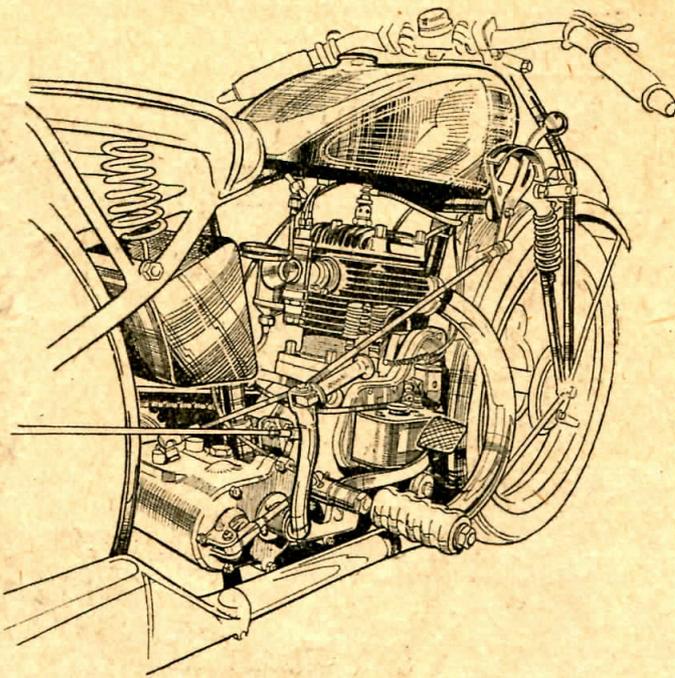
La 1000 cmc. Koehler Escoffier bicylindres qu'Eddoura conduit toujours aux triomphaux succès.



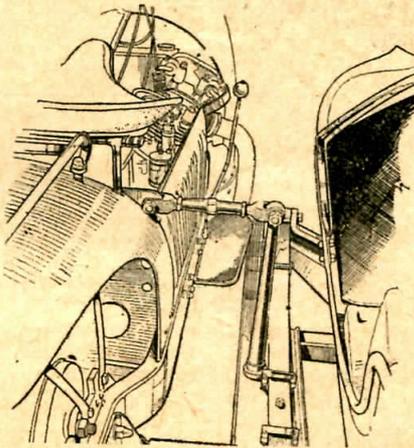
Ce n'est pas à dire que le quatre-temps de petite cylindrée soit un moteur délicat. Il y en a des exemples parfaits au Salon de la moto. Nous avons particulièrement remarqué celui de la petite Peugeot 175 cmc., dont la coupe figurait au stand de cette marque. La distribution mérite surtout d'être examinée. L'arbre à came est entraîné par des pignon : hélicoïdaux et est transversal. De part et d'autre du pignon d'entraînement il y a une came qui attaque directement le poussoir de soupape. On a ainsi une distribution très silencieuse. La place dont on dispose permet d'employer de larges comes qui sont à peu près inusables. Il n'y a pas dans ce moteur d'organes de petites dimensions et d'aspect fragile.

Si nous examinons les distributions, on ne peut pas dire qu'il y ait grand'chose de très nouveau. Une d'elles, la distribution Train a déjà fait ses preuves. Il y a sur le stand Train un stroboscope qui permet de constater combien le talon des balanciers suit fidèlement le profil de la came à des régimes de plus de 3.000 tours-minute. L'inertie de cette distribution est, malgré l'apparence massive des balanciers, inférieure à celle de la timonerie habituelle. Dans le cas des soupapes en tête, on constate une tendance à enclouer les soupapes elles-mêmes. Contrairement à ce qu'on croirait au premier abord, les soupapes et leurs ressorts ne chauffent pas davantage et de plus elles fonctionnent dans un brouillard d'huile. La distribution de la B. M. W. à culbuteurs, et surtout les tringles de commande et les culbuteurs donnent une curieuse impression de légèreté. Une telle réalisation nécessite des matériaux à grande résistance ; elle a d'ailleurs été éprouvée sur un nombre énorme de kilomètres. Nous ne mentionnons pas les tringles de distribution, ni les culbuteurs protégés. C'est déjà de la vieille histoire et on ne conçoit plus une machine moderne sans ces perfectionnements. Beaucoup de soupapes latérales. Elles donnent une distribution plus facile à dessiner, des soupapes aisées à enfermer. Le rendement en est très bon depuis l'adoption des culasses à turbulence. Naturellement pour les très hauts rendements, le chemin moins direct accompli par les gaz, la forme moins régulière de la cham-

Une 500 cmc.
latérales très
compacte : la D. S.



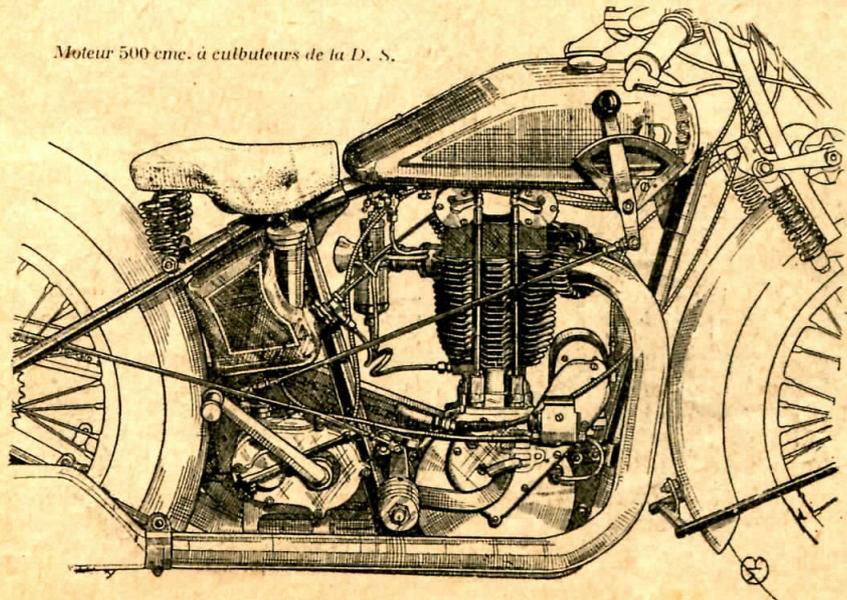
Comment est
maintenu le sidécar
Bernardet sur la
Majestic : attaches
souples.



bre d'explosion mettent les soupapes latérales un peu au-dessous des soupapes en tête, inclinées dans une culasse hémisphérique. Mieux vaut assurément un moteur à soupapes latérales bien dessiné qu'un moteur à soupapes en tête médiocre. Entre deux très bons moteurs la différence ne se fait sentir que pour des vitesses qu'un motocycliste sage n'atteint que très rarement.

Il semble d'ailleurs et nous en sommes très heureux, qu'on assiste actuellement à une réaction contre les vitesses exagérées. C'est quelque chose d'analogue à ce qui s'est passé pour la voiture automobile. On comprend fort bien que ce qui compte avant tout ce sont les reprises et le freinage, tant au point de vue des moyennes atteintes que du charme de la conduite. Bientôt l'idéal sera la machine silencieuse, bien équilibrée, stable, avec des bonnes accélérations et un bon freinage. Cela est infiniment préférable au point de vue de la popularité de la moto que des bolides trop rapides pour être confiés à des conducteurs médiocres ou imprudents.

Moteur 500 cmc. à culbuteurs de la D. S.



Polycylindres

Le Salon a vu quelques polycylindres. Le moteur en V est le plus largement représenté indépendamment des excellentes René Gillet dont nous parlerons tout à l'heure à propos des suspensions arrières : nous le trouvons sur des machines de grand sport comme la Köhler-Escoffier 1.000 cmc., qui est un remarquable engin, et sur la Styl'son 1.000 cmc., dont le moteur est un J. A. P. Nos lecteurs connaissent également la Brough Superior. Le Morgan Darmon est bien entendu fidèle à ce type de moteur. Motosacoche l'a conservé pour quelques modèles. Mais nous voudrions mentionner spécialement son emploi sur deux machines à transmission par engrenages : la Majestic et l'Helyett. Il n'est pas douteux que le moteur en V convient fort bien à cet usage.

(La suite de cette étude et des illustrations au prochain numéro).

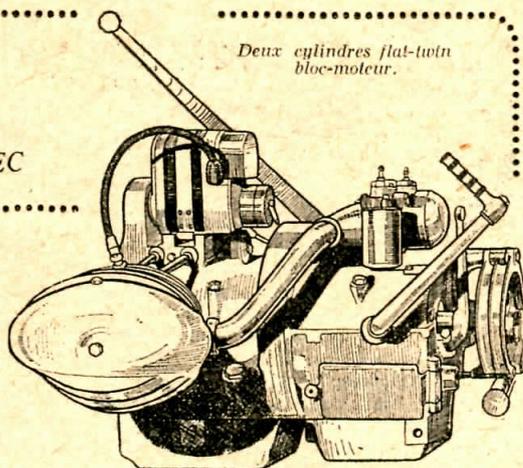
EST-CE L'AVENIR?

Polycylindres

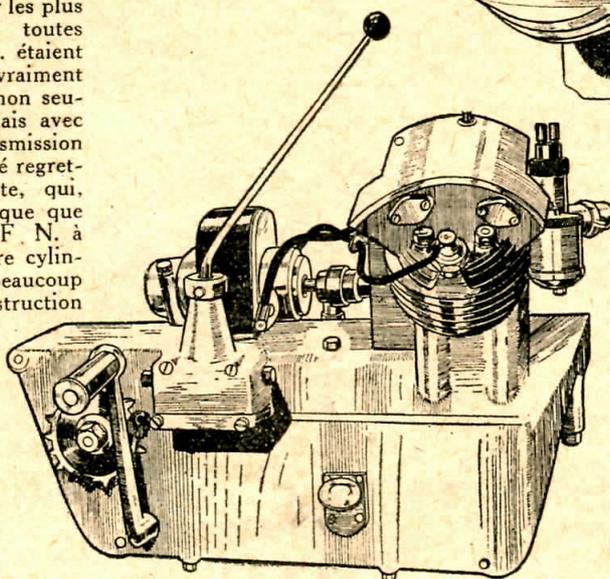
Par L. RELLEC

Nous avouons que la question des polycylindres nous tient au cœur, et il y a pas mal d'années que nous avons souhaité l'emploi plus répandu du quatre cylindres pour les cylindrées supérieures au demi-litre, et du flat-twin pour les plus petites cylindrées. Même les toutes premières quatre cylindres F. N. étaient des machines captivantes et vraiment en avance sur leur temps, avec non seulement leur quatre cylindres, mais avec l'allumage par magnéto et la transmission par engrenage. Et combien il a été regrettable que la mode motocycliste, qui, dans certains cas, n'est plus logique que la mode tout court, ait poussé F. N. à cesser la fabrication de ses quatre cylindres pour se consacrer, avec beaucoup de succès d'ailleurs, à la construction des monocylindres. Nous ne savons certes pas si une quatre cylindres 500 aura la vitesse d'un monocylindre de cette cylindrée, et en toute franchise, nous ne le pensons pas, à moins qu'on ne monte un compresseur. Mais nous croyons qu'une machine de ce type pourra, sans sacrifier la souplesse au rendement, atteindre le 100 ou

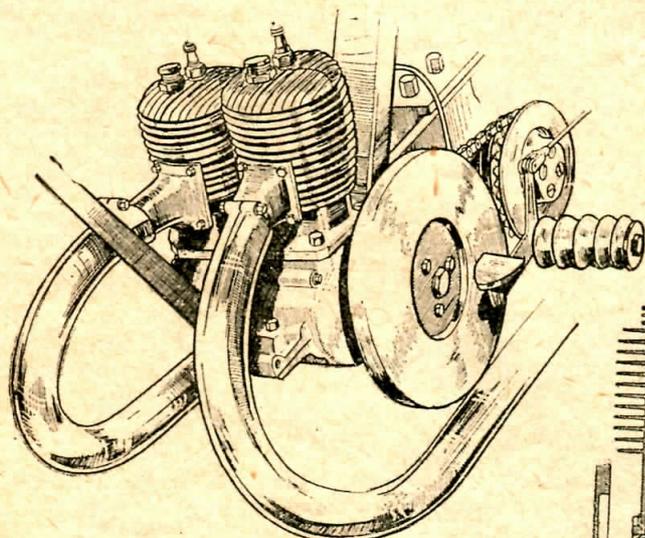
(en compagnie) d'ailleurs de monos et de bicylindres. Mais nous avons précédemment indiqué que sans considérer la 4 cylindres comme une moto bon



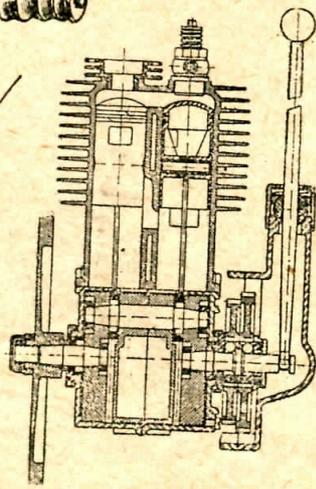
Deux cylindres flat-twin bloc-moteur.



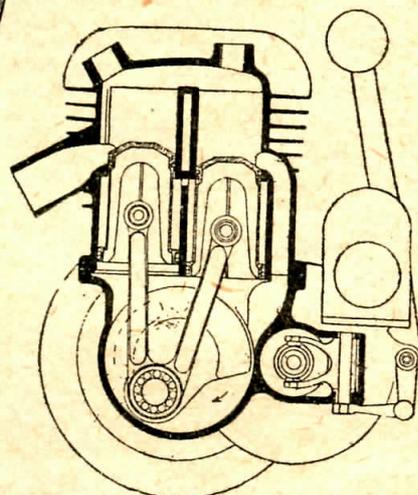
Bicylindre en V et bloc-moteur.



Bicylindre côte à côte séparé.



Bicylindre à chambre commune mais bielles séparées.



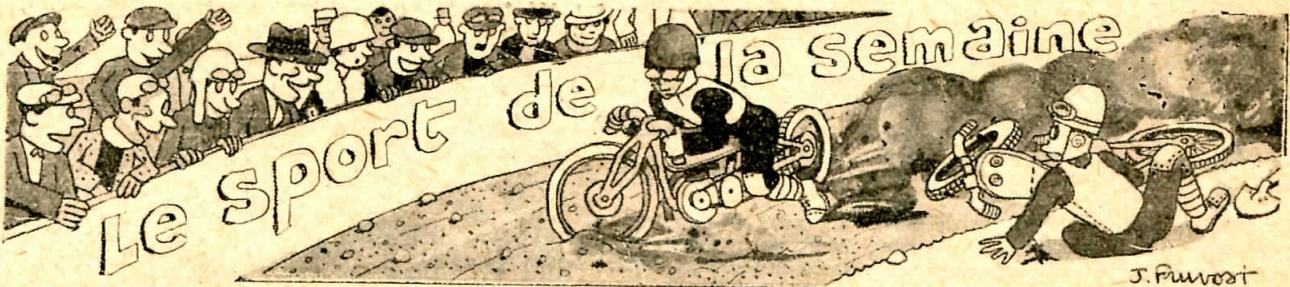
Bicylindre à chambre d'explosion commune et bielles accouplées.

marché (au moins actuellement), on pouvait envisager des prix très raisonnables si des séries importantes étaient construites. Et nous souhaitons qu'un fabricant de moteurs entreprit d'établir des blocs moteurs à 4 cylindres pour moto, tout comme on fait des blocs moteurs de voiture. Or, nous apprenons que l'un d'eux prépare quelque chose dans cet ordre d'idées, que le prix ne sera guère plus élevé que celui d'un bloc

le 110, et nous considérons que cette vitesse est pratiquement plus que suffisante. Elle permet une allure de route de 75 à 80 et des moyennes de 55 à 60. C'est plus que n'en demandent la plupart des motocyclistes. La principale objection, c'est le prix; les motos à 4 cylindres actuelles se classant dans les motos chères

moteur monocylindrique. Nous lui prédisons un beau succès. Il est également certain que, de plusieurs côtés, on prépare des bicylindres. Quant à la transmission par engrenages, nous sommes persuadés que le mouvement est déclenché. Sur les 4 cylindres du Salon de Londres, on prévoit le montage d'un démarreur électrique. Nous avons toujours soutenu que transmission par engrenages, démarrage électrique et suralimentation se développeraient sur les motos à partir du moment où les quatre cylindres apparaîtraient. C'est bien ce qui semble se passer.

L. RELLEC.



La Course de Côte des Plâtrières

L'Auto-Moto Club Aixois, sous la présidence de l'actif M. Lect, a donné son épreuve classique de la course de côte des Plâtrières. N'avait-on pas parlé de la suppression de cette classique épreuve? En tout cas, le lot d'engagés, tant en quantité qu'en qualité, l'organisation impeccable, un sol merveilleux, une température idéale et la plus grande conclusion, c'est-à-dire des spectateurs nombreux, tout cet ensemble nous paraît suffisant pour renforcer l'opinion des pessimistes à ce sujet. Du fait qu'une épreuve plaise aux coureurs et aux usagers, il serait strictement ridicule de ne pas l'enregistrer. Oliva fut un grand triomphateur, suivi de près par Gaussergues et Boetsch; toutefois ce même Gaussergues et ce même Boetsch seront vainqueurs dans l'ordre en 350 cmc et Hommaire, vainqueur en 175 cmc, s'octroie aussi la catégorie sidecar 350 cmc. Une surprise: c'est un indépendant nommé Garcia qui bat des coureurs tels que Gaussergues, Boetsch, Piscaglia. On pourrait objecter que tout est relatif; cependant, si l'on constate la moyenne accomplie qui abat le record précédent et le fait qu'aucun incident n'est venu ternir la régularité de cette catégorie, la plus nombreuse, il faut reconnaître la valeur subite de Garcia: cela aura-t-il une suite: l'avenir nous le dira.

125 cmc. — 1. Barnavol (Dollar), 3' 38" 2/5, moy. 49.541. Rec. battu. 2. Curie Gaston (Curie sp.); 3. Fardilao (Motoconfort).

175 cmc. — 1. Hommaire (Monet-Goyon), 2' 3" 3/5. Moy. 87 k. 804. Rec. bat. 2. Aude-mard (Monet-Goyon); 3. Galtier (Ind.); 4. Amoretti (Ind.); 5. Orsetti (Ind.).

250 cmc. — 1. Garcia (Ind.) 1' 5" 1/5. Moy. 93 k. 913. Rec. bat. 2. Gaussergues (Monet-Goyon); 3. Piscaglia (New-Map); 4. Boetsch (Magnat-Debon); 5. Gioffré (Magnat-Debon); 6. D'Andréa (Ind.); 7. Panciatichi (Piermé); 8. Micheli (X...); 9. Chuberger (Terrot).

350 cmc. — 1. Gaussergues (Monet-Goyon), 1' 39" 1/5. Moy. 109 k. 090. Rec. bat. 2. Boetsch (Magnat-Debon); 3. François (Ind.); 4. Suau (Ind.).

500 cmc. — 1. Oliva (Styl'son), 1' 36" 2/5. Moy. 112 k. 500. Rec. bat. Meilleur temps motos; 2. Gaussergues (Monet-Goyon); 3. Boetsch (Magnat-Debon).

Sidecars

350 cmc. — 1. Hommaire (Monet-Goyon) 2' 3" Moy. 87 k. 804. Meill. temps sidecars;

600 cmc. — 1. Berthe (Gnome-Rhône) 2' 5". Moy. 86 k. 400.

Tricyclécars

1.100 cmc. — 1. Chalon (Morgan) 2' 15" 2/5. Rec. bat.

La Coupe de l'Armistice

Motos 175 cmc. — Partants: 7. Arrivants: 5.

1. Cabet (Monet-Goyon, médaille d'or); 2. Durville (Ind.), médaille de vermeil; 3. Cazenave (Ind.); 4. François (Ind.); 5. Anizan (Ind.).

CALENDRIER SPORTIF

DÉCEMBRE

9. — Côte de la Californie (M. C. Nice).

250 cmc. — Partants: 14. Arrivants: 11.
1. Andreino (Clément-Gladiator), médaille d'or; 2. Renaud (Clément-Gladiator); 3. Spruytte (Spruytte sp.); 4. Grillon (Ind.), médaille de vermeil; 5. Chubf (B. C. R.);



Voici Debaisieux sur Monet et Goyon, le vainqueur toutes catégories de la Coupe de l'Armistice: le voici lors de sa victoire au Bol d'Or.

6. Biémans (Blémans); 7. Chaignon (Ind.); 8. Beaujour (Ind.); 9. Lacaze (Ind.); 10. Henry (Ind.); 11. R. Ethevenet (Argenté).

350 cmc. — Partants: 36. Arrivants: 34.
1. Coulon (Terrot), médaille d'or; 2. Gabour (Ind.), médaille de vermeil; 3. Dubois (Ind.); 4. Daviet (Ind.); 5. Ferradou (Ind.); 6. Leroy (F.N.); 7. Richard (F. N.); 8. Zambeau (Ind.); 9. Vanel (Ind.); 10. Juhel

(Ind.); 11. Giffard (Ind.); 12. Mercier (Automoto); 13. Lhuissier (F. N.); 14. Clément (Ind.); 15. De Lavalette (Peugeot); 16. Maurs (Magda); 17. Simon (Soyer); 18. Veys (Ind.); 19. Louis (Magnat-Debon); 20. Nage (X...); 21. Maisonneuve (Vélocette); 22. Godard (Ind.); 23. Arnaud (Ind.); 24. Maupoil (Ind.); 25. Bila (J. Thomann); 26. Salesses (Automoto); 27. Pouponneau (Ind.); 28. Fourneret (Ind.); 29. Duméry (Ind.); 30. Durand (Argenté). Tous sans pénalisations.

31. Foy (Ind.), 1 point; 32. Venin (X.), 10 points; 33. Bouyssou (Ind.), 13 points; 34. Ansqer (Ind.), 30 points.

500 cmc. — Partants: 15. Arrivants: 14.
1. Debaisieux (Monet-Goyon), médaille d'or (meilleur temps toutes catégories); 2. J. Leclère (Saroléa); 3. A. Lambert (D. S. Malterre); 4. Prévost (Ind.), médaille d'or (meilleur temps des indépendants); 5. M. Krebs (Clément-Gladiator); 6. Maillard-Brune (Gnome et Rhône); 7. Proal (Soyer); 8. Camus (Ind.); 9. Eichaker (D. S. Malterre); 10. Baubé (Ind.); 11. Bernard (Ind.); 12. Monneret (A. J. S.). — Tous sans pénalisations.

13. Lefeuvre (Ind.), 8 points; 14. Poupard (Soyre), 15 points.

Sidecars 350 cmc. — Partants: 5. Arrivants: 4.

1. Martin (Maré), médaille d'or; 2. Bruscoli (Clément-Gladiator); 3. Riesser (Utilia). — Tous sans pénalisation.

4. Mainget (Utilia), 7 points.

600 cmc. — Partants: 5. Arrivants: 5.
1. Sa (Ind.), médaille de vermeil; 2. Burgos-Labalmé (Ind.); 3. Gerlong (D. S. Malterre), médaille d'argent; 4. Berranger (H. D. side Lanois); 5. Randeynes (Ind.). — Tous sans pénalisation.

1.000 cmc. — Partants: 5. Arrivants: 4.

1. Merle (B. M. W.), médaille d'or; 2. Vaté (X... side Lanois); 3. Lanois (Lanois sp.); 4. Ferrier (Ind.), médaille de vermeil. — Tous sans pénalisation.

Cyclécars, 350 cmc. — 1. A. Chéret (L. M. P.), sans pénal., médaille d'or.

500 cmc. — 1. E. Chéret (L. M. P.), sans pénal., médaille d'or.

1.100 cmc. — 1. Rémond (Darmont-Morgan), sans pénal., médaille d'or.

COUPES ET CHALLENGES

Challenge « Robert Rousselet »

(Deuxième année)

Attribué à Prévost (Ind.), sans pénal.

Coupe de Régularité

11 équipes.

Attribuée définitivement à Clément-Gladiator avec Renaud-Andreino (M. 250), sans pénal.

Coupe de l'Armistice.

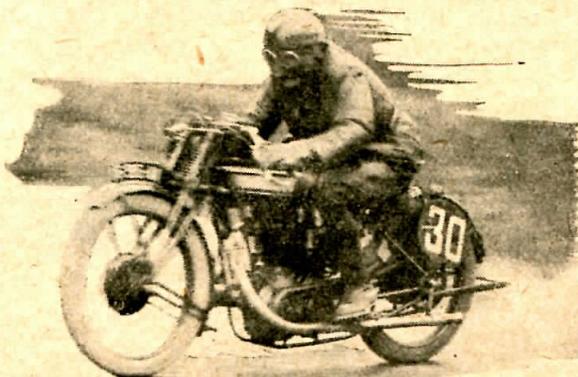
7 équipes engagées.

Attribuée définitivement à Clément-Gladiator, avec Renaud, Andreino, Krebs, sans pénalisation

Coupe de Lévy-Saint-Nom

13 équipes engagées.

Attribuée définitivement à Monet-Goyon, avec: Cabet, Debaisieux.

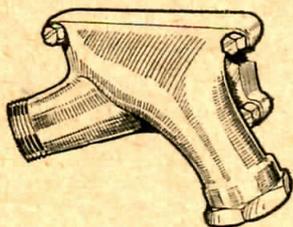


Après Gometz-le-Châtel: Garreau qui fit une brillante exhibition.

Tubulures

par J. MELLIER

RIEN n'est plus difficile que de dessiner les tubulures d'un moteur à explosion, non seulement pour un polycylindre, mais même pour un simple monocylindre. La règle essentielle c'est d'éviter les coudes et les saillies. Cela semble aisé, mais en fait il faut tenir compte d'une multitude de facteurs, angle des soupapes, métal à laisser entre ces soupapes, épaisseur des parois, disposition des ailettes, fixation du carburateur et de la tuyauterie d'échappement, etc. L'expérience compte plus pour cela que le calcul et l'étude de tel ou tel moteur qui a fait ses preuves est particulièrement à recommander. Plagiat, dirait-on ; mais un moteur n'est pas une œuvre d'imagination,

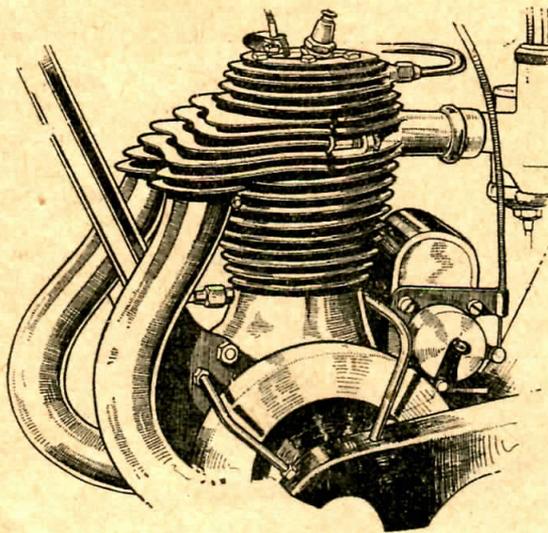


Tubulure double d'échappement et d'admission.

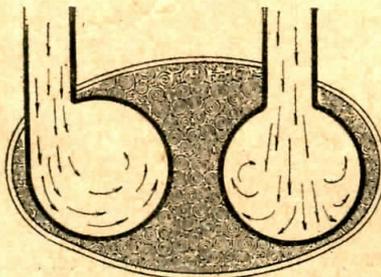
mais est basé sur des réalités pratiques.

On évitera ainsi de nombreux tâtonnements. D'ailleurs, cela se fait d'une manière courante. Comment d'ailleurs veut-on faire preuve d'originalité dans le dessin d'une tubulure. Étant donnés les dimensions et l'angle des soupapes, la cylindrée du moteur, le régime auquel il doit tourner, il n'y a guère qu'une forme possible et qu'une section possible. Néanmoins le diamètre de la tubulure d'admission ne doit pas être le même que celui de la tubulure d'échappement, mais être notablement inférieur. On donne ainsi aux gaz une vitesse suffisante pour éviter les condensations de vapeurs d'essence au ralenti. En principe plus le diamètre de la tubulure sera faible et plus le moteur sera, toutes autres conditions égales, facile à mettre en marche. Il arrive même que pour donner de la souplesse à un moteur on emploie systématiquement des tubulures d'admission de faible section. Ce fut en particulier le cas de l'ancienne Ford. Mais, naturellement, dès que le moteur tourne à un régime élevé il se trouve sous-alimenté. Sa courbe de puissance monte moins haut et atteint sa hauteur maximum à un régime plus bas, autrement dit la souplesse est obtenue dans ce cas au prix du rendement volumétrique. C'est un

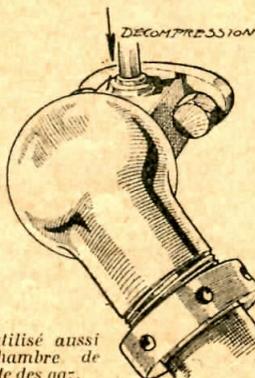
argument en faveur du compresseur sur les voitures de tourisme. Nous disons voitures, nous pourrions dire motos si nos machines avaient quatre cylindres, car pour des raisons que nous avons indiquées à plu-



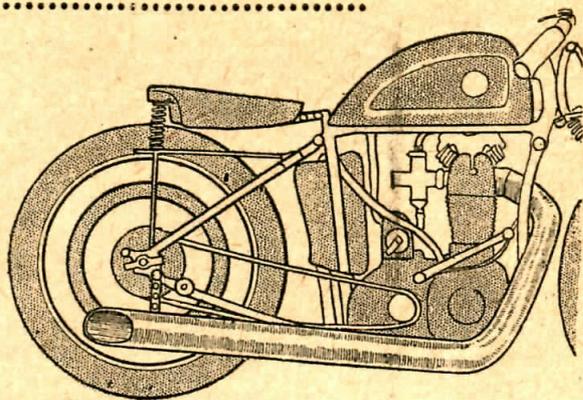
Un deux-temps à double échappement avec ailettes refroidissantes



Le tuyau doit attirer les gaz latéralement : sinon il a des remous.

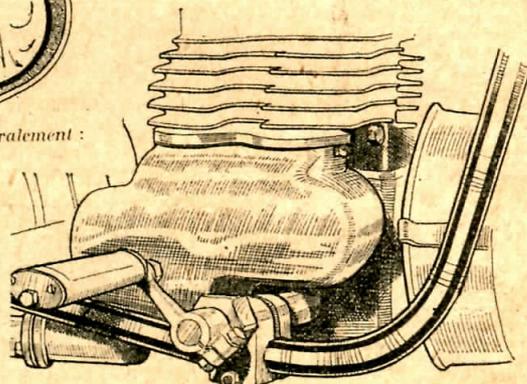


On a utilisé aussi une chambre de détente des gaz.



La tubulure idéale serait de très gros diamètre pour évacuer de multiples fois le drecylin.

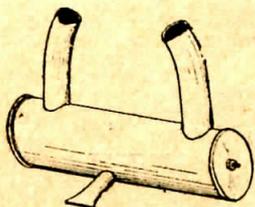
sieurs reprises le compresseur appliqué à un monocylindre ou même à un bicylindre ne peut donner que des résultats peu satisfaisants et nous sommes persuadés que tel bicylindre monté avec un compresseur donnerait des résultats égaux sans compresseur. D'ailleurs, on sait que tout récemment on a vu à Monza une moto quatre cylindres de 500 cmc. de cylindrée et équipée d'un compresseur. Cela est à notre avis fort heureux. Nous irons même plus loin. Nous sommes persuadés que l'ère des motos de course à quatre cylindres quatre-temps ou bien celle des huit cylindres deux-temps avec cylindres en V et culasse commune à chaque paire de cylindres, est extrêmement proche. Nos moteurs actuels ne donnent pas, par unité de cylindrée, la moitié de la puissance d'un moteur de voiture. Assurément ils donnent le double de ce qu'ils donnaient il y a dix ans, mais ce n'est pas vers le passé qu'il faut regarder mais vers l'avenir. C'est de la course que nous viendra la moto polycylindrique. Le succès actuel du monocylindre ne doit pas nous illusionner car nous savons que beaucoup de maisons qu'on considère comme le



Chambre commune d'expansion pour deux cylindres.

championnes du monocylindre travaillent en grand secret le quatre-cylindres. L'apparition au Salon de Londres de plusieurs quatre-cylindres, dont un de petite

cylindrée, doit nous ouvrir les yeux. Ce sont comme des témoins qui doivent nous avertir du mouvement qui se prépare. Le jour où un grand spécialiste de moteurs mettra sur le marché un bloc quatre-cylindres à un prix avantageux, nous verrons la moto quatre-cylindres se développer avec une extraordinaire rapidité. Mais pour en revenir à nos moutons, la tubulure d'admission doit ne pas dépasser un certain diamètre si nous voulons avoir un moteur suffisamment souple. Ainsi pour un moteur ayant des soupapes de 40 centimètres, on considère habituellement que la tubulure d'admission ne doit guère dépasser 25 à 26 millimètres alors que la tubulure d'échappement aura de 45 à 50 millimètres. Autrefois on considérait



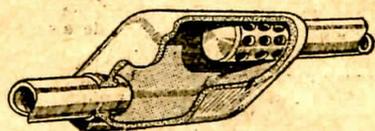
Le silencieux adopté pendant la guerre.

que l'évacuation des gaz brûlés présentait plus de difficulté que l'admission des gaz frais. Aujourd'hui on est d'une opinion contraire.

D'autres difficultés se présentent. D'abord difficultés de fonderie, ensuite difficultés d'usinage. Nous devons veiller à ce que les guides de soupapes ne se déplacent pas quand la culasse se dilate, sinon les soupapes ne porteraient plus quand le moteur est chaud. Nous croyons que certains moteurs de voitures, connus pour

brûler les soupapes le doivent à ce défaut et non, comme on est tenté de le croire, à un diamètre insuffisant des tubulures d'échappement. Là encore, il faut nous efforcer de remédier aussi complètement que possible à la distorsion qui résulte des inégalités de température en différents points du cylindre.

Cette distorsion, nous ne pouvons l'éliminer complètement, mais nous pouvons tout de même la réduire. Nous augmenterons tout d'abord la surface des ailettes aux points les plus chauds, c'est-à-dire aux environs de la soupape d'échappement. Nous laisserons également autour de la soupape d'échappement une épaisseur plus grande de métal, mais le point essentiel c'est la bande de métal qui se trouve entre les deux soupapes. C'est là surtout qu'il faut laisser une grande épaisseur de métal. Des ailettes réuniront les pipes des deux soupapes et activeront ainsi les échanges thermiques entre les deux soupapes. Cette égalisation de la température est plus importante encore que l'abaissement de cette température. D'autres problèmes se posent encore. C'est ainsi que pour pouvoir loger commodément le moteur dans le cadre on peut avoir à déporter les tubulures. La place de la bougie est également des plus impor-



Autre type courant de silencieux

tantes surtout avec les moteurs à taux de compression élevé. La place théorique idéale serait bien entendu au sommet de la chambre d'explosion ; mais tout d'abord les soupapes ne sont pas écartées suffisamment pour cela, et de plus, le trou de la bougie supprimerait du métal là où pour les raisons exposées plus haut nous en avons le plus besoin. En fait, la bougie est le plus souvent montée sur le côté de la culasse où elle a de plus l'avantage d'être exposée au courant d'air. Il faut s'arranger d'ailleurs pour que la partie de la culasse voisine de la bougie soit bien refroidie (bonne épaisseur de métal et ailettes.)

La surface des ailettes de refroidissement n'est pas la seule considération ni le seul facteur qui détermine leur efficacité. Des ailettes trop minces à la base freinent si on peut dire les calories et ralentissent l'évacuation de la chaleur vers l'extrémité de l'ailette. Il faut donc des ailettes à base relativement large, se raccordant à la culasse avec un bon congé, et décroissant en épaisseur, présentant en somme une section triangulaire. L'écartement des ailettes varie en général de 7 à 10 millimètres.

On voit par ces différents exemples combien le dessin d'une des parties du moteur, qui semble à première vue si simple, présente de difficultés. Et encore nous ne nous sommes pas occupés des pièces de la distribution, mais uniquement de la pièce de fonte qui constitue la culasse. Nous n'avons pas non plus étudié la question si importante du joint de culasse ni de la fixation de cette culasse sur le cylindre. Nous y reviendrons quelque jour.

J. MELLIER.

SAUVAGES OU FÉDÉRATIFS

Avant la nouvelle Saison Clubiste

NOUVEAUX RÉGLEMENTS A L'U.M.F. L'inauguration des banquets

La rubrique gastronomique des clubs est ouverte : samedi, 9 novembre, ainsi que la tradition le voudra désormais, les Hirondelles M. C. ont ouvert la série désormais classique ; c'est leur droit, à l'inverse des oiseaux migrateurs, ils ont réintégré la froide banlieue et se sont retrouvés nombreux, pas si nombreux que l'an dernier, mais de meilleur et de premier choix, certes ! Ce club suivant toujours ses directives premières est devenu réellement le club aristocratique des Sauvages et qui rendrait bien des points à d'autres groupements : correction, amabilité souriante de tous, menu de choix (il est vrai que Viala à Malakoff !) et surtout un président et un vice-président, un secrétaire et un trésorier... up to date ! La presse sportive fut, comme de juste, représentée par *Moto Revue*, et c'est ainsi que certains coups de griffe (oh ! très régence !) ayant été dirigés contre la presse sportive en général, un impromptu du *Moto Revue* vint, joyeusement ironique, forcer le coupable à résipiscence. Un bal, forcément gai, grâce à une musique endiablée et bien distribuée, vint clore l'Inauguration des banquets dont la primeur revient dorénavant à l'H. M. C. Ce banquet sera-t-il, comme tant d'autres, un joli souvenir de joyeuses ripailles sportives, sans suite réelle ? Non, nous ne le croyons pas, car une idée,

une riche idée, une de ces idées qui fait le tour du monde « motocycliste » a été glanée au passage par *Moto Revue* : est-elle viable ? L'avenir le dira.

Voilà pour les curieux : les nouveaux règlements de l'U. M. F. ne donnent pas, malgré leur élargissement, entière satisfaction à tous les groupements « Sauvages » qui se effusent encore à perdre leur indépendance vis-à-vis de clubs de zone qu'ils n'estiment pas encore exagérément ; il y eut bien, il y a longtemps déjà (car en moto le temps passe vite) un essai de regroupement de ces clubs sous un nom excellent de circonstances et sous la direction très souple d'un homme d'expérience, M. Dunant : le succès n'a pas répondu à cet appel vibrant. Plus tard, un nouvel essai de regroupement des groupes que *Moto Revue* avait, si à propos, baptisé « Sauvages » fut tenté par Les Lilas M. C. Mais toujours l'enthousiasme ne put allumer le brûlot désiré. Pourquoi ? parce que l'on a toujours perdu de vue le point essentiel de vitalité de ces fameux « dissidents » : ceux-ci sont des usagers que les préoccupations quotidiennes de l'existence éloignent de la compétition qui caractérise la féde officielle : dès que l'on aborde des règlements autocratiques, on éloigne ces « Sauvages » automatiquement. Diviser l'effort en diverses fédérations est peut-être très diplomatique pour certains, mais extrêmement déprimant pour chacune d'elles. Et voilà comme l'inaugura-

tion des banquets à l'H. M. C. a soulevé inopinément l'idée à développer suivante : pourquoi les groupements n'adhèrent point à l'U. M. F. pour des motifs très honnêtes et très recommandables, ne se grouperaient-ils pas en une sorte d'amicale dont le but essentiel serait de viser à l'accord le plus large vis-à-vis de la Fédération officielle. Ces clubs non reconnus, ou non affiliés parce que rencontrant des objections d'ordres locaux, pourraient vivre en parfaite union spirituelle avec le pouvoir dirigeant jusqu'au jour où leurs aspirations particulières et variées selon les cas seraient réalisées et les autoriserait à rentrer dans la grande famille motocycliste ? La lutte n'est-elle pas une drogue déprimante dont ne profitent que quelques ambitieux ? Pourquoi obliger ouvriers et employés qui sacrifient une partie du pécule gagné péniblement à encourager les présomptions d'autrui sans aucun bénéfice pour eux-mêmes. *Moto Revue* profite de l'inauguration des banquets pour jeter dans la mêlée cette parole pacifique : une fédé officielle vivante et vivace, une réunion de tous ceux qui « dissident » mais qui recherchent l'accord pour le plus grand bien de toute la grande famille motocycliste ; c'est l'Hirondelle messagère de paix qui apporte en cette année l'ordre et le calme dans notre monde.

Au Moto-Club Audonien

Le premier banquet annuel suivi de bal de nuit, aura lieu le samedi 7 décembre dans les salons du « Coq de la Maison Blanche » 37, boulevard Jean-Jaurès, à Saint-Ouen. La gaieté et la bonne humeur étant de circonstance, nous ne doutons que nos motocyclistes ne s'y amusent. La presse et quelques notabilités du monde motocyclistes y figureront.



Après le Rallye du Salon

Ainsi nos excellents compatriotes, MM. Legros, Devos et Schyns se sont classés seconds au classement général du Rallye de *Moto Revue*.

C'est une magnifique performance dont nous les félicitons.

MM. Fenninger, Tobler et Rigaux sont 9^{es}, ce qui est aussi une performance, tandis que MM. Fondu, Willems et Hardy sont 17^{es}, après avoir d'abord été annoncés 13^{es}.

Nous avons pu joindre MM. Fondu et Willems qui estiment que la formule n'était pas assez sportive et qu'ils se seraient mieux accommodés d'un parcours plus long.

Contrairement à ce qu'on en pense à Paris, les concurrents, venus du Nord, eurent à souffrir aussi du mauvais temps.



M. P. Willems, motocycliste belge éprouvé qui fit une belle contenance lors de notre rallye du Salon

Fondu et Willems ont, notamment, perdu du temps pour trouver un contrôle. Il leur fallut pour le dénicheur emprunter un chemin boueux où ils ne furent particulièrement pas à la fête. La traversée de la banlieue parisienne fut aussi une fameuse salade pour des gens mal orientés.

En résumé, ils sont satisfaits de leur déplacement et adressent leurs félicitations à *Moto Revue* qui avait pris toutes les dispositions utiles pour la plus grande réussite d'une organisation considérable.

Potins par-ci, par-là

Les juniors Sielens et Jeanjean, ayant toléré qu'il soit fait de la publicité sur leurs résultats lors du dernier tour de Belgique, ont été disqualifiés pour deux mois et classés d'office seniors.

Les coureurs : Dillis H., Matheus F., Vekemans J. et Fautres subiront également une disqualification de deux mois pour avoir participé à des épreuves non autorisées par la Commission Sportive de la Fédération Motocycliste de Belgique.

Suite au tragique accident survenu à la regrettable Irma Demaere lors du dernier Grand Prix de Bruxelles dans les allées au Parc de Laeken, la même commission a décidé de ce que les dames ne seront doré-

navant plus autorisées à participer à des épreuves de vitesse pure.

Il est confirmé que les licences ne seront plus dorénavant délivrées à des jeunes gens de moins de 18 ans ainsi qu'à ceux qui seraient privés du droit de conduire.

L'Auto Motoclub de Bruxelles a jeté les bases de l'organisation de sa prochaine épreuve intime dotée de la coupe Rush offerte par M. Van Geert propriétaire de cette firme.

L'Union Motoriste de Morlanwelz a trouvé le meilleur moyen d'assurer la présence de ses membres aux réunions. Pour cela, elle organise chaque fois une tombola dotée de lots intéressants. Depuis lors, les réunions obtiennent toujours le plus grand succès.

Le Club Motoriste du Borinage vient de mettre au point une de ses manifestations à laquelle tous ses membres accordent le plus vif intérêt. Nous voulons parler de son banquet annuel. Et le projet de bombance est tel que chacun des souscripteurs à ces agapes pantagruéliques est prié de demander un reçu et de le conserver.

L'Auto Moto Club Mosan-Jambes, quoique bien jeune, manifeste de suite d'une activité louable en prenant dès à présent ses dispositions pour faire aménager un circuit en excellent état pour la grande épreuve de vitesse qu'il projette organiser l'an prochain.

L'Union Motoriste d'Ypres a fait disputer un gymkhana par 31 concurrents. Certains s'étaient costumés comme en période de carnaval et la course aux « petits paquets » fut une belle rigolade.

Le Moto Club de la Flandre orientale met les camarades motocyclistes en garde de ce que la police de la ville de Gand se montre très sévère au sujet de l'échappement libre. Fermons-le...

Le champion bien connu Robert Grégoire, l'homme de la saison belge, vient d'être l'heureux papa d'un gros garçon. La maman et l'enfant se portent à merveille et le papa aussi !

A la suite d'un petit incident soulevé au sein de l'Union Motoriste de Bruxelles concernant certains prix spéciaux promis par des commerçants bruxellois aux lauréats des épreuves intimes, le club a émis un vote de pleine confiance à son très actif et combattif président M. Bouchet.

Bouchet sait travailler et se remuer ; mais il ne faut pas qu'on lui marche sur les pieds. Et comment donc !

La Vesdre Motor Club (la vesdre est une rivière belge qu'on ne s'y trompe pas) a fixé son banquet annuel au 28 décembre prochain.

Le même club étudie dès à présent quelques formules à l'intention de ses prochaines épreuves intimes qu'il projette d'organiser en série.

Le Comité de direction du Moto Sport d'Anvers a organisé à l'intention de ses membres une très intéressante excursion avec pour objet la visite de l'atelier de montage de la Général Motor.

Au cours du joyeux souper démocratique, moules, frites et harengs, organisé par le Moto Club de la Hesbaye, Mme Rorifé a été championne toutes catégories. Un ban fut justement battu en son honneur. Dans une autre spécialité, Taverne fut déclaré vainqueur du concours de fumeur de pipe. Ayant débuté à 10 h. 3' 41", il restait seul en compétition à 3 heures du matin, les neuf autres concurrents ayant roulé sous la table à la suite de libations exagérées. C'est qu'on s'amuse un peu à l'Auto Club de la Hesbaye !

La course de régularité suivie d'un gymkhana mise sur pied par le Moto Club d'Elouges s'est terminée par la victoire de Jonas, devant Jonas Alphonse Auguste Lebrun, Robert Saevez, etc.



... et le populaire Jules Fondu, de Bruxelles, vint faire aussi des étincelles lors de cette même épreuve.

L'Auto Moto Club d'Andenne et environs vient de procéder à la constitution d'un nouveau comité qui est composé comme suit : président d'honneur, M. Sacré ; président, A. Liégeois ; vice-président, J. Parisse ; trésorier, M. Roquet ; secrétaire, S. Michel ; directeur sportif, M. Paquet ; commissaires : F. Henin, E. Renglet, F. Marechal et F. Wéra. Ils sont tous dans d'excellentes dispositions pour abattre de l'excellente besogne.

L'Auto Moto Club de Forest a fixé son banquet annuel au 19 décembre prochain. C'est une date attendue.

Le Royal Moto Club Liégeois a offert son classique souper démocratique. La composition du menu qui doit être l'œuvre de M. Fernand Gobert, ou je m'y trompe fort, ne manquait pas d'originalité :

Beastek à charnières
Poivre à la Noix de Coco
Sauce Vigoril
Pommes frites à l'huile de ricin
Moutarde de Bison
Tartines au beurre de roue arrière
Le tout à volonté

Au moins comme cela on reste tout à fait dans l'élément.

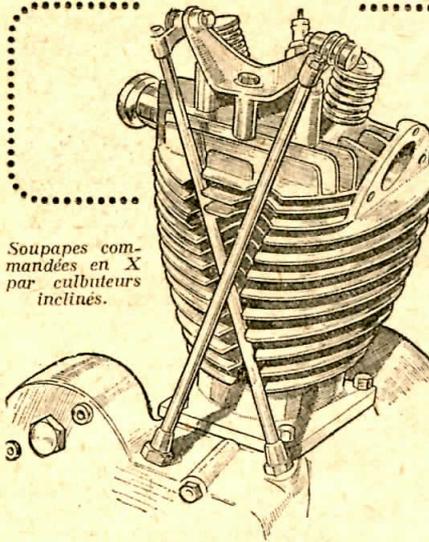
Georges DETAILLE.

LES SOUPAPES

Le Silence

par H.-P. Borestroke

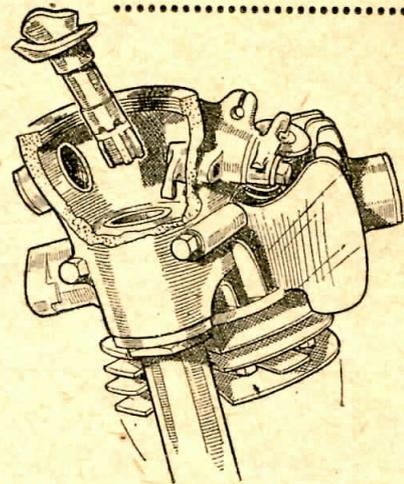
Soupapes commandées en X par culbuteurs inclinés.



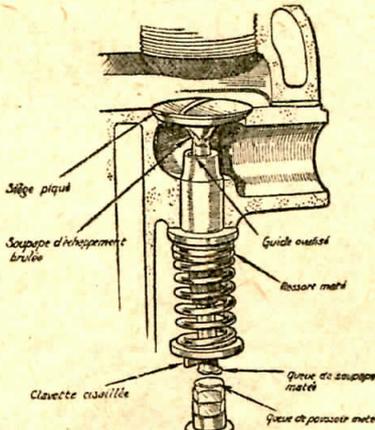
Du bruit ? Mais si l'on veut du silence il n'y a qu'une ressource : les régimes lents, les capitonnages de feutre, et les moteurs dégonflés. C'est la solution des moteurs américains qui sont vraiment silencieux. En passant, disons que c'est rarement au ralenti qu'un moteur est le plus bruyant ; une légère accélération à vide en est une démonstration immédiate.

Il ne faut pas oublier que le ressort de la soupape doit ramener en même temps le culbuteur et la tige. Il doit donc être prévu plus fort, et, si la soupape qui est faite maintenant en bon acier n'en souffre plus, il n'en est parfois pas de même du siège dans la culasse, qui se mate et s'enfonce sous l'effet des chocs violents et répétés. Et ces chocs sont aussi bruyants à eux seuls que les tiges et les culbuteurs réunis.

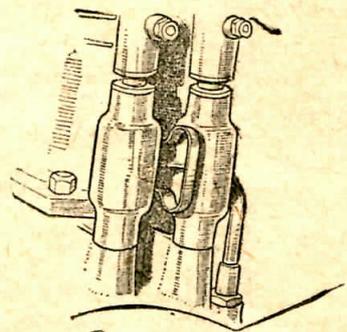
H.-P. BORESTROKE.



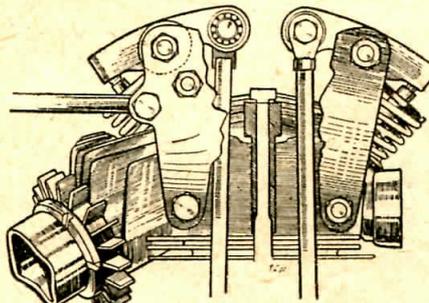
Détail d'un arbre à cames en tête.



Divers points dont sont notés les bris et bruits de soupapes.

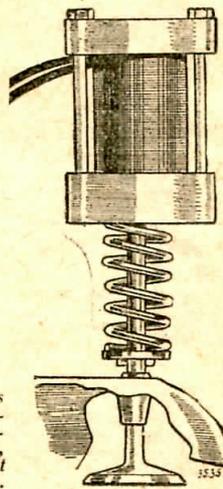


Soupapes latérales encloses et par suite silencieuses.

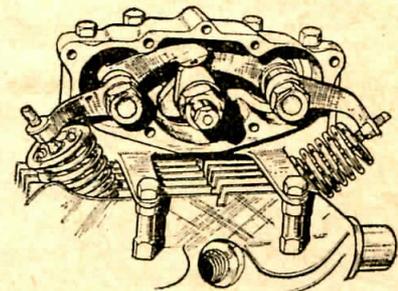


Culbuteurs sur roulements à billes.

Soupapes commandées électriquement, voilà le secret du silence.



Profitez de l'Hiver



Détails de la commande par attaque de la came

DES GARAGES

Garages pour sidecars

Afin de donner satisfaction aux nombreux possesseurs de sidecars qui ne peuvent trouver aisément de garages pour leur véhicule, nous ouvrons ici, gracieusement, une rubrique pour tous les commerçants garagistes qui voudront nous indiquer qu'ils sont susceptibles de garer tels ou tant de sidecars et à tel prix.

Premiers en liste :

- Thomas, 3, rue de Joinville, Paris (19^e).
- Boildieu, 10, rue du Regard, Paris (6^e)

Voici l'hiver, mais le printemps arrivera bientôt : vous vous précipitez en foule aux ateliers de réparations de Gnome-Rhône pour faire réviser votre moto. Vous serez naturellement pressé et vous voudrez tous être servis les premiers, ce ne sera guère possible ; car il n'est pas douteux que, pour vous satisfaire, il faudra hâter les réparations auxquelles on n'apportera pas le soin désirable. Il faudra à ce moment embaucher des ouvriers qui ne seront pas expérimentés, et enfin... vous serez mécontents.

N'attendez donc pas le printemps, profitez de l'hiver. Laissez Gnome faire le travail sans hâte avec son personnel d'élite qui est à son service depuis de longues années.

Et puis, si nous vous engageons à suivre ce conseil, c'est parce que nous savons que Gnome et Rhône vous fera profiter de tarifs spéciaux pour vos révisions, et cela jusqu'à fin janvier 1930... Après ! ?

DES GARAGES

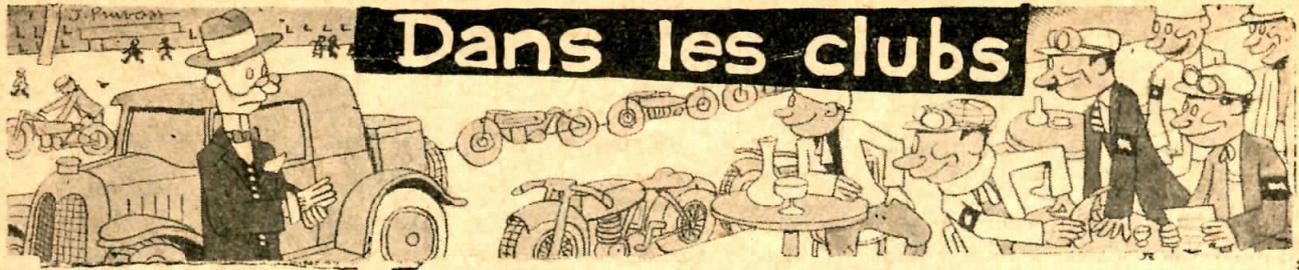
Garages pour motos

Rubrique absolument gratuite pour tous ceux qui peuvent garer des motos : particuliers ou commerçants : il suffit de nous adresser une lettre avec prix du garage.

Premiers en liste :

- (JN) : Ancelin, 23, boulevard Edgar-Quinet, Paris (14^e), 45 fr. par mois.
- (JN) : Boildieu, 10, rue du Regard, Paris (6^e), 45 fr. par mois.
- (JN) : Thomas, 3, rue de Joinville, Paris (19^e), 3 fr. par jour.

La mention N. J. indique que le garage est ouvert jour et nuit.



Ce que pense un dirigeant de club... presque motocycliste, par R. S.

NOUS sommes, comme tant de motocyclistes, sociétaires du T. C. F. En lisant le bulletin de novembre, notre attention fut attirée par un article de M. Baudry de Saunier.

Dans cet article, donc, à propos du Salon de l'Automobile, M. Baudry de Saunier s'attache à démontrer qu'une voiture moyenne de 10 ou 15 chevaux (comme la B-14 ou C. 6, par exemple !) peut seule faire notre bonheur. Citons au reste sa prose, inévitable !

« Un achat raisonnable est un achat, raisonné dont toutes les conséquences mêmes indirectes ont été pesées. *A suivre* ».

C'est, comme on le voit, puissamment raisonné ! Un peu plus haut, nous pouvions lire ce petit passage savoureux :

« J'estime, par exemple, qu'un ménage de petits moyens pécuniaires, s'il possède un jeune enfant (!) fait une opération (!!) maladroite en s'installant dans un sidecar flanqué d'une motocyclette.

S'il tenait un compte rigoureux des dépenses que, directement, et surtout indirectement, lui vaut cette réunion d'appareils (! !).

S'il chiffrait non seulement ses consommations d'essence et d'huile et les réparations de l'ensemble, mais encore les dégradations de vêtements que lui valent les taches, le soleil et la pluie, la perte à la revente qu'il subira, etc : il verrait tout de

Et nous lisons ça sous la plume du rédacteur, en chef, s'il vous plaît, du bulletin d'un club créé pour encourager le tourisme, le camping, la vie en plein air !

J'ai tiré ma vieille carte de sociétaire, toute jaunée par le temps, j'ai regardé dans le cercle brun la vignette où on voit la route qui serpente, avec, en premier plan, botté, ceinturoné, un cyclo-touriste auprès de sa bécanne.

Il ne semble guère se soucier, le brave T. C. Fiste, des taches, du soleil et de la pluie !

Mais, au fait ! M. Baudry de Saunier a une excuse. Il y a tant d'années que ce vieux journaliste écrit qu'il peut bien, maintenant, être un peu fatigué...

Justement, j'ai retrouvé le bouquin qu'il publia, vers 1905, sur les motocyclettes et que je piochais assidûment avant l'achat de ma première moto.

« La motocyclette est délicieuse si le moteur est de faible puissance : elle donne de façon très agréable (n'est-ce pas, Lipman?) la sensation du patinage (! !). Au-dessus de deux chevaux, elle devient un instrument dangereux aussi bien pour les passants que pour le système nerveux et la colonne vertébrale du cavalier. Le gros moteur condamnera à mort la motocyclette. Laissons-lui donc ses qualités délicates en lui laissant son petit moteur ».

Pas mal, le morceau. Voyons plus loin :

« On peut supposer que la motocyclette est née des amours d'un moteur à ailettes et d'une solide bicyclette routière.

Les traits et les membres de ces père et mère métalliques se retrouvent tous dans l'enfant.

La bicyclette est en quelque sorte la voiture, et le moteur, le cheval. Par une bizarrerie amusante, ce singulier cheval est installé dans la cocasse voiture qu'il actionne ! Et le cavalier enfourche le tout ! »

Et pour terminer, citons la conclusion du chapitre sur les motocyclettes de course. Vous verrez si M. Baudry de Saunier a été bon prophète !

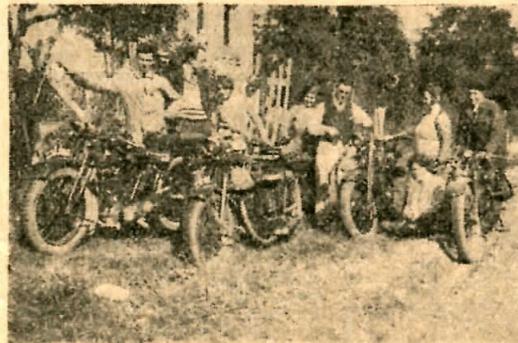
« Les courses à motocyclettes constituent un sport encore fort attrayant (en 1904) pour une grosse partie du public. Elles pourront donc demeurer encore quelque temps. Mais il ne faut pas se dissimuler que la motocyclette n'est pas faite pour des allures fantastiques ; or tout ce qui est anormal ne dure pas ».

Sans commentaire ! n'est-ce pas !

R. S.



suite qu'une voiturette. (Tiens ! tiens !) est peut-être, malgré son prix élevé (ah !) d'achat plus économique que le sidecar (Oh !) « Une conduite intérieure, n'est-ce pas « camarades », vous avez compris ! Et où on est bien à l'abri du soleil, de la pluie et du grand air !

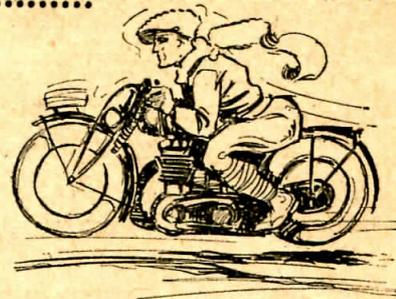


Après une saison fournie : Le M.C. parisien du XI^e arrondissement a parcouru de nombreuses routes de France pendant ces 6 mois : voici quelques-uns de ses membres en balade.

A l'Union Motocycliste de France

D'importantes modifications ont été acceptées aux Statuts et aux règlements de Zones.

(Communiqué officiel.)



Le Comité de l'Union Motocycliste de France s'est réuni le 5 novembre 1929, à l'A. C. F., sous la présidence de M. Pérouse. Au cours de cette réunion, différentes modifications ont été apportées aux statuts et au règlement des zones d'action, notamment en vue d'obtenir la représentation de tous les clubs au Comité de l'U. M. F. et d'assurer un contrôle plus effectif des manifestations sportives.

Les Statuts

Jusqu'en 1912, la Commission Sportive de l'Automobile Club de France détenait tous les pouvoirs sportifs en France, mais tenant compte du développement considérable pris par le sport motocycliste (motocyclettes, sidecars et cyclecars), elle a créé l'Union Motocycliste de France, d'accord avec les constructeurs et les clubs motocyclistes.

Article premier. — L'Union Motocycliste de France régit le sport motocycliste en France, dans les colonies françaises et les pays de protectorat, conformément aux règlements généraux de la Fédération Internationale des Clubs Motocyclistes.

Art. 2. — La durée de l'Union Motocycliste de France est illimitée.

Art. 3. — *Composition de l'Union.* — L'Union Motocycliste de France comprend : 1° des membres d'honneur ; 2° des membres donateurs ; 3° des membres honoraires ; 4° des membres des clubs affiliés ; 5° des membres individuels ; 6° des constructeurs de motocycles.

Art. 4. — *Comité de l'Union.* — L'Union Motocycliste de France est administrée et dirigée par un Comité qui se compose de trente-deux membres, de l'une quelconque des catégories ci-dessus savoir :

Seize membres choisis chaque année par la Commission sportive de l'A. C. F. parmi les constructeurs et les personnalités s'intéressant au Sport motocycliste.

Seize membres représentant les Clubs Motocyclistes de France qui seront nommés pour un an en assemblée générale réunie chaque année à une date aussi rapprochée que possible de celle de la fermeture du Salon de la Motocyclette.

Cette Assemblée générale sera constituée par des représentants de tous les clubs motocyclistes, appartenant à l'Union Motocycliste de France, à raison de un représentant par Club, chaque représentant disposant de :

Une voix pour un club ayant 100 membres au moins ;

Deux voix pour un club ayant de 101 à 300 membres ;

Trois voix pour un club ayant de 301 à 600 membres ;

Quatre voix pour un club ayant de 601 à 1.000 membres ;

Cinq voix pour un club ayant de 1.001 à 3.000 membres ;

Six voix pour un club ayant de 3.001 à 6.000 membres ;

Sept voix pour un club ayant de 6.001 à 10.000 membres ;

Huit voix pour un club ayant de 10.001 à 15.000 membres et ainsi de suite à raison d'une voix supplémentaire par 5.000 membres au-dessus de 15.000.

Chaque club pourra présenter à l'Assemblée générale le nom d'un candidat au Comité et les seize membres du Comité seront choisis sur la liste des candidats ainsi présentés par les clubs. Leur élection se fera à la majorité des voix.

Chacun des seize délégués élus représentera, au sein du Comité, non seulement le club qui l'a désigné comme candidat à l'Assemblée générale, mais encore un ou plusieurs autres clubs comme il est expliqué ci-après :

En effet, tout club n'ayant pas de délégué élu devra s'entendre avec l'un quelconque des seize délégués élus pour lui confier le soin de défendre ses intérêts au sein du Comité.

A défaut d'entente, une désignation d'office sera faite par le Comité.

Ainsi donc, les seize délégués de l'Assemblée générale représenteront, au sein du Comité, la totalité des clubs affiliés.

Pour des raisons graves, dont il sera seul juge, le Comité ainsi composé pourra prononcer, en cours d'année, la radiation d'un ou de plusieurs de ses membres et pourvoir à leur remplacement provisoire jusqu'à la prochaine Assemblée générale.

Art. 5. — *Du rôle et des attributions du Comité de l'U. M. F.* — Le Comité de l'U. M. F. examine les demandes d'admission des clubs motocyclistes régionaux ;

Prononce leur affiliation ou leur radiation ; Leur attribue des zones d'influence, s'il y a lieu ;

Examine et tranche les différends entre les clubs affiliés ;

Approuve et contrôle les règlements sportifs, motocyclistes ;

Homologue les résultats des manifestations sportives organisées par les clubs affiliés ou les comités d'organisation ;

Prononce l'homologation des records locaux et nationaux ;

Transmet les demandes d'homologation des records internationaux ou mondiaux au Bureau central de la F. I. C. M. ;

Délivre des licences aux concurrents et aux conducteurs ;

Organise des manifestations sportives et assure leur contrôle ;

Accorde son patronage à certaines manifestations motocyclistes.

Et en général assure l'exercice des pouvoirs sportifs, conformément aux règlements généraux de la Fédération Internationale des Clubs Motocyclistes.

Le Comité statue en premier ressort sur toutes les questions concernant l'U. M. F. Ses décisions pourront, sur demande d'au moins dix de ses membres, être soumises à la juridiction d'appel de la Commission sportive de l'A. C. F. ; celle-ci, en cas de désaccord persistant au sein du Comité, pourra prononcer sa dissolution, et, au besoin, la dissolution de l'U. M. F.

Art. 6. — *Bureau du Comité.* — L'Union Motocycliste de France est administrée par un Bureau qui se compose :

D'un président élu par le Comité et choisi parmi les délégués de l'A. C. F. ;

De trois vice-présidents, élus par le Comité et choisis l'un parmi les délégués de l'A. C. F. et les deux autres parmi les délégués des clubs affiliés ;

De deux administrateurs, élus par le Comité et choisis l'un parmi les délégués de l'A. C. F. et l'autre parmi les délégués des clubs affiliés.

Les membres du Bureau, élus pour une durée d'une année, sont rééligibles.

Art. 7. — Les fonctions de trésorier seront remplies par le trésorier de l'A. C. F.

Le secrétaire de la Commission sportive de l'A. C. F. remplira les fonctions de secrétaire de l'Union Motocycliste de France.

Art. 8. — *Commission sportive.* — Le Comité délègue ses pouvoirs au point de vue sportif à une Commission dite « Commission sportive ».

La Commission sportive, choisie dans le sein du Comité, est nommée par lui.

Elle est composée d'un nombre égal de délégués de l'A. C. F. et de délégués des clubs affiliés.

Art. 9. — Le Comité pourra nommer les diverses commissions ou sous-commissions,

dont la création sera reconnue nécessaire. Les commissions nomment leur président. Le Bureau du Comité fait partie de droit de toutes les Commissions.

En cas de vacances, les Commissions proposent au Comité la nomination de membres remplaçants.

Art. 10. — *Vote.* — Les décisions du Comité et des Commissions sont prises à la majorité des membres présents.

La voix du président est prépondérante en cas de partage.

Art. 11. — *Budget.* — Les recettes se composent :

1° Des cotisations versées par les membres ou les clubs affiliés et de donations volontaires ;

2° Des droits de délivrance des licences, droits d'inscription au calendrier, amendes, etc.

Les dépenses sont ordonnées par le président, ou, à son défaut, par les trois vice-présidents.

Art. 12. — *Cotisations.* — Les cotisations sont fixées ainsi qu'il suit :

Membres donateurs : 500 francs une fois versés ;

Membres honoraires : 50 francs par an ;

Membres individuels : 25 francs par an ;

Constructeurs : 100 francs par an ;

Clubs affiliés : 0 fr. 50 par an et par membres.

Le minimum de la cotisation annuelle des clubs est fixé à 50 francs.

Toutes les cotisations devront être versées chaque année, avant le 1^{er} mars au plus tard.

Toutefois, les clubs désireux d'organiser une épreuve avant le 1^{er} mars ne pourront obtenir l'autorisation d'organiser cette épreuve sans avoir, au préalable, versé leur cotisation.

Les cotisations des clubs seront calculées suivant le nombre de membres comptant au Club au 31 décembre de l'année précédente.

Aucun club ne pourra être représenté à l'Assemblée générale s'il n'a réglé, avant le 1^{er} mars précédent, sa cotisation de l'année en cours calculée comme il est dit ci-dessus.

Art. 13. — *Siège social.* — Le siège social de l'Union Motocycliste de France est fixé à l'Automobile Club de France, 8, place de la Concorde, à Paris.

Art. 14. — Les présents statuts sont applicables à partir du 6 novembre 1929.

Art. 15. — *Modification des statuts.* — Les présents statuts pourront être modifiés par le Comité de l'Union Motocycliste de France, spécialement convoqué à cet effet, sur la demande d'au moins dix de ses membres et les modifications, pour être valables, devront réunir au moins les deux tiers des voix des membres présents ou régulièrement représentés par des membres du Comité.

Les Zones

La nouvelle réglementation des zones d'action des clubs motocyclistes

I
L'Union Motocycliste de France peut déléguer temporairement à certains clubs affiliés, qui seront dénommés chefs de zone, une partie de ses pouvoirs sportifs pour une zone délimitée.

II
Le contrôle sportif local des épreuves sera

assuré, soit par les Clubs Chefs de Zone, soit par un ou plusieurs délégués de l'U. M. F. désignés spécialement à cet effet.

Ce contrôle s'exercera dans les conditions exposées ci-après.

III

Lorsqu'un club voudra organiser une manifestation sportive fermée, il sera tenu d'en aviser le Bureau du Comité et de se conformer au règlement national de l'U. M. F.

Lorsqu'il voudra organiser une manifestation sportive ouverte, il devra obtenir

U. M. F.

DÉCEMBRE

- 9. — Côte de la Californie (M. C. Nice).
- 15. — Rallye (Nicea Motor)
- 25. — Côte de Carthage (M. C. Nice).

L'autorisation de la Commission sportive de l'U. M. F. et s'il n'est pas chef de zone,

accepter le contrôle effectif de son épreuve, soit par les soins du Club Chef de Zone, soit par les soins d'un délégué de l'Union à son choix. Les modalités et les frais de l'intervention des délégués de l'Union seront spécifiés chaque année, dans une circulaire adressée à tous les clubs.

Envoyez vos calendriers à MOTO-REVUE sans tarder

L'intervention des délégués de l'Union seront spécifiés chaque année, dans une circulaire adressée à tous les clubs.

IV

La délégation des pouvoirs aux Clubs Chefs de Zone est faite en principe, pour une durée d'un an, par décision du Comité, sur proposition d'une Sous-Commission des Zones.

L'U. M. F. se réserve le droit de faire contrôler toute manifestation sportive par un ou plusieurs délégués de son choix. Ce contrôle aura spécialement pour but de signaler au Comité les irrégularités graves qui seraient de nature à entraîner la suppression de la délégation donnée au Club Chef de Zone.

V

Les clubs désireux de se voir attribuer une

zone d'influence devront en faire la demande au Secrétariat de l'U. M. F. avant le 1^{er} septembre de chaque année en joignant à cette demande toutes pièces qu'ils jugeront susceptibles de la faire aboutir.

VI

Les cas d'exception aux règles, édictées ci-dessus, seront jugées par le Comité, sur rapport de la Sous-Commission des Zones après inscription à l'ordre du jour.

SAUVAGES

DÉCEMBRE

- 7. — Banquet M. C. Audonien (St-Cuen).
- 8. — Banquet du M. C. Villeurbanne
- 14. — Banquet M. C. Vincennes
- 21-22. — Bal et loterie (M. C. Villeurbanne).
- 30. — Banquet (A. M. Dijonnaise).

Dans les Groupements

La nouvelle saison

Cinq équipiers du M. C. du XI^e ont participé au premier Rallye du Salon et se sont classés en bonne place prouvant ainsi la vitalité de ce groupement « Sauvages » qui s'est brillamment illustré pendant toute la saison, tant aux Six Heures d'Argenteuil, qu'à Orléans, Tours, Evreux, Dieppe, Reims, etc... M. Dehertogne est l'actif et sportif président, qui nous prie de rappeler que les réunions de ce club parisiens ont lieu le premier jeudi du mois.

La réunion du M. C. Scolaires

Le réunion du 7 eut un gros succès pour le jeune club des scolaires, qui a enregistré encore de nouvelles adhésions. Un effort de propagande a été décidé, dont l'effet se produira au sein de nos écoles. Différentes solutions pratiques ont été adoptées pour l'organisation extérieure du club. On nous prie d'aviser les cinq retardataires qui n'ont pas soldé leur cotisation du troisième trimestre, qu'ils seront considérés comme démissionnaires le 1^{er} décembre, faute de s'être libérés. Un appel est adressé aux jeunes « escoliers » de province pour se joindre aux scolaires parisiens.

Roubaix-Paris-Roubaix

C'est le 6 avril 1930 que le Moto-Club du Nord de la France organise son épreuve classique Roubaix-Paris-Roubaix. Le règlement est déjà approuvé par l'U.M.F. Comme on le verra plus tard par les comptes rendus que nous en donnerons, les organisateurs se sont efforcés, cette année, de monter de toute pièce une épreuve véritablement sportive. L'an dernier, concurrents et spectateurs ont soumis des desiderata nombreux, tous ces vœux ont été réalisés dans le nouveau règlement. Tous ceux de nos lecteurs qui s'intéressent à l'épreuve réservée aux motos, side-cars, trieyclears pourront demander dès maintenant les règlements au M.C.N.F., 42, rue du maréchal-Foch, à Roubaix. L'épreuve totalise 460 km. Les droits d'engagements sont de 150 francs pour les professionnels, 100 francs pour les indépendants, et exceptionnellement de 75 francs pour les indépendants du nord de la France qui s'engageront avant le 1^{er} janvier 1930. L'itinéraire a lieu exactement de Roubaix à la Patte d'Oie de Gonesse, où se fait le virage, et retour à Roubaix, à l'exception toutefois des motos 175 cmc qui ne vont que jusqu'à Senlis : la route est Roubaix, Pont-à-Marcq, Douai, Cambrai, Saint-Quentin, Senlis, Gonesse.

Disons de suite que l'itinéraire ne sera pas fléchi, seuls les lieux de contrôles seront indiqués, et toutes réclamations pour erreur de parcours sera nulle. Il est évident que si des conditions routières obligent à modifier l'itinéraire d'ici là, les intéressés en seront avisés. Parmi les particularités de cette épreuve, notons que c'est le concurrent lui-même qui demandera au contrôleur d'introduire sa fiche dans la pendule enregistratrice et le concurrent fera fonctionner lui-même le mécanisme. L'horaire idéal sera intégralement appliqué sans contestation. Tous les 30 km., il y aura des villes contrôles, c'est-à-dire Roubaix, Raches, Cambrai, St-Quentin, Guisard, Compiègne, Senlis, Gonesse. A l'épreuve de régularité sera joint un concours de démarrage et freinage qui aura lieu à l'arrivée à Roubaix sur 500 mètres, départ arrêté, arrivée arrêté, machine à cheval sur la ligne, mais cette épreuve n'entre pas en ligne de compte pour la régularité et servira à départager la coupe. La moyenne horaire est fixée de 40 à 52 km. Tout contrôle est fermé 1 heure après le passage des concurrents.

Nous sommes quinze motos

Dans un petit village de 700 habitants, nous écrit M. Gazeau, nous sommes 15 motos et avons pensé faire un club. Le 1^{er} novembre, à l'issue de la première réunion, je fus désigné pour exécuter toutes les formalités. Vous nous aviez engagés à nous affilier à un club officiel, mais nous ne pouvons pas, parce qu'il est trop loin, et surtout parce que nous sommes tous de modestes ouvriers de campagne et domestiques de ferme qui nous sentons mal à l'aise avec nos 175 cmc, à côté des citadins caracolant sur des 350 ou 500 cmc. Or, nous venons de passer de 15 à 30 par suite d'un certain nombre d'adhésions des environs ; nous prendrons aussi quelques automobilistes, et notre assemblée générale constitutive a eu lieu dimanche 10 ; le siège est à Vouzailles.

Bureau d'un nouveau club

Le nouveau club de Gagny-Villemomble est ainsi constitué :

Président : M. Vicat René, place de la Gare, Gagny.

Vice-Président : M. Canon, 10, avenue Parmentier, Gagny.

Vices-Présidents : MM. Canon, 10, avenue Parmentier, Gagny ; Ribout, au « Coq Hardi », les Sept-Iles, Montfermeil.

Trésorier : M. Brouard, 10, rue Gardette, Gagny.

Secrétaire : M. Gollet Pierre, 20, rue Caroline Villemomble.

Président d'Honneur : M. Benaudy, 9, rue du Château, Gagny (Paul).

Membres du Comité : MM. Benaudy René, 9, rue du Château, Gagny ; Rebuzzi, rue de Chelles, Gagny ; Thierry, rue George-Sand, Neuilly-Plaisance.

Au M.C. de Vincennes

A l'unanimité des membres présents, lors de notre assemblée générale du 2 octobre dernier, il a été décidé de clôturer notre saison sportive et touristique, par un banquet qui aura lieu cette année le samedi 14 décembre prochain, à 21 heures, dans les Salons du Restaurant Gey, 10, avenue de Paris, à Vincennes.

Au Pont du Lys

Tous les motocyclistes passant par Juanles-Pins n'ont qu'à s'arrêter au lieu dit Le Pont-du-Lys, sur la nationale 7. C'est là que se trouve le correspondant officiel de *Moto Revue*, M. Noël, qui se mettra à leur disposition pour les piloter : logement, garage, excursions, nourriture, etc... sur la Côte d'Azur. Noël dispose, en outre, de la place pour garer 100 motos.

Un nouveau groupement

... s'est formé à Pressigny en Indre-et-Loire ainsi que nous l'avions fait prévoir récemment : une vingtaine de motocyclistes pour débiter mais beaucoup d'activité.

La Carte rose

Venant grossir les rangs de la famille motocycliste, j'ai naturellement fait une demande d'extension du permis de conduire ayant déjà le permis tourisme. Par la suite, j'ai été informé par la Préfecture d'avoir à joindre le permis dont je suis titulaire à ma demande d'extension. J'ai donc réexpédié ladite demande accompagnée du permis en date du 20 septembre. Depuis cette date c'est-à-dire depuis 15 jours, je suis privé de mon permis de conduire, qui me serait indispensable, ayant à assurer un service quotidien. Puis-je réclamer mon permis à la Préfecture. — J. VERGNE, Mestes.

La préfecture n'est pas très pressée, mais le fait qu'elle décline votre permis ne vous empêche nullement de rouler. Si les gendarmes vous demandaient vos papiers, vous n'avez qu'à répondre que votre permis est à la Préfecture pour extension. Bien entendu, vous ne pouvez conduire que des voitures tant que vous n'avez pas passé l'examen pour la conduite des motos.



APRÈS LES SIX JOURS INTERNATIONAUX

Les Raisons d'une abstention

par une marque engagée.

Ce que nous en pensons :
déclare B. M. W.

L'équipe allemande internationale se composait de MM. Henné, Soenius sur B. M. W. et Trapp sur Victoria avec sidecar. Malheureusement, cette équipe fut handicapée par suite de l'élimination de Trapp qui eut l'axe arrière détérioré et dut abandonner. L'équipe de notre usine se composant de MM. Henné, Soenius et Baylon se classa première de toutes les équipes allemandes et les trois coureurs s'adjugèrent des médailles d'argent. Lors de l'épreuve de vitesse à Genève, les machines B. M. W. furent les plus rapides. Baylon établit le meilleur temps de la journée avec une moyenne de 102 kilomètres dans l'heure. La motocycliste éprouvée, Mlle Hanni Kohler qui participait aux Six Jours Internationaux faisait preuve d'un admirable courage, bien qu'elle se trouvât à peine rétablie d'une grave maladie. Elle atteignit également le but et s'assura une médaille de bronze.

Malheureusement, nous devons constater qu'en raison du traitement partial et presque hostile dont les Allemands furent l'objet de la part des étrangers (ainsi s'exprime la B. Z. du 2 septembre), les résultats ont été singulièrement faussés. Cette disposition partielle des organisateurs se révéla déjà lors du tracé de l'itinéraire. A l'exception du premier jour, on abandonna la tradition d'intercaler de réelles difficultés de terrain pour empêcher que les Anglais ne fussent handicapés par le meilleur entraînement des Allemands. Par contre, on établit des règlements chicaniers exigeant une observation rigoureuse du temps moyen. Les seules étapes présentant des difficultés sérieuses étaient l'Ettaler Berg et le Kesselberg. Le paragraphe 25 du règlement portait :

« Pendant l'épreuve, la motocyclette ne doit prendre sa vitesse que de sa source de locomotion, des efforts musculaires du pilote et du passager du sidecar, ainsi que d'une force naturelle, par exemple, la pesanteur ». Ce point du règlement ne fut cependant pas observé, car autrement 3/4 des coureurs auraient dû s'arrêter dans la montagne. Les concurrents de B. M. W. ne furent récompensés pour leur montée courageuse sur ces deux côtés que par les applaudissements frénétiques des spectateurs, mais ne furent pas mieux classés finalement. Lors de l'arrivée, on pouvait se rendre compte à nouveau de la faible influence des délégués allemands. On critiquait sans raison apparente la fixation des numéros sur nos motocyclettes. Pendant l'épreuve, nos coureurs furent surveillés minutieusement quant à l'observation des pres-

criptions relatives aux secours permis, alors que les commissaires anglais se montraient très larges envers leurs compatriotes. Le pire était la façon dont on infligeait les pénalisations. Un seul contrôleur, M. Ebbelwhite était caché dans un village et pénalisa M. Baylon de 4 points et MM. Henné et Soenius de 6 points sous prétexte de les avoir vus entrer dans le village trop tôt. Il est pourtant absolument certain que plusieurs coureurs qui avaient pris simultanément le départ et qui avaient passé le village avant nos coureurs n'avaient pas été pénalisés. Il est évident même, que pour le profane qu'une seule personne ne peut contrôler exactement le temps d'arrivée et les numéros de 158 concurrents arrivant en groupes serrés d'autant moins lorsque la vue est rendue difficile par la poussière. Si le classement avait été établi d'une façon équitable, l'équipe de notre usine aurait sans doute reçu la plus haute récompense, et les coureurs individuels des médailles d'or. Une protestation immédiate du chef de notre équipe, M. Henné, fut repoussée sous le prétexte absolument inexact que des réclamations contre le contrôle du temps seraient inadmissibles. Nous avons saisi la F. I. C. M. de l'affaire ainsi que les associations et autorités compétentes, et nous vous mettons au courant de nos démarches. Citons encore quelques opinions et le rapport d'un de nos coureurs :

Hamburger Anzeiger du 4 septembre 1929.
La façon dont les 6 Jours se sont déroulés cette année prouve une chose : cette manifestation ne pourra se répéter dans ces conditions. Abstentions-nous, Allemands, et laissons aux autres le soin de disputer le concours seuls.

Frankfurter Zeitung du 2 septembre 1929
Le Comité organisateur de l'épreuve se composait de représentants de toutes les nations participantes pour assurer une direction impartiale. Il est d'autant plus surprenant que la fonction la plus importante de la direction, la pénalisation qui est décisive pour le classement final, ait été confiée au seul représentant de l'Angleterre, que celui-ci se soit caché dans un village et qu'il ait infligé des pénalisations avec la montre en main sans aucun contrôle de la part de tiers. Jamais organisation d'une manifestation motocycliste réputée a été aussi mauvaise que dans cette épreuve. Il n'y avait pas moyen d'accepter les protestations allemandes contre l'organisation des contrôles secrets. La direction de l'épreuve ne pouvait délibérer pendant 4 jours, parce qu'il y avait toujours quelqu'un qui manquait et qui trouvait chaque fois une excuse pour son absence. L'influence alle-

mande dans la F. I. C. M. ne correspondait donc pas à la place que l'Allemagne occupe dans la construction et dans le sport automobile et motocycliste.

Die Werser Zeitung du 4 septembre 1929.
Dès le départ de Munich, on pouvait constater une partialité manifeste de la direction de l'épreuve en faveur des Anglais. Les Allemands eurent leur cantonnement loin du but ou du départ, on dispersait les équipes des usines, on n'établissait des contrôles secrets que les 2 premiers jours, jusqu'à ce que les favoris allemands eussent été pénalisés pour avoir passé trop tôt les contrôles. Ce contrôle fut exercé par un seul Anglais. On repoussa la protestation de l'autorité suprême de l'Allemagne sous prétexte que les réclamations contre le contrôle de temps sont inadmissibles. On se refusait à donner des renseignements, on ne tenait la presse au courant que d'une façon très incomplète.

Vorwaerts Berlin du 3 septembre.

Après cette manifestation, il n'y a que deux possibilités : ou bien l'Allemagne quittera la F. I. C. M. ou bien les personnalités de la F. I. C. M. qui ont fait preuve d'une telle incompétence et d'un tel manque de politesse.

Passage du Rapport de M. Baylon :

Tous les concurrents et tous les spectateurs allemands et étrangers sont enthousiasmés de nos machines. Je crois pouvoir affirmer que nulle autre motocyclette au monde n'aurait franchi ce dur parcours mieux que ne l'ont fait nos machines. Il est d'autant plus fâcheux que précisément notre équipe qui aurait été l'unique équipe allemande non pénalisée ait été si injustement traitée.

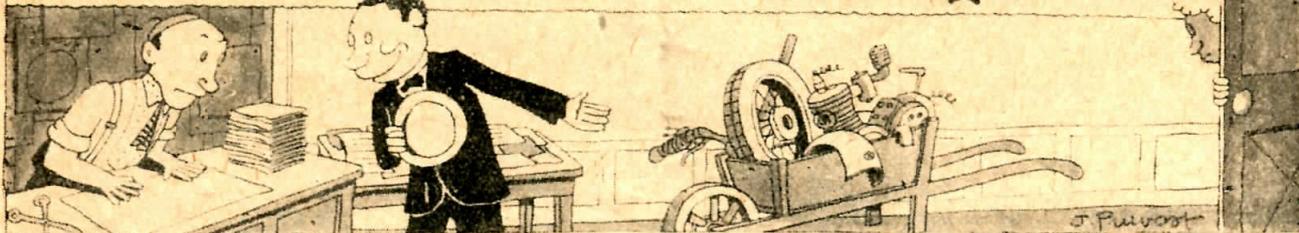
J'ai parlé à M. Ebbelwhite : sa réponse était un sourire ironique et la remarque : Parfaitement, les machines B. M. W. sont trop rapides et trop bonnes !

(Communiqué par la Bayerische MotorWerke)

Et Moto Revue ?

Certes, nous avons eu bien des critiques au sujet des Six Jours Internationaux : toutefois, il serait injuste que des constructeurs aussi sérieux que la B. M. W. mettent, en France, à exécution leur décision de ne plus participer à des épreuves officielles d'autant que chez nous les organisateurs ignorent de tels reproches : une équipe B. M. W. aux Six Jours d'Hiver de France, voilà la belle réplique que nous attendons des constructeurs munichois.

CONSULTATIONS TECHNIQUES



La pépie

? Possesseur d'une deux-temps San-Sou-Pap qui marche dans la perfection, n'ayant fait que quinze cents à deux mille kilomètres, je me suis trouvé dimanche après-midi en panne à Mesnil-Aubry et ayant mis un peu trop d'huile dans mon mélange, pour ça j'en conviens; de ce fait, ma bougie s'est gommée et, après fait plusieurs nettoyages, plus moyen de démarrer, mon cylindre était noyé; après avoir essayé plusieurs dizaines de coups de kick, j'ai été obligé d'avoir recours à un garagiste du pays; je lui ai demandé 2 litres d'essence pure de façon à bien diluer l'huile; mais toujours rien à faire pour remettre le moteur en marche, l'échecement ainsi que la manoeuvre m'ayant occasionné la pépie, comme mon garagiste tenait épicerie-buvette, je me suis absenté pour aller me désaltérer; seulement imaginez-vous; pendant mon absence mon homme s'est mis en devoir de démonter mon carburateur, et m'a perdu un gicleur; vous constatez la situation, et chose dont il ne s'est pas vanté ou dont peut-être, il ne s'est pas rendu compte et pour moi encore bien moins: alors mon seul salut a été de gagner à pied les 5 kilomètres qui séparent le Mesnil-Aubry d'Ecouen, car malgré tout, je trouvais cet état de choses incompréhensible. Arrivé une heure après, je suis rentré chez le premier garagiste qui se présentait devant moi: en quelques secondes mon cas lui était expliqué et d'un rapide coup d'œil expert, il a vu ce qui clochait; tout d'abord, avec un tuyau d'air servant pour l'émail Valentine, mon cylindre a été séché instantanément, le carburateur a été démonté, et avec stupefaction, il vit le manque du fameux gicleur; en quelques minutes ma moto était en état de marche. Ce travail a été accompli pour la modique somme de cinq francs; véritablement cet homme a mérité un bon pourboire, en regard de celui qui m'a obligé de parcourir la route à pied, et pour obtenir un semblable résultat m'avait pris 6 francs, évidemment sans compter l'essence. Par conséquent, pour en revenir à mon sauveur capable et consciencieux, j'estime qu'un cas semblable mérite d'être signalé, voici son adresse: M. Aug. Bonningue, rue de Paris à Ecouen (garagiste).

Quand votre moteur est noyé, enlevez l'écran de vidange du carter et la bougie, puis donnez quelques coups de Kick starter. Remplacez le bouchon du carter, nettoyez ou remplacez la bougie.

Toujours le graissage

? Possédant une New-Hudson, moteur 147 cmc., 2 temps, graissé par pompe à main, je désirerais savoir si, en supprimant la pompe et en faisant le mélange d'huile à l'essence, il n'y aurait pas de risque de grippage du moteur, et dans quelles proportions il faudrait faire ce mélange?

De plus, ce moteur chauffe considérablement, quelles en peuvent être les différentes causes sachant que ce n'est pas le manque d'huile?

CHRÉTIEN.

R Oui, vous pouvez sans inconvénient graisser par mélange. Cette solution est abandonnée insensiblement par les constructeurs par suite des rejets d'huile et des souillures que ce système entraînait. Le moteur en question est assez ancien et il n'y a rien de surprenant à ce qu'il chauffe considérablement; l'étude du refroidissement a été tellement poussée ces temps-ci que cette anomalie semble impossible. Le graissage par mélange à 10 % éliminera un peu ce défaut, mais il y aura de la fumée...

L'Actualité Automobile
est dorénavant à 1 fr. 25

Votre droit est maigre

? Étant possesseur d'une 500 cmc boîte Bridier Charron, j'ai cette machine depuis fin mars, mes seuls ennuis ont été la mise au point, ce qui n'est pas grave, et la boîte de vitesse. Voilà les faits: première panne après 1.500 kilomètres, embrayage brûlé en montant la côte d'Arpajon, retour par le train ma femme et moi avec les disques dans ma poche. Deux

Vos lettres nous accablent
car,
vous nous demandez toujours quelle
HUILE
est préférable à votre moteur...

Lisez le palmarès de:

PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

Purina lubrifie: Magnat-Debon,
Vélocette, Ravat, Styl'son, Ariel, tous
à l'arrivée.

Shell lubrifie: Gnome-Rhône,
Gillet-Herstal, Saroléa, tous à l'arri-
vée.

Kervoline lubrifie 5 marques.

Mobiloil lubrifie 5 marques.

Conclusions

19 marques à l'arrivée lubrifiées,
par le choix même des conducteurs
par: Mobiloil, Shell, Kervoline,
Purina;

Et les autres??

jours après je reprends le train pour aller chercher ma machine avec mes disques regarnis de liège frais: 80 francs; 2° fait: Voilà un mois je parlais en vacances dans la Sarthe. Alors je nous étions à 6 kilomètres de l'autre côté de Courville, sur la route du Mans, arrêté normal par un troupeau de vaches; remise en première; réembrayage normal; pas fait 20 mètres, carter de boîte de vitesses cassé de chaque côté aux boulons d'assemblage. Résultat: 6 kilomètres à pied (toujours avec ma femme) pour revenir à Courville chez un garagiste démontage de la boîte de vitesses et avec cette dernière en valise, en route pour Paris par le train, naturellement. Le lendemain à 7 heures je bonadis chez Bridier-Charron, très aimables, ils m'ont changé mon carter et deux pignons et à 11 h. 30 j'avais ma boîte prête, mais grande surprise, ils m'ont dit que ma boîte n'était qu'une boîte de 350, et non de 500, je n'en revenais pas. Vraiment, il y a certains constructeurs qui en prennent trop à leur aise, ils feraient mieux de vendre une machine 100 francs de plus et mettre des pièces appropriées à la force du moteur, le client aurait encore plus de bénéfice, et que d'ennuis en moins!

Résultat pour cette deuxième panne, perte de 2 jours et 150 francs de frais plus 80 francs; total 220 francs sans compter la perte de temps.

Aussi je voudrais que vous me disiez quel est mon droit vis à vis du constructeur qui estampe les clients, car je ne suis pas seul dans ce cas; j'ai plusieurs camarades qui, eux ont des 350 équipées de boîte 250. Le client qui achète une 500, c'est pour avoir une 500 et non une machine mixte montée en 350 et 500. Résultat: il y a un point faible, et c'est toujours le point faible qui flanche, surtout quand la machine est chargée d'un deuxième passager, et encore de bagages. — Auguste MEXON, abonné A.S. 197.

R On n'a pas beaucoup de droits vis à vis des constructeurs. Il n'y a rien qui oblige un constructeur à monter une boîte de 250 avec un moteur de 350, voire le tout dans un cadre de 175. La seule obligation acceptée par lui d'après le contrat de vente c'est de fournir, durant le temps de la garantie, une pièce neuve à la place de celle qui s'est brisée, il refuse toute responsabilité concernant les conséquences de la rupture. Je suppose par exemple que votre fourche se soit rompue et qu'à la suite de cette rupture tout le reste de la machine ait été démolé dans la chute. Le constructeur acceptera de vous fournir une autre fourche et c'est vous qui paierez tout le reste. Ce n'est ni intelligent, ni généreux mais il en est ainsi. Vous pourriez sans doute refuser de signer le contrat sous sa forme actuelle et demander sa modification, mais le constructeur n'acceptera certainement pas cette demande, c'est une véritable impasse. Nous avons été nous-mêmes victimes de cas analogues.

Un excellent moteur

? Ayant acheté d'occasion une Monet et Goyon 4 chevaux 350 cmc., moteur Mag. J'ai dû la démonter entièrement pour la réviser et la nettoyer. Au remontage, je suis empoisonné par la distribution qui montée sur un seul pignon n'est pas très réglable en ce sens que l'on ne peut faire varier une soupape sans varier par le fait même l'autre. Dans une position donnée en fin d'échappement, la soupape d'admission s'ouvre avant l'échappement complet, ce qui peut-être pourrait donner les renvois de gaz enflammés au carburateur. Une dent plus loin c'est après l'admission, la soupape qui n'est pas encore fermée quand le piston a fait plus du tiers, presque la moitié de la course de compression.

Puisque je vous mets à contribution, je vais abuser en vous demandant le réglage du carburateur Amac qui est sur ce moteur. Carburateur à double manette à air variable. La machine consomme six litres aux cent kilomètres avec le gicleur actuel marqué 29 sur un pan et Bon R sur l'autre.

Je vois souvent sur Moto Revue des consommations de 3 litres 5 à 4 litres, pour les 350 cmc. CORVÉ, Pont-l'Abbé.

R Ce moteur est un moteur à temps croisés et il est normal que la soupape d'échappement ne soit pas encore fermée au moment où la soupape d'admission commence à s'ouvrir.

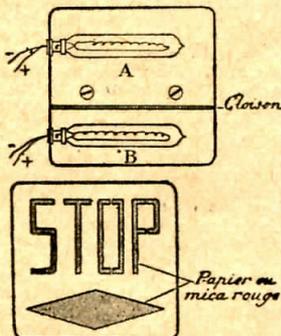
Le moteur Mag est fabriqué par Moto-acoche rue Trarieux à Lyon. La consommation est beaucoup trop forte. Elle ne devrait pas atteindre 4 lit/s à six cent kilomètres. Faites des essais avec divers gicleurs plus faibles et choisissez celui qui vous donne en palier la meilleure vitesse avec l'air ouvert aux trois quarts.



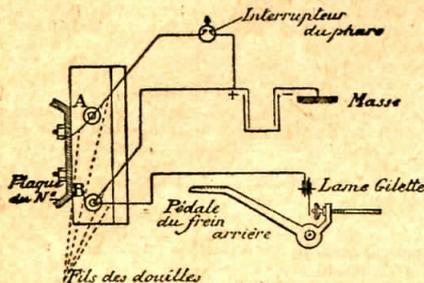
LA PAGE PRATIQUE.

Toujours le Stop !!!

Prenez une boîte de dentifrice By-Oxyne, c'est-à-dire cloisonnée au tiers de sa hauteur, fixez à l'intérieur 2 douilles pour recevoir 2 ampoules. En C et D, fixez par 2 boulons cette boîte à votre plaque matricule. Dans le fond de la boîte, ouvrez une petite fenêtre pour éclairer le numéro d'immatriculation dans la partie inférieure du couvercle, découpez une ouverture en losange et dans la par-



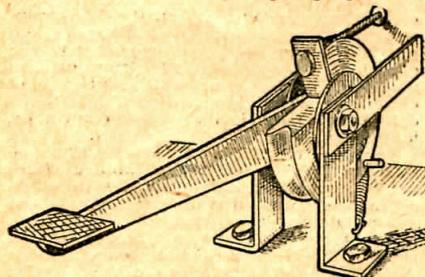
tie supérieure le mot « Stop ». Ajustez solidement par 2 vis. Employez ensuite la connexion ci-contre B à l'interrupteur du phare et à la masse ; reliez à vos accus et E à une lame Gillette disposée près de la



pédale de frein, mais isolée. Vous freinez, le circuit est fermé et le « Stop » s'allume : à noter qu'il s'agit de douille à 2 plots ; dans le cas de douille unifilaire, isolez la douille du « Stop ». — BONNAURE, Montpellier, 84 (A gagné une bougie que nous adressons par courrier).

Accélérateur au pied

Combiné pour les cyclearistes. Le dessin ci-dessous nous semble suffisamment explicite, sans qu'il soit besoin d'ajouter des explications ? Il y a trop longtemps que bon



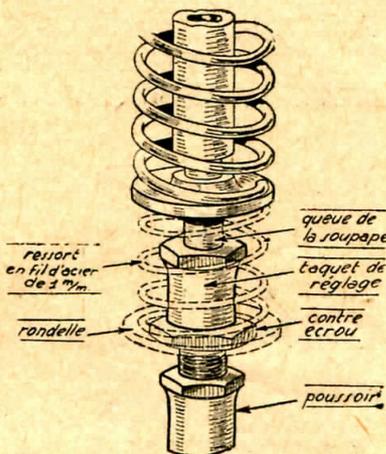
nombre de cyclearistes demandent que les constructeurs prévoient l'accélération au pied au lieu de l'avoir au volant. Que les malins fassent profit de ce truc. — DUVERNE à Paris, 95. (A gagné une bougie adressée par courrier).

Bruit de distribution

Vous regrettez tous les bruits que cause la distribution de votre machine ; il est très simple d'y remédier et de passer à une allure normale de 30 ou 40 à l'heure dans un silence pratiquement complet.

Voyez le croquis ci-contre et les pièces en pointillé ; prenez une rondelle en acier de 20 mm de diamètre et d'environ 1 mm 1/2 d'épaisseur, percez un trou ad hoc de manière à laisser passer le filetage du taquet de réglage du poussoir de la soupape.

Procurez-vous un ressort ou faites-le vous-même avec un fil d'acier de 1 mm de diamètre, lequel ressort aura un diamètre intérieur lége-



remment supérieur au cercle circonscrit du six pans de vos écrous de réglage : sa compression sera relativement douce ; il ne faut pas évidemment qu'il influence trop le ressort antagoniste qui assure la fermeture de la soupape ; placez ce ressort sous la rondelle supérieure qui est collée par la clavette de la queue de soupape. Serrez la rondelle en acier décrite plus haut entre le taquet de réglage et son contre-écrou placé en dessous ; réglez vos soupapes ; vous le pouvez ; bien rare maintenant, si vous entendez les cliquetis infernal des queues de soupape contre les taquets de poussoir, seulement peut-être un peu aux reprises énergiques.

JULLIA à Castelnau 105.

(a gagné une bougie, adressée par courrier).

EN MARGE DE LA PAGE PRATIQUE

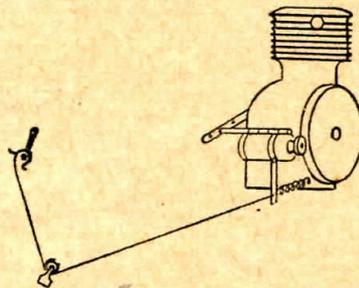
Pas de bougies

Nous aurions pu donner une bougie à tous ceux qui auraient deviné l'anomalie de la publicité insérée dans notre numéro 347, page II, mais alors notre stock eût été vidé rapidement : aussi préférons-nous faire observer à nos lecteurs que Gurtner à un blason très parlant avec ses deux ailes symbolisant la vitesse que donne nécessairement tout carburateur de meilleure qualité, et l'économie nous est curieusement spécifiée par la coupe du robinet étanche filtre présenté en-dessous : mais pourquoi donc alors le typo nous présente-t-il cela à l'envers ? Certains nous écrivent pour nous dire que c'est un truc pour attirer l'attention des lecteurs sur une annonce : peut-être ; en tout cas, sans l'avoir voulu, Gurtner a réussi à attirer l'attention sur des accessoires sérieux, que pas assez connaissent.

Eclairage automatique

Différents éclairages électriques sont montés sur les cyclears plus particulièrement le Novi, mais lorsque vous voulez mettre en lumière, l'entraînement par friction vous oblige à descendre de votre cyclear ; l'inconvénient n'est pas grave, mais déplaît à beaucoup de conducteurs.

Avec une tige rigide au bout de laquelle un



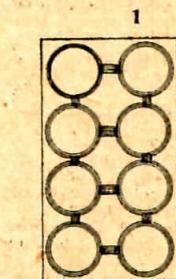
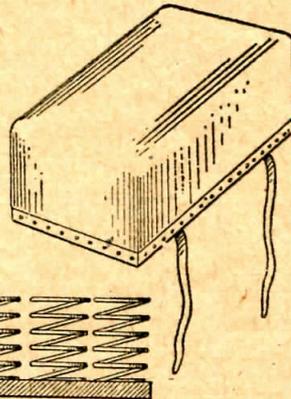
ressort tire l'appareil alternateur contre le volant ; de l'autre côté un câble relié à une manette ; en tirant sur la manette, vous écartez la poulie directement, en la lâchant, le ressort remet la poulie contre le volant et à peu de frais, vous avez un éclairage comparable à celui d'un automobile.

VRVCHINCK à Saint-Ouen-102.

(a gagné une bougie, adressée par courrier).

Encore un Tansad

Décidément le tansad est à la mode ; tout le monde en fabrique : une planche de 30 1/2



1
2

d'épaisseur, 35 centimètres de long sur 30 de large, plus ou moins, selon le cas ; à l'aide de cavaliers, clouez 7 ou 8 ressorts de sommier rendre rigide l'ensemble, avec du fil de fer ou de la cordelette à la partie supérieure des ressorts ; recouvrir de toile épaisse la nappe de ressorts, puis de la moleskine noire sur le rebord de la planche ; deux fortes courroies

en cuir et vous pouvez aller balader vos amis et... amis.

FOUCHER à Avon 104.

(a gagné une bougie, adressée par courrier).

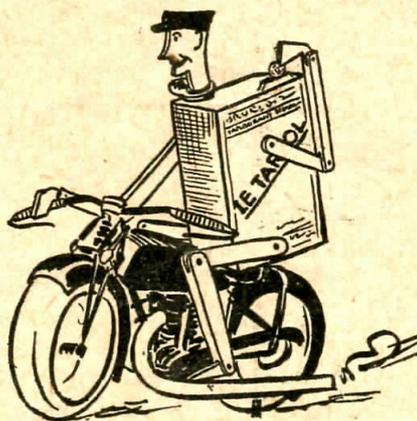


Une nouveauté pour nos motos : le Targol

C'EST une véritable polémique qui a surgi lorsque nous avons parlé d'un carburant dénommé « Targol » dans l'*Actualité Automobile*. Nous avons eul' impression d'avoir heurté un certain nombre de lecteurs dans *Moto Revue* dont les esprits sont plus assagis. Certains aussi nous ont répliqué qu'il était curieux qu'à *Moto Revue*, l'on ne connaisse pas le Targol ; c'est-à-dire, jusqu'à présent, l'effort de la Maison Targol ne s'était pas porté précisément du côté motocycliste et du côté automobiliste, s'était plutôt localisé dans la voiture de course. Aussi, nous allons faire amende honorable et parler un peu du Targol. Tout d'abord, nous dirons que le Targol a ses records, tout comme les autres, car il est employé couramment par de Rovin et nous le vîmes aussi à Arpajon, à l'occasion des records du monde. C'est un carburant très économique, dont la qualité est d'être un puissant oxydant du carbone ; il a aussi la particularité de brûler entièrement l'essence ; c'est une combinaison chimique absolument inoffensive pour les moteurs et ne détériore en rien les huiles de graissage ; son principe est de transformer une partie de l'oxygène aspiré par le moteur, de façon à fournir au carbone, qui est libéré par la combustion, de l'oxygène imprégné d'ozone ; car il ne faut pas oublier que la combustion de l'essence est toujours incomplète ; vous savez tous que l'ozone à l'état naissant, est nettement plus actif que l'oxygène libre. Aussi, vous comprenez pourquoi le Targol récupère une partie importante du carburant que vous perdiez jusqu'à ce jour, soit en fumée, soit en encrassement : cette acquisition se trouve donc utilisée et produit un accroissement sensible de la force et de la puissance motrice en supprimant l'encrassement et les fumées ; l'huile de graissage trouve son usage et sa durée prolongés puisqu'elle n'est pas détériorée. Ce qui vous intéresse, lecteurs, c'est l'emploi du Targol pour vos motocyclettes. Nous avons voulu savoir d'abord si quelques effets néfastes pouvaient être décelés par ce supercarburant. Nous sommes obligés de reconnaître qu'il n'y a, à ce jour, aucun indice néfaste que nous ayons pu découvrir, ni pour le moteur, ni pour la santé du conducteur. C'est le gouvernement belge qui, le premier, s'est intéressé à ce produit, lors du Congrès de Chimie Industrielle de Bruxelles. Nous avons sous les yeux le rapport qui fut publié à cette époque : 43 % d'économie effective avaient été réalisés comparativement à l'essence sur une voiture et 25 % sur un moteur d'avion. Nous n'avions pas essayé jusqu'à ce

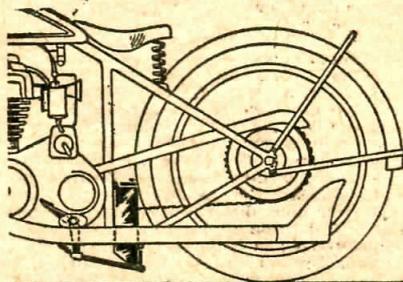
jour et n'avions fait aucune tentative en ce qui concerne la motocyclette. Il a fallu que nous l'essayions avant d'en causer ici même, et nous sommes arrivés à des résultats assez curieux. En ce qui concerne la consommation réduite, nous ramenons le chiffre plutôt à 30 % sur la moto et non 45 % constaté sur une voiture, nous avons toutefois réduit la consommation d'huile d'une telle façon qu'il nous a semblé que notre pompe à huile ne fonctionnait plus. Nous pourrions la chiffrer à près de 40 % ; la dépense qu'occasionne le Targol est d'environ 0 fr. 10 par litre d'essence ; à l'heure actuelle, c'est bien minime. Ayant essayé ce produit sur une moto excessivement calaminée, nous nous attendions à des phénomènes imprévus ; le cognement, l'auto-allu-

indice jusqu'à ce jour ne permet d'affirmer que le Targol ne soit pas absolument neutre : confiants d'ailleurs dans notre santé robuste, nous avons respiré des vapeurs dégagées, ce qui est assez facile lorsqu'on possède un silencieux A. S. A., car les vapeurs sortent absolument refroidies, au point que l'on peut après une longue course, mettre la main sur le silencieux A. S. A. sans craindre la chaleur : nous n'avons pas eu la moindre migraine. Evidemment, ces expériences ne sont pas à conseiller à tout le monde. Pour l'employer, c'est bien simple : vous avez une petite mesure de 5 cmc. par bidon d'essence ou de benzol ou d'alcool, à votre goût. Toutefois, pour certaines raisons particulières, nous croyons qu'il est nécessaire d'éviter entre le carburateur et le moteur, des entrées d'air froid pour ne pas avoir de crachements. Si votre moteur chauffe, sans doute la carburation est trop riche ou l'avance à l'allumage est insuffisante ; employez avec le Targol un gicleur plus petit. Si, tout en ayant une bonne marche économique, vous avez des reprises mauvaises, une insuffisance nette dans les côtes, c'est que votre carburation est trop pauvre : mettez du Targol avec un gicleur plus grand. Votre départ est-il difficile ? Si vous avez un carburateur avec gicleur de ralenti, ce dernier ne convient pas. Votre moteur étouffe : il est trop pauvre, changez-le, plus petit ou plus grand, selon les cas. Votre moteur est déjà bien encrassé : donc carburation trop riche ; mettez du Targol pendant 200 km. ; vous sentirez le changement. Certains nous diront avoir déjà employé des produits similaires, peut-être même le Targol et le moteur a continué d'être encrassé ; c'est qu'alors, vous avez excès d'huile ou, plus probablement, de l'huile de mauvaise qualité. Vérifiez donc si vos segments sont bien étanches ; en tout cas, changez votre huile pour une huile meilleure. Ne croyez pas toutefois que l'emploi du Targol vous ait donné une économie ; nous ne l'avons pas constaté réellement, mais votre moteur prend une puissance inconnue : voilà le gros avantage. Comme vous voyez, cet essai que nous venons de faire, pour donner satisfaction à une Maison que nous avons ignorée, a été fait loyalement, d'une façon même imprévue. Il semble répondre aux désirs de bien des lecteurs. Ne cherchez pas dans le Targol un mouton à cinq pattes, mais un véritable super-carburant qui vous allongera la vie de votre moteur, surtout en augmentant sa vivacité et son action. A 10 centimes par litre d'essence, ce n'est vraiment pas cher.



mage qui caractérisaient l'augmentation du taux de compression de notre moteur ne furent pas au début anéantis, et déjà nous doutions des effets pratiques, en contradiction complète avec la théorie, mais nous eûmes l'idée de mettre un gicleur plus petit et immédiatement, l'auto-allumage et le cliquetis caractéristiques que nous détestons tous, furent atténués. Ils ne disparurent pas complètement parce que notre moteur était littéralement engorgé de crasse et nous attendions le fin du Salon pour l'immobiliser pendant quelque temps. En tout cas, nous avons constaté également que la bougie ignore l'encrassement ; en ce qui concerne la sécurité, aucun

ou aussi de l'automobile. Evidemment, les moyens mécaniques existants sont rares, très chers, qui ont pour but d'atténuer le dérapage dû à l'imprudence ou à la mauvaise conduite,



Le Gripsol

L'usage de la moto prend un grand développement, mais quelques personnes font encore la moue, sous le prétexte, vain d'ailleurs, que la moto dérape ; on ne peut pas empêcher une moto sur un terrain gras, conduite par un novice ou un maladroit, d'avoir ce mouvement assez bizarre dénommé chasse, et qu'il ne faut pas généraliser ; mais le dérapage en lui-même n'existe que dans certaines conditions bien définies et qui résultent d'un virage pris trop court, d'un coup de frein malencontreux ou autre cause. A cette intention, le fabricant vient de nous présenter un appareil qui augmentera, si l'on peut dire, la stabilité des instables de la moto

ou la mauvaise construction. Il existe cependant un autre cas courant de dérapage, qui provient surtout de l'usure du pneumatique : quand le pneumatique est trop lisse, il n'adhère plus à la route, il ne mord plus et dès que le centre de gravité est déplacé en dehors de la normale, l'adhérence étant nulle, le dérapage s'ensuit inévitablement.

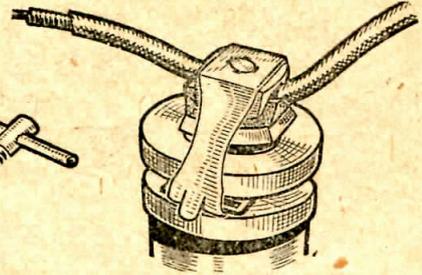
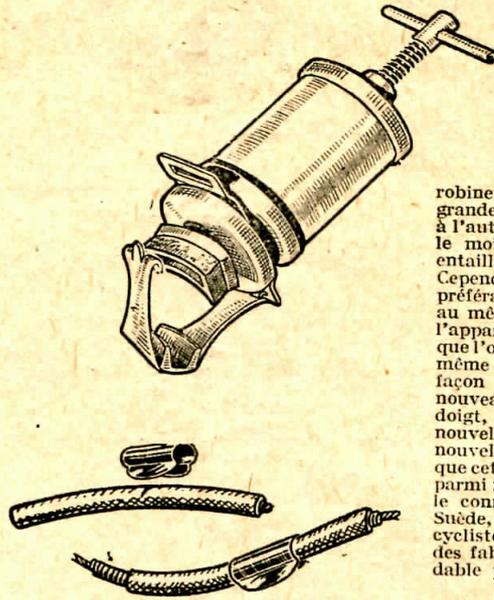
Lepouzé a conçu un petit appareil dénommé « Gripsol » ; c'est une petite sablière placée sur le garde-boue AR, ayant une tubulure qui amène le sable en avant et sous la roue AR ; une pédale placée à côté de celle du frein, ou aussi une manette sur le guidon, actionne un volet qui permet une éjection momentanée de sable ou produit similaire. C'est ainsi qu'on arrive à augmenter le coefficient d'adhérence d'une roue au pneu déjà usagé. Pour celui qui possède des pneus en parfait état, il peut considérer que le dérapage avec cet appareil, n'existe plus.

Le R. K. T.

Un graisseur de câbles

On a vu apparaître sur le marché, différents graisseurs de câbles, mais pour différents motifs, ils n'ont pas été répandus selon le désir intime de beaucoup d'usagers, soit qu'ils n'aient pas été fabriqués en grande série, soit qu'ils n'aient pas répondu à certaines conditions d'emploi. Voici un nouvel appareil que nous connaissons sous le nom de R. K. T. ; ce nouvel appareil semble, de prime abord, avoir résolu la question de graissage des câbles : il est composé d'un corps réservoir dans lequel vient se mettre la graisse consistante ; une vis fait seringue et un tampon parfaitement étanche en cuir vient permettre de donner une pression des plus fortes à la chasse de la graisse. C'est en somme, un type similaire, plutôt aux pompes à graisse que nous connaissons déjà, mais où l'appareil devient plus particulièrement intéressant, c'est dans sa partie où il va se mélanger intimement avec la gaine qu'il est chargé de graisser. A cet effet, plus besoin n'est de couper ses câbles, sa gaine en deux ; vous pouvez graisser votre câble à travers la gaine sans rien démolir, à n'importe quel endroit qu'il vous est loisible et cela en l'espace de quelques secondes et voici comment : avec un canif, vous donnez une légère, oh ! bien légère entaille à votre gaine et vous appliquez la partie mâle de l'appareil en espèce de caoutchouc durit breveté contre cette entaille ; vous fermez l'agrafe qui vient saisir automa-

tiquement votre gaine et la pression provoquée par cette opération, détend légèrement les spires de la gaine, faisant un passage à la graisse qui est envoyée à ce moment sous pression, en dévissant, d'un tour ou deux, le



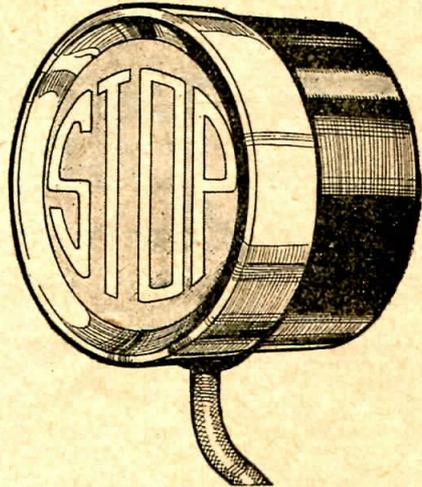
robinet ; vous dégrafez ensuite, et à votre grande surprise, le câble est graissé d'un bout à l'autre sans qu'il y paraisse extérieurement le moindre suintement. Quant à la légère entaille, elle a disparu automatiquement. Cependant, le fabricant qui a jugé qu'il était préférable pour l'usager de graisser toujours au même endroit, offre en même temps que l'appareil, à tout acheteur, des chapeaux que l'on peut mettre sans difficulté à l'endroit même où l'on a fait la légère entaille, de telle façon que lorsque vous voulez graisser à nouveau, il vous suffit, par une pression du doigt, de faire sauter le chapeau et sans nouvelle entaille, vous pouvez lubrifier une nouvelle fois votre gaine. Nous ajouterons que cet appareil n'est pas précisément inconnu parmi nous ; ceux qui ont voyagé à l'étranger le connaissent, et plus particulièrement en Suède, en Allemagne, où la totalité des motocyclistes l'utilisent. Nous espérons obtenir des fabricants, de le mettre à un prix abordable pour le motocycliste français.

CHEZ RUTILA

Stop ! et c'est l'arrêt

L'article que nous avons fait passer la semaine passée sur le Stop pour motocyclettes était de circonstance puisque les nouveaux règlements routiers entrèrent bientôt en vigueur. Toutefois, si l'appareil parfait dénommé Rutilla, que nous avons décrit en détail, était bien destiné pour les motos de forte cylindrée, il est assez difficile de le faire adopter par nombre d'usagers, soit que leur machine, trop petite, ne soit pas en rapport avec cet appareil, soit aussi que leur bourse ne soit pas en accord avec la dépense. Aussi Rutilla a-t-il sorti immédiatement un nouvel appareil, simple, bon marché, qui se monte en une minute, et n'exigeant pas la suppression de la lampe arrière déjà installée sur l'ensemble de nos machines.

Un simple fil qui communique à une pile de poche, ou au courant, dans le cas d'accumulateurs, et un boîtier avec indication très visible « Stop » et un petit appareil que l'on place automatiquement au moyen d'un écrou papillon sur n'importe quelle partie du cadre, et chaque fois que vous appuyez sur la pédale de frein, immédiatement, l'usager qui se trouve derrière vous reçoit dans les yeux l'avertissement rouge de « Stop ». Le prix excessivement modeste de cet appareil nous permet de dire que tout usager qui, lors du nouveau règlement, ne se sera pas mis en règle, n'aura aucune excuse, car il s'agit en l'espèce d'une sécurité nationale et d'une diminution notable du nombre d'accrochages.

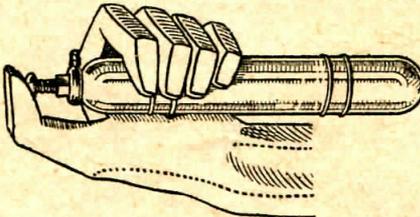


L'ASSURO

Au feu !...

Jusqu'à ce jour, on a trop souvent employé les extincteurs d'automobiles pour la motocyclette ; c'est une erreur, car un appareil pour les automobiles n'est pas, la plupart du temps, adaptable à la moto. Aussi, nous avons vu avec plaisir que M. Jean Jay nous a présenté au Salon un appareil spécialement construit pour la motocyclette : Assuro, léger, élégant et efficace. Toutes les voitures sont munies d'extincteurs ; pourquoi pas les motos ? Certes, nous ne voulons pas dire que les incendies soient fréquents en moto, mais ne croyez-vous pas qu'un peu de solidarité, même en supposant que vous ne soyez pas la victime, soit nécessaire sur la route. Souvent, il est arrivé qu'un motocycliste a pu, grâce à son extincteur, sauver un automobiliste négligent. Et puis, si l'incendie est rare en moto, il y a quelquefois des cas où votre négligence est cause d'un accident, principalement, lorsque vous prenez de l'essence, moteur en marche. La dépense est tellement minime

et la place que ce petit appareil occupe sur la moto encore plus minime, que votre négligence de ce côté devient criminelle.



Une huile française

Nous avons enfin une huile française : jusqu'à ce jour, nous faisons venir nos huiles de graissage pour moto, du Texas, du Mexique, des États-Unis, de Pensylvanie, et aussi de Russie, de Bakou, parce que nous ne possédions que peu ou prou de pétrole. Ceux qui ont suivi la politique économique française de ces derniers temps, n'ont pas été sans

remarquer l'effort que le gouvernement a fait pour favoriser l'exploitation du filon de pétrole qui s'étend d'Auvergne à Biarritz, et c'est ainsi que, sur le marché nous voyons apparaître l'huile Domoil, huile strictement française et de qualités égales aux huiles les plus cotées. Déjà beaucoup de coureurs ont reconnu sa valeur et l'emploi. Vallet sur Magnat-Debon, Mont l'employèrent aux derniers circuits de régularité auvergnats, Gimel également à Thiers. Cela tient beaucoup à ce qu'elle est à point de congélation excessivement bas, à une forte viscosité aux fortes températures et par suite à un pouvoir lubrifiant incomparable permettant ainsi un démarrage aisé par temps froid. Vous n'avez pas été sans remarquer que la consommation est précisément fonction de la facilité de départ, et de même le rendement est en raison inverse de la consommation.

Quand vous faites le plein avec de la Domoil, frottez votre pouce et l'index imprégnés d'huile, vous aurez l'impression d'un gros dérapage entre les doigts. Refaites après 3.000 kilomètres par exemple, la même expérience, et le dérapage sera le même. C'est que l'huile employée a conservé son rôle de lubrifiant jusqu'au bout. Cette qualité, jointe à celle de son origine strictement française, sera, la meilleure preuve du succès de Domoil.



LES BONNES ADRESSES

Même en hiver, la L. N. M. continue à vivre...

Bons soins

Pour les abonnés de *Moto Revue* je vous indique une bonne adresse où j'ai passé mes vacances et où je retournerais avec plaisir tellement j'étais bien soigné : Maison Jean Georges, Hôtel de la Gare, à Luynes (Indre-et-Loire).

Maison très propre, cuisine abondante et excellente, bon vin de Touraine (repas servis dans les bosquets). Pensionnaires : 25 francs par jour, chambre comprise.

Pays superbe, châteaux des bords de la Loire à visiter.

Adresse à retenir tellement on est bien.
D..., à Clamart.

Remerciements

Voulez-vous me permettre de porter à votre attention, à titre de reconnaissance, l'amabilité avec laquelle un agent de Terrot, M. Perrotin, à Arnay-le-Duc, près Saulieu, a bien voulu, alors que tous les mécaniciens de ce pays s'y refusaient, me dépanner.

La réparation n'était pas une petite affaire quand vous saurez que mon cylindre était cassé à la base au ras des pattes de fixation.

Pourrez-vous, par la voie de votre journal, remercier encore une fois M. Perrotin et l'indiquer à tous les motocyclistes passant dans cette région.

P..., à Paris (18*).

Région Est

Que ceux qui connaissent de bonnes adresses dans les villes ci-dessous nous les envoient et la liste de la région Est sera close.

Bar-le-Duc, Brienne-le-Château, Châlons-sur-Marne, Chaumont, Coulommiers, Epernay, Epinal, Montmédy, Mulhouse, Neufchâteau, Retheil, Sézanne, Strasbourg, Troyes, Vitry-le-François, Vouziers.

Communiquez-nous...

quelques détails sur vos vacances, régions traversées, excursions faites, etc..., sans omettre de nous dire si vous vous êtes servi de nos adresses, si vous en avez été satisfaits et de nous faire connaître celles que vous avez à nous signaler.

Ca ne sera pas sans intéresser vos camarades ligueurs.

Nous voudrions profiter du léger répit que nous laisse la période actuelle pour compléter nos listes de bonnes adresses en vue de la parution du carnet.

Apportez-nous votre concours.

Bon restaurant

Je vous donne ci-après l'adresse d'un bon restaurant à prix très moyen à ajouter, si vous le voulez bien, à votre rubrique spéciale :

Restaurant Chaussivert, rue de la République à Honfleur. Repas : 14 francs avec cidre et pain ; service impeccable. Menu du 15 août : hors-d'œuvre variés, melon, saumon sauce tartare, gigot, pommes paysannes, fromage, fruits.
F..., abonné 368.

Bon Hotel

Je vous signale l'hôtel Herr Stoswihl (Haut-Rhin) où j'ai passé, les vacances 1928 dans un site admirable. Stoswihl étant situé au pied de la Schlucht toutes les excursions sont possibles dans un rayon assez étendu ; ainsi vers le lac Blanc, le lac Noir, Gérardmer, la Schlucht, le Hohneck, le Grand et le Petit Ballon, aux Trois-Epis, champs de batailles Koenigsbourg etc... L'hôtel Herr a un vaste garage, M. Herr chef cuisinier soigne admirablement ses clients et se fait un plaisir de préparer les piqueniques pour les excursions durant toute une journée. Bonne table, bon gîte, l'amabilité des hôtes et ce qui est le plus intéressant pas de coups de fusils, feront pour mes collègues motocyclistes, de cet hôtel un lieu rêvé pour y passer d'excellentes vacances.

La renommée de M. et Mme Herr étant bien connue ; il est nécessaire de prendre ses précautions d'avance afin de trouver de la place.
Lucien T...

Courrier de la Ligue Nationale Motocycliste

Centre

Argenton-sur-Creuse. — Rest. av. ch. : Restaurant Moderne, rue de la Gare + (M. le D^r Capitaine, à Aurillac).

Beaugency (Loiret). — Rest. av. ch. : Hôtel du Chêne Vert, Maison Pothier (M. Courty, à Paris).

Blois. — Rest. av. ch. : Hôtel du Singe Vert, 6, rue du Bourg-Neuf + (M. Desselle, à Fontainebleau).

Boulay (Loiret). — Restaurant : R. Marotte (M. Leroy, à Paris).

Châteauroux. — Rest. av. ch. : Hôtel Voltaire, 94, place Voltaire (M. Fantou, à Clamart).

Châtellerault. — Rest. av. ch. : Hôtel de l'Univers +. Mécanicien : Laurard (M. Van Mighens, à Tours).

Eguzon. — Rest. av. ch. : Boucherie-Restaurant Détroit (M. Nuret, à Vierzon).

Gannat. — Rest. av. ch. : Chavroche et Charrondière, 31, rue Saint-James. Mécanicien : Aimey, route d'Aigueperse (M. Speelers, à Paris).

Issoudun. — Rest. av. ch. : Hôtel de Jérusalem (M. Nuret, à Vierzon).

Mont-Dore. — Rest. av. ch. : Roches Noires Hôtel (M. Ledi, à Paris).

Pithiviers. — Restaurant : Billard, rue de la Charité (Moto-Club Manola).

Poitiers. — Rest. av. ch. : Besson, 1, rue Magenta + (M. Le Marchal, à Colombes).

Saint-Privat. — Rest. av. ch. : Hôtel du Commerce + (M. le D^r Capitaine, à Aurillac).

NOTRE PRIME HEBDOMADAIRE

PRIME No 62 DU SAMEDI 16 NOVEMBRE 1929

LE TARGOL

Le décalaminant et producteur d'oxygène, à la fois accélérateur et augmentatif de puissance des moteurs de motos. Un tube suffit pour 20 litres. Le mettre de préférence 2 heures avant l'emploi de la Moto.

VALEUR : 4 francs

Abonnés : 2 fr.

Non abonnés : 2 fr. 50

(Franco Port et Emballage, en plus : 0 fr. 50)

Chaque Abonné ou Lecteur peut en demander plusieurs tubes.

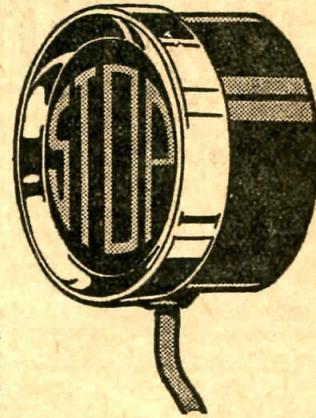


STOP !!!



Biémans présente le STOP RUTILA pour motocyclistes et cyclecaristes

Le STOP RUTILA est livré avec son contact automatique en relation avec la pédale de frein montée sur le cadre. Émail noir, couvercle nickelé, voyant "STOP" en verre rouge gravé. Diamètre de l'appareil 7 cm.



Listes des premiers dépositaires :

Saint-Martin-Automobiles, rue du Château d'Eau, 27, Paris - Portrait, 1 bis, rue François Arago à Rouen - Duboc, 98, route de Gonesse à St-Denis - Barrier, av. du Kursaal à Malo-Bains - Destefanis, 47, rue Moncoy à Lyon - Quillard, 4, avenue du XX^e Corps à Nancy Bouvart J., rue de Suresnes à Rueil - De Hardin (Garage de la Madeleine, 84, bd. Madeleine à Marseille-Barthélémy, 4, pl. des Paraigès à Metz - Gerlache, r. Julien Lacroix, Paris - Spryutte, 43, rue de Paris, à Méry-sur-Oise - Fairzan, 6, rue de l'Indépendance à Colombes - Beaugour, 19, rue de la Tombe Issoire, Paris - Liaudois, 9, avenue Félix-Faure, Paris - Raveu, 19, rue Meyerber à Nice - Thirion, 171 bis av. Victor-Hugo à Clamart - Gruyère à Château Thierry - Comptoir Automobile Bastide, 5, rue Bubessan à Bordeaux - Mouret, 39, rue de la Gare à Bruay-les-Mines - Seguin, 26, rue d'Armenonville à Neuilly - Mestre et Blatgé, avenue de la Grande Armée, Paris - De Rovin, 169, Boulevard Pereire, Paris.

Et RUTILA

31, Rue du Faubourg Saint-Martin
PARIS (10^e)

Prix 35 francs

Téléphone Botzaris 44-05

laque émail

VIT-LAK

POUR VOTRE MOTO

Si l'on a pu dire que la laque-émail "VIT-LAK" est "le parapluie de l'auto", résumant ainsi ses qualités de résistance aux intempéries, quelle meilleure destination peut-on lui trouver que votre moto ?

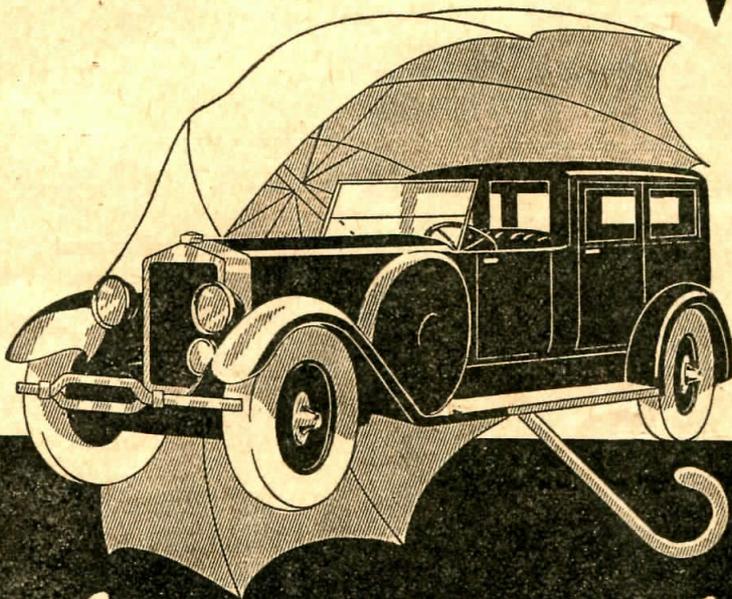
En effet, aussi bien que la voiture, elle a besoin d'un émail de qualité, d'un beau coloris qui conserve tout son éclat, résistant à la pluie, au froid, au soleil, à la boue, à l'essence et à l'huile, etc...

L'émail à froid "VIT-LAK" (étiquette verte) s'applique facilement au pinceau et sèche instantanément. Il peut donc rendre à votre moto sa première jeunesse, sans laisser aucune trace de brosse, en lui donnant le fini du bel émail.

PRÊT A ROULER DEUX HEURES APRÈS VIT-LAKAGE !...

En vente dans toutes les bonnes maisons de cycles, couleurs et vernis, droguistes, etc...

Brochure explicative sur demande à
"VIT-LAK" (Département B)
1, Rue Ambroise-Thomas
PARIS - IX^e



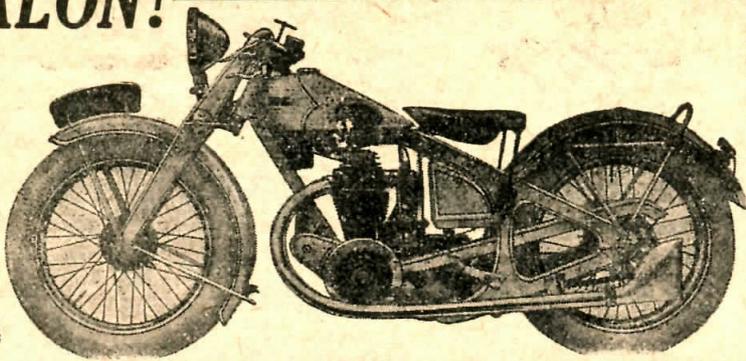
le parapluie de l'auto

LE CLOU du SALON!

DURANDAL

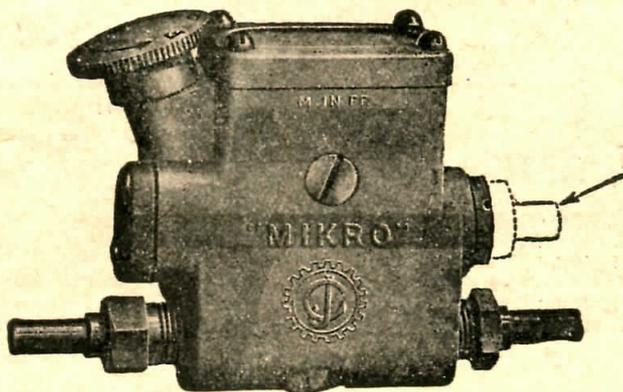
Présente sa 350^{cmc.}, BLOC CHAISE culbuteur, double échap. avec éclair. dynamo accus, grais. Kervoline, à **5.350^{fr.}**

S.A. DURANDAL rue de Reims - DIJON (Côte-d'Or)
BEAULIEU, 100, avenue des Ternes
PARIS (17^e)



GURTNER

SA NOUVELLE POMPE A HUILE MÉCANIQUE



A COURBE RÉGLABLE EN 12 TYPES DIFFÉRENTS
- CARBURATEURS -
ROBINETS A ESSENCE

Établissements J. GURTNER - PONTARLIER (Doubs)

Dépôt à PARIS: 188, Boulevard Péreire

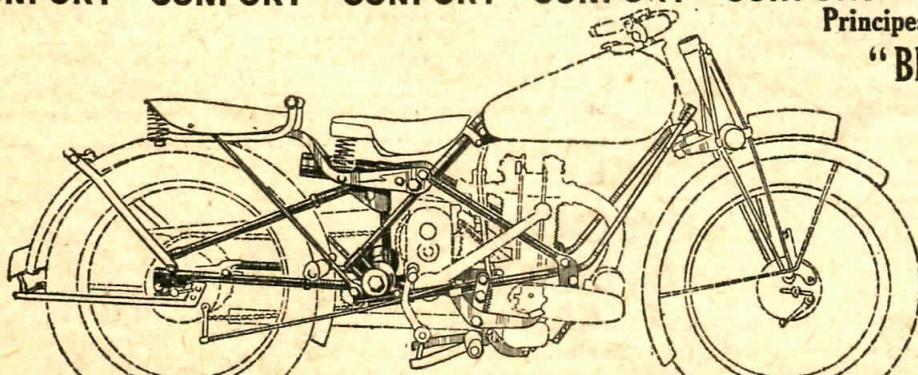
CONFORT - CONFORT - CONFORT - CONFORT - CONFORT - CONFORT - CONFORT

Principes entièrement nouveaux

"BERCEUSES" CLÉMENT-GLADIATOR

- 1° Suspension freinée avant et arrière n'ayant pas d'autre fonction que d'assurer le confort;
- 2° Transmission à rendement intégral parce que sans réaction sur la suspension et pas influencée par les oscillations causées par les inégalités du sol;
- 3° Formidable rigidité transversale du cadre à articulation longue et freinée sans jeu possible, qui jointe à la parfaite adhérence des roues au sol assure une tenue de route extraordinaire. **RÉSULTAT: Confort, Vitesse, Sécurité, Économie**

CLÉMENT GLADIATOR
USINES: 76, Grande-Rue, 76
Le PRÉ-St-GERVAIS (Seine)



CONFORT - CONFORT - CONFORT - CONFORT - CONFORT - CONFORT - CONFORT



Tarif des Insertions

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

Tout Abonné a droit à 6 lignes gratuites remboursant au-delà de son prix d'abonnement.
TARIF
 1° Abonné, la ligne : 5 francs. Pour bénéficier de ce tarif il faut que l'annonce ait un caractère accidentel ou strictement personnel.
 2° Non abonné, la ligne : 10 francs.
 3° A caractère commercial, la ligne : 10 francs.

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

SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

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

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

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-19^e
 Téléphone : NORD 29-76

PIÈCES POUR MOTOS
INDIAN
 — TARIF ILLUSTRÉ —
INDIAMOTO
 1, Rue Faraday, PARIS (17^e)
 Reste ouvert le Dimanche matin

MOTOS A VENDRE
 Motoconfort, Terrot, Gillet-Herstal, Soyer, F. N., New Map, Saroléa, Styl's on. Moto-cyclistes, le salon continue chez

LE RACCORD DE POMPE
BATAM
 BREVETÉ S.G.D.G.
 PRINCIPE DU JOINT HYDRAULIQUE
ECHANTILLON
 4.50 CONTRE EN TIMBRE
 A BATAM ARGENTEUIL

Rémy, 21, rue de Tlemcen, Paris (20^e). Tél. Mémil 76-39, exposition permanente des nouveaux modèles

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

plusieurs motos neuves à solder.
 Soyer 350; Jap. écl. 4.450 fr. Terrot 250 cmc. 4-tps lat. 3.950 fr. 2 Terrot 350 cmc. culb. champ. France, 5.450 fr. Soyer 350 cmc, Jap. culb. 4.950 fr.; Gillet 350 et 500 cmc. etc. Occasions garanties unique à Paris F.N. 500 M.67 culb. bal. écl. t-sad 3.750 fr.; F.N. 500 cmc M.67 b. culb., 29 surb. écl. Novi, tansad compt. 5.200 fr.; F.N. 350 cmc M.70 mai 29, écl. Novi, pas roulé, 3.400 fr.; Sarcléa, 500 cmc. culb. Racing spécial comp. juill. 29, neuv. 5.850 fr.; Soyer 350 cmc. Jap. conf. juin 29, 4.000 fr.; D.F.R. XX 4 HP, écl. tansad 850 fr. Soyer 350 Arbre à cames juillet 29, équipé, à enlever, 4.500 fr.

Alcyon Sport 2 tps, bon état, 1.400 fr. Phare Luxor 200 mm. générateur 60 fr. Nazet, 70, Gde-Rue, Pré-Saint-Gervais (Seine).
 Benjamin 2 CV, 2 tps, écl. assur. 9 mois, bon état. pr. 850 fr. A. Maugarny, 31, rue des Roissis-Clamart (Seine).
 Perceuse Clément 350 lat. 4.000 fr. Clément Bardin, 89, boul. Malesherbes, Paris.
 Douglas 350 cmc., état neuf, 1.800 fr. Debrienne 27, rue Morillons (15^e).
 F. N. surb. nombr. acc. c. achat voiture, 5.500 fr. Ecr. Deville, 10, rue Meynadier, Paris (19^e).
 F. N. 350 cmc., culb. bal. écl., Luxor, 2 becs tansad, rep.-p., out. acc. divers, de conf. 4.000 fr. A. Cesar, 17, rue Vaugelas, Paris (15^e).
 F. N. 500 cmc. parf. état, écl. él. comp. tansad, etc., pn. 715x115, ét. neuf, aff. de conf. 5.200 fr. caus ach. voit. Giraud, 227, rue Lafayette.
 F. N. 5 CV neuv., 1929, équip. garanti, 7.000 fr. Saumon, 6, impasse du Moulin-Joly, Paris.
 Gillet 500 cmc. compétition dern. mod. tr. peu roulé, machine impecc., prix très intér. Terrot 350 cmc lat. ét. abs. parf. 3.800 fr. A. Jeannin, Mirebeau (Vienne).
 Réelle occas. Indian sport, 140 k. à l'heure contrôlé aux rec. d'Arpajon, par. ét. 3.000 fr. Girard, 49, rue Verdun, Suresnes.
 Monet-Goyon M.C.5, 500 cmc., parf. état compt. bitot, tansad, rétro assur. payée, 4.800 fr. Meunier, 15, rue Borromée, Paris (15^e).
 Monet-Goyon 2 CV 2 vit., écl. élect. Terry, 1.700 fr. Maisat, 24, allée Moulin, Verrières-le-Buisson (Seine-et-Oise).
 Monet-Goyon, 175 cmc. Sup.-sport, comm. neuv. 1.900 fr. Restaurant Florent, 14, place Malrieu, Gennevilliers (Seine).
 Fené-Gillet 6CV, 1926, side bipl., tans. compt. écl. Magond. pneus neufs, prix avant, Seurre, 12, rue Pierre-Budin, Paris.
 Royal-Enfield 350 cmc comp. éclair. compt. abs. neuve, 5.500 fr. Reber, 42, rue Nollet, Paris.
 Soyer, parf. état moteur Soyer 3 CV, 2 vit., éclair. Mag. 1.800 fr. à débattre. Weingassel, 3, rue d'Alembert, Issy-les-Moulineaux, visible dimanche matin.

— Pour la Moto —

SERVO-FREIN
PERROT-PIGANEAU

POUR MOTO

POUZZANT - PROGRESSIF

POSE RAPIDE à l'avant de toutes Motos

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

LE SILENCIEUX SCHNEEBEL!
 Le plus efficace - Le plus silencieux
 Le plus élégant - Le meilleur marché
 Rendement maximum

1^{er} au Concours de Moto-REVUS
 2 et 4 temps - Toutes cylindrées
 11, rue Bécon, COURBEVOIE (Seine)

LE GARAGE
RENOUVIER
 TOUS LES CYCLECARS
 TOUTES LES MOTOS
 2 et 4, Rue Charles-Renouvier,
PARIS Tél. Roq. 07.87

Terrot 250 cmc. sport 3 vit., ch.-ch. frein AV et AR., tambour fr. de direct. amort. compt., écl. Péhu tansad pn. bal., 27 x 4, 2900 fr. vis. t. l. j. **Jacobe 68 bis,** rue Foch, Versailles (S.-et-O.).

Terrot 350 cmc. later. fin 29, roulé 2000 km., état parfait, 3500 fr. R. C. 25, rue Doudeauville.

Terrot 250 cmc., 4 t., juin 29, compt. éclair., tansad sous garant. 3.500 fr. **Choron Henri, St-Nom.** La Bretèche (S.-et-O.).

Pour 350 fr. à la livraison et 14 effets mensuels de 211 fr. vous aurez la moto l' « **Unic** » réellement unique pour sa conception, et son prix, 4 temps bloc, 3 vit., réservoir 1930 pneus ball. 2-3 CV. etc. **Faites essais,** 178, route de la Révolte, Levallois (Seine).

Thomann bloc-moteur 3 CV 1/2. Prix 1.500 fr. **Motobécane 250 cmc 3 CV, 3 vit. ch.-ch. éclair. élect.,** état de neuf, absolu, pneus ballons, 2.000 fr. S'adr. **Bouvierie, 16,** avenue de Montreuil, Fontenay-sous-Bois (Seine), de 17 à 20 heures.

Pour la saison 1930, Pierre, garage Renouvrier, 4, rue Charles Renouvrier, Paris (20^e) s'est assuré toutes les grandes marques. **Terrot, Soyer, Motobécane, Rhonyx, Train, Marc,** etc... mais il réserve aux amateurs de motos de luxe la **berceuse Clément** et, le clou du Salon, la toute jeune **M. G. C.** déjà célèbre.

La Cyclette 100 cmc. carb. Amac, 2 manettes, débrayage, selle Terry, coffret outils comme nve, 700 fr., 10, rue Marbeuf, Tél. : Ellysées 82-84.

Réelle occasion **F. N. 350 cmc. 1929,** dernier modèle, réservoir en selle, cadre berceau, pneu ballon, éclair. élect. Novi, tansad, acc. divers, outillage encore sous garantie, impôt payé, machine n'ayant presque pas roulé, bas prix intéressants, s'adres. **Garreau, 289,** rue Vaugirard, Paris (15^e).

F. N. M. 67 B 500 cmc. confort, pn. 715 x 115, équipée grand tourisme, écl. Lucas, klaxon, tansad, rotaphone, sacoches cuir, porte-bagage amov. etc... **Grancher, 36, rue Sadi-Carnot, Mont-**rouge.

Harley 12 HP mod. élect. parf. état, mécan. email., équip. grand tourisme, **Tourneux, 18, rue des Quatre-Vents, Charenton-le-Pont** (Seine).

Monet Goyon 1927, culb. d. échap. 500 cmc., moteur révisé, boîte vites. neuve, pneus neufs avec acces. 4500 fr. s'adresser, **G. Deslande, 8, bd. Brune, Paris** (14^e).

250 cmc. deux-temps Monet Goyon, parf. état mécan. 2.000 fr. Desgachons, 42, avenue Villeneuve Versailles.

Motoconfort ch. ch. 2 vit. c. neuve, 1.200 fr., 79 bis, Sentier des Groseilliers, Montreuil-sous-Bois (S. la D/ Hair).

Motosacoches 250 cmc. ch. ch. culb. sport, à enlever suite, Julien, 78, avenue des Ternes, Paris.

Morton culb. écl. Lucas, compt. etc... graiss. s. pression, 6.000 fr. reprend moto plus faible p. 3 clients, **Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.**

Norton 500 cmc. état de neuf, culb. 4.500 fr. **Péraldi, 10, rue Saint-Ferdinand, Paris** (17^e).

P. 105 culb. écl. Marchal 1928, neuve c. achat voiture, **Rous-**

CLEVELAND
4 Cylindres
Pièces détachées d'origine p^r 2 temps
Établissements VALPIC
23, Av. Trudaine - PARIS

PIECES POUR
B.S.A TRIUMPH
DALBIAC, 1, RUE DES JARDINS S^t PAUL PARIS

Si vous n'êtes pas abonnés !...
MOTO REVUE
peut vous manquer !
ABONNEZ-VOUS
FRANCE ET COLONIES :
26 Numéros . 23 fr. — 52 Numéros . 45 fr.

TRI-MOTEUR GALLAND
Tri-moteur GALLAND charge utile 400 kg
Moteur JAP, 500 cmc, Boîte vitesse BURMAN
3 vitesses, Frein sur les 3 roues Moyet AR
amovible, Pneus Michelin 700
Le plus économique, Le mieux conçu
16, rue Chauvelot, PARIS (15^e) Ag. demand.

seau, 126, rue Ch.-Maréchal, Poissy (S.-et-O.).

Occasions de la semaine, Peugeot P. 105 neuve av. 2.000 fr. acces. 5.300 fr. **Motobécane 308,** mai 29, 2.800 fr. 10 motos dep. 400 fr. à liquider, **Maurice, 9,** rue Cousin, Clichy (1 minute porte).

Propulcycle 4 tod. n. gar. 6 mois ch. ch. frein tambour, etc. 2.200 fr. **Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois** (Seine).

Part. vend René Gillet 6 CV. Ecl. Marchal, état neuf, peu roulé 6 h. 1/2, R. Chetelat, 16, rue Vieux-Colombier.

Saroléa 500 cmc. 5 CV, 3 vit. écl., pneus neufs peu roulé, 3.500 fr. vis. samedi et dimanche **Brissier, 118, rue Vercingétorix, Paris** (14^e).

Terrot 350 cmc. later. très bon état, compl. équip., tansad Terry, 2 sacoches, caval. écl. **Mag. compt. bitot, rétro, mou-**

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

flés, cause dble emploi, **Katter-**rer, 19, passage Petites-Ecuries.
Terrot 175 cmc. c. neuve, 1.400 fr. 4 G. 69, rue Hautpoul (19^e).

Terrot 350 cmc. later., état de neuf, compl. équip., écl., etc. occas. unique, prix à débattre, cause décès, visible chez **Ancelin,** 23, bd Edgar-Quinet, Paris (14^e).

Terrot 500 cmc. culb. mot. Jap, modèle 28, pneus bal., tansad, écl. élect., parf. état de marche, 4.500 fr. **M. Nègre, 14,** rue Savies, Paris (20^e).

Triumph 500 cmc. later. ch. ch. 1928, écl., équip. gar. 4.700 fr. **Larmandieu, 121, rue Château,** Boulogne s/ Seine.

Le roi de l'occasion est indiscutablement **Pierre, garage Renouvrier, Paris** (20^e). Tél. : Roq. 07-67, il est le seul à vous offrir 25 motos type 1929, neuves avec une remise de 20 % sur catalogue et un lot de 80 machines 1928 ou 1929 d'occasion en tous modèles, **Norton, Raleigh, A. J. B., Terrot, Peugeot,** etc... venez visiter, une surprise vous attend.

Grand sport 350 cmc., moteur L. M. P. culb. cadre dble, berceau, pneus 700 x 100, tansad, 4.100 fr. 18, rue Marbeuf. Tél. : Ellysées 82-84.

A vendre motos neuves et d'occasion toutes cylindrées s'adre. 58, bd Verdun, Courbevoix.

Faites réparer vos motos pendant l'hiver, mieux servi et moins chers, stock complet de pièces détachées, **Dresch atelier moderne de réparation motos,** 133, avenue d'Argenteuil, Asnières (Seine).

Monotrace vendue par particulier, à enlever, 3.300 fr. **Pierre, 4,** rue Charles-Renouvrier, Paris (20^e).

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

Motocyclistes !!!
La marque de qualité : **"LUXOR"**
vous rappelle
qu'à votre intention et pour vous faciliter elle a créé son dispositif à manette (breveté).
De cette façon vous voyagerez toujours sans ennui et sans panne d'éclairage.
Les appareils Luxor sont les seuls conçus et construits techniquement, ils sont garantis.
N. B. Les anciens phares Luxor à double robinet peuvent être transformés avec le nouveau dispositif.
Exiger cette marque de votre fournisseur, c'est une garantie.
TRAIZET & C^{ie}, Fabricants, 3, rue Tesson, Paris (X^e)

FAURNÉ
VALENCE
SIDE-CARS
SIÈGES-ARRIÈRE.

GNOME & RHONE

SOCIÉTÉ DES MOTEURS GNOME ET RHONE — SIÈGE SOCIAL : 34, RUE DE LISBONNE, PARIS
Magasin d'Exposition et de Vente : 49, Av. de la Grande-Armée, Paris — Succursale : 6, rue d'Aubuisson, Toulouse

**CYCLECARS
 ET VOITURETTES**

Voiturette 5 CV, Ariès 3 pl., sport, écl. dém. mécan. parf. 2.600 fr. Rabet, 10, rue Rouget-de-l'Isle, Clichy (Seine).
Citroën 5 CV, cabr., révisé, freins avant, parf. état bons pn. 715 x 115, access. à enlev. 7.900 fr., voir dimanche matin. Latraiche, 31, boulevard de Pontoise, Gormelles-en-Parisis (S.-et-O.).
Morgan parfait état. 3 pl., 3.000 fr. Ecriture ou téléph. pour rendez-vous. Truchot, 7, rue Colonel-Oudot. Tél. : Diderot 38-42.
Darmont Spécial vit. 130 km., écl. compt. bon état, 6.000 fr. Missier, 2, rue Dailly-St-Cloud.
Panhard 7-9 CV, impôt 7 CV, torp. luxe écl. dém. 5 roues, rideau de côté complet. équip. ess. vol., mécan. et état génér. impeccable.

SAROLÉA SIMON 170 bis
 Av. de Paris
 VINCENNES Té. Did. 24-47

THE MOTORIST
 28, rue des Accacias et 41, Avenue des Ternes
 PARIS (17^e) Métro Ternes

GANTS MOUSQUETAIRES
 Fourrés à 5 doigts
GANTS MOUFFLES AMÉRICAINS 25 FR.

BACHES DE MOTOS
SACOCES DE MOTOS
CUISARDS CAOUTCHOUC
CASQUES "MOTORIST" 39 FR.

Culottes drap de moto 99 fr.

BON POUR UN SUROIT
 et le nouveau Catalogue 28 pages
 - 75 clichés noir et couleurs -
 Envoi contre 3 Fr. en Timbres.

Serre-tête cuir 25 fr.

à titre gracieux, votre intérêt est de passer commande de suite, crédit, reprise en compte.
Amilcar 6 CV, 2 pl. sport, parf. état, prix 6.500 fr., Saget, 71, rue Lemercier, Paris (17^e).
Amilcar g. sport Bord. 2-3 pl. ass. b. état, 5.200 fr. dim. mat. Bernard, 1, rue Draveil, Juvisy, Tél. : 73.
5 CV Citroën torp. 4.500 fr. et 5.500 fr. Cabriolet parf. état, reprend moto en compte, Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois. Permis cond. 5 fr. la leçon.
Ford 10 CV imp 7 CV co id. int. profilée cuir, ts acces. Ruxteel magnéto fr. camous, écl. dén. p. a eau, confort, 5.500 fr. à voir en service Stoll, 10, rue Vezelay. Lab. 14-33.
Morgan air 1929, tout équipé, peu roulé, 5.500 fr. Rebours, 266 bd Voltaire, Paris (11^e).
Renault torp. 6 CV 3 pl. parf. état, 6.500 fr. ou éch. c. n.oto récente 5 CV équipée, voir dimanche matin tous l ; s. 7 heures, Ernoult, 11, rue Chartran, Neuilly-sru-Seine.
Occasion Renault 6 CV MT cond. int. 4 pl. parfait état, révisé, 7.000 fr. Boniface, avenue Gamé

ÉCOLE DE MOTOS G. AUGOYAT

— AGENCE DES GRANDES MARQUES —
 (OUVERT LE DIMANCHE, FERMÉ LE MARDI)

8, Avenue Dorian - PARIS (12^e)
 (FACE MÉTRO NATION)

7.900 fr. feral 12 mois crédit avec 3.000 fr. comptant aff. très sérieux. N. p. écrire M. Barré 123, boul. National, St-Maur-des-Fossés.
Villard livraison 2 pl., confort peu roulé (roue secours) técal. etc., 3.500 fr. accept. moto en repr. Photo, 33, r. Defforge, Choisy-le-Roi.
Sénéchal voiturette châssis long., 4 pl., 1 porte écl. dém., amort., repose montre compt., accus. Salmson G. N. sport unique, 2 portes 2-3 plac., écl. dém. montr. compt. compte-tours project., cap. graiss. s. pression, 7 roues amort.; Salmson G. N. touriste camion, tolée 1 porte, 2 pl. capote moteur à réviser, 5 roues amort.; Motoreve avec moteur cyclotracteur neuf à monter; vente au plus offr. ou échange contre cabriolet ou 3-4 pl. conduit. intér. t. l. j. Munch, 1 bis, rue Baudin (Suresnes).
 Pour la saison 1930 Pierre, garage Renouvier, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e) le seul spécialiste du trois roues livrera tous les Morgan équipés avec dynamo batterie, phares et klaxon avec le ridicule supplément de 600 fr. l'antishymi sera fourni

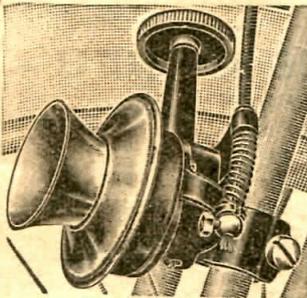
MOTOCYCLISTES !!

LE
"ROTAPHONE"

LIBÈRE LA ROUTE

VIBREUR AUTOMATIQUE
 Seul pratique et efficace. 80 fr.
 En vente partout ...

VANGIN & SOUDY
 Constructeurs
 118, Rue du Dauphiné
 :: LYON ::



beta, Saint-Maur-les-Fossés (Seine).
Vendez vite votre moto, votre cyclecar ou votre voiturette à Pierre, garage Renouvier, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e) qui vous livrera à la place une 5 CV Peugeot vous payerez le reste à 500 fr. par mois.
Rosengart occas. reprend 5 CV Citroën roulé 3.000 km. ag. Rosengart, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois. Permis de conduire à tout acheteur à forfait.
Joli Sandford carr. alumin. mot. Ruby culb. freins av. 115 km. écl., route et ville excel. état, 8.000 fr. photo sur demande, Coignard, 83, bis bd, Sault (12^e).
 Toutes les occasions réunies voiturettes, sidecars, motos, toutes marques entièrement révis. livré avec permis de conduire, comptoir cycles et motos, 133, avenue d'Argenteuil, Asnières (Seine).
Vendrais 800 fr. comptant et 12 mensualités de 200 fr. jolie voiturette 2 places, carrosserie bateau acajou 6 CV, Christmas, 143, avenue E.-Zola, Paris

UNUS

— **BOUGIES BLINDÉES DÉMONTABLES** —
 Pour Moteurs 2 et 4 temps à grands régimes
 En vente chez tous les Commissaires
Gros : C. CHOLLET, Fabricant, 204, Rue St-Maur et 24, Passage Hébrard, PARIS (X^e)
 Téléphone : NORD 81-24

Agence Spéciale
DES MOTOS → **FN**
Modèles 1930

500 cmc. Touriste ... 6.650 fr.
500 cmc. Touriste-luxe. 6.850 fr.
350 cmc. Touriste-luxe. 4.975 fr.
OCCASIONS depuis 2.500 fr.

CRÉDIT UNIQUE
REPREND de suite en compte
— toute moto —
RÉPARATION
par Spécialiste
Pièces en Stock avec 20% de remise

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

DRESCH
Simon **VINCENNES**
PIÈCES DÉTACHÉES
170 bis, avenue de Paris, à Vincennes - Diderot 20-47

SIDECARS

Side F. N. 350 cmc. à vendre très bon état, équipement complet, 85, rue Cartier-Bresson, Pantin pour renseign. Combat 06-03.

Une affaire Motobécane 500 cmc. avec side 1 plac. 1/2 capote, pare-br., compt. montre, éclair. élect., avec accus, très équipée, bas prix, s'adress. Bernard, 21, rue Meslay, Paris.

Side Gillet-Herstal, 500 cmc. équip. élect. sous gar. carr., angl. sport. Randegues, 4, rue d'Assas, Paris (6°).

Bonne occas., side Harley, bipl. bonnes conditions. Ecr. Lemercier, 34, rue Saint-Dominique.

Harley 25 J. D. allum. par delco, écl. élect. side bipl. Bernard, compt. tansad, parf. état. 5.000 fr. Dureau, 25, rue P. Leroux

Terrot 350 Jap, sude alum Richard écl. tout état de neuf 5.000 fr., à débattre, R. Grand, 55, rue Paul-Bert, Puteaux (Seine),

ON DÉSIRE ACHETER

J'achète comptant motos et voitures avancées 80 % de leur valeur, de suite à 5 %, s'adresser de 12 à 13 et 18 à 19 heure. 17, avenue Rachel, Paris (17°).

Part. ach. comptant petite voiture rapide préf. Amilcar, cdte ou C. G. S. Bord. Max. 7.500 fr. Ecr. Ferry, 6, rue Exelmans, Paris.

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

Ach. comptant a part. 500 réc. récente solo ou side bl.-mot., préf. si prix neuf s'abs. écrire dét. et prix à Bergeon, 20, rue des Suisses, Paris (14°).

Suis acheteur d'une carros. Bordino avec pointe de course à l'arrière pour 6 CV. Amilcar. Offre et prix à Moto Hall, rue Voltaire, Charleville (Ardennes).

PIÈCES DÉTACHÉES
avec 20 % de baisse
RÉPARATIONS
garanties par mécaniciens spécialistes

FN
11, Quai d'Anjou - Danton 77-57

VINCENNES-MOTOS
VENTE - ACHAT - ÉCHANGE — Téléphone: VINCENNES 593
Léon CABET, 43, Avenue de Paris - VINCENNES

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

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

LEÇONS GRATUITES A TOUT ACHETEUR

ELBORD...

Ses équipements électriques pour Motos sont parfaitement au point, indé réglables, inusables, exempts de pannes, ne demandent pas d'entretien, donnent un éclairage puissant, sont munis d'accessoires de 1^{er} choix. Demandez les nouveaux Appareils que ortent en série, les grandes Usines **ELBORD**, à SELONCOURT (Doubs)

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

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

AUTOMOBILISTES! ATTENTION ICI! Enfoncez-vous bien dans la tête que..

...Seul, le "BOUCHEVITE-SÉJOUR" arrête définitivement toutes les Fuites de la Tuyauterie du Radiateur.

Prix. 20 fr.

...Que le "BOUCHEVITE" n°2 soude en 10 minutes t. les Fêlures des Culasses et Blocs-cylindres. Prix . . . 50 fr.

...Enfin, que "L'ANTI-THIMNY" séjour est le seul vrai appa. stabilisateur de direct. qui v. donnera entiè. satisfaction et sécurité, v. économisera pl. de 35 % sur vos Pneus.

Écrivez et envoyez les fonds à: **M: MANALT**, Concessionnaire Général 12, Rue d'Italie, TUNIS (Tunisie) — REPRÉSENTANTS DEMANDÉS PARTOUT

...Qu'il n'existe qu'un seul et unique Produit au monde pour "conserver vos pneus" et les empêcher de crever; c'est "L'ÉTERNEL-PNEU", enduit spécial nouveau qui les rendra inusables et increvables. (Une application par mois suffit).
... "L'ÉTERNEL-PNEU" vaut 4 bons Pneus qui durent, Prix de propagande . . . 20 fr.

ACHAT **PONT DE CHARENTON** ECHANGE

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

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

Toutes Marques 6 et 12 Mois
- Tous Prix - OCCASIONS - de Crédit -

AUX DOCKS DU PNEU

ACTUELLEMENT :

| | |
|---|--------|
| Enveloppes 26 x 21/2 x 21/4, neuf solde.... | 45 fr. |
| — 26 x 23/8..... | 40 fr. |
| — 26 x 21/2..... | 60 fr. |
| — 27 x 4,00..... | 95 fr. |

TRÈS GROS STOCK TOUTES DIMENSIONS, TOUTES MARQUES

DEMANDEZ TARIF

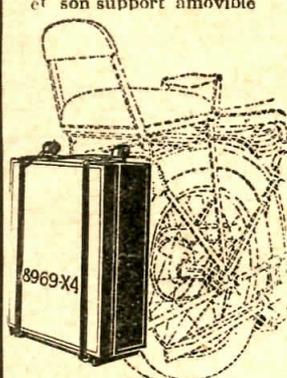
VAYSSE 387 - Rue de Vaugirard - 387
— PARIS (15°) —

HARLEY-DAVIDSON complète la sér^{ie} de ses Modèles 350, 500 et 1.200 cmc. par La Merveilleuse 750 cc. Idéale pour le Solo comme pour le Sidecar

Nombres Occasions en stock. — Réparations par Spécialistes réputés.
— TOUTES PIÈCES D'ORIGINE A LETTRE LUR —

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

Pour votre confort :
LE SUPER-MOTO STRAP
La Moto Mallette
et son support amovible



BÉRARD Frères - Neuilly-s-Seine
20, Rue d'Armenouville
Wagram 65-12, 94-16

PIÈCES POUR MOTOS INDIAN

NOUVEAU STOCK
TRÈS IMPORTANT
PAUL BÉALÉ
100, Avenue des Ternes
Catalogue avec Photo sur demande
Ouvert le dimanche.

Suis acheteur toutes motos modernes les offrir même dimanche Maurice, rue Cousin, 9, Clichy (1 minute porte).

J'achète au comptant : Motos et Voiturettes. Avance 80 % de leurs valeurs, de suite, à 5 % S'adresser de 12 à 13 et 18 à 19 heures, 17, avenue Rachel, Paris (17°).

ECHANGES

Echange Darmont spécial contre moto 350 ou 500 cmc. et 1.500 fr. soult, Goiffon, 163, rue de Rome, Paris.

D. S. Malterre Salon 1930, roulé 100 km. 500 cmc. trop puissante contre 3 CV mod. récent, dimanche matin, Chenel 178, route la Révolte, Levallois.

B. S. A. 500 cmc. sport état neuf, écl., klax., p. jambes, acces. vit. 85 km. gar. avec side. P. E. U. P. L. E. sp. alum. neuf val. 5.000 fr. p^r 3.600, marche gar. échange contre cyclecar ou voit. soultte Billy-Epernon (E.-et-Loir).

Vends 2.300 fr. moto Liberty 1929 ou échange contre Darmont ou Morgan, roues à broches soultte s. b. Arachart, 3, rue Paris, Aubervilliers (Seine).

DIVERS

Remises privées pour cyclecar ou sidecar à louer, 99, rue Flandre. Moteur Moussard 175 cmc, 1000 km. 250 fr. Picot, 127, rue Henri-Barbin, Le Mans (Sarthe).

JEANJEAN MOTOS
133, Av. d'Argenteuil, ASNIÈRES
COMPTANT - CRÉDIT
Agence de Banlieue : TERROT, C.P. ROLÉ, MOTOCONFORT, MONET-&-GOYON, DRESCH, etc.
Reprises - Occasions - Réparations
É O E MOTO

Si vous n'êtes pas abonnés !

Moto Revue

peut vous manquer !

ABONNEZ-VOUS

FRANCE & COLONIES

26 Numéros.. 23 fr.
52 Numéros.. 45 fr.

A vendre tapisserie de 9 m.3, très bon état flèche et limonière bas prix. Alavoine, Villemoisson-sur-Orge (S.-et-O.).

Siège arrière moto, avec dossier bon état, Nogrette, 113, rue Thiers, Billancourt (Seine).

Ecl. élec. Berks, 100 fr., bout. Péhu 250 l., 50 fr. Epicerie Dufour, 25, rue Grand-Prieuré, Paris (11°).

Moteurs 4 t., 250 cmc., 1/2 culb. 450 fr., Villiers 2 tps 175 cmc., 400 fr.; boîte 2 vit. Kick t. neufs, 270 fr. Pomiro, 92, rue Paris, Romainville (Seine).

Modèles 1930, Terrot, Moto-comfort, C.P. Roléo, Monet-Goyon, Styl'son, New Map, Dresch etc... sont exposés Comptoir cycles et motos, 133, avenue d'Argenteuil, Asnières. Crédit échange, moto école.

Occasion, boîte Burmann, 3 vit., moteur Villiers 250 cmc., groupe éclair, Luxor acétylène bas prix, Jean Lellier, 10 rue Biron, Neuville-sur-Saône (Rhône). Carb. Amac 15 M. D., neuf, non emploi val., 265 fr., prêt à poser, Alers, Tél. Gut. 35-81.

1.860 fr., récompense à qui rapporte bracelet brillants-saphirs, perdu Salon Autom., 8 oct. S'adre. Toplis et Harding Lloyd's Agents, 80, bould. Haussmann, Paris (L. 1688/29).

Les sides Bernardet Faurne et Richard ont confié leur agence à Pierre, Garage Renouvier, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20°), tél. Roq. 07-67 qui dès maintenant, peut vous les monter en 24 heures, pose gratuite.

Réparations et révision ttes motos par spécialiste, trav. rapide

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

La **350**^{cmc.}

Culbuteurs... -

MARC

LA MACHINE LA MOINS CHÈRE DU MARCHÉ

350^{cmc.} - Bloc-Moteur CHAISE
Culbuteurs ;

Cadre double berceau - Amortisseurs - Frein de direction - Selle PLANOR grand Modèle - Pneus ballon de 27x4 à tringles - Freins dans larges tambours AV et AR de 180^{mm} - Magnéto avance variable - Carburateur double manettes, etc.

Livrée avec Éclairage électrique ALTERNOMI ou MAGLUM, Compteur de vitesses, Tan-sad et Repose-pieds, Gripps-genoux.

Soit 800 francs d'Accessoires.

PRIX . . **4.650** fr.

Avec Sidecar :

PRIX . . **5.750** fr.

SA **500**^{cmc.} - Bloc-Moteur CHAISE
Même description

PRIX . . **5.250** fr.

- EXIGEZ PARTOUT -
LES MOTOCYCLETTES MARC

Ou écrivez aux Motocyclettes

MARC 12, Rue du Plateau - à VINCENNES -

(A 100 mètres de la Mairie)

CATALOGUE CONTRE 1 FR. EN TIMBRES-POSTE

A CRÉDIT

"MOTO CUIR"

3, Rue du Buisson-Saint-Louis
PARIS-10°

OFFRE SES MANTEAUX DE CUIR pour Homme et Dame, payable depuis 40 fr. par mois.

CUIR SOUPLE - CRÉDIT 6 MOIS & 1 AN



et soigné, prix les plus bas de la place, 9, rue Cousin, Clichy.

Boîte de vitesse Staub, 3 vit., état de neuf, à enlever 350 fr., Pierre, 4, rue Ch.-Renouvier (20°)

Occasion, tansad Amo, 50 fr., accu. slem 6 volts, phare et attaches Coudin, 37, rue Barannes, Bordeaux (Gironde).

Achat, Vente, Echange

de toutes motos ou cyclecars, 150 machines en magasins (Liste 1^{re}), un lot neuf, fourches, cadres, moteurs, magnétos, boîte de vitesses, réservoirs guidons, roues, pneus, etc.

BEAUSOLEIL, 9, r. St-Sabin. PARIS

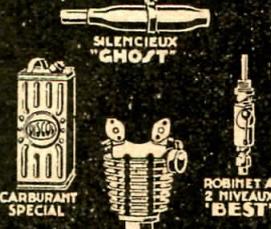
Les pneus 27x4 à 105 fr., les roues voiturettes complètes sur 27x4 neuves à 200 fr., les pneus 715x115 emballés 180 fr. Pierre, Garage Renouvier, 4, rue Charles Renouvier, Paris (20°). Tél. : Roq. 07-67.

Vélo en parfait état, 8, rue du Regard, Paris.

Le Benzol pour moteurs à haute pression à 15 fr., le bidon la Castrol X. L. et le Ricin Course à 10 fr., le litres sont vendus avec garantie d'origine par Pierre Garage Renouvier, 4, rue Charles Renouvier Paris (20°).

L. DEKTEREFF & Co
88 AV. DES TERNES PARIS

SIÉNCIEUX "GHOST"



CARBURANT SPECIAL ROBINET A 2 NIVEAUX BEST

PIECES POUR MOTEURS
JAP 107
DEMANDER NOTICE POUR LES AUTRES SPECIALITES ANGLAISES

**MAGNÉTOS
DYNAMOS
DÉMARREURS**

Toutes Marques

Pièces détachées
Pour tous Modèles

A. DE SARELLO

90, AVENUE DES TERNES, PARIS (17^e) Téléph. { Wagram 01-71
Carnot 53-57

**RÉPARATIONS
en 24 heures**

avec

Garantie de 6 Mois

**SPECIALITÉ
pour MOTOS**

**CYCLECARS
ET VOITURETTES**

Morgan eau mot. M.A.G.C neuf dir. dém. r. br. 3.300 fr. 17, rue Girard, Montreuil (Seine).

Part. vend 5 CV Peugeot torp. 4 pl., 172 R., compl. équipée, nom. acces., état neuf, 7.500 fr. Sizaire 91, rue Pasteur, Vitry-sur-Seine.

Monasix cond. intér. bleue, mars 29, jousnes, malle, p-choics, pn. 13 x 45. Px à déb. Laboratoires Mendès, 14, rue Fraternité, Noisy-le-Sec. Tél. : 102.

Citroën B, 14, g. luxe, roulé 8.000 km. Urgent. Nomb. acces., px.: 16.500 fr. Ecrire pour rendez-vous Bloch, 23 bis, rue Morène, Paris (14^e).

G. A. R. 1.100 fr., grd sport, superbe faux cabriolet surbaissé, très bas, nom. acces., équip. course état neuf. 13.000 fr. Hatil, 3, rue d'Angleterre, Paris (11^e).

Cabriolet Peugeot vendu par part., 5 HP, 2-4 pl., b. état de marche, px tr. intér., visible, ess. à volant. t. l. j. 20, rue de Meaux, Paris (19^e).

6 CV gd sport, 110 kmh., tr. belle carrosserie. Voir 32, rue Sedaine, Paris.

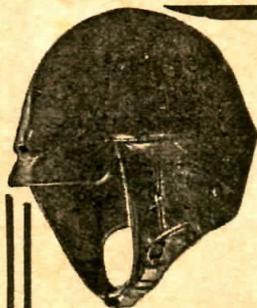
Amilcar C. G. S. sous pression. 10.000 fr. B. N. C. Ruby Bordino, bases creuses. 6.500 fr. Sandford, compétition surbaissé. 11.000 fr. Darmont spéciale 6.500 fr. 20 autres occasions. Pierre, garage Renouvier, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. : Roq. 07-67.

Cause force majeure, vend mon Sima Violet, 4500 fr., moteur révisé, pnt arrière et boîte vitesse neufs, impôts payés. A. Rochas, 81, rue du Chevaleret, Paris (13^e).

D'Yrsan spécial surb., bloc-mot. Ruby, 972 cmc., à culb., roue rech., parf. état, sortie mars 29, Gruaz, 63, rue des Rigoles (20^e).

D'Yrsan ailes d'avion course, 150 km. heure, état mécan. neuf, raison santé, à prof. 6.500 fr. ou éch. c 3/4 Pl. vis. 3, quai d'Asnières, Asnières (Seine).

Voiturette torp. 4 pl., mot. Chapuis Dornier 6 CV, bon état, pns 715 x 115 neufs, écl. élect. 4.500 fr. Vis. sam. modo soirs



**Protégez
votre tête**

AVEC LE CASQUE

— LE —

DUR à CUIRE

Tout en cuir, amiante et caoutchouc
- mousse, élégant, léger, résistant.

SE MÉFIER des IMITATIONS

H. CHAILLOU Fabricant spécialiste de Vêtements en cuir souple. —
34, Place du Marché-Saint-Honoré, 34

TARIF FRANCO **PARIS (1^{er})** TARIF FRANCO

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

Toutes Motos neuves et d'occasion, garantie 6 mois
Crédit 13 mois sans intérêt. — Reprise de toutes motos.

Toutes pièces HARLEY INDIAN so'dées avec 50 % de remise

OUVERT MÊME LE DIMANCHE MATIN. — PERMIS GRATUIT

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

PARMENTIER

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

119, Av. des Batignolles
SAINT-OUEN

RIVE-GAUCHE-MOTOS

174, Rue de Vaugirard, PARIS-15^e

VENTE A CRÉDIT
au même Prix qu'au Comptant

6 heures. Urgent. Giss, 48, rue. Castagnary, Paris.

Amilcar gr. sport Bord., écl., dém., ass. b. équip. 5.600 fr. Dim. matin. Bernard, 1, rue Draveil, Juvisy. Tél. 73.

G. A. R. 6 CV., torp. 4 pl., bleu Chapuis-Dornier, éclair. élec.,

très jolie voiture, parfait état. 4.500 fr. Antoine Moreau, 23, rue Pilleaud, Ivry-Port (Seine).

Darmont Spécial, 150 km. heure, écl. Marchal, frein AV., roulé 4.000 km. Reprend. belle moto en compte. Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois (Seine).

Darmont spécial, 150 km. heure, 1929, départ régiment, cède moitié prix, crédit, reprendrais moto légère en compte. Dimanche matin seulement. Express-Laveuse, 178, rte de la Révoite, Levallois.

Fourgon tôle Peugeot 5 CV., bon état, équip. élect., roue secours. 2.500 fr. Ecrire Métivet, 12, rue Eug.-Delacroix, Paris (16^e).

Rosengart, la grande marque des petites voitures tous modèles. Demandez conditions et catalogues essais sur toutes distances, crédit, reprises, permis de conduire gratuit sur voitures écoles marque Rosengart. Agence Rosengart, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.

Renault 6 CV. torp. com. abs. comme neuf. Citroën 5 CV., torp. 3 pl., sup. cul., parf. état. Renault 11-10 CV. CI, parf. état, prix avant. Gar 7 CV., torp. bat. sp. 4 pl., f. av. peint. n. b. état. Voitures vendues confiance, prêtes prendre route. 174, rue Révolte, Levallois Tél. Per. 17-99.

Citroën 5 CV, 4 pl., pneu neuf, roue secours, malette, outils, parf. état de marche. 6.500 fr. Rerpend petite moto en compte. Voir Paul, 83, rue Racine, Roma in ville (Seine).

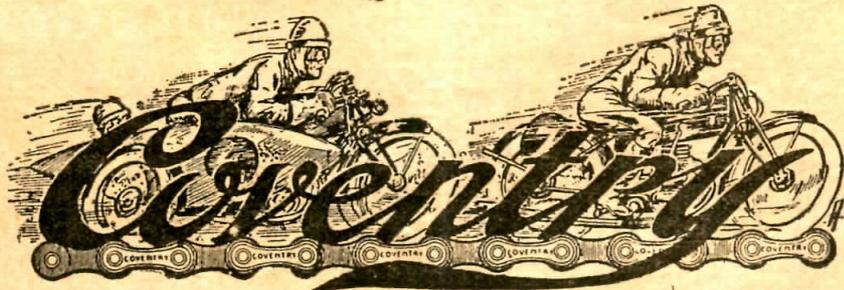
Citroën 5 CV, cabr., carrosserie et mécan. en parf. état. Laurent, 8, rue Tampon, Montreuil (Seine).

Citroën 5 CV, trèfle, ailes rondes, ventil. parf. état, impôts payés. 6.700 fr. P. Masson, 5, av. Gambetta, Paris (20^e).

Camionnette De Dior 10 HP, 500 kg., cond. int., révisée neuf, 5 roues garnies. 5.900 fr. Magner, 133, rue de Belleville.

G. A. R. surb., freins AV, mot. rev. à neuf, grand port, à vendre ou échange contre cabriolet 5-6-7 HP. Voir Kervoline, à Auberwilliers. à partir de 5 h. 30.

NE ROULEZ QUE SUR CHAINES



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

**MOTOCYCLISTES
SOUCIEUX DE VOTRE
SÉCURITÉ**

**SUPLÉSSSE
RÉSISTANCE
ÉCONOMIE**

Tiré sur rotative à l'Imprimerie Spéciale de « Moto Revue », 30, rue du Poteau, Paris.

Adresser toute la correspondance ; 51, rue Vivienne, Paris

Le Gérant : M. ADAM.

L'actualité Automobile

LE NUMÉRO
1^{fr.} 25

Supplément mensuel de **MOTO
REVUE**

6^e ANNÉE - N° 64

NOVEMBRE 1929

Le Numéro du 1^{er} Novembre 1929

à **1** franc
25 cent.

EST PARU!

12 Numéros.
PRIX **15^{FR.}**
Pour les Abonnés
de **Moto Revue.** **10^{FR.}**

DANS CE NUMÉRO, PLUS DE 100 ILLUSTRATIONS :

*Croquis de voitures et pièces détachées exécutées
par notre Service de dessin de **MOTO-REVUE.***
C'EST UN VÉRITABLE ALBUM !

L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE
BUREAUX :
51, rue Vienne, PARIS
C.C. POSTAL 29.737

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

Dorénavant **1^{fr.} 25** le Numéro

LES TRIOMPHES DE

MONET  **GOYON**

Après ses remarquables Succès dans les

Grand Prix Suisse Catégorie 350^{cmc.}

où il réalise le meilleur kilométrage toutes Catég.

Grand Prix de France

- où il gagne les 4 Catégories : -

500, 350, 250 et 175^{cmc.}

fait unique dans les Annales sportives,

la firme **MACONNAISE** bat en Catég. **250^{cmc.}**

4 RECORDS DU MONDE

dont celui des **24** heures, couvrant **2135^{km.} 206**

à la moyenne de **88^{km.} 966**

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

— NOTICE SUR DEMANDE A —

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