

Le 8^e Bol d'Or (1^{er} Compte Rendu)

LE NUMÉRO

1^{fr.} - 25

MOTO REVUE

TOUS LES
SAMEDIS

17^e ANNÉE — N° 325

1^{er} Juin 1929

MOTOS - SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

et
Motocyclisme
Automobilisme



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

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

Partout l'on rencontre la motocyclette : en Angleterre, en France, en Afrique ou en... Asie ; voici un coin du Japon, le pays du Soleil Levant, du chrysanthème et bientôt de la... moto !

BOL D'OR

TRIOMPHE DE L'ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE
PAR DYNAMO ET ACCUMULATEUR

SOUBITEZ

Participait pour la *première fois* au BOL D'OR
et équipait **21** Motocyclettes

20 Equipements en parfait état au lever du jour

CATÉGORIE 350 CMC.

- 1^{er} DEBAISIEUX, sur "Monet et Goyon".
- 2^e BRUSCOLI, sur "Vélocette".
- 3^e DUMOULIN, sur "Clément - Gladiator".
- 4^e MAISONNEUVE, sur "Vélocette".
- 5^e BIGNON, sur "Soyer".
- 6^e POTTIER, sur "Soyer".
- 7^e HAMBERGER, sur "Dollar".

SIDECAR 350 CMC.

- 1^{er} MAINGUET, sur "Utilia".

Tous avec

Eclairage électrique
SOUBITEZ

Etabl^{ts} SOUBITEZ Frères, 188, rue de la Roquette, PARIS-XI^e

GILLET-HERSTAL

(Marque Française)

TRIOMPHE A NOUVEAU DANS LE BOL D'OR 1929

M. VROONEN, PREMIER DU CLASSEMENT GÉNÉRAL

renouvelle son succès du BOL D'OR 1928, porte son record à
1763 km 960 et accomplit le tour le plus vite en 2 m. 52 (Moy. hor. 88 km)

M. ANDRIEU, PREMIER DES SIDECARS TOUTES CATÉGORIES

bat le record avec 1517 km. 340

GILLET-HERSTAL

enlève en outre

LA COUPE DU JOURNAL, LA COUPE CASTROL
LA GRANDE PLAQUETTE DE L'U.M.F.
LE CHALLENGE DE CASTELLANE

CONFIRME AINSI
SON SUCCÈS DU **TOUR DE FRANCE** ET DÉTIENT

32 RECORDS DU MONDE

Huile SHELL - Chaîne BRAMPTON - Bougie CHAMPION - Selle BONHOMME - Équipement MAGLUM - Carburateur AMAC - Garni TERRY

GECO-HERSTAL AVEC MOTEURS
4 TEMPS: 175,
250 ET 350 CC **A BAISSÉ SES PRIX**

Demandez les catalogues GILLET-HERSTAL et GECO-HERSTAL et conditions de paiement en 12 mois
32-34, Rue Pierret à Neuilly-sur-Seine

Motocyclistes!! rappelez-vous que
Les STANDS AUTOMOBILES DU PALAIS DE LA NOUVEAUTÉ
 vendent les motocyclettes **à CRÉDIT RÉELLEMENT**
au même prix qu'au comptant
prix net du catalogue du constructeur sans combinaisons sans surprises

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

Les motocyclettes sont mises au point dans nos ateliers

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

Pour les Connaisseurs!...

La BERCEUSE Clément-Gladiaator



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

VENTE A CRÉDIT - 12 MENSUALITÉS

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

LES **NOUVEAUX BOUCHONS RG-GIF**




Avec embases en tôle d'acier emboutie pour
 Soudure autozène ;
 Soudure à l'étain ;

sont livrables de suite

POMPES DE SECOURS ;
 VISEURS ;
 ETC... -

NOUVEAUX PRIX

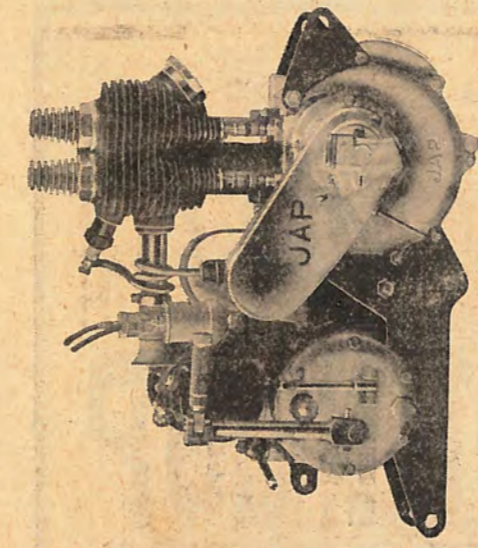
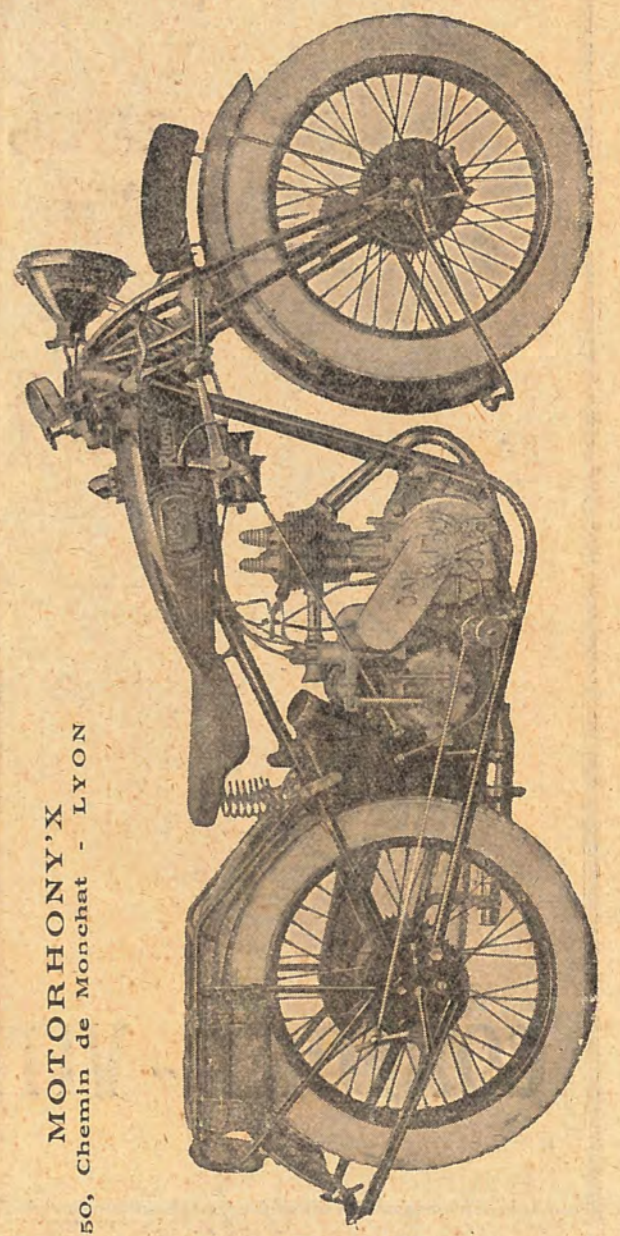
L. & F. GUILLOT FRÈRES, Fabricants
 — 35, Rue des Gatines, 35 - PARIS —

UNE MARQUE
RHONNY'X

LIVRE son type D. X. 4, équipée du fameux semi-bloc
 J.A.P. 250 cmc., cadre double-berceau, moyeux à broches,
 tambours de freins de 200 ^m/_m, complètement équipée
 au prix de :

FRS.
4.675

MOTORHONY'X
 50, Chemin de Monchat - LYON



LES BEAUX RÉSULTATS
 d'une machine qui donne
SATISFACTION :

LE CHALLENGE BUISSON ;
2 MÉDAILLES D'OR (6 Jours d'Hiver) ;
LE PRIX UNRICH (Bordeaux-Nice).

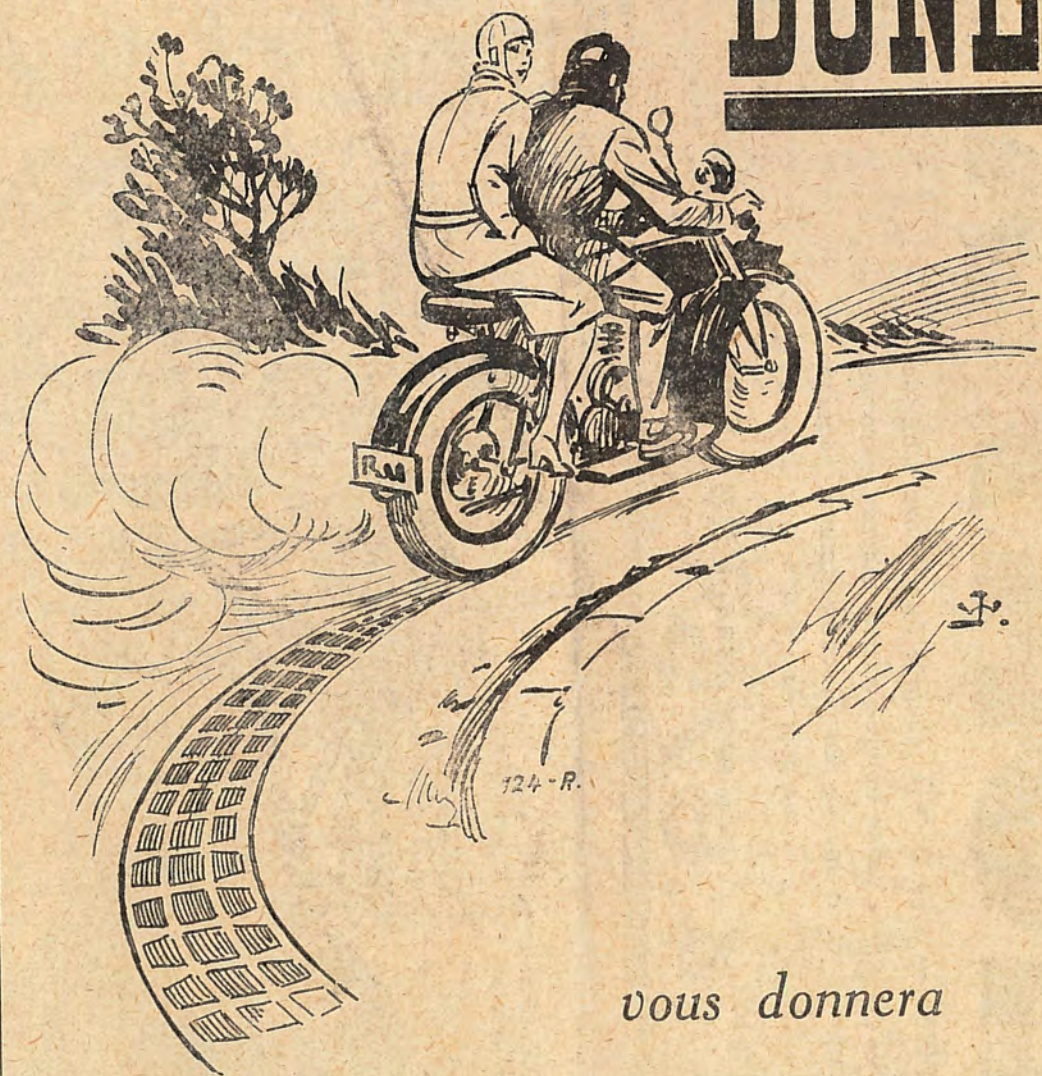
MOTORHONY'X
 engage dans les épreuves
D'ENDURANCE
 des machines
DE SÉRIE

MOTO RHONNY'X 50 Chemin de Monchat - LYON
 Veuillez adresser votre Catalogue (1 franc) par
 Timbre - Papier

Demandez aujourd'hui notre Catalogue en nous adressant le Bon ci-joint

LE
PNEU BALLON MOTO

DUNLOP



vous donnera

CONFORT - VITESSE - SÉCURITÉ

Trib. Seine Reg. Com. : An. 37.587.

la 6 c.v. SPORT
RENÉ GILLET

a de la ligne
 elle est souple
 rapide
 . . . économique
 et confortable

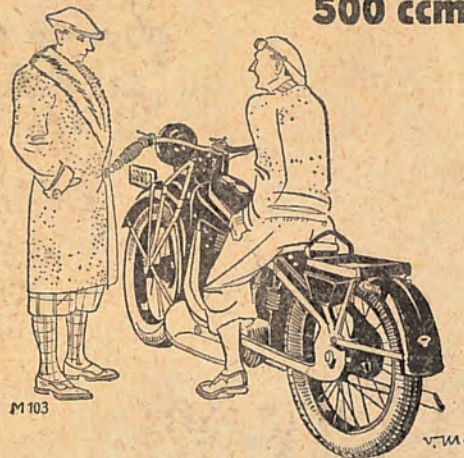


. la moto
 que vous attendiez
 pour le solo
 ou le sidecar

. Catalogues détaillés
 avec prix : franco
Sté René Gillet & Co
 126 bis, Route d'Orléans
MONTRouGE (Seine)

WANDERER

500 ccm



Elle est excellente la nouvelle
WANDERER
Cadre en acier avec Cardan 500 ccm.!

WANDERER-WERKE Akt.-Ges
SCHONAU-CHEMNITZ (1 Sachsen)

AU BOL D'OR LA MONOTRACE - ROTEN

confirme ses **QUALITES**
et sa **CONCEPTION**

SALADIN en 500 ccm T Cyclecar,
bat le **Record Mondial** des 12 h.
sur route et se classe 1^{er} de sa catégorie

FEGER en 750 ccm T Cyclecar
établit le **Record Mondial** des
24 h. sur route avec 1283 kgs 260

**QUAND ELLE PART...
ELLE ARRIVE !!!**

Équipement : Brampton, Rosengart, Shell,
Bougie AC, Englebert, Sci ntilla, Mixtrol, Solex,
Téalémit 7, A. F. A.

75, Av. des Champs-Élysées, PARIS-8^e

STYL'SON

de 175 à 500 cc

LA MOTO
DE GRAND
STYLE

Ses modèles 1929 en
tout comparables aux
grandes marques An-
glaises, pour le prix
d'une bonne marque
Française.

ADSIM
LE CHAMBON-
FEUGEROLLES
Près St-Étienne (Loire)

TRIOMPHE

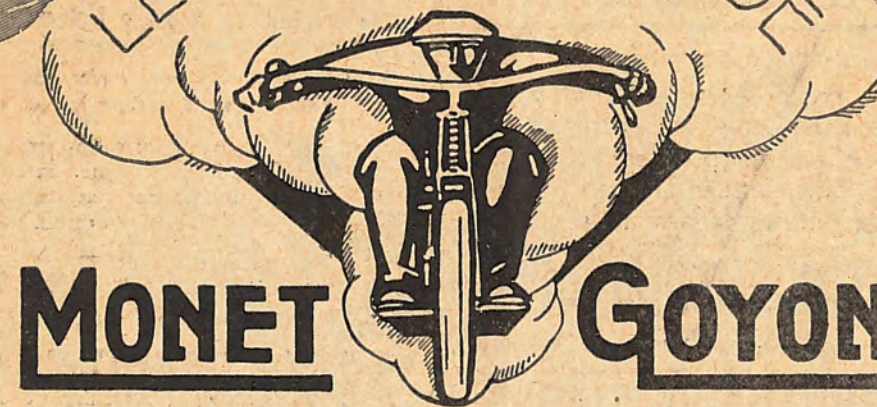
DANS LA COURSE DE COTE DE GRABEL

1^{ers} CAT. 350 CC. SIDE CAR
SARRARD CAT. 600 CC. SIDE CAR
ARGELLIES CAT. 500 CC. SOLO
OLIVA CAT. 1000 CC. SIDE CAR
AMORT

AMORT, meilleur temps de la journée, toutes catégories

AGENT POUR PARIS : BÉALE, 100, Av. des Ternes

LES TRIOMPHES DE



MONET & GOYON

Dans les deux plus dures Épreuves de l'année :

1^{er} **TOUR de FRANCE** (:: 4.500 ::)
(Kilomètres)

350 CMC. - 1^{ers} **GAUSSORGUES**
ex æquo & **DEBAISIEUX**

175 CMC. - 1^{er} **SOURDOT**

BOL D'OR (:: 24 ::)
(Heures)

350 CMC. - **DEBAISIEUX**
(Record battu de 138 Kilomètres)

SUR DES MOTOS STRICTEMENT DE SÉRIE

Venant après ses continuelles Victoires en
Côte et en Vitesse, tous commentaires
affaibliraient l'éloquence de ces nouveaux Succès.

TOUS MODÈLES LIVRABLES DE SUITE

Vente à Crédit

Moteur **VILLIERS**, 2 Temps - M.A.G. d'origine, 4 Temps
Boîtes à Vitesses **MONET-&-GOYON** - Graissage **KERVOLINE**

— NOTICE SUR DEMANDE A —

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

Il ne suffit pas
d'acheter une motocelette
de la meilleure marque!
c'est de la mécanique !!

SONGEZ AU LENDEMAIN

Renseignez-vous à vos aînés
Ils vous diront de rechercher auprès de votre
vendeur, le **maximum de garantie et de**
sécurité, et de ne pas risquer de perdre des
milliers de francs dans l'année sur un mirage
d'économie de quelques francs à l'achat.

SAINT-MARTIN AUTOMOBILES

le plus fort vendeur de motocelettes en France

GARANTIT CONTRE CE RISQUE
TOUS SES ACHETEURS

SEULS DES TECHNICIENS RÉPUTÉS
peuvent donner cette garantie
NOUS LE SOMMES

- Nous livrons aux prix des catalogues -

TOUTES LES MARQUES DE
MOTOCELETES

payables en

14 VERSEMENTS

avec ZÉRO franc 0/0 d'intérêts.
avec ASSURANCE GRATUITE.
avec PERMIS DE CIRCULER GRATUIT.
(carte grise, impôt payé pour un trimestre)
avec MISE au POINT GRATUITE et GARANTIE

Notre stock important ne comprend que des Machines
sélectionnées parmi les meilleures

Livraisons ultra-rapides - Pose gratuite de nos accessoires
Notre CATALOGUE GÉNÉRAL 1929 ILLUSTRÉ
unique et splendide édition de 200 pages in quarto en
couleurs, d'une documentation précise incomparable,
comprenant les Motocelettes, les Accessoires, les
Moteurs marins et d'intéressantes explications, est
vendu à nos magasins : 5 fr. remboursables à tout
acheteur ou expédié franco par pli recommandé
contre 7 fr.

DEMANDEZ-LE OU VENEZ NOUS VOIR
27, Rue du Château-d'Eau, PARIS-X^e

Téléphone : NORD 86-70 et 93-73

Motocyclistes ..!

LA CÉLÈBRE MARQUE

JEAN THOMANN

Vous présente sa Nouvelle Motocelette 500 cmc.

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

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

Livraison par ordre d'inscription à
partir de Janvier 1929

VENTE A CRÉDIT EN 10 MOIS

par tous Agents de la Marque et renseignements
gratuits sur demande

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

avertisseurs

KLAXON

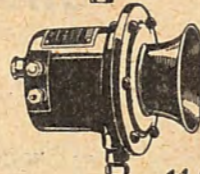
pour
motos



KIFONET-MOTO

émail noir, pavillon court, 6 volts
complet avec collier de fixation
sur cadre, fil et bouton.

PRIX : 65 FR.



KLAXET-MOTO

émail noir, pavillon court, 6 volts,
complet avec collier de fixation
sur cadre, fil et bouton.

PRIX : 125 FR.

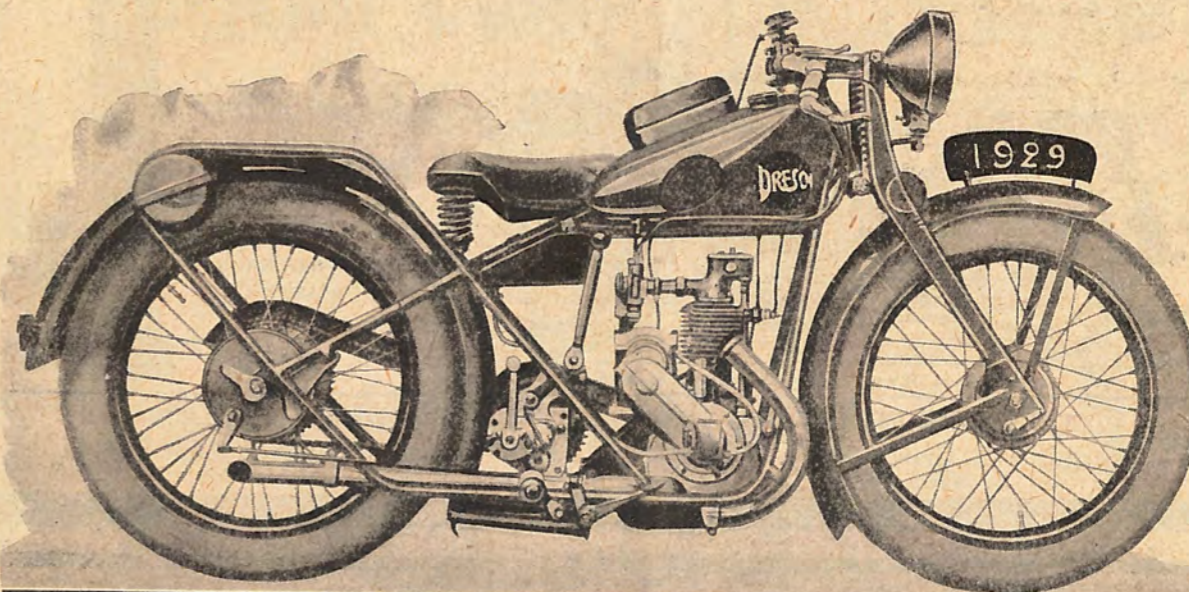
NOTICE SPÉCIALE FRANCO

KLAXON

Bureaux et Ateliers : 39, Avenue Marceau, COURBEVOIE
Magasin de Vente : 31, rue Daru, PARIS (8^e)

DRESCH

LA MOTO
DE RACE...



3.500 FR.

"DRESCH" - 250 cmc., 4 Temps
:: Eclairage électrique. ::

3.500 FR.

UNE MACHINE
DE LUXE
A LA PORTÉE
DE TOUS...

LA PLUS GROSSE PRODUCTION EN SÉRIE
-- -- MODELE UNIQUE AU MONDE

Moto "DRESCH" 33 à 39, Rue de Vouillé (Téléphone: VAUGIRARD 36-84 & 32-38)
-- PARIS (15^e) -- (Chèques Postaux: PARIS N°c 946-50
:: R. C. SEINE 416-584 ::)

MAGASINS de VENTE: } 6, Boulevard Richard-Lenoir - PARIS
174, Rue de Courcelles - PARIS (17^e)

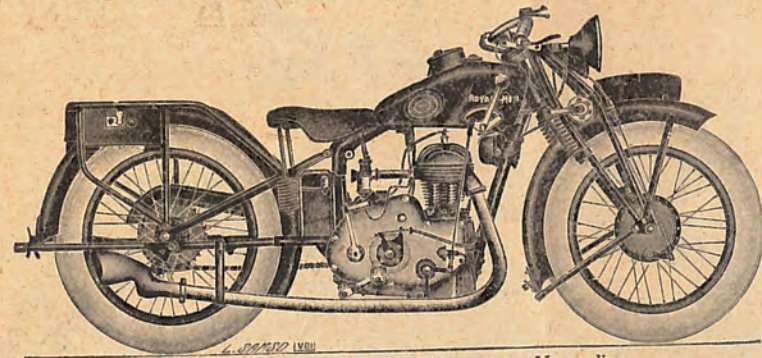
Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

UN GRAND TRIOMPHE DE

ROYAL-MOTO

et du BLOC MOTEUR MASSARDIER

au **BOL D'OR** MARIANI sur B. M.
bloc moteur Massardier 175 cm³
se classe



La fameuse 350 cm³, 4 temps, bloc moteur Massardier

effectuant 1.346 km.
en 24 heures sans le
moindre arrêt méca-
nique avec une endu-
rance et une régu-
larité admirables.

Catégorie 175 cm³

BUREAU COMMERCIAL :

70, Avenue de la Grande-Armée, PARIS (17^e)
Wagram 80-35

MOTOS ET PIÈCES DÉTACHÉES :

26, Rue d'Armenonville, NEUILLY-SUR-SEINE
(à 3 minutes de Maillot)

Au Bol d'Or

SHELL

CLASSEMENT GÉNÉRAL

1^{er} et **2^e**

TOUTES CATÉGORIES

avec VROONEN sur GILLET
avec JAMES sur RUDGE

CATÉGORIE 500 CC.

avec VROONEN sur GILLET
avec JAMES sur RUDGE

SIDECARS 600 CC.

avec ANDRIEUX sur GILLET

CATÉGORIE 125 CC.

avec RICHER sur ROVIN

1^{er}

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

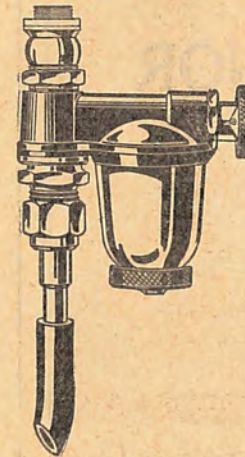


1^{er} GRAND CONCOURS RAPIDO

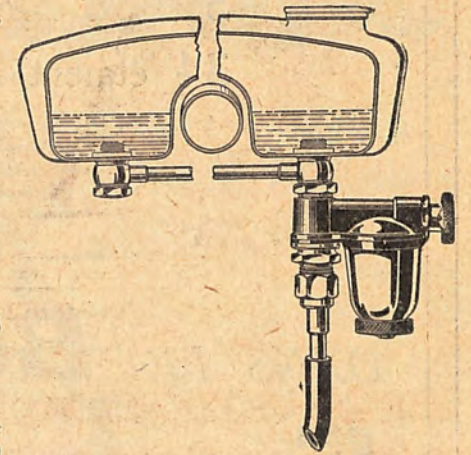
40.000 francs de Prix

4 PREMIERS PRIX

- Une moto 350 cm³ ALCYON
 - Une Moto 350 cm³ STYL'SON
 - Une Moto 350 cm³ NEW-MAP
 - Une Moto 350 cm³ LUCIFER
- et 200 autres prix



Robinet et filtre simple
Prix complet et franco :
44 fr. 50



Robinet-filtre et canalisation avec bouchon,
raccord pour réservoir en selle.
Prix complet et franco 49 fr. 50.

4 Prix spéciaux de 1.000 frs. réservés aux Agents

Les Agents peuvent concourir au même titre que les particuliers. Il leur sera attribué quatre prix de 1.000 francs qui seront alloués aux 4 solutions les mieux classées, provenant de particuliers, et portant le cachet de l'agent, fournisseur habituel du concurrent.

Des formules de concours seront adressées franco et gratuitement
:-: :-: à MM. les Agents qui en feront la demande :-: :-:

CONDITIONS DU CONCOURS

Rétablir le nom des marques de moto ci-contre désignées.
Question subsidiaire : Quel sera le nombre des solutions exactes ?

Chaque solution, pour être valable, devra nous parvenir avant le mardi 25 Juin et être accompagnée de la commande d'un robinet-filtre RAPIDO et du versement du prix de celui-ci au compte chèques postaux LYON. Cet achat donnera un droit de participation aux prochains concours qui seront organisés. Un même concurrent pourra envoyer plusieurs solutions, chacune accompagnée d'un nouveau bon d'achat. Les résultats seront publiés le Samedi 13 Juillet — La solution idéale est déposée dès ce jour chez M^e Antoine MONTAGNE, Huissier, 12, Cours Gambetta, Lyon.

BULLETIN DE CONCOURS A ENVOYER
Concours RAPIDO — 4, avenue Félix-Faure - LYON

A . . . O .
A I . . O .
. . . O . O . O
. O . O . O . . O . .
. O . O . . . O
. . O . . X

Ci-joint, veuillez trouver réponse à votre concours RAPIDO.
Je verse à votre compte Chèques Postaux : E. SCHOSSELLER, 402-56, Lyon,
la somme de _____ et vous prie de m'expédier franco, un
Robinet-Filtre RAPIDO pour Moto _____ avec raccords de
diamètre _____ et pas de _____
(S'il s'agit d'une moto avec réservoir en selle, l'indiquer)

Nom _____
Adresse _____
Département _____

Signature _____
Cachet de l'Agent,
s'il y a lieu.

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

PLANOR ÉQUIPE TOUS LES VAINQUEURS

DANS LE TOUR DE FRANCE...

Sur 38 Motos Françaises engagées... -- -- --
34 étaient équipées avec la Selle PLANOR



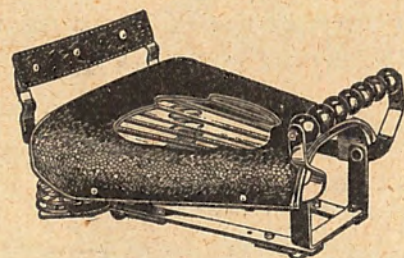
DANS LE **BOL D'OR...**

5 MOTOS FRANÇAISES GAGNANTES

— ÉTAIENT ÉQUIPÉES PAR —

5 SELLES **PLANOR**

Motos 125 cmc. 1 ^{er} Richer (ROVIN)		Motos 175 cmc. 1 ^{er} Mariani (ROYAL-MOTO)
Motos 250 cmc. 1 ^{er} Renault (C.P. ROLÉO)		Motos 350 cmc. 1 ^{er} Debaisieux (MONET-GOYON)
Sidecars 350 cmc.		1 ^{er} Mainguet (UTILIA)



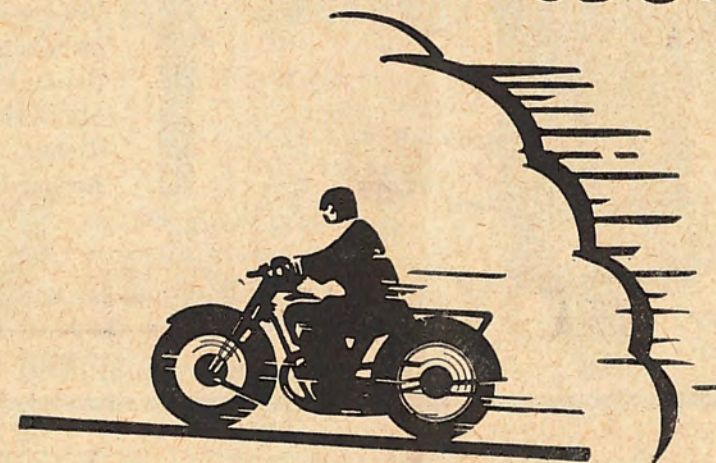
EXIGEZ LA SELLE **PLANOR**
LE SIÈGE ARRIÈRE

LES PLUS SOUPLES...
LES MOINS CHERS!

Notices sur demande à la Soc. Anon. des
Anc. Établ. MORTAGNE, 25, Rue de
Bellevue, Boulogne-s.-Seine. Magasin de
Vente: 4, Rue du Pont-aux-Choux, Paris.

No 3446 : 85 fr. franco, sans dossier

+ de kilomètres - de carbone



Les moteurs à deux temps présentent des problèmes de graissage particuliers. Les grandes vitesses des pistons et les températures élevées imposent à l'huile un lourd travail. Mobiloil "TT" a prouvé qu'elle est le lubrifiant inégalable pour les moteurs à deux temps. Elle produit si peu de carbone que les segments ne peuvent s'encrasser, non plus que les lumières et les pointes de bougies. D'autre part, avec Mobiloil "TT" pas de ces gommages de

soupapes qui empêchent, non seulement les démarrages faciles, mais le fonctionnement normal.

En somme, elle assure une protection parfaite de toutes les pièces en mouvement, quelques que soient les conditions de fonctionnement.

Voulez-vous avoir la certitude d'obtenir réellement de votre machine le meilleur rendement possible ? Mettez Mobiloil "TT" dans le réservoir de votre moteur à deux temps.



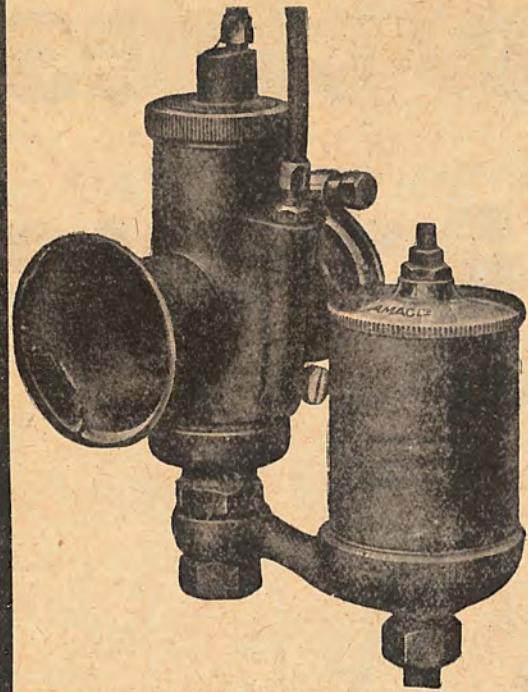
Mobiloil

Peugeot, Automoto, Alcyon recommandent l'emploi exclusif de Mobiloil.

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

LE BOL D'OR MOTOCYCLISTE 1929

a confirmé une fois de plus la perfection du CARBURATEUR



AMAC

Cat. Motos 500 cc : **1**ers Vroonen .. (Gillet-Herstal)
 — 350 cc : Debaisieux (Monet-Goyon)
 — 250 cc : Renaud ... (C.P. Roléo)
 — 175 cc : Mariani .. (Royal-Moto)
 — 125 cc : Richer (Rovin)
 Sidecars .. 600 cc : Andrieu .. (Gillet-Herstal)

et sur 52 arrivants, 45 avaient équipé leur machine du Carburateur AMAC

Société AMAC, 75 bis, Rue des Villiers NEUILLY-s-SEINE

Dépôt à PARIS ÉTABLISSEMENTS R. MUNRO 198, Boulevard Péreire, 198 (WAGRAM 10-14) —



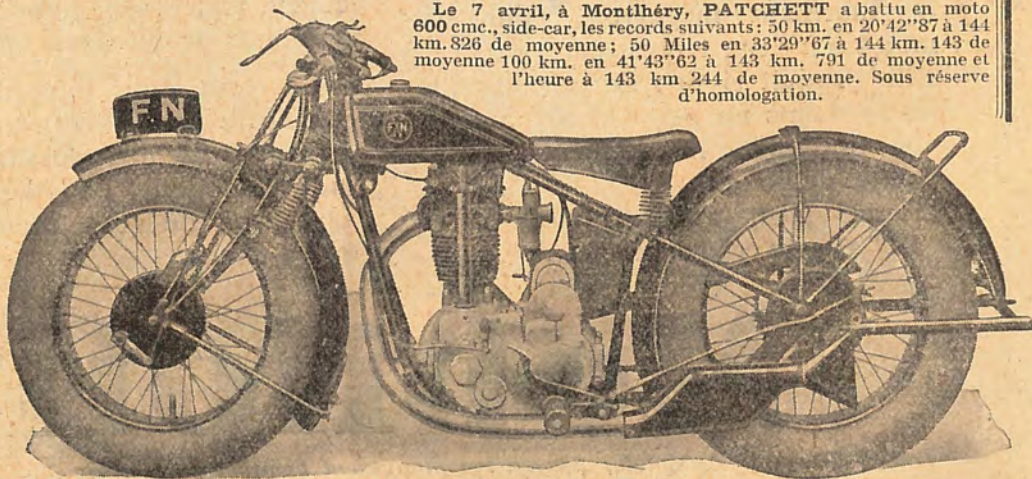
FABRIQUE NATIONALE D'ARMES HERSTAL-LEZ-LIÈGE BELGIQUE
 LES RECORDS MONDIAUX CLASSENT UNE MARQUE

La FN détient toujours les plus enviés

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

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

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



La 500 cmc., SURBAISSÉE

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

Géo ARANDEL

R.M. 1 bis 280 frs

pour tous!...

Pour tous les types de motos... et pour toutes les bourses, il existe un éclairage électrique Radios.

Vous voyez ci-contre les différents équipements Radios : RM N° 1 bis ; N° 2 - à dynamo - ; N° 3 et 3 bis - à dynamo et pile - ; et le dernier né, le fameux RM C 4 à accus. Quel que soit le modèle que vous adoptiez, vous êtes certain d'avoir un appareil "au point", robuste et puissant, qui éclairera... des années sans vous causer le moindre souci.

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

ÉCLAIRAGES ÉLECTRIQUES

RADIOS

pour cycles et pour motos
 Direction, Usines et Service Commercial : 18, rue Denfert-Rochereau, à BELLEGARDE (Ain)
 Téléphone : 68
 Pour Paris :
 Magasin de vente et Atelier de montage :
 38, Rue du Château-d'Eau (10°)

R.M. 2 : 315 frs

R.M. 3 : 360 frs

R.M. 3 bis : 360 frs

R.M. C 4 - Standard et Luxe
 790 - 850 - 935 frs



OU IL Y A DE LA CHAINE...
IL N'Y A PAS DE PLAISIR...

LA MOTOCYCLETTE DE GRAND LUXE
LA PLUS PERFECTIONNÉE
- DU MONDE -

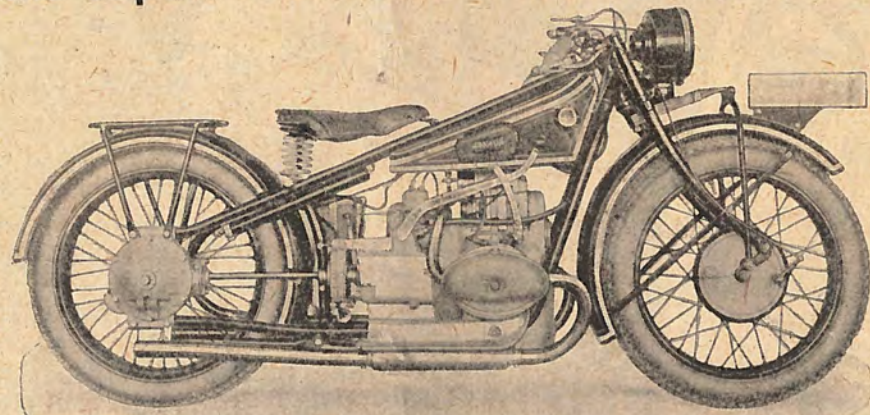
BMW

est munie depuis 1921 d'une Transmission par Cardan

500^{cc}

- Sport -

&
Tourisme



750^{cc}

- Sport -

&
Tourisme

— LIVRAISON IMMÉDIATE, DEPUIS... .. Frs. 11.500 —

Agent Général : **BASTIDE**, 56, Boulevard de Clichy - PARIS

1929

LE
CYCLECAR

SIMA-VIOLET

1929

a battu des RECORDS et GAGNÉ les épreuves les plus diverses et notamment le BOL D'OR pendant les années 1924, 1925, 1926, 1927, 1928, 1929 (catég. 500 ou 750)

BAT cette année le RECORD des PRIX et de la QUALITÉ

étant livré Complet avec Démarrage et Éclairage électriques,
Pare-brise, Roue de secours nue et Outillage au prix de :

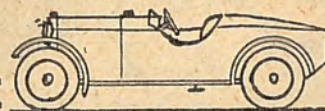
TOURISTE : 8.400 fr.

SPORT : 8.700 fr.

Livraison immédiate

AGENTS ! passez vos commandes
dès maintenant

1 & 3, rue Barbès, **COURBEVOIE**



SELLE de QUALITÉ

tout en ressorts

100 p. 100 de confort



SELLE "TERRY"
VÉLO DAME



SELLE "TERRY"
MOTO

Selle Terry

TOUT EN RESSORTS

BREVETÉE S.G.D.G.
Motocyclistes! Attention aux nom-
breuses imitations défectueuses!
Exigez la marque de garantie:
"Terry"

En vente partout



SELLE "TERRY"
VÉLO



SELLE "TERRY"
TANDEM

Publicité Bowden - Cleca - Brampton - Brown.

Mallerch et Vidy

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

XVII

2

VAINQUEUR
DU TOUR DE FRANCE
avec MEUNIER, PARIZET,
TRELLUYER sur ALCYON

SERVO-FREIN PERROT-PIGANEAU



Amortisseurs "AFA"

Freins de Direction "AFA"

ADOPTÉ PAR 85% DES CONSTRUCTEURS AUTOMOBILES, IL ÉQUIPE EN MOTOCY-
CLETTES : ALCYON, DOLLAR, LA FRANÇAISE, LA MONDIALE, RAVAT, SAN-SOU-PAP etc.

Adresse Télég. : ACCESAF-A-PARIS

Éts L. POUTRAIT
SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 3.000.000 FRANCS

Téléphone: ROQUETTE 34-84, 35-52

7 et 9, Rue de la Croix-Faubin, 7 et 9 - PARIS -:- Usine à AUBERVILLIERS

GURNER



POMPE A HUILE A VISEUR

aux Trois Qualités fondamentales :

ASPIRATION
- PARFAITE -

ÉTANCHÉITÉ
- ABSOLUE -

DÉBIT MA-
THÉMATIQUE

On la pose et on ne s'en souvient plus!!

ÉTABLISSEMENTS GURTNER - PONTARLIER (Doubs)

UNE MARQUE
QUI S'IMPOSE

ROYAL-SPORT

Unique en élégance et en qualité



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

Cadres entièrement brasés, raccords en acier forgé

DEVAUX & C^e
CONSTRUCTEURS

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

LES PLUS GRANDES FACILITÉS
DE CRÉDIT

Tél. : DIDEROT 37-64

Tél. : DIDEROT 37-64

Mai
1929
N° 15

MOTO-TRAIN

Et^e E. TRAIN
3, Rue
Rouget - de - l'Isle
COURBEVOIE
(Seine)

PAGE MENSUELLE DES PROPRIETAIRES DE MOTOS "TRAIN"

CAUSERIE

LA MOTOCYLETTE SPORT

Dans nos précédentes causeries, nous avons décrit longuement ce qu'il fallait entendre et ce que devait être une parfaite Motocyclette Utilitaire.

Dans cet article nous étudierons les conditions que doit remplir une bonne motocyclette sport.

Tout d'abord, qu'est-ce qu'une motocyclette de sport? C'est une motocyclette convenant particulièrement à un sportif, jeune généralement, faisant partie le plus souvent d'un club de motocyclistes et employant la motocyclette pour son plaisir ou pour sortir le dimanche, par exemple, avec ses camarades de club ou ses amis.

Qui dit sport dit également émulation et aussi un peu snobisme. Un sportif n'aime pas manger la poussière des autres usagers de la route, il aime au contraire pouvoir dépasser franchement un véhicule qui le gêne, aussi est-il nécessaire que sa machine soit rapide et ait des reprises puissantes. Comme il aime aussi avoir un engin dernier cri, nous définirons donc que la motocyclette Sport doit être vite, maniable, avoir des accélérations rapides et être enfin à la mode.

Il ne faut pas la confondre avec la machine Supersport qui, elle, doit être extrêmement puissante et pourvue d'un moteur très poussé, à forte compression, de façon à permettre la participation aux courses et compétitions.

La motocyclette Sport sera donc une machine capable de faire du 100 à l'heure, par exemple; mais sera une machine de série, munie d'un moteur perfectionné, puissant, mais non poussé, permettant aussi bien des randonnées à faible allure que du grand tourisme à moyennes élevées à une ou deux personnes.

Si, pour la motocyclette Utilitaire, destinée à la promenade, au travail, aux affaires ou au tourisme, nous estimons que le moteur à deux temps est de beaucoup préférable, par suite de ses qualités de robustesse, de simplicité, de sécurité, par contre pour la motocyclette sport, le moteur à quatre temps moderne, c'est-à-dire avec culasse hémisphérique est tout indiqué par suite de son rendement volumétrique élevé, son accélération rapide et disons le aussi, parce qu'il est à la mode.

Bien entendu, les autres organes de la moto devront être de premier ordre, de façon à constituer une motocyclette excessivement sérieuse, robuste, confortable, offrant toute sécurité à toutes les allures.

Dans notre prochaine causerie nous examinerons en détail la constitution et les avantages que doivent présenter les différents organes d'une motocyclette Sport vraiment moderne.

ÉCHOS et NOUVELLES

Chez un motoriste connu, un jeune motocycliste amena l'autre jour sa motocyclette pour une petite réparation.

Au moment de la reprendre, il demande curieusement quelle avait été la cause de la panne.

— Un court-circuit dans la magnéto, lui répondit le mécanicien.

— Oh! dit-il, heureusement que vous en aviez un plus long de disponible!!!

Un de nos agents de la Seine-et-Oise, voyant qu'un de ses clients sortait très peu avec la motocyclette qu'il lui avait achetée, lui en demanda la raison.

— J'ai bien assés répondu celui-ci, de payer les impôts, l'assurance et le garage, sans encore me ruiner en frais d'achat d'essence!!!

UN DE NOS CLIENTS NOUS ÉCRIT

« Possesseur d'une moto Train deux-temps, 250 cmc depuis mai 1928, je viens vous exprimer la satisfaction que j'ai de cette machine, n'ayant jamais eu d'ennuis mécaniques d'aucune sorte et ayant accompli plusieurs fois de grandes étapes telles Paris-Châtelleraut et inversement sans même nettoyer les bougies; à aucun moment le moteur n'a chauffé, ce qui je crois, est une petite référence.

« A mon humble avis, cette machine est la moto toujours prête à partir et d'un entretien nul.

« Avec l'expression de ma satisfaction, veuillez agréer, Monsieur le Directeur, mes respectueuses salutations. »

VAUCELLE Roger,
124 bis, rue de Flandre,
Paris (19^e).

LE COIN DU BON SENS

Quelques bons conseils aux débutants : Ménagez votre moteur à ses débuts; graissez-le plutôt largement, il vous en sera reconnaissant par la suite.

Vérifiez que vos freins soient toujours en bon état et bien réglés.

Ne conduisez pas brutalement, évitez les accélérations inutiles, freinez sans précipitation et seulement lorsque cela est nécessaire.

Le meilleur motocycliste est celui qui a le moins besoin de ses freins.

Ceux-ci sont des organes de secours et non des organes de conduite.

TRAIN vous présente la Motocyclette

la plus PERFECTIONNÉE, la mieux FINIE, la MEILLEUR MARCHÉ

Bloc Moteur

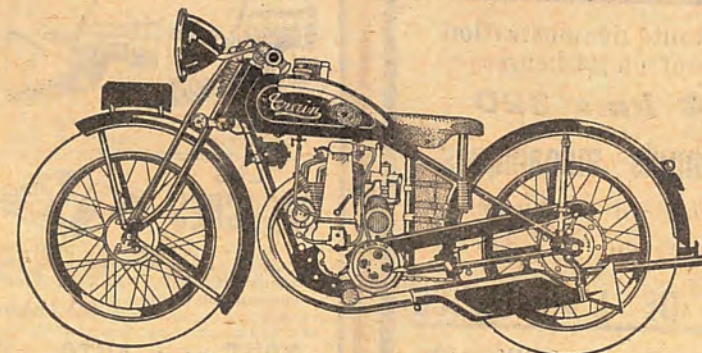
4 TEMPS

Soupapes en tête

de 350 cmc

3 Vitesses

PNEUS BALLON



MOYEUX

à roulements annulaires

4 FREINS

Fourche à
amortisseur
sur chaque articulation

Frein de direction

PRIX : 5.450 fr.

VENTE A CRÉDIT EN 12 MENSUALITÉS — CATALOGUE FRANCO

AGENTS PARTOUT

APRES DE NOMBREUX SUCCES REMPORTES DANS
LES PRINCIPALES EPREUVES DE L'ANNEE : - - - -

6 Jours d'Hiver - Bordeaux-Nice - Circuit du Sud-Ouest
- Roubaix - Paris - Roubaix - Grand Prix du Printemps

Propul Cycle

Triomphe encore dans le "BOL D'OR" en se classant 2^e dans la Catégorie 250 cmc.,
avec TOUZET, qui couvre dans les 24 heures : 354 tours et 1.479 km. 728.

FAIRE BIEN & A BON MARCHÉ!...

TELLE EST LA DEVISE DE

Propul Cycle 7, Rue Gravel - LEVALLOIS (Seine)
DEMANDEZ CATALOGUE

LA DÉ-DÉ sans chaîne
est la

Motocyclette
française à

**TRANSMISSION
Par ENGRENAGES**

ayant fait au

BOL D'OR

une éclatante démonstration
couvrant en 24 heures

1354 kms 320

Sans ennuis mécaniques

et confirmant sa victoire

du

CIRCUIT DE L'ARMISTICE

Moteur, Boîte, Moyeux MOUSSARD

EVRARD Const: 50, Av. Marceau - Courbevoie (Seine)

LE SILENTÉCHAPPEMENT

(BREVETÉ DÉPOSÉ)

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



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

L'Appareil complet
80 francs



Commandé au pied ou à la main. Commandé par manette et câble.

Supplément pour manette, câble et gaine de commande:
15 francs

LES
SACOCHEs



Cuir gras demi-souple, première qualité. Dos et fond renforcés. Dimensions : 250 x 330 x 60. Fixe-courroie ou pontets.
PRIX. **90 francs**



TOUT pour AUTO - TOUT pour MOTO

9, Quai Jules-Courmont - LYON

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

LES ÉTABLISSEMENTS SOYER

sont heureux de porter à votre connaissance le SUCCÈS remporté au

BOL D'OR 1929

où sa machine à arbre, à cames en tête Moteur SOYER, s'est placée d'une manière honorable. — L'équipe BIGNON-POTTIER-SIMON s'attribue la Coupe challenge de régularité. DUNLOP. — Ayant **3 au départ** parcouru le plus grand kilométrage par équipes. **3 à l'arrivée**

Ce qui confirme incontestablement le succès des
SIX JOURS D'HIVER Coupe Rouge des 350 cmc.
Roubaix-Paris-Roubaix Coupe de régularité dans la montée de la côte de DOULLENS.

Nous réservons à notre clientèle une agréable surprise en nous imposant le sacrifice d'une baisse sensible.

Moteur SOYER 175 cmc., 2 temps.	3.200	au lieu de	3.500	Moteur JAP 500 cmc., 4 temps	6.000	au lieu de	6.200
Moteur JAP 250 cmc., 4 temps,	4.500	—	4.750	soupapes latérales.	6.810	—	7.010
soupapes latérales.	5.310	—	5.560	Même modèle avec éclairage par	6.000	—	6.250
Même modèle avec éclairage par	6.110	—	6.310	dyalmo Soubitez.	7.100	sans changement	
Moteur JAP 350 cmc., 4 temps,	6.000	—	6.350	500 cmc. Bloc-Moteur SOYER,	7.450	sans changement	
soupapes latérales.	6.805	—	7.155	éclairage électrique.			
Même modèle avec éclairage par							
dyalmo Soubitez.							

Demandez-nous l'adresse de l'Agent de votre région
CATALOGUE GRATUIT :-: VENTE A CRÉDIT

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

MAGASIN D'EXPOSITION : 6, Avenue de la Grande-Armée — PARIS

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

LA
C.P. Roléo

en tôle d'acier emboutie à triangulation intégrale
CONFIRMANT SES VICTOIRES DES BOL D'OR PRÉCÉDENTS :

1926 : *BOL D'OR, toutes catégories.*
1927 : *COUPE des Constructeurs.*
1928 : *1^{er} CATÉGORIE 350 cm³.*

se classe encore au

BOL D'OR 1929

1^{re} catégorie 250 cc., avec **RENAUD**

qui a Battu le **RECORD** de l'Épreuve, en couvrant **1.521 kms 520**, en **24 heures**
prouvant ainsi la robustesse du cadre **G. P. ROLÉO** en tôle d'acier emboutie, la tenue de route, obtenue par sa triangulation intégrale, et la vitesse, la régularité, et la résistance de ses moteurs.

HUILE KERVOLINE

Etablis. **ROLLET & Cie**, 64 Rue de la Folie-Méricourt - Paris



MOTOSACOCHÉ

— La Perfection en Motocyclette —

aux **GRANDS PRIX D'EUROPE** ;
aux **GRANDS PRIX DE FRANCE** ;
aux **GRANDS PRIX D'ALGÉRIE** ;

TRIOMPHE ENCORE

aux **GRANDS PRIX D'ITALIE**

AVEC **HANDLEY**

(En Catégorie 250 cmc., à la superbe moyenne de 102 km. 691)

— ESSAIS ET DÉMONSTRATIONS CHEZ TOUS LES AGENTS —

CATALOGUE N° 2 FRANCO
— SUR DEMANDE A — **MOTOSACOCHÉ-FRANCE (S.A.) 63, Rue Trarieux - LYON**



DOLLAR

Voyez chez ses Agents!

- Le -
Type
P
250 cmc.

Un Succès! Un Triomphe Industriel!!

— Bloc-Moteur CHAISE à Culbuteurs. —

90 km. à l'heure

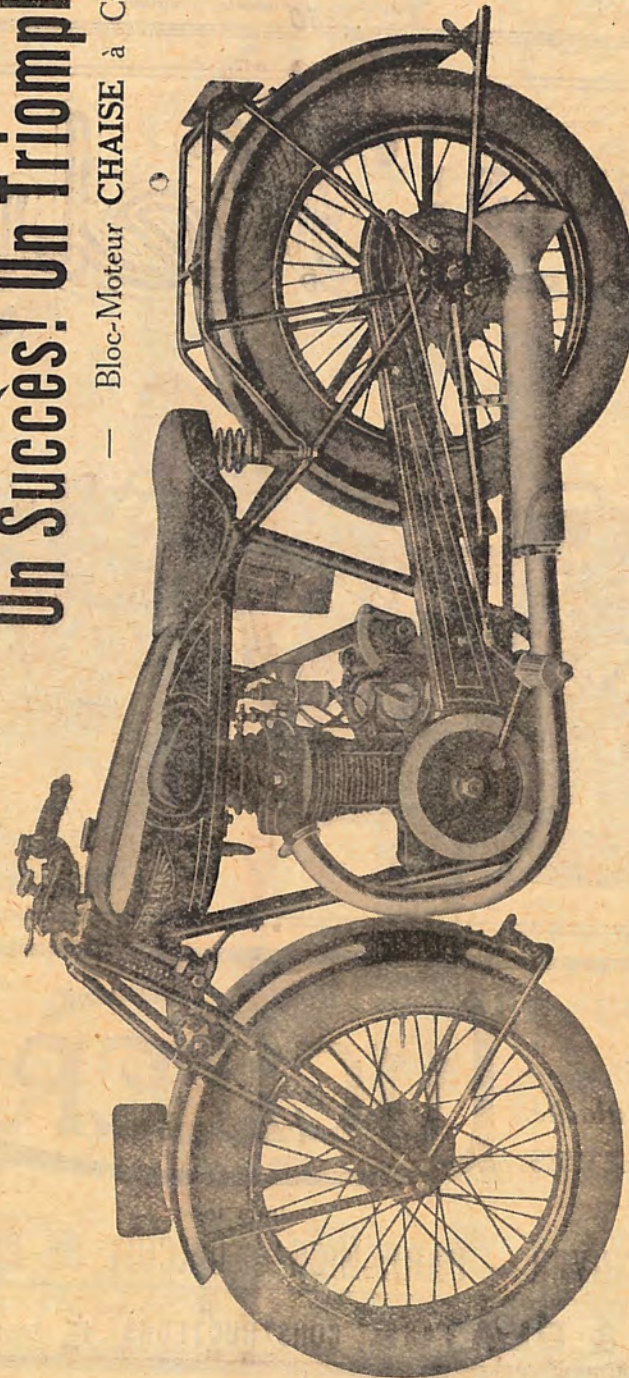
4.200 fr.

BORDEAUX-NICE
1^{er} (ex æquo) **RASSER**

DOLLAR
250 cmc.

Type P

EMPISEZ CETTE FICHE !
Envoyez-moi gratuitement votre catalogue et vos conditions de vente à cet effet.
Es DOLLAR (9), Quai de la Marne-Joinville-le-Pont-Seine

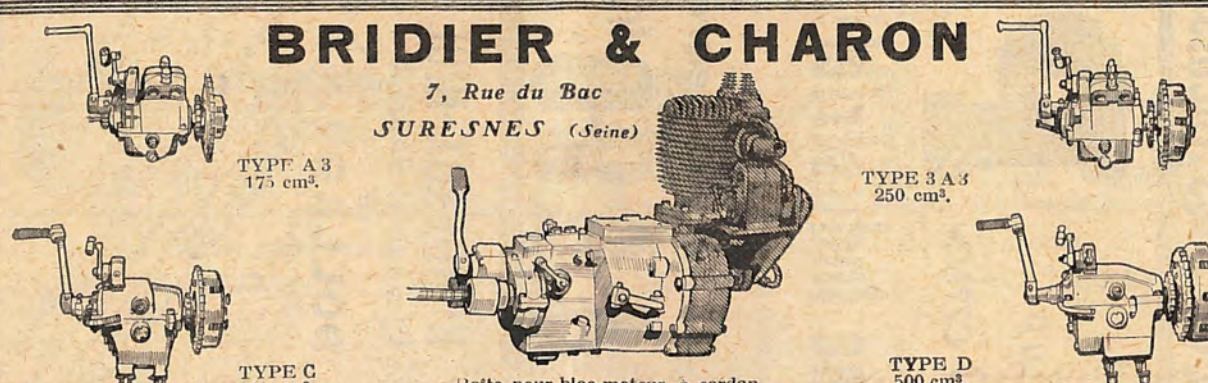


Bloc-Moteur Chaise 4 temps à culbuteurs enfermés et graissés automatiquement. — 3 Vitesses
— Réserve d'huile dans le carter. — Refroidissement de l'huile par ailettes neuves de fonte. —
Embrayage à disques multiples. — Réservoir en selle. — Pneus Dunlop 25 x 3. — Moyeux freins
AV et AR. — Tambours de 130. — Selle souple. — Frein de direction, etc.

ETABLISSEMENTS DOLLAR, 19, P. Quai de la Marne. — Joinville-le-Pont (Seine)

Réparations et Pièces détachées : 9, Avenue Félix-Faure - PARIS (15)

BRIDIER & CHARON
7, Rue du Bac
SURESNES (Seine)



TYPE A3
175 cm³.

TYPE 3A3
250 cm³.

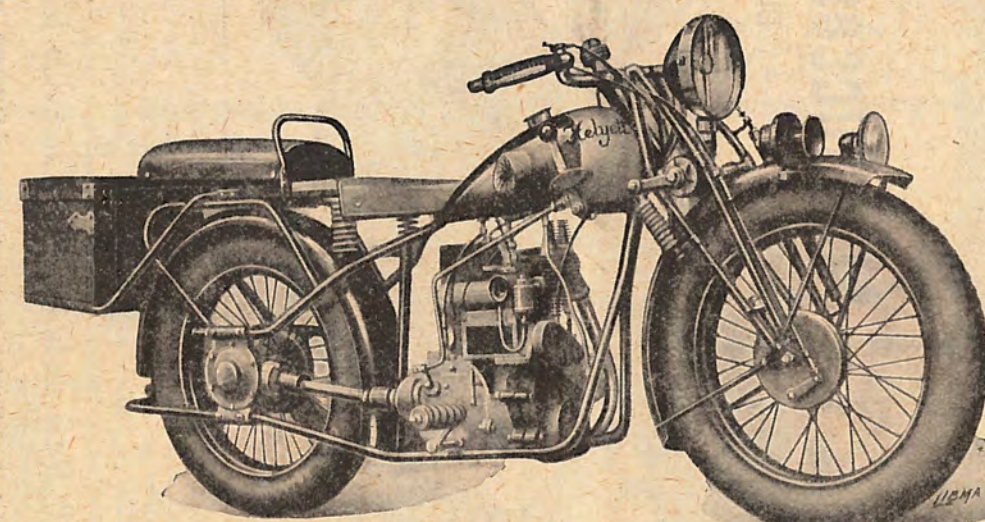
TYPE C
350 cm³.

TYPE D
500 cm³.

Boîte pour bloc-moteur, à cardan.

AMATEURS !
Hâtez-vous !!!

Helvett



à commencé à livrer son type M. H. 125, à transmission par cardan, dans l'ordre de réception des commandes.

9 autres modèles de grand luxe.

2 temps :
moteur HELYETT.

4 temps :
moteur JAP

Catalogue franco

Motos HELYETT
à SULLY-sur-LOIRE
(Loiret)

Les Qualités
d'Endurance
et de Régularité
DES MOTOCYCLETTES

LUCIFER

PILOTÉES PAR
DRUZ
ont été démontrées par
ses succès en 1923

dans les
SIX JOURS D'HIVER - PARIS-NICE - CIRCUIT DE PROVENCE - BOL D'OR

MESTRE & BLATGÉ, CONSTRUCTEURS, 46, Avenue de la Grande-Armée - PARIS

LE BOL D'OR

est encore un triomphe
pour le

PNEU
MOTO CORD

HUTCHINSON



2 èmes

Motos 175 cc :
CABET (MONET-GOYON)
Motos 250 cc :
TOUZET (PROPULCYCLE)
Sidecars 350 cc :
MARC (MARC)

1 ers

Motos 125 cc :
RICHER (ROVIN)
Motos 175 cc :
MARIANI (ROYAL-MOTO)
Motos 250 cc :
RENAUD (C. P. ROLEO)
Motos 350 cc :
DEBAISIEUX (M.-GOYON)
Sidecars 350 cc :
MAINGUET (UTILIA)
Cyclecars 350 cc :
CHÉRET (JACK-SPORT)

confirmant ses récents succès dans le

TOUR DE FRANCE



PUISSANTES
CONFORTABLES
D'UNE MANIABILITÉ
SANS ÉGALE, LES
MOTOCYCLETTES

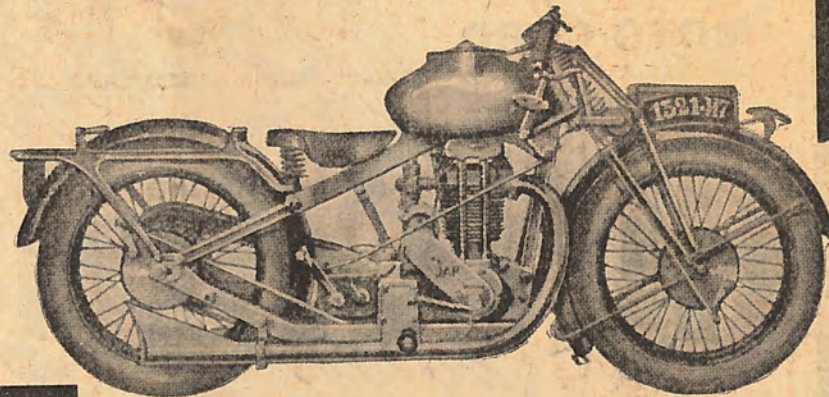
M. G. C.

(Brevet Mesly)

SE CLASSENT PAR LEUR
CONCEPTION RATIONNELLE
ET LEUR CONSTRUCTION
IRRÉPROCHABLE EN TÊTE
DU PROGRÈS ET FONT
L'ADMIRATION DES
CONNAISSEURS

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

Liste d'agents de votre région et notice
descriptive franco sur demande à
Marcel GUIGUET & C^{ie}
Constructeurs, à CORBELIN (Isère)



THE MOTORIST

28, Rue des Acacias PARIS (17^e) 41, Av. des Ternes



NOS SPÉCIALITÉS
ANGLAISES

- CUISSARDS. 39^{fr.}
- Prix
- CULOTTES 39^{fr.}
- Moto
- GANTS 39^{fr.}
- Américains
- SACQUES 25^{fr.}
- doubles
- SACS TYROLIENS. 25^{fr.}
- Prix
- SERRE-TÊTE 25^{fr.}
- cuir
- MOTO-CAMPING. 155^{fr.}
- Tente complète: 2x1=60x1=50.
- MANTEAUX DE 390^{fr.}
- cuir « Moto »

CASQUE PROTECTEUR
"MOTORIST"
Cuir, liège avec ressorts, léger
comme un serre-tête.
115^{fr.}

BON POUR UN SUROIT NEUF
avec le Catalogue 1929, 28 pages, 75 Clichés,
— contre 3 francs en Timbres-poste. —

Les Motos UTILIA

Continuent à démontrer leur
robustesse et leur régularité

Malgré une seule machine UTILIA
engagée dans chaque course
pilotee par MAINGUET (son représentant)
gagne dans les SIX JOURS D'HIVER 1929
le premier prix médaille d'or et la coupe
des sidecars, et est le gagnant du BOL
D'OR, catégorie 350 sidecar, accom-
plissant toute la durée des 24 heures en tête
de sa catégorie et battant le record de
l'année précédente.

Les Motos UTILIA

sont équipées avec l'excellent moteur
L. M. P., boîte Bridier, pneus Hutchin-
son, graissage Kervoline.
CLIENTS et AGENTS JUGEZ !

Catalogue franco sur demande.

Etab^{ts} C. L. UTILIA

10, Rue Achille-Martinnet, PARIS-18^e

Téléphone : MARCADET 22-49

Le PALMARÈS de...

KERVOLINE

s'enrichit de nouvelles Victoires au

BOL D'OR 1929

- Motos 175 cmc. - 1^{er} MARIANI. . Royal-Moto
- 2^{me} CABET. . . Monet-Goyon
- Motos 250 cmc. - 1^{er} RENAUD . . C.P. Roléo
- Motos 350 cmc. - 1^{er} DEBAISIEUX. Monet-Goyon
- Sidecars 350 cmc. - 1^{er} MAINGUET.. Utilia
- 2^{me} MARC. . . Marc Martin
- Cyclecars 350 cmc. - 1^{er} CHÉRET . . Jack Sport

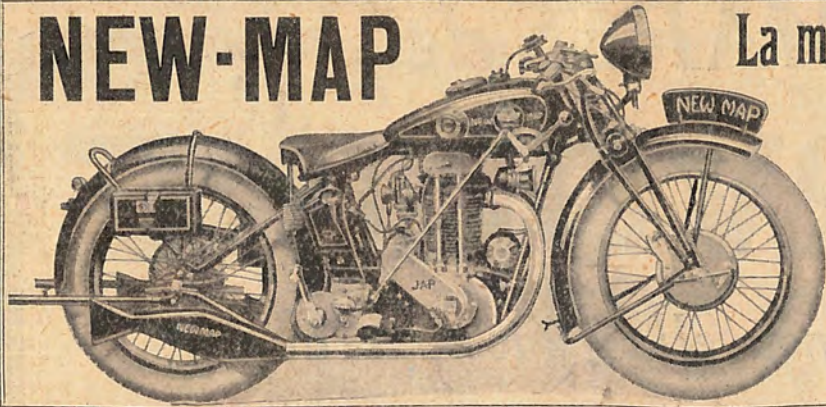
Viennent ensuite —

Baudart : San-Sou-Pap. — Calvet : Rovin. — Leroy : Royal-Sport.
— Mourot : Rhony'x. — Perrin : Gérald. — Laverne : Jack-Sport.
— Fournier : Royal-Moto. — Gayot : Jack-Sport.

qui étaient également ravitaillés avec

KERVOLINE
L'HUILE QUI S'IMPOSE PAR SES QUALITÉS

NEW-MAP



La machine de Grand Luxe

de 2 à 6 CV.

Vainqueur des 6 jours d'Hiver
en catégorie 500 cm³

Raccords acier forgé.
Roues à Broche interchangeable.
Moteur J. A. P. Boite Burman.

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

Les avantages de la boîte séparée et du Bloc-moteur réunis dans le

Bloc-Moteur Breveté **moteur**
STAUB S. G. D. G. **JAP**

licence exclusive pour la France

A boîte de vitesses amovible où tous les organes sont
accessibles, qui fait une course merveilleuse dans le

BOL D'OR RECORD BATTU

et gagne avec *Renald* sur C. P. Roléo; aussi bien en tourime dans
le **Tour de France**, qu'en vitesse et endurance dans le **BOL D'OR**.

2 courses, 2 succès qui font la preuve de la supériorité
de la conception du **Bloc-moteur, STAUB, JAP.**

Les boîtes 3 vitesses *Staub* équipaient également de nombreuses
marques dans cette épreuve, entre autres

1° Chéret cyclecar 350 cm³ Jack Sport

Demandez renseignements à Monsieur **STAUB G.**, 20, rue Jules-Ferry - Courbevoie (Seine)
Magasin de pièces détachées, 33, Rue des Acacias - PARIS (17^e)

MOTO "ULTIMA" LYON

Entièrement construite dans mes ateliers

(Créée en 1908)

Moteurs 4 temps 3, 4 et 5 cv

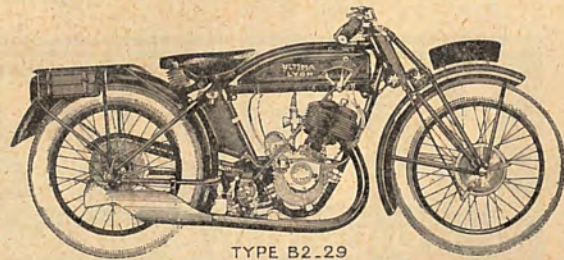
Type A 29 avec boîte, 3 vitesses, chaîne courroie	3.150 fr.
Type B1-29 — — chaîne-chaîne..	3.550 —
Type B3-29 — — — — —	3.750 —
Type B2 — — — — —	4.550 —
Type C2 — — — — — 2 cylindres	5.350 —
Type B1-29 — — — — — Dames et Ecclésiastiques	3.750 —

Demandez le catalogue chez tous les bons Agents ou à

E. BILLION, Constructeur

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

Téléph. VAUDREY 02-04. — Télég. ULTIMA-LYON — Chèque post. n° 15.461 Lyon



TYPE B2-29

BOL D'OR MOTOCYCLISTE

LES PROJECTEURS
ÉLECTRIQUES...

CIBIÉ

EQUIPAIENT 40 pour 100 des partants

MOTOS 350 CMC.

1^{er} DEBAISIEUX sur. MONET-GOYON.
ET LES 11 SUIVANTS

SIDECARS 350 CMC.

1^{er} MAINGUET sur. UTILIA.
2^e MARC sur.. MARC.

BOL D'OR AUTOMOBILE

LES PROJECTEURS
ÉLECTRIQUES...

CIBIÉ

Équipaient **DHOME**, sur **LOMBARD**

1^{er} toutes Catégories, plus fort kilométrage

2^e VAN HOF, sur RALLY } des Voitures course 1.100 cmc.

4^e SENJACQ.. sur RALLY }

1^{er} COLAS. .. sur D.F.P. } des Voitures sport 1.100 cmc.

Projecteurs Électriques CIBIÉ - 62, Rue Haxo, 62 - PARIS (XX^e)

"LE BOL D'OR"

L'opinion des vainqueurs

*Toute ma reconnaissance
à la Maison "Maglum" pour la
bonne tenue de son équipement électrique
au Bol d'Or 1929*

A. Vroonen



Vroonen sur GILLET 500 cmc.
recordman de l'épreuve 1.763 km.
Éclairage MAGLUM.



Andrieux GILLET-HERSTAL
recordman de l'épreuve sidecar 600 cmc. 1.121 km.

*Ça t'êlle joie d'avoir un Maglum
j'ai maintenu ma machine toute
la nuit. Merci à Maglum.*
H. Andrieux

*Je suis
heureux d'avoir
gagné et j'en
remercie la Maison
Maglum car
l'éclairage est
merveilleux.*
H. Renaud



Renaud CP. ROLÉO
recordman du monde 250 cmc.

Tous les records battus, après 24 heures d'une course particulièrement dure, sur un circuit de 4 kms. 180, avec trois virages par tour, huit heures de nuit, une route aux embûches multiples, font de la performance de Vroonen, un exploit extraordinaire.

Et pour accomplir cet exploit, il possédait un éclairage électrique puissant, sûr, fonctionnant sans aucune défaillance, le "MAGLUM". D'autre part, deux autres recordmen: Renaud (C. P. Roléo), 1^{er} des 250 cmc. et Andrieux (Gillet-Herstal), 1^{er} des Sidecars 600 cmc., étaient également équipés du "MAGLUM". Voilà, certes, des références de tout premier ordre qui vous donneront mieux une idée de l'excellence des éclairages électriques "MAGLUM".

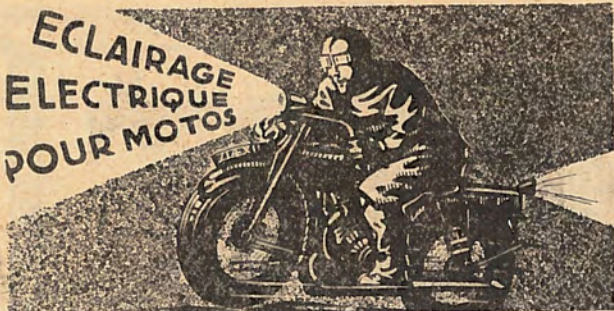
TOUS LES MAGLUM VAINQUEURS
étaient entraînés mécaniquement.

L'ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE
MAGLUM

— DE LA MAGNÉTO-LUMIÈRE —

21, Rue de Chartres -:- NEUILLY-s.-SEINE

ECLAIRAGE
ELECTRIQUE
POUR MOTOS



MOTOCYCLISTES

vous roulez en toute sécurité
si vous montez sur
votre machine

L'ALTERNAMOTO
Breveté S.G.D.G.

L'ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE

le plus PUISSANT et le plus SIMPLE
SANS PILE AUCUN ENTRETIEN
NI ACCU FONCTIONNEMENT GARANTI

Pose très rapide sur toute moto

Après ses Victoires dans

PARIS - NICE,

6 JOURS D'HIVER,

RALLYE de LILLE,

etc..., etc...

L'ALTERNAMOTO

TRIOMPHE ENCORE

au **BOL D'OR 1929**

OU IL EQUIPAIT

les Marques San-Sou-Pap, Rovin, Monotrace

C'EST L'APPAREIL QUI VOUS PERMETTRA DE ROULER
LA NUIT EN TOUTE SÉCURITÉ

Modèle pour Moto légère et VéloMOTEUR Frs **260**
— — Grosse Moto. — **375**

L. ROSENGART

21, Champs-Élysées, Paris — Élysées 66-69

VOUS TROUVEREZ...

à la **SOCIÉTÉ NOVI**
42, Rue des Grilles, à PANTIN

une gamme complète d'équipements électriques
pour motocyclettes (avec ou sans accumulateurs)

1° Équipement type **DYNOVI** par dynamo
et batterie d'accus, puissance 30 watts
comprenant :

1 Dynamo, 1 Support de dynamo, 1 Batterie de 6 v.,
1 Support de batterie, 1 Conjoncteur-Disjoncteur,
1 commutateur, 1 Jeu de connexions, 1 Phare de 200 mm,
1 Support de Phare, 1 Lampe de phare, 1 Lampe de
ville, 1 Lanterne arrière, 1 Lampe de lanterne arrière,
1 Avertisseur électrique puissant, 1 Poulie dynamo,
1 Poulie moteur avec axe, 1 Courroie trapézoïdale,

PRIX de l'ensemble complet . . . Frs : 725.—
POSE en nos Ateliers Frs : 35.—

2° Équipement type **ALTERNNOVI** No 0,
puissance 50 bougies.

PRIX Frs : 350.—

Équipement type **ALTERNNOVI** No 1,
puissance 100 bougies.

PRIX Frs : 430.—

Équipement type **ALTERNNOVI** No 2,
puissance 200 bougies.

PRIX Frs : 570.—

POSE en nos Ateliers Frs : 10.—

SUPPLÉMENT pour motos
sans volant extérieur Frs : 65.—

POSE pour motos sans volant
extérieur Frs : 25.—

Plus de 100 types de montages
différents étudiés pour toutes
marques de motocyclettes

LA PLUS GROSSE PRODUCTION FRANÇAISE
D'ÉQUIPEMENTS ÉLECTRIQUES POUR MOTOS



Le choix d'un lubrifiant

C'EST la Société A. ANDRÉ Fils qui introduisit
la première en France, en 1877, l'huile minérale
de graissage. De tous les points d'origine, elle
importe depuis, par sa propre flotte, les meilleurs
produits, qui sont ensuite traités dans ses usines de
Gennevilliers, Dunkerque, Rouen et Port-St-Louis-du-
Rhône - où le raffinage et la mise sous emballages sont
effectués avec toute la garantie que peuvent donner
cinquante années d'expérience et un personnel d'élite.
On ne saurait mettre sur le marché dans des conditions
meilleures, meilleurs lubrifiants.
La Société A. ANDRÉ Fils, qui dota l'industrie
automobile des fameuses huiles Spidoléine de sécurité,
vous conseille, pour votre moto :

la Spido T, si c'est une 2 temps ;
la Spido AR, si c'est une 4 temps.

*C'est après usage
qu'on juge un
lubrifiant et non
pas au sortir du
bidon.*

Spido

l'huile de sécurité



Pour envoi gratuit du Guide Motocyclette 1929
retourner ce coupon sous enveloppe affranchie à 0.50

Nom : _____
Adresse : _____ 111-A

Société Anonyme A. André Fils, 8, Rue de la Tour-des-Dames, PARIS

D. S. 1929.

TOURISME -- SPORT & SUPERSPORT

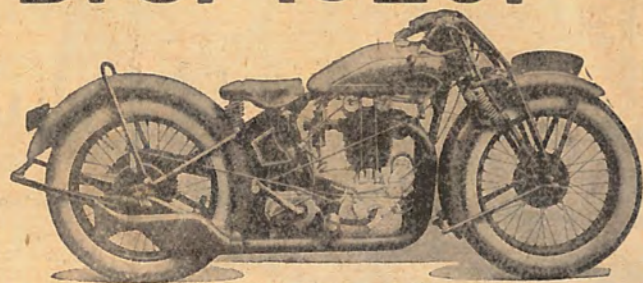
— APRÈS —

Gometz-le-Châtel et Bordeaux-Nice

COURSE DE COTE D'ARGENTEUIL
Catégorie 1.000 cmc. : 1^{er} LAMBERT, en 1m. 12' 55,
moyenne horaire : 89 km. 317 (Record général battu).

Magnéto FRANCE - Pneus HUTCHINSON -
Carburateur AMAC -
Bougies UNUS - Huile CASTROL.

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

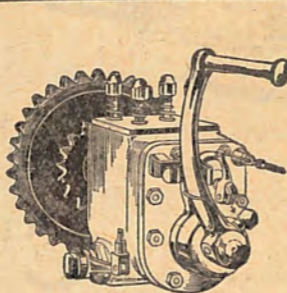


Demandez les

NOUVELLES MANETTES NOUVEAUX LEVIERS

FONCTIONNEMENT DOUX
NE CISAILLANT PAS LES CABLES

FINI PARFAIT
en
LAITON NICKELÉ



Boîtes STURMEY-ARCHER
Carburateurs AMAC



Fourches
MUNRO-COMFORT



L. R. 29 & 30



L. S. 26



Graissage sous pression ROMU



Interrupteur



Poignée caoutchouc



L. D. 19

Moyeux Freins B. C. S., Câbles, Gaines, accessoires, etc.

Anciens Éts R. MUNRO, 198, Boulevard Pereire

Téléphone: Wagram 10-14

PARIS (17^e)

NE ROULEZ QUE SUR CHAINES

MOTOCYCLISTES
SOUCIEUX DE VOTRE
SÉCURITÉ



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

SUPLLESSE
RESISTANCE
ECONOMIE

Avec une machine
de série pilotée par
un de ses clients



triomphe dans la plus importante épreuve organisée en Algérie :

ALGER-ORAN-ALGER

20 mai

COUPE MARIANO

950 km



s'attribuant définitivement :

la Coupe Mariano
la Coupe Hutchinson
le Challenge de la Dépêche Algérienne
et battant le record de l'épreuve

sur moto
TERROT

Demandez le nouveau catalogue des Motos TERROT
Établissements TERROT, 2, Rue A. Colombar à DIJON — Magasin à PARIS, 30, Av. de la Grande-Armée

SAN SOU PAP

LIVRE MAINTENANT
- A LETTRE LUE -
SES FAMEUX

2 Temps & 4 Temps

2 TEMPS

2 CV. - Touriste.

Chaîne-Chaîne
2 Vitesses
Kick-Débrayage. ..
Pneus 650x50

2.200^{fr.}

2 CV. - Luxe.

Chaîne-Chaîne
2 Vitesses
Kick-Débrayage
Pneus Ballons

2.950^{fr.}

2 CV. - Sport.

Chaîne-Chaîne
3 Vitesses
2 Graissages.
Éclairage Électrique.
Freins à Tambours..
Pneus 600x75

3.500^{fr.}

3 CV. - SS. 25.

Chaîne-Chaîne
3 Vitesses
Double échappement
Éclairage Électrique.
Compteur-Montre ..
Pneus 25x3.

4.350^{fr.}

SES VICTOIRES

Catégories 175 et 250 cmc.

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

4 TEMPS

3 CV. - SL 25. Moteur J.A.P. ..
Soupapes latérales.
3 Vitesses
Pneus 25x3

4.700^{fr.}

3 CV. - SLa 25. Moteur J.A.P. ..
Culbuteurs.. ..
3 Vitesses
Pneus 25x3

5.250^{fr.}

4 CV. - SB 35. Moteur J.A.P. ..
Soupapes latérales..
3 Vitesses
Pneus 27x4

5.250^{fr.}

4 CV. - SL 35. Moteur S.S.P. ..
Soupapes latérales..
Double Berceau. ..
Éclairage électrique.
Montre-Compteur ..
Pneus 27x4

5.950^{fr.}

4 CV. - SLa 35. Moteur J.A.P. ..
Culbuteurs.. ..
Double échappem^t..
Double Berceau
Pneus 26x3 1/2

6.550^{fr.}

5 CV. - ST 50. Soupapes latérales..
Double Berceau. ..
Pneus 27x4.

6.550^{fr.}



CATALOGUES ILLUSTRÉS

— SUR DEMANDE —

CONDITIONS DE VENTE A CRÉDIT

MOTEX

49, Route des Petits-Ponts, PANTIN

XXXVI

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

Fondée en 1913

CAMILLE LACOME
Directeur-Fondateur

RÉDACTION, ADMINISTRATION
ET PUBLICITÉ

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

TÉLÉPHONE
CENTRAL 03-81 CENTRAL 03-24

C/C Postal 29.737

MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE
PARAISANT LE SAMEDI

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

ABONNEMENTS

	UN AN 52 N ^{os}	SIX MOIS 26 N ^{os}
France et Colonies.	45 fr.	23 fr.
Union postale.	66 fr.	34 fr.
Autres Pays..	84 fr.	43 fr.
Militaires...	25 fr.	12 fr.

Toutes communications,
chèques et mandats
doivent être libellés :
"MOTO-REVUE"
51, Rue Vivienne, 51
PARIS (2^e)

EDITORIAL

Les autos et les motos de clients

Il y a une pratique beaucoup trop répandue chez les garagistes, c'est de se servir des voitures et des motos de leurs clients. Le prétexte, c'est la mise au point de la machine. Hélas ! cette mise au point n'est parfois qu'une frime, et avec la voiture du client, on fait le taxi ou bien on va se promener. Quant à l'apprenti, il ne se fera pas faute d'enfourcher votre supersport, quitte à aller la démolir contre un arbre. Il n'est pas de courrier qui ne nous amène quelque plainte de cette nature. Ce qu'il y a de pis, c'est qu'à la suite des accidents survenus, la plupart des garagistes font la sourde oreille pour indemniser leur victime ou réparer la machine. C'est tout juste s'il ne vous demandent pas des dommages-intérêts. Il y a là une pratique intolérable. La machine d'un client doit être sacrée et on devrait poser en principe absolu qu'aucun essai sur route ne doit être effectué en son absence. Personnellement, nous nous opposons toujours à ce que quelqu'un d'autre se serve de nos machines. Mais nous n'avons pas grande illusion sur les promesses qu'on nous en fait. Il y a là une question très sérieuse à laquelle la Chambre Syndicale des Agents devrait s'intéresser. Elle devrait entreprendre une campagne contre ces pratiques et prévoir même un règlement des essais. Ce n'est pas sans appréhension qu'on laisse dans un garage un outil, moto ou auto, capable de faire du 130 ou du 150. Car, soyez sûr que ce sera lui qu'on choisira pour aller épater les copains. Nous ne voulons d'ailleurs nullement mettre tous les garagistes dans le même cas. Il y en a un grand nombre qui ont la conscience de leurs devoirs et de leurs responsabilités vis-à-vis des clients. Il y en a qui, à la suite d'un accident survenu, très honnêtement répareront leur faute. Mais il y en a d'autres qui essaieront d'esquiver les conséquences de leur légèreté et de leur maladresse. Ils escomptent que leur client reculera devant les frais et les ennuis d'un procès, et c'est trop souvent ce qui se produit. Voilà des cas où des clubs assez puissants pourraient rendre service. Ils poursuivraient ces margoulin malhonnêtes. Il est bien regrettable que nous ne puissions donner les noms des mauvais garagistes comme celui des bons. On peut dire qu'ils mènent ainsi leur maison à la ruine, mais est-ce bien sûr ? Qu'en sait,

en particulier, le client de passage ? On sait que, dans certains garages importants, on vous remet une fiche lorsque vous laissez votre machine. On évite ainsi qu'un voleur ne vienne prendre votre machine, ce qui serait facile lorsqu'il y a un grand mouvement dans un garage. Pas de fiche, pas de machine. Naturellement vous pouvez avoir perdu la fiche, mais alors la concordance de la plaque d'identité de la machine avec vos papiers permet de faire la vérification. Il y a là un système excellent et qui devrait être de règle dans tous les garages. Sur cette fiche, on pourrait peut-être indiquer qu'à moins d'instructions contraires et données par écrit, aucun essai sur route ne sera effectué, et qu'en cas d'accident, le garagiste se considère comme responsable si son ouvrier chargé de procéder à l'essai est cause de l'accident. Un engagement verbal, en l'absence de témoins, vous laisse complètement désarmé. Quelle que soit l'opinion qu'on ait sur ce sujet, il convient très certainement de trouver quelque chose pour éviter un abus trop fréquent.

Il faut des juges qui connaissent la circulation

Certains jugements rendus par les tribunaux sont effarants. Nous ne parlons même pas de ceux rendus à propos d'accidents causés à des piétons. Il y a, dans ce cas, toujours cette vieille idée que la vitesse est un danger public, que le conducteur d'un véhicule rapide est nécessairement le coupable : c'est l'auto-phobie du vieux monsieur qui se promène sur les routes avec son toutou et son ombrelle blanche doublée de vert, et qui fulmine contre les individus qui font de la poussière et du bruit. M. Prudhomme n'est pas mort. Et on retrouve toujours le préjugé de l'auto ou de la moto signes de richesse. Le monsieur qui se déplace sur les routes autrement qu'avec l'aide de ses muscles est un richard qui peut payer. Et enfin, les juges se disent qu'il y a des assurances, que ces assurances gagnent de l'argent (ce qui d'ailleurs n'est pas exact) et que, même si l'automobiliste est pauvre, son assurance est riche. Mais, laissons même de côté ces affaires, et ne considérons que les litiges entre les automobilistes (nous comprenons dans ce terme général les motocyclistes). Là encore les jugements sont de la plus lamentable fantaisie. Nous avons sous les yeux un dossier : un conducteur arrive prudemment

SOMMAIRE

N^o 325

Samedi 1^{er} Juin 1929

La moto en Allemagne, par Robert Sexé	644
Les modèles sport sur la route: La 350 cmc. Triumph, par B. Coulter	645
Comment j'ai vu l'Amérique (fin), par Fred S. Lipman	649
Le 8 ^e Bol d'Or 1929	653
Le IX ^e Paris-Les Pyrénées-Paris 1929	659
La 250 cmc. Propul-cycle, par Max End	661
La moto en Belgique, par G. Detaille	663
La page du Cyclecar, par J. Mellier	664
La Page du Débutant, par H. P. Borestroke	669
La Gnome 3 et 4 CV, par M. Adam	671
La Page du Sidecar, par Regairaz	673

à un croisement, avertit (renonçons à ces vieux termes de corner ou de tromper), et, n'entendant rien, s'engage dans le croisement. Mais à sa gauche survient une autre voiture qui n'a pas averti, marche à vive allure et ne peut s'arrêter comme elle le devrait avant le croisement. Pour l'éviter, le conducteur de la première voiture essaie de passer par derrière la seconde.

Le conducteur de cette seconde voiture ne peut virer vers la gauche, parce qu'il va trop vite et qu'il freine. Elle rase donc la première avec, comme dégâts, quelques éraflures à la carrosserie.

Un agent fait la constatation de l'accident. Il note que la première voiture est à gauche de la rue, qu'elle n'a pas laissé de traces de freinage (nous verrons l'absurdité de cette idée) alors que la seconde a laissé des traces d'un « freinage » sur cinq ou six mètres. Sur ce procès-verbal fait par un agent ignorant, le juge a condamné le premier automobiliste, en oubliant qu'il était dans son droit, puisqu'il avait la priorité, qu'il avait ralenti et averti. Ce juge n'a pas su comprendre que le premier automobiliste n'avait été amené à prendre la gauche que pour tenter de passer derrière l'auto et ainsi éviter un choc et un accident grave. Il n'a pas non plus compris que la partie du procès-verbal relative au freinage était inepte. Ce que l'agent a vu, ce sont des traces du blocage des roues, un freinage ne doit pas bloquer les roues et cela ne s'est produit qu'à la fin du freinage. Le conducteur de la seconde voiture a donc pu freiner avant ce moment, et le fait qu'il n'y a des traces de patinage des roues sur cinq mètres ne signifie pas qu'il se soit en fait arrêté sur cinq mètres. Et voilà comment, par ignorance, on rend des sentences contraires à toute équité. Il est grand temps que, non seulement la police de la route soit faite par des agents spécialisés, mais que la justice soit rendue par des juges compétents. S'ils n'ont pas eux-mêmes la compétence voulue et ne veulent pas l'acquiescer, qu'ils soient assistés d'experts. Ils ne seront que des machines à distribuer la justice, mais cela vaudra encore mieux que cette parodie de justice dont nous sommes trop souvent victimes.

Températures

Nos moteurs étant chargés de transformer de la chaleur en travail, il n'est pas étonnant que les questions de température aient une telle importance pour tout ce qui concerne leur fonctionnement. De la différence entre la température des gaz au moment où ils explosent et celle qu'ils ont à leur sortie du cylindre dépend la somme d'énergie qu'ils ont fournie. C'est parce que les taux élevés de compression augmentent la première température qu'ils sont un moyen d'améliorer le rendement thermique ou, autrement dit, de tirer d'une quantité déterminée d'essence ou de carburant quelconque une plus grande quantité d'énergie. D'autre part, la détente prolongée qui pourrait être réalisée sans artifices mécaniques, si on n'était arrêté par la taxation à la cylindrée, est un autre moyen d'élever le rendement, cette fois en abaissant la température des gaz à leur sortie du cylindre. Quand la culasse atteint une certaine chaleur, c'est autant d'énergie qui file, et, si nous la refroidissons, nous ne faisons que chauffer l'air ambiant et un refroidissement trop généreux ne conduit pas à l'économie de carburant. Au point de vue économique également, les culasses hémisphériques l'emportent parce qu'elles offrent aux gaz une moins grande surface de parois.

Quelle importance a aussi la température pour le graissage. Sans même aller jusqu'à des températures auxquelles l'huile brûle, la température affecte la viscosité de l'huile, et c'est d'elle que doit dépendre surtout le choix de l'huile. Cette viscosité a une très grande importance, et, quoi qu'en prétendent certains, on sent fort bien à la marche d'un moteur si l'huile de graissage a une viscosité voulue. Qu'on voit combien la viscosité trop grande de l'huile froide freine le moteur. En fait, la viscosité que doit posséder une huile pour assurer un graissage normal, c'est à-dire pour ne pas être chassée par les surfaces frottantes, et d'autre part ne pas freiner, est à peu près la même pour tous les moteurs, mais ces moteurs ayant des températures diverses, il faut une gamme d'huiles qui permette pour tous ces moteurs et pour toutes ces températures de fonctionnement



AU BOL D'OR : ce qu'il reste d'un joli véhicule et d'un racer : la Derby course 1.100 cmc., de Violette Moriss, après son incendie.



Le plus malchanceux

La photographie de notre dernier éditorial a pu prêter à confusion. La légende sur la « médecine motocycliste au Bol d'Or » disait que la ronde continuait sans le malchanceux. Evidemment cela ne voulait pas dire que le sympathique Pingouin représenté sur la photographie, alias Andrieu, fût malchanceux dans le sens strict du mot. Au contraire recordman du monde il a été l'un des plus heureux à tous les points de vue.

Non, merci !

Si vous voulez intéresser les constructeurs à une compétition extraordinaire, je puis vous en indiquer une : la traversée de Chelles (S.-et-M.).

J'ai fait cette traversée, l'année passée, en novembre et je l'ai faite, à nouveau, il y a quelques jours ; s'il y a des concurrents amateurs de tape-... ils trouveront là, leur affaire. Allez-y donc faire un tour pour vous rendre compte. Abonné 346.

On repare du Championnat.

Nous n'avons pas vu au Bol d'Or la firme Motosacoche, et, à notre avis, c'est regrettable, car c'est une des maisons les plus sérieuses du monde. Mais, par contre, elle a figuré d'une façon remarquable au dernier Salon Suisse, et c'est là que nous avons vu qu'elle se lançait dans la fabrication du trimoteur. Nous en donnerons une étude d'ici peu.

L'Exposition du Feu

La Fédération Nationale des Sapeurs-Pompiers Français a organisé l'Exposition du Feu qui aura lieu au Cours la Reine du 21 juin au 7 juillet. Cette exposition qui sera internationale, aura une importance considérable pour les constructeurs français de matériel d'incendie, car elle sera une réponse à l'Exposition Internationale de Turin de l'année dernière où nos Pompiers de Paris ont eu le plus grand succès. En outre, des grandes firmes françaises, telles que Renault Delahaye, Somua, De Dion nous y verrons le matériel d'incendie équipé sur les motos René Gillet. Les lecteurs de *Moto Revue* se souviendront des articles que nous avons publiés sur la moto-sidecar au secours de l'incendie et les machines exposées seront l'illustration de ces articles. Nous engageons nos fervents motocyclistes, toujours à l'affût du progrès de visiter cette exposition qui sera digne du plus grand intérêt.

Collaboration intime.

« Les Etablissements Rollet et Cie, les champions de la tôle emboutie pour la construction des motocyclettes fêtaient, la semaine dernière, leurs deux vainqueurs du Tour de France sur C. P. Roléo. Mme Rollet, présidente du Conseil d'Administration avait tenu à ce que le déjeuner, auquel elle avait convié tous les chefs de service, ait lieu chez elle, pour bien montrer, comme le fit observer l'Administrateur délégué, que tous les collaborateurs de la firme sont les membres d'une même famille travaillant sous l'égide et le souvenir du regretté fondateur M. Léon Rollet. »

Le Monde Motocycliste

Après le Tour...

Laissez-moi vous remercier de tout l'intérêt que vous prenez de mon état de santé, en vous renseignant auprès de Propulycycle. Comme vous l'avez vu, j'ai joué de malheur. Me voici donc après une seconde intervention assez pénible dans un plâtre terriblement gênant qui me condamne à une immobilité quasi absolue dans la position horizontale. Le tout pour trois mois environ. Je lutte donc de mon mieux contre le cafard, mais la résignation est une vertu difficile.

Les mauvais moments sont terminés, mais je traverse encore des heures pénibles, surtout la nuit et le sommeil est une denrée trop rare. J'ai eu la bonne fortune de trouver, à l'hôpital, suburbain à Montpellier, le Dr Imbert qui collabore à *Moto Revue*.

De nombreux motocyclistes du crû viennent me faire régulièrement des petites visites et c'est cette constance qui est digne d'éloges : M. Blanc (secrétaire général de l'hôpital), Argellès (agent de moto), Couret, etc. J'ai même eu le plaisir de recevoir la visite de Gaussorgues, venu courir à Grabels, accompagné de son épouse.

Je lis évidemment *Moto Revue* jusqu'au nom du gérant. Ce qui me navre, est de ne pouvoir être ni acteur, ni même spectateur au Bol. Adieu aussi Paris-Les Pyrénées et autres randonnées !

Me voici bien sur la touche pour cette saison et il est fort probable que j'en ai fini avec les courses. J'ai pris des engagements solennels. Me voici donc au rang des inutilisables. J'ai fait vœu d'acheter un petit âne provençal pour me consoler.

Que vos essais vous soient favorables et ne vous fassent pas rencontrer une dame blonde au volant d'une « familiale ». — Yvan COURT.

Sexé est reparti

En ce moment se court l'épreuve la plus formidable du calendrier motocycliste international, c'est l'Adac, c'est-à-dire une sorte de 30 jours internationaux dans le centre de l'Europe. Sexé est le seul concurrent français, quitte à froisser sa modestie, quitte aussi à égratigner l'honneur de plusieurs autres coureurs français. Les Centraux jugent que Sexé, est à leur avis le motocycliste le plus touriste de France. Ont-ils tort ? Ont-ils raison ? Toujours est-il que c'est le seul qui chaque année est engagé dans la plus grande épreuve mondiale. Allons, coureurs, relevez le gant. En attendant que Sexé nous envoie une carte de Brno le 15 mai, où il nous dit : « Je suis devenu Tchécoslovaque pour une bonne quinzaine je pense. Je le regrette surtout, parce que les routes sont d..... Ces points représentent un mot que les convenances démocratiques ne permettent point. » R. SEXÉ.

Ricin et Castrol

Une légère erreur s'est glissée dans une consultation technique à la page 611. Nous avons parlé d'huile végétale Castrol X. L. Les nombreux usagers de la Castrol ont facilement rectifié. Il s'agissait, dans ce cas, de l'huile R. Effectivement la X. L. ne présente aucun atome de ricin. Tout le restant de l'article eût pu se ressentir de cette coquille.

Un moteur électrique

Nous apprenons aussi que Cerreti vient de remporter la plus haute récompense dans le Concours International des Inventeurs (La Grande Médaille d'Or). Son nouveau moteur électrique sans point mort a sérieusement retenu l'attention de la Commission examinatrice de ce concours. Sommes-nous devant une révolution dans le domaine électrique ? Il y a lieu de le croire. Quand on pense que ce moteur est sans point mort et qu'on le classe par cylindrée comme un moteur à explosion ! Nous reparlerons de ce moteur car la primeur nous en est assurée.

M. G. C. à Paris

Nous avons décrit récemment la moto très originale M. G. C. (Marcel Guiguet) dont les réalisations se rapprochent nettement de certaines formules d'outre-Rhin et qui répondent tout particulièrement au désir de nombreux usagers par son confort et certaines réalisations mécaniques longtemps demandées à nos constructeurs.

Aussi c'est avec plaisir que nous apprenons qu'un agent parisien très connu, M. Lucien Psalty, va représenter pour la Seine et la Seine-et-Oise les 350 et 500 M. G. C.

SUR LE BOL D'OR

Quelques chiffres sur le vainqueur

De la 1^{re} à la 8^e heure, Milhoux et Vroonen mènent le train très soutenu. A la 9^e heure, Milhoux, pris de douleurs stomacales incompréhensibles, dut être transporté au stand Maglum (toujours d'opportunité : ah ! ce M. Courtot !) où il reçut les premiers soins et passa la nuit. Vroonen prit alors le commandement et le conserva jusqu'au bout, battant son temps de 1923, battant le record du Bol d'Or conquis par Lempereur en 1927 avec 1698,084, et passant à 1763. Le record du monde des 24 heures étant établi sur le circuit de Monza n'a pu être battu sur celui plus difficile, mais plus probant, de Saint-Germain. Par contre, Pingouin (alias : Andrieu) a décroché le record envié du monde sur route, des 24 heures, en sidecars, catégorie 600. Andrieu, pendant 10 heures consécutives, a fait exactement 15 tours à l'heure, soit 62 km. 700 ; régularité du pilote, de la machine, moral et physique merveilleux : pour le sidecar, Andrieu a fait beaucoup au Bol d'Or.

Un « anonyme » lâche son mot

Je viens vous prévenir que si au Bol d'Or le sidecar des Belges a pris feu, la seule cause plausible est qu'ils tenaient pendant la course des propos en flamand. Je vous salue !
TONYON, lecteur de M. R.

La comédie durerait-elle toujours !..

Conversation entendue entre un jeune coureur et un vieux qui ne courait pas : « ! ? » — Tu veux donc gagner ? — Eh ! oui, pourquoi pas ! — Balluche ! tu as reçu un bon de 100 litres d'essence : si tu gagnes, on te refille 250 francs : fais un tour ou deux et... laisse-ça là : puis vends ton carbone, c'est plus avantageux ! — Authentique ! n'est-ce pas ? Mais croyez-vous qu'un tel procédé, malheureusement déjà employé, soit en rapport avec les efforts surhumains des constructeurs ?

ROBERT SEXÉ

La Moto à l'Étranger

Quelques nouveaux modèles

La firme « D. K. W. », de Zchoppau-Saxe, fabrique, depuis de longues années, une petite deux-temps véritablement populaire ! car elle a été vendue à plus de 100.000 exemplaires !!

Au Salon de Paris de 1926, on en pouvait voir, exposé par la « S. I. C. », un modèle en tôle emboutie que *Moto Revue* décrivit alors.

Après une année de production, pourtant, il fut abandonné, et « D. K. W. » revint à la construction en tube....

Dans la description du Salon de Berlin, nous avions annoncé que « D. K. W. » avait à l'essai un cadre en tôle emboutie.

Il vient enfin d'être adopté pour la « 200 » centimètres cubes qui est bien le modèle fabriqué en plus grosse série du monde entier.

Comme la photographie le montre, des éléments en tôle emboutie très soigneuse-



ment profilés, forment un cadre d'allure tout à fait classique.

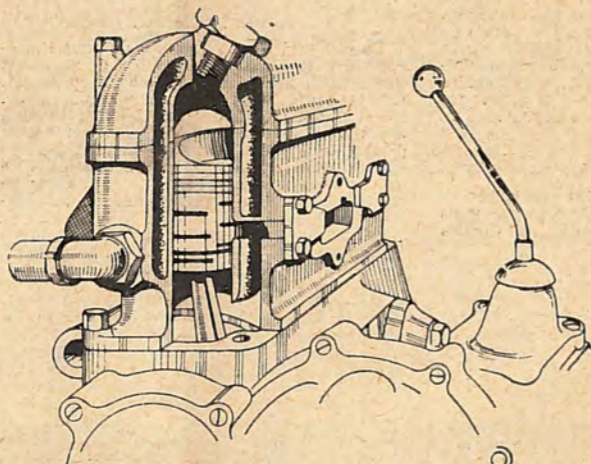
Il est intéressant de noter que la plus grosse usine de motos du monde vient donc d'abandonner, elle aussi, ce pauvre tube qui semble, décidément, mal en point.

Sa rivale directe « Zundapp », l'avait précédée sur cette voie en adoptant le cadre en éléments en fer matricé, que l'on put voir dans le « Tour de France ».

Notons, du reste, à l'usage des détracteurs du deux-temps ! que ces deux firmes « D. K. W. » et « Zundapp », connaissent le plus grand des succès de vente avec des modèles uniquement équipés de moteurs de ce type !

Nous donnons également une photographie de la 300 cmc à soupapes latérales, grâce à laquelle la firme « N. S. U. » connaît enfin un

triomphe presque inespéré, depuis ce dernier Salon de Berlin où il lui en fut commandé, paraît-il, près de 30.000 exemplaires !



Son bloc-moteur se signale par le grand nombre de pignons de transmission, à la boîte... à la magnéto... et à la distribution ! que son dessinateur a jugés nécessaires.

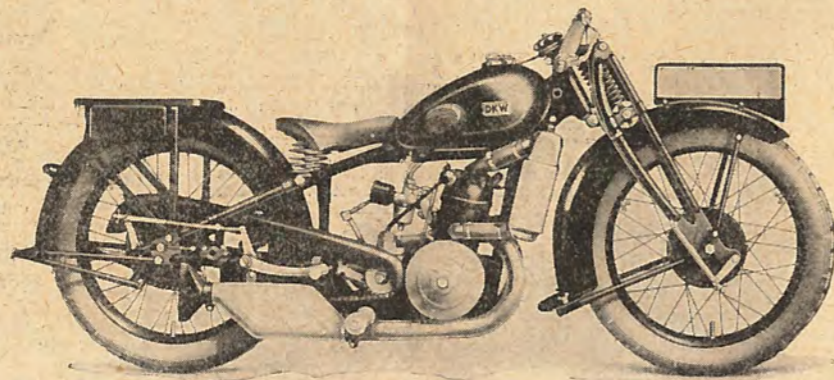
Signe des temps ! Cinq motos allemandes prirent le départ dans le Tour de

Prochainement :

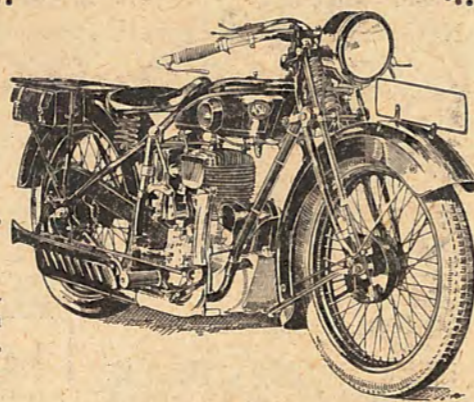
LE SALON SUISSE

par Rob. SEXÉ.

France et deux machines anglaises seulement, cette année ! Quelle différence avec le dernier auquel nous primes part, en



En haut : la N. S. U. du dernier Salon ; un bloc allemand de moteur et boîte de vitesse ; la disposition adoptée outre-Rhin pour les câbles ; ci-contre, la D. K. W. de l'auteur.



1922 !! où les motocyclettes britanniques étaient la majorité !!!

Notons l'effort croissant de l'industrie allemande pour conquérir le marché motocycliste dans tous les Balkans.

Le gouvernement serbe, par exemple, vient de passer commande de 200 « D. K. W. » du type à refroidissement par eau, 500 cmc à deux-temps, deux cylindres.

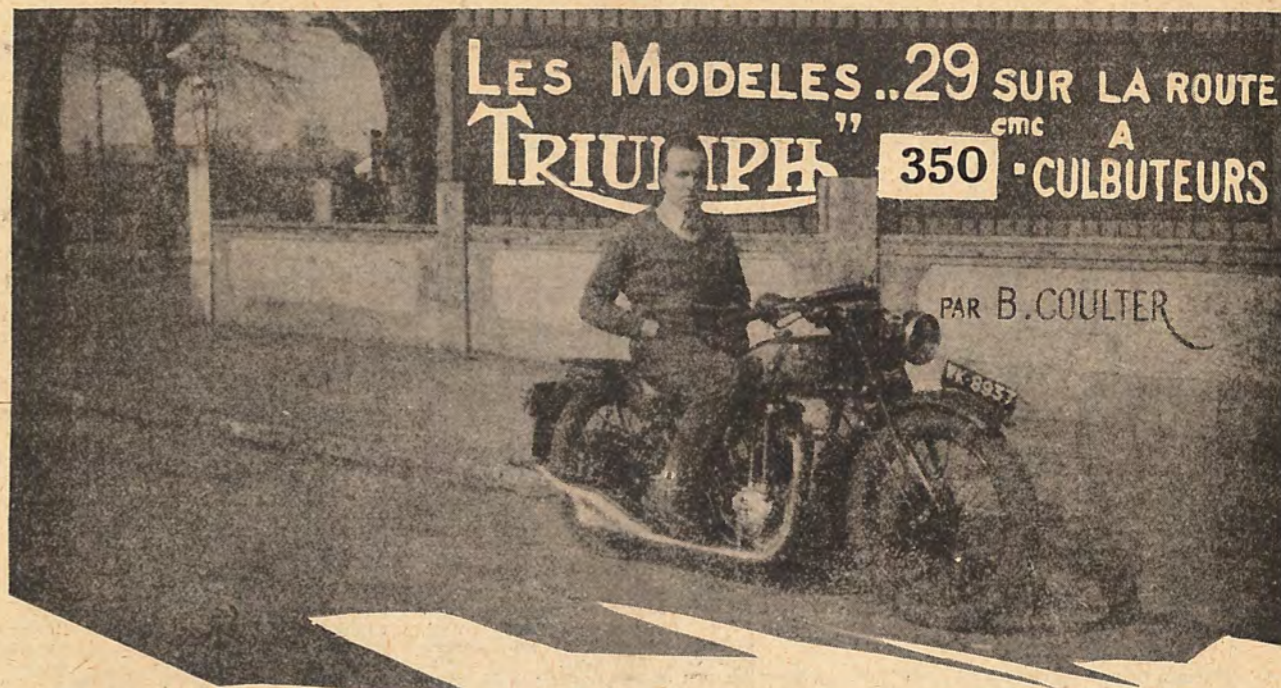
Les pouvoirs sportifs d'Allemagne ont, depuis longtemps, abandonné la formule d'un Tour d'Allemagne (Deutschlandfahrt) pour le transformer en un véritable Tour d'Europe (Länderfahrt).

Et c'est bien la meilleure des propagandes sportives et industrielles que l'on puisse faire.

Verrons-nous, à défaut d'une organisation française de semblable envergure, la participation de nos firmes « nationales » aux « Six Jours Internationaux », qui cette année, méritent ce titre-même par leur parcours, à travers les régions de Alpes allemandes, autrichiennes, italiennes, suisses et françaises....

Il est grand temps, qu'en France, aussi ! on promène un peu le pavillon, ou plutôt la lettre F qui le remplace... au dehors !!

R. SEXÉ.



Caractéristiques de la moto Triumph

Alésage 72, course 85 ; cylindrée 348 cmc.

Cuasse hémisphérique à culbuteurs montés sur roulements à galets.

Tête de bielle à galets, graissée sous pression.

Graissage par circulation d'huile. Carburateur Amac à aiguilles de freinage.

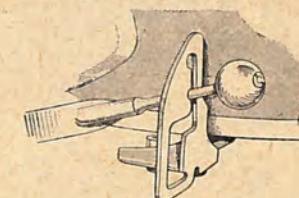
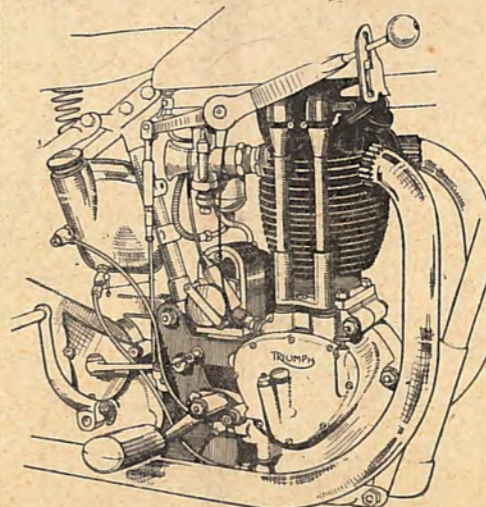
Magnéto British Thomson-Houston.

Rapports 5, 18 à 1 en troisième, 7,71 à 1 en deuxième, 12, 23 à 1 en première.

Pneus 26 x 3,25.

laisser tomber un lot considérable de petits garçons, qui me survaient en se montrant la « New Motorcycle », ce qui veut dire moto neuve, même quand elle n'est pas en tôle emboutie.

Une fois que j'ai pu mettre à découvert la Triumph, j'ai vu que c'était le nouveauté de la maison, la 350 cmc. à double échappement. Le réservoir est d'une jolie couleur bleu ciel, quoique sur demande et supplé-



Le levier de vitesses agit dans le sens vertical et est bien en main

ment, la firme le livre en plusieurs couleurs et effets de couleurs au choix. C'est en somme une heureuse idée, car combien de clients se laissent influencer par la couleur de l'émail de telle ou telle moto, et finissent par en choisir une moins bonne parce que sa couleur leur plaît. D'ailleurs, il ne faut pas oublier que, dès l'instant que les femmes

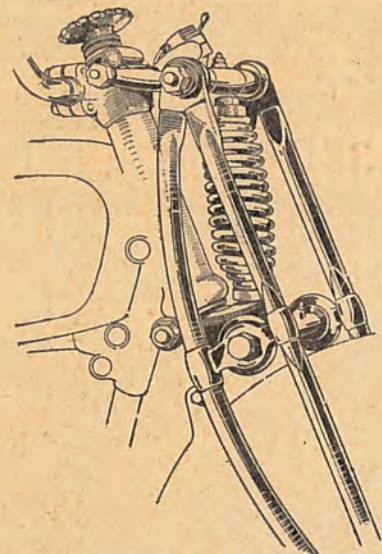
DERNIÈREMENT, un beau jour de printemps, je reçus un mot laconique de la part de la Compagnie du Chemin de Fer du Sud de l'Angleterre m'annonçant qu'une moto Triumph m'attendait à la gare de la banlieue londonienne où j'habite. Je n'en fus pas trop étonné, vu que j'avais demandé à l'usine Triumph de Coventry de bien vouloir me fournir une de leurs machines en vue d'un essai.

Quelle ne fut cependant ma surprise, en voyant qu'il s'agissait, autant que je pouvais le constater sous l'enveloppe de cartons et de papier d'emballage qui couvrait la nudité de cette moto, du racer connu de cette maison, la 500 cmc. à deux tubes. Il me semblait pourtant bien que, dans ma lettre, j'avais souligné les mots « utility model ». Ma foi, je ne vous cacherai pas que ma sympathie personnelle se porte plutôt du côté des machines dites « compétition », et je m'accuse avec humilité d'avoir cédé à la tentation, et, en fermant hypocritement les yeux sur ce que j'avais vu, j'en ai froidement pris livraison. Ces trois derniers mots n'ont l'air de rien, mais je fus obligé en l'occurrence de rouler, la machine, emballée comme elle l'était, jusque chez moi, l'esprit administratif de l'employé, qui n'existe pas qu'en France, malgré les dires d'aucuns, ne me permettant pas de la débarrasser de ses papiers aux alentours de la gare. Enfin, fort heureusement, une bonne descente me permit de constater la douceur de roulement de la moto, et de

La culbuterie, de facture très anglaise et l'ensemble moteur font un bloc harmonieux et compact



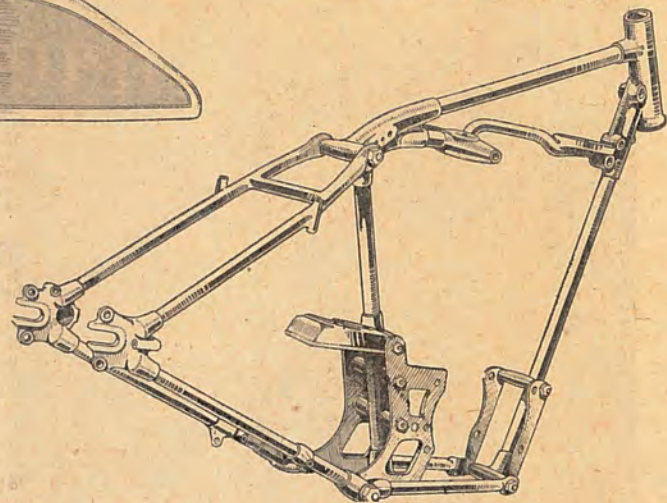
Coucou et racer : l'un et l'autre font bonne compagnie, malgré l'âge



Fourche très classique avec frein de direction et amortisseurs : un gros ressort donnant une stabilité parfaite



Une des nombreuses formes du réservoir Triumph



Le cadre est très travaillé pour recevoir les organes très rigidement

machine est au sujet du bruit mécanique dégagé par la culbuterie et la chaîne primaire. Il se peut que ce bruit ne soit guère plus exagéré chez la Triumph en question

se mettent à faire de la moto, cette question devient primordiale.

Voici quelques petits détails, dans le fini de cette machine, qui m'ont frappé par leur valeur pratique. Deux tuyaux, partant du réservoir à essence, rejoignent la cuve du carburateur par l'intermédiaire d'une courte section de tuyauterie souple. Voici les deux avantages de ce système. Les deux tuyaux, partant des deux coins du réservoir, permettent l'utilisation de la dernière goutte d'essence, même en virage, et la section de tuyauterie souple élimine les ruptures provenant du remontage à faux de la cuve du carburateur ou des vibrations. Toutes les machines de course en sont pourvues, pour quoi en priver la plupart des machines de tourisme ? Le câble du débrayage est excessivement épais. Il durera évidemment très longtemps. La poignée tournante qui commande l'admission des gaz n'a qu'un très court mouvement, de deux centimètres au plus, ce qui permet une fermeture très rapide au besoin, même à pleins gaz. Son mouvement est assez dur, c'est un avantage sur les mauvaises routes, quand il arrive souvent, avec un mouvement trop lâche, d'accélérer sans le vouloir. Cette poignée, ainsi que le levier de changement de

vitesse, est pourvue d'un graisseur Técalémit. La fourche Triumph, à gros ressort central, comporte des amortisseurs qui sont réglables, même en marche, de la selle. Il suffit de se pencher un peu en avant pour manœuvrer la petite poignée qui les serre. Le graissage à circulation ne m'a jamais causé le moindre ennui. Il suffit de vidanger de temps à autre le réservoir, et de remettre de l'huile fraîche.

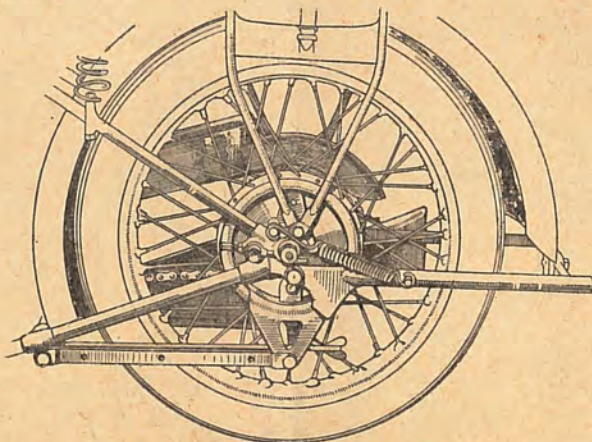
Le seul reproche que j'aie à faire à cette

que chez la plupart des autres motos à culbuteurs et à boîte séparée, mais personnellement, je déteste le moindre bruit qui puisse, même de loin, se rapprocher du ferraillement. Je dois pourtant ajouter que j'ai possédé, assez récemment, deux machines absolument silencieuses à ce point de vue : c'est-à-dire une Sunbeam et une Gillet-Herstal type Bol d'Or, sans parler de mon dernier petit luxe, une Henderson 4 cylindres. Donc, mettons que mon oreille est devenue trop sensible, et passons.

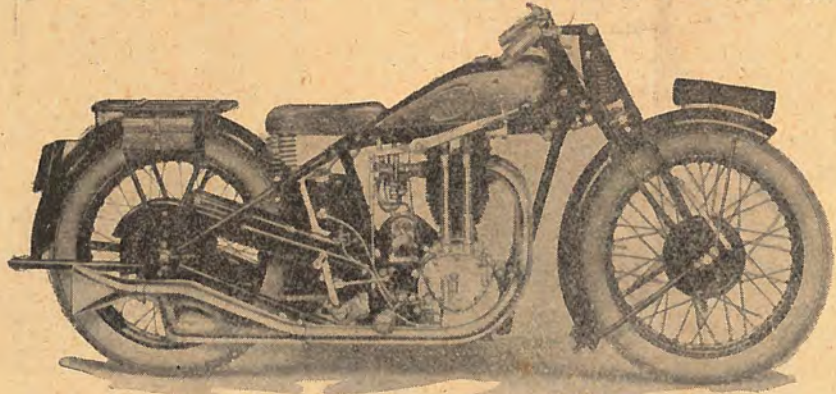
L'échappement, par deux silencieux à queue de poisson, rend un son à la fois doux et agréable. Il résonne un peu, et son bruit se traduit admirablement par les mots « bim, bim ». Vous saisissez ? C'est d'ailleurs un son très à la mode en Angleterre, de par le fait que les motos que l'on voit à Brooklands rendent un son à peu près analogue, mais évidemment beaucoup plus fort, attendu que leur taux de compression atteint environ le double de celui de cette Triumph.

En essayant les machines qui leur sont confiées, les rédacteurs sportifs anglais les éminent généralement faire un petit tour de force sur du « rough-stuff », c'est-à-dire à travers champs et gués, sur des rochers, bref sur les surfaces les plus inusitées et les plus rébarbatives, telles qu'on en rencontre dans les épreuves anglaises. Persuadé que ces petites promenades prouvent plutôt l'adresse du conducteur que la stabilité

de sa monture, je me suis borné à observer la tenue de la Triumph dans des conditions défavorables mais moins anormales, c'est-à-dire sur du macadam gras et sur des routes plus ou moins semées de trous et de pierres. Eh ! bien, malgré l'absence de précautions spéciales, je n'ai pas dérapé une seule fois. Evidemment, sur la route grasse, il ne s'agit pas de freiner brusquement, car là la stabilité n'entre pas en question, l'adhérence du pneu au sol déterminant seule si, ou oui non, la roue sera bloquée. Sur une route sèche, le freinage est excessivement énergique, on a l'impression d'avoir jeté l'ancre ! La direction m'a paru tout d'abord un peu bizarre, mais il m'a suffi de quelques centaines de mètres pour me rendre compte que la machine n'a pas une tendance, comme certaines, à se diriger toute seule. Une fois cette idée bien en tête, j'ai pu arriver à placer la roue avant exactement à l'endroit choisi. Pour virer, il suffit de coucher la machine d'un léger mouvement des hanches. J'ai même pris plaisir à traverser et à retraverser des rails de tramway, en suivant une piste serpentine, la machine se couchait et



L'ensemble de la fourche arrière est original.



Un pur sang à ligne particulièrement élégante : c'est la 350 cmc. Triumph



La seule maison qui offre à sa clientèle une série variée et en couleurs au choix, de réservoirs, s'adaptant instantanément sur tous ses modèles

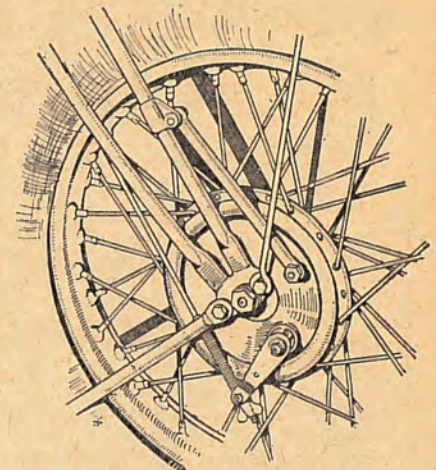
se redressait avec une étonnante facilité, même sur des pavés. Essayer cette moto à pleine vitesse serait plus facile en France qu'en Angleterre : il n'y a pas de forêt de Sénart aux environs de Londres ; néanmoins, il existe, dans la banlieue-nord de Londres, une nouvelle route dénommée Watford By-Pass qui s'étale longue, droite et plate, et qui invite à gazer.

Il paraît même que le sieur Baragwanath, le coureur connu de Brooklands, s'y rend, le dimanche matin, de très bonne heure avec une Brough-Supérieur pour goûter aux plaisirs du 160. Je le rencontrerai peut-être là un beau jour, mais, ma foi ! je ne monterai pas sur son tansad, il serait capable de lâcher le guidon à pleine gomme, ce zèbre-là ! C'est donc sur cette route que la Triumph fit un kilomètre lancé dans les deux sens à une moyenne de 63 milles à l'heure, soit environ 101 kilomètres à l'heure. Evidemment beaucoup de 350 cmc. sport dépassent nettement ce chiffre, mais par contre, souvent leur marche au ralenti en souffre. Quelques jours plus tard, je suis allé à l'autodrome de Brooklands, non pas pour y faire un nouvel essai de vitesse, mais pour voir de la véritable marche rapide. La petite Triumph fut admirée par bien des connaisseurs pendant l'après-midi, tandis que, de mon côté, je tournais autour d'un lot de belles machines de course toutes luisantes. Cette mode de motos entièrement nickelées fut lancée par Le Vack et Lacey, et il est rare à présent de voir à Brooklands une moto sale. A la fin de l'année dernière, j'ai bien vu, un jour au départ, une O. K. toute couverte de boue, mais c'était de la gloire déguisée, la machine en question venait de gagner le Grand Prix d'Autriche. Cette année, les machines qui me frappèrent le plus furent trois A. J. S. appartenant à Spring et conduites par Denly ; vous avez bien lu A. J. S. et non pas Norton. Elles sont entièrement chromées et dans leurs cadres respectifs se trouvent des moteurs monocylindriques à arbre à cames en tête, entraîné par chaîne, évidemment, de 350 cmc., de 598 cmc. et de (attention !) 743 cmc. ! Je crois que ces motos se feront remarquer par leurs performances en 1929. Denly vient d'ailleurs de battre quelques-uns de ses anciens records avec Bickell se présente avec une Chater-Lea toute cuivrée. Mais la machine la plus intéressante, c'était une Zenith-Jap conduite par Wright, et sortant des mains de Temple, qui, nouveau marié, avait tout de même dû négliger quelque peu sa femme pour travailler ce moteur, qui, pendant sa première course, battit le record du tour motocycliste avec 182, 080 km-h. Dans la matinée, il paraît que Wright avait frôlé le 200.

Pour en revenir donc à la Triumph, j'avais oublié de parler de la mise en marche. A part le levier de lève-soupape placé sur le guidon, il existe sur le carter-moteur une petite poignée qui agit sur le poussoir de la soupape d'échappement par l'intermédiaire d'une double came, en la soulevant très légèrement. Pour faire fonctionner ce

dispositif, il suffit de soulever la poignée, qui ressemble au décompresseur des petites Harley-Davidson de course, et qui reste en position. Nover le carburateur, un bon coup du démarreur, qui fait tourner pas mal de fois le moteur, et le départ se produit infailliblement. Une fois le moteur en marche, une légère pression de la pointe du pied remet la poignée en place, et permet à la soupape de se refermer complètement.

Cette moto m'a procuré beaucoup de plaisir pendant les trois semaines que je l'ai



Voyez l'attache du pivot de frein avant.

conservée ; en la rendant, j'ai éprouvé la sensation que je perdais un ami, dont je commençais à apprécier les qualités, mais n'est-ce pas la suite forcée de tout essai d'une bonne machine ?

Bernard COULTER, London.

A L'ÉTRANGER :

Moto Revue au U. S. A.

Notre correspondant M. Diggs, de Toulouse, en Amérique, nous prie d'insérer ces petites rectifications purement sportives, au sujet des articles de Fred S. Lipman : Permettez-moi de vous dire que, lecteur assidu de Moto Revue depuis longtemps et motocycliste depuis plus de dix ans, j'ai pratiqué l'Indian, et actuellement, j'ai une F. N. 500 (oui, en Amérique). Evidemment, M. Lipman n'a pas dû se rendre jusqu'au Pacifique, soit en Californie. C'est dommage, car c'est à mon avis la plus jolie Amérique. D'ailleurs, l'Université de Columbia n'est pas comme il dit la plus grande de l'Amérique, ce n'est que la deuxième. Celle de Californie instruit plus de 13.000 jeunes gens (le dernier article paru à ce sujet a dû détromper notre lecteur). Quand au rugby américain moi-même ancien joueur, je le déclare nettement pas trop brutal, c'est un jeu que je trouve enchanteur. Laissez-moi finir en vous disant que les articles de Lipman sont charmants, et je suis heureux de les lire toutes les semaines.

En Espagne

Le Moto Club de Guipuzcoa après son long silence auprès de ses amis français est heureux de leur annoncer qu'il est toujours sur pied et en bonne santé. Nous essayons toujours de diffuser la moto le plus possible et pour cela nous employons les moyens courants comme épreuves de régularité et sorties touristiques et d'autres originaux comme participation aux cavalcades et plus encore pour qui connaît l'Espagne un essai de tauromachie en moto, qui s'est effectué avec un plein complet aux arènes de San Sébastian, le 12 mai.



Notre collaborateur B. Coultter n'a pas mauvaise allure



Le Sport

Le Tourist Trophy se prépare (Fin)

Il y aura, comme les années précédentes, grand nombre de moteurs J. A. P. qui se trouveront en présence de moteurs Blackburne et Sturmev Archer. Les culbuteurs enfermés sont en majorité, mais il faut signaler qu'A. J. S. revient à la distribution en tête, à commande par chaîne. Cette marque (qui, chose curieuse, fabrique également des postes de T. S. F. et des poids lourds) a fait un gros effort à Brooklands, et ses moteurs à distribution en tête semblent posséder la vitesse et les améliorations indispensables dans l'île de Man. Il est probable que les graissages sous pression et à circulation d'huile domineront. Les dimensions des ailettes se sont encore accrues sur beaucoup de moteurs. Les distributions seront, bien entendu, encloses. Sur quelques moteurs on a prévu une arrivée d'huile aux queues de soupapes. Excellente chose en principe, mais qui semble dans certains cas réalisée d'une manière primitive. Le changement de vitesse au pied a fait quelques nouveaux adeptes dont Rudge Whitworth. Il permet certainement un gain de temps sérieux sur un circuit sinueux et accidenté.

En matière de cadres, pas de changements notables. Nous retrouvons encore cette année les cadres à arrière rigide et les fourches à parallélogramme. Les chaînes, ce qui d'ailleurs peut s'expliquer pour une course, ne sont pas protégées. La Dot 500 aura son moteur J. A. P. disposé horizontalement.

Calendrier sportif

JUIN

- 1-2. — Endurance Haute Normandie (M. C. Seine-Inférieure).
- 2. — Epreuve de vitesse (M. C. Lyon).
- Circuit Gattieres (M. C. Nice).
- Côte de Château-Thierry (A. C. P. A. Echo des Sports).
- Côte Mon-Repos (M. C. Bordeaux).
- 9. — Circuit de Pradad. (Tchéco-Slovaquie).
- 9. — Toul-Nancy (M. C. Lorrain).
- Côte Mothe-Saint-Héraye (M. C. Deux-Sèvres).
- Circuit Péronne (A. C. Picardie).
- Côte de l'A. C. du Forez.
- Championnat des Aviateurs (M. C. I. F.).
- Côte de Saint-Laurent (M. C. Ardennes).
- 10-12-14. — Tourist-Trophy (Gde-Bretagne).
- 15-16. — Circuit Provence (M. C. Marseille).
- 16. — Grand Prix (M. C. Lyon).
- 16-1^{er} juillet. — Foire d'échantillons de Bordeaux.
- 23. — Côte de la Colonne Angoulême (A. C. Deux-Sèvres).
- Grand Prix du M. C. de Bordeaux.
- Côte du Ballon d'Alsace (A. C. Belfort).
- Côte Saint-Alban (M. C. Forez).
- Circuit de Lario (Italie).
- Colberg (Allemagne).
- 30. — Grand Prix des Motoeyclettes (Tchéco-Slovaquie).
- 30. — Grand Prix des Motoeyclettes (France).

En somme, à moins de surprises de la dernière heure, il semble que le Tourist Trophy n'apportera pas de réalisations nouvelles, mais des améliorations de détail. Elle comptera cependant, puisque le rendement des moteurs Senior dépasse, dans la plupart des cas, 30 CV, c'est-à-dire un rendement de 60 CV au litre. Toujours pas de compresseurs, et cela n'a rien que de très normal avec des monocylindres.

H. P. BORESTROKE.

Pinot est grand vainqueur

Le 19 mai eut lieu la course de côte du Colombier. Suiram a fait la meilleure performance dans le rallye. C'est devant une belle assistance que les coureurs du M. C. A. ont escaladé la côte du Colombier. Tous les records établis l'an passé furent mis à mal et il revient à Pinot, le sympathique président du M. C. A., de fournir le recordman de l'épreuve. Quant au rallye, il donna l'occasion à Suiram d'enlever une jolie victoire.

Course de côte

Meilleur temps toutes catégories : Pinot, 2' 9" 4/5. Moyenne 68 km. 800.
175 cmc. — 1. Gimel, 2' 15" 1/5; 2° Dichamps; 3° Delafouillouse; 4° Chareyras; 5° Clair.
250 cmc. — 1. Chapellet, 2' 52" 2/5; 2° Sauze; 3° Dichamp; 4° Vigier.
350 cmc. — 1. Pinot, 2' 9" 4/5; 2° Picandet; 3° Castiblanque; 4° Gouttebessis; 5° Musard.
500 cmc. — 1. Vallet, 2' 22" 1/5; 2° Dif; 3° Védrine; 4° Suiram; 5° Vacher.
Side 600 cmc. — 1. Delafouillouse, 2' 54" 1/5; 2° Dif, déclassé.

(Classement du Rallye ultérieurement)



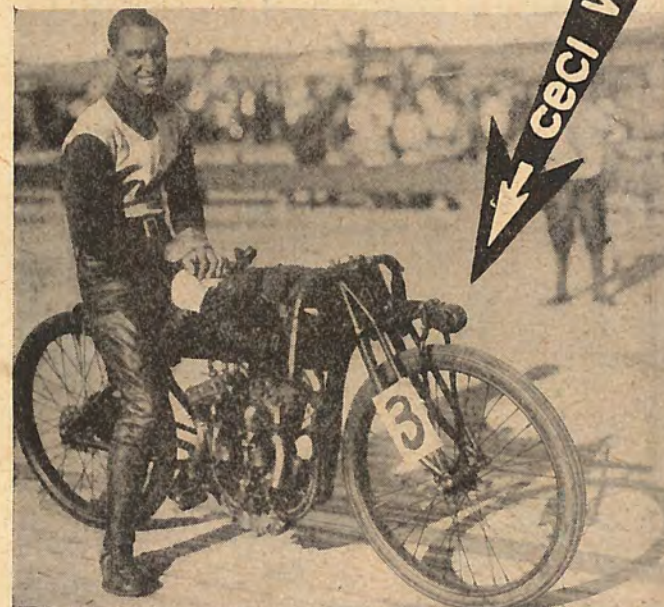
La course de côte du Colombier : Pinot, président du M. C. Auvergne vainqueur de l'épreuve, dans un virage. — Le comité d'organisation du M. C. A. et de la section d'Ardes : au centre M. Andrand, député.



(V^e Partie et Fin)

INDIAN fabrique actuellement une 4 cylindres dont l'essai a passé dans *Moto Revue*. Il est inutile d'en parler plus longuement. Indian fait également beaucoup de 2 cylindres pour la police américaine. Le laboratoire est artistement dirigé par M. Bauer, et, après une conversation sur l'esprit ouvert américain, comparé avec la certaine réserve qui existe dans les maisons au sujet des machines de course, ce dernier m'offre de me faire visiter le service soi-disant

Chez Indian, le banc d'essai des grosses motos.



Jim Davis qui, sur une 1000 latérales aurait atteint 218 à l'heure, record non homologué encore à l'heure actuelle, mais digne d'être pris au sérieux

secret, en me disant qu'il répondra à toutes nos questions et qu'il nous donnera tous les détails susceptibles de nous intéresser.

Nous arrivons au moment où l'on essaie un des nouveaux moteurs 750 cmc., qui donne de très heureux résultats, paraît-il. En effet, ce moteur donne plus de 38 HP, ce qui est évidemment excessivement puissant, surtout pour une 750 cmc. En un mot, c'est une deux cylindres à culbuteur, avec une culasse d'un profil spécial étudié chez Indian, des soupapes un peu genre « Jap » 1.000 cmc., mais avec des pistons qui m'ont bien fait rire d'abord et qui, ensuite, ont changé mon rire en admiration. En effet, ces pistons, d'un principe tout à fait nouveau, ont une forme nettement différente de ce qui existe. Ils permettent la descente complète de la valve, même au point mort 0 et donnent une compression excessivement importante. En deux cylindres de 750, c'est-à-dire chacun d'eux ayant une cylindrée de 372 cmc., l'on peut obtenir une compression volumétrique de plus de 11 kilos. Il faut se rendre compte qu'à ce moment-là, la culasse n'étant pas hémisphérique et comportant un fond plat, si le piston n'a pas une forme spéciale, très spéciale, on risque de toucher légèrement le haut du piston ou une des soupapes. Il ne faut pas oublier, en effet, qu'une soupape descend jusqu'à un moment maximum. Comment déterminer et situer ce moment ? Prenons les opérations une par une, que ce soit une soupape latérale, un culbuteur, ou un arbre à came. La came fait agir le culbuteur par l'intermédiaire d'un taquet opérant sur la tige de la soupape, qu'elle soit protégée ou non par une calotte



Chaîne de montage des moteurs chez Chevrolet

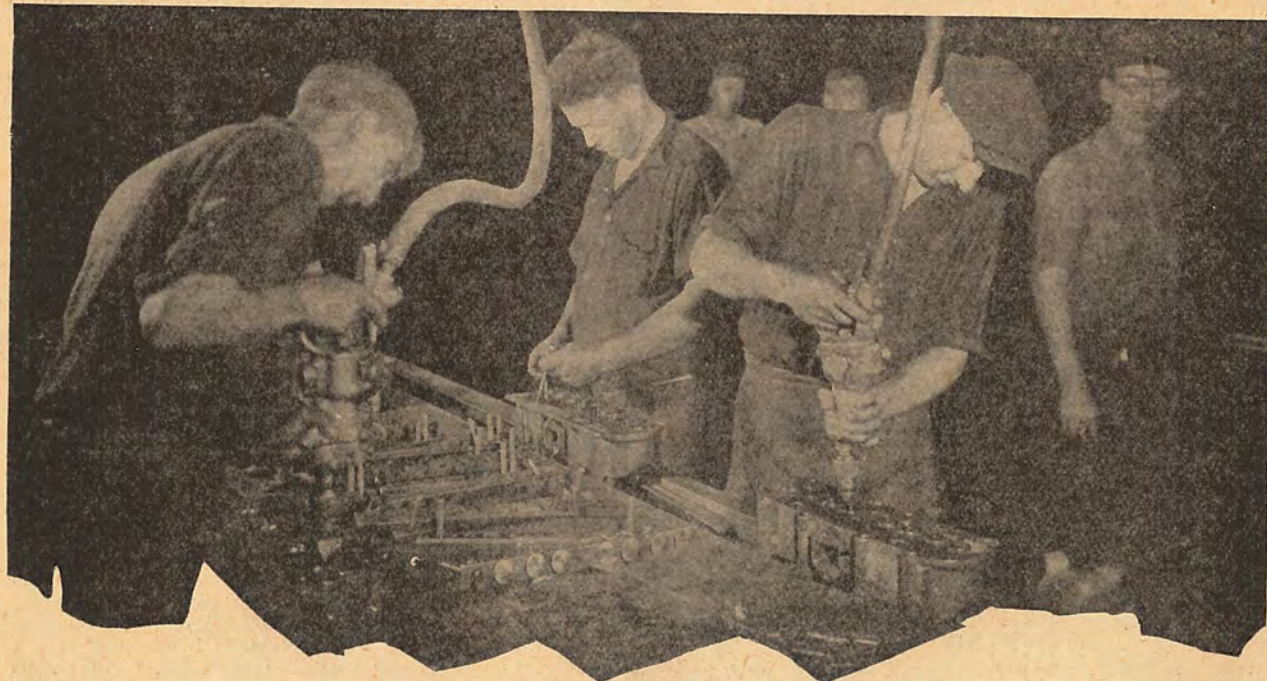
spéciale. La soupape commencera à descendre en comprimant plus ou moins les ressorts. Le stroboscope a justement permis de voir quels sont les phénomènes exacts qui se produisent au moment de la compression de ces ressorts et de la descente de la soupape.

Le mouvement accéléré de la descente de la soupape, mouvement qui sera régularisé par le profil de la came, ne peut pas s'arrêter d'un coup au moment où le taquet n'opérera plus sur le cœur de la

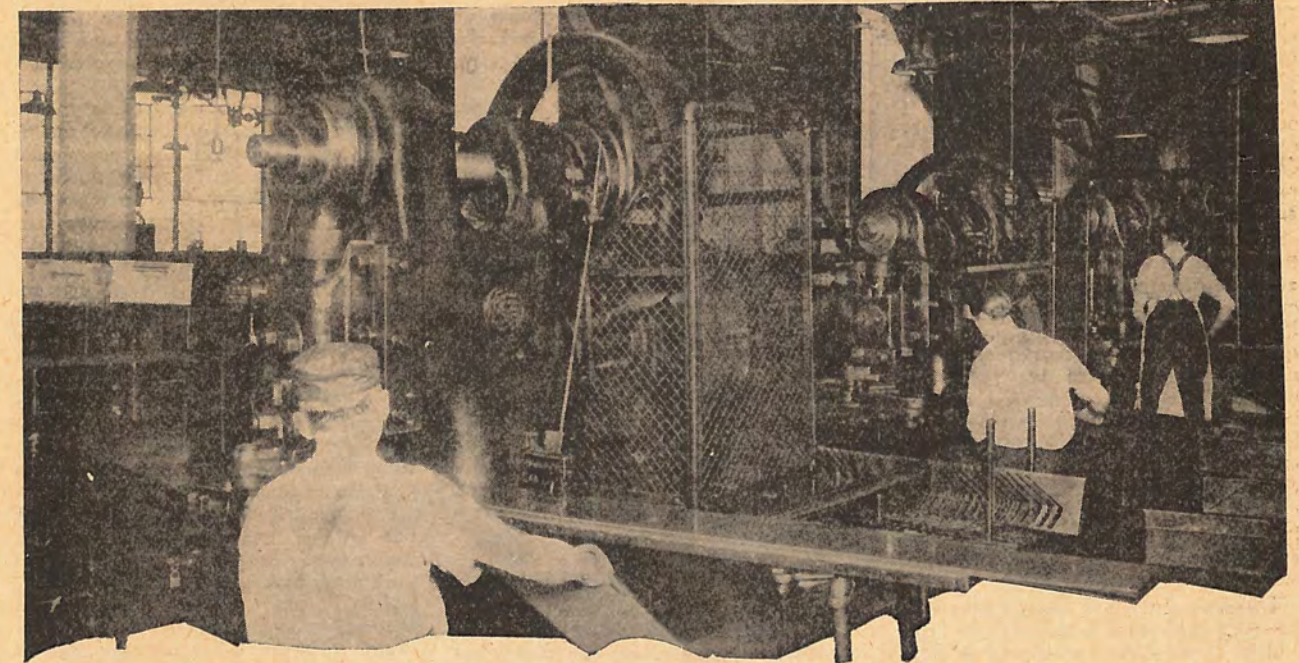
soupape. En effet, tout mouvement ne peut pas s'arrêter d'une façon exacte et uniforme. Il y a un freinage obligatoire. Comme celui-ci n'existe pas sur la soupape, il sera effectué par un ralentissement de la descente, ralentissement dû à la force des ressorts, à un arrêt de la descente de la soupape, puis, la force des ressorts devenant plus importante que la force développée par la descente de la soupape, celle-ci aura une tendance à remonter, tendance qui se transformera en un

mouvement ascendant de plus en plus rapide, puisque les ressorts se détendent.

L'on pourra dire que le mouvement sera moins rapide à la fin de la course qu'au commencement, puisque le ressort est plus comprimé au commencement, et il ne faut pas oublier qu'il est nécessaire de laisser un certain temps à la soupape pour reprendre une vitesse ou tout au moins une accélération dans sa remontée. Pour finir l'opération, il faut dire que l'ascendance de la soupape sera terminée



Perçuses électriques pour la pose des soupapes



Les ouvriers sont protégés par des grilles, contre leur propre imprudence toujours possible, sur les machines à découper.

lorsque cette dernière aura heurté plus ou moins brusquement avec plus ou moins de rebondissement, le siège de la soupape.

Il serait trop compliqué d'étudier, dans cet article, la question du rebondissement de la soupape, mais il faut simplement prendre, comme un fait certain, que la soupape ne descend pas seulement où le taquet de soupape l'amène, et qu'elle aura tendance, par suite de la violence du choc, à parcourir un certain nombre de millimètres, ou peut-être seulement de microns supérieurs à la descente opérée par le taquet.

C'est justement l'étude de ces phénomènes qui vous amène à trouver que l'on risque de toucher le haut du piston, même s'il existe un jour suffisant, quand l'on s'occupe simplement de la course théorique décrite par la soupape guidée par le taquet. Le piston Indian a justement l'avantage de permettre des compressions excessivement intéressantes et d'annihiler complètement les dangers de détérioration, soit de la soupape, soit du piston.

En outre, ce piston à forme spéciale permet le dégagement de la couche gazeuse qui a un bon effet sur la turbulence et surtout sur l'échappement des gaz. En effet, dans les phénomènes de rebondissement de la soupape d'échappement, il existe toujours une certaine

quantité de gaz qui peut encore s'évacuer au moment du rebondissement. Il y a d'ailleurs, un moyen d'éviter le rebondissement de la soupape : c'est d'obtenir une fermeture et une ouverture, soit par un dispositif électro-magnétique, soit par un dispositif oléo-pneumatique. En conservant ma petite manie de prédiction, je crois pouvoir dire maintenant, qu'avant quelques années, l'on obtiendra des résultats extraordinaires, grâce à des dispositifs mécaniques pour l'ouverture et la fermeture des soupapes.

Il est absolument ridicule, en effet, de se baser sur une fermeture ou une ouverture obtenue par un dispositif anti-mécanique et qui ne tient pas compte, tout au moins en général, des perturbations causées par les déformations thermo-élastiques. Pour pallier à ces déformations,

si l'on veut chercher dans cette voie, il serait bon d'entreprendre une étude des tiges de soupapes, et des taquets, pour pouvoir substituer, aux métaux employés, des métaux dans le même genre des aciers au nickel, au chrome nickel, et au manganèse.

A propos de manganèse, comme je me renseignais sur les métaux qui entrent dans la composition des pistons des machines de courses de la Maison « Indian », M. Bauer me disait qu'il savait, par les demandes de renseignements qu'il avait eues spécialement de maisons anglaises, qu'il était impossible, à l'heure actuelle, d'obtenir en Europe des pistons en manganèse, (d'un prix excessivement élevé) d'une résistance supérieure à celle de l'aluminium, qui puissent tenir plus de quelques minutes en compression. Devant mon admiration sur les beaux

résultats obtenus, je lui disais mon désir d'avoir des pistons manganèse pour monter sur quelques machines de courses que j'ai actuellement, et, avec cette largesse d'esprit américaine, il me donna deux pistons en me disant : « Tâchez d'en faire le meilleur usage que vous pourrez et d'obtenir des meilleurs résultats que ceux obtenus en Amérique. »

M. Vurpillot me disait également que, lors d'un passage qu'il avait fait en Amé-



Yale a une Université qui joue son meilleur air pour.... vous

rique, et d'une visite chez Diamond, alors qu'il sortait son crayon pour relever certains titres d'ouvrages traitant de la métallographie, le Directeur l'arrêtait en lui disant : « Mais, Monsieur, nos meilleurs ouvrages de cette question sont de vos savants français, comme MM. Le Chatelier, de l'Institut, Albert Sauveur, qui est à présent professeur dans une Université américaine, etc... »

N'est-ce pas typique et n'est-ce pas triste aussi de voir que Le Chatelier, qui a fait de remarquables travaux, est quelquefois mieux connu en Amérique qu'en France, et surtout mieux utilisé ! Il n'y a que quelques années seulement que les usines qui établissent et traitent les métaux, s'occupent de les juger avant de les traiter, et surtout de les juger d'une façon rationnelle, en tâchant de concevoir et d'analyser les qualités ou les défauts qui se rapportent à une matière. Il est également bien triste de voir qu'un de nos grands savants, M. Albert Sauveur, est, à présent, professeur dans une Université américaine.

Un déjeuner amical réunira plus tard, Levack, quelques ingénieurs de chez Indian, le directeur commercial et quelques autres personnalités dont un des ingénieurs de la Maison Auburn. De longues conversations couleront pendant ce déjeuner, au sujet de l'industrie française et surtout sur les remarquables travaux qui ont été réalisés en France, et copiés par les Américains. La plus belle partie de cette histoire, c'est que les Américains ont le courage de nous admirer et surtout de nous rendre hommage. Les ingénieurs américains connaissent le nom du technicien G. Varnan, qui a trouvé ce remarquable demi-équilibre des roues avant d'automobile, alors que je n'en connaissais qu'une petite partie et que j'avais oublié le nom du réalisateur.

Le lendemain, nous allons faire une promenade avec Levack, tous deux sur une des nouvelles 4 cylindres Indian. Finissons donc, si vous le voulez bien, ce séjour à Springfield, et repartons en train cette fois, pour New-York. Ce sera malheureusement la dernière fois que je reviens à New-York avant d'en repartir complètement. Pendant ces quinze jours, passés dans la plus grande ville du monde, j'ai vu des choses intéressantes, notamment une usine d'aiguilles, le bureau central du téléphone automatique, car vous savez, comme moi, qu'en Amérique on n'est pas obligé de se pendre après un téléphone et de tempester contre les

demoiselles de la poste, pour obtenir un numéro. En effet, on attend 7 secondes pour avoir la communication, ou pour entendre le signal de « Pas libre ».

Le veille de mon départ, je vais dans un de ces restaurants français clandestins, où les Américains trouvent une chère agréable et une bouteille de Bordeaux quelconque qui, pour eux, représente l'idéal de la France. Malheureusement, beaucoup d'Américains connaissent mieux que nous notre carte des vins, mais que voulez-vous, de temps en temps, je suis bien obligé de reprendre le dessus, et, bien que mes compétences vinicoles ne soient pas très étendues, je leur fais comprendre que, nous aussi, en France, nous buvons quelquefois du vin convenable et que nous connaissons nos crus. Me voici au 23 octobre, date de départ du paquebot *Ile-de-France* : trois mois avant, je m'embarquais pour les Etats-Unis et, maintenant, je suis déjà obligé de m'embarquer pour la France.

Quelques Conclusions

Je suis heureux de mon séjour en Amérique, de ce que j'ai vu et surtout de constater la mentalité des Américains qui ne sont pas comme les Français qui vous répondent toujours : « Il y a 25 ans que cela se fait, je ne vois pas pourquoi on changerait maintenant ». Cela n'existe pas en Amérique, où tout est neuf, où l'on a peu d'histoire et où les enfants à l'école ne connaissent pas les dates qui correspondent au couronnement de Louis XV ou autres. C'est peut-être ce manque d'histoire qui permet aux Américains de voir si modernement et si scientifiquement en avant. C'est peut-être aussi cela qui leur permet d'avoir le courage de jeter à la ferraille une machine neuve, excessivement coûteuse, quand ils ont l'occasion d'en acheter une plus neuve et plus moderne, qui sera amortie en quelques mois.

C'est peut-être ce manque d'histoire qui leur a permis de faire la fortune qu'ils ont, comme c'est peut-être aussi cette fortune naissante qui leur a permis, avec un esprit large et moderne, de l'augmenter.

L'Ile-de-France me fait voir, pour la dernière fois, la sortie de New-York et la statue de la Liberté nous fait un signe d'adieu, avec sa main levée, comme elle nous a fait un salut accueillant lorsque le bateau prenait une route inverse.

Les premiers jours, remplis de beaux temps, nous permettent de rester sur le

pont, mais bientôt, la salle à manger déserte nous fait comprendre que beaucoup de passagers se recueillent dévotement devant le dieu Vomitor.

Une mer épouvantable au bout de trois à quatre jours ne nous empêche pas de garder notre bonne humeur, en pensant à l'accueil que va nous faire Adam, Secrétaire de *Moto Revue*, qui ne manquera pas, d'ailleurs, de nous faire part des améliorations qu'il a su faire sur sa fidèle Gnome et Rhône.

Débarquement sur la côte anglaise, flots calmes, visite de la douane à bord, une nuit encore dans nos cabines et, le matin à 5 heures, le Havre. Réveil à 6 heures, débarquement, douane, passeport, train transatlantique. Rire des petites Américaines à la vue d'une minuscule Decauville, en comparaison avec les locomotives du Pacifique. Triste train poussiéreux et étroit, banquettes malodorantes, contrôleur à moustaches, tout cela est une fâcheuse impression pour les Américains. Mais bientôt, ce sera Paris pour eux, Paris pour moi, la gare Saint-Lazare, le train habituel de la vie qui reprend, la disparition de l'accent américain, quelques belles motocyclettes en perspective, ma Brough que je devais retrouver à mon retour, *Moto Revue*, la famille, les amis sincères ou non et le recommencement de la vie en France, avec le désir de faire comprendre, à quelques collaborateurs, l'esprit américain, la largesse d'esprit, d'idées, la collaboration ouvrière, et puis..., tout ceci commence à être oublié, les efforts, l'enthousiasme du début commencent à se ralentir, je redeviens le Français moyen que j'étais avant, et je remets ma casquette sur le côté.

Comme beaucoup de lecteurs ont dû le penser, je reprendrai mes essais de machines françaises ou anglaises, j'écrirai de temps en temps mes petites locutions habituelles : « Directives anglaises » « Position convenant parfaitement à la conduite » et autres expressions qui m'ont fait critiquer quelquefois, mais qui ne m'empêchent pas moins de penser que tous les pays se ressemblent et que nous devons, comme en Amérique, ici faire une étude approfondie du travail, et avoir un désir de bien faire que nous sentons déjà naître, spécialement dans l'industrie motocycliste que nous aimons et qui nous préoccupe.

FRED S. LIPMAN.

New-York et Paris, nov. 1928.

Mon petit doigt m'a dit...

... qu'un jeune vaillant voulait bien battre le record de sa catégorie au Bol d'Or.

... que si, du bol aux lèvres, il n'y avait pas loin, sa performance, à 17 ans, fut extraordinaire.

... que l'ancien recordman, en 125 cmc, avait conservé son titre, mais qu'il juge cependant une « belle » nécessaire entre lui et son adversaire au Grand Prix des Petites Motos.

... qu'un appareil serait prochainement adapté aux magnétos leur donnant un allumage régulier et correct.

... que l'on serait arrivé à cette correction avec une rotation de 20 tours à la minute : ce qui ferait le succès du fabricant d'une part, et la tranquillité du motocycliste, d'autre part.

... que l'on parlait à mots couverts, d'une extension imprévue de Paris-Les Pyrénées-Paris, au delà de sa frontière naturelle.

... que des difficultés considérables devaient être surmontées en cas d'acceptation de l'itinéraire proposé par un des vainqueurs de l'an dernier, sur Ariel.

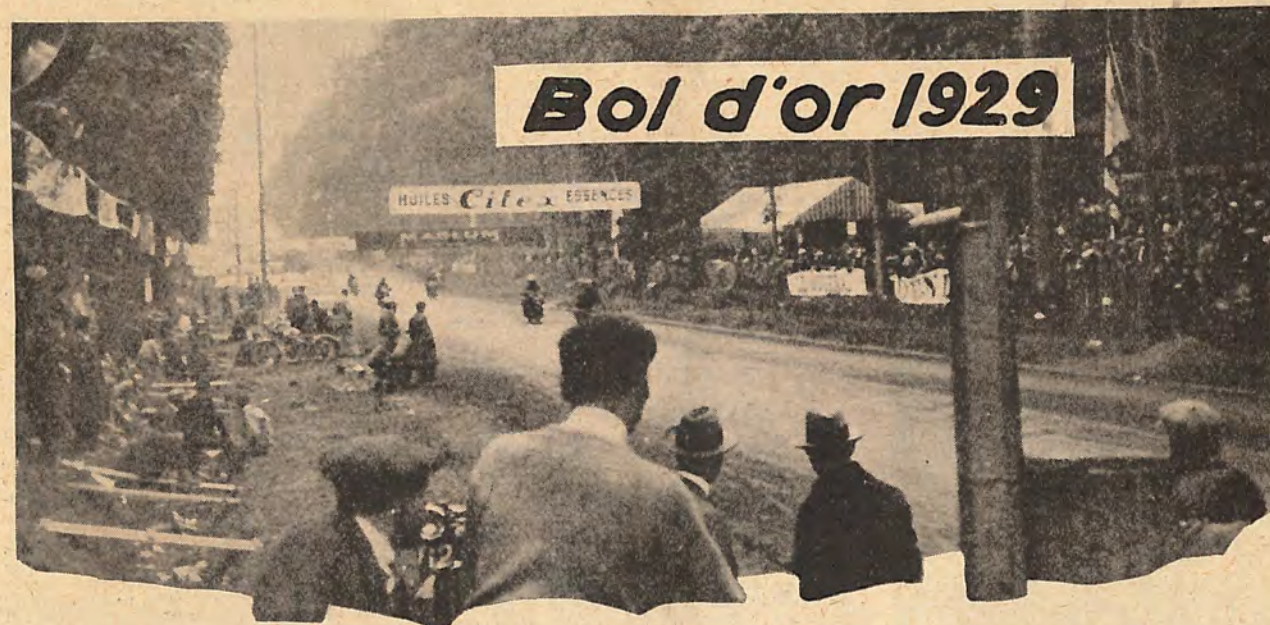
... qu'il y a différents types de coureurs : celui qui s'engage partout et ne part jamais, et... l'autre qui part toujours.

... que c'est ainsi qu'au Bol, nous vîmes les deux types se rencontrer et que celui aux 4 victoires dans ses 4 premières épreuves nous fit meilleure impression que celui aux 4 engagements et 4 forfaits.

... qu'une maison d'éclairage et de sonorité sortirait de nouveaux accessoires.

... que le passé de cette firme nous promet des articles de qualité et vraiment motocyclistes.

KAMOTSU



Dans ce numéro, nous ne traitons pas spécialement des machines, de leur construction et de leur tenue pendant l'épreuve : ces sujets sont réservés pour le prochain numéro avec une abondante illustration des détails des machines.

Le Bol d'Or, épreuve la plus dure parmi les plus dures, celle qui classe l'homme et la machine, s'est terminée sur un double succès sportif populaire. Le retour foudroyant de James sur Vroonen tint tous les spectateurs en haleine jusqu'à l'ultime seconde.

Départ très rapide. De suite c'est la « bagarre ». Les Belges sont déçahés. Et à la fin de la première heure, Vroonen et Milhous sur deux sur Gillet-Herstal, Boutillier sur Saroléa sont en tête avec 83 kil. 600. Debaisieux (Monet et Goyon 350) est à un tour devant un groupe compact, 4 motos 250 cmc et deux 500 cmc.

A la 2^e heure, Vroonen et Boutillier, prennent la tête : 187 kil. 200. Milhous a perdu un tour. Les autres sont nettement lâchés. La ronde continue à vive allure. A la fin de la 3^e heure, Chéret s'arrête. Milhous se rapproche de Vroonen tandis que Boutillier rétrograde. A la 6^e heure, Milhous est en tête, précédant Vroonen de 2 tours qui devance Boutillier de 2 tours également. En 175 cmc., Mariani mène avec 4 tours d'avance sur Stern. Mouret a des ennuis, il n'a parcouru que 8 kilomètres en 1 heure. En 250 cmc. les leaders sont L. Lambert et Baudart. Puis suivent groupés, à 3 tours Calvet, Druz, Renaud. En 350 cmc., la lutte est moins vive. Debaisieux mène nettement détaché. En sidecars 600 cmc. Andrieux est en tête. Pas de lutte, il semble tourner autour du lot. Il mène avec 24 tours d'avance.

Milhous plus rapide accentue son avance et mène bientôt par 5, puis par 8, enfin par 10 tours d'avance sur Vroonen. Bernard a fait un gros effort et se classe 3^e. Mais l'équipe Gnome court surtout pour la Coupe et sa tactique est toute différente : régularité vive, mais non pure vitesse. Chapitre des abandons notons ceux de Mouret à la 6^e heure — Stern, à la 7^e, Goubéaut à la 8^e, Lucien Lambert, en contact avec Provoost doit abandonner. De ce fait, Calvet passe 2^e.

A la mi-course, les positions se précisent. En 175 cmc. Cabet, sur Monet-Goyon, a pris la tête avec 171 tours, Mariani est 2^e avec 165 tours. En 250 cmc. Baudart a parcouru 190 tours. Il devance de 7 tours Touzet, Calvet et Renaud. Les autres sont loin. Debaisieux « a toujours la loi » en 350 cmc. Son plus proche concurrent est Bruscoli à 10 tours, Dumou-

lin est très en retard (22 tours) et se classe 6^e. En 500 cmc. coup de théâtre, Milhous malade rétrograde fortement. De la 1^{re} place il passe à la 9^e. Il continue courageusement. Vroonen, dont la régularité est remarquable, a couvert 215 tours. En avance sur le record. Bernard est 2^e, il s'énerve un peu car son coéquipier est plus loin et ses instructions sont formelles. La lutte entre Boutillier et James s'est terminée à l'avantage de ce dernier qui est maintenant 4^e, devançant son rival de trois tours. Marc sur Gnome et Rhône sent Bernard déjà loin, active et prend la 3^e place. En sidecars 600 cmc., Andrieux surclasse ses rivaux. Il a porté son avance à 28 tours sur le 2^e. Louveau sur Rudge Withworth en difficulté depuis 5 heures abandonne à la fin de la 12^e heure de course.

Richer, courageusement, sur la machine la plus petite du Bol d'Or, tourne très régulièrement. Sa Rovin celle des records, roule vite, sa moyenne ressort à plus de 38 kilomètres à l'heure. Peu de changements dans les différents classements. En 350 cmc. cependant, la lutte devient passionnante. Milhous, malade, à bout de forces, abandonne à la 16^e heure. Boutillier a repris l'avantage sur James. Mais à la 16^e heure, celui-ci distance son rival et se lance à la poursuite de Bernard. Notons les positions à ce moment, Vroonen est en tête, ayant couvert 286 tours. Bernard est 2^e avec 14 tours de retard et précède James de 1 tour. James passe 2^e à 12 tours de Vroonen. Il reste encore 7 heures de course.

Vroonen sent le danger et se défend. A la 18^e heure, les classements sont les suivants : En 175 cmc. En 125 cmc. toujours Richer. Cabet est en tête, précédant Mariani de 19 tours. Il semble être le gagnant. Pauvert est loin. En 250 cmc. Baudart mène toujours avec 283 tours. Touzet (275 tours) s'est détaché et devance Calvet de 2 tours. Renaud est 4^e avec 267 tours. En 350 cmc. Debaisieux domine la situation Bruscoli se maintient, tandis qu'Hamberger (Dollar) a passé Dumoulin. En 500 cmc. Vroonen est en tête depuis la 9^e heure. James est 2^e avec 12 tours de retard devant Bernard de 3 tours. Boutillier semble fatigué et a maintenant 20 tours de retard sur le leader.

La bataille est engagée à fond entre le 61 (Vroonen) et le 68 (James) : c'est étonnant,

James vire sec presque sans ralentir. En une heure, il reprend 4 tours à Vroonen. Ce dernier ne se laisse pourtant pas faire. James se rapproche. A la 20^e heure de course il n'a plus que 5 tours de retard. Le Belge active et reprend du champ. L'heure suivante, il a six tours d'avance. Il a donc repris un tour. Mais à la 22^e heure, James est à 5 tours. Pendant 2 heures, les 2 hommes se suivront pour ainsi dire roue dans roue. La fin approche. Encore une heure. James repart. Il prend un tour encore.

Encore 1/2 heure, plus que 4 tours de retard ; plus que 3. Encore 15 minutes : plus que 2 tours. La Rudge-Withworth, va-t-elle gagner ? James fonce. Vroonen bondit. C'est fini. Vroonen gagne par 2 tours d'avance.

Pour la 2^e fois consécutive, il inscrit son nom au Palmarès du Bol d'Or, battant le record. James, bat également l'ancien record. En 175 cmc. Cabet a eu quelques ennuis à la 21^e heure et Mariani termine premier devant Calvet de 7 tours, Pauvert est 3^e. En 250 cmc. Baudart qui semblait devoir fournir le vainqueur tombe en panne à la 23^e heure et Renaud sur C.P. Roleo gagne avec 3 tours d'avance, devenant le recordman de sa catégorie. Pour comble de malchance, Baudart se voit également dépassé par Touzet. A noter que les trois premiers battent l'ancien record. En 350, Debaisieux sur Monet-Goyon est premier, Bruscoli sur Vlocette est second. Dumoulin qui a fait un beau retour se classe troisième.

En 500 cmc. Victoire de Gillet Herstal qui avec Vroonen remporte la catégorie et bat le record général des motocyclettes : James (Rudge Withworth) est second et fut bien près de remporter la palme. Bernard avec sa Gnome et Rhône, réalise une belle performance en remportant la 3^e place, mais par suite de l'arrêt de Marc (3 heures) a dû lâcher la Coupe enviée. Boutillier est 4^e.

En sidecar 350 cmc., Mainguet sur Utilia confirme les belles qualités de sa machine en remportant sa catégorie. La distance parcourue bat l'ancien record des sidecars. En 600 cmc. Andrieux accomplit une très belle performance. Il boucle les deux tours du cadran à une moyenne supérieure à 63 kilomètres à l'heure. Son plus proche concurrent



Provost sur Gillet Herstal se classe 2^e avec 50 tours de retard.

En 125 cmc, Richer sur Rovin accomplit une excellente performance. Sa moyenne sur les 24 heures ressort à plus de 42 kilomètres. L'organisation fut impeccable. Mauve dont le nom est inséparable de celui du Bol d'Or fut un metteur en œuvre incomparable. Rien n'a cloché. Les chronométreurs eurent, pendant la première heure, 1.031 passages à enregistrer. Quant au nombre total de passages pour les 24 heures il s'élève au total à 18.154. Ceci représente une moyenne de 756 par heure.

L'affluence fut grande. Et le dimanche vit une foule immense déferler et remplir le vaste triangle. Trains spéciaux, autobus, autos et surtout motos déversèrent leur contingent.

Le public fut parfaitement renseigné par les hauts parleurs qui essayèrent même de jouer des airs de jazz, fâcheusement syncopés par les explosions des moteurs.

Le fond du bol...

Les performances accomplies au Bol ont été publiées avec tous les commentaires classiques à l'appui sur les kilométrages, les classements, etc..., d'autres commentaires ont, à juste titre, fait connaître la valeur des coureurs, leur cran et tout ce qui saute aux yeux.

Mais pour tirer une conclusion générale du Bol, il ne faut s'attacher ni à contempler d'un œil avide le tableau d'affichage ni à faire des pointages méticuleux compliqués et la plupart du temps inexacts. La grande leçon du Bol, on l'apprend en circulant sans cesse de la ligne droite aux virages, et de la façade des ravitaillements à ce qu'on pourrait appeler leurs coulisses.

Du Bol 1929, on peut conclure qu'il y a un progrès sensible et réel dans la partie mécanique des motocyclettes, dans la partie cadre aussi, et que tous les petits pépins, quelquefois aussi longs à réparer que les graves avaries sont surtout de détails. La première conclusion que l'on peut tirer est que le bloc-moteur lutte victorieusement contre la boîte séparée : les victoires de Gillet-Herstal en 500 cmc. et en sidecars et de la C. P. à bloc-moteur J.A.P. Staub en 250 cmc., en sont une preuve qu'il serait bien difficile de réfuter. Et, puisque nous parlons du bloc, il serait injuste de passer sous silence un fait que les quotidiens n'ont pas révélé : je veux parler de la remarquable performance de la Dé-Dé à bloc-moteur et transmission à engrenages. Outre que cette 350 cmc. deux-temps de série a tourné vingt-quatre heures sans ennui aucun, il faut signaler sans réserve sa remarquable propriété à l'arrivée ; la seule huile qui tenait l'aluminium du bloc était de l'huile fraîche suintant d'une fuite au réservoir. Pour une moto qui a effectué son rodage durant le Bol même, le fonctionnement a été impeccable et la marche si régulière qu'elle est passée inaperçue des profanes. Les constructeurs voulaient faire une démonstration, ils l'ont réussie de tous points et méritent pour leur exploit, qui appuie leur victoire de l'Armistice, tous les éloges de ceux qui sont passionnés de progrès. Après la victoire de la Wanderer au Tour de France ne peut-on affirmer que la cause de la transmission à engrenage est gagnée ?

Puisque j'ai parlé de réservoirs, signalons que ceux-ci furent les grands coupables du Bol d'Or : il y eut hécatombe de réservoirs ; à quoi cela tient-il ? à leur trop grande capacité ? au mode d'attache insuffisant des nouveaux types de réservoirs à cheval ? au manque de cloisonnements ? C'est un point à étudier expérimentalement et que l'on peut élucider puisque toutes les fuites se sont pour ainsi dire produites, au même endroit, quelle que soit la marque des machines et avec des réservoirs qui ne flanchent pas

Bol d'Or ; Cabel (Monet-Goyon 175) se classe 2^e avec 315 tours ; Pawert, le constructeur du moteur du même nom sur Royal Sport 175 se classe 3^e avec 313 tours. — Renaud sur C. P. Roléo 250 fait le plus grand parcours de sa catégorie 364 tours ; Touzet sur Le Propul-cycle se classe 2^e avec 354 tours.

sur les motos de série. A noter, à titre d'indication, que les réservoirs en deux pièces sont ceux qui ont le mieux résisté.

Les sidecaristes apprendront avec plaisir que ceux-ci se sont remarquablement comportés. S'il y avait eu un prix d'élegance à décerner, il serait allé sans conteste au Bernardet dont la forme à la fois sport et confortable a attiré les regards de bien des amateurs ; le châssis Bernardet en tôle emboutie et articulée qui complétait l'équipement avait ses articulations montées sur Silentbloc.

Il y eut, dans le déchet beaucoup d'abandons ou de médiocres performances dues à la fatigue des coureurs, voire à des malaises, des blessures aux mains, des enflures de poignets, etc. à regard, comme en Allemagne, le guidon souple sur toutes les machines ?

L'admirable retour du coureur de la Rudge, en fin d'épreuve, émerveilla tous les spectateurs et sa place de second équivalait pour le bel effort du conducteur et la bonne tenue de la machine à une victoire. Rudge veut s'imposer en France ; sa mécanique de grande classe après une semblable démonstration a déjà attiré l'attention des connaisseurs.

Il ne faut, non plus oublier de signaler le remarquable cran de Richer qui, en 125 cmc. malgré son jeune âge, malgré le manque de confort de son léger engin « fonctionna » durant vingt-quatre heures, avec une régularité d'horloge et une endurance digne d'un grand spécialiste.

Remarquons également que quelques motos coururent avec le silencieux auquel faisait allusion un récent « Mon petit doigt » et qu'elles ne s'en portèrent pas plus mal ; il sera du reste prochainement réparé de cet intéressant appareil dans l'étude qu'il mérite à lui seul.

Si, d'un côté, le bloc-moteur s'est victorieusement défendu, d'un autre côté, l'arbre à cames en tête avec Vélocette pour l'Angleterre et Soyer pour la France a fait une remarquable démonstration de groupe.

Les voiturettes, le lendemain ont prouvé, dans l'ensemble qu'elles tenaient moins bien le coup que nos motos et qu'heureusement à l'arrivée, demeuraient, pour faire nombre, tous les véhicules qui, par leur conception se rapprochent plus de notre formule que de la formule voiture, c'est-à-dire : les deux Sandford, les deux Monotrace, le Sima-Violet et le N. P. S. F. O. Q. A. de Chéret qui, à eux six, représentent la totalité des cyclecars ou tricylecars inscrits et les 4/10 des véhicules arrivés sur les voiturettes ayant pris le départ.

MAXEND.

Gillet Herstal a quelques performances

Le tour le plus vite a été accompli par Vroonen, en 2' 52", soit 88 à l'heure. Vroonen a pris la tête dès le départ, suivant le petit Milhoux à quelques mètres, et même après l'arrêt de Milhoux, Vroonen s'est promené, si tant l'on peut dire, devant tous ses concurrents ; il y a à remarquer que tous les concurrents se sont plaints des ondulations de la route qui leur brisait les radius ; aussi, il faut observer combien la tenue de la fourche avant des Gillet-Herstal doit être rationnelle, pour autoriser Vroonen à surclasser des adversaires redoutables et à ne jamais perdre son sourire : droit comme un I, il a poursuivi inlassablement sa ronde, malgré le retour fantastique de la Rudge.

L'accroc de Houbaut

Monté sur Dollar 250, roulant depuis le départ, il était environ 1 h. 30 du matin. Goubaut arrête sur le bas-côté pour changer de bougie ; Lambert arrivant à toute vitesse et n'ayant pas vu l'accroché près de sa machine l'accroche en passant et le projette à 6 mètres environ le blessant au bas rein. Lui-même est blessé et est conduit à l'hôpital. Revenu à lui, les nerfs aidant, et ne croyant pas être si gravement atteint, Goubaut remonte sur sa machine et réussit à faire un tour de piste. Puis les forces lui manquant, il tombe dans le stand et on l'emmène à l'hôpital où des soins énergiques lui sont donnés. Ramené chez lui, il devra tenir la chambre assez longtemps.

Dollar a joué de malchance ; c'est regrettable.

La D 2 à l'honneur

L'essayeur de la D4 et D2 n'avait-il pas raison lorsqu'il déclarait qu'il était regrettable qu'une question de mode ait arrêté la fabrication de la fameuse D2 Gnome ? Marc, l'agent lyonnais de Gnome, avait tenu à faire équipe avec Bernard pour le Bol d'Or. Il le fit sur l'ancienne D2, et l'on vit cette chose incroyable d'une machine déjà ancienne avoir des reprises extraordinaires et une tenue de route qui fit l'envie de beaucoup, et si le coup de pompe ne l'avait sonné au moment opportun, nous eussions assisté peut-être à la victoire imprévue de la D2. En tout cas, notre thèse a reçu sa consécration à cette occasion et approuve la construction de la D2, qui d'ailleurs a servi de base à la fabrication de la nouvelle D 4.

L'Acatène...

Ce mot a plusieurs fois été répété durant l'épreuve : quel mot, certes, plus âgé que n'importe quel motocycliste, mot grec « acatène » a, privatif, et catène, chaîne, c'est-à-dire « sans chaîne ». Le papa de Richer s'intéressait bigrement à l'exhibition de la seule machine à cardan et nous a dit combien cette conception lui paraissait logique ; un flector, lui semble-t-il, serait le bienvenu qui ferait progresser définitivement cette conception logique de la moto, et puis, ne trouvez-vous pas que la « moto acatène » a un goût de terroir plus fin que ce mot vilain et, illogique « à transmission par cardan ».

Monotrace au Bol d'Or

Est-ce une moto ? Est-ce un cyclecar ? Est-ce une voiturette ? La question reste toujours entière et la Monotrace participe à toutes les épreuves dans la catégorie, si l'on peut dire amphibie. En attendant la Monotrace se rit de toutes les appréciations malsonnantes et va son train dans le monde, avec un succès de plus en plus grand. Elle fut engagée en catégorie cyclecar, disons en bi-cyclecar pour être juste puisqu'elle n'a que deux roues, à moins que les fielleux veuillent l'assimiler aux voitures à 4 roues, ce qui est encore possible. Toujours est-il que Saladin et Feger sur un moteur 750 ont tourné pendant les 24 heures ; la 500 de Saladin abattant 1.000 kilomètres passés et celle de Feger près de 1.300 à 53 de moyenne. Autant dire que ces 2 véhicules ont roulé sans histoire, c'est la formule classique dans les salles de rédaction. Evidemment sur 1.000 kilomètres on a toujours de petits incidents. Aucun véhicule ne peut se vanter de terminer un Bol d'Or sans avoir connu un incident minime. C'est le cas par exemple de Bernard qui voulait terminer sans avoir à toucher à sa mécanique et fut contraint de sortir un boulon. C'est peu, mais c'est suffisant. Or Feger et Saladin furent dans le même cas. Un virage de l'un fut pris un peu brusque, immobilisant quelques minutes une des monotraces. Avouez que c'est peu sur un pareil parcours. Et maintenant, nous croyons que ce véhicule tant dénigré par trop d'ignorants va imposer sa valeur pendant tout le reste de la saison. Il n'est pas si révolutionnaire que d'aucuns l'ont cru. Sa chaîne est la Brampton, son éclairage est un Rosengart, elle graisse à l'huile Shell, la magnéto est une Sintilla, la bougie une A. C., son carburateur est un Solex, son équipement Técalamit, il emploie la Mixtrol tout comme les autres motos, et s'il vire si bien c'est simplement qu'il est équipé d'Afa. Il n'y a de révolutionnaire que sa forme. Mais n'est-ce pas elle qui a retenu l'attention de tous ceux qui aiment avoir un véhicule propre et bon marché ?

Machines de tourisme en course

Il y a d'heureux propriétaires, ceux par exemple qui achètent une machine dans le but de s'en servir quotidiennement, et qui ne jettent pas leur dévolu sur un type compétition, super-sport, ou même sport, mais plutôt sur un type utilitaire ou touristique. Ils sont stupéfaits des résultats obtenus à l'usage, tandis que d'autres, moins prévoyants ou plus fanfarons sont empoisonnés par des ennuis perpétuels. Voilà pourquoi au Bol d'Or, nous avons remarqué que les motos Rhony'X qui avaient couru s'étaient classées comme on le sait en 250 et 500 aux places d'honneur, étaient les mêmes machines qui sont toujours prêtes à s'engager dans toutes les courses de tourisme ; c'étaient celles des Bordeaux-Nice, Roubaix-Paris-Rou-

baix et du Tour de France. Allez donc faire comprendre aux jeunes gens infatués de vitesse, de compétition ou de trucs identiques, allez donc leur faire comprendre qu'ils ne peuvent aller à leur travail avec des moteurs hyper-super-comprimés, mais que pour leurs besoins quotidiens avec une Rhony'x 250 ou 500 ils auront le même succès que Mourot ou Terrasson.

LES ACCESSOIRES

On ne conçoit pas...

On ne conçoit pas maintenant une moto qui ne soit livrée avec un frein de direction. C'est une véritable assurance sur la vie, et voilà pourquoi toutes les machines qui ont couru au Bol d'Or, avaient un frein de direction au même titre qu'elles possédaient 2 roues. Cependant de nombreuses marques n'équipent pas cet accessoire dans leur propre fabrication et sont obligées de recourir au spécialiste Poutrait dont on connaît les amortisseurs Afa et freins de direction bien classiques. Combien y a-t-il de coureurs équipés du Afa ? Nous en comptons 25 qui sont Mainguet, Touzet, Renaud, Leroy, Laveine, Gayot, Bignon, Goubeaut, Simon, Lengagne, Barthelemy, Spruytve, Pousset, Mouret, Perrin, Bourra, Pottier, Hamberger, Rasser, Fourier, Richer, Stern, Calvet, Jokin, Rapeau, et montés sur des machines de firmes différentes. Or voyez le classement, et vous remarquerez que Richer, Rapeau, Renaud, Touzet, Calvet, Jokin, Leroy, Spruytve, Pousset, Perrin, Bignon, Pottier, Hamberger, Laveine, Simon, Rasser, Fourier, Lengagne, Mainguet, Barthelemy, Gayot, sont à l'arrivée, dont sur 25 engagés, il y a 24 partants et 21 arrivent. Or si l'on veut bien considérer que les plus grands abandons ont été produits par la « rame » consécutive à une route véritablement ondulée, qui provoque des réactions pénibles sur l'avant-bras de nos meilleurs coureurs, avouons en toute sincérité que le frein de direction Afa adapté par ces 21 arrivants a été certainement l'un des plus gros atouts de leur Bol d'Or.

La nuit...

L'épreuve du Bol d'Or comporte différentes particularités que l'on a trop souvent l'habitude de passer sous silence. Il est très curieux en effet de contrôler la question éclairage. La période de nuit de cette partie de la saison Pentecôte, va de 8 heures du soir à 5 heures du matin, pendant laquelle les conducteurs de motocyclettes principalement doivent rouler « à pleine gomme ». Il est entendu que le passage devant les tribunes est facilité par un éclairage intense, de même à chaque virage, quelques luminaires électriques, de misérables 50 bougies avertissent les coureurs qu'ils se trouvent aux endroits dangereux. Enfin la fatigue inhérente à certaines périodes nocturnes, telles que de 2 heures à 5 heures du matin, ainsi que le crépuscule vers 8 heures 1/2 du soir, engourdissent l'esprit des coureurs, et si le phare n'est pas puissant, c'est la panne, et peut-être l'incident probable. Aussi remarquez la précision avec laquelle Wroonen qui fut premier toutes catégories battant les records, Renaud qui battit tous ses concurrents en 250 et Andrieux le pingouin en sidecar, avaient équipé leur motocyclette. Wroonen en particulier, fonçant à toute allure pour battre les records et ses adversaires, s'est justement dit qu'il ne pouvait réussir son tour de force, si, avec un éclairage à accumulateurs, il avait été soudain pris par une « chute de pression » de sa batterie, et il avait équipé, ainsi que Renaud et Andrieux, son engin d'un éclairage purement mécanique, de telle façon que plus il marchait vite, plus l'éclairage intense qu'il projetait inondait de clarté le circuit, et mieux tenait en éveil le conducteur. On a dit, en effet, que les éclairages purement mécaniques avaient ce défaut de baisser d'intensité dans les virages. Voilà deux ans que nous protestons contre

Bol d'Or ; Baudart sur San Sou Pap 250 fait 352 tours ; Bruscoli sur Vélocette se classe 2^e des 350 cmc à 9 tours du premier, soit 388 tours ; Dumoulin sur Clément-Gladiator 350 cmc. se classe immédiatement à 5 tours derrière ; Feger sur Monotrace Roten accomplit 1.283 kilomètres à plus de 53 de moyenne.





cette assertion, car nous roulons aussi bien avec l'un et l'autre système. Or, il suffit de réfléchir tant soit peu pour remarquer que jamais vous ne prenez un virage à pleine allure, qu'ensuite, un bon conducteur joue le moins possible du débrayage dans ce même virage, et agit plutôt directement sur les gaz. Ce sont des ralentis et des reprises beaucoup plus rationnelles, soit que la route soit mouillée, sèche ou défoncée, et là est le secret de la victoire de Vroonen, muni d'un éclairage Maglum qui s'adapte aussi bien aux grandes lignes droites qu'aux virages, le faisceau suivant les évolutions du conducteur. D'ailleurs, Renaud et Andrieux ont prouvé la véracité de cette même thèse. L'effort de la Maison Maglum a été récompensé comme il se doit, malgré les attaques virulentes que beaucoup ont tenté contre elle. Il est vrai que ces « beaucoup » sont généralement des gens qui n'ont jamais fait usage des allumages mécaniques. Nous, nous causons, car nous pratiquons l'une et l'autre méthode, et nous avouons que l'éclairage mécanique est vraiment agréable par sa puissance et surtout le manque d'entretien et de souci qui le caractérise. Pour un motocycliste qui fait beaucoup de route et n'a pas le temps de faire briller les nickels ou de remplir d'eau distillée ses accus, un Maglum est tout de même un gros avantage.

DANS L'ORGANISATION

Le numéro spécial

Nous avons fait un effort cette année, et malgré les difficultés d'impression, nous avons réussi à transporter à Saint-Germain quelques douzaines de mille de ce numéro spécial, qui par sa composition particulière était très recherché. La meilleure preuve de son succès réside dans un fait qui nous est apparu. Il y a deux ans, nous avions édité à l'occasion du circuit de Fontainebleau un numéro spécial moitié moins gros tiré à un nombre d'exemplaires moindre encore; nous ne l'avions épuisé qu'aux dernières heures du deuxième Bol d'Or. Or ne l'offrant qu'à ceux qui nous le demandaient, nous avons dû cette année arrêter la distribution avant même la terminaison du premier Bol, afin de réserver quelques numéros aux spectateurs des voitures. Devrions-nous doubler encore le tirage l'année prochaine? Seule la confiance de nos lecteurs et l'aide qu'ils nous apportent en s'abonnant, nous permettent d'étendre nos sacrifices sportifs, car il ne faut pas oublier qu'un tel numéro jette une véritable perturbation parmi les distributeurs de prospectus, catalogues et autres, qui n'ont plus aucun succès après son passage.

Les Reines

Deux concurrents qui furent assez déçus, furent très certainement l'ancien recordman

Bol d'Or : James, sur Rudge Withworth, la révélation du Bol d'Or parcourit 1.755 kilomètres (voir le graphique plus loin) ; Bernard sur Gnome-Rhône 500 cmc fait 1.672 kilomètres ; Mainguel sur sidecar Utilia 350 cmc, premier de sa catégorie ; Proovost sur side Gillet-Herstal 600 cmc, fait second avec 313 tours.

du Bol d'Or Lempereur et... Leroy. N'était-il pas juste que les bouquets que, par une délicate attention, *Moto Revue* avait demandé aux Reines de la Motocyclette, de l'Industrie et des Clubs de distribuer, le fussent précisément à l'Empereur et au Roy? Hélas, ce sont des Reines démocratiques, et ce furent Wroonen, Richer, Andrieux, etc., qui eurent cette énorme satisfaction. Signalons en effet que Sa Majesté la Reine William avait tenu à venir en motocyclette pour décerner au vainqueur le témoignage de son admiration. Elle était accompagnée de Sa Majesté la Reine Désiré de l'Industrie motocycliste, et ce ne fut pas le moment le moins agréable pour les coureurs. On dit toutefois qu'il y eut une petite surprise de ces demoiselles. Quoique habituées au cambouis, elles avaient mis leurs plus beaux atours, et leurs visages royaux eurent tôt fait d'être noircis sous les baisers des coureurs nerveux au visage poussiéreux et cambouisé.

QUELQUES ORIGINALITÉS

Versatilité de la foule

Pourquoi la foule si susceptible lorsqu'elle entend une 175 cmc. deux-temps passer, admire-t-elle les centaines de motocyclettes qui luttent à moteur rabattu pour lancer les plus beaux appels de leur échappement libre? Problème insoluble et éconistant, dont la résolution est encore lointaine.

La prime des malchanceux

Le fabricant de vêtements strictement motocyclistes en tissu Granicuir, dont l'usage semble se répandre de plus en plus dans notre milieu avait offert à l'occasion du Bol d'Or en prime un manteau (homme ou femme au choix du gagnant) pour le concurrent qui, ayant terminé les 24 heures motocyclistes du Bol d'Or aurait été déclaré le plus malchanceux. Remercions par avance le Granicuir de ce geste qui prouve qu'un effort malheureux n'est pas toujours méprisé comme d'aucuns le croient.

De nombreux coureurs se sont inscrits ou ont tenu à nous voir à ce sujet et nous pensions attribuer cette prime dès la semaine dernière, mais nous avons dû procéder par élimination et nous avons en ce moment sur les rangs :

Lengagne : qui, au moment du départ du Bol d'Or était sous le coup du décès de sa femme. Les intérêts commerciaux où il était engagé étaient considérables. Malgré sa douleur, l'indépendant Lengagne a tenu à terminer l'épreuve, le moral brisé. La fatalité est quelquefois cruelle.

Perrin : lui aussi a joué de malchance, car il comptait bien abattre plus de 1.228 km. pendant ces 24 heures et remporter sa catégorie.

A la deuxième heure, il dut faire 3 kilomètres à pied pour renouveler un ressort de kick, ainsi qu'un feutre d'importance bien secondaire en temps normal, la manivelle de son kick d'ailleurs a complété son désarroi. Perrin est candidat pour le Granicuir.

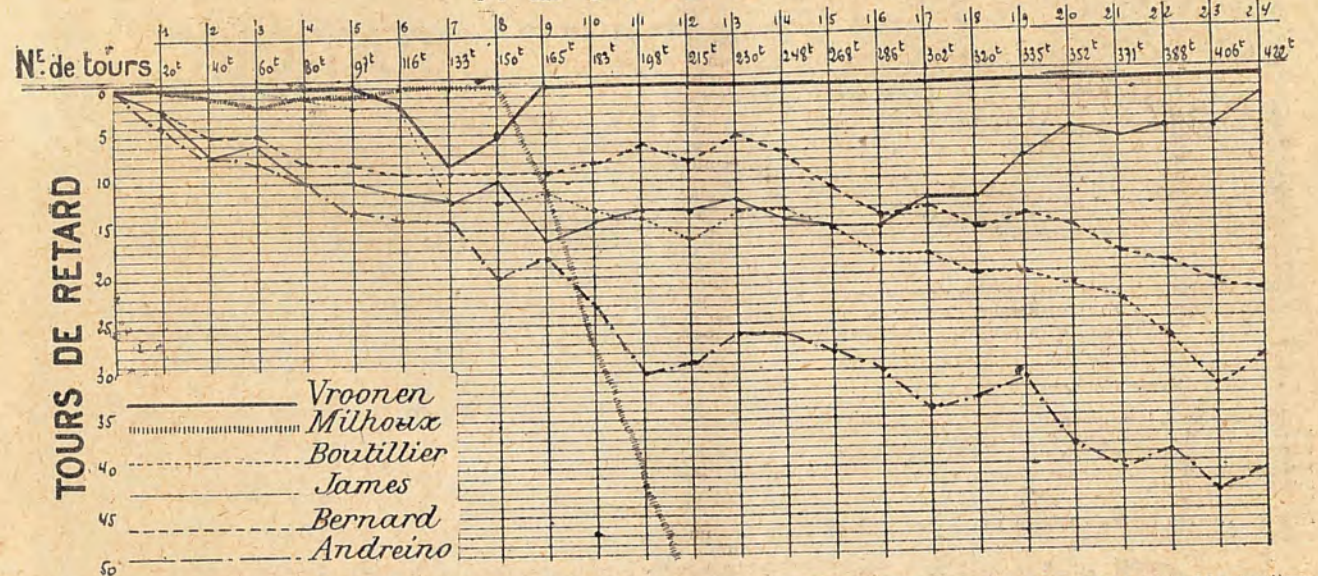
Maisonneuve : Au Tour de France, Maisonneuve fit une chute comme l'on sait qui lui décortiqua le genou surabondamment. De plus, un bras était en confiture, si l'on peut dire, mais l'honneur de Vélocette était en jeu et Maisonneuve moniteur de conduite motocycliste se devait de prouver sa valeur. Il est parti, il a souffert terriblement et a fini au Bol d'Or, 4^e dans sa catégorie, sur 18 arrivants.

Marc : Certainement, Marc fut un déveinard, cependant, il ressort tellement clairement qu'il y eut une erreur matérielle et grossière telle que nous devons l'éliminer de ce concours du Granicuir, car à l'homologation, sa chance sera discutée suffisamment et toute satisfaction peut lui être donnée. Son désarroi fut très grand.

Lempereur : avait une mécanique impeccable, il s'était entraîné suffisamment en vue de cette épreuve. Il avait toutes les chances de gagner et il a eu toutes les chances pour perdre définitivement.

Il s'est interdit de lâcher, mais que l'on sache qu'il a eu bien de malchances : câble d'embrayage cassant, alors qu'il était premier et pas même de fer à souder pour la réparation. Panne de magnéto à la huitième heure, alors qu'il était premier avec le Vroonen. Là, son carburateur s'effiloche, réparation de fortune, obligé de changer à nouveau le carburateur entier pour gagner du temps et cailloux malheureux venant crever son réservoir, réparation trop rapide, réservoir fuyant

HEURES



Comme on le voit par ce graphique, la tenue de course de Vroonen et de sa machine fut égale pendant toute l'épreuve ; entre la sixième et la neuvième heure, un « creux » ; puis la moyenne se maintient égale tandis que les autres concurrents baissent sensiblement. Milhoux a adopté la même marche que son coéquipier Vroonen, quand subitement, pour la cause que l'on sait, il disparaît de la course. Bernard, qui courait aussi en course d'équipe avec Marc, se voit son avantage dès la baisse de Vroonen, à la sixième heure et maintient une allure égale que l'abandon de Milhoux fait augmenter ; mais son coéquipier ayant ralenti, il semble courir sans conviction, jusqu'à la seizième heure où James le règle et remonte le terrain avec un brio insoupçonné, que seul l'arrêt de la course va freiner à 2 tours seulement de Vroonen. Boutillier, après un effort de début comparable à celui des Belges, suivra, pas à pas, la tactique de Bernard, Andreino, qui fera 5^e, représente bien exactement la marche décroissante et régulière de tous les autres concurrents ; ce graphique classe nettement les trois tactiques d'un Bol d'Or et caractérise l'homme et la machine.

à nouveau, et quelques minutes avant la fin de la course, cette fuite de réservoir recommençant ; Lempereur ne s'est pas découragé, et le Granicuir lui ferait bien plaisir. Proovost a failli gagner sa catégorie sidecar

600 cmc., puisqu'il est arrivé deuxième, derrière Andrieux sur machine de même marque ; mais, sur la ligne de départ, le fameux damier prit feu ; pas d'extincteur, on dut recourir au sable pour éteindre l'incendie.

Proovost en une demi-heure avait nettoyé son véhicule et prenait le départ.

Deux ou trois heures après la moto d'un concurrent qui sommeillait vient le tamponner à l'arrière. Proovost fait un tête-à-queue face au stand, dans le ruisseau, démolissant complètement l'arrière du sidecar. Il se trouvait quelques mètres après la ligne officielle : donc, il fut obligé de pousser lentement son lourd véhicule durant 4 km. 100, tout le tour du circuit. Revenir à ce stand, réparer avec des planches, des courroies, des cordes et du fil de fer et repartir.

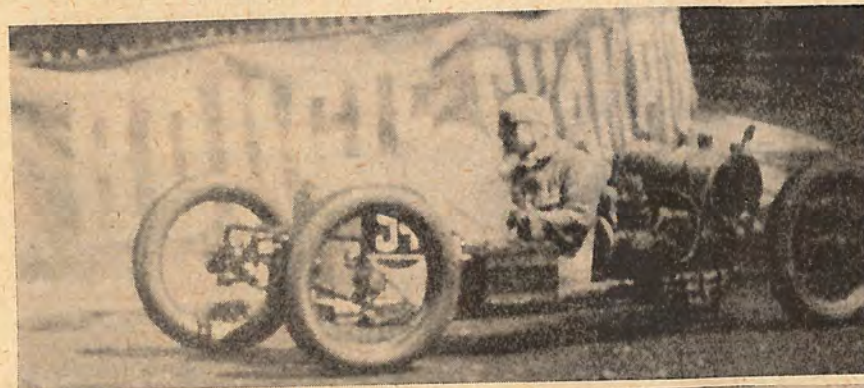
Au bout de quelques kilomètres, il s'aperçut que le rayon d'une roue était faussé. Cette roue touchant le châssis, il redemonta, remonta, et repartit. Naturellement, la nuit arrivant, il allume son Maglum n'ayant pas songé que, dans l'incendie, la bobine d'induction avait été grillée. Il remonte un nouveau Maglum en quelques minutes, ce qui est remarquable pour la Maison Magnéto-Lumière et repart.

Quelques kilomètres encore plus loin, en pleine nuit, il est obligé de nettoyer son avance à l'allumage, criblée de graviers de l'incendie. Trente-cinq minutes pour la remplacer et l'ajuster. Depuis le départ, son réservoir coulait, ayant été abîmé par le feu. Cette fuite devenant dangereuse, il remplacera son réservoir et pour finir, il s'aperçoit qu'il doit encore procéder au remontage de sa roue faussée à l'extérieur et non l'intérieur... il réussit à finir deuxième de sa catégorie.

Pauvert : décalage de sa magnéto : pris au dépourvu, il démontera son cylindre croyant à tout autre ennui, perdra un temps précieux et ne rattrapera jamais.

Un resquilleur qui promet.

Il est haut comme trois demi-bottes à genoux. Il s'appelle Christian, et est le jeune frère d'un de nos anciens motocyclistes qui fit parler de lui l'an dernier, Yves Ledoux-Lebard. Nous l'apercevons se disputant avec le contrôleur du ravitaillement. Il veut entrer, n'a pas de carte et ne sait comment s'en dépêtrer. Nous survenons, et sans sourciller, il nous prend à témoin : « On ne veut pas me laisser entrer, moi ; il ne me connaît pas... le fils de Mauve, Pétrifié par une telle déclaration, ce dernier se courbe respectueusement devant le montard qu'il laisse passer, tandis que le petit bonhomme Christian escalade d'un air gouaillonneur, la passerelle, si difficile à conquérir.



Bol d'Or : Deux mécaniques bizarres, laboratoires de route, la Sima-Violet de Dumoret qui courut 1.254 kilomètres et le N.P.S.F.Q.O.A. (Ne pas s'en faire quoi qu'il arrive) de Chérel avec moteur L.M.P. 350 cmc. qui fit 1.011 kilomètres.



LA PAGE PRATIQUE.

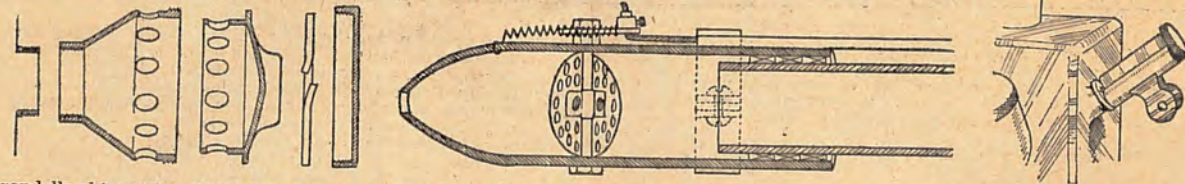
Nous rappelons que tout lecteur nous ayant adressé un « truc » nouveau et intéressant a droit, aussitôt l'insertion de son projet ou sa réalisation dans « MOTO REVUE » ou « L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE », à une bougie : nous rappelons que tous les « trucs » pratiques doivent être accompagnés d'un croquis sommaire.

Perfectionnons...

Je remarque à la page pratique dans votre numéro 321 du 4 mai, un dispositif pour la mise en marche facile, dont l'idée est bonne, mais, ce genre de soupape de fermeture n'est aucunement réglée, car la trépidation de la machine étant en marche, peut aussi bien fermer l'entrée d'air en faisant rapprocher

que produisent tous les pots de détente en tôle trop mince des deux-temps. J'ai supprimé le pot, et ai ajouté à chaque tube, en les faisant tenir avec les colliers existants, deux tubes provenant de voiture Ford qui font exactement des diamètres allant l'un sur l'autre. Ces tubes se prolongeaient jusqu'au niveau de la fin du pneu

trucs... et il nous donne le sien. L'existence de trop nombreux motocyclistes qui touchent, à tort et à travers, aux innombrables manettes de leur guidon... Mais surtout les badauds qui touchent à toutes les manettes et surtout celle d'huile rendant le départ bien difficile en



la rondelle obturatrice. Aussi, puisque vous le permettez, je vais vous joindre un schéma de celui que j'ai monté sur ma D. F. R. 250 cmc. carburateur Amac, car le défaut de ce carburateur pour moi était l'entrée d'air (un simple tuyau de 50 mm. de long) aspirant directement toutes les poussières volutes. Pour mes départs en hiver j'étais un peu obligé de boucher l'orifice d'air avec un chiffon, ce qui est peu pratique; aussi j'ai fabriqué, étant tourneur mécanicien de mon métier, un modèle de filtre obturateur en aluminium, qui, du moins, empêche un peu les poussières de passer et a l'avantage de pouvoir obturer l'air complètement, pour les départs en hiver. Ce type m'a donné entière satisfaction pour la marche, car l'air se trouve mieux brassé; et en vitesse j'ai une entrée d'air beaucoup plus efficace, que par le bout de tuyau, ce qui me permet une accélération que je n'avais pas. PANAILLAC, J., Paris XII°.

(A gagné une bougie expédiée par courrier).

Votre pot d'échappement est... ferraille

J'ai une 175 cmc. Sport, confort, deux-temps, double tube, qui avait un son d'échappement rappelant le bruit d'un chaudronnier frappant sur une casserole, bruit maussade

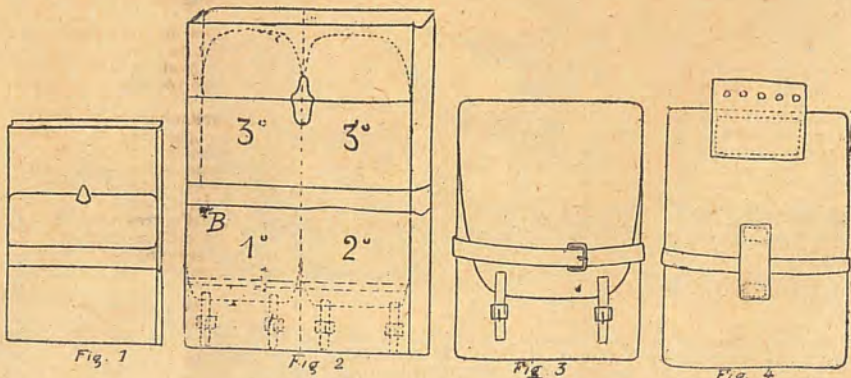
Pour faire une sacoche à bon compte

Tracez d'abord avec de la craie à tailler la forme des sacoches, coupez ensuite la serviette en deux. Avoir soin de garder les bandes de cuir (1 et 2 pour les côtés 1' et 2'). Ne garder sur cette partie que la feuille de cuir du fond, ce sera le rabat de nos sacoches. B. Coudre les parties 1 et 2 en 1' et 2' (suivant la longueur couper le reste).

Coudre les parties 3 et 3' comme le montre la figure 4, 5 centimètres en dessous coudre une patte pour le passage de la courroie qui serrera notre sacoche contre le cadre. Coudre sur la face (rabat) 2 attaches (boucles) et 2 lanières pour fermer comme le montre la figure 3.

LAGARDE B 8127.

(A gagné une bougie, adressée par courrier.)



certains cas. M. Rostaingt signale un truc bien simple de blocage : achetez une pince à papier : ça coûte 35 centimes, quand votre moto est à l'arrêt, au garage, et que des curieux sont susceptibles d'y farfouiller, immobilisez votre pompe avec cette pince que vous aurez eu soin d'ajuster à la meule, à la hauteur désirée : et, si vous oubliez de l'enlever, l'impossibilité de pomper vous avertirait de votre défaut de mémoire. (M. Rostaing a gagné une bougie qui lui est adressée par courrier).

Bougies

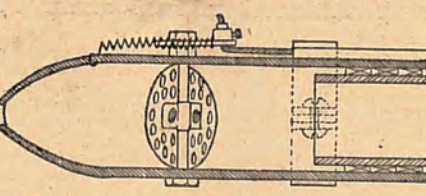
Ma machine est encore pourvue d'un accessoire intéressant mais plus difficile à réaliser. Je veux parler de carters de chaînes. J'ai réussi à enfermer complètement mes 2 chaînes. Elles sont graissées par l'huile du réservoir à l'aide d'un robinet et 2 tuyaux. A part un coup d'œil de temps en temps, je ne m'en occupe plus. Elles sont toujours, bien graissées et bien propres.

Et pas de ferraillements ni ennuis supplémentaires pour le démontage de la roue arrière.

RONEL, Morlaix.

(Aucun schéma, donc pas de bougie.)

AR. et passaient dans la béquille quand on mettait la moto sur pied. Ils étaient terminés par deux tubes nickelés, plus gros, de 0 m. 25 de long soudés en bout des autres (ces tubes ne sont pas indispensables, mais ils donnaient à l'échappement libre un son plus grave). L'extrémité de ces tubes était munie d'un opercule monté sur un pivot agrémenté lui-même, à une de ses extrémités, d'un petit levier de 25 mm. L'opercule en tôle était percé de trous de 3 mm.



Ces deux opercules étaient commandés ensemble par un câble sous gaine ordinaire, et une manette à cran, placée au guidon, réglait l'échappement libre et l'échappement silencieux. Un point, c'est tout; ça marchait très bien, ça marche sans doute encore, car j'ai changé de machine; mais au point de vue rendement, il aurait fallu voir ces reprises avec une machine à deux vitesses seulement et pesant 100 km. environ vide, de 175 cmc. Elle grattait une 350 au démarrage et gagnait 7 km. à l'heure supplémentaire en vitesse. Abonné 82558 Castelginest.

(A gagné une bougie qui lui est adressée par courrier).

Pince à papier, et départs difficiles. Celui-ci nous écrit : Tu as raison, pourquoi rougir des petits



9^e année —:— du 27 juillet au 4 août —:— Le Règlement

QUE SERA L'ÉPREUVE ?

Les lignes générales

Nous rappellerons que Paris-les Pyrénées-Paris se disputera cette année-ci du 27 juillet au dimanche 4 août, sous les règlements de l'U. M. F. et de l'A. C. F. et sous le contrôle sportif de l'A. M. C. F. et de l'A. C. I. F. La distance totale de cette épreuve est de 2.430 kilomètres environ.

Les Etapes

Les étapes seront exactement celles de l'an dernier à savoir :

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

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

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

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

Mercredi 31 juillet. — Tarbes, Bagnères-de-Luchon, le col du Portet-d'Aspet, Saint-Giron, le col de Port, Tarascon-sur-Ariège, Ax-les-Thermes, le col de Puymaurens, Prades, Perpignan (494 km. environ).

Jeudi 1^{er} août. — Perpignan, Narbonne, Castelnaudary, Villefranche-de-Lauraguais, Toulouse (210 km. environ). Exposition à Toulouse l'après-midi.

Vendredi 2 août. — Toulouse, Gallac, Villefranche-de-Rouergue, Figeac, Aurillac, Mauriac, Bort, Clermont-Ferrand (397 km. environ).

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

Dimanche 4 août. — Clermont-Ferrand, Gannat, Moulins, Nevers, Cosne, Briare, Montargis, Fontainebleau, La Belle-Epine, Versailles, Paris Porte-Maillot (env. 461 km).

Professionnels et Indépendants

Nous rappelons que l'épreuve est ouverte, sur une invitation, aux constructeurs et professionnels qui seront classés ensemble, et

aux indépendants, propriétaires de leur machine, et n'ayant aucune attache commerciale avec la marque.

Ces derniers feront l'objet d'un classement spécial; toutes les catégories reconnues par les pouvoirs sportifs pourront y participer à la seule condition, bien entendu, que tous les véhicules soient équipés conformément aux règlements des dites fédérations.

Les règlements sont actuellement en vigueur, mais des pouvoirs intéressés en vue de leur acceptation, mais nous pouvons d'ores et déjà faire connaître que, dans l'ensemble, Paris-les Pyrénées-Paris 1929 sera exactement la copie de Paris-les Pyrénées-Paris 1928 qui remporta, on s'en souvient, un gros succès l'an dernier.

Nous ne croyons pas trop nous avancer en escomptant pour cette année-ci un succès encore beaucoup plus complet, car il est hors de doute que les constructeurs, les concurrents eux-mêmes, malgré les rigueurs du règlement et les difficultés du parcours et enfin le public, savent quelles références on peut obtenir d'un classement dans Paris-les Pyrénées-Paris.

Nous reviendrons donc dans le prochain article sur les difficultés sportives d'une telle épreuve que l'on peut à juste titre intituler « le Championnat des Montagnes ».

Les Contrôles

Les contrôles horaires ou de pointage ne changeront pas sur ceux de l'année dernière; toutefois une grosse modification d'ordre plutôt moral, sera apportée au cours de la quatrième étape.

Cette étape est particulièrement difficile et considérée du reste par tous les concurrents qui ont déjà fait les Pyrénées, comme la plus dure; c'est l'étape de Tarbes à Perpignan, par les cols d'Aspin, Peyresourde, du Portet d'Aspet, du col de Port, du col de Puymaurens et d'une multitude d'autres moins importants, mais non moins difficiles, y compris les routes de la Cerdagne qui mènent les concurrents à 25 mètres du territoire espagnol.

C'est au cours de cette étape tout particulièrement fatigante pour les hommes, que nous avons prévu un arrêt obligatoire de 30 minutes à Ax-les-Thermes.

Cet arrêt a pour but d'obliger le concurrent à un repos de quelques instants entre midi et 1 heure avant la grimpe du col de Puymaurens et les 123 kilomètres de descente sur Montlouis et Perpignan; ceux qui ont déjà fait les Pyrénées apprécieront certainement cette disposition sans que nous soyons dans l'obligation de nous y étendre plus longtemps.

Les Moyennes

La question des moyennes a fait couler beaucoup d'encre à l'occasion du dernier Tour de France, mais nous rappelons aussi que les moyennes qui ont été réellement imposées aux concurrents, neutralisations comprises, étaient très logiques et ont permis des résultats que n'auraient pas permis les moyennes qui, en premier lieu, avaient été envisagées.

N'y revenons donc pas et contentons-nous d'annoncer que, dans leur ensemble, celles de Paris-les Pyrénées-Paris, qui ont été tout particulièrement étudiées au cours des huit années précédentes, seront maintenues comme en 1928; dans les étapes de montagnes, soit à 30 et 35 kilomètres; dans la traversée du Massif Central, elles seront également de 35 à 40; pour les étapes de plaine, telles que Paris-Bordeaux, bien que cette étape se courre en partie de nuit, Bordeaux-Pau, Perpignan-Toulouse, Clermont-Ferrand-Paris, ces moyennes seront donc de 40 à 45 kilomètres selon les catégories.

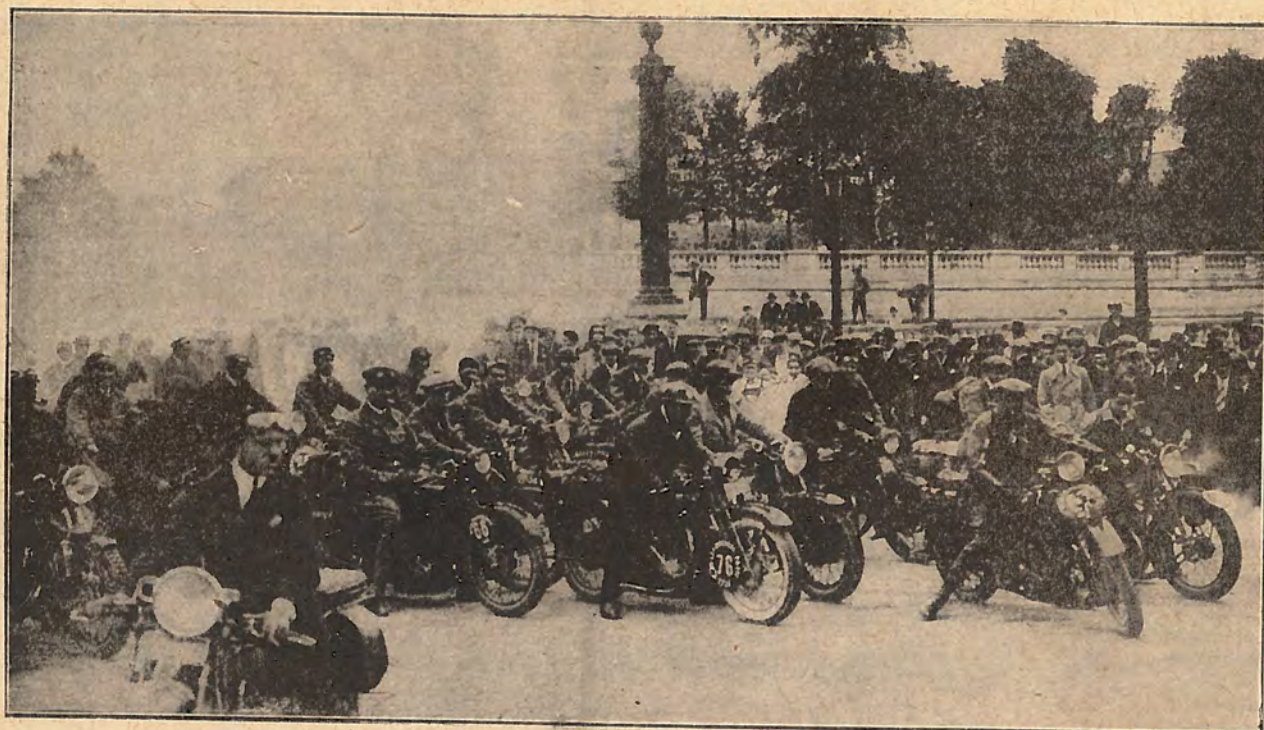
Le Classement

Nous prévoyons, pour cette année-ci, comme en 1927 deux classements.

1^o Un classement par catégorie; 2^o Un classement général.

1^o Classement par catégorie : il y aura un classement pour les Constructeurs ou professionnels et un second pour les indépendants; ces classements seront établis suivant le nombre de points obtenus dans les divers contrôles horaires, celui ayant totalisé le plus grand nombre de points étant premier. Les points de contrôles horaires seuls seront totalisés.

2^o Classement général : celui-ci se fera toutes catégories réunies, les ex-aequo étant départagés par les temps obtenus dans la montée du Tourmalet.



1928. — En route pour le départ du Championnat de la montagne, Place de la Concorde

La Montée du Tourmalet

Il y a deux ans, nous avions pris comme base, établie d'après les années précédentes, un nombre de minutes accordées à chaque catégorie et d'après laquelle le concurrent qui avait égalé ce temps, qui avait même fait un temps inférieur, était premier et le classement s'établissait d'après les temps mis par les concurrents moins vite.

Ce classement nous donna d'excellents résultats il y a deux ans.

L'année dernière, ces mêmes règlements avaient été déposés à l'U. M. F., mais des commissaires décidèrent, pour précisément éviter qu'il y ait un trop grand nombre d'ex-æquo, de transformer ces règlements et de dire que le concurrent qui monterait le plus vite, serait le premier et ainsi de suite.

Cela aurait pu être une grave erreur, nous devons le reconnaître et ceci, malgré les résultats assez intéressants que la formule donnait, mais il faut bien le dire, ce n'était ni plus ni

moins, qu'une course de côte et notre théorie n'a pas changé à ce sujet : il n'est pas intéressant de faire couvrir des pur-sang avec des chenaux de labour.

Nous allons donc revenir, cette année-ci, aux chiffres de base qui vont nous permettre le partage des concurrents ex-æquo en vue du classement général.

Les temps de la montée du col de Tourmalet seront pris à la pendule et le classement se fera à l'avantage du ou des concurrents ayant réussi à monter le col dans un temps inférieur ou égal aux temps de base indiqués sur les règlements.

Le départage se fera à l'avantage du détenteur du temps minimum ; les temps de base du col du Tourmalet seront publiés dans un prochain article.

Départs Arrêtés

Les départs pour la montée du Col seront donnés en principe moteur arrêté, au fur et à mesure que les concurrents se présente-

ront à Luz, et ceci sans aucune neutralisation.

Nous avons intentionnellement adopté ce départ arrêté de façon à permettre au public de se rendre compte des machines qui sont les mieux qualifiées pour partir facilement.

Vingt minutes de neutralisation

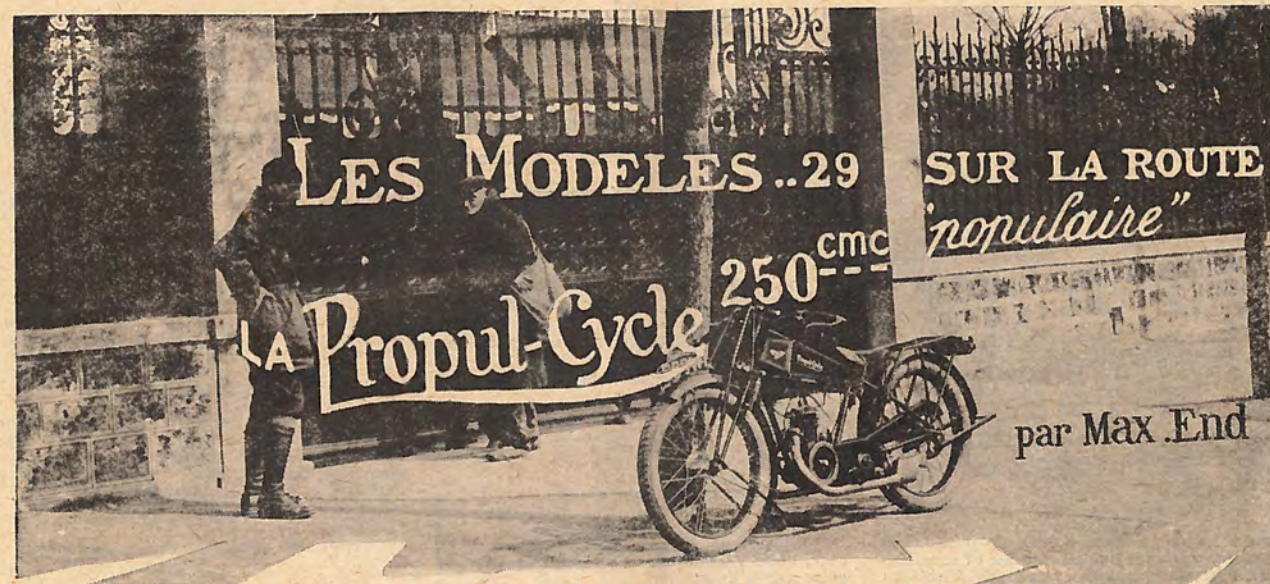
Une neutralisation de 20 minutes sera prévue en haut du Col du Tourmalet de façon à ce que le groupe se reconstitue après le chronométrage de la montée.

Pendant cette neutralisation, les machines ne seront pas mises en parc fermé et seront laissées entre les mains du concurrent.

(A suivre)



Le repos... dans la montagne



Caractéristiques

Moteur : Duten à distribution mixte, double échappement, course 60, alésage 70, carburateur Gurtner monomanette, magnéto Saga commandée par chaîne Renold sous carter étanche.

Boîte : Staub, chaîne-chaîne, 3 vitesses, kick, embrayage à disques multiples.

Roues : Pour pneus de 26 x 3, moyenne pression.

Freins : Ydral dans les moyeux AV et AR, tambour de grande section.

Cadre : surbaissé en berceau, fourche Munro-Confort, avec amortisseurs réglables.

Réservoir : Contenance 11 litres de pétrole.

Selle : Planor suspendue en trois points.

Porte-bagages : Solidement triangulé en tubes de forte section, prévus pour l'emploi du tansad et recevant un réservoir d'huile de secours.

Finis : Garde-boue enveloppants, béquille AV et AR. Sacoche sur réservoir. Présentation émail noir, filets rouges.

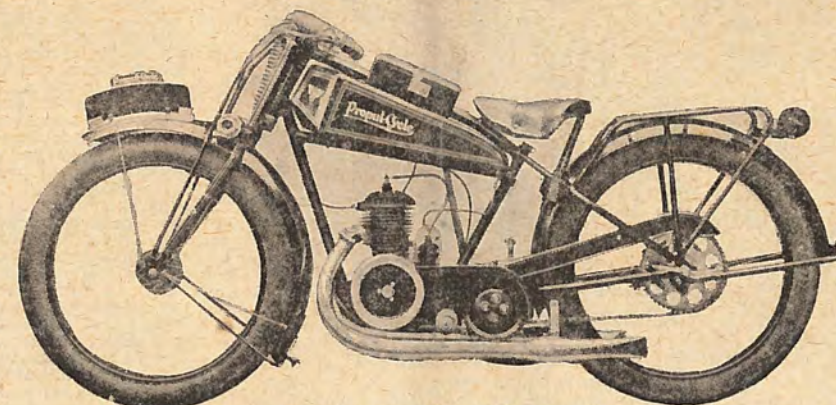
2.950 francs une moto 250 cmc, 3 vitesses chaîne-chaîne, double échappement, bref une machine moderne dans ses conceptions et ses réalisations, voilà qui méritait un essai.

Quand on regarde plus en détail la machine, on est surpris de la voir en tous points semblable à des motos de prix beaucoup plus élevé ; je veux citer entre autres points dignes d'être mentionnés :

une fourche à parallélogramme « Munro-Confort », type 500 cmc, à raccords brasés et comportant des amortisseurs réglables ; des roues de grand diamètre munies d'Hutchinson 26x3, moyenne pression et montées sur les fameux moyeux freins Ydral de chez Lardy, à large tambour ; un réservoir à bord agrafés, rivés et soudés contenant 11 litres ; un guidon-sport orientable. Pour la partie mécanique, un 250 cmc deux-temps à distributeur et alimentation mixte muni d'une pipe d'échappement à double sortie, remarquable et pro-



En route pour l'essai ; au second plan Yvan Court en compagnie de qui furent effectués les essais de côte en tan-sad.



Vue d'ensemble, côté volant.

priété de Propulcycle ; une boîte 3 vitesses, embrayage à disques multiples que l'on ne trouve pas toujours sur des machines plus chères.

Les garde-boue, l'émail, les nickels, tout est soigné et rien, en réalité, ne déceit le secret de ce bon marché ; ce n'est du reste pas dans la machine elle-même qu'il faut en chercher la raison, mais uniquement dans la compréhension commerciale, la conduite et la gestion de l'affaire ; comment ? il n'importe... le fait est de savoir si, pour 2.950 francs, Propulcycle livre une bonne machine ; l'essai et les performances réalisées répondront « oui ». Les performances : les Six Jours d'Hiver, Roubaix-Paris-Roubaix, et, si Court, le coureur de la maison, n'avait pas été accidenté par une automobiliste débutante, le Tour de France sans doute, étaient capables de prouver surabondamment les qualités du Propulcycle d'autant que, pour pouvoir livrer des motos de série à ce prix, on ne peut envisager les frais d'un service de course et des machines spéciales et coûteuses, mais qu'on prend part aux épreuves avec de la série.

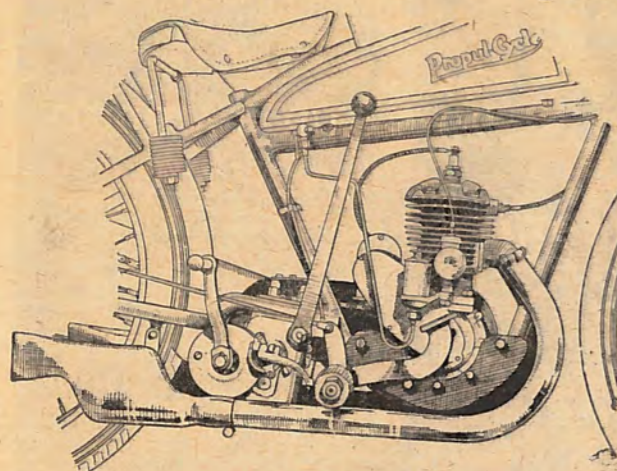
C'est également avec la moto destinée à un client que l'essai a été effectué.

Surpris au début par une fourche très douce, je fus néanmoins bientôt à l'aise sur le Propulcycle, la position en selle (selle Planor suspendue en 3 points), est bonne et la conduite est des plus classiques : débrayage à gauche, changement des vitesses par levier direct, une seule et suffisante manette actionnant le Gurtner dont l'accélération très franche ne fait pas sentir la nécessité d'une manette d'air supplémentaire.

Les épreuves plus haut signalées ont été du reste effectuées avec le même carburateur monomanette. Le frein à main, sur la roue avant, est à la poignée droite ; le frein au pied en avant du pied droit ; l'un et l'autre sont très efficaces.

La machine en ordre de marche pèse environ 85 kilos et le rapport des vitesses de 1 à 5 1/2 en prise, permettant d'atteindre le 80 comme vitesse-limite. Le moteur, grâce à sa distribution mixte, tourne invariablement en deux-temps et ses rapports de course, 60 %, à alésage, 70 %, en font un remarquable cramponneur en côte.

A titre d'exemple, voici quelques essais dans la classique côte de Picardie, 5 % : Départ arrêté du bas de la côte, je suis arrivé au sommet à 56 pour un premier essai, à 58 pour un second. Un troisième essai, comme passa-



Détails de la partie mécanique homogène et remarquez que les différents organes sont bien groupés tout en restant très accessibles.

Voici donc une machine populaire qui se révèle en même temps une moto amplement suffisante pour l'emploi du tansad, pour lequel, du reste, le porte-bagages est calculé.

La consommation, sur parcours normal, est de 3 litres de mélange aux 100 kilomètres, ce qui est rationnel pour un moteur nerveux.

Rien à l'usage ne révèle que quelque chose ait été négligé pour arriver au bas prix et l'on peut dire, en toute franchise, que la 250 cmc. Propuleycle est une moto populaire, certainement capable de donner la plus entière satisfaction à ceux qui mettront en elle leur confiance.

Propuleycle a prouvé qu'il était possible de faire de la bonne mécanique pas chère: il était nécessaire de faire savoir à chacun que bon marché et bonne qualité, quand on savait s'y prendre, pouvaient aller souvent de pair.

MAX END

ger du tansad, nous a permis de grimper la côte, à deux, à un bon 46 en prise et sensiblement à la même vitesse en seconde. Toujours

à deux, nous avons démarré au milieu de la côte, côté Versailles, et avons pu prendre la prise avant le sommet.

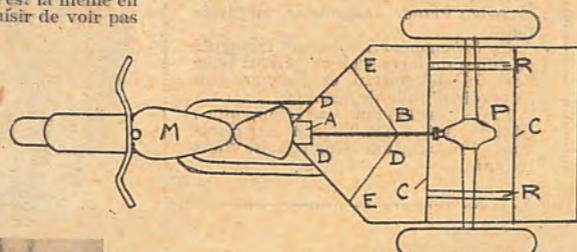
La Page des tri-moteurs



Le tri au Japon

Abonné depuis peu (77.968) je me permets de vous faire tenir ces lignes que je crois susceptibles de vous intéresser. Ma profession me permet de vous causer des colonies, et de l'étranger, l'Extrême-Orient en particulier. Pourriez-vous, par l'organe de votre revue, me dire pourquoi, dans une colonie comme l'Indochine, les motos françaises sont-elles presque invisibles alors que les machines étrangères sont assez nombreuses. Pourtant beaucoup de sous-officiers ou même soldats des garnisons comme Saïgon seraient heureux

d'avoir une moto. Je vous assure qu'il y a beaucoup à faire. La situation est la même en Chine et au Japon: on a le plaisir de voir pas mal d'autos françaises, mais pas de motos. Il faut, pour ces pays, des cylindrées moyennes, pas en-dessous de 350 cmc., au Japon surtout, beaucoup de triporteurs pour le commerce. Ne croyez-vous pas que nos constructeurs trouveraient un bon marché dans ces régions? Je suis certain que nos tris actuels



peuvent s'aligner avec les machines étrangères déjà sur le marché. Je vous avouerai qu'un motocycliste qui aime la construction de son pays est touché de ne plus en voir dès qu'il s'en va un peu loin.

CHARRIER, abonné n° 77.968.

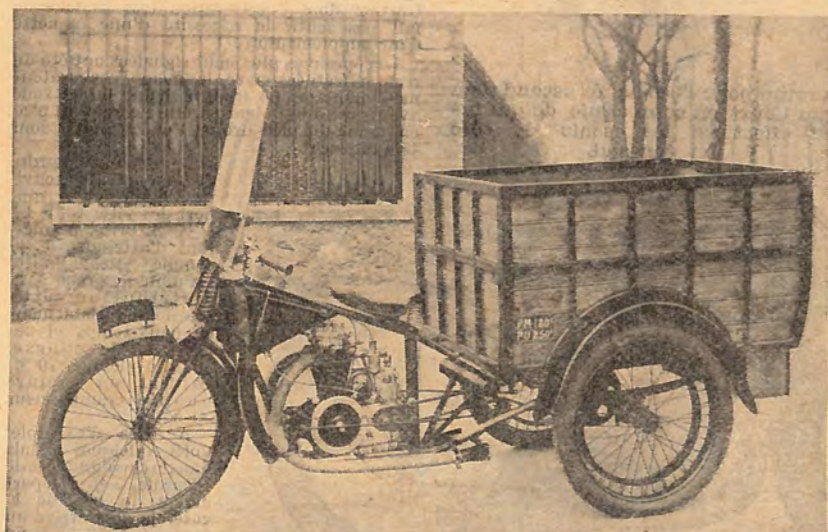
Le croquis ci-dessus.

Il y a quelque temps j'avais aperçu, sur un de tes numéros, qu'on allait lancer le châssis Bert s'adaptant à la place de la roue avant de la moto. Cette idée est très bonne, mais à mon point de vue, je crois qu'un châssis arrière serait de beaucoup supérieur quoique nécessitant une dépense supplémentaire pour le système de transmission du mouvement qui demanderait pont arrière et différentiel.

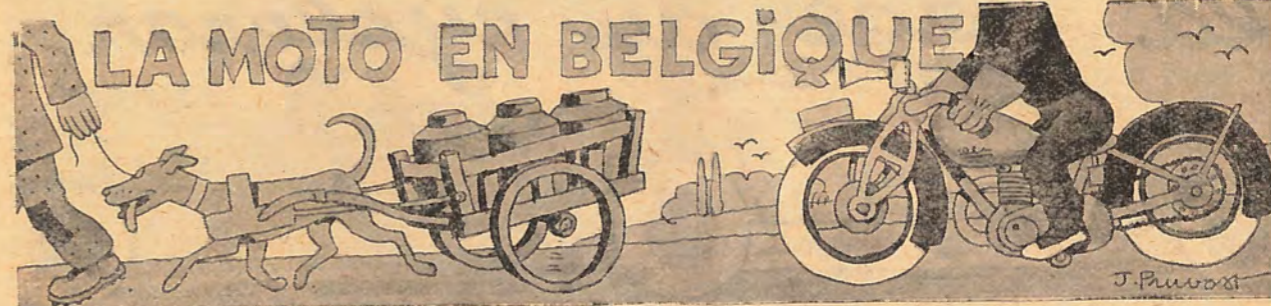
L'accouplement du châssis au cadre, en supprimant roue et garde-boue de la moto, serait des plus simples et solides, car on pourrait prévoir plusieurs points d'attache au cadre. Le châssis pourrait être en tube ou tôle emboutie et supporté par des ressorts à lames. La transmission se ferait uniquement par cardan avec modification de la boîte de vitesse. Les roues en tôle interchangeable et munies de tambours pour freins puissants.

Voilà qui rajeunirait beaucoup de motos et qui permettrait une adaptation parfaite à la campagne où sont malheureusement nombreux les ennemis du sidecar et même de la moto.

Robert MÉRY.



-La maison Ninon vient de lancer sur le marché un modèle de camion-trimoteur dont le succès sera grand: bloc-moteur Chaise, poids du véhicule 180 k., poids utile: 250 k. - Un essai paraîtra sous peu dans ces colonnes.



Le Grand Prix Maurice Defoin

Le Grand Prix Maurice Defoin, organisé avec soin par l'Union Motor de Dinant, s'est disputé avec un énorme succès sur le circuit de Sorinnes. Toutes les courses donnèrent lieu à du beau sport et le record de la recette fut battu de loin. Tant mieux! Voici les divers résultats:

- Juniors:
 - Catégorie 350. — Stevens, 80 km. en 1h. 9 m.; 2. Tacheny; 3. Malfaire.
 - Catégorie 500. — 1. Masset, 93 km. en 1 h. 19 m. 26 s.; 2. Mahaux; 3. Poncin.
- Excellent démonstration du vainqueur qui possède d'indéniables qualités de pilote.
- Petites cylindrées:
 - 250 juniors. — 1. W. O. Marcel; 175 seniors. — 1. W. O. Mairesse sur Lady;
 - 250 seniors. — 1. Schoupe sur la Mondiale;
 - 250 expert. — Fondu sur la Mondiale.

Les sidecars: Match impressionnant entre Vico et Mariette qui se termine à l'avantage du pre-

mier après diverses alternatives. Milhoux, parti en tête, éclate au premier tour.

Classements: 500 juniors. — 1. Goffaux; 500 seniors. — 1. Vico sur Gillet, meilleure performance des sidecars; 500 experts. — 1. Milhoux sur Gillet.



Le Grand Prix de Belgique.

lignes droites le second le comble dans les virages à force d'audace et de témérité.

Pendant les 4 premiers tours, Demeuter reste au commandement. Il crève et Bentley passe pour continuer avec un brio extraordinaire et terminer avec une avance de plusieurs tours sur Pianatti.

Le vainqueur laissa une impression énorme étant le seul à ne pas couper les gaz dans la courbe rapide qui se dessine à l'entrée de Sorinnes. Classement. — 1. Bentley sur Gillet, 500 cmc.; 2. Pianetti sur Rudge Withworth. Excellente journée de grand sport, parfaite en tous points, qui fait honneur à l'Union Motor de Dinant. — G. DETAILLE.

Le Grand Prix de Belgique

Le 14 juillet aura lieu sur le circuit de Francorchamps le Grand Prix de Belgique de motos organisé par le F. M. B.

C'est la plus grosse épreuve du calendrier belge qui retient d'ailleurs l'attention de tout le monde sportif français.

C'est une épreuve de vitesse disputée con-



Vico qui s'impose cette année en sidecar (Gillet).

En 350 cmc. Achille (Vélocette) prend la tête et la conserve jusqu'à la fin, résistant aux assauts répétés de Piccolo (Triumph).

Classement: 1. Achille, 98 km. en 1 h. 16. En 500 cmc., Vroonen (Gillet) le recordman du Bol d'Or, repasse au commandement au premier tour, mais est retardé. Schoupe (La Mondiale) passe et gagne.

Superbe succès pour la bonne machine avec cadre en tôle d'acier emboutie. Classement: 1. Schoupe (La Mondiale); 2. Delhy (Norton).

Les experts: En 350 cmc., Mawet (Bovy) l'emporte sur Ereslau (A. J. S.) après s'être imposé le plus rapide dès le début.

Par contre en 500 cmc. ce fut une histoire autrement mouvementée. D'abord Demeuter prend la tête devant Bentley et ce que le premier gagne dans les



(En tête) Edmond Claessens, qui sur Saroléz 500 cmc. a frisé les 180 kilom. à Ostmalle.

Achille qui a mis à Dinant un joli succès à son actif sur Vélocette.

Bentley, le grand as belge.

formément aux règlements de la F. I. C. M.: la course a lieu sur le circuit de Francorchamps (14 km. 900) sous la forme d'un triangle: Francorchamps, Malmédy Stavelot.

Les 500 auront 28 tours (417 km. 200). Les 350 auront 26 tours (387 km. 400). Les 250 auront 22 tours (327 km. 800). Et les 175 auront 18 tours (268 km. 200).

Les droits sont assez élevés, mais la valeur de l'épreuve les justifie amplement: 750 fr. par machine, soit 150 belgas jusqu'au 4 juin et ces droits passeront à 1.000 francs à partir de cette date jusqu'au 2 juillet.

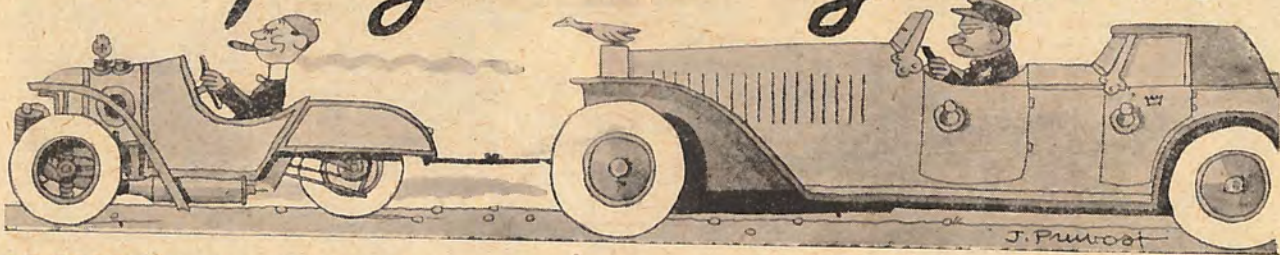
Une particularité a été comprise en ce sens que les vainqueurs du «Tourisme Trophy Anglais» dans leur catégorie ont le droit de résilier leur engagement au Grand Prix belge.

L'épreuve est dotée de prix importants: 5.000 francs comme premier prix.

Plus de 25.000 francs sont d'ailleurs prévus ainsi qu'une coupe offerte par les Etablissements Terry, attribuée au plus régulier des coureurs, quelle que soit sa catégorie.

Cette coupe, acquise définitivement par deux victoires, fut gagnée en 1925 par Vaneste en 1926 par Longman, en 1927 par Wood sur Norton, et l'année dernière par Dodson sur Sunbeam.

La page du cyclecar



LE COURRIER DU CYCLECARISTE

Pneus et shimmy

Possesseur d'un Amilcar 6 CV. sport, qui file bien (sans différentiel), avec roues Rudge 700x80; est-il prudent d'y monter des 700x100 à talons? Ou vaut-il mieux le munir de 710x90?

L'arrière est très souple, mais l'avant, malgré les amortisseurs, secoue assez; et même à tel point que mon capot bouffe le radiateur.

BURGADE, La Roche.

Le 700x100 étant prévu pour se monter sur les mêmes jantes que le 700x80, son emploi est préférable à celui du 710x90 qui lui n'est pas recommandé par les fabricants pour remplacer le 700x80: toutefois, nous l'avons constamment fait sans ennui. Le seul risque d'un pneu plus gros serait l'apparition de shimmy, mais l'Amilcar n'y est pas sujet. Si vous en notez la présence, équilibrez vos roues.

Vive mon petit véhicule!

Possesseur d'un cyclecar « Alcyon », il me donne les joies d'une petite voiture, facile à conduire, nerveux: il ne me demande la première vitesse dans les pentes raides que s'il a été arrêté dans son élan que je lui maintiens à 45 ou 50 à l'heure; un exemple: de retour à Paris à 3 personnes d'une moyenne de 65 kgs., j'ai monté Gaillon en 1^{re} à 25, les côtes dans les parages où j'habite sont montées aux 2/3 en 2^e, telles que Moulineaux ou la Valette, mais avec deux personnes.

Il y a un mais, et je serais heureux d'y trouver un remède, « les départs sont capricieux »: en un mot, j'ai du mal à partir, je surveille les bougies, je prends des précautions pour ne pas noyer mon carburateur, mais un départ m'est toujours une obsession.

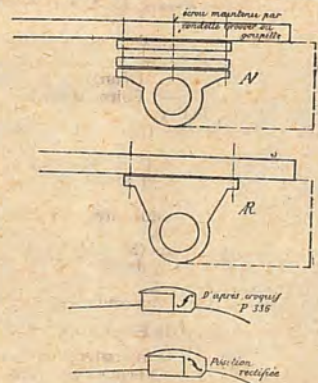
Merci de tout cœur si vous insérez ces lignes et si un aimable cyclecariste me donne le bon tuyau car j'aime mon cyclecar qui ne m'a jamais laissé en panne; tant qu'à l'entretenir et aux frais, je les considère presque nuls

la consommation d'essence peut-être, presque 7 litres aux 100 km. — mais, au bout de 7.000 kilomètres, je n'ai pas encore eu de crevaisin! et vive les beaux jours, il y a encore bien des sites que je rêve d'aller visiter.

R. DETOUDEVILLE

Coquille et goujon

Nous avons reproduit dans *Moto Revue*, page 335, un projet de châssis de cyclecar. L'auteur nous écrit pour nous envoyer les renseignements complémentaires suivants: « J'ai été particulièrement flatté de l'insertion de mon élucubration dans votre dernier numéro et navré que vous ne compreniez pas la direction. Peut-être le mot boulon vous a-t-il fourvoyé? En fait, ce serait un goujon fixé dans le plateau inférieur du roulement et traversant le plateau supérieur et le longeron-plateau supérieur. L'écrou, destiné à tenir les deux plateaux du roulement rapprochés, serait maintenu



juste à point par une rondelle Grover ou une goupille.

Et le Sima-Violet?

Possesseur d'un cyclecar S. I. M. A. Violet modèle 1925, avec allumage par volant magnétique. Je suis satisfait du côté mécanique de ce petit véhicule, mais pour l'allumage, c'est différent. A froid, après quelques essais infructueux, j'arrive à le mettre en route, mais lorsque j'ai roulé un moment, surtout l'été par temps chaud, après avoir arrêté le moteur il m'est impossible de repartir, à moins d'avoir une descente à ma disposition ou d'employer à me pousser une personne complaisante.

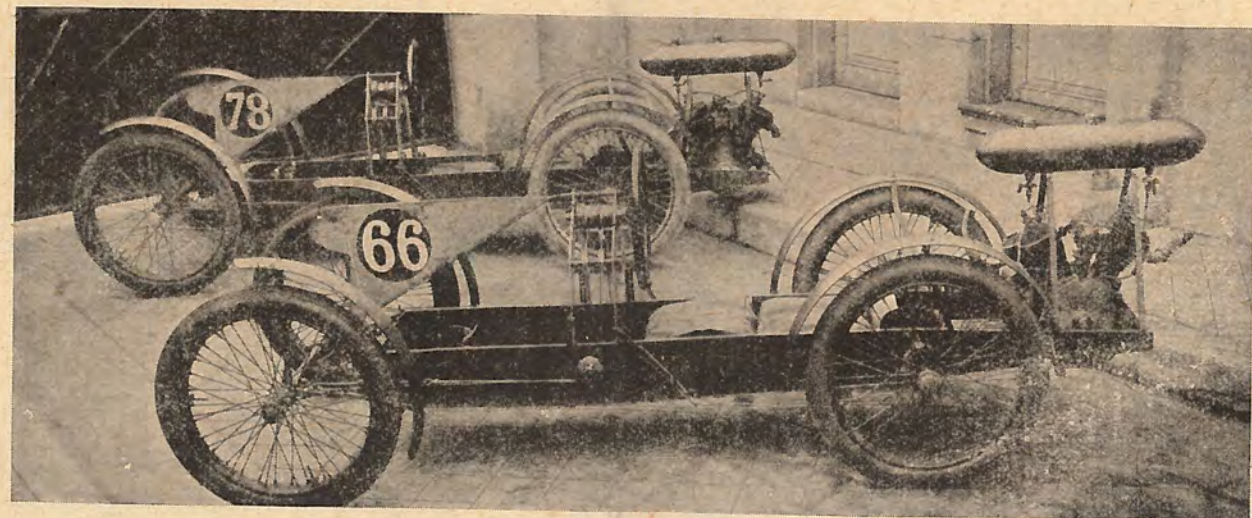
Je crois plutôt que le tort vient du volant qui ne fournit pas une étincelle assez chaude pour un départ facile. Après quelques tours de manivelle l'essence noie les bougies et il faut les changer, nettoyer, etc.

Les vis platinees sont propres et bien réglées, la rupture se fait bien. Faudrait-il faire renforcer l'aimantation du volant? L'avance fixe de 4 mm est-elle suffisante? Est-ce la chaleur dégagée par les cylindres qui chauffe le volant et empêche ou plutôt amortit l'étincelle?

Marius COURBARY, St-Igny.

Non, nous ne croyons pas non plus qu'après 4.000 kms les pistons puissent être en cause. La difficulté vient soit de la carburation soit de l'allumage. La difficulté de départ à chaud provient en général d'un excès d'essence.

L'avance est correcte, mais il est probable que le volant magnétique donne mal. La désaimantation partielle est possible, mais un écartement incorrect des vis platinees (un demi-millimètre) au condensateur en mauvais état sont des causes possibles. Essayez des bougies à trois électrodes... La chaleur dégagée n'est pas suffisante pour affecter à ce point le fonctionnement du volant magnétique. Celui-ci a d'ailleurs été abandonné et remplacé par un allumage à batterie et bobine.



L'Elfe, un des laboratoires ambulants que l'organisateur du Bol d'Or, Mauve, a promené jadis sur les routes de France

Dans les clubs



Le M. S. C. de Lille

Le Moto Sporting Club Lillois est maintenant affilié au M. C. du Nord de la France. Son actif président Sergeant bien connu a mis sur pied une belle épreuve de course sur prairie à Ronchin pendant les fêtes de l'aviation de Lille. Ce jeune Club plein d'activité, se propose de faire parler de lui pendant la saison.

Le kilomètre lancé à Châteauroux.

L'A. C. du Centre et le Moto Club du Berry organiseront avec le concours du *Matin*, la course dite du kilomètre lancé (départ et arrivée lancée). Cette épreuve dont l'intérêt sportif n'échappe à personne sera disputée le 16 juin prochain à Châteauroux, sur la route N143. L'épreuve comprendra autos et motos toutes catégories — amateurs et professionnels — en plus des prix un prix spécial de valeur sera attribué au meilleur temps autos, de même au meilleur temps motos. Renseignements et règlements sur demande à l'A. C. du Centre, 10, place Lafayette, Châteauroux, et à *Moto Revue*, rue Vivienne, 51, Paris (2^e).

Le rallye des forêts

Le Syndicat d'Initiative d'Enghien-les-Bains organisera le 2 juin, avec le concours de l'Automobile-Club de l'Île-de-France, et sous le patronage du *Petit Parisien*, une manifestation automobile et motocycliste dite « Rallye des Forêts » qui sera disputée sous forme d'épreuve de régularité d'une distance de 57 kilomètres. Le circuit passera par des localités situées en bordure des forêts de Montmorency, l'Isle-Adam et de Carnelle. Cette épreuve est dotée de très jolis prix en espèces et en objets d'art offerts par le Syndicat d'Initiative d'Enghien-les-Bains, l'A. C. I. F., le *Petit Parisien* et la ville d'Enghien. Les engagements (10 francs pour les motocyclistes et 20 francs pour les automobiles) sont reçus au Syndicat d'Initiative d'Enghien et à l'A. C. I. F., 8, place de la Concorde, Paris. L'après-midi un gymkhana automobile se déroulera sur la place de Verdun à Enghien-les-Bains.

U. M. F.

JUIN

- 1-2. — Endurance Haute-Normandie (M. C. Seine-Inférieure).
- 2. — Epreuve de vitesse (M. C. Lyon).
- Circuit Gattières (M. C. Nice).
- Côte de Château-Thierry (A. C. P. A., *Echo des Sports*).
- Côte Mon-Repos (M. C. Bordeaux).
- 9. — Circuit de Libourne (M. C. Bordeaux).
- Toul-Nancy (M. C. Lorrain).
- Côte Mothe-Saint-Héraye (M. C. Deux-Sèvres).
- Circuit Péronne (A. C. Picardie).
- Côte de l'A. C. du Forez.
- Championnat des Aviateurs. (M. C. I. F.).
- Côte de Saint-Laurent (M. C. Ardennes).
- Kilomètre lancé (M. C. Nice).
- 15. — Rallye-Toulouse Barcelone (U. M. Midi).
- 15-16. — Circuit Provence (M. C. Marseille).
- 16. — Le Raidillon (M. C. Bordeaux).
- Course col de Brans (M. C. Nice).
- Grand Prix (M. C. Lyon).
- 16-1^{er} juillet. — Foire d'échantillons de Bordeaux.
- 23. — Régularité (A. C. et U. M. Charente).
- Grand Prix du M. C. de Bordeaux.
- Côte du Ballon d'Alsace (A. C. Belfort).
- Epreuve de régularité Fréjus-Plage (Nicea Motor).
- Côte Saint-Alban (M. C. Forez).
- 29. — Grand Prix de l'U. M. F.

Circuit d'endurance de Haute-Normandie

C'est le 2 juin que se disputera le Circuit d'endurance de Haute-Normandie, organisé

par le M. C. de la Seine-Inférieure, avec le concours de l'A. C. de l'Ouest; cette épreuve de régularité de 370 kilomètres pour les petites cylindrées et de 480 kilomètres pour les grosses cylindrées promet de remporter le plus gros succès. Le parcours sera tracé en étoile avec Rouen comme centre et comme point de départ et d'arrivée. Deux beaux challenges sont offerts par le *Journal de Rouen* et *Normandie-Sports* qui patronnent cette épreuve.

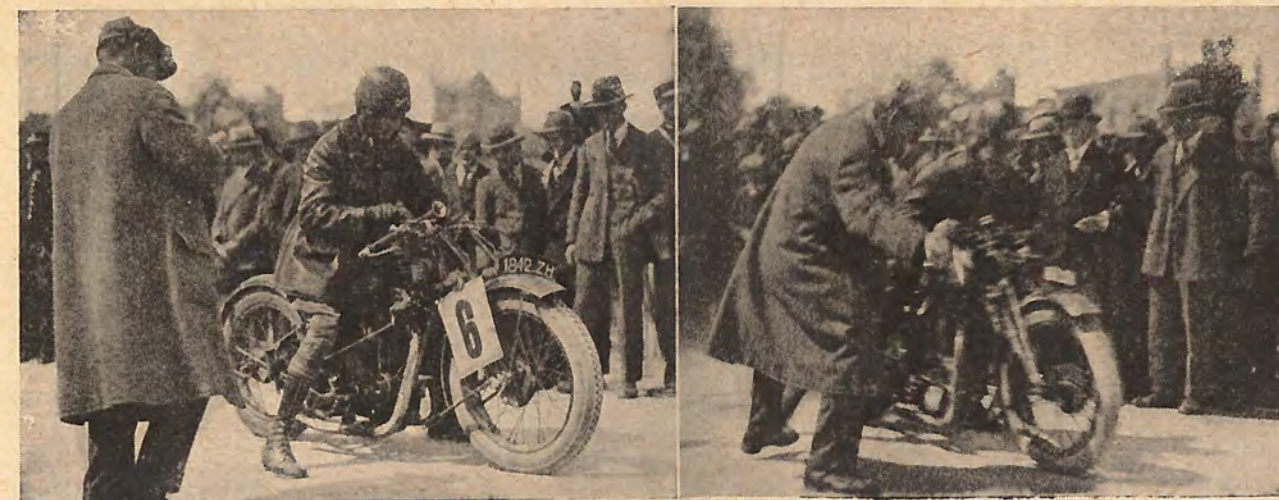
Une fête de bienfaisance

Le 16 juin, l'Automobile-Club du Centre organise avec le 3^e régiment d'aviation de chasse, une grande fête de bienfaisance, avec le concours du journal *Le Matin* et de la ville de Châteauroux. Cette fête a une particularité qu'il nous oblige de signaler: les motos et les autos participeront à cette démonstration plutôt réservée aux avions. A 9 heures, sur la route nationale, n° 43, aura lieu une course du kilomètre arrêté, arrivée lancée, réservée aux motos toutes catégories, avec de nombreux prix, dont la Coupe Paul Dubard. Dès 11 h. 30 aura lieu la remise des prix par l'Automobile-Club du Centre. L'après-midi se déroulera un meeting d'aviation.

Les clubs doivent y aller

Il y a des épreuves régionales dont l'intérêt est suffisamment intéressant pour que *Moto Revue* attire l'attention sur elles. Il faut que les clubs des localités environnantes participent à ces démonstrations.

Dans cet ordre d'idées, nous avons, par exemple la course de raidillon du Val Suzon qui a lieu le 2 juin et qui est organisée par l'Amicale motocycliste dijonnaise. Cette épreuve n'est pas difficile pour les machines, elle n'est pas dangereuse et pour les clubistes et l'amateur, elle est un banc d'essai. En outre l'accueil que l'on reçoit à l'Amicale Motocycliste Dijonnaise nous fait un devoir d'engager tous les groupements du Jura, de Saône-et-Loire, du Doubs, de la Nièvre, de l'Yonne, de la Haute-Marne, de la Haute-Saône à y assister. Les clubs de la région parisienne se doivent aussi de se rendre à Dijon.



Course de côte des Dunes à Poitiers. — M. Gallot du M. C. P. sur 350 cmc. Soyer. Creusé, Président du M. C. P. au départ sur 500 Gillet.



Une sortie Dollar organisée le 28 avril : c'est M. Lambert, de Lizy-sur-Ourcq qui manifeste cette activité.

Sortie-régularité sur Paris-Reims le 16 juin 1929

Le Moto Club de la Seine organise le 16 juin une épreuve de régularité sur le parcours Paris-Reims.

Départ de Pavillons-sous-Bois, Meaux, 35 km.; La Ferté-sous-Jouarre, 55 km.; Château-Thierry, 81 km.; Dormans, 104 km.; Châtillon-sur-Marne et Reims, 143 km.

Les concurrents seront répartis en 4 catégories :

175 cmc. 32 km.
250 et side jusqu'à 350 36 km.
350 et side jusqu'à 500 40 km.
500 et au-dessus, cyclecars et voitures. 42 km.

En cours de route, un contrôle fixe et un contrôle secret. Le contrôle secret sera placé à Château-Thierry, dit le règlement!!!

Les concurrents sont tenus de donner en même temps que leur engagement le numéro d'immatriculation de leur machine, celui-ci devant servir pour les contrôles. Il n'y aura pas de disques.

Les engagements sont reçus au Siège, 10, boulevard Beaumarchais, à Paris; engagements 10 francs par concurrent jusqu'au 12 juin et jusqu'au départ.

Une sortie Dollar réussie

Un peu d'histoire... C'est Gnome et Dollar qui, en 1925, ont lancé en France les sorties collectives motocyclistes dominicales qui firent pendant local aux grands rallies *Moto Revue*. Et depuis, les clubs se sont formés nombreux qui ont repris la formule, avec succès souvent. Ces temps derniers, Lambert, l'agent actif de Dollar à Lizy-sur-Ourcq, a repris les sorties antérieures où Druz fut un des plus ardents jadis, et le 18 un groupe Marnais se réunissait à un groupe parisien très compact; il y a un certain attrait spectaculaire dans de telles sorties de la même marque, à la condition de ne pas être trop fréquentes : elles complètent heureusement à tous points de vue les sorties de clubs dominicales.

Le Gymkana de Jarny

Le Pingouin-Moto-Club, avec le concours du M.C. Moselle, fit un gymkana le 18 mai. Le P. M. C. est un club pépère ainsi que son copain le M. C. M. La gaité est de loi, le sport aussi. Le P. M. C. a, ce printemps, organisé trois sorties, un gymkana à Giromont, qui eut



Le gymkana du P. M. C. de Jarny, le 18 mai; le M. C. Moselle apporta son concours. + De Lapparent, l'as du M. C. M. qui vient de sauter au trempin 10 m. 20.

grand succès, a participé le 19 au Rallye ballon du C. M. M. et sera en 175, 250, 350, au Toul-Nancy le 9 juin. Il organise un Gymkana-Rallye le 16 juin, avec le concours du M. C. M. envoie des représentants à Paris-Les Pyrénées. Il n'a que 35 membres actifs mais réellement actifs; le président en met un coup pour que ça marche!

F. F. M.

JUIN

2. — Rallye Ballon (M. C. B.-O.). Orléans-Vichy (M. C. Orléans). Rallye. Parcours secret (Belleville M. C.).
9. — Régularité (A. M. C. Avallon).
16. — Paris-Reims (M. C. Paris et Seine).
- Sortie sur Nancy (M. C. Strasbourg).
- 15-16. — Saint-Denis-Rouen (M. C. Dyonisien).
16. — Paris-Provins (Belleville M. C.).
23. — Mantes-Vernon (M. C. Briard).
- Rallye-Contravention (M. C. Dyonisien).
30. — Concours de Pêche (Belleville M. C.).
- 29-30. Grand Prix d'Orléans (M. C. Orléans).

Le programme touristique du M. C. Lyon

30 juin. — Rallye.
14-15 juillet. — Sortie sur le Lautaret-Galibier.

15 août. — Sortie.
15 septembre. — Rallye.
10 novembre. — Rallye.

Le Circuit de l'Auxois

Pour la deuxième fois, le Circuit de l'Auxois s'est disputé le 19 mai. L'épreuve obtint un succès éclatant. L'organisation irréprochable, grâce au sympathique vice-président Gaston Martin, bien secondé par MM. Bizouard, Buteau, Langin, Luotte, Patroux, Roumier, Baraut.

Le départ, donné à 13 h. 15, 17 motocyclistes s'élancèrent sur le circuit.

Dès le premier tour, le record établi l'an dernier est battu par Mercandalli en 18 m. 53 s.

La course motos fut gagnée par Perrot de l'A. M. C. S.

1. M. Perrot Roger (A. M. C. S.), 8 points.
2. Pettelot, 15.
3. Fontaine (A. M. D.), 16.
4. Vial (A. M. D.), 17.
5. Bidolet (A. M. C. A.), 18.
6. Mercandalli (A. M. C. A.), 18.
7. Leneuf, 38.
8. Devassine (A. M. C. S.), 41.
9. Farache (A. M. C. S.), 46.
10. Sauvry (A. M. D.), 53.
11. Deschuches (A. M. D.), *ex aequo* Collot (A. M. C. S.), 55.
13. Grillot (A. M. C. S.), 225.
- 28 engagés, 17 partants.

Les voitures prennent le départ à 16 h. 30. La lutte mit aux prises 3 Amilcars de puissance égale, les 4 tours furent couverts à grande vitesse et les conducteurs firent l'admiration des spectateurs par leur maîtrise. Le premier prix fut remporté par M. Baillet, avec 4 points; il gagne la coupe offerte par l'A. C. Bourguignon.

1. M. Baillet (A. M. C. S.), 4 points.
2. M. Mias (A. M. C. S.), 8.
3. M. Pierre (A. M. C. S.), 8.
4. M. Yelmini (A. M. C. S.), 9.
5. M. Cheviet (A. M. C. S.), 12.
6. M. Pitois (A. M. C. S.), 12.
7. M. Capitain (A. C. M. S.), 13.
8. M. Saunois (A. M. C. S.), 13.
9. M. Hivert (A. M. C. A.), 15.
10. M. Jacquinet (A. M. C. S.), 15.
11. M. Bizouard (M. A. M. C. S.), 16.
12. M. Schiever (A. M. C. A.), 17.
13. Mme Bertrand, 18.
14. M. Blondeau, 19.
15. M. Martin R., 19.
16. M. Rigoulot, 20.
17. M. Henry's, 36.
18. M. Norga, 66.
19. M. Perret, 77.
20. M. Lamblin, 100.
- 25 engagés, 25 partants.

Course de côte...

Le Moto Club de Floirac organise pour le 16 juin une course de côte à Floirac. Ce club est tout nouveau. Il a été formé le 29 janvier dernier. Une grande activité règne dans ce club. Nous espérons que sa première épreuve remportera le succès qu'elle mérite.

Le Challenge Jeanjean

L'Elan Motocycliste Asniérois organise, le 9 juin, un challenge de régularité sur Asnières, Rouen, Deauville, Evreux, Asnières, pour les grosses cylindrées, et Asnières, Rouen, Evreux, Asnières pour les petites. Ce challenge offert par le sympathique agent régional des grandes marques de motos (nous nommons Jeanjean) devra rencontrer parmi les motocyclistes un accueil empressé.

Ce rallye sera disputé entre tous les clubs affiliés ou non, et de nombreux prix viendront récompenser ceux qui y prendront part.

Le règlement sera envoyé à tout motocycliste qui en fera la demande en joignant un timbre à l'E. M. A., café de la Marie, à Asnières.

Du sport sain... et attrayant

Par suite du Bol d'Or qui eut lieu le 19 mai et dans lequel des membres du M. C. Seine se distinguèrent, entre autres Maisonneuve et Mours, l'épreuve de régularité Paris-Reims organisée par ce groupement et qui devait se dérouler le 19 mai a été reportée au dimanche 16 juin.

Les engagements (10 fr.) sont reçus en droits simples jusqu'au 13 juin et en droits doubles jusqu'au départ de l'épreuve. De nombreux et jolis prix doteront ce Paris-Reims, qui de plus, amènera les concurrents dans une des plus belles régions de France. Prenez vos engagements et demandez le règlement de cette épreuve, soit au siège du M. C. Seine (tous les mercredis à 21 heures), 20, boulevard Beaumarchais à Paris (11^e).

Coupe Challenge Ballu

Le 2 juin se dispute la Coupe Challenge Ballu, organisée par le Moto Club de Livry-Gargan et réservée aux clubs sauvages. Nous regrettons vivement de n'avoir pu en entretenir plus tôt nos lecteurs, les règlements nous étant arrivés trop tard pendant les fêtes de la Pentecôte.

Le Moto Club de Livry-Gargan nous demande si les clubs de sauvages, ceux qui tiennent à conserver leur indépendance, seront traités d'égal à égal avec les autres clubs affiliés, en ce qui concerne l'insertion de leurs communiqués dans *Moto Revue*. La question nous paraît superflue, car *Moto Revue* tient la balance égale entre tous les clubs quels qu'ils soient. La seule condition

que nous exigeons, c'est qu'ils soient sérieux, n'en déplaise à certain président de fédération, qui, au Bol d'Or, nous dit qu'il était choqué qu'on ait pu supposer qu'il y avait des clubs non sérieux.

Sauvages

JUIN

- Rallye (M. C. Narbonne).
Gymkana (M. C. Méliun).
2. — Course du raidillon (A. M. Dijon).
 2. — Paris-Vallée de Chevreuse (M. C. XI^e).
 2. — Grand Prix d'endurance (M. C. Côte d'Argent).
 2. — Gymkana (A. M. Ledonnienne).
 9. — Course de côte (M. C. Jura).
 9. — Sortie collective (M. C. Berry).
 9. — Sortie (M. C. Artois).
 9. — Sortie Avallonnais (M. C. Seine).
 9. — Sortie sur Bronage (M. C. Côte Argent).
 15. — Grand bal (A. M. Ledonnienne).
 16. — Grande sortie (A. M. Dijon).
 16. — Paris-Senlis Compiègne-Paris (M. C. XI^e).
 16. — Coupe Dollar (M. C. Seine).
 16. — Sortie sur Saint-André de Corcy (A. M. Ledonnienne).
 16. — Rallye Paper (M. C. Joinville).
 23. — Sortie à Autun (A. M. Dijon).
 23. — Circuit d'Artois (M. C. Artois).
 23. — Fête de la Saint-Jean (M. C. Côte Argent).
 23. — Sortie à Autun (A. M. Ledonnienne).
 30. — Paris-Essonne-Fontainebleau (M. C. XI^e).

A Gien, il y a deux clubs

L'épreuve annuelle de régularité de l'U. A. M. G. est fixée au 21 juillet, circuit environ 32 kilomètres au tour, itinéraire Gien, Saint-Firmin, Châtillon, Briare, Gien.

Motos 175 cmc., 5 tours; 250 cmc., 6 tours; 350 cmc., 7 tours. Autres cylindrées au-dessus, 7 tours; cyclecars et voitures, 7 tours.

Cette épreuve étant courue sous forme de régularité, une moyenne minimum imposée.

Un banquet aura lieu à l'issue de l'épreuve, se faire inscrire quinze jours à l'avance.

Au cas où des motocyclistes de la région parisienne feraient le déplacement, il y aura à leur disposition un garage gratuit et fermé.

Allo ! Motocycliste du XIII^e

Depuis plus d'un mois un Moto Club dénommé les « Pierrots » du XIII^e existe son organisation est solide, les éléments qui le composent sont une garantie de longue durée: M. Flouret, constructeur-transformateur chez qui les motocyclistes sont toujours bien reçus. Gordesse, l'agent de motos connu, Bonvaller également agent de motos rue de Tolbiac, où l'on est bien reçu aussi; Frisa, dont la valeur motocycliste n'est pas à faire. Ballet dont les connaissances des centres touristiques rendent de grands services au Club. La sortie des Fêtes de la Pentecôte fut un succès. Les Pierrots et Pierrettes s'enfuirent de Paris à Menilval au bord de la mer, où l'on fut très gai.

Les sorties en semaine

La deuxième sortie organisée par l'Amicale Motocycliste et Automobiliste des Transports n'eut rien à envier à la précédente: 13 véhicules contenant 23 membres de l'A. M. A. T. se dirigèrent sur Chartres. Après un copieux déjeuner à Aunau (Eure-et-Loir), pendant lequel la gaité ne cessa de régner, les excursionnistes s'en furent vers Chartres. Après l'ascension des 320 marches de la cathédrale, le retour s'effectua comme à l'aller, c'est-à-dire sans incident. La prochaine sortie, pique-nique champêtre, aura lieu dans la forêt de Fontainebleau. Les agents des T. C. R. P., sans distinction d'emploi qui désirent participer à ces sorties amicales et touristiques peuvent se renseigner, soit en écrivant soit en se rendant au siège social de l'A. M. A. T., 132, avenue de la République, Paris (11^e).

Un rallye-paper

Le rallye-paper organisé par le M. C. Banlieue-Ouest aura lieu dimanche 2 juin dans la forêt de Chantilly. De nombreux et jolis prix seront distribués aux gagnants et chaque participant aura gratuitement au départ 1 bidon d'huile.

Tous les motocyclistes sont invités à y participer. Le départ sera donné dimanche à partir de 7 heures au siège du club et le déjeuner est prévu à Coye (Oise).

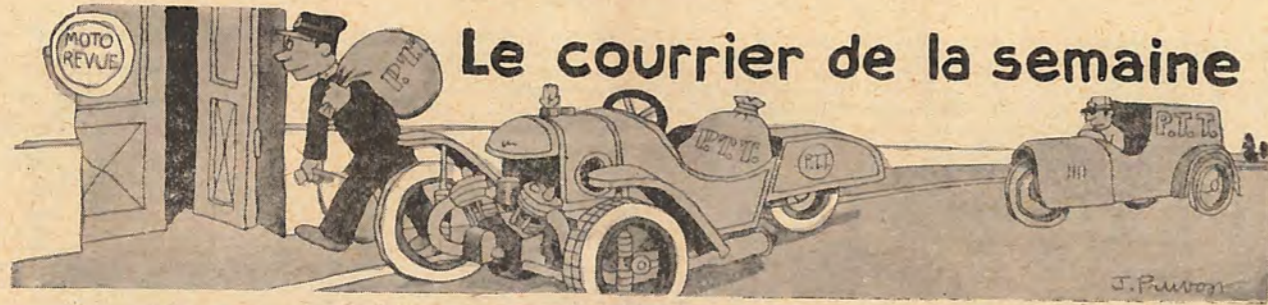
Le circuit de Gattières

Le M. C. de Nice organise le 2 juin son grand circuit des Bouches-du-Loup, dénommé plus couramment circuit des Gattières. On se rappelle que les routes de ce circuit étaient dans un état tel qu'il devenait dangereux d'envoyer des coureurs à des accidents probables, et le Conseil d'administration du club a décidé exceptionnellement de le faire courir dans le domaine splendide des Bouches-du-Loup, que le très sportif major Faudel Philips a mis à la disposition du groupement. La distance est de 30 à 75 kilomètres selon les cylindrées. Le circuit mesure 3 kilomètres autour dans le sens contraire des aiguilles d'une montre.



Des sorties en semaine ont été organisées par l'A. M. A. T. qui groupe les motocyclistes de la S. T. C. R. P. et d'ailleurs, voici un groupe devant la cathédrale de Chartres.

Le courrier de la semaine



Huile minérale et Huile de ricin

Il est bien difficile, par la seule lecture de revues motocyclistes ou autres, de se faire une opinion sur les avantages ou les inconvénients qu'il y a à substituer, pour le graissage des moteurs de motos, l'huile de ricin ou à base de ricin à l'huile minérale généralement utilisée. D'un autre côté, que n'entend-t-on pas dire, par les uns et les autres, sur les inconvénients qu'il y aurait à utiliser cette huile sur tous les moteurs. Elle serait, paraît-il, acide, elle piquerait le métal, elle rouillerait, elle gommerait et que sais-je encore !!

Je viens de faire 7.000 kilomètres avec une F. N. 4 cylindres M. 50, accouplée à un sidecar. J'ai démonté le moteur après 5.300 kilomètres de marche. J'ai employé et continue à employer pour le graissage, la Castrol R, qui n'est autre que du ricin mélangé à une très petite quantité d'huile minérale. Je n'ai qu'à me louer d'avoir employé cette huile maudite qui m'a conservé le moteur dans le meilleur état, c'est-à-dire à l'état de neuf.

Le seul reproche que l'on peut adresser à l'huile de ricin serait l'encrassement qu'elle provoque sur les soupapes d'admission avec des pistons laissant remonter l'huile. Cet inconvénient n'existe plus avec des pistons en alpac qui sont montés sans jeu. On peut lui reprocher aussi de salir les carters de moteurs, mais, avec un chiffon ou une brosse imbibés d'alcool à brûler, le métal reprend immédiatement son aspect primitif.

En résumé, je ne me permets de donner ce petit conseil qu'après expérience personnelle.

A ceux qui veulent prolonger la vie de leur moteur au-delà de la limite normale et éviter des réparations, utilisez les huiles de ricin. Leur pouvoir lubrifiant, est, quoi qu'on en dise, très supérieur à celui des huiles minérales et les petits inconvénients inhérents à leur emploi, insignifiants d'ailleurs, sont largement compensés, par la bonne marche du moteur, sa durée et la sécurité que donne en toutes circonstances un graissage parfait.

S. P. Abonné.

Ah ! nos crânes !

Je suis un agent motos et sans vouloir faire aucune publicité, je vends du casque Dur à cuire et j'ai deux clients qui ont fait la chute sur le crâne après avoir décrit une trajectoire d'une dizaine de mètres.

Grâce à leurs casques ils s'en tirèrent avec quelques contusions et un knock-out, et tu peux être certain qu'ils bénissent le jour où ils firent l'achat du casque.

Sauvage, Motos, Pouru-Saint-Remy.

Et voilà !...

Je lis souvent, mais pas encore assez quelques citations envoyées par vos lecteurs et concernant les maisons de motos ou d'accessoires. C'est à mon tour de vous signaler un fait dont je vous demande avec insistance l'insertion.

Possédant une Gnome 500 cmc. équipée d'un éclairage et allumage « Maglucce Marelli » dont je suis vraiment satisfait, il m'est arrivé de détruire, par un court-circuit au klaxon, une batterie d'accus 6 V. Je me suis présenté à la maison Marelli, boulevard Gouvion Saint-Cyr, qui m'a remplacé ma batterie et mis au point tout l'équipement. Cette opération qui a duré de 14 heures à 17 heures environ a certainement dérangé le personnel. Quand je me suis présenté pour payer, on m'a répondu, que c'était gratuit!

Je n'ai rien à ajouter à ce geste. — P. Pilé.

Diab! un essai s'impose...

J'ai actuellement une machine qui est la huitième entre mes mains : (ceci remonte à l'avant-guerre), et cette dernière touche ses réels 8.900 kilomètres (ceci lu sur un compteur O. S. qui y est depuis toujours). Eh! bien, ma machine qui a tout vu : neige, glace, la boue. Oh ! mais la vraie, la pluie et le soleil de la Riviera, cette machine qui me mène parfois à plus de 500 kilomètres en un jour (ceci est contrôlable), soit à Paris, soit à Nice, d'où j'arrive encore. Cette machine est aussi jolie aussi brillante, aussi « nickel » que le jour, il y a plus d'un an, où j'en ai pris livraison. C'est une 350 super-Sport Magnat-Debon, moteur Blackburne culbuteur. Avez-vous conduit ce genre de moteur-là ? (pas celui de cette année, mais celui d'il y a 2 ans ?) son accélération est presque tragique. Je ne veux pas d'autre moteur nouveau, celui que j'aie (un type de série) est un Dieu ! Il connaît tous les grands cols des Alpes. Galibier, Glandon, Croix de Fer, Izoard, etc..... Jamais il ne m'a lâché une seule seconde, ni faibli à aucun instant, 37 kilomètres en 2^e vitesse. (Saint-Michel de Maurienne-Galibier) en 1 h. 8 m.!

C'est beau vous savez ! Il y a 73 épingles à cheveux et ça ronflait !! résultat ? rien pas un raté, pas un serrage, pas une faiblesse même passagère et que de belles 6 cylindres, j'ai ainsi souvent lâchées ! Récompense déclassée et rodé les soupapes (1^{re} fois en près de 9.000 kilomètres) ce moulin n'a pas un fil de jeu nulle part. Le reste de la moto est dans le même esprit. Pourquoi ?

BAILLAT, Pont de B.

Hum !...

Un des grands défauts de la moto (à mon avis) est sa mauvaise visibilité; je m'explique : quand une moto se présente de face, on peut la confondre au premier abord, avec un piéton



Benoit, le célèbre bugattiste, fait lui-même l'éducation des enfants : voici les deux frères Carbonna, du M. C. Nice, ses élèves, âgés de 4 ans 1/2 et 2 ans.

ou un cycliste (il ne faut pas oublier que quantité de gens, même parmi les conducteurs, possèdent une mauvaise vue). Il y aurait donc avantage à revêtir les motos de larges carter profilés, de couleurs claires et voyantes. Autres avantages : bel aspect, meilleure protection, bonne pénétration. Inconvénients : poids, coût, encombrement, complication. J. GRIVEL, B. 7.145

Un chaleureux enthousiaste !

Lecteur assidu au numéro, je t'apprécie pour les renseignements qu'on trouve dans tes modestes pages, surtout pour un débutant, puisque je ne suis possesseur d'une moto que depuis novembre dernier; je te demande des renseignements au sujet de tes assurances.

J'ai une Moto Dollar, 4 temps, 175 cmc. à culbuteurs que j'ai achetée d'occasion et qui marche très bien, jamais je n'ai eu d'ennui, au premier coup de kick, elle a toujours répondu à mon appel, même pendant les plus grands froids, après être restée toute la semaine sans soins dans une baraque en planche par 20° au-dessous de zéro.

J'ai roulé par tous les temps : neige, verglas, dégel, je n'ai jamais eu d'accident d'aucune manière, même pas un rhume, pourtant le lundi matin pour me rendre à la gare enfourcher une moto au saut du lit par 15 ou 20° de froid et avec, quelquefois, 30 cm. de neige, jamais je n'ai hésité un instant, je ne me suis jamais mieux porté que cet hiver. Je suis un partisan de la moto, et je souhaite de tout cœur de la voir se généraliser. Je t'autorise à publier ma lettre si ça te fait plaisir.

A. DUCHE, Fresnes-en-Tardenois.

Ah ! ces rédacteurs

La photo que tu nous montres page 598 est-elle une devinette ? C'est sans doute pour voir si tes abonnés ou lecteurs y voient clair. A mon avis, ce « Château de la Loire » n'est autre que celui de « Pierrefonds ». Sans rancune. — OFFLARD, Bessancourt.

Pour tous les goûts

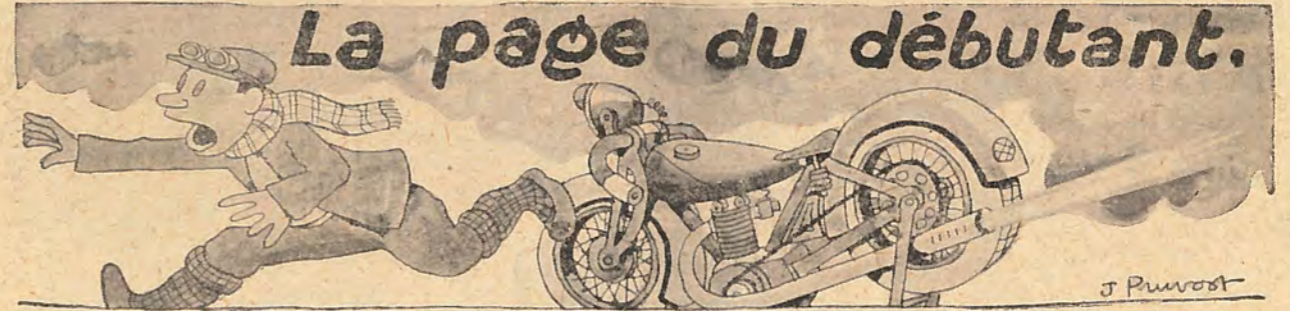
M. Ilhaieguy, l'actif directeur du garage Félix Faure, dans l'avenue du même nom, est, avions-nous dit dernièrement, un chaud partisan et amateur de la moto.

Pour permettre aux motocyclistes du 15^e d'avoir à portée de la main les possibilités d'achat d'une machine à leur choix, M. Ilhaieguy augmente sans cesse ses agences et représente actuellement un faisceau de marques différentes de quoi satisfaire à toutes les exigences et à toutes les bourses. Pour ne citer que les principales, mentionnons : Gillet Herstal, F. N. Dollar, Monet et Goyon et les populaires Dresch et Moto-Confort. On ne pouvait, en effet, mieux sélectionner, et mieux prouver, par là, son désir de donner à chaque amateur la plus entière satisfaction.

Oh ! le drôle de moteur

Dans notre précédent article sur l'avance à l'allumage, page 617, une légende erronée a fait appeler culasse de moteur à soupapes en tête une culasse très classique d'un deux-temps connu. Nul doute que nos lecteurs auront bien vite repéré l'inattention de la légende, l'erreur étant trop matérielle.

La page du débutant.

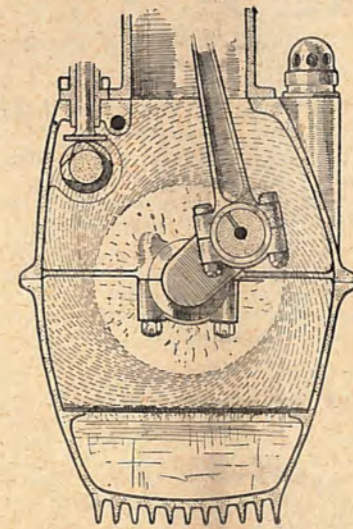


Le Graissage, PAR H. P. BORESTROKE

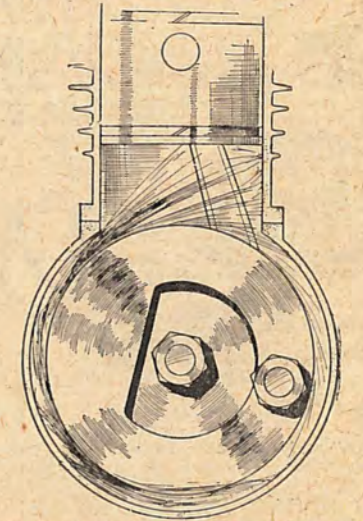
Pendant longtemps le graissage des moteurs s'est effectué uniquement par barbotage. C'est-à-dire que les volants plongent dans l'huile qui se trouvait à la base du carter, entraînaient cette huile et la projetaient de tous côtés. Il y avait donc, dans le carter, comme un brouillard d'huile qui était projeté sur les parois du cylindre. De là l'huile par les pattes d'araignées redescendait vers les roulements. Comment se graissait la tête de bielle ? de la manière la plus simple. On constate que, dans un roulement (nous parlons de roulements lisses), de bagues ou de coussinets de bronze), il y a une dépression à l'opposé de l'endroit où la pression s'exerce.

par des pattes d'araignées sur la longueur de la bague (ces pattes d'araignées doivent être arrêtées à quelques millimètres du bord de la bague, la tête de bielle en tourbillonnant sur le maneton répartit l'huile sur toute la surface. Les roulements lisses ont presque entièrement disparu de nos moteurs. Leur graissage était précaire. Ils subsistent sur les moteurs de voiture, mais avec un grais-

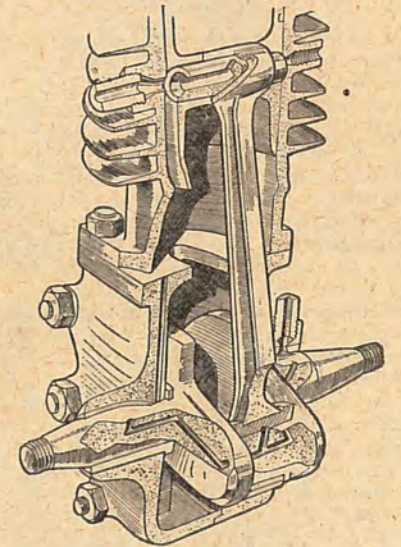
insuffisance de graissage. On eut ensuite des pompes dont le piston était poussé par un ressort, l'huile s'écoulait d'une



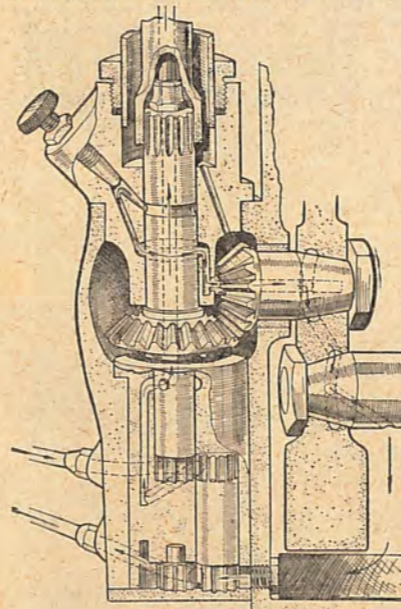
Le graissage par barbotage : l'huile est projetée en tourbillon par la mécanique en mouvement



Donc beaucoup d'huile, dans ce cas, sur la paroi du cylindre et excellent fonctionnement.



La distribution, elle aussi, est lubrifiée de multiple façon; système de roulements lisses.



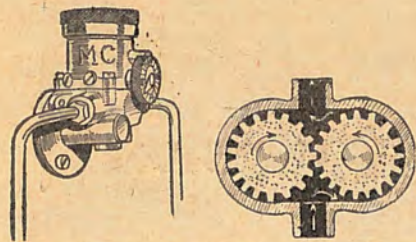
Dans l'arbre à came en tête, c'est le système de canalisation à travers les organes qui assure le graissage

Dans le cas d'une tête de bielle, où la pression s'exerce bien entendu par en dessous (explosion, compression et même échappement), la dépression, s'exerce par dessous la tête de bielle. C'est donc en dessous qu'il faut percer un trou pour que l'huile pénètre. Autrement dit, la tête de bielle fait en quelque sorte office d'une pompe à huile, pas bien puissante assurément; l'huile qui a pénétré est distribuée

sage sous pression qui envoie l'huile dans le maneton. Sur nos moteurs, on emploie de plus en plus des roulements à galets pour le maneton et à billes pour les axes. Ces roulements s'accoutument d'un faible graissage par suite de la réduction considérable des frottements. Toutefois, à certains régimes très élevés (6 ou 7.000 t.-m.) la force centrifuge est telle qu'elle chasse l'huile de roulement. Il faut alors recourir là encore au graissage sous pression. Mais en somme, pour un usage courant, le barbotage donne de bons résultats et se trouve encore sur la majorité des machines.

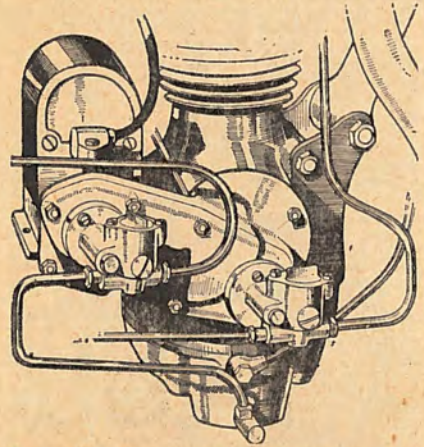
Autrefois, l'huile était envoyée au moteur au moyen d'une pompe à main. L'inconvénient était que le niveau de l'huile variait sans cesse dans le carter et qu'on passait d'un excès d'huile à une

manière constante à travers un pointeau qui réglait le débit. Un viseur permettait



Une pompe de débit classique et réglable. C'est par engrenages que se fait le débit de lubrifiant.

de constater l'écoulement de l'huile. Un autre système plus simple fut également employé. Grâce au reniflard, règne dans le carter-moteur une certaine dépression, et cette dépression était utilisée pour aspirer l'huile.



On accélère le graissage au moyen de deux pompes commandées par une même chaîne.

DERNIÈRES NOUVELLES SPORTIVES

Course de côte de La Mothe-Saint-Héraye

La course de côte de La Mothe-Saint-Héraye sera organisée par l'Automobile Club des Deux-Sèvres de telle manière que ni les concurrents ni les spectateurs n'aient lieu de regretter leur dérangement. C'est une foule de milliers de spectateurs qui ira applaudir nos as. L'épreuve est dotée de beaux prix, aussi bien en espèces qu'en objets, non pas de statuettes en zinc bronzé, mais des objets de valeur et qui constitueront pour les gagnants des souvenirs durables. Deux coupes sont en compétition, l'une est actuellement détenue par M. Castaner, le sympathique pilote d'une Köhler-Escoffier 1.000 cc. L'autre, triennale, est nouvellement créée et réservée au concurrent des départements des Deux-Sèvres, de la Charente et de la Vendée qui aura fait le meilleur temps. La motocyclette prend dans le Sud-Ouest un développement considérable et une bonne partie des spectateurs constitue des acheteurs probables. Pour tous renseignements et engagements, s'adresser à l'A. C. des Deux-Sèvres, Charente et Vendée, 1, avenue de la République, à Niort.

La Course de côte d'Harfleur

Le mauvais temps avait obligé l'Automobile-Club de l'Ouest à arrêter la course de côte qu'il a organisée à Harfleur, le 28 avril. Un certain nombre d'essais ayant été effectués, les Commissions sportives de l'U. M. de France et de l'A. C. de France ont eu à intervenir pour homologuer les résultats obtenus : il a été fait le meilleur accueil aux propositions de l'A. C. de l'Ouest et voici les décisions qui ont été prises. Les résultats de la partie motocycliste ont été homologués purement et simplement par l'U. M. de France ; de ce fait, les prix sont attribués aux concurrents, conformément aux dispositions du règlement. En ce qui concerne la partie automobile, la Commission sportive de l'A. C. F. a décidé d'homologuer les résultats acquis, cette homologation n'étant prononcée que sous la réserve qu'il n'y ait aucune publication de record de la côte, ni établissement d'un classement général.

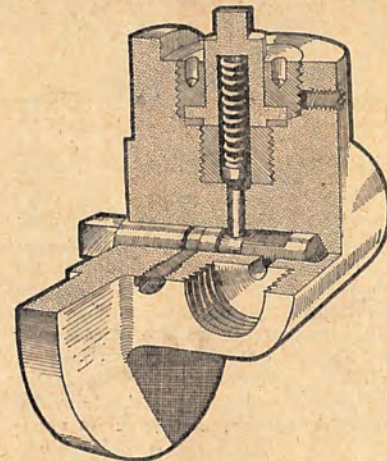
Comme conséquence des décisions ci-dessus, les résultats suivants deviennent officiels pour la course de côte d'Harfleur 1929 :

Un kilomètre en côte départ lancé

Motocyclettes 175 cmc. — 1. Himbert (X...), 1 m. 9 s.

Motocyclettes 250 cmc. — 1. Coulon (Terrot), 43 s. ; 2. Feuilletaine (X...), 46 s. 1/5 ; 3. Grandval (Acyon), 55 s. 2/5.

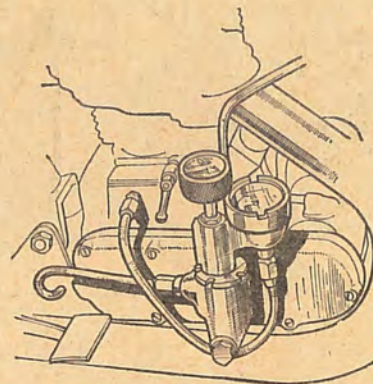
Motocyclettes 350 cmc. — 1. Boetsch (Magnat-Debon), 38 s. 4/5 ; 2. Coulon (Terrot), 40 s. 2/5 ; 3. Devaux (X...), 48 s. ; 4. Simon (X...), 48 s. 3/5.



Une coupe d'une pompe à huile mécanique très connue.

mais seulement de l'alimenter en huile avec régularité et certitude.

On constate actuellement une tendance à graisser sous pression, et à faire circuler l'huile. L'huile peut alors être contenue dans un compartiment du carter. L'avantage d'un graissage par circulation est que l'huile s'échauffe moins. Par contre, elle a une tendance plus grande à être diluée par l'essence.

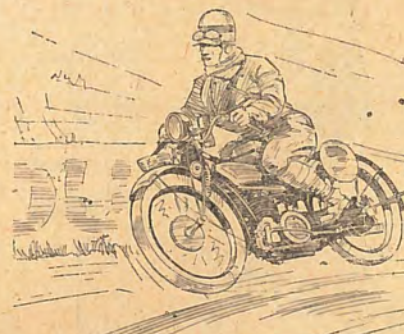


Le système de viseur près du corps de la pompe a encore ses partisans : on préfère actuellement le piston de contrôle.

Toutefois, si on vidange à intervalles assez rapprochés, il n'y a aucun danger de ce fait. Et, encore une fois, par suite de la température de fonctionnement plus élevée, l'essence ne risque pas tant de se condenser.

Sur les deux temps, on emploie souvent encore un procédé extrêmement simple, auquel on ne peut reprocher que de ne pas être toujours très commode ou très propre. C'est le graissage par incorporation d'huile à l'essence, ou autrement dit graissage par mélange. On mêle à l'essence du réservoir une quantité d'huile déterminée, de l'ordre d'un dixième. Cette huile est entraînée jusqu'au carter et là, plus lourde que l'essence, elle se dépose et le graissage se fait par barbotage.

H. P. BORESTROKE.



Motocyclettes 500 cmc. — 1. Boetsch (Magnat-Debon), 38 s. 3/5 ; 2. Finn (X...), 40 s. 2/5 ; 3. Boudin (X...), 47 s. 3/5.

Motocyclettes 1.000 cmc. — 1. Read (X...), 44 s. 1/5 ; 2. Cauvin (X...), 50 s.

Sidecars 1.000 cmc. — 1. Valpic (Cleveland), 57 s. 2/5.

Les prix du classement général motocycliste ont été attribués comme suit :

Au meilleur temps. — 500 francs et une médaille offerts par le Syndicat d'Initiative du Havre : M. Boetsch (Magnat-Debon).

Au 2^e meilleur temps. — 250 francs : M. Boetsch (Magnat-Debon).

Aux 3^e et 4^e meilleurs temps (ex aequo). — 150 francs : MM. Coulon (Terrot) et Finn (X...).

Au 5^e meilleur temps. — 100 francs : M. Coulon (Terrot).



Une nouvelle machine : Gnome-Rhône 3 et 4 C.V.

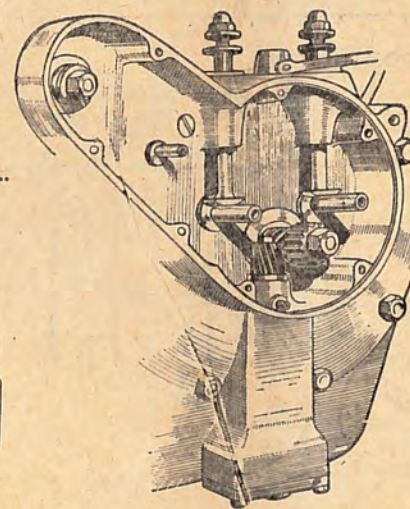
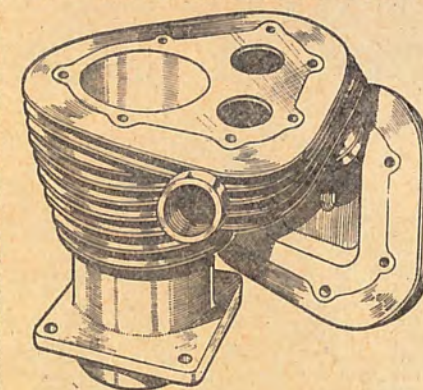
Un essai prochain attendu...

On nous a souvent demandé quels motifs poussaient certains constructeurs à multiplier leurs types, tandis que d'autres les simplifiaient. Chaque firme a ses directives en rapport avec sa clientèle : l'une d'entre elles a préféré s'en tenir à la 250 cmc., et à la 500 cmc. : exceptionnellement, pour satisfaire une partie de la clientèle qui s'est imaginée trop longtemps que les fortes cylindrées étaient peu maniables et réclamaient de la 175 cmc.. La maison Gnome présente depuis 2 ans une merveille de tenue. Mais croyez bien que la maison

Elle possède, en outre, sur cette dernière, une réserve de puissance et un excédent de vitesse non dédaignables. Mais, voyons de l'autre côté... la 250 cmc. Il y a 2 ans nous proclamions, ici même, la renaissance

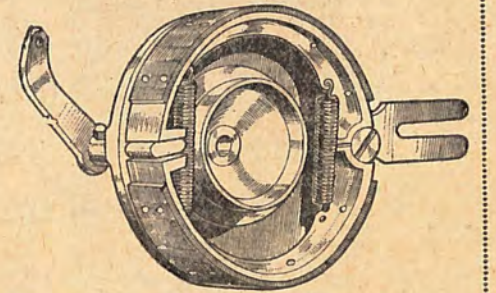
impitoyable du 250 cmc. si froidement assassiné par nombre de constructeurs alors. Malgré les ironies de collègues bien renseignés, les faits nous ont donné raison. La 250 cmc. a tendance à devenir la moto unique, pour le travail régulier, la balade dominicale, le voyage de vacances : économie, souplesse, durée, etc., elle a toutes ces qualités. C'est ce qui explique le succès récent de la quatre-temps Gnome. Mais, il est difficile de contenter tout le monde à la fois et, maintes fois, on nous a dit que la 250 cmc. était à la limite critique de sa puissance pour l'usage intensif en tansad : l'argument est pauvre, croyons-nous.

1. — Voici la nouvelle culasse de la 4 C.V.



2. — La distribution est découverte montrant ainsi les deux pignons à denture oblique qui commandent la pompe à huile : en bas, on aperçoit le couvercle de visite de cette pompe.

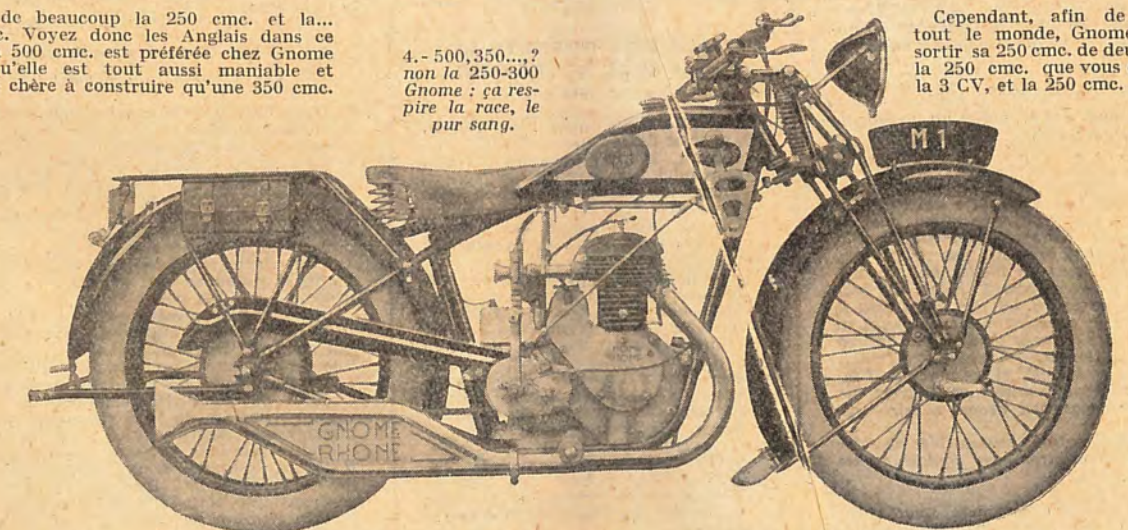
3. — Le frein de cette 4 C.V. est nouveau : remarquez également la conformité décroissante, de l'axe vers la came, de chacune des mâchoires.



préfère de beaucoup la 250 cmc. et la... 500 cmc. Voyez donc les Anglais dans ce sens. La 500 cmc. est préférée chez Gnome parce qu'elle est tout aussi maniable et pas plus chère à construire qu'une 350 cmc.

4. — 500, 350...? non la 250-300 Gnome : ça respire la race, le pur sang.

Cependant, afin de satisfaire tout le monde, Gnome vient de sortir sa 250 cmc. de deux façons : la 250 cmc. que vous connaissez la 3 CV, et la 250 cmc. 4 CV...



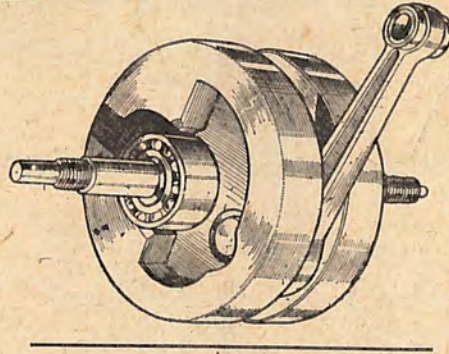


6 — Embiellage du bloc-moteur de la 4 C.V.

5. — Le silencieux "formule généreuse" et... coquette en queue de poisson.

Soyons francs et disons de suite que cette 250 cmc. est réellement une 306 : donc, une réussite pour l'acquéreur.

Il nous en a fallu, croyez-le, des insistances auprès des constructeurs pour obtenir cette augmentation de puissance au profit du client. Rappellez-vous le succès de la 308 cmc. Motobécane. Ah ! jeunes gens, rappelez-vous que cette Gnome aura une petite particularité. Si vous faites de la compétition, vous ne pourrez l'engager en 250



Usagers contre Constructeurs

Ce petit constructeur

Le Royal Sport a terminé en 350 et en 175 cmc. le Bol d'Or. Nos lecteurs n'ont pas été sans remarquer que le conducteur était ce mécanicien de Ville-d'Avray déjà bien connu depuis 1920 dans le monde motocycliste, car il réunit à une technique impeccable une sportivité de bon aloi, qui lui a permis de lancer sur le marché un des meilleurs moteurs français. Même, nous n'hésitions pas à dire que si Pauvert avait les capitaux dont disposent certaines firmes, son moteur s'imposerait sur tous les marchés. Mais Pauvert, pris par une clientèle jeune et exigeante, se doit de faire la série, toujours, toujours, et ne peut employer tout le temps qu'il désire à ce modèle d'essai, c'est-à-dire modèle de course. Pauvert fait mieux, il conduit, il essaye, mais il court aussi, et voilà comment nous l'avons vu au dernier Bol d'Or. Un ennui idiot, un petit décalage de magnéto l'a relégué au troisième rang. Il a perdu plus d'une heure, et si l'on considère qu'entre lui et le premier, il n'y a que 37 kilomètres, et qu'il faisait le tour à une moyenne horaire de 55, on voit comment malgré cet accroc il a failli gagner sa catégorie. Le moteur Pauvert, construit par un mécanicien breveté, a prouvé ce qu'il pouvait faire aussi bien dans les Pyrénées que dans les Six Jours, ainsi que dans toutes les épreuves de vitesse et de grand fond, telles que le Bol d'Or. Cela ne l'empêche pas d'être le moteur commercial par excellence, puisque, au dernier championnat des trimoteurs il a équipé 2 véhicules, qui terminèrent victorieusement.

Une idée

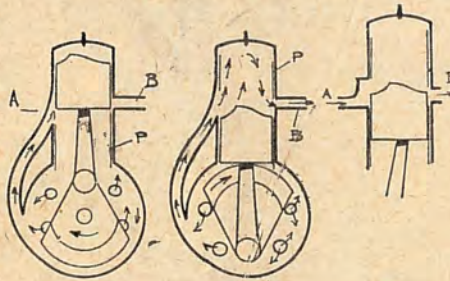
Depuis cinq ans je bâche un moteur de mon invention ; j'en avais commencé un exemplaire, mais, par un changement brusque de situation, j'ai été arrêté, et à l'heure actuelle, je ne peux pas continuer : mon emploi, ne me le permet pas, et le faire construire en pièce détachée c'est scabreux. Bien que le principe soit très intéressant, vu que je n'ai pas de mouvement alternatif, pas de pistons, c'est du plateau, pas de bielles, pas de vilebrequin, pas de soupapes, 1 Explosion par tour en quatre-temps, et les gaz travaillent le moteur jusqu'à la pression atmosphérique, et peut se construire à partir de 4 Explosions en nombre pair et impair.

Je ne suis pas breveté, et en n'ai pas l'intention, je préférerais vendre mon système, de gré à gré avec convention devant notaire. Que pensez-vous ?

Quelle sont les maisons susceptibles de s'intéresser de mon affaire, bien vouloir me les indiquer ? X.

Nous ne croyons pas que votre invention ait de grandes chances d'aboutir auprès des constructeurs de moto, car il est rare qu'une nouveauté révo-

lutionnaire ait été un succès commercial. Le public n'a confiance qu'en ce qui a été sanctionné par une longue expérience. Vous auriez plus de chance auprès de constructeurs de moteurs d'avions comme Gnome et Rhône,



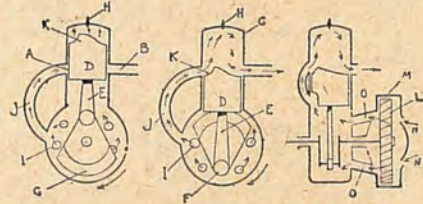
Salmson, Hispano-Suiza, Renault et autres. Mais pour avoir une valeur commerciale votre invention devrait être brevetée. En tout cas, il est extrêmement difficile de réussir, car ces maisons sont naturellement assaillies de demandes de cette nature et un moteur réalisé, fonctionnant et donnant des

MAGASINS OUVERTS LE DIMANCHE APRES-MIDI PARIS

- Ariel, 100, avenue des Ternes, 78, avenue des Ternes.
- Dresch, 100, avenue des Ternes.
- Dursndal, 100, avenue des Ternes.
- Gnome et Rhône, 49, avenue de la Grande-Armée.
- O.S.A., 100, avenue des Ternes.
- Köhler-Escoffier, 100, avenue des Ternes.
- Mondiale, 78, avenue des Ternes.
- Motobécane, 78, avenue des Ternes.
- Motoconfort, 78, avenue des Ternes.
- New-Map, 100, avenue des Ternes.
- Ninon (trimoteur), 100, avenue des Ternes.
- Paris-Motos, avenue des Ternes.
- Rhony's, 100, avenue des Ternes.
- Rhola, 78, avenue des Ternes.
- Soyer, 78, avenue des Ternes.
- 6, avenue de la Grande-Armée.
- Styl'son, 100, avenue des Ternes.
- Train, 100, avenue des Ternes.
- Vélocette, 78, avenue des Ternes.
- F.N., 187 bis, rue Arm.-Sylvestre, Courbevoie.

cmc., mais obligatoirement en 350 cmc. Les damnés règlements fédératifs sont les pelés, les galeux, les tondus qui, à ce jour, ont arrêté l'essor de la moto vraiment utilitaire avec leurs cylindres obligés ; et dire que tant de constructeurs ont suivi, les yeux bandés, ces directives surannées au grand dam de la clientèle. Puisqu'une maison comme Gnome s'affranchit, lorsqu'il s'agit d'un tel progrès, des routines préjudiciables à tous, nous ne pouvons que la féliciter et dire que son succès sera vif. Quant à vous, lecteurs, nous vous engageons, quoi qu'en pense la firme, à ne pas hésiter aux 2 ou 300 francs d'écart entre la 250 cmc. et la 300 cmc. : vous n'avez pas à hésiter sur cette dernière. L'éclairage est conçu spécialement sur le moteur : Gnome a confié cette construction très délicate à la maison Maglum : entraîné mécaniquement dans le carter même du moteur, il est placé derrière la magnéto : son fonctionnement nous paraît parfait. Et, pour conclure, notre devoir nous indique de vous contenter par un prochain essai par celui que vous connaissez, de loin en loin, et le mieux désigné pour un tel travail. Donc, sous peu l'essai comparé et pratique de la 250 cmc. et de la 300 cmc., non... de la 3 et de la 4 CV Gnome-Rhône. — M. ADAM.

résultats avantageux, aurait bien plus de chance d'être accueilli.

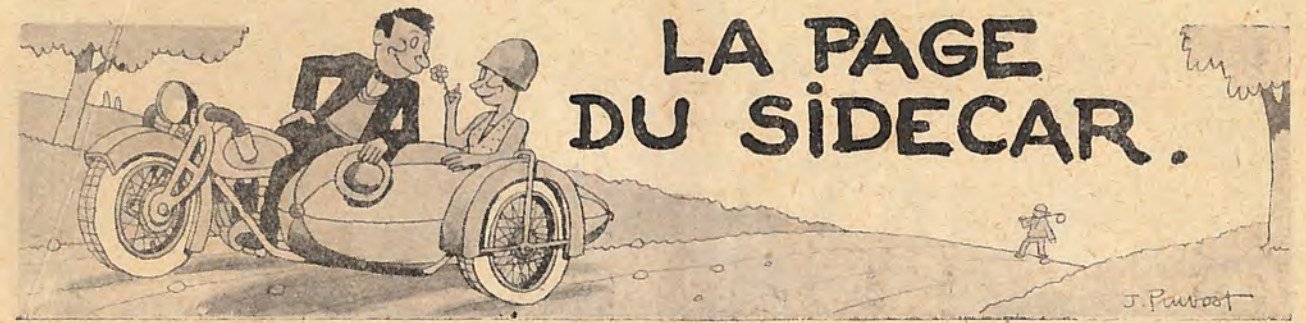


A quoi tient une victoire

Nos échos sur le cran de Francisquet au circuit de l'Aisne nous ont valu un certain nombre de lettres aigres. Disons seulement à nos lecteurs que les faits relevés étaient exacts, mais que nous n'avons jamais dit que la cassure de chaîne n'ait pas eu lieu. Quant à ce lecteur qui tire une conclusion assez brutale sur le départ de cette machine anglaise, une seule terminant, disons-lui : Evidemment la construction française qui vit tant d'arrivants doit être à l'honneur, mais il ne faut pas assommer sur un seul fait local la construction anglaise qui a encore de beaux jours à vivre, et aussi de beaux jours à nous étonner.

Moto-Club des Scolaires (Réunion du 16 mai)

- 1° Le bureau a été remanié par suite de la démission de Maillard Brune, président. Après discussion, sa démission a été acceptée et il a été nommé président d'honneur. Il a été remplacé à l'unanimité des votants par Guy Ledoux-Lebard (Médecine). Hamel (Bréguet) lui succède comme vice-président. Yves Ledoux-Lebard garde la trésorerie. Le secrétariat ne change pas de mains tandis que Reboul demeure chargé de la propagande. Enfin Mareaud se voit attribuer le titre de conseiller avec une voix de président ;
- 2° Une alliance est conclue avec le Moto-Club de l'Ile-de-France qui était représenté par son actif fondateur, M. Robert Boell, en vue de l'organisation commune de sorties ;
- 3° Il a été décidé que tout sociétaire qui n'aurait pas acquitté sa cotisation pour le second trimestre de 1929 (10 francs par trimestre) serait rayé du club à partir du 10 juin.
- 4° Les réunions ont été ainsi organisées : il y aura désormais deux réunions par mois, les 1^{er} et 3^e jeudis à 9 heures du soir. Nous espérons que cette mesure permettra à un certain nombre de camarades retenus dans la journée d'y être présents (la prochaine réunion se trouve ainsi fixée au jeudi 6 juin, à 9 heures du soir, 5, rue St-Augustin).



LA PAGE DU SIDECAR.

Un nouveau châssis de sidecar

Les établissements Vannod viennent de construire un nouveau châssis répondant aux besoins et goûts actuels.

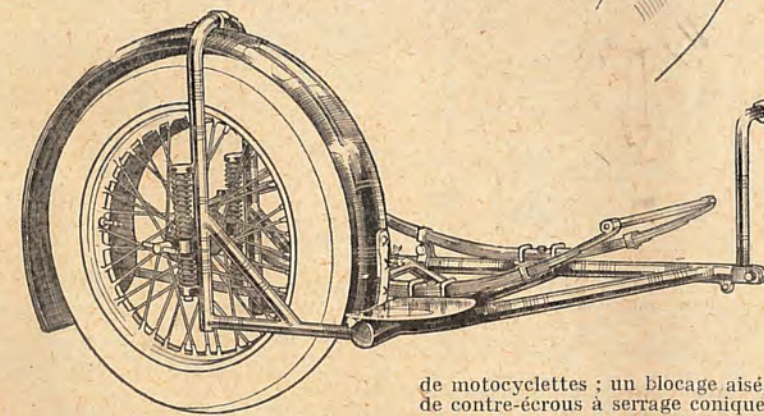
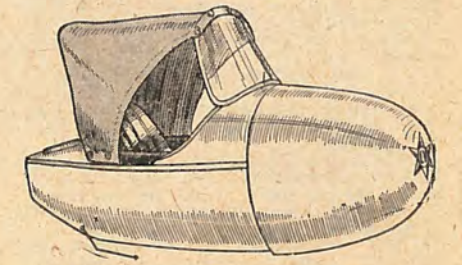
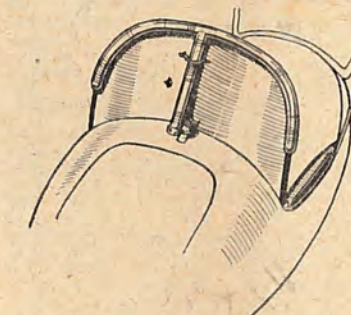
Ce châssis standard est surbaissé et se compose d'un cadre en tube d'acier étiré de forte section, d'une traverse principale, en acier étiré en forme d'U, qui reçoit d'une part, les ressorts cantilever de suspension de carrosserie et, d'autre part, la fourche de la roue et le marchepied aluminium de forme appropriée.

La fourche rigide, très solidement entretoisée, supporte de chaque côté vers l'arrière le système de suspension qui se compose de 2 axes en acier stub sur lesquels coulisent 2 colliers à roulements à billes (graisseurs Técalémit), comprimant, dans les 2 sens, les ressorts cylindriques compensés. Ce montage très méca-

laire et jante base creuse 27 x 4 ; elle est munie d'un garde-boue très enveloppant qui donne à l'ensemble, en partie émaillé et nickelé, le meilleur aspect de confort et de solidité. (Béquille support). La fixation à rotules, seul système de montage (3 attaches), assure les meilleurs résultats d'équilibrage sur toutes marches

n'importe quelle marque de motocyclette, ainsi que la répartition du poids transporté ont été l'objet d'études spéciales. Les sidecars ainsi montés suppriment totalement les secousses des plus mauvaises routes, les torsions et ruptures de cadres et les si fatigants tirages sur le guidon.

La carrosserie, sport 1 place 1/2, étudiée spécialement possède toutes les qualités de ses aînées ; de forme plus profilée, et partant beaucoup plus légère ; elle est munie d'un pare-brise double cintre et d'une capote amovible ; l'arrière en pointe Bordino forme un grand coffre à fermeture à clef, la garniture intérieure est en toile cuir de qualité extra, recouvrant coussin et dossier montés sur ressorts en acier très souples. Plaque de bord en ébénisterie termine harmonieusement cet ensemble. L'extérieur métallisé aluminium, de présentation impeccable.



de motocyclettes ; un blocage aisé, muni de contre-écrous à serrage conique, évite tout desserrage et permet de désaccoupler le side sans aucun dérèglement.

On a ainsi la possibilité de monter sur demande n'importe quelle roue interchangeable de moto accouplée au châssis.

L'équilibre de ce sidecar accouplé à

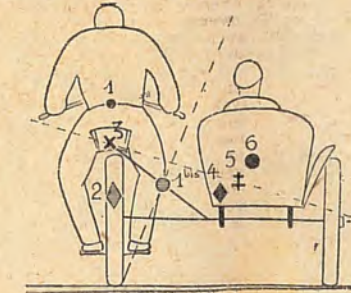
ment cet ensemble. L'extérieur métallisé aluminium, de présentation impeccable. Ce nouveau sidecar, attendu des motocyclistes, joint à ses qualités d'élégance, de souplesse, de confort, de solidité, l'avantage d'être d'un prix très abordable car ils sont les seuls à être fabriqués en grande série dans une usine moderne de construction automobile, d'après les mêmes procédés qui régissent cette industrie complexe et délicate, ce qui en fait, étant donnée sa supériorité, le sidecar le meilleur marché actuellement existant.

REGAIRAZ.

Opinions... par Grivell

Après avoir été un ardent détracteur du sidecar (c'est pas symétrique, pas rationnel, etc. etc...) j'ai fini par y venir ! Et maintenant je trouve ça épatant. En effet, outre qu'il peut servir éventuellement à transporter des passagers, on peut emmener, quand on voyage seul, quantité de choses utiles, de quoi s'habiller convenablement, quand on arrive à destination (!) quelques pièces de rechange (roue, chaînes, fourche, boîte de vitesse), quelques outils, (un jeu de clés, un gros marteau, le petit nécessaire à souder préconisé par Moto Revue et quelques accessoires : fil de fer, bouts de ficelle, etc...) Quand quelque chose se desserre c'est pas long : on attend que ça tombe, on le amasse, et on le met dans le side, pot d'échap-

pement, carter, installations électriques, compteurs tout ce qu'on a tripoté soi-même).

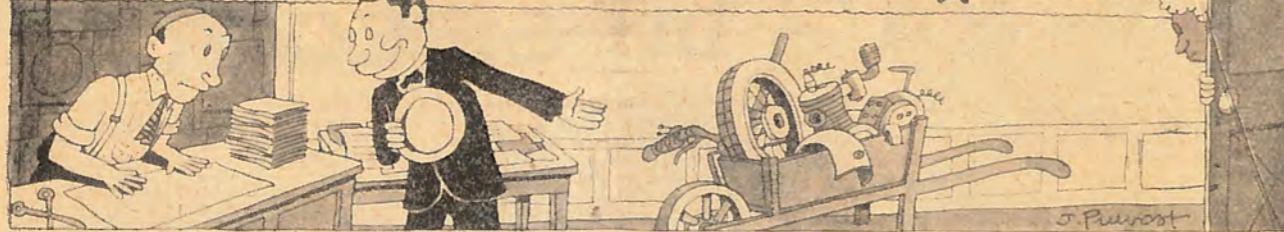


Dans Paris, quand le sol est mouillé, on peut tourner sans risquer de se flanquer par terre.

Quant à la question du garage, j'aime mieux faire comme vous : ne pas en parler ! Voici comment je détermine, par estimations, le centre de gravité de mon sidecar (non surbaissé, machine assez haute).

- 1 bis centre de gravité du conducteur : 50 kg.
 - 2 centre de gravité de la machine : 40 kg.
 - 3 x placé au 5/9 de ces deux points, représente le centre de gravité de la machine avec passager, soit : 90 kg. ; 4 — passager : 50 kg. ; 5 x side : 50 kg. ; 6 — ensemble : 80 kg.
- Je procède de la même manière pour le side : x : centre de gravité de l'ensemble : 170 kg. J'en déduis que l'ensemble vire aussi bien qu'un motocycliste solo, dont l'inclinaison atteindrait celle de la ligne pointillée.

CONSULTATIONS TECHNIQUES



Culbuteurs ou latérales ?

Mon Anzani 250 cmc. est à culbuteurs. Mais c'est la poisse : tous les 200 km., réglage des culbuteurs et puis, je trouve que c'est délicat, car voici mon moteur qui n'a que 5.003 km. et j'ai changé une soupape (admission) aux 3.970 km. les 3 segments, et aujourd'hui, au 5.000^e km., l'axe de piston rodage encore une fois des soupapes et les guides ont du feu ; je ne peux les changer car ils sont à même le cylindre. Ma soupape échappement effleure le fond du cylindre. Au prochain rodage, la soupape rentre dans le siège. Mes culbuteurs sont usés, j'ai fait moi-même une tige de culbuteur, etc. Il est impossible d'y prendre plus de soin que je ne fais, et le moulin s'use anormalement. Alors voilà ce que j'ai pensé. Ne pourrais-je pas changer de cylindre et mettre à la place un cylindre du 250 cmc. soupapes latérales Anzani, puisque les cotes sont les mêmes : alésage et course.

J'ai acheté la moto en avril 28, n° moteur 7332. Ne croyez-vous pas que je serais plus tranquille avec un latérales ? Par le fait, il n'y aurait que le cylindre à changer et les soupapes. Ces poussoirs, je crois, peuvent être les mêmes.

Jean GAUTHIER, abonné, n° 83186.

Cette substitution est possible. Les soupapes latérales sont moins délicates.

Le rodage intensif auquel vous vous êtes livré est à déconseiller. Il faut toujours décalaminer les soupapes avant de les roder. La substitution de soupapes en acier spécial éliminerait ces ennuis.

L'usure des segments est, elle aussi, anormale, et laisserait supposer un graissage insuffisant ou avec une huile non appropriée. Il faut un débit de 20 à 25 gouttes par minute. L'addition à l'essence d'une huile spéciale est à conseiller.

En ce qui concerne les guides, vous avez deux ressources, ou bien les réaléser légèrement et faire faire des soupapes à queue plus grosse, ou bien supprimer les guides fixes et faire tourner des guides amovibles rentrés à frottement.

Les culbuteurs exposés à la poussière s'usent vite. On fait, en Angleterre, des petits appareils (Desmo) en caoutchouc pour protéger ces articulations. Un accessoire pourrait sans doute vous les procurer.

Diagnostic à distance

J'ai une moto Terrot-Jap 350 cmc. depuis 3 ans. Il y a environ un an, elle a subi une révision du moteur et de la magnéto, d'après ce que l'on m'a dit au garage, opération qui a été effectuée à l'agence de la marque en cette ville : à partir de ce jour, il se produit, dans la marche de la machine, quelque chose d'anormal : ainsi lorsque je suis en 1^{re} ou en 2^e vitesse, le moteur ne tourne pas deux minutes sans être pris d'un « haut le corps » semblable à un freinage brutal lâché aussitôt, en 3^e vitesse, je ne m'en aperçois pas, enfin j'en suis agacé et je maudis les soi-disant mécanos, car, par instant, c'est très désagréable ; ainsi dans une côte, je n'avance pas par rapport à ce freinage ou patinage et, si la montée est longue, je suis contraint d'arrêter.

Je viens de faire remplacer les deux chaînes et les quatre pignons tout en recommandant de vérifier encore une fois la cause de ce que je viens de vous citer, finalement rien de changé.

Depuis un an, j'ai fait voir ma machine à plusieurs maisons de cycles et motos ici, toujours pour la même cause et on me la rendait dans les mêmes conditions, me disant qu'on ne lui avait rien trouvé d'anormal ou bien qu'en remplaçant telle ou telle pièce ce serait fini. Je m'exécute à chaque fois, résultat néant ou plutôt je payais, je crois, largement.

C'est pourquoi je viens aujourd'hui vous demander de bien vouloir m'éclairer un peu là-dessus et ce qui me ferait bien plaisir aussi, serait, si vous connaissez sur la place d'Orléans une maison compétente en mécanique de moto, me l'indiquer, car si un jour je trouve l'homme qui guérira ma machine, je lui ferai de la publicité.

M. Robichon, Orléans.

Bien que les diagnostics à distance ne soient pas toujours faciles, il nous semble que, dans votre cas, il s'agit d'un allumage anticipé dû à une bougie défectueuse. Essayez une des bougies recommandées pour les moteurs à haut rendement. Ce préallumage se produit quand le moteur chauffe. Les causes d'échauffement anormal peuvent être inhérentes au moteur (taux de compression trop élevé). Vous ne nous dites pas quel type de moteur est en votre possession. S'il s'agit d'un moteur à soupapes en tête, il se pourrait fort bien que, lors de la révision, on eût supprimé la cale sous l'embase du cylindre, soit à des causes accidentelles : mélange trop pauvre, jeu trop grand du poussoir de soupape, 1/10^e à l'admission, 2 à 3/10^e à l'échappement, ce point étant de toute première importance, ressort avancé, soupapes dont le siège est usé par des rodages renouvelés, avance insuffisante, etc.

Toujours l'équilibrage

Il s'agit du rééquilibrage d'un moteur bicylindre en V (Reading-Standard 1.200 cmc.) dont les pistons d'origine en fonte furent remplacés par des « Diabolos » après réalésage des cylindres. J'ai, jusqu'ici, équilibré les poids des bielles montés avec leur piston respectif, pour rattraper la différence due à l'excédent de poids de la bielle femelle. Les deux équipages bielle-piston sont donc actuellement du même poids (985 grammes). Mais, où je suis désemparé, c'est pour équilibrer les contre-poids du volant avec l'embellage complet, car j'ai appris que l'on équilibrait seulement que les 4 ou 5/8 du poids du piston, tandis que celui des lètes de bielles l'était entièrement. (Les bielles sont montées sur galets d'un poids total de 180 grammes.)

Ce moteur sera monté sur un hydroglisseur et perché de ce fait à 1m50 de hauteur, c'est vous dire le souci d'éviter toute vibration.

BOTTÉ, Paris.

La moto Reading Standard était américaine et fut introduite après la guerre par Psalty, 50, rue Brunel, à Paris.



L'équilibrage d'un moteur en V s'effectue de la même manière que celui d'un monocylindre, c'est-à-dire qu'il faut équilibrer la totalité des organes animés d'un mouvement rotatif et les 4 ou 5 huitièmes des équipages alternatifs.

Organes animés d'un mouvement rotatif : têtes de bielles, maneton avec écrous, bossages des volants et environ le tiers inférieur des bielles.

Equipages alternatifs : partie supérieure des bielles et pistons complets.

Pour simplifier, vous n'avez qu'à prendre le poids de la partie supérieure d'une bielle et d'un piston complet.

L'équilibrage d'un moteur est des plus délicats et ne peut être opéré que par retouches successives. Nous vous conseillerions donc tout d'abord de ne pas y toucher et d'essayer le moteur tel que, si les vibrations étaient excessives (vous en aurez toujours avec un moteur monté vraisemblablement sur un bâti léger), vous noteriez la différence de poids entre un des anciens pistons de fonte et un des nouveaux pistons d'aluminium : vous auriez ainsi le poids approximatif à enlever. Mais nouveau point délicat, cela serait si le poids exact était enlevé en un point situé à la même distance de l'axe du moteur, que se trouve le maneton. Si le point où vous enlevez du métal est plus éloigné, il faut diminuer proportionnellement la quantité de métal enlevé. Pratiquement, le plus simple est de percer dans un des volants un petit trou, de placer tout l'ensemble volants, bielles et pistons sur un chemin de roulement constitué par deux planches verticales montées sur un socle, d'accrocher un petit plateau au trou en question. Montez d'abord les pistons en fonte et versez des grains de plomb dans le petit plateau de telle sorte que le tout soit en équilibre (les pistons ne portent bien entendu sur rien). Recommencez alors avec les pistons en aluminium. Vous enlevez des grains jusqu'à ce que l'équilibre soit établi. Pesez les grains que vous avez enlevés. Réservez-en la moitié dans le plateau et percez des trous dans le bandeau du volant, bien symétriquement, jusqu'à ce que l'équilibre soit rétabli.

Mais nous ne croyons pas, étant donné le régime relativement lent de ce moteur, qu'il soit indispensable de procéder à un rééquilibrage, qui est toujours délicat.

Auto-moto-canoé

Veillez avoir l'obligeance de m'indiquer combien de tours doit faire une hélice pour propulser un petit canot très léger d'une longueur de 4 mètres, dispose pour 2 personnes et si un moteur de 2 CV. suffit pour atteindre à peu près 6 km. à l'heure. WINDENBERG, Sarreguemines.

Cela dépend essentiellement du pas de l'hélice. Mais il faut éviter un régime élevé, 4 ou 500 tours à la minute constituent un maximum. Un moteur de 2 CV doit vous permettre de dépasser l'allure en question. Ce que vous auriez de mieux à faire, c'est de demander conseil à un constructeur de canots (nous supposons qu'il s'agit d'un moteur hors-bord et hélice aquatique).

Pour une hélice aérienne, ne dépassez pas 12 à 1.500 tours pour avoir un bon rendement. L'établissement d'une hélice aérienne est des plus délicats. Si vous construisez vous-même l'hélice, il y aurait intérêt à avoir des pales orientables.



LIBRAIRIE « MOTO REVUE »
En vente à nos bureaux : GUIDE
D'ENTRETIEN DES ACCUS
T. S. F. — Autos — Motos, par
H. Lanoy 2 fr. 50 (franco 3 fr.)

Le Cyclecar et la Voiturette légère

Cet ouvrage, divisé en trois parties donne d'abord des instructions utiles sur la théorie et la pratique du cyclecar et de la petite voiture utilitaire.

Il initie le débutant aux questions d'ordre pratique du fonctionnement de tous les organes.

Dans la deuxième partie l'auteur envisage l'entretien du moteur et de ses divers organes, carburateur, magnéto, carrosserie, roues, suspensions.

Dans la troisième partie, il envisage les divers cas qui peuvent se présenter sur la route.

Un volume in-8 carré de 180 pages vien illustré. Prix 10 francs, en librairie. Pour nos abonnés et lecteurs SIX francs : recommandé, 6 fr. 75.

Il nous reste un certain nombre d'Albums du Salon

Exceptionnellement et jusqu'à épuisement, cet album sera mis en vente à nos bureaux à :

4 francs

Port France et colonies : 0 fr. 75.
Port Etranger : U. P. : 2 francs ;
Les autres pays : 4 francs.
Pas d'envoi contre remboursement.

Quelques extraits

Textes

Au pays des Titans : Machinerie moderne.—Tendances de la Construction mondiale, par Calamine. — L'évolution du Cyclecar, par Marcel Violet.—L'évolution du quatre temps, par H.-P. Borestroke. — Où en est la motorisation de l'armée ? par M. le Général Camon. — Un peu de jurisprudence, par M^e Pierre Lesage. — Utilisation de la motocyclette par la police française, par H. Cieutat. — Hygiène et Camping, par le D^r Schwing. — Un peu de dentisterie, par Robert Rey. — Cadre ou Châssis, par Masson. — Les Carrosseries profilées, par Maleyre. — Records mondiaux du kilomètre et mille. — Le Motocyclisme en Angleterre, par Professor A. M. Low. — Nomenclature des Motocyclettes exposées.

Hors-Texte

La Galerie des champions (tirage en héliogravure). — Jolly et Lemasson. — Pierre Perrotin. — Bernard. — Hommaire. — Nos tirages à part : Personnalités du Salon : Baron Petiet et M. Genty. — MM. Cézanne et Dotin. — Dessins inédits de Alex Oxley, Ichac, L. Téchary, J. Pruvost. — Composition de l'artiste anglais Grimes. — Nos constructeurs.



Tout propriétaire d'une motocyclette ou d'une automobile doit posséder le « Memento Moto Revue » Recueil des droits et devoirs ; Gode routier ; formulaires, c'est l'ouvrage indispensable de tout conducteur avisé.

Prix : 2 fr. 50
(franco 3 francs)

à MOTO REVUE



« L'Annuaire 1929 »
L'Annuaire Universel de l'Industrie Automobile, 24^e année, collaborateur précieux des Constructeurs, des Agents et des Commerçants de l'Automobile. 1.350 pages, grand format : double Annuaire de l'Auto, par ordre alphabétique, et professions, Recueil documentaire, Répertoire, Marques de fabrique et Lexique français-anglais de termes mécaniques.

Avis à nos Lecteurs
Pour raisons de service intérieur nous nous trouvons amenés à suspendre momentanément les inscriptions des Abonnements
PAYABLES EN 4 TERMES
Toutes les autres combinaisons d'abonnement (rappelées ci-dessous) restent en vigueur, comportant tous les avantages réservés à nos Abonnés.

TARIF DES ABONNEMENTS (FRANCE & COLONIES)			
	A	B	C
Abonnement complet MOTO-REVUE hebdomadaire et son supplément mensuel L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE	1 AN 64 Numéros	6 MOIS 32 Numéros	3 MOIS 16 Numéros
Abonnement simple : MOTO-REVUE Hebdomadaire	1 AN 52 Numéros	6 MOIS 26 Numéros	3 MOIS 13 Numéros
Abonnement simple: L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE Mensuel	1 AN 12 Numéros	6 MOIS 6 Numéros	
	55 »	30 »	18 »
	45 »	23 »	14 »
	20 »	11 »	

NOTRE PRIME HEBDOMADAIRE

Chaque semaine, depuis le 7 Avril, nous offrons en prime à nos Lecteurs et Abonnés, un choix d'articles des plus sérieux à des conditions de prix exceptionnelles qui les rembourseront, d'abord en partie, du prix de l'abonnement, puis totalement, puis enfin, leur permettront de réelles et sérieuses économies. Il ne pourra être délivré qu'une seule Prime à chaque

Lecteur ou Abonné en raison des charges que nous nous imposons.
Les Primes seront délivrées à nos Bureaux, 51, rue Vivienne. Il ne sera pas fait d'envoi contre remboursement.
Un délai de 10 jours est à prévoir pour la réception à domicile

PRIME N° 41 DU SAMEDI 1^{er} JUIN 1929 Valeur: 50 fr.

Prix, en nos Bureaux :
Abonnés 25 fr.
Non Abonnés 35 fr.
Franco de Port et Emballage: 1.25 en sus

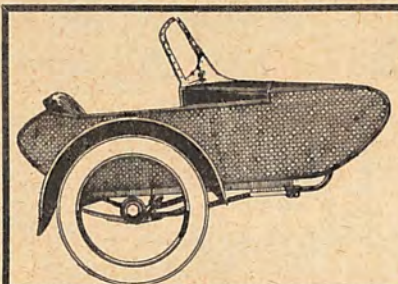
PORTE-PLUME RÉSERVOIR L.N.M.

Ebonite 1^{re} Qualité
PLUME OR 18 CARATS
pointe irridium pratique-ment inusable.

PIÈCES POUR MOTOS
INDIAN
TARIF ILLUSTRÉ
INDIAN MOTO
1. Rue FARADAY, PARIS (17^e)

PROTEX SUPPRIME les CREVAISONS
NOTICE SUR DEMANDE
28 bis. rue Guillaume-Tell, 28 bis. — PARIS (17^e)

Belleville-Moto 86, R. Julien-Lacroix PARIS
AGENCE : F. N., Pougnot, Rhony's, Motocin-
fort, Sayer, Gaume-Rhône, Royal Motoc. Train,
Drosch, etc. Crédit 8 et 12 mois. Métro : Cou-
ronne ou Belleville. — Tél. : Ménil. 77-03



LE CATALOGUE GÉNÉRAL 1929, DES SIDECARS
P.E.U.P.L.E.
EST PARU
IL VOUS SERA ADRESSÉ FRANCO SUR DEMANDE. ADRESSEZ VOTRE DEMANDE
— 122-124-126, Rue de Neuilly - PUTEAUX (Seine) —

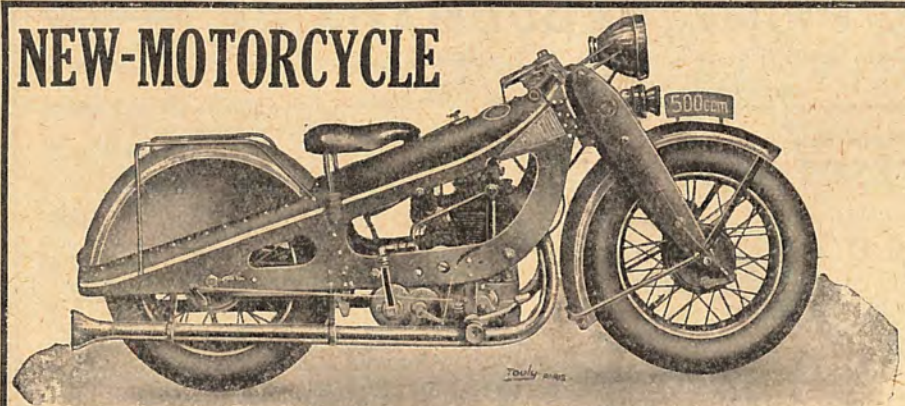
LOW YELLOW YELLOW

LA CHAÎNE

YELLOW

pour
votre
moto

ETUDIÉE SPÉCIALEMENT
POUR LA SÉCURITÉ
DE VOS RANDONNÉES



NEW-MOTORCYCLE

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

AGENCE GÉNÉRALE pour la FRANCE
PARIS-MOTOS
79, Av. des Ternes - PARIS
GEORGES ROY
77, Avenue d'Antony
CHATENAY (Seine)
Téléphone 63



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^o Utiliser une feuille de papier de format commercial de 21 sur 13.
2^o Écrire sur la largeur en haut : la rubrique et le numéro dans lequel elle doit passer.
3^o Dessous, l'annonce très lisible, de préférence en caractères d'imprimerie avec nom et adresse.
Si l'annonce doit passer plusieurs fois, la recopier sur autant de feuilles séparées.
Aucune réclamation ne sera acceptée si l'annonce n'est pas conforme aux indications ci-dessus.
Les erreurs viennent de la trop grande négligence apportée dans la transmission des annonces.
Toute annonce qui ne nous parviendrait pas 10 jours avant la parution, passera dans le numéro suivant.
Tout Abonné a droit à 6 lignes gratuites remboursant au-delà de son prix d'abonnement:
1^o Abonnés, la ligne : 5 francs. Pour bénéficier de ce tarif, il faut que l'annonce ait un caractère accidentel ou strictement personnel.
2^o Non abonnés, la ligne : 10 francs.
3^o A caractère commercial, la ligne : 10 francs.

TARIF

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

SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

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

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

Maison F. TOUTIN Téléphone Péreire 10-41
171, Bd Jean-Jaurès, CLICHY (Seine)
PIÈCES POUR **TRIUMPH, B.S.A. DOUGLAS, P. M.**
Expéditions en Province — Demandez le tarif 1929
La Maison se charge des réparations. - Travail soigné

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

MOTOS A VENDRE
B. S. A. Armée, des stocks, compl. 1.200 fr. Morgan gd sport, eau. 3.600 fr. Dalbiac, 1, R. Jard.-St-Paul, Paris.
B. S. A., sans moteur, 300 fr. Bicyclette « Tour de France Autogène », 300 fr., pressé. R. Veschambes, 58, R. Blomet.
B. S. A. transf. sport, 5 CV., ch.-ch., tansad, 2 sacoches, parf. état, 1.950 fr., de 19 à 20 heures et dim. matin. Rabreau, 2, R. Franche-Comté (3^e).
D. F. R. 2 tps, 175 cmc., ch. courroie, très bon état, 1.000 fr. Denis Victor, 24, rue de la Ferme, Neuilly-sur-Seine.
Dollar 4 CV., 250 cmc., neuve, peu roulé, essais sur tte dist. 4.500 fr. Lesoin, St-Martin-du-Boschet, par Monceaux-les-Provins (S.-et-M.).
F. N. M. 60, confort, équip. compl., parf. état, le soir après 7 heures. F. Masbou, 17, R. Duméril, Paris (18^e).
F. N. M. 70, 350 cmc., équip. 3.380 fr., t. l. soirs, sauf sam. et dim. Marliot, 109, rue des Moines, Paris.
F. N. 500 cmc., mod. 29, conf. 115, sub., éclair. élect., tansad, compt. klax., sort. avril dernier, roulé 100 km., écrire Saunier, 28, R. G.-Clemenceau, Luçon (Vendée).
F. N. 350 cmc., lat., fév. 1929, abs. nve et gar., cadre berc., surb., douilles s'attache pour side-car, amort. de trans., chaîne Renold., magnéto Bosch, pneus 675x100, porte-bagages, spéc., acces., revient 5.700 fr., à céder 4.800 fr., cse achat même marque

Motocyclistes! quand sur la route vous avez la stupide obligation de nettoyer votre carburateur, pensez au Robinet filtre Rapido

VENEZ VOIR
Les Vertes et Rouges
ARGENTRÉ
Vous en serez étonné.
Ces
250 cc., 2 temps, à 3.400 fr
350 cc., 2 temps, à 3.800 fr.
Ces 4 temps, JAP:
250 cc. 4.500 fr.
350 cc. 5.300 fr.
500 cc. 5.800 fr.
Vente à Crédit en 12 Mois
Ouvert Dimanche et Fêtes
1, r. Romainville, PARIS (19^e)

N'ACHETEZ PAS vos MOBILIERS chez LIAUDOIS mais achetez-y vos MOTOS
Sa compétence vaut mieux que les plus mirifiques conditions de vente. Agent direct de toutes les grandes marques. Comptant et crédit. Sa compétence assure une garantie morale dépassant de plus de 6 mois celle accordée commercialement.
LIAUDOIS
9, Avenue Félix-Faure PARIS

500 cmc., culb., affaire tte conf. essais sur rendez-vous. Debruières, 33, rue de Paris, Brie-Comte-Robert (S.-et-M.).
F. N. 500 cmc., conf., 27, parf. état, p. parf. n. acces. 4.600 fr. Georges, 8, rue Champ-de-Mars, à part. 18 h.
Vends 1.900 fr. 350 cmc. Gillet-Herstal, type tour du monde ou échange contre 175 cmc., type confort. Mollaret, 94, rue du Fort, Malakoff (Seine).
Gnome-Rhône 500 cmc., M. D., tansad compt., ecl., pu. nf. 3.500 fr. Ziegler, 66, rue Orfila, Paris (20^e).
Gnome-Rhône machines ttes cyl., rév. par usine même, essayée par l'usine, vendues à prix réduit avec gar., s'adres. exelus. 49, av. Gde-Armée, Paris.
Gnome-Rhône 500 cmc., état neuf, éclair. élect., tansad, sacoches caval., compt., pneus bal., outill., bel. aff. 4.000 fr. Lecordier, 15, Vil. Lamarre, Vincennes (Seine).
Monet-Goyon 175 cmc., supers., com. nve, à enlev. 2.650 fr. Restaurant Floréat, 14, Place de la Mairie, Gennevilliers.
Harley solo mod., élect., pneus bal., compt., prix 3.000 fr. Douglas, 500 cmc., 3 vit., tansad. 1.500 fr. 36, rue Pouchet (17^e).
Jean Thomann 175 cmc., 3 vit., éclair. élect., tte équip. avec side ou sépar., visible t. l. j. J. Villois, 29, R. Ramponneau, Paris (20^e).
Magnat-Debon 3 CV 1/4, 4 vit., peu roulé, pne nfs, état

(ARIEL)
D'OCCASION A VENDRE
H. J. HARDING
49, Bd Gouvion-St-Cyr - PARIS

"Skilfo"
ACCESSOIRES pour MOTOS
CATALOGUE FRANCO
— CHARLEVILLE —

MOTOCYCLISTES!
Exigez la Pompe
Mistral-Moto

ÉCOLE DE MOTOS
— MOTOS DES GRANDES MARQUES —
G. AUGOYAT
8, Avenue Dorian - PARIS (12^e)
(FACE MÉTRO NATION)

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

Expedition immédiate en Province
Envoi gratis du Catalogue Illustré

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

TERROT, SOYER, DOLLAR, O. S. A. MOTOSACOCHE, AUTOS, PEUGEOT. OCCASIONS GARANTIES LEÇONS GRATUITES G. LEFEBVRE 110, rue Darnémont PARIS.

mécan. parf., acces. E. Hurmann, 9, R. P.-Strauss, Paris (20^e), sam. apr.-midi ou sur rend.-vous.

Marc 3 CV., très bon état, compl., prix à déb., s'adres. M. Prévost, 3, rue Montagne-Ste-Geneviève, Paris (5^e).

Monet-Goyon 175 cmc., supers. 1926. 1.600 fr. J. Chatouillat, 6, R. Puget (18^e).

Motobécane Monovit., acces., peu roulé. 1.000 fr. Loize, 7, R. Michelet, Paris. Préf. écrire.

Motoconfort 500 cmc., lat. avec side Berbarde bipl., compt. Jaeger, éclair. Novi, capote et mallettes, pneus 700x100, roulé 3.000 km., assur. 1 an et impôt trimestre payé, visibl. Garage, 253, avenue Gambetta (20^e).

New-Map 350 cmc., bon état mécan., à enlever. Buzeaux et Collignon, 8, R. Pasteur, Clichy (Seine).

Veuve vend supers. Monet-Goyon 350 cmc., modèle 29, grd luxe, confort, 700x100, roulé 200 km., éclair. élect., phares code, compt., tansad au plus offrant. Hamig, 41, R. Belleville (19^e).

Monet-Goyon 500 cmc., culb., dble tube, équip. ou éch. c. 350 culb., préf. dble tube, sam. apr.-midi ou le soir de 6 à 7 h. Capiscol, 114, R. Convention (15^e).

Peugeot 4 HP., 350 cmc., bloc-mot., tansad, acces., très peu roulé. S'adres. M^e M. Gilles, 10, r. Lancry, Paris.

Peugeot 3 HP. 1/2, cme nve, bloc-mot., compt., tansad, écl. élect., prix 2.600 fr. Charpentier, 16 bis av. Normandie, Colombes.

Peugeot 175 cmc., bloc-mot., nve. 2.200 fr. 2 vit., rare occas. Mar, 10, R. Sedaine (11^e).

Peugeot S. P. 1926, 3 HP 1/2, comport., modif., avant. 2.000 fr. 12, R. M.-Sabatier, Vitry-Châtillon (S.-et-O.).

Ravat 175 cmc., culb. t. b. état, 3 v., éclair. Magond. 2.500 fr. Drouet, 4, rue Petit (19^e).

René-Gillet side bipl., roue rech., pare-brise, compt., éclair., bout. Péhu. 5.900 fr. Papeterie, 102, fg. du Temple.

Occas. unique San Sou Pap sport., équip. av. gar. 2.500 fr. 2 luxe, même marque, 1.850 fr. Neully Motos, 7, R. Montrosier, Neully-sur-Seine, Indan, 3 boules, avec side bon état. 1.200 fr., même adresse.

Styl'son 350 cmc., culb., mot.

United
UNION de QUALITÉS
Souplesse, Confort,
- Solidité et Fini -
Siège à ressorts... 72 fr.
Repose-pieds... 24 fr.

Vous trouverez les Accessoires "UNITED" chez votre fournisseur habituel. Exigez cette Marque, car elle vous donnera une sécurité absolue.

MOTOS SAROLÉA
M. J. SIMON
170bis, Av^e de Paris, VINCENNES
Tel. Did. 24-47

Blackburne, compl. neuve, pas roulé, à vend., prix int. Harange, à Ivry-le-Temple (Oise).

Terrot 350 cmc 1928, écl. compl., état neuf. 4.000 fr. net. Pellée, 259, R. Belleville (19^e).

Terrot 500 cmc., culb. jap., 1928, B. C. R., 350 cmc., t. b. état. S'adres., 159, av. Choisy, soir apr. 7 hres, y compris sam. et dim.

Terrot 350 cmc., parf. état, éclair. Maglum Marchal. Schnegg, 135, R. Blomet, Paris (15^e).

Terrot 350 cmc., culb. H. S. S., pneus 700x100, parf. état, écl. Maglum. 3.500 fr. B. Voland, 21, R. route de Houdan, Mantes-la-Ville (S.-et-O.).

Terrot 250 cmc., 3 CV., 2 t., ch. cour., t. b. état, écl. acc., av. ar. 1.600 fr. Lucas, 1, R. Simonnot, Pré-St-Gervais (Seine), soir 7 à 8 h., ou dim. (Métro Danube).

Terrot 250 cmc., F. S., confort, 700x100, peu roulé, état neuf, t. équip., écl., ville c., Jaeger, tansad, etc., ass. 3.700 fr. Lucas, 1, R. Simonnot, Pré-St-Gervais (Seine). Métro Danube, soir 7 à 8 h. ou dim.

Terrot 3 HP., nve, écl. élect., tansad, rétro., pn. bal., sup. p., achat voiture. 3.800 fr. Delphin, 22, R. E.-Jumin (19^e).

Terrot 350 cmc. H. S. S. O. 1927, siège ar., rep.-pieds, éclair. pare-jambes, marche impec., ess. vol. 2.950 fr., 1.000 fr. comptant, le solde en 12 mois, aff. très sérieuse. N. p. écrire, voir Barré, 123, boul. National, St-Maur, (Seine).

P. 104, écl. élect., par dyn. Marelli, pns nfs, klax., écl., bloc-mot., car., dble berc., roue, broche, tansad, rep.-pieds, tr. p. roulé, ess. vol. 3.950 fr., 1.000 fr. compt., le solde en 12 mois. N. p. écrire, voir M. Barre, 123, boul. National, St-Maur (Seine).

Triumph 4 CV., side, p. conf., ch.-ch. 3.000 fr., t. l. j., 19 h. 16, Rte la Plaine, Le Vesinet (Seine).

P. 105, comp., équip. et impéc. ts points, val. 7.800 fr., laissée à 5.800 fr. Pressé. A. Jeannin, à Mirebeau (Vienne).

Affaire exceptionnelle, motos 175 cmc., 3 vit., ch.-ch. nves et gar., prix très int. Eloy, 10, R. Buzenval, Paris (20^e).

Pierre, 4, R. Charles-Renouvier (20^e). Tél. Roq. 07-67, liquide ses reprises en comptes. Monet-Goyon 175 cmc., 2 tubes. 1.000 fr.

FOIRE DE BORDEAUX INTERNATIONALE ET COLONIALE
du 16 Juin au 1^{er} Juillet 1929
TROISIÈME
Salon Automobile et Nautique
IMPORTANTE EXPOSITION
CHASSIS
CARROSSERIES
ACCESSOIRES
Marques françaises et étrangères
Pour tous renseignements
BORDEAUX, Palais de la Bourse
PARIS 19, boul. Montmartre

SUPERSOUPLES E. CERRETI
TAN-SAD & REPOSE-PIEDS
les plus confortables du Monde
Double suspension intégrale, réglage selon le poids du cavalier et à contre réaction directe.
Pour le Passager
Pour le Conducteur.
BUREAUX : 204, Boulevard Saint-Denis — COURBEVOIE

LE CASQUE AMO
PROTÈGE VRAIMENT parce qu'il est EFFICACE
Soyez prudents et coiffez le casque
AMO — NOTICE FRANCO : —
23, rue Descombres, PARIS

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

L. DEKTEREFF & C^e
88 AV. DES TERNES PARIS

BOUCHON DE RÉSERVOIR "BEST"
NOUVELLE POMPE À VISEUR "BEST"
POMPE DOUBLE "BEST"
110
DEMANDER NOTICE POUR LES AUTRES SPECIALITES ANGLAISES

TERNES - MOTOS
Agence des Grandes Marques :
STYL'SON, RHONYX
DURANDAL
MOTOBÉCANE
KOEHLER-ESCOFFIER
TRAIN, SIC, O.S.A.
NEW-MAP
DRESCH
MOTOTRI, NINON
NOMBREUSES OCCASIONS
COMPTANT - CRÉDIT
OUVERT LE DIMANCHE
100, Avenue des Ternes
PARIS - 17^e

AGENCE DIRECTE
et spécialiste
des Motos
Achat - Échange
- Crédit -
F.N.
Stock en magasin en 350 et 500 cc
Surbaisées 1929 aux conditions
les plus avantageuses
Grand choix de Mo.os révisées

TYPE 500 cc. 1929
Réparations, Mise au point
pièces détachées

F.N. LATSCHA
187 bis, r. Armand-Élievestre - COURBEVOIE (près gare d'Asnières) Ouvert Dim. et Fêtes).
BAISSE DE PRIX

DRESCH
Moto-Confort — Gillet-Herstal
et toutes Marques
Comptant Crédit
Livraison immédiate
ILHARRÉGUY
91, Avenue Félix-Faure
PARIS

Villiers spéciale 250 cmc. 1.200 fr. Indian side à 1.000 fr. 10 autres machines en très bon état depuis 600 fr.

Une seule maison est organisée spécialement pour la moto et le cyclecar, c'est Pierre, 4, rue Ch.-Renouvier (20^e). Tél. Roq. 07-67, vous y achèterez la machine de votre choix. Toutes les marques en neuf et occasion, vous y garerez votre moto pour 30 fr. par mois, votre cyclecar pour 60 fr. par mois. Ses mécaniciens spécialistes les entretiendront et les répareront. Des accessoires neufs et d'occasion en magasin, pose gratuite. Ses pneus 27x4 neufs à 105 fr., des chambres à 18 fr., son huile Castrol et son Ricin course à 10 fr. le litre. Quelle maison vous offre ces avantages ? Si vous en connaissez une autre, courez-y de suite.

CYCLECARS ET VOITURETTES

Si vous n'avez pas essayé la 5 CV. Degoingand, vous ignorez complètement ce qu'est une voiturette confortable et rapide. Venez d'urgence chez Pierre, 4, R. Ch.-Renouvier. Tél. Roq. 07-67.
6 HP Renault, sortie usine mars 28, type torp., commerc., 4 pl., capiton, et siège ar. amov., charge utile, 300 km., écl. et dém. élect., roue secours, capote, pns nfs, impôts payés, état génér. imp. 9.500 fr., payé 19.500 fr., ferai jusqu'à 12 mois de crédit à achat sérieux, av. 3.000 fr. comptant. N. p. écrire, voir M. Barre, 123, boul. National, St-Maur (Seine).

5 CV. Benjamin, 3 vit., m. ar., éclair., capote, roue secours, pns nfs, état génér. imp., ess. vol. 2.900 fr., 1.000 fr. compt., le solde en 10 ou 12 mois. N. p. écrire, voir M. Barre, 123, boul. National, St-Maur, (Seine).

Salmon sport, 3 pl., jolie, t. b. état. 7.900 fr. Macar, 11, R. Réaumur. Tél. Archives 27-36.
Benjamin cycl., 5 CV., 4 cyl., 3 pl., bon état démar., éclair., 5 roues. 3.200 fr. Guéroux, rue de Condé, Bully (P.-de-C.).
Part. vend. 6 CV. Renault torp., exc. état. 18, r. Feuillantines Paris (5^e).
Amilcar 6 CV. sport, 2 pl., n° 9.600., email. Ducco, état neuf, reprendrai en compte moto récent. 15, rue Gay-Lussac, Paris (5^e).

Renault 6 CV., cond. int. 1927, 4 pl., dyn., bout., carr. spéc., phare Marchal, reprends en compte moto récente. Courval 16, R. Lebrun.
Salmson type Al., écl. dém. élect., jolie carr., parf. état mécan. Bernard Lemarchand, à Condé-sur-Noireau (Calvados).

Morgan grd sport., carr. rev. 2.500 fr., le soir à 7 hres. Hirondart, 47, avenue de Châtillon.
Morgan sport impec., freins av., compt., mont., malle écl. mag. 4.800 fr. Massé, 4, boul. Mairie, Croissy-sur-Seine (S.-et-O.).
Salmson A. L. 3. 2, 3 pl., écl. dém., amort., malle, acces. vendu par part., bon état. 4.800 fr., pressé. Tél. mat. 8 à 9 h, Carnot 70-97.

Cyclecar 5 CV., 3 pl., éclair., démar. élect., acces., parf. état, Mévan. 4.200 fr. Jouan, 38, R. Ecoles, Chatou (Seine).

Morgan air, 3 pl., très bon état, compt., écl. élect., capote, 4.500 fr. Aunay, 3, R. Moutier, à Aubervilliers (Seine).

Morgan, 3.200 fr., pressé. Mantrant, 19, R. Blanchard

Fontenay-aux-Roses (Seine). Tram 86.

SIDECARS

Harley side, 9 HP. 3.500 fr. 1 pl. 1/2, tansad, écl. élect. Mag., carb. Zénith, état mécan. parf., essais à vol., tous les soirs et dim. mat., s'adr. Gitzhoven, 33, rue de l'Aude (14^e).

Side F. N., M. 50, 4 cyl., bipl., éclair. élect., tte équip., état mécan. comme neuf. 8.000 fr. Fèvre, 79, av. Ternes, Paris (17^e).

Harley side bipl., peinture, pns nfs, écl. mag., presse. Petit, 42, rue Cler, Paris (7^e).
Harley-Davidson 9 CV., ent. rev., side bipl., neuf, pare-brise, compt. écl., tous acces. et outill., t. l. soirs 6 hres. 3.600 fr. Duterre, 11, R. Pressoir (20^e).

Side Indian, 3 boules, bon état, peint. nve, acces., outill., éclair., prix 2.300 fr. Visible, 78, R. Anatole-France, Levallois-Perret (Seine).

Side Peuple alum., bouchonné, grand sport, torpille, surb., abs. neuf, roulé 20 km., payé 2.600 fr., vendu 1.200 fr. Marcel, garage Luc, 84 bis, R. Fédération.

Side Harley-Davidson 9 HP., élect., excel. état, klax., pare-brise Housse. 4.500 fr., t. l. soirs 7 h. Chopinneau, 46, R. Buzenval (20^e).

DIVERS

Pour 110 fr. vous avez une enveloppe neuve à tringle, marque au choix. Pour 10 fr. un litre de Castrol X. L., ou de ricin pur 1^{er} pression, le tout avec garantie d'origine, tout ceci chez Pierre, 4, Rue Ch.-Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq. 07-67.

Collection Moto Revue 1920 à 1926, brochée, à enlever, 25 fr. Rolland, Grande-Rue, Briare (Loiret).

1 phare Luxor, 2 brocs occas. avec 1 générateur Renault neuf, 150 fr., vélo homme Peugeot, bon état, avec acces. 250 fr. Bonne mandoline Adamo avec étui neuf, méthode et musique, 150 fr. Schamber, 6, R. Rendez-Vous (12^e).

Garage gratuit pour motos, à vendre les meilleures conditions de Paris, 9, R. Cousin, Clichy (1 min. Porte).

Garage spécial p. motos, prix mod. Réparat., achat, échange, 9, R. Cousin, Clichy (1 min. Porte).

Comp. Jaeger neuf, 150 fr., Ménard, 17, r. d'Aulnay, Sevran (S.-et-O.).

Récompense à personne qui fera parvenir à Chadeau, 63, R. Doudeauville, Paris, paquet contenant chaîne moto et cuis-sards, perdu 10 mai sur route Ferte à Meaux ou Meaux à Ermenonville.

Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris, tél. Roquette 07-67, baisse encore le prix de ses pneus neufs garantis 105 fr. la chambre, 18 fr. l'huile castrol ne coûte que 20 fr. le bidon, le Ricin pur type course, même prix.

Pass. Bretagne vers 23 juin. Prend. une pers. pr m. direct. 0 fr. 20 le km. Moigneaux, 78, Turbigo.

Carros. torp. 3 pl., tréf. pr 5 HP. Citroën t. b. état, 450 fr. Moigneaux, 78, Turbigo.

Boite 3 vit., conv. pour transm. cardan, état de neuf. 500 fr. Une bout. acétolysé avec manomètre, 1.250 litres. 200 fr. Un p.-roues avec pn, b. état, 650x65, tamb. s. roue arr. 100 fr. Leroux St-Vincent-du-Lorouer (Sarthe).
2 jantes envel. chamn. et

AGENCE — DES MARQUES

**FN - GILLET-HERSTAL
MONET-GOYON
MOTOBÉCANE
MOTOCONFORT
DOLLAR-CLÉMENT
- SAROLÉA -**

Stock complet de Pièces détachées

Pièces Moteurs JAP - Pièces Boîtes - ALBION - GM PICARD - STAUB

Pièces pour Carburateurs AMAO - GURTNER -

Chaines RENOLD - BRAMPTON -

Huiles CASTROL - KERVOLINE -

Éclairage Électrique - NOVI -
Tous les Montages et toutes les Pièces en Magasin.

Silencieux J.M.J. à échappement libre jacullatif.
Tous diamètres de tubes - Pose immédiate -
AGENCE EXCLUSIVE

A. PREVOST
26, Av. de la Grande-Armée — PARIS (17^e) —
Tél. Wagram 54-81 (Métro : Obligado)

**MAGNÉTOS
DYNAMOS
DÉMARREURS**
Toutes Marques

Pièces détachées
Pour tous Modèles

A. DE SARELLO
90, AVENUE DES TERNES, PARIS (17^e) Téléph. Wagram 01-00
Carnet 53-57

RIVE GAUCHE MOTOS
174, rue de Vaugirard, PARIS (XV^e)

La Nouvelle DIRECTION, pendant un mois, offre une
PRIME A TOUT ACHETEUR
d'une Moto (toutes marques) au prix du Catalogue.
VENDEUR A CRÉDIT
Solde à l'ancien stock de MOTOS NEUVES, 175, 250
et 350 cme, avec garantie au prix de L'OCCASION.

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

ACHATS - VENTES
RÉPARATIONS - ÉCHANGES
FN Terrot, Peugeot, Motoconfort
— Soyer, etc. —
Stocks en neufs et occasions
Ecole de Motos - Permis gratuit à tout acheteur

garde-boue av. et ar., 2 sacoches,
1 coussin, px à déb. Vend. ou éch.
contre Mathis 5 CV, side
Indian b. état mécan. Jacob,
6, impasse des Bouvets, Maisons-
Alfort.

Moteur D. K. W. 175 cme.,
turbine carb., volant magnét.,
boîte mult., vitess. Kick, débr.
avec cad., compt. f. elast., roue,
pn. réserv. 900 fr. Role, Milly
(S.-et-O.).

Garage gratuit pour motos à
vendre, les meilleures conditions
de Paris. 9, R. Cousin, Clichy
(1 min. Porte).

Folding 6 1/2, 9/10 plaq. anast.,
marque, sac. cuir, pied état neuf,
b. px. Gachet, 42, R. Ravat,
Lyon (2^e).

Garage spécial p. motos,
px mod. Réparat. achat, échange,
9, R. Cousin, Clichy (1 min.
porte).

Vends pn bal., cham. jante,
base creuse. tous sur 700 x 100,
état neuf, pour 120 fr., visib.
t. l. j., sauf dim. apr. 2 h. 137, r.
Grenelle, Paris (7^e).

Triporteur, état neuf. 1.200 fr.,
occas. Petit, 71, R. St-Louis,
Paris (4^e).

PALETOTS cuir 3/4 dep. 375 fr.
BER, 13 f. Temple Paris

ECHANGES

Peugeot P. 104, 350 cme.,
parf. état mécan., vend. ou éch.
contre 250 ou 350 cme. 2 tps
récente et de bonne marque.
Ray, 4 bis, R. Bellavoine, Le
Pecc (S.-et-O.).

A vend. ou éch. 1 moto-
clette Smart, 2 HP., 2 vit.,
contre 1 moteur à rev., 4 ou 5 HP.,
2 ou 4 cyl. compl. Ecirre L. Le-
neuf, 25, R. Aug-Dubois, Arnay-
le-Duc (Côte-d'Or).

Ech. G. N. Salmson sport
cont. B. B. Peugeot ou cycl.,
cap. Mattard, La Forêt, Aigre
(Charente).

Echangeurs Indian 7/9 CV.
ent. rev., tansad, équip., tou-
risme, contre cyclecar montrace
ou moto 500 cme. Vaubailon,
47, R. Ourcq, Paris (19^e).

NEUILLY-MOTOS
AGENCE SAN-SOU-PAP
Atelier spécial de réparations
pour toutes Marques - Dépannage
7, Rue Montrosier-Neuilly-s-Seine

JEAN-JEAN MOTOS
133, Avenue d'Argenteuil, 133 - ASNIÈRES
AGENT DE TOUTES LES MARQUES
NEUF - OCCASION - REPRISE
- RÉPARATIONS - CRÉDIT -

HARLEY-DAVIDSON — complète la série de ses —
350 cc., 1.000 cc. et 200 cc. par
La Merveilleuse 750 cc. Idéale pour le Solo comme pour le Side-car
Nombreuses Occasions en stock — Réparations par spécialistes réputés
— TOUTES PIÈCES D'ORIGINE A LETTRE LUE —
HARLEY-DAVIDSON, 32-34, r. Pierret-NEUILLY-s-SEINE (Tél.: Neuilly 5-21)

Se complément d'un moteur...
une boîte
Picard

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

26, Rue Carnot
COURBEVOIE
— Seine —

Tri-Moteur **GALLAND** Charge utile 400 kilos

Moteur JAP, 500 cme.,
Boîte vitesses
BURMAN
3 Vitesses.

Frein sur les
3 roues.
Moyeu AR amo-
vible. Pneus
Michelin 700/100

LE PLUS ÉCONOMIQUE — LE MIEUX CONÇU
16, rue Chauvelot, PARIS (15^e) AGENTS DEMANDES

Voir clair la nuit.....
..... un Rêve,
qui devient une réalité
avec le éclairage "Soubitez"

RÉPARATIONS
en 24 heures
avec
Garantie de 6 Mois

SPÉCIALITÉ
pour MOTOS

MOTOS D'OCCASION
Terrot, Monet, B.S.A., Triumph
Boit. 2 vit., kick, débray. 850 fr.
Magnét. neuv. R.B. blind. 45 fr.
Achat Comptant - Motos modernes
BAUSOLEIL, 9, rue St-Sabin, PARIS

ON DESIRE ACHETER

Je cherche moto 175 cme.
max. 250 cme, préf. Motobécane
Goyon. Ecirre détails avec der-
nier prix. Mathé, 13, rue Hélène,
Paris (17^e).

Montrace bon état, prix
raison. André, Poste Restante,
rue Ballu (9^e).

Part., désire acheter moto
500 cme., 4 tps, de préf. F. N.,
bonn. occas., faire offre M. Savat-
tier, 12, R. Baudricourt (13^e).

Voiturette 6/8 CV., cabriolet
ou roadster, en parf. état. A. H.
Case 15092, Pontarlier (Doubs).

TOUTES MOTOS
J'ACHÈTE I.M.P.T., 3 r. Annet Paris

MOTOS A VENDRE

950 francs Alcyon, petite
moto 125 cme., tte équip., marc.
parf. Surey, 9, av. Gravelle,
Charenton (Seine), près porte.
Alcyon 175 cme., dble tub.,
parf. ét., 3 vit., ch-ch., 1.600 fr.
Henger, 22, rue Goutte-d'Or,
Paris.

B. S. A., 500 cme., side, 1 pl. 1/2
amort., de ch-ch., cap., pare-
brise mag. Bosch, carb. Amac.
1.800 francs, le soir après 7 h.
Geninaco, 145, av. d'Italie, Paris
(15^e).

B. S. A., 350 cme., mod. réc.,
parf. état, écl. Lucas, compt.,
tan-sad : 4.800 fr. Lamiot, 12, av.
Sceaux, Versailles (S.-et-O.).

B. S. A., 500 cme., mag. Bosch,
carb. Cozette, bons pn., état parf.,
à saisir. 1.500 fr., 47, rue Romain-
ville, Paris (19^e).

B. S. A., 500 cme., grs pns,
parf. état, 2.000 fr. Photo, 59,
rue Batignolles Marc, 76.

B. S. A., 350 cme., culb.,
t. b. état, ecl. élect., dyn. et accus,
tan-sad, ch. de rech., pn. nls, non
déb. 26 x 3,50, avec Kodak 6x9
au plus offrant. J. Neutville,
70, rue Falguière, Paris (15^e).

B. S. A., 500 cme., ent. rev. à
neuf, tansad, rep.-pieds, pneus
et cham. nves. 1 pneu rech. et
2 chambres. Huet M., 22, rue
Orangerie, Versailles.

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

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

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

D. F. R., 350 cme., parf. état
de marche, tansad, rep.-pieds,
phare, feu AR, chamb. rech.,
bien équip., 2.800 fr. Huet, 22,
rue Orangerie, Versailles (S.-et-O.).

Berceuse Clément Gladiator
350 cme., Jap, tansad, compt.,
rétrov., etc., comme nve, 4.800 fr.,
pressé, cse départ. C. Bardin, 89,
boulevard Malesherbes, Paris

Cleveland 4 HP, gros pneus,
tansad, compt., kil., éclair. élec.,
parf. état. Laurent, 8 bis, cité
Trévisse, Paris (9^e).

C. P. Roléo, parf. état, 350 cme.
2 tps, 2 cyl., tte équip. avec compt.
Jaeger. S'adresser M. Isenac, 41,
r. Verneuil, Paris.

D. F. R., 350 cme., 2 tps, b.
état de conf. Maurice, 24 r. Poilus
Antony (Seine).

Douglas 6 CV. rév. à neuf,
3.500 fr. ess. à vol. Joseph,
89, r. St-Martin, Paris.

F. N., 350 cme., culb., t. vite,
état neuf, bas prix. S'adres.,
63, r. Station, Franconville (S.-et-
Oise).

F. N., M. 70 1928, équip. grand
tourisme, parf. état, éclair. Radios
vendu cause achat 500 cme.
J. Brodu, 53, boulevard Versailles,
Suresnes (Seine).

F. N., 350 cme., M. 60, équip.,
p.-jambes, éclair., pns nls, impôts
payés 6 mois cse départ 4.000 fr.,
47, r. Romainville, Paris (19^e).

F. N., M. 60 culb. tte équipée,
comme nve, à vend. suite cse dble
emploi prix int. Boisrame, 158,
rue de Courcelles (17^e).

F. N., M. 60, culb. bon état,
compt., tansad, éclair., pneu rech.,
715 x 115, 4.000 fr. crédit urg.
M. Joulhandeaux, 25 r. Entrepôt.
Tél. Nord 56-88.

F. N. M., 70 compt. tansad,
pare-jambes, éclair. élect. Bosch,
frein tamb., comme nve. 4.700 fr.
Journée sam. ou dim. matin.
Bourdier, 8, av. Pierre-I^{er}-de-
Serbie, Paris. Métro Iéna, autob. B

Occasion Gillet-Herstal, 350
cme., tour du monde, mod. 1928,

HALL
DE LA
VOITURETTE
ÉTABLI, FONDÉ EN 1919
99, Avenue d'Orléans
Tél.: Gobelins 50-41

Les plus belles Occasions
en
Voiturettes et Cyclecars
DE TOUTES MARQUES
Garage gratuit pour
Véhicules à vendre
VENTE et ACHAT

"LUXOR"

LES GROUPES MOTO
LES PLUS ROBUSTES
LES PLUS APPRÉCIÉS
LES PLUS RÉPANDUS
EXIGEZ-LE de votre FOURNISSEUR HABITUEL
Dispositif spécial Universel (Btè S.G.D.G.)
— de fixation de Phare et Générateur —
TRAIZET & C^{ie}, Fabricants, 3, Rue Tesson, PARIS (10^e)

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

Agent directes des Marques: MONET-GOYON, TERROT,
MOTOCONFORT, MOTOBÉCANÉ, 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
révisées et livrées avec garantie.

LEÇONS GRATUITES A TOUT ACHETEUR

LA LONGUE EXPÉRIENCE (10 ans)
de la Marque
BAGGI-SAMYN
a contribué pour offrir aux Motocyclistes
UNE MACHINE DE MARQUE
munie des derniers perfectionnements et des meilleurs
accessoires: Boites BURMAN: Moteurs J.A.P.,
BLACKBURN, L.M.P., MOSER, aux prix incroya-
blement bas de:

4.250 FR. type 250 cme à culbuteurs, moteur Moser. Boite
BURMAN, pneus ballon 700x100.

4.750 FR. type 350 cme à culbuteurs, moteur L. M. P.
Boite BURMAN, pneus ballon 700x100.

Adresser votre commande directement à l'Usine
BAGGI-SAMYN
81 bis, Bd de la République, La Garenne-Colombes (Seine)

Ou aux Magasins de l'Agent pour Paris:
CENTRAL-SPORT, 6, rue des Petits-Champs, Paris
Vente au Comptant et à Crédit

"Vélocette"
PAS SEULEMENT VITESSE...
ENDURANCE AUSSI!
ORLÉANS-ACCESSOIRES - 7 Place de la Porte -
d'Orléans, 7 - PARIS-16^e
Le Catalogue Français est paru; envoi franco sur demande

MALAKOFF
AUTOMOBILES
EXPOSITION PERMANENTE
DE
Terrot - Monet et Goyon
New-Map - Peugeot - F. N.
Gillet Herstal - Motoconfort
Soyer - Dollar - Rhony's
Dresch - Guignard, etc...
Meilleures conditions - Leçons gratuites:
Comptant et crédit
Atelier de réparation

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

vit. 100 km., pn. bal., ecl. élect.,
tansad, acces., roulé 3.000 km.
Essai. 3.000 fr. Ecirre Barennes,
30, rue Madame (6^e).

Gillet-Herstal 350 cme., type
tour du monde, comme nve,
tansad, compt., sacoché, selle
Terry. 3.000 fr. Agatrot, 25, r.
Verneuil, Paris (7^e).

Harlette 2 CV, ét. nf, débr.,
pn. nf., 950 fr. Thivet, 80 r.
Diderot, Vincennes (Seine)

Harley et Indian avec side,
b. état de marche à enlev. suite,
cse départ, Louveau, 96, r. Michel-
Carré, Argenteuil (S.-et-O.).

Occas. 1 Indian, 2 Harley,
2.000 fr. à déb. Pagès, 22, rue
Vivienne.

Monet-Goyon 500 cme., 2 éch.,
mont., compt., tansad, bal., éclair.
4.500 fr. ou éch. contre Amilcar
surb. ou salle à manger moderne
Unal, 11, rue Alsace, Clichy (Seine)

Monet-Coyon Supers., 3 vit.,
éclair. élect., bon état, 1.800 fr.
Pascal, 11, rue du Progrès, apr.
17 heures.

Monet-Goyon 350 cme., mot.
mag. Burmann, comme nve, tte
équip. 3.500 fr. Arnal, 84, rue
Billancourt, Boulogne-sur-Seine.

Monet-Goyon, 175 cme., type
T. T. 1929 neuve, en caisse, prix
intéres. Dumanoir, 6, rue Pro-
vence, Paris.

Monet-Goyon, 350 cme., sortie
1928, montre-compt., tansad,
éclair. élec., pns conf., machine
état neuf à vend. 3.500 fr. ou
éch. avec soult contre moto
175 cme., type confort. Blanchard,
4, r. Aulnay, Chatenay-Malabry
(Seine).

Monet-Goyon 175 cme., 2 CV,
2 vit., ecl., tansad, pn. nf., ent. rev.
b. état. Vis. t. l. j. Rousseau, 12,
rue Gommier, Paris (12^e).

Motobécane 250 cme., tansad
roulé 1.000 km., 2.600 fr., 5 imp.
Compoint.

Motobécane 250 cme., équip.
compl., ecl. élect., tansad. Se
prés. dim. de 8 h. à midi, R.
Mahous, 214, rue Château-des-
Rentiers (13^e).

Motobécane 500 cme., 4 tps,
mod. 1928 à vend. 4.900 fr. le

AGENCE DIRECTE
MOTOCONFORT
500 cc. - Blackburn, culbuteurs,
double éch. éclair. Novl. 7.000 frs.
250 cc. JAP en magasin
GNOME ET RHONE
Les motos "MARC"
ses modél. 350, 4 tps dep. 4.320 fr.
MOTOS DRESCH
12 mois de crédit
5 CV. ROSENGART
le 1/4 comptant; le solde 12 mois
Stock d'accessoires
V et W boîtes G M 2 vitess-
ses débrayage et kick 380fr.
Éclairages électrique 12
volts, 80 bougies, l'ensem-
ble comp. pour motos 389fr.

DETAIL
Louis BOUCHEZ 7 Boul. Victor-Hugo
à Saint-OUEN (matinée)

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

New-Map
Toutes Pièces de rechange
Stock Moteurs **L.M.P.**
E. FROTEY
12, Rue Jean-Nicot
PARIS (7^e)
Téléphone : SÉGUR 20-09

matin ou écrire Bernard 43, rue Tombe-Issoire, Paris.
Part., cède motoconfort 3 HP, 4 tps, mod. 1929, jamais roulé, prix int. a déb. Garage 63 bis, rue Ordener, Paris (18^e).
Motosacoche 250 cmc. supers. roulé 900 km., état gar. 100 km-heure, 3.500 fr. Perreau, 25, quai Voltaire (visible dim.).

1.000 cmc Motosacoche, side-car, écl. élect., capote, pare-brise, roue rech., en parf. état, prix : 5.500 fr. Cycl. Soriano sport, 3 pl. détachable à 5 CV, b. état prix 3.000 fr reprendrais en compte une moto moderne 350 ou 250 cmc. 4 tps. Largeot, 4, gde-Rue, Saint Maurice (Seine). Tél. 59.

Neracar 3 CV, pns, orig., 1.950 fr. Perrault, 72, bd Latour-Maubourg, Paris (7^e).
Neracar 3 CV, 5 vit., écl. élect., bon état, bas prix, Sauvinière, 60, r. Tournelles, Paris.

New-Map, 350 cmc nve, s. gar., roulé 600 km, ent. équip., roue broche interch., pn. bal., prix à déb. t. l. j. de 5 à 8 heures et le dim. matin. E. Delsol, 11, rue Lecointre, Sèvres (S.-et-O.).

New Motorcycle nve 500 cmc., bloc mot., tansad, 5.800 fr. Garage, 54, av. du Maine ou sér. Robois, 110, rue Richelieu.

Cse achat voiture part., vend moto La Panthère, 350 cmc., sortie usine janvier 1929, a roulé 2 mois, éclair. élect. Marchal avec culb., ts acces., état nf, gar. usine prix à déb., Lenouët à Saint-Sever (Gard).
New-Motorcycle spéc., 350 cmc., sup. culb. dble tube Burman spéc. Bosch, Amac, Brampton, tôle protectrice, Marchal luxe, accus, klaxon, tableau code stap. etc. Dunlop 700 x 100 renf. selle caoutch. mousse Brooks montre 8 jours, compt. bi-totalis.

Protégez votre tête
avec Casque serre-tête



Tout en cuir, amiante et caoutchouc mousse, élégant, léger, résistant
H. CHAILLOU Fabricant spécialiste de vêtements en cuir souple
34, Place du Marché-St-Honoré, PARIS (1^{er})
Tarif franco

VENTE TERROT ACHAT
DOLLAR, MOTO-CONFORT, D.S., SOYER

achetez toujours à l'AGENCE DIRECTE
R. LARGEOT, 4, Grande-Rue, 4
St-MAURICE (Seine)
Téléphone 59. — Tram: Bastille 13-81 (PONT DE CHARENTON)

qui vous fera les meilleures Conditions
— avec les mêmes Garanties. —

LEÇONS GRATUITES à tout ACHETEUR

OCCASIONS TOUTES MARQUES
— TOUS PRIX —
6 et 12 MOIS de CRÉDIT

NAVILLE & ses Fils 3, r. Sarrette, PARIS (14^e)
- Montage - Rayons et Jantes de tous profils
- Rayonnage - DE ROUES
- POUR MOTOCYCLETTES ET VOITURES -
EXPÉDITIONS EN PROVINCE

HARLEY, INDIAN, B. S. A., TERROT, F.N., GNOME, SOYER, ETC..

Rien que des occasions, garantie 6 mois
Crédit 13 mois - Reprise de toutes motos
Toutes pièces HARLEY INDIAN soldées avec 50 0/0 de remise
Ouvert même le Dimanche matin
La MOTO pour TOUS, 3, rue Aumont - PARIS

AUX DOCKS DU PNEU
Vous trouverez en toutes Marques, en toutes Dimensions
PNEUS et CHAMBRES, pour Vélo, Moto et Autos
Soldes et Occasions - RÉPARATIONS
TOUJOURS EN DESSOUS DES COURS
Demander Tarif
Maison VAYSSE
387, Rue de Vaugirard, PARIS (15^e) — Tél. Vaugirard 41-42
Toute commande référence MOTO-REVUE bénéficiera d'une remise 5 %

PIECES POUR
B.S.A TRIUMPH
DALBIAC, 1 rue des JARDINS S' PAUL, PARIS

ACCUS
— LA PREMIÈRE MARQUE —
SLEM
Pub. G.S.

HARLEY-DAVIDSON
MOTOS Neuves, Occasions
Pièces d'origine
HARLEY-DAVIDSON, Rue de Picpus, Paris-12^e

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

Jaeger sacoche et outill. compl. Boite et cham. rechange, frein de direct. à débr. instant., tout nickel, sur cuivre sauf châssis émail, Neige, tansad, repose-pieds silencieux, facult., moyeux à broches à papillons, etc., machine impecc., unique, ayant roulé 2.800 km. état nf, coûté 11.000 fr. facture à l'appui, vend. 7.970 fr. cse achat 750 B. M. W. Gillot, 123, rue Glacière, Paris.
P. 107 350 cmc., équip. compl., état neuf, 4.500 fr. Bernol, 10, r. Assomption, Paris.
P. 104 fin 1927 intacte, bloc 350 lat. équip. tansad, 3.700 fr., ach. voiture Georges, 54, r. Rouget de-l'Isle, Suresnes (Seine).
Peugeot P. 107, neuve, argent cse départ Gouverne, 14, rue Champ-de-Mars, Paris (7^e).
Peugeot 4 CV, Mod. 1926, chaîne courroie, très bon état marche, prix 1.500 fr. S'adres., 53, rue La Rochefoucauld à la concierge.

P. 104 Peugeot, 350 cmc., 4 tps tansad, écl., état neuf, soir 7 h. Louis, 48, rue Fazillau, Levallois (Seine).
Peugeot P. 108, 1.500 km., écl. Maglum, tansad, Terry, compt. O. S., payé 5.500 fr., 4.000 à déb. R. Lemeur, 40, bd Bonne-Nouvelle, Paris (10^e).
R. Gillet, 350 cmc., 4 CV, fin 1928, état de neuf, ent. équip., écl. Marchal, prix à déb. Vis. t. l. j. de 3 à 7 heures, dim. jusqu'à midi. Leuridan, 7, r. Théophile-Leduc (près place Eglise) Pantin.

René Gillet, sup. occas., 3.200. Berliet C. B. A. 9.000 fr. 3, bd Lorraine, Clichy (Seine).
Rochester 175 cmc., ch.-ch., pn. bal., neuve à prendre usine. Rochester. 2.000 fr. Du Minchy, 4 Asserac (L.-L.).
Rover 3 CV 1/2, 4 vit. t. b. état, 3.000 fr. M. Neuville, 135, rue des Roissy, Clamart (Seine).
Salmson, grand sport, dble arbre à cames, pn. bal., tr. vite, tte beauté, prix dér. Peraldi, 19, rue J.-Jaurès, Levallois (Seine).

Paris-Motos
79, Avenue des Ternes, 79
- PARIS -
Vous présente la plus belle Exposition de PARIS
250 MACHINES
EN MAGASIN
Ouvert le Dimanche
(VEND A CRÉDIT)
— SANS INTÉRÊTS —
Achète - Échange Motos
toutes Marques.

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

FILTREZ...
VOTRE
ESSENCE
PLUS
D'ENNUI DE
CARBURATEURS
AVEC
L'ENTOMOS

Entonnoir à double filtrage muni d'un filtre spécial permettant le mélange de l'huile et de l'essence, sans réduire le débit du filtrage.

EN VENTE :
**DANS LES GARAGES
ET MAISONS D'ACCESSOIRES**

LE SILENCIEUX SCHNEEBEL!
Le plus efficace - Le plus silencieux
Le plus élégant - Le meilleur marché
Rendement maximum
1^{er} au Concours de Moto-REVUE
2 et 4 temps - Toutes cylindrées
11, r. de Bécon, COURBEVOIE (Seine)

PARMENTIER
119, Avenue des Batignolles
SAINT-OUEN
- Toutes -
les grandes Marques
de Motos en magasin
NEUF et OCCASIONS
CRÉDIT - ÉCHANGES

DRESCH et D. F. R.
s'achètent
aux meilleures conditions
Comptant et à Crédit à
DRESCH-COURCELLES
Concessionnaires
La première Moto fabriquée
en grande Série
Livraison immédiate
174, rue de Courcelles
PARIS Tél.: Carnot 80-87

Salmson 7 CV, spéc., carr. course. 2 pl. à éch. contre Morgan culb., Sima-Violet ou moto rapide récente. Dumanoir, 6, rue Provence.
Saroléa 350 cmc., culb., confort écl. élect., compt., tansad, prix 4.000 fr. Herbin, 123, rue E.-Vaillant, Levallois-Perret (Seine).
Saroléa 500 cmc., culb., nomb. acces., parf. état, 3.500 fr. Kientz, 4, r. Baudin, Mantes-sur-Seine (S.-et-O.).
Saroléa 500 cmc., culb., comme nve, prix avap. Licorne 7 CV, bon état, torp. 2 pl. et strap. 3.500 fr. Laure, 1, rue J.-Hachette Paris (15^e).
Saroléa 500 cmc., supers. spéc. 1927 peu roulé 130 à l'heure, mont.-compt., etc., cse nouv. situation, occas. except. 4.500 fr. Levacher, 23, passage Raquinot, Paris (12^e).
Saroléa 500 cmc., sport avec side Belgian écl. élect. affaire sérieuse. 6.000 francs compt. Desbiacchs, 51, rue Cauchoise, Rouen (S.-I.).
Soyer, 2 tps, parf. état pns nfs, à enlev. 1.600 fr. Mottet, 22, rue de l'Orillon.
Soyer 500 cmc., dern. mod., abs. nve, jamais roulé, sortie 15 mai, vendue cse santé, avec forte réduct. prix except. Pascal, 71, rue Tombe-Issoire, Paris (14^e) t. l. j. 19 à 21 heures.
Terrot 350 cmc., 4 CV sport lat. février 1929, 400 km., équip., 4.800 fr. Bonnet, 16, haub. Saint-Antoine, Paris.
Terrot 350 cmc., lat., H.S.C. sport, fin 1928, roulé 1.500 km., tansad, ent. neuve. 4.800 fr., Laby, 40, rue Colombes, Asnières (Seine).
Terrot 350 cmc. Jap. culb. parf. état, tansad, Terry, compt. O. S. Fourel, 3, rue St-Jérôme, Paris (18^e).
Terrot 350 cmc., lat. état neuf, équip. compl. Grillat, 15, rue Parmentier, Houilles (S.-et-O.), tram. 62 Maillot).
Terrot 250 cmc., 2 tps, b. état équip. 1.850 fr. Visible t. l. j. et dim. matin. M. Pinat, 4, rue de Thouin, Paris (5^e).
Terrot 3 CV, 250 cmc., 2 tps, sport conf. 8, rue Abel, Paris (11^e).
Terrot 250 cmc., sport conf., écl. élect., tansad, t. l. soirs après 6 heures. Prix 3.900 francs, Jeanjean, 46, av. Kléber, Paris.
Utilia 330 cmc, t. b. état, compt., écl., tansad, b. état, 3.000 fr. Belval, Monistrol-sur-Loire (Haute-Loire).
Occas. Terrot 4 HP, équip. Monet-Goyon 4 HP, Terrot 2 HP équip., Saroléa 4 HP état neuf. Motosacoche 500 cmc culb. Peugeot P. 105, écl. élect., klaxon. Lefebvre, 110, rue Damrémont, Paris.

Voyez chez Faizant à Colombes-Motos (face la gare), occasions int. à prix réduit. 125 cmc. Cyclomoto; Peugeot rev. usine 700 fr. 125 cmc., Lutetia, 2 vit., ch., bloc mot. 600 fr. 175 cmc. Gnome, 1.500 fr. Favor, 1.500 fr. Motobécane, 1.700 fr. Soyer, fièche bleue, pn. bal. 2.400 fr. 250 cmc. Terrot, Mod. 1924 rev., 1.800 fr. Terrot 1927, t. b. état, 2.500 fr. Benjamin-Soyer, état neuf, 1.800 fr.

Motobécane 1928, 2.100 fr., 350 cmc. Terrot, latér. 1928, excel tat, 4.000 fr. New-Map later., é excel. état, 4.000 fr. 500 cmc. A. B. C., ent. rev. 1.500 fr. Ttes ces machines ont des acces., sièges, compt. éclair, etc...
Occasion except., grand choix de motos de marques diverses, 2 vit., à partir de 1.000 fr. Pour tous renseign. Ecrire G. Renaudat, spécialiste moto, Vierzon (Cher).
Avances argent rembours. 12 mois à acheteur, motos, voitures. Coiffeur, 9, rue Valentin, Levallois.
250 cmc., 4 tps Terrot réserv. en selle 1929 roulé 1 mois 1/2. Valeur crédit. Café, 178, route de la Révolte, Levallois (Seine).
1929 dble tube, 250 cmc., bal., nve, gar. 6 mois, 2.950 fr., facil. Agence Dresch, 128, rue J.-Jaurès, Levallois (Seine).
4 CV, ch.-ch., écl. élect., 2.600fr. Grandes facil. Terrot nve, 4.000 fr. 2 à 3 CV, 4 tps, 1.500 fr. et 1.700 fr. Doublet, 128, rue J.-Jaurès, Levallois (Seine).
Motoconfort Agence Terrot, Soyer, Gnome-Rhône, Gillet-Herstal, Marc, Saroléa, etc., livrables de suite. Occas. F. N. 350 cmc., culb., 715x115, écl. Bosch, 4.800 fr. Terrot 350 cmc., lat., conf., écl., nve, 4.800 fr. F. N. : 3 motos 350 cmc., M. 67 fin 1928 dont 1 sortie 20 mai 1929, pas roulé, bas prix. Soyer 350 cmc., arb. à cames, fin 1928, superb., 4.700 fr. Peugeot, bloc mot. 1928, tansad, solde 1.950 fr., 3 HP. Garage motos : 25 fr. par mois et gratuit pour motos à vendre. Réparation achat comptant motos modernes 350 et 500 cmc., échanges dimanches et fêtes. Remy, 21, rue Tlemcen, Paris (20^e). Tél. Ménéil 76-39.
3 Scott 59 6 très récentes écl. élect. Moto confort 75 ch-chaîne comme neuve, occas. 1.650 fr. Dagorna, 36, rue Laugier Wg. 38-27.

**CYCLECARS
ET VOITURETTES**
Morgan sport, eau, écl., accus, bon état, 4.000 fr. Muller, 207, r. Bercy. Visible de 6 h. à 7 h. 30.
Cyclecar 4 roues, 2.000 fr., détaché. Blochet, 28, rue Chevert, Paris.
M. C. spéciale 2.800 fr., 4 CV, 3 pl., marche parf., 3 vit., tte équip. démar., autom. Surcy, 9, av. Gravelle, Charenton (Seine) à 100 m. Porte Charenton.
Amilcar C.C., torp. 2 pl., phares Marchal, vendu par part. Berthier, 70 bd de l'Hôpital, Paris (13^e).
Bugatti 10 CV, sport, Brescia, vente ou échange. Landreaux, Mesnil-Saint-Denis (S.-et-O.).
Amilcar Bordino écl. dém., 7.250 fr., état parf. Imp. Ass., 6 r. Dim. matin. 10, rue Fagon.
Salmson sport 7 HP, parf. état, 4.500 fr. L. Lambert, Lizy-sur-Ourcq (Seine-et-Marne).
Cyclecar 4 roues, 5 ch. air, bon état, moteur neuf, 2.500 fr. Barthez, 146, rue de la Paix. Villemaison, par Epinay-sur-Orge (S.-et-O.).

MOTO-HALL
Soyer - Saroléa - Vélocette
Gillet-Hers. - Motobécane
Motoconfort - Mondiale
NEUF - OCCASIONS
COMPTANT - CRÉDIT
Stock toutes Marques
Réparations - Échanges
Dépannages
HABERT, 78, Av. des Ternes
PARIS Galvani 09-45

CARROSSERIES & CHASSIS
pour SIDE CARS
12 Modèles en mono et bi-places
Bois - Tôle - Aluminium
Capotes, Pare-brise, Tan-sad,
are-Boue, Repose-pieds
Maingnet sur UTILIA
gagnant la coupe des Side-
cars aux 6 jours d'hiver.
1^{er} dans Roubaix-Paris-Roubaix
1^{er} au Bol d'Or 1929.
Catég. 350 cmc. (record battu)
sur Side cars de série.
ERNEST RICHARD, Constructeur
184, Av. de Choisy, PARIS
Téléphone : Gobelins 62-82
16, rue de Paris, IVRY
Catalogue contre 0 fr. 50

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

MOTOS NEUVES
soldées à prix d'Occasion
Marque connue
garantie 6 mois
Ets SEGUIN et DARNAULT
26, rue d'Armenouville
NEUILLY-sur-SEINE
(à 3 minutes de Maillot).

PNEUS MOTO NEUFS
650 x 65 et 650 x 60, soldés: 50 fr.
COURROIES NEUVES
pour Moto: larg. 16-19-22-24 mm
Prix: . . le mètre, de 8 à 20 fr.
EXPÉDITIONS EN PROVINCE
F. DELAUNAY
62, Rue Rochecouart : PARIS (9^e)

A céder Affaires Motos très connue dans Ville du Midi.
(Agences Grandes Marques)
S'adresser :
GUIRAUD
1, Rue Poise - NIMES (Gard)

CAMPING-SPORT

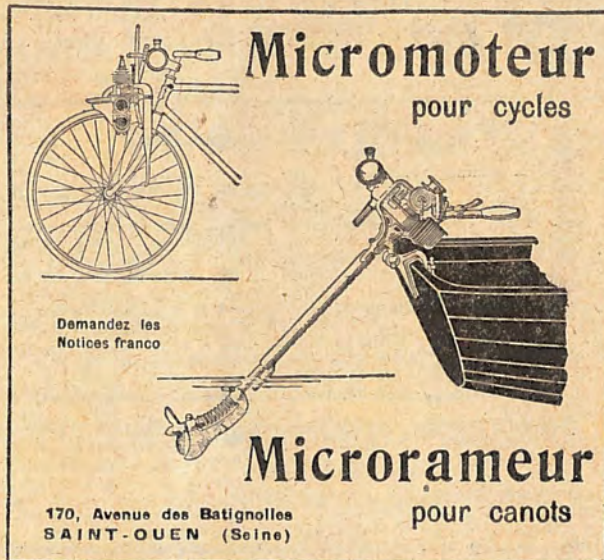
tout matériel aux meilleurs prix
11, RUE BARYE, 11 PARIS 17^e
ALBUM ILLUSTRÉ FRANCO

A SOLDER: un lot de Motos TRAIN toutes puissances en parfait état de 900 à 2.500 fr.
TRAIN
8, R. Rouget-de-l'Isle, COURBEVOIE

Villard cyclecar ayant roulé un an, état neuf, Réelle occas. 6.000 fr. Sauvage, 22, chem. de la Couronne du Tronc, Argenteuil.
Amilcar 7 CV, Bordino C. G. S., 2 pl., 6 roues, mot. neuf, exc. état. Ecrire David, 51, rue Louis-Blanc, Paris (10^e), de 9 h. à 19 h. Tél. Opéra 10-54.
Citroën 2 pl., B.2, conf., parf. état, écl. dém., 6.500 fr. Lucien, 1, quai Grenelle, Paris.
G. A. R. 7 CV, sport, bloc Ruby soup. en tête, freins AV, écl. élect., compt., etc. Prix 7.500 fr. Breton, Saint-Crespin, près Méru (Oise).
Morgan 8 CV, sport air état neuf (4.500 km.), consom. 5 l., carros. sp., 3 pl. pn. conf., roues AR démont., ent. équip., acces. Prix 4.800 fr., cause de vente non emploi. Ecr. : A Bonchaud, Rigny n° 2, Tulle (Corrèze).

SIDECARS

Triumph, sidecar 500 cmc., parf. état, 3.500 fr. Durand, 40, rue Saint-Paul, Paris (4^e).
Side René Gillet, L. V., bipl., comme neuf, pneus chamb., écl. mag., etc. Richard, 93, rue de Seine, dim. ou après 7 heures. Prix intéressant.
Vends René Gillet side commerce, écl. mag., cap., bons pneus 700x85, état méc. parf. 3.800 fr. Vis. après-midi, 167, rue Mont-Valérien, Nanterre.
B. S. A. 500 cmc., pn. 710x90 ch.-ch., déb. main, amort., chaîne mag. Bosch, carb. Solex, écl., compt. 2.600 fr. 47, rue Romainville, Paris (19^e).
Douglas 6 CV, rev. juillet 1928, side, orig. s. Terry, 2.800 fr. Prevost, 23, rue Chabrol.
Harley, side, état de neuf, 3.000 fr. Monet-Goyon 500 cmc., dern. mod., Maglum, bas prix.



Micromoteur
pour cycles

Microrameur
pour canots

170, Avenue des Batignolles
SAINT-OUEN (Seine)

nve. Gillet-Herstal 350 cmc., parf. état. Peraldi, 19, rue J.-Jaurès, Levallois, Porte Champerret. Tél. Wagram 04-50.
Side Harley bonne mécan., 2.000 fr. 26, rue Saint-Sauveur (Sentier).
Indian side, très bon état, 1.500 fr. Gillot, 123, rue Glacière, Paris (13^e).
Side bipl., Indian, ent. rev., à vend. 2.000 fr., cse maladie. 2, av., Ernest-Renan, Paris.
Harley-Davidson, side Gar-

nier, état neuf, acc. compl., à enlev. de suite, prix à déb. Kiosque 28, av. de Tourville, Paris.
Side, à droite bal., car luxe. 1.400 fr. Berger, 17, av. Rachel, Paris (17^e).
Side B. S. A., 5 HP, mot. ent. revu, ttes pièces néces., nves 2 pns nfs, side, pare-brise, peint. nve. 3.500 fr., excel. affaire. S'adres. Georger, 20, rue Abbé-Grégoire, Paris (6^e).
Moto side B. S. A. 5 HP. ch.-ch., 4 tps, 3 vit. 700x80, le tout très

b. état, 2.800 fr., ess. vol., cse achat voiture. Pattou (Lucien), 46, rue Chassel, Hazebrouck (Nord).
Joli sidecar Peuple, pr., 350 cmc., comme état de neuf, roulé 500 km., pare-brise. S'adres. Candas, 2 ter, rue La Fontaine, Montfermeil (S.-et-O.).

DIVERS

Carb. Longuemare pr., B. S. A., compl. nfs, 130 fr. 500 saches, cuir 13x10x8, à 4 fr. Pneus moto neufs, talon et tringle Moto-bécane 30 fr.; 27x4, 110 fr.; 700x80, 100 fr. et ttes dimensions, prix les plus bas. Dalbiac, 1, rue Jardins-St-Paul, Paris.
Usines Radior, Bourg (Ain), demandent voyageurs ou représentants bien introduits, auprès clientèle, cycles et motos machines à coudre, pour tournées en Bretagne, ouest, centre. Ecrire, avec références.
48 heures seulement, et vous serez motocyclistes et titulaire du permis par Amical-Moto 178, route de la Révolte, Levallois.
1 lot pièces Morgan bas prix moto S.I.C., 3 CV, 2 vit., écl. él. 1.200 fr., 49, Grande-Rue, Pré-Saint-Gervais.
Collection Moto Revue, 1914-1929, 200 numéros, environ bon état, bas prix ou contre livres aviation. Ch. Dal, 109, rue Maujac, Bordeaux.

ON DESIRE ACHETER

J'achète ttes pièces moto A. B. C., Gillot, 123, rue Glacière, Paris (13^e).
Achète Dresch occasion. Robert 108, rue Anatole-France, Levallois.
Je rachète Dresch, etc., à 3.500 aux amateurs d'une 350 ou 500 dernier modèle nve facil. Chenel, 178, route de la Révolte, Levallois.
Suis acheteur side léger de préf. Peuple, roue 26x3,50 pour moto légère, 308 cmc. Ecrire avec détails, Brehant, impasse Bastrot, Biarritz (B.-P.).
Suis acheteur à part, d'une moto avec side bipl. René Gillet 1.000 cmc. Harley ou Cleveland, même cyl., paiement 50 0/0 à l'achat, inutile faire offres si machine non en parf. état en modèle récent, écrire à A. Bonnefoi, 6, rue Nationale, Strig-Wendel (Moselle).
Suis acheteur d'une canadienne à 2 pagaies occasion, faire offres. Petitjon, 5, rue Gare-de-Reuilly, Paris (12^e).
Cherche Sandford ou d'Yrsan, occasion, bas prix, faire offres Berrier, 35^e R. A. Ecole Spécialiste Bron (Rhône).

ECHANGES

Contre un vélo et soultte, moto Terrot 3 CV, vit. impec. Chenel 178, route de la Révolte, Levallois (Seine).

LES SIDE-CARS FAURNÉ
à VALENCE (Drôme)
recherchent des Voyageurs-Representants dans toutes les régions de la France Continentale où il ne sont pas représentés. Des références de premier ordre sont exigées

LA CHAINE YELLOW
Toujours en Stock
O. C. F.
54, Rue Louis-Blanc, 54
PARIS (10^e)

LA MOTO-MALLETTE

est le complément indispensable de l'équipement motocycliste.

Son support amovible s'enlève en quelques secondes.

CATALOGUE COMPLET
Sièges et Mallettes
:: sur demande ::

BÉRARD FRÈRES 20, rue d'Armenonville - NEUILLY-sur-SEINE
Téléphone : WAGRAM 65-12, 9446



CLEVELAND Pièce d'origine pour tous Modèles

4 cylindres, légères : 1.000 cmc., « CENTURY » ou « TOURISME »... 13.500 fr.
750 cmc., ... 11.300 fr.

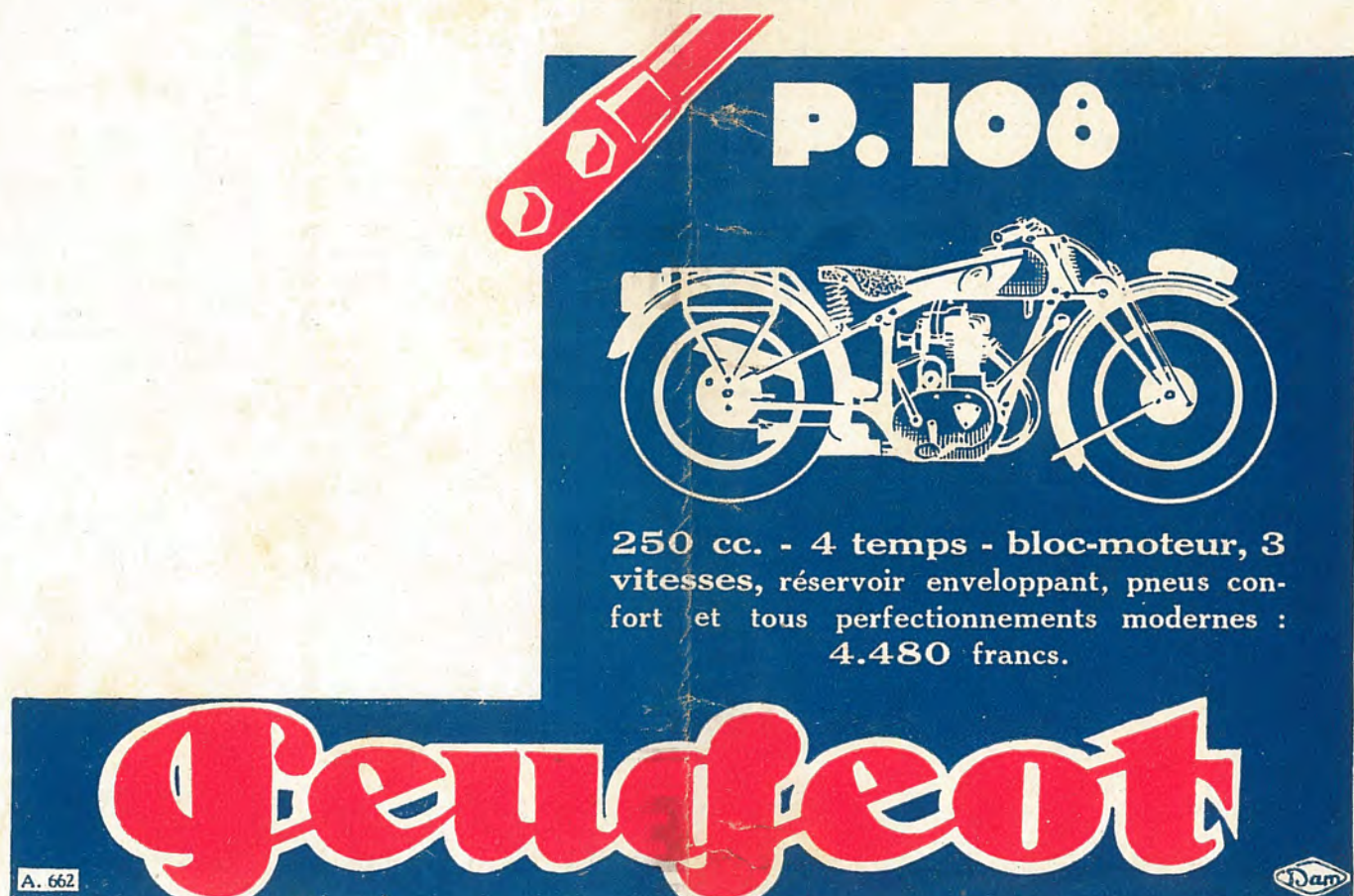
PNEUS FIRESTONE
AGENCE GÉNÉRALE : Etablissements VALPIC, 23, Avenue Trudaine - PARIS



Cadre formidable

La P. 108 n'est qu'une 250 cc. mais son cadre peut faire honte à plus d'une 500, même robuste. Car il est formidable, en 3 pièces dont une poutre maîtresse en acier forgé. Donc solidité prodigieuse et grande facilité de démontage.

Deux avantages parmi tant d'autres que vous ne trouverez que sur la P. 108.



P.108

250 cc. - 4 temps - bloc-moteur, 3 vitesses, réservoir enveloppant, pneus confort et tous perfectionnements modernes : 4.480 francs.

Peugeot

GNOME RHONE

détient la
Coupe de France de Tourisme 1928

(Catégories de 250 cmc. à 500 cmc.)

SES SUCCÈS EN 1929

SIX JOURS D'HIVER 1929

(Catégorie 500 cmc.)

1^{er} (ex æquo) : NAAS, BERNARD et LEREFIT
Coupe des 6 Jours d'Hiver : NAAS et BERNARD

CIRCUIT BASSES-PYRÉNÉES 1929

(Catégorie 500 cmc.)

LANGLOIS, 1^{er} Classement général

COUPE KERVOLINE
COUPE REPUSSEAU

BORDEAUX — NICE

(Catégorie 500 cmc.) 1^{ers} ex æquo : BERNARD, NAAS et LANGLOIS

ROUBAIX — PARIS — ROUBAIX

(Catégorie 500 cmc.) 1^{er} : MAILLARD-BRUNE

CIRCUIT DU PRINTEMPS — A. C. DU MIDI

(Catégorie 500 cmc.) 1^{ers} ex æquo : LANGLOIS et BOYER

Catégorie 250 cmc. 1^{er} (ex-æquo) : LACOMBE

Catégorie 600 cmc. (sidecar) 1^{ers} ex æquo : M. VIE et GARRIGUES

COUPE TRIENNALE DE COMMINGES : LANGLOIS

TOUR DE FRANCE MOTOCYCLISTE

Catégorie 500 cmc. 1^{ers} ex æquo BERNARD et NAAS

COUPE D'ALSACE : BERNARD — COUPE de PROVENCE : BERNARD

COUPE des PYRÉNÉES : NAAS

COUPE CHALLENGE des MOTOCYCLETTES (2^e fois)

COUPE PONSOT (acquise définitivement)

COURSE DE COTE DU CAMP

Catégorie Sidecar 600 cmc. : 1^{er} BERTHE

COURSE DE COTE DES ALPILLES

Catégorie Sidecar 600 cmc. : 1^{er} BERTHE (record battu)

SIÈGE SOCIAL : 34, Rue de Lisbonne — Magasin de Vente : 49, Avenue de la Grande-Armée — PARIS
SUCCURSALES { LILLE LYON MARSEILLE TOULOUSE
33, Rue de Paris 297, Av. Jean-Jaurès 185 bis, Rue de Rome 6, Rue d'Aubuisson