

La P. 107. S.. sur la route, par Fred S. Lipman

LE NUMÉRO

1<sup>fr.</sup> - 25

# MOTO REVUE

TOUS LES  
SAMEDIS

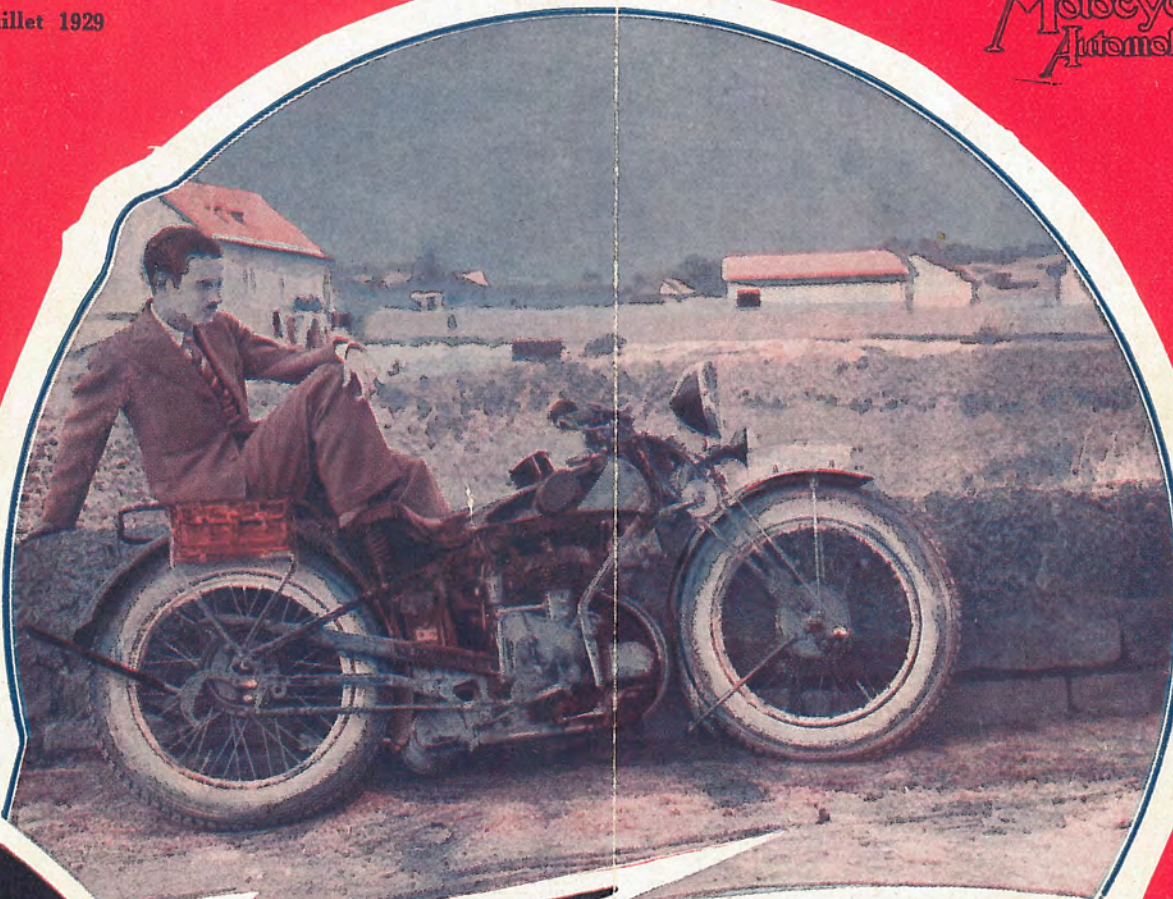
17<sup>e</sup> ANNÉE — N° 331

13 Juillet 1929

MOTOS - SIDECARS  
CYCLECARS  
ET VOITURETTES

et

Motocyclisme  
Automobilisme



# Peugeot

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

La nouvelle 350 cmc., PEUGEOT, type P. 107 S.

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

une moderne 350<sup>cm<sup>3</sup></sup> - pour  
**4950 frs.**



## la P. 107.S..

dernière création de Peugeot, est une véritable 350 cm<sup>3</sup> construite avec les mêmes soins que la fameuse P107 de grand luxe, c'est la seule 350 cm<sup>3</sup> qui possède la roue arrière démontable. Un écrou à défaire, une broche à tirer et la roue tombe... sans dérégler la chaîne et les freins !

La P107, type grand luxe, avec roues interchangeables, est maintenant livrée au nouveau prix de **5.500 fr.**



# Peugeot



# Terrot

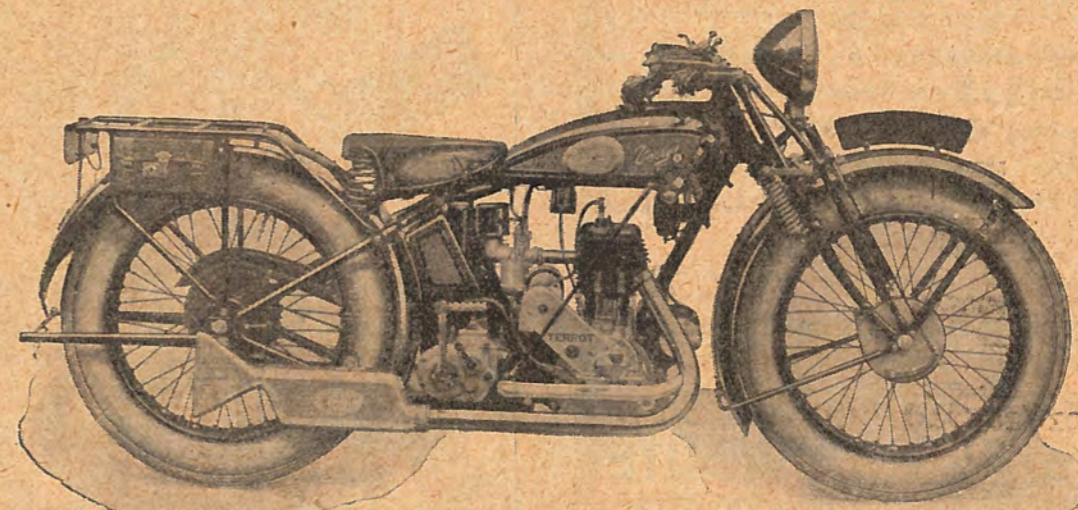


augmente sa production, -  
 perfectionne ses Modèles et...

## BAISSE ses PRIX

2 CV., 175 cmc. — Confort, 2 Temps .. .	fr. <b>2.950</b>
3 CV., 250 cmc. — Confort, 2 Temps.. .	- <b>3.975</b>
3 CV., 250 cmc. — Luxe, 4 Temps .. . . .	- <b>4.475</b>
3 CV., 250 cmc. — Supersport .. . . . . .	- <b>5.350</b>
4 CV., 350 cmc. — Confort. . . . . . . . .	- <b>4.950</b>
4 CV., 350 cmc. — Supersport .. . . . . .	- <b>5.500</b>
5 CV., 500 cmc. — Confort. . . . . . . . .	- <b>5.750</b>
5 CV., 500 cmc. — Supersport .. . . . . .	- <b>6.800</b>

Nos Prix s'entendent pour Marchandises prises à Dijon - Port et Emballage en sus



CATALOGUE - FRANCO: - Cycles et Motocyclettes TERROT, 2, Rue André-Colomban - DIJON

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

**Motocyclistes!!**  
rappelez-vous que

**Les STANDS  
AUTOMOBILES  
DU  
PALAIS**

**DE LA  
NOUVEAUTÉ**

vendent  
les motocyclettes  
**à CRÉDIT  
RÉELLEMENT**

**au même prix  
qu'au comptant**

*prix net du catalogue du constructeur*  
**sans combinaisons  
sans surprises**

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

Les motocyclettes sont mises  
au point dans nos ateliers

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

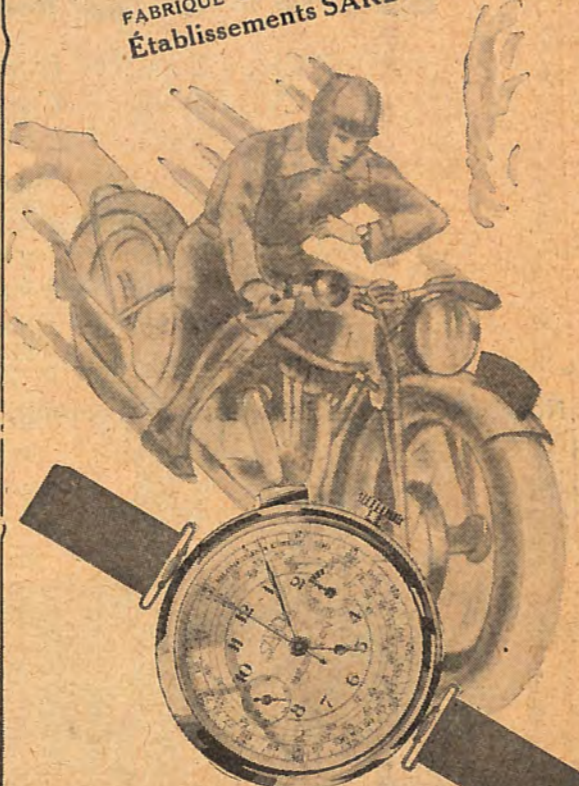
**L'heure sur  
la route**

Vous aimez à contrôler vos "temps", à  
calculer vos moyennes ; et quand vous  
abordez "la ligne droite" vous voulez savoir  
jusqu'ou "monte" votre machine...

Le chronographe - bracelet SARDA vous  
renseignera toujours exactement. Un coup  
d'œil au bout du kilomètre, et vous saurez  
que vous marchez à 110 ou 120... Indiffé-  
rent aux vibrations, partout et toujours il  
vous donnera l'heure, la seconde exactes.

Vendu par le fabricant lui-même 30 %  
moins cher qu'au détail aux prix introuva-  
bles de : Frs 398, avec boîtier nickel ;  
Frs 595, avec boîtier argent niellé ou  
plaqué or (modèles de luxe).

Faites votre commande ou demandez le  
catalogue n° 29-11 qui vous sera envoyé  
gracieusement par retour à la  
**FABRIQUE D'HORLOGERIE DE PRÉCISION**  
Établissements SARDA - Besançon



E. 195  
**SARDA**  
**BESANCON**

**KERVOLINE**

L'HUILE QUI S'IMPOSE PAR SES QUALITES

*Dans chaque course justifie sa devise  
et en donne des preuves :*

**GRAND PRIX de BELGIQUE**

**1<sup>er</sup>** Classement général : Robert BENOIST-MARINONI.  
sur Alfa-Roméo.  
Catégorie 1500 cmc : EYSTON-IVANOWSKY, sur Alfa-Roméo.

**CIRCUIT DE DIEPPE**

**1<sup>er</sup>** Motos 175 cmc. : HOMMAIRE sur Monet-Goyon  
Motos 350 cmc : GAUSSORGUES sur Monet-Goyon.  
Tricycles 1100 cmc : DHOME sur Darmont-Mayan.

**COTE DE L'ESCRINET**

**1<sup>er</sup>** Motos 500 cmc : DEBAISIEUX sur Monet-Goyon. RECORD BATTU  
Meilleur temps Motos  
Sidecars 350 cmc : SAVIOZ sur Magnat-Debon.  
Sidecars 1000 cmc : AMORT sur Stylson. Record battu. Meilleur temps Sydecars.  
Voiture course 500 cmc : REY sur Peugeot.

**CIRCUIT DE L'AIN**

**1<sup>ers</sup>  
ex-aquo** Motos 175 cmc : SOURDOT sur Monet-Goyon.  
— PETITPIERRE sur Monet-Goyon.  
Motos 250 cmc : BAUDART sur San Sou Pap.  
— MOURET sur San Sou Pap.  
Motos 350 cmc : ZIND sur Triumph.  
— CHERET sur C.P. Roléo.  
— RENAUD sur C.P. Roléo.  
— HUZEL sur Magnat-Debon.  
— MOUROT sur Rhony'x.  
— GODARC sur Monet-Goyon.

**TOUS GRAISSANT NATURELLEMENT, avec**

**KERVOLINE**  
L'HUILE QUI S'IMPOSE PAR SES QUALITÉS

## Pour les petites motos

Pour les propriétaires de petites motos qui hésitent à faire la dépense d'un RM C4, le fameux Radios moto à accus, voici la gamme d'équipements Radios - sans accus. Tous ces appareils sont alimentés par la dynamo "Radios-Moto" (6 V.O.; 8 Amp..) blindée, robuste et indébrable qui assure un éclairage net et puissant.



### Radios Moto n° 1 bis

phare fixé sur la fourche parallélogramme par deux brides munies de contrebrides. Equipement complet :

**280 Frs**

### Radios Moto n° 2

phare avec bride universelle. Equipement complet :

**315 Frs**

### Radios Moto n° 3 "Veilleuse Code"

phare à deux ampoules monté sur bride universelle. Coffret à commutateur avec sa pile. Equipement complet :

**360 Frs**

### Radios Moto n° 3 bis

même caractéristique que le n° 3 mais fixation du phare sur la fourche parallélogramme et mode de fixation du coffret différent. Equipement complet :

**360 Frs**

Tous ces équipements sont prévus pour admettre le feu AR. rouge et blanc : Prix

**20 Frs**

### ÉCLAIRAGES ÉLECTRIQUES

# RADIOS

pour cycles et motos  
Direction, Usine et Bureaux  
18, rue Denfert-Rochereau, à  
BELLEGARDE (Ain)

pour PARIS :  
Montage et vente, 38, rue du  
Chateau-d'Eau.

## pour auto moto vélo

Rien n'est plus facile que de réémailler au

**ROBBIALAC**

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



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

Postez ce coupon dès à présent.



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

# 3 Grand Prix... 5 Victoires...

voilà le Bilan de

## MONET-&-GOYON

- dans les dernières Épreuves internationales -

### ers - Grand Prix des Motocyclettes

(CIRCUIT DE LA SARTHE)

SOURDOT en Catégorie **175<sup>cmc.</sup>**

### Grand Prix de Bordeaux

SOURDOT en **175<sup>cmc.</sup>** (Meilleur temps que la Catégorie supérieure.)

HOMMAIRE en **350<sup>cmc.</sup>** (Meilleur temps des Motos.)

### Grand Prix de Lyon

SOURDOT en **175<sup>cmc.</sup>** (Record du Tour.)

DEBAISIEUX en **250<sup>cmc.</sup>** (Record du Tour.)

Moteurs VILLIERS, 2 Temps — M.A.G. d'origine, 4 Temps — Graissage KERVOLINE

NOTICE SUR DEMANDE A

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

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

# TRAIN

...VOUS PRÉSENTE  
LA MOTOCYCLETTE

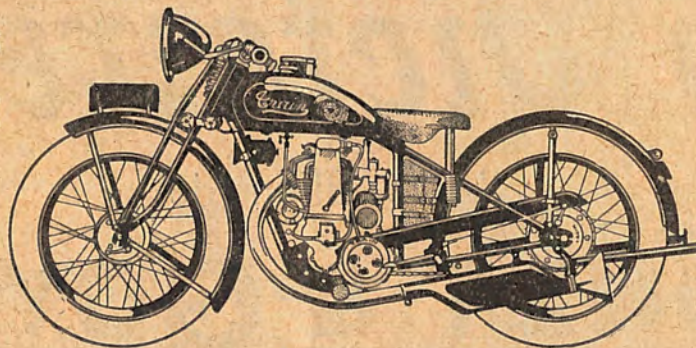
la plus PERFECTIONNÉE, la mieux FINIE, la MEILLEURE MARCHÉ

Bloc MOTEUR 4 temps

SOUPAPES en TÊTE  
de 350 cm<sup>3</sup>

3 Vitesses

Pneus Ballons



MOYEURS 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

Établis. E. TRAIN, 3, rue Rouget-de-l'Isle, COURBEVOIE (Seine)

# GILLET - HERSTAL

(Marque Française)

réédite son double succès du **BOL D'OR 1929** en enlevant

## LIÈGE-BORDEAUX-LIÈGE

2.000 kms. en une seule étape, à 45 kms. de moyenne contrôlée tous les 100 kilomètres

36 partants  
9 arrivants  
3 sur GILLET

**1<sup>er</sup>** du classement général, soli, **M. LEMPEREUR**, sur 350 cc., 2 temps  
du classement général, side-cars, **M. VICO**, sur 500 cc., 4 temps.

enlevant les Trophées des SOLI et des SIDECARS, la coupe des Constructeurs

Huile Shell, carb. Amac, ch. Coventry, mag. Bosch, équip. Maglum (M. Vigo), selle Bonhomme, gar. Flertex

**CIRCUIT DE L'AIN** **1<sup>er</sup>** ex-æquo 1 seule moto au départ. **M. DUMOULIN**, cal. 500 cc.

350 cmc. Tour du Monde... 4.800 fr.  
500 cmc. O H V. Sport..... 6.950 —  
500 cmc. Supersport 2 tub. 7.200 —  
500 cmc. Compétition..... 7.900 —

**GECO-HERSTAL** (A BAISSÉ) (SES PRIX)  
Demandez catalogue et conditions de paiement en 12 mois 32, 34 rue Pierret. - Neuilly-s/-Seine

# AU GRAND PRIX

## des Motocyclettes

LE

# PNEU

MOTO CORD

# HUTCHINSON

## TRIOMPHE

en catégorie 175 cmc. :

**1<sup>er</sup>** Sourdou

**3<sup>e</sup>** Hommaire

*Seule équipe française victorieuse*

SUR MOTO

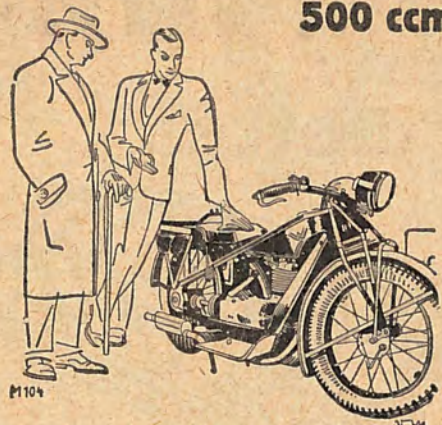
# MONET & GOYON

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

VII

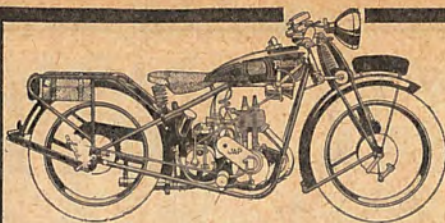
# WANDERER

500 ccm



C'est vraiment une Machine de marque la  
**WANDERER**  
Cadre en acier avec cardan 500 ccm.!

WANDERER-WERKE Akt.-Ges  
■ SCHONAU-CHEMNITZ (I Sachsen) ■



# RHONY'X

Ses 4 Temps  
à soupapes latérales  
D X 4  
350 ccm. 4.675 fr.  
E X 4  
250 ccm. 5.500 fr.  
avec éclairage.

**MOTO-RHONY'X**  
50, Ch<sup>in</sup> de Montchat  
LYON (Rhône)

101.

MOTORHONY'X, 50 Chem. de Montchat, Lyon  
veuillez m'adresser votre Catalogue illustré  
gratuit.  
M. Rue. Ville. Dépt. 13-7-29



EMAIL  
POUR  
AUTOS

**EFFECTO**

A DÉTACHER

**GRATIS**  
M. A. PARANT Fils - BELFORT

Veuillez m'adresser votre carte de teintes et  
Tarif de l' "EFFECTO".

Nom \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

# Automobilistes !!! Motocyclistes !!

POUR PEINDRE RAPIDEMENT  
ET A PEU DE FRAIS VOTRE  
VOITURE OU VOTRE MOTO...

DEMANDEZ :

Le meilleur, le plus souple, le plus facile à  
appliquer et le plus durable des Émaux

Pour Autos, Motos et Cycles

# EFFECTO

# THE MOTORIST

28, Rue des Acacias PARIS (17<sup>e</sup>) Tél.: WAGRAM 12-20  
41, Avenue des Ternes GALVANI 77-64

Assurez votre vie avec le "Casque Motorist"

Tout cuir et  
liège,  
triple tampon  
métal ressort.



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

PRIX

115 fr.

Garanti

39 fr.

En Réclame.

FAITES du Moto-Camping pour

155 fr.



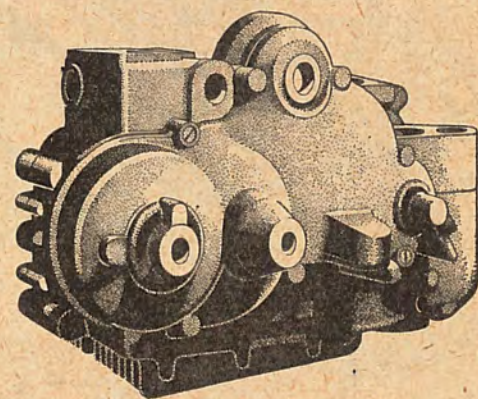
155 fr.

Long. 1<sup>m</sup> 80  
Larg. 1<sup>m</sup> 50  
Haut. 1<sup>m</sup> 15  
Mur... 0<sup>m</sup> 35  
Complète  
avec mats,  
haubans et  
piquets.

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

**BON POUR UN SUROIT**

3 Catalogues, 50 pages, 80 gravures.  
— Envoi contre 3 fr. en Timbres. —



les carters en aluminium  
coquille d'un beau groupe  
moteur motocyclette, se  
commandent à la

**FONDERIE PARISIENNE**  
DE CHOISY-LE-ROI (SEINE)



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

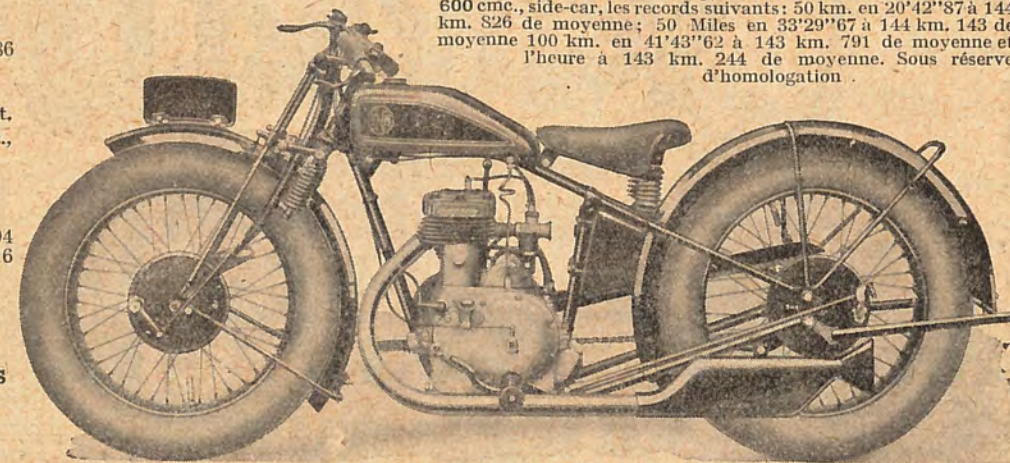
**KIL. LANCÉ**  
en 500 ccm.,  
183 kms 486

en 350 ccm.,  
168 kms 697  
sous réserve d'homologat.  
Sidecar, 600 ccm.,  
159 kms 433

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

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

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



La 350 ccm., SURBAISSÉE

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



## SELLE de QUALITÉ

tout en ressorts

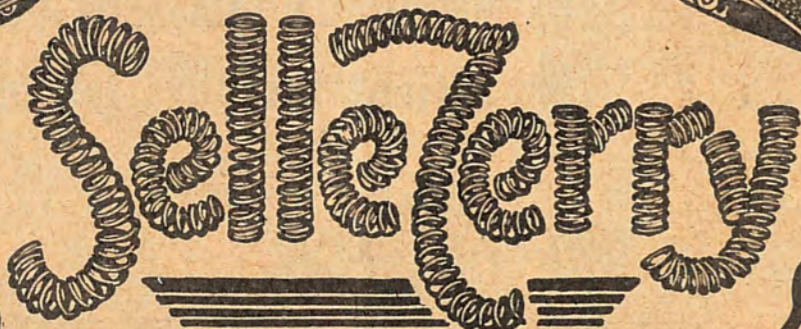
100 p. 100 de confort



SELLE "TERRY"  
VÉLO DAME



SELLE "TERRY"  
MOTO



SELLE "TERRY"  
VÉLO



SELLE "TERRY"  
TANDEM

## TOUT EN RESSORTS

BREVETÉE S.G.D.G.  
Motocyclistes! Attention aux nombreuses imitations defectueuses!  
Exigez la marque de garantie:  
"Terry"

En vente partout

Publicité Bowden - Cicca - Brampton - Brown.

Müllerich et Vögel

1929 LE CYCLECAR **SIMA-VIOLET** 1929

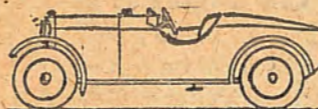
NOUVEAUX PRIX EN BAISSÉ

- SPORT -  
8.700 FR.

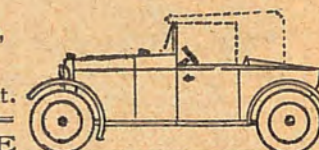
LIVRAISON IMMÉDIATE

TOURISTE  
8.400 FR.

Complet, avec Démarrage et Éclairage Électriques, Pare-brise,  
— Roue de secours nue et Outillage. —



AGENTS! Passez vos Commandes dès maintenant.



1 et 3, rue Barbès, COURBEVOIE

# STYL'SON

de 175 à 500 cc

LA MOTO  
DE GRAND  
STYLE

## TRIOMPHE

DANS LA COURSE DE COTE DE GRABEL

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

SARRARD	1 <sup>ers</sup>	CAT. 350 CC. SIDE CAR
ARGELLIES		CAT. 600 CC. SIDE CAR
OLIVA		CAT. 500 CC. SOLO
AMORT		CAT. 1000 CC. SIDE CAR

AMORT, meilleur temps de la journée, toutes catégories

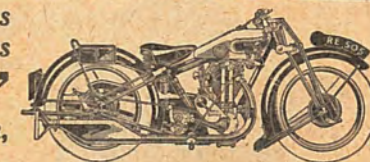
ADSIM  
LE CHAMBRON-  
FEUGEROLLES  
Près St-Étienne (Loire)

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

# ROYAL ENFIELD

Made like a Gun.

Pour passer agréablement vos  
vacances, roulez sur les renommées  
"ROYAL-ENFIELD"  
qui vous donneront toute satisfaction,  
car elles sont...



## SOLIDES · RAPIDES · ÉCONOMIQUES ET CONFORTABLES

MACHINES ANGLAISES DE PREMIÈRE CLASSE  
" ET LES MOINS CHÈRES EN FRANCE "

Catalogue et Renseignements franco sur demande

Téléphone:  
GALVANI 55-52

AGENCE GÉNÉRALE  
— FRANÇAISE —

ÉTABLISSEMENTS PIERRE PSALTY 271, Boulevard Péreire  
— PARIS —

(Métro :  
MAILLOT)

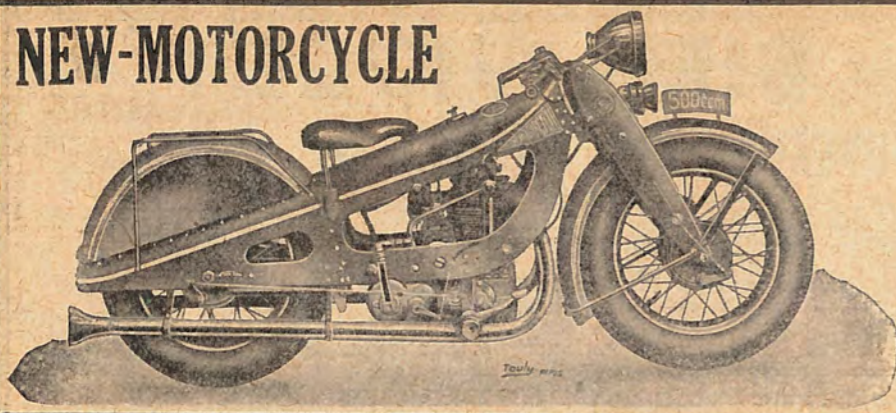
X

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

XI

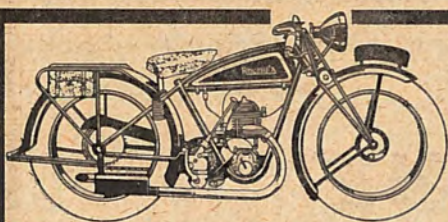
## NEW-MOTORCYCLE



350 cmc. - Arbre à cames en tête. **6.700<sup>fr</sup>**  
 500 cmc. - Arbre à cames en tête. **7.000<sup>fr</sup>**

AGENCE GÉNÉRALE pour la FRANCE  
**PARIS-MOTOS**  
 79, Av. des Ternes - PARIS

**GEORGES ROY**  
 77, Avenue d'Antony  
**CHATENAY (Seine)**  
 Téléphone 63



# IRIHONNY'X

Ses  
**2 Temps luxe**  
 double  
 échappement

**D X 2 4.200 fr.**  
**E X 2 4.600 fr.**

**MOTO-RHONY'X**  
 50, Ch<sup>in</sup> de Montchat  
**LYON (Rhône)**

MOTORHONY'X, 50, Chem. de Montchat, Lyon  
 Veuillez m'adresser votre Catalogue illustré  
 M Rue Ville Doyet 13-7-29

104.

## Motocyclistes ...!

LA CÉLÈBRE MARQUE

# JEAN THOMANN

Vous présente sa Nouvelle Motocyclette 500 cmc.

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

**1<sup>ère</sup>** 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

## Super Casque AMO

Armature très légère et rigide résistant aux chocs les plus violents

**SOLIDE, LÉGER, AÉRÉ, IMPERMÉABLE, ÉLÉGAN**  
 il est indispensable même aux plus prudents

**Il assure ceux qui partent et rassure ceux qui restent**

En vente chez tous les bons Agents et Commissionnaires

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

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs



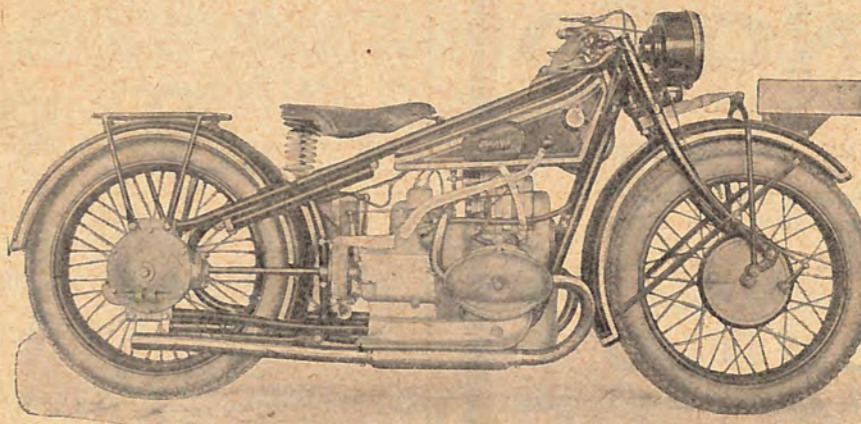
Songez aux Vacances délicieuses  
 que vous pourriez passer avec une

# BMW

LA MOTOCYCLETTE DE GRAND LUXE

## LA PLUS PERFECTIONNÉE AU MONDE

- Sport -  
**500<sup>cc.</sup>**  
 Tourisme



- Sport -  
**750<sup>cc.</sup>**  
 Tourisme

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

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

# SOYER

## AU CIRCUIT DE L'AIN ET DU JURA

**1<sup>er</sup>** ex æquo { **PROAL** sur arbre à cames, en tête catégorie 500 cm.

Ce succès confirme la faveur des connaisseurs pour le fameux moteur à arbre à cames en tête fabriqué en nos usines de Colombes  
 Incontestablement cette dure épreuve consacre nos modèles comme rapidité et sûreté pour le grand tourisme

**CATALOGUE GRATUIT - VENTE A CRÉDIT**

DEMANDEZ L'ADRESSE DE L'AGENT DE VOTRE RÉGION

ÉCRIRE A: **ÉTABLISSEMENTS SOYER & C<sup>ie</sup>** 69, Route de la Révolte, 69 LEVALLOIS

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

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs





MOTOCYCLISTES !!!

LA CHAÎNE

**RENOLD**

EST LA MEILLEURE

SA RENOMMÉE EST UNIVERSELLE

ELLE ÉQUIPE LES MARQUES  
LES PLUS RÉPUTÉES DU MONDE

Quand il vous faut une nouvelle  
chaîne montez une

**RENOLD**

Demandez-la à votre Agent de MOTOS

Tarif et notice n° 1027 franco sur demande  
à **RENOLD CHAINS Ltd**  
14, Rue Danton - Levallois-Perret

UNE

**RENÉ GILLET**

**4 ou 6 cv.**

- en Solo -

**6 ou 9 cv.**

- avec Sidecar -

est la Machine rêvée pour  
passer d'agréables vacances!..



- CATALOGUE FRANCO

**S<sup>t</sup> RENÉ GILLET**  
126 bis, Route d'Orléans

**MONTRouGE** (Seine)

Demandez les

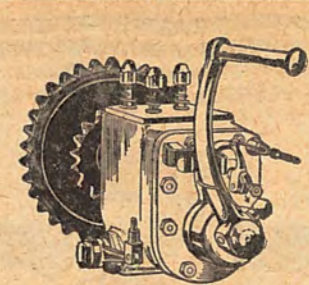
**NOUVELLES MANETTES  
NOUVEAUX LEVIERS**

FONCTIONNEMENT DOUX  
NE CISAILLANT PAS LES CABLES

FINI PARFAIT  
en  
LAITON NICKELÉ



Interrupteur Poignée caoutchouc



Boîtes STURMEY-ARCHER

Carburateurs AMAC



Fourches  
MUNRO-COMFORT



Graissage sous pression ROMU

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

Moyeux Freins B. C. S., Câbles, Gâines, accessoires, etc.  
Anciens É<sup>ts</sup> R. MUNRO, 198, Boulevard Pereire  
PARIS (17<sup>e</sup>)  
Téléphone: Wagram 10-14

**C.P.  
ROVEO**

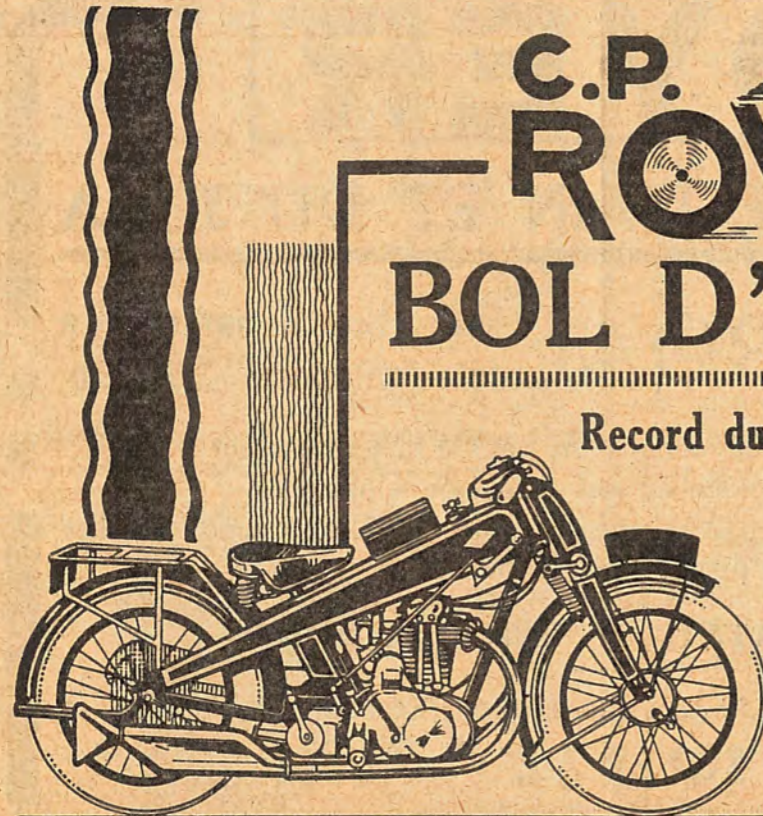
**BOL D'OR 1929**

Record du Monde des 24 heures

sur 250 cmc : **RENAUD** cou-  
vrant 1.521 kms 520 en 24 h.

**HUILE KERVOLINE  
BLOC-MOTEUR STAUB**

Demandez renseignements et catalogue  
franco aux agents de la Marque.  
Ou aux constructeurs :  
Les Établissements **ROLLET** et Cie (S.A.)  
64, rue de la Folie-Méricourt, Paris (11<sup>e</sup>)



**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'in-  
térieur. 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 com-  
mande :  
**15 francs**

LES  
**SACOCHEs**



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

**TOUT pour AUTO - TOUT pour MOTO**  
9, Quai Jules-Courmont - LYON  
Envoi gratuitement son nouveau Catalogue : **TOUT POUR  
MOTO**, 56 pages, encyclopédie des Accessoires Motos.

Que faut-il à un bloc moteur pour être parfait ?

Il faut que ce dernier, tout en ayant ses  
avantages propres, ait ceux de la boîte séparée

**LE BLOC MOTEUR STAUB**

Breveté S. G. D. G.

est le seul possédant une boîte amovible qui s'enlève avec  
facilité tout en conservant sa solidité et sa ligne.

**LE BLOC MOTEUR STAUB**

est en plus construit pour  
résister aux dures épreuves, tous ses organes sont acces-  
sibles, ce qui met le motocycliste et constructeur à l'abri  
de tous soucis mécaniques.

1<sup>er</sup> DANS LE TOUR DE FRANCE  
1929

1<sup>er</sup> DANS LE BOL D'OR  
1929

Adressez la correspondance à **M. Georges STAUB**  
29, rue Jules-Ferry à COURBEVOIE (Seine)  
Magasin de vente pièces détachées et de réparation de  
boîte : 23, rue des Acacias, PARIS (17<sup>e</sup>)

CAMILLE LACOME  
Directeur-FondateurRÉDACTION, ADMINISTRATION  
ET PUBLICITÉ51, Rue Vivienne, 51  
PARIS (2<sup>e</sup> Arrondissement)TÉLÉPHONE  
CENTRAL 03-81 CENTRAL 03-24

C/C Postal 29.737

MOTO  
REVUEREVUE HEBDOMADAIRE  
PARAISANT LE SAMEDISalle de Cours et de Réunions : 5, Rue Saint-Augustin, 5 PARIS (2<sup>e</sup>)

## ABONNEMENTS

	UN AN 52 N <sup>os</sup>	SIX MOIS 26 N <sup>os</sup>
France et Colonies.	45 fr.	23 fr.
Union postale.	60 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<sup>e</sup>)

## S-S-P

livre maintenant ses fameux

## 2 Temps &amp; 4 Temps

## 2 TEMPS

<b>2 CV. - Touriste.</b>	Moteur S.S.P. Chaîne-Chaîne .. 2 Vitesses .. Kick-Débrayage .. Pneus 650x50 ..	<b>2.200 fr.</b>
<b>2 CV. - Luxe.</b>	Moteur S.S.P. .. Chaîne-Chaîne .. 2 Vitesses .. Kick-Débrayage .. Pneus Ballons ..	<b>2.950 fr.</b>
<b>2 CV. - Sport.</b>	Moteur S.S.P. .. Chaîne-Chaîne .. 3 Vitesses .. Éclairage Electrique. Pneus 600x75 ..	<b>3.500 fr.</b>
<b>3 CV. - SS.25.</b>	Moteur S.S.P. .. Chaîne-Chaîne .. 3 Vitesses .. Double échappement Éclairage Electrique. Pneus 25x3 ..	<b>3.950 fr.</b>

## 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

<b>3 CV. - SL 25.</b>	Moteur J.A.P. .. Soupapes latérales. 3 Vitesses .. Pneus 25x3 ..	<b>4.500 fr.</b>
<b>3 CV. - SLa 25.</b>	Moteur J.A.P. .. Culbuteurs.. .. 3 Vitesses .. Pneus 25x3 ..	<b>5.250 fr.</b>
<b>4 CV. - SB 35.</b>	Moteur J.A.P. .. Soupapes latérales.. Vitesses .. Pneus 27x4 ..	<b>5.250 fr.</b>
<b>4 CV. - SL 35.</b>	Moteur S.S.P. .. Soupapes latérales.. Double Berceau. .. Éclairage électrique. Montre-Compteur .. Pneus 27x4 ..	<b>5.950 fr.</b>
<b>4 CV. - SLa 35.</b>	Moteur J.A.P. .. Culbuteurs .. .. Double échappement.. Double Berceau .. Pneus 26x3 1/2 ..	<b>6.550 fr.</b>
<b>5 CV. - ST 50.</b>	Soupapes latérales.. Double Berceau. .. Pneus 27x4 ..	<b>6.550 fr.</b>

SANSOUPAP.  
LA MOTO QUI DURE

CATALOGUES ILLUSTRÉS

—: SUR DEMANDE :—

CONDITIONS DE VENTE A CRÉDIT

MOTEX

49, Route des Petits-Ponts, PANTIN

## EDITORIAL

## Hôtels

La saison des hôtels n'est, paraît-il, pas extrêmement brillante. Et nous voyons, dans l'interview d'un secrétaire, M. X..., que l'on déplore le nombre décroissant d'étrangers. Ce monsieur d'ailleurs dit, en propres termes, que le client français n'est pas intéressant parce qu'il n'apporte pas en France de l'argent exotique. Singulier raisonnement ! Quoi qu'il soit, les milliardaires étrangers ont déserté la France. Amour du changement, mode, coups de canon, il est difficile de le savoir. Mais, laissons les étrangers de côté et occupons-nous de nous-mêmes. Nous avons l'impression que l'on voyage moins pour son agrément et que l'on a tendance à allonger les étapes. La raison, il ne faut pas la chercher bien loin : c'est que les voyages coûtent cher et que, d'autre part, l'industrie hôtelière est devenue trop réellement une... industrie. Certes nous n'ignorons pas que les hôteliers ont des frais très lourds, mais nous devons constater que les prix actuels ne sont pas en rapport avec la capacité de paiement d'un bon nombre de personnes. On nous dira que le coefficient, par rapport aux prix d'avant-guerre, n'est pour les hôtels que de 5 ou 6 à 1. La belle affaire si, par suite de charges croissantes, des impôts effrayants, notre pouvoir d'achat a été abaissé à un chiffre inférieur à celui-ci. Simplifiez les menus ; donnez-nous une nourriture simple, mais qu'il y ait plus d'hôtels à l'usage des bourses modestes. Par surcroît, la vieille cordialité d'autrefois a souvent disparu. Je constatai encore ces jours-ci, en payant ma note (et elle était corsée) à un hôtelier du Sud-Ouest, que celui-ci gardait obstinément son béret sur la tête. L'amabilité devient rare. On vous sert, en série, une nourriture indifférente, baptisée de noms pompeux. L'hôte ne mérite plus son nom. Il ne se dérange pas pour son client. Veut-il donner l'impression qu'il vous confère une faveur en vous recevant dans son établissement ? Mais tout est froid, glacé, désagréable. Les mets sont insipides, la chambre a l'air hostile d'une cellule de prison. Quel soulagement, le lendemain, de se trouver à nouveau sur la route, le cœur léger (et parfois le portefeuille). Et la bonne cuisine française, elle aussi, bat en retraite. Qu'un bon plat, bien cuisiné, peut faire plaisir, mais c'est un plaisir de plus en plus rare. Il y a même des hôtels

où on se croirait à Lilliput, et où le vieux précepte d'hygiène, de se lever de table en ayant encore un peu faim, se trouve littéralement appliqué. Nous ne mettons pas tous les hôtels dans le même sac. Il en est encore de bons où l'accueil est cordial, la nourriture soignée et où on passe une bonne nuit dans une chambre confortable, mais nous avons hélas ! l'impression que leur nombre va en décroissant. Et si, un jour, le camping entre dans les mœurs et éloigne des hôtels de nombreux clients, à qui devront s'en prendre les mauvais hôteliers ?

## Toujours les chemins de fer locaux

Les journaux ont relaté le terrible accident survenu à un Inspecteur primaire et à un instituteur qui rentraient en auto chez eux, après avoir fait passer des épreuves du certificat d'études. Ils étaient sans doute tout heureux, après cette journée fatigante, de regagner leur home. Mais, au moment où ils franchissaient la voie d'un chemin de fer local, un train survint, très certainement sans ralentir et sans siffler, ainsi qu'en ont l'habitude les massacreurs qui les conduisent. Voiture culbutée, les deux hommes broyés par le train. Ces petits chemins de fer locaux sont cause d'innombrables accidents et, si on dressait une statistique, on constaterait qu'ils doivent être, par rapport à la faible intensité de leur circulation, le mode de locomotion le plus meurtrier pour les autres. Ils abusent de la priorité que leur confère un règlement imbécile et se dispensent de toute espèce de mesure de prudence. Ils se font un plaisir d'ennuyer les automobilistes et nous avons vu sur la route de Paris à Dieppe un train s'arrêter ainsi avant la gare de manière à ce que les derniers wagons obstruent la route. Et le mécanicien qui pourtant semblait un brave homme, paisible, avait par surcroît abandonné sa machine, bavardait avec la chefesse de gare : pendant ce temps les voitures arrivaient des deux côtés. Une plainte fut portée, mais ne reçut jamais de réponse. Service public, donc tabou : incohérence, irresponsabilité, etc... Que dire lorsque ces chemins de fer ne sont pas seulement des embêteurs, mais des assassins ? Vraiment, il y a là un abus scandaleux. Chaque passage sur la route, est un guet-apens, un piège mortel dressé à l'automobiliste. Encore une fois, les mécaniciens ne prennent aucune espèce de précaution. Service public ! Devant des tribunaux

## SOMMAIRE

N<sup>o</sup> 331

Samedi 13 Juillet 1929

Par-ci, par-là .....	839
Le 9 <sup>e</sup> Paris-les-Pyrénées-Paris 1929.....	840
Le Pneumatique : Les sculptures, par H.-P. Borestroke.....	841
Les Modèles. 29 sur la route : Peugeot P. 107 S, par Fred S. Lipman.....	844
Les Trimoteurs aux Pyrénées.....	847
Visite aux usines.	
Chez Styl'son, par M. A. Page pratique.....	852
Page pratique.....	855
Le Grand Prix de l'U. M. F.	856
Le sidecar ou le 3 roues, par R. Imbert.....	859
La page du débutant, par H.-P. Borestroke.....	861
Moto Revue belge, par G. Detaille.....	863
A l'Etranger.....	871
Masques et visages.....	872
L. N. M.....	872

pour lesquels l'automobiliste a toujours tort, même s'il paie de sa vie la faute d'autrui, la compagnie locale soutenue par le préfet, par le conseil général et par toutes les autorités constituées, aura toujours gain de cause et c'est tout juste si on n'assignera pas en justice les malheureuses familles pour leur faire payer les dégâts survenus au train. C'est un véritable scandale. Notez d'ailleurs que l'exploitation de ces tortillards est toujours déficitaire, et qu'elle représente, pour les contribuables, un nombre important de centimes additionnels. C'est ainsi que les malheureux automobilistes (nous entendons par là tout aussi bien les motocyclistes) paient pour ces engins de destruction. Mais le chemin de fer départemental, s'il ne mérite guère son titre d'économique, a une valeur électorale. Il doit, ma foi, avoir lui aussi sa teinte politique. Il est reconnu que son utilité est nulle, puisque le camion et l'autobus rendent des services beaucoup plus grands. Mais, il faut que ce produit de la routine survive. Combien de temps encore verrons-nous ces boîtes à roulettes, traînées par une pauvre vieille locomotive ratatinée, débris d'un autre âge ?

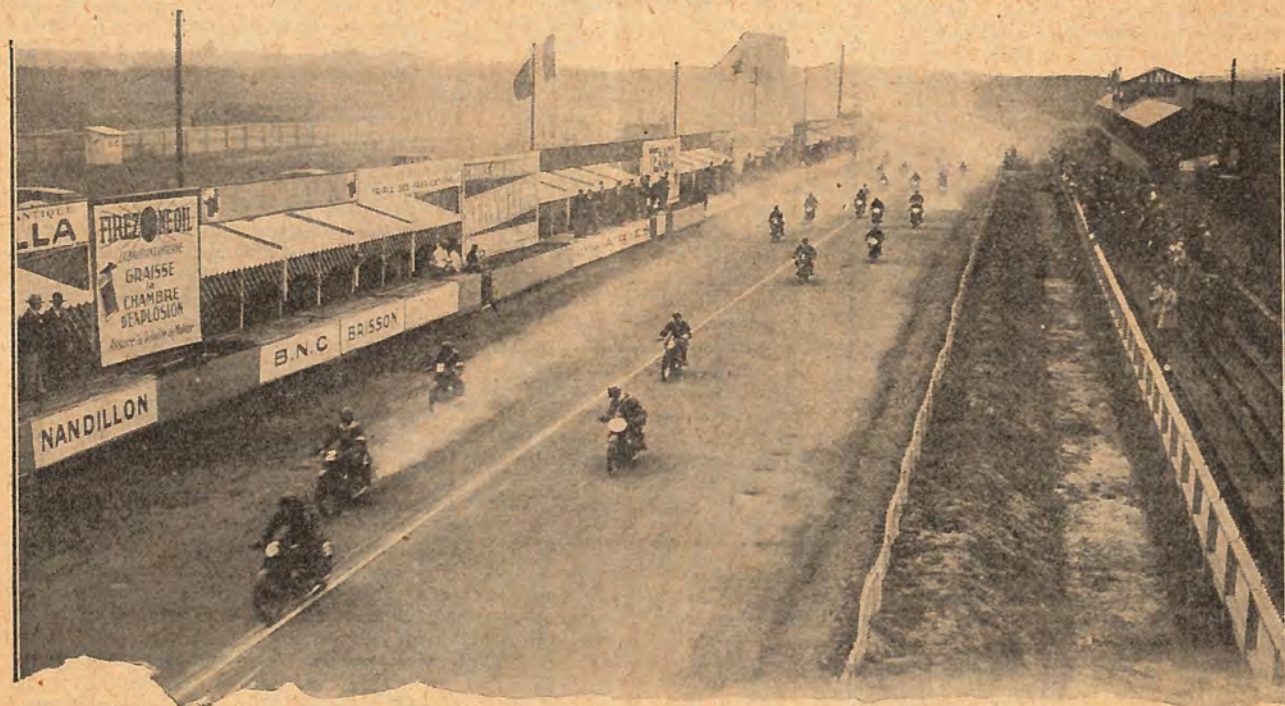
#### Quand vous vendez votre machine

Méfiez-vous des intermédiaires empressés, des gens qui se disent vos amis et qui essaieront de gagner de l'argent sur votre dos en espérant que vous ne vous en apercevrez pas. Il y a des masses de ces courtiers marrons qui n'ont même pas de domicile fixe, qui cherchent des gogos et sont insaisissables et cela d'autant mieux qu'ils n'ont pas un sou vaillant. Vous objecterez que, ne payant pas de patentes et d'impôts commerciaux, ils peuvent se contenter de commissions plus réduites. Mais considérez, d'autre part, que vous n'avez aucune garantie contre ces gens-là et qu'ils ne vendent qu'une machine de loin en loin et qu'ils espèrent bien vivre de ces transactions. Le commerçant établi présente beaucoup plus de surface et, comme il fait des transactions beaucoup plus nombreuses, il peut se contenter d'un bénéfice raisonnable. Il faut vous méfier des occasions mirifiques.

Mais, en tous cas, même si vous traitez avec quelqu'un de sérieux, prenez vos précautions.

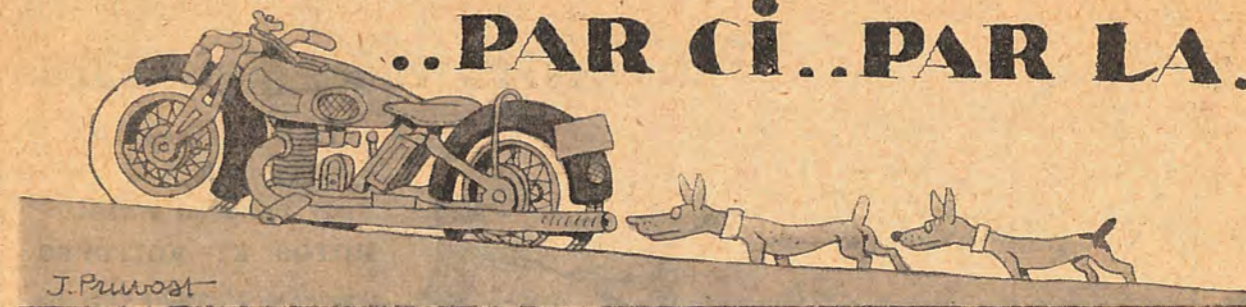
La question paiement ou garantie n'est pas tout. N'oubliez

pas que la possession d'une machine entraîne certaines obligations. Même si on vous paie de la main à la main vous devez donner une facture régulièrement acquittée et timbrée. Songez, en effet, que si votre facture ne porte pas le timbre de quittance, elle n'a aucune valeur et que, de plus, elle peut vous attirer de gros ennuis avec le fisc et qu'ainsi vous serez souvent hors d'état de vous défendre. Nous avons sous les yeux un cas bien caractéristique. Un motocycliste vend sa machine à un inconnu qui paie comptant. Il ne lui demande même pas son nom et lui remet, l'imprudent, les papiers de la machine. Puis, il va à la mairie, fait une déclaration de perte de véhicule. Mais voilà notre motocycliste qui reçoit à quelque temps de là des Contributions Indirectes, un avis d'avoir à payer la taxe de circulation pour le trimestre en cours. Et comme il ne sait pas son nom, que voulez-vous qu'il fasse ? Supposez d'autre part, que cet acheteur mystérieux cause un accident et qu'il ait pas fait changer la carte grise. Le malheureux vendeur serait encore considéré comme propriétaire de la machine, et condamné à payer les dégâts et de plus, sa police d'assurance, même si elle est encore en cours, ne voudra rien payer, la machine n'étant pas conduite par lui. Il faut donc que le vendeur de cette machine retrouve coûte que coûte son acheteur pour obtenir de lui la restitution du permis de circulation et, n'ayant pas son nom, vous voyez où cela l'entraîne. Il est parfaitement possible que l'acheteur soit seulement très négligent et ait oublié de payer la taxe de circulation. Et si notre vendeur retrouve son acheteur, que fera-t-il si celui-ci refuse de lui rendre son permis de circulation ? Il ne pourra pas invoquer une transaction régulière puisqu'il n'y a pas de facture et que d'ailleurs il n'a pu, s'il est commerçant, entrer cette vente dans ses écritures puisqu'elle est irrégulière. C'est donc une situation à peu près sans issue. Quand vous vendez une machine, établissez donc une facture régulière, avec désignation exacte et âge de la machine, ensuite avisez la mairie. Rendez-vous à la recette des indirectes et là, faites remplacer votre permis par un permis provisoire s'arrêtant à la fin du trimestre en cours. Il serait même à conseiller de ne remettre la machine à l'acquéreur que lorsqu'il a la nouvelle carte grise. Enfin faites transporter l'assurance sur l'acheteur. Toute négligence ou toute étourderie en ces matières peut être la source d'ennuis innombrables.



Le Grand Prix de l'U. M. F. au Circuit de la Sarthe : Il est 7 heures : dans la calme solitude du matin, les concurrents vont s'élancer vers la gloire, l'eut à l'heure, la foule emplira les gradins.

## .. PAR CI.. PAR LA.



#### Moto et vérité

Samedi, Buffalo : notre confrère *Le Petit Parisien* vient de téléphoner à *Moto Revue*... « ... Soirée de bienfaisance... Bartla, athlète tchécoslovaque... Cadine le défie... il nous faut ce soir 20 motocyclistes. » Quelques minutes après, les 20 motocyclistes sont trouvés, car près de Buffalo, il y a un Club actif, les Hirondelles, et sur les 150 membres actifs, deux douzaines d'ardents à trouver est un jeu.

Le soir, Buffalo, la piste, la pelouse dont le beau vert chatouille l'œil sous les projecteurs... les avions, les taxis, etc. Y a-t-il combinaison, comme certains le disent ? Nous ne le croyons pas ; ce qui est certain, c'est que, pour le numéro à motos, nos purs avaient juré la victoire et une conjuration avait décidé que chacun tirerait à hue et à dia, par secousses brutales. Bartla, le tchéco a résisté à 4 : 750 cme. ; à 1 : 1.000 cme. ; à 9 : 500 cme. ; à 5 : 350 cme. ; à 1 : 250 cme., réunies, tirant en équipage double, des deux côtés, pendant une minute. Cadine, de son côté, ne savait ce qu'il ferait ; il a fait mieux et a vaincu son adversaire Bartla et... nos 20 motos ; ceci sans combinaison, sans chiqué, en pure force. Nous sommes les premiers à avouer qu'un tel résultat nous a stupéfiés. Ajoutons que ce fut une belle propagande pour la moto, que ce défilé tonitruant sur la piste, en parade, avant la réunion des 20 motos disciplinées. Remercions M. Decressy et ses amis d'avoir su constituer cet excellent groupement. Enfin, terminons et notons que le brigadier du service d'ordre fut trop nerveux au point de mettre la main au collet d'un des organisateurs (villain geste !) qui avait le gros tort de s'occuper de son travail.

#### Changement d'adresse

Nous prions tous les motocyclistes de vouloir bien noter : le M. C. D. a transféré son Siège Social au Café de la Terrasse, 31, rue du Chemin de Fer à Saint-Denis (Seine), où une salle privée lui est réservée.

#### La prochaine prime

Nous prenons les devants et avisons nos lecteurs et abonnés que la prime du prochain numéro est Exceptionnelle et que le prix avantageux que nous ferons nous obligera à une clause stricte de laquelle nous ne sortirons pas.

Nous laisserons une série d'articles catalogués 210 francs à 50 francs net. Donc, le stock, une fois épuisé, nous renverrons à chaque lecteur non servi ses fonds, sans admettre ni explication ni réclamation. Le service d'envoi sera fait dans l'ordre exclusif d'arrivée des lettres.

#### Pour nos fabricants...

Nous avons un jeune homme libéré du service militaire, d'excellente éducation, qui désire se faire une situation dans les sports ou dans l'industrie motocycliste. Disposant d'un capital d'une centaine de mille francs, il recevrait avec plaisir toutes les offres que nos constructeurs ou fabricants pourraient lui faire. Il n'a aucune connaissance particulière de la moto. Envoyer toute communication : Courtoisy, *Moto Revue*.

### Le Monde Motocycliste

#### Mariage motocycliste

Notre excellent sportif, président du M. C. du Berry, Jean Dubois de la Sablonnière nous annonce ses fiançailles avec Mlle Guillemine Boissel ; nous ajouterons que son mariage a lieu le 7 août et qu'entre temps, à leur passage à Pau, nos Pyrénéens et *Moto Revue* pourront leur présenter les meilleurs souhaits de tous nos sportifs.

#### Compliments sincères

Compliments pour — R. Sexé — son nouveau départ et son dernier papier — Nous pouvons nous régaler de sa prose simple et colorée qui traduit si bien les impressions motocyclistes.

#### P. 23. — Vous savez maintenant...

Non ! vous ne savez pas encore ce qu'est le modèle P. 23. C'est donc que vous n'avez pas suivi notre conseil et que vous n'avez pas demandé aux Etablissements Ponsot, 191, rue de Verdun, Suresnes (Seine) la notice éditée spécialement pour les lecteurs de *Moto-Revue*.

Réparez ce retard et écrivez donc aujourd'hui. Il est de toute évidence que vous vous intéresserez à cet objet de première nécessité pour le motocycliste.

#### C'est le même coureur

Dernièrement, dans une grande épreuve méridionale, nous vîmes deux vainqueurs du nom de Bernard et, de suite, ce fut un certain nombre de lettres pour nous demander de préciser, d'autant que les deux courraient sur Gnome. Cette confusion se produit souvent, aussi nous sommes heureux de profiter de cette occasion pour mettre au point ces petits détails d'amour-propre.

Bernard, le roi du tourisme, s'appelle Gustave. C'est, avec Naas, la tête d'équipe de Gnome et Rhône. L'autre Bernard est un excellent coureur régional de Gnome-Rhône.

Un troisième Bernard, le lieutenant, l'auteur du célèbre Paris-Madagascar en hydravion, moteur Gnome-Rhône est aussi sujet à confusion ; entre de tels as, c'est permis.

Moreau : l'un est un excellent ex-coureur de Gnome qu'un accident a momentanément mis au deuxième plan et qui est le fin essayeur de Gnome, avenue Grande-Armée.

L'autre Moreau, de son prénom Sandy, était le supéras de Parc des Princes, celui qui donnait la chair de pintade à notre jeunesse cycliste ; sa disparition, il y a un an, d'une façon tragique, mais sans aucun rapport avec le sport, a laissé rêver bien de ses amis.

Marc : L'un c'est l'aviateur, vainqueur, sur Gnome et Rhône, d'un Championnat des Aviateurs, l'auteur du Paris-Deauville incroyable d'il y a deux ans, ayant fait plusieurs Bol d'Or, imposant de carrure ; il représente dignement la firme comme directeur de l'agence de Lyon.

L'autre Marc, c'est de son vrai nom, M. Marc Martin, le constructeur de la célèbre marque noire qui participe à de nombreuses épreuves dont le dernier Bol d'Or.

Garot : c'est le coureur de chez Terrot qu'une publicité courante nous annonce tantôt sous le nom de Garreau, tantôt Carot ; c'est lui qui vient de gagner, avec Quenette, le Circuit de Provence.

#### Société anonyme des établissements E. Train

L'Assemblée ordinaire tenue le 28 juin, a approuvé les comptes de l'exercice 1928 qui se soldent par un bénéfice net de 218.854 fr. 68 (deux cent dix-huit mille huit cent cinquante quatre francs 68), ainsi réparti : 5 % à la réserve légale et le surplus a été affecté à la réserve spéciale pour l'installation et l'agencement de l'importante usine que cette Société vient de faire construire à Bezons.

#### Les 24 heures de Visé

On a été surpris de ne pas voir Gillet Herstal officiellement dans cette épreuve, et quelques communications de Belgique nous font craindre que l'opinion française ne se soit méprise sur l'importance de cette épreuve et l'ait comparée à notre Bol d'Or ; non, les beaux documents reçus de là-bas nous ont incités à les publier en bonne place, bien que cette épreuve fut de seconde série : cela n'enlève pas les lauriers de F. N. qui fut vainqueur dans cette épreuve et ne diminue pas la valeur de Gillet Herstal dans la victoire extraordinaire de Vroonen au Bol d'Or, qui, d'ailleurs, avec Pierre Kieken, enlève quand même la catégorie 350 cme. à Visé.

#### Deux-temps. 4 CV.

Deux-temps, 4 CV. c'est, selon la formule fiscale actuelle, un 350 cme. ; or, la dernière annonce Gnome-Rhône notait, en effet : deux-temps, 4 chevaux, Aussi, on nous a fait remarquer que la force des 250 cme., déjà bien marquante des Gnome, aurait amplifié d'une façon imprévue. Non, rectifications et disons qu'il ne s'agit que d'une erreur typographique : lisez donc : deux-temps, 2 et 3 CV. ce qui est déjà joli.

#### Paris-Les Pyrénées-Paris

Douet et Tixier sont libres : leur contrat expirant le 20 de ce mois, l'un et l'autre seraient heureux de participer à la grande épreuve et cherchent un constructeur qui veuille s'acquiescer une belle équipe. Le fabricant du granicuir, 36, rue du Colisée, offrira une prime aux coureurs, ainsi qu'il l'a fait au Bol d'Or.

#### Grand Prix de Belgique

Au Grand Prix de Belgique, la Maison Saroléa confiera une de ses machines au pilote suédois, M. Hugo Carlsson. M. Carlsson a remporté de nombreuses et brillantes victoires dans les grandes épreuves scandinaves, notamment dans le Grand Prix Suédois Suédois, le T. T. Suédois en 1927, dans la course Tveta en 1928 et 1929 où il a cueilli les premières places. De plus, M. Carlsson possède à son actif une dizaine de records de courses sur pistes et courses de côte. M. Carlsson qui a pris possession de sa machine, procède déjà aux premiers essais sur le circuit de Francorchamps.

(On trouvera, page 864, la photo de Carlsson.)

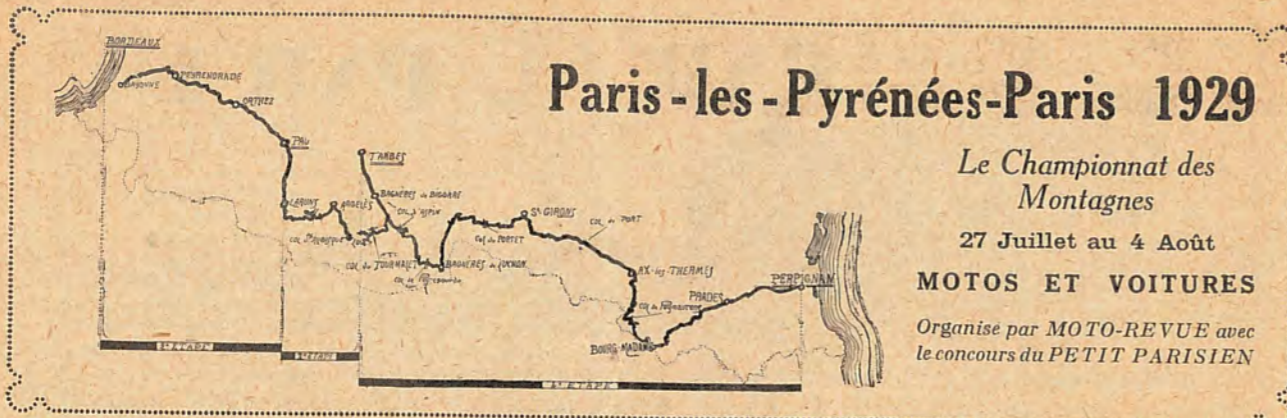
# Paris - les - Pyrénées - Paris 1929

Le Championnat des Montagnes

27 Juillet au 4 Août

MOTOS ET VOITURES

Organisé par MOTO-REVUE avec le concours du PETIT PARISIEN



**Les règlements sont prêts**

Depuis vendredi, 5 juillet, les règlements qui étaient à l'approbation à l'U. M. F. et à l'A. C. F. nous ont été retournés. Nous les tenons à la disposition des intéressés qui ne les auraient pas encore reçus au moment de la publication de ce numéro.

**Des modifications importantes**

Tout d'abord, pas de montée chronométrée dans le Tourmalet. Les pouvoirs sportifs nous ont fait remarquer qu'il était assez délicat de synchroniser deux pendules enregistreuse et qu'ils voudraient voir l'emploi de chronomètres officiels, mais sans nous les imposer. S'il y avait eu des chronomètres à Toulouse, Bordeaux, Tarbes ou Pau, nous aurions pu envisager cette solution. Un déplacement, de Paris, entraînerait bien trop de frais et ceci n'en vaut vraiment pas la peine. Par conséquent, simplement contrôle horaire à Luz-Saint-Sauveur, et contrôle horaire en haut du Col du Tourmalet. Mais pour ne pas être gênés dans la montée du col, ce qui fatalement arriverait pour un départ complet en groupe, les concurrents arrivant en avance à Luz pourront repartir aussitôt à leur guise, pour la fraction d'étape Luz-col du Tourmalet. Ils ne devront pas mettre un temps de montée supérieur à celui porté sur leur carnet de route et qui correspond à la moyenne de leur catégorie comme, du reste, il est indiqué sur les règlements.

**Des contrôles secrets ?**

Les contrôles secrets envisagés tout d'abord n'auront pas lieu ; par contre ce seront des contrôles de régularité ; et voici comment ils fonctionneront, mais ceci uniquement pour le départ des ex æquo dans le classement des coupes et des primes spéciales. Au départ d'une étape, les commissaires préviendront les concurrents que leur groupe est susceptible d'être contrôlé à un contrôle de régularité dans l'étape qu'ils vont accomplir. Dès lors le concurrent devra observer la plus grande régularité, car s'il est en avance à un point quelconque de plus de 5 minutes, il ne verra pas le contrôle secret qui ne se signalera que 5 minutes avant l'heure théorique de passage du groupe, à ce point du parcours. Il fera 3 minutes après l'heure théorique. Tout concurrent qui n'aura pas été pointé à ce contrôle perdra 5 points, mais rappelons-le, pour le classement général seulement. En France, on n'aime pas beaucoup les contrôles de ce genre, mais que les concurrents soient bien rassurés l'endroit du contrôle se fera par tirage au sort d'une enveloppe cachetée établie par les commissaires sportifs. Ceux-ci ne sauront même pas, au moment de leur départ, l'endroit du contrôle dit « de régularité » ; ils ne le sauront qu'à l'ouverture du pli cacheté et tiré au sort et après leur départ de l'étape.

**Pour s'engager**

Nous rappelons que les engagements sont reçus à Moto Revue, 51, rue Vivienne, jusqu'au 18 juillet à droits simples (150 francs

pour les constructeurs et agents et 20 francs pour les indépendants n'ayant aucune attache avec la maison.

**Des prix en espèces**

Dans le classement des coupes motos et cyclocars (réglementation de l'U. M. F.), des prix en espèces seront répartis de la façon suivante :

Le premier de chacune des catégories recevra en espèces la somme de 2.500 francs si sa catégorie comprendrait au départ 25 engagés ; 2.000, si elle en comprendrait 20 ; 1.500 si elle en comprendrait 15 ; 1.000 pour 10 engagés ; 500 pour 5 engagés. Ce chiffre de cinq est exigé pour permettre l'attribution de la prime. En cas d'ex æquo, la prime correspondante sera divisée à égalité entre les divers concurrents ex æquo, mais toujours chaque catégorie faisant l'objet de l'attribution correspondante.

Il en sera de même pour le classement des voitures et sur les mêmes bases que ci-dessus. Ces primes espèces concernent seulement les professionnels.

**ATTENTION**

**A LA CLOTURE**

à droits simples le 18  
à droits doubles le 22

**DES PRIMES**

**Prime du casque Amo**

Les Etablissements du casque Amo offrent au premier motocycliste du classement des coupes, une prime de 1.000 francs, à la condition que celui-ci ait porté pendant toute l'épreuve le super casque Amo. Si le premier ne remplit pas ces conditions et que ce soit le deuxième qui les remplisse, celui-ci touchera 900 francs et ainsi de suite, le troisième 800 francs, le quatrième 700 francs, le cinquième 600 francs et le sixième 500 francs. Si le sixième n'a pas le casque Amo, la prime de 500 francs reviendra au coureur ayant le plus grand nombre de points et le casque Amo. En cas d'ex æquo, le partage se fera entre les ex æquos. La prime ne cumule pas, une seule prime étant offerte.

**Primes Cerreti**

**Professionnels supersouple**

Cerreti équipera tout professionnel muni de son engagement aux Pyrénées, du repose-pieds supersouple nouveau modèle surbaissé.

**Indépendants supersouple**

Cerreti équipera tout indépendant muni de son engagement du repose-pied supersouple nouveau modèle surbaissé.

**Professionnel supersilencieux**

Cerreti équipera tout professionnel muni de son engagement, du silencieux type super, attendu depuis si longtemps et désormais dans le commerce.

**Indépendant supersilencieux**

Cerreti équipera tout indépendant muni de son engagement, du silencieux type super.

**Prime de 300 francs Cerreti**

Cette prime sera affectée à celui qui aura réuni tous les suffrages du titre de vainqueur. Les modalités en seront indiquées dans un prochain numéro.

**La prime « Asa »**

Les Etablissements E. Asa, 31, rue Roques de-Fillol, à Puteaux, monteront à tous les concurrents qui le désirent, sur le vu de leur engagement officiel, le silencieux nouveau Asa qu'ils soient professionnels ou indépendants. C'est ce silencieux qui, au Bol d'Or, équipait la Rudge de James, et le sidecar Utilia de Maingnet.

Inutile de dire que les essais faits à Montlhéry ultérieurement, qui ont été contrôlés par un de nos collaborateurs, permettent d'affirmer que cette boîte de descente soulage le moteur incontestablement. La meilleure preuve en est dans le fait que les silencieux Asa, quelle que soit la vitesse de rotation du moteur, sont toujours froids. C'est une preuve de son efficacité, sinon de sa nécessité au point de vue rendement. Les épreuves des cols pyrénéens se chargeront, croyons-nous, de démontrer ces qualités d'une façon tangible. Il serait très intéressant de faire le départage à ce moment-là des vainqueurs, équipés ou non des « Asa », et nous croyons que la surprise de tous ceux dont l'esprit est routinier pourra être grande. Cependant, il y aura une autre surprise pour ceux qui termineront Paris-Les Pyrénées-Paris, non pénalisés et munis d'un Asa. Nous ne pouvons encore donner de détails des primes qui seront accordées, mais celles affectées au vainqueur du classement général sera royale. Aussi nous ne saurions trop engager nos jeunes gens à contracter leur engagement à Paris-Les Pyrénées-Paris, le plus vite possible, et à éviter un montage trop hâtif du silencieux « Asa ».

**La lutte Ariel-Gnome**

Oui ! cette année nous reverrons la lutte si agrichante de l'an dernier entre l'Angleterre et la France, entre Nebil-Dino et Naas, entre Colas probablement et Bernard ; Gnome à ce jour se trouve encore avantage d'un point puisque son équipe officielle comprend Maillard-Brune ; mais l'intérêt populaire va se porter sur le duel Dino-Bernard et Colas-Naas : lutte courtoise puisque les quatre chevaliers errants sont de parfaits gentlemen ; avouons le secret désir de milliers de lecteurs qui, in petto, auraient un petit sourire de voir Ariel vainqueur de Gnome. L'an dernier ce fut « tak-na-tak » comme disent les Russes : que nous réserve 1929 ? Et puis, au fond, souhaitons un vaincu qui nous vaudrait une deuxième manche l'an prochain.

# LE PNEU

## les sculptures...

Par H.-P. BORESTROKE. (Voir Moto Revue n° 317 et antérieurs)

### VI. - Les différents types de pneus, leurs pressions, leurs sculptures (suite.)

Le pneu d'une moto ou d'une voiture est soumis à une série d'efforts auxquels il doit résister pendant toute la durée de son existence. Il n'est pas, en effet, seulement porteur, ce qui simplifierait beaucoup la tâche des fabricants, mais aussi tracteur, et n'est-il pas merveilleux de penser que cet assemblage de tissus de coton et de caoutchouc tient bon dans les conditions les plus défavorables. Malgré les efforts de flexion qui se pro-

duisent par suite de l'écrasement du pneu sur le sol, par suite de la charge qu'il supporte, malgré l'effort d'arrachement qui provient du couple à transmettre, le pneu ne doit ni glisser dans sa jante et encore moins la quitter, même quand il est dégonflé. Nous avons déjà, dans le précédent article, indiqué quels étaient les divers modes de fixation du pneu sur la jante. Pendant longtemps, le pneu à talon fut le seul employé, et nous aurions grand tort de dénigrer ce vieux serviteur. Le pneu est, dans ce système, pourvu de bourrelets ou talons qui s'engagent dans les rebords ou crochets de la jante. La pression de la chambre à air maintient les talons dans les crochets. Mais, si le pneu est insuffisamment gonflé, les

efforts latéraux auxquels il peut être soumis, particulièrement dans un virage, arrachent un des deux talons de son crochet et font basculer l'autre en sorte que le pneu sort complètement de la jante. C'est le déjantage si dangereux. A vrai dire, les pneus ont bon dos et éclatement et déjantage sont plus souvent la conséquence directe que la cause des accidents... Mais malgré tout, la sécurité offerte par les pneus à talons n'a pas semblé entièrement satisfaisante et, en course par exemple, on prévoyait des boulons de sécurité qui, disposés en plusieurs points de la circonférence, de la jante maintenaient les talons en place. Cela n'était d'ailleurs pas fait pour faciliter le montage. Celui-ci, dans le cas des pneus à talons, se fait par la force. Les talons ayant une légère élasticité et prêtant légèrement, on peut, avec un jeu de leviers, les faire passer par dessus les crochets de la jante, mais nous savons tous que cette opération n'est pas des plus faciles quand le pneu est neuf et qu'il n'a pas encore été assoupli par l'usage. On ne peut donc dire que le pneu à talons soit parfaitement sûr, ni qu'il soit d'un démontage et remontage aisé, surtout dans les fortes sections. Il y a même encore un autre inconvénient, c'est que les talons occupent un certain volume et réduisent le cube d'air et par suite la souplesse du pneu. A section et à pression égales, un pneu à talons est moins souple qu'un pneu à tringle.

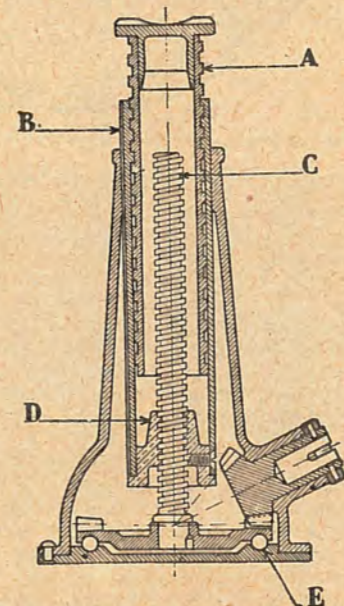


Le pneu ordinaire se casse en s'écrasant ; le ballon est plus souple.

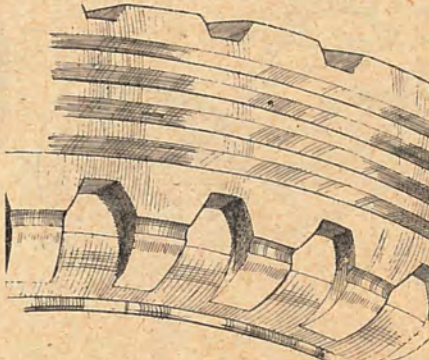
duisent par suite de l'écrasement du pneu sur le sol, par suite de la charge qu'il supporte, malgré l'effort d'arrachement qui provient du couple à transmettre, le pneu ne doit ni glisser dans sa jante et encore moins la quitter, même quand il est dégonflé. Nous avons déjà, dans le précédent article, indiqué quels étaient les divers modes de fixation du pneu sur la jante. Pendant longtemps, le pneu à talon fut le seul employé, et nous aurions grand tort de dénigrer ce vieux serviteur. Le pneu est, dans ce système, pourvu de bourrelets ou talons qui s'engagent dans les rebords ou crochets de la jante. La pression de la chambre à air maintient les talons dans les crochets. Mais, si le pneu est insuffisamment gonflé, les



Empreinte d'un Goodrich ancien.

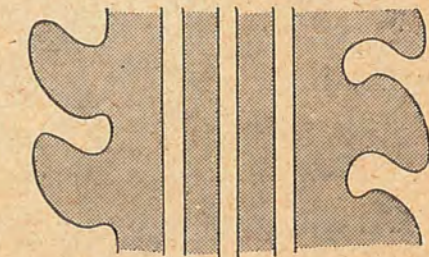


Un crié avec tête d'appui, d'un montage mécanique : a) allonge ; b) clavette longue ; c) vis centrale en acier dur ; d) écrou en bronze dur ; e) butée à billes.

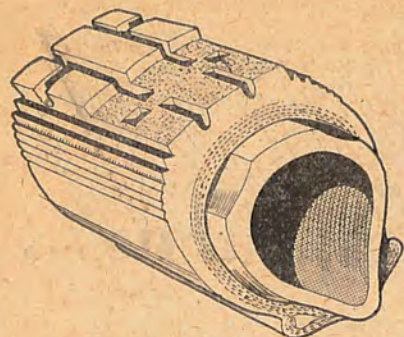


Dunlop silencieux, special pour Rolls

Sur certains pneus à talons, un des deux talons porte une bande de tissu caoutchouté qui vient sous l'autre talon et empêche la chambre à air de venir en contact avec la jante. Quand on remonte un de ces pneus, il faut que le talon à languette soit mis en place avant l'autre et quand on ne démonte qu'un seul côté, c'est le talon sans languette qui doit être sorti, d'où, sur ces pneus, l'indication « Detach This Side First » : démonter ce côté d'abord. Pour les pneus dont le talon n'a pas de languette, le démontage et



Empreinte d'un Goodrich moderne.

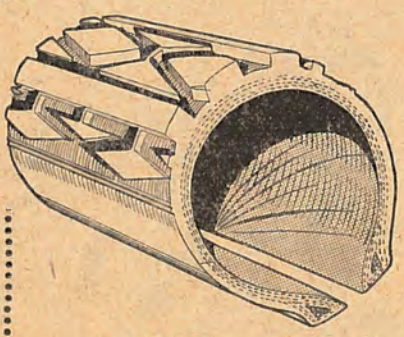


Rapson, autos.

remontage peuvent s'opérer indifféremment des deux côtés.

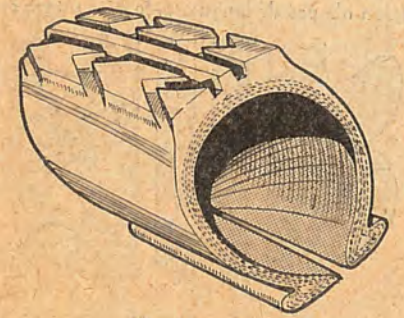
On a donc été amené à chercher des pneumatiques donnant plus de sécurité et un démontage plus aisé que le pneu à talon. C'est ainsi que les constructeurs américains ont employé et emploient encore assez souvent le straight-side. Celui-ci ne comporte pas de talons, mais des tringles inextensibles.

La jante dont le fond est plat comporte,



Goodyear, motos.

d'un côté, un rebord fixe. De l'autre côté, il y a une gorge dans laquelle l'autre rebord qui est démontable vient reposer. Il prend la forme d'un anneau extensible, ouvert, dont un boulon ou un système de verrouillage permet de rapprocher les deux bords de telle manière qu'il soit bloqué dans la gorge. Pour démonter le pneu ou le remonter, il faut enlever le bord mobile de la jante et faire glisser le pneu sur la partie plate de la jante. Quand il est poussé à fond, on met en

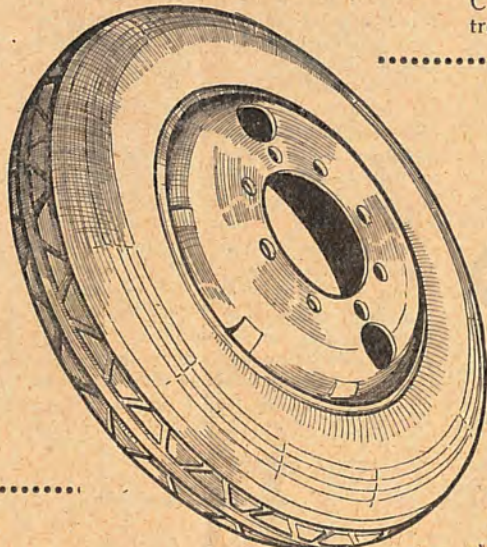


Henley, auto.

place l'anneau mobile et on serre le dispositif de verrouillage. Ce système est sûr, mais il présente deux inconvénients capitaux. Le premier, c'est le poids et le second la difficulté de montage et de démontage dès que la jante est rouillée. Le prix est également élevé.

On trouve aussi, en Amérique, un autre système de pneu à tringles. Dans celui-ci, la jante est articulée, de telle sorte qu'on peut la rétrécir ou l'étendre. Quand on a réduit la circonférence de la jante, on peut mettre le pneu en place. Ce n'est pas non plus un système parfait, car cette fausse jante doit être fixée sur la jante proprement dite à l'aide de boulons et le tout est naturellement assez lourd.

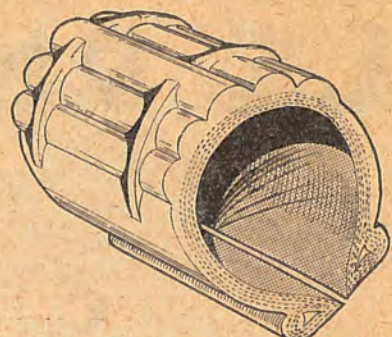
Une solution beaucoup plus simple vient de faire son apparition. C'est la jante à base creuse. Le pneu employé est, là encore, un pneu à tringles inextensibles. Quand à la jante, elle présente, en son milieu, une gorge qui, par surcroît, augmente sa solidité. Pour monter le pneu par dessus la jante, on engage les tringles en un point



Une roue d'automobile avec Pirelli.

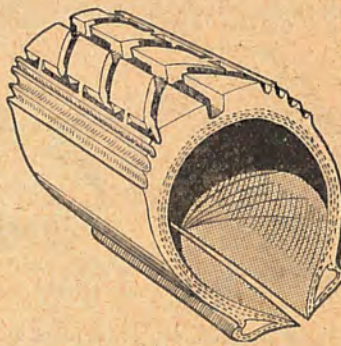
de la jante au fond de la gorge. De cette façon, le pneu se trouve excentré par rapport à la jante et, au diamètre opposé, il passe aisément. Sitôt qu'on le gonfle, la pression de la chambre à air écarte les tringles qui remontent, sortent de la gorge et viennent s'appuyer sur les bords de la jante. On obtient donc une extrême facilité de montage et de démontage. D'autre part, ce pneu ne peut déjancer. En effet, tout effort latéral a pour effet de presser la tringle contre le rebord de la jante et de la maintenir en position. Cela a été prouvé maintes et maintes fois et est très nettement visible sur un film édité par la maison qui a tant fait pour la popularité de ce système si simple et si complètement efficace, la Société Dunlop.

Dans le Bibendum, qu'on désigne aussi sous le nom de jante mi-creuse, nous trouvons également une jante évidée, mais seulement sur une partie de sa circonférence, aux environs du trou de valve. Les



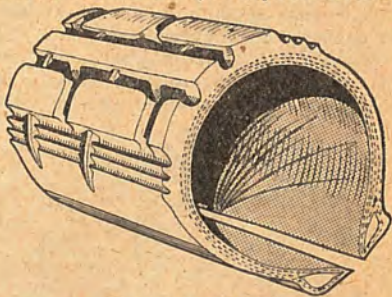
Moseley, autos.

tringles sont tout d'abord enfoncées dans cet évidement et le pneu peut franchir la jante de l'autre côté. Quand on gonfle, les tringles sont repoussées et le pneu prend sa place. L'empêchement de valve porte un petit bloc de caoutchouc qui vient se placer entre les tringles et qui les empêche, de manière absolument positive de descendre dans l'évidement. C'est un véritable verrouillage qui se trouve ainsi opéré.



Englebert, moto.

Dans le système Wolber, la jante possède deux gorges dont le profil est calculé de telle sorte qu'au montage, le bord de l'enveloppe entre dans la cavité de la jante. On opère ainsi pour les deux côtés et quand l'enveloppe se trouve sur la jante on glisse dans les deux cavités deux cercles obturateurs qui empêchent les trin-



Bergougnan, moto.

gles de descendre. Le pneu est ainsi immobilisé sans aucun risque de déjantage. Le démontage se fait avec la plus grande facilité en enlevant un des cercles obturateurs. (A suivre.) H.-P. BORESTRO E.



J. Puvion

#### Le premier circuit d'Artois motocycliste

72 concurrents participaient à l'épreuve, sur ce nombre 68 terminèrent. Le palmarès s'établit en 175 Duverger, en 250 Klotz, en 350 Zoude, et en 500 Huchez. Les deux derniers font partie du Motoclub d'Aftras qui enlève le challenge interclubs. Cette épreuve fut interdite par l'U. M. F. Cependant son succès n'en a pas été amoindri. Ce jeune club a de plus innové et cherché à révolutionner dans nos circuits régularité. Il semble que son succès est la meilleure preuve et l'excellente conception de ses dirigeants, et la foule au départ comme à l'arrivée a été leur meilleure récompense, il y avait deux circuits : Arras Béthune-Arras, et Arras-Bapaume-Arras. M. Durand, organisateur et vice-président du M. C. Artésien, a droit à toutes nos félicitations, ainsi que M. Grolleau. C'est le maire lui-même, M. Delansorne, qui donna le départ. Il y avait 84 engagés : 72 prirent le départ. Le premier circuit était aisé, le second par contre, l'était beaucoup moins, car la route était semée de nids de poule. L'organisation fut excellente, puisqu'il n'y eut pas une seule réclamation. Une réception termina la journée au Courrier du Pas-de-Calais qui patronnait l'épreuve.

#### Résultats

**Catégorie 175 cmc.** — 1. Duverger; 2. Marel; 3. Tirman, 4. Dutemple.  
**Catégorie 250 cmc.** — 1. Klotz, 2. Delevaque, 3. Tourme, 4. Perret.  
**Catégorie 350 cmc.** — 1. Zoude, 2. Lefebvre, 3. Buignet, 4. Glorian.  
**Catégorie 500 cmc.** — 1. Huchez, 2. Boutonnat, 3. Navez, 4. Figea.  
**Classement général, toutes catégories.** — 1. Zoude, 2. Huchez, 3. Boutonnat, 4. Klotz, 5. Delevaque, 6. Navez, 7. Figea, 8. Lefebvre, 9. Duverger, 10. Buignet, 11. Tourme, 12. Glorian, 13. Perret, 14. Bruère, 15. Tonion, 16. Daille, 17. Nahare, 18. Delahaye, 19. Detournay, 20. Demerval, 21. Mauredith, 22. Héritier, 23. Cousin, 24. Erix, 25. Delalée, 26. Tricart, 27. Gouze, 28. Galloni, 29. Banassiewicz, 30. Pérou, 31. Elganti, 32. Cousin, 33. Huet, 34. Arand, 35. Maus, 36. De Pantin, 37. Vasseur, 38. Dupont, 39. Vétu, 40. Barthélémy, 41. Prou, 24. Piret, 44. Lamouret, 45. Kouroujine, 46. Dekeyser, 47. Cressin, 48. Hanon, 49. Podévin, 50. Deberles, 51. Philippe, 52. Plouviez, 53. Carpentier, 54. Demelin, 55. Sellier, 56. Tirman, 57. Talandier, 58. Perry.

#### Le Grand Prix des Petites Motos

Dernière minute : le classement aurait subi des modifications

C'est le 7, que se courut le Grand Prix des Petites Motos, organisé par notre confrère L'Auto au vélodrome du Parc des Princes.

Sans doute ce Grand Prix ne rencontre pas la vogue et l'enthousiasme populaires : c'est une épreuve de constructeurs ; c'est de cette manifestation réduite que sortent les meilleures leçons de solidité, de rapidité, et de tenue de route des plus gros engins, selon l'axiome : « Qui peut le plus, peut le moins. » La petite moto ne rencontre pas le succès grandiose. Pourquoi ? Sans doute parce que la jeunesse se porte vers les grosses cylindrées ; mais il ne faut pas oublier que l'avenir est vers la moto maniable, légère, souple, à tenue excellente et à puissance relative élevée. Et les enseignements du Grand Prix des Petites Motos doivent se conformer aux directives générales et réussies

#### Calendrier Sportif de :

##### JUILLET

21. — Côte Val de Cuech. (M.C. Marseille); Côte La Baraque. (M.C. Auvergne); Grands Prix de Belgique. 27-28. — Côte à Trouville. (A.C.O.). 28. — Côte Montgoux. (U.M. Aube); Côte de Doullens. (A.C. Picardie); Circuit Thorenc. (M.C. Nice); Epreuves de vitesse. (M.C.F.); Grands Prix d'Allemagne. 27-4. — Paris-les Pyrénées-Paris. (A.C.I.F. A.M.C.F. Moto Revue).

##### AOÛT

3-4-5. — Meeting de Granville. (A.C.O.). 4. — Course de côte. (Suède); Côte Gordes. (M.C. Avignon); Circuit Francheville. (M.C. Ardennes); Meeting de Calais. (M.C. Nord); 10. — Leinster 100. (Irlande). 11. — Mont-Ventoux. (M.C. Avignon); Grands Prix d'Autriche, Klausen. (Suisse). 11-18. — Grande Semaine du Comminges. (U.M. Midi). 15. — Course Cabris. (M.C. Nice). 15-16. — Prix et Coupe des Sables d'Or. (M.C. Côtes du Nord). 17-18. — Côte des Justices. (M.C. Auvergne).

qui sont à l'origine de toutes les organisations de notre excellent confrère.

Notre confrère L'Auto n'a pas rencontré le



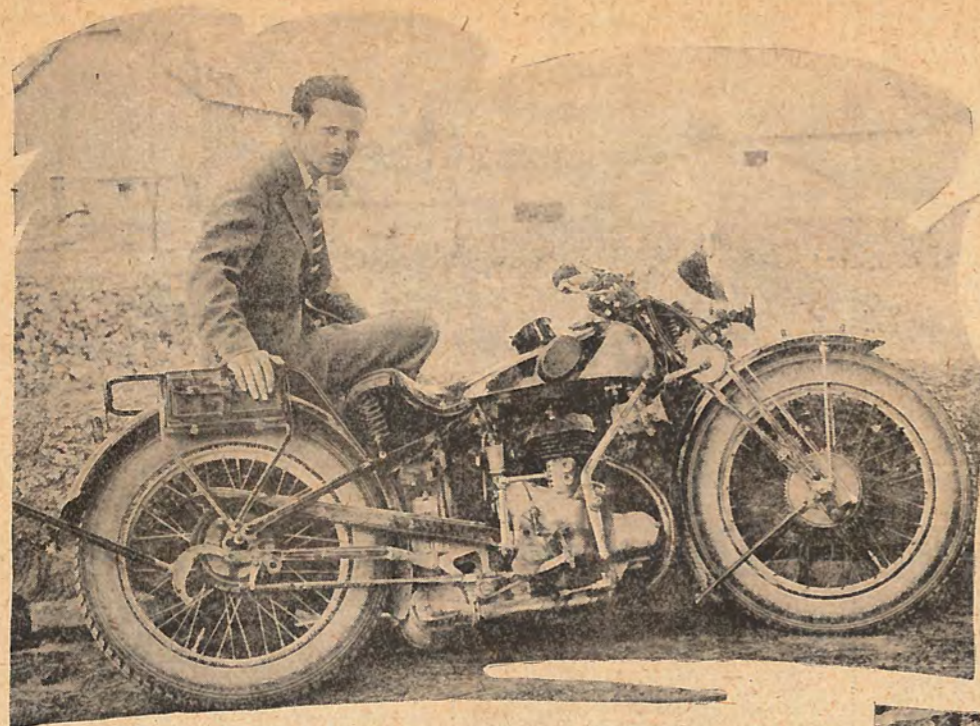
Robert Sexé au moment de son départ, devant Ancelin agence Gnome et de San Sou Pap. du boulevard Edgar-Quinet à Paris.

succès qu'on est en droit d'attendre de cette épreuve utilitaire pratique ; serait-ce parce que la toute petite cylindrée n'intéresse pas ? Non, car si l'on s'en rapporte au succès de certaine 100 cmc., sur le marché, il y a lieu de conclure au contraire. La formule seule est mauvaise. Ce ne doit pas être une course de vitesse : une telle course ne signifie rien, car précisément les petites cylindrées sont limitées, par la loi, à 30 kh. et en exigeant simplement une moyenne de régularité maximum, notre confrère connaîtrait l'affluence et le grand succès : les records en telles cylindrées n'intéressent personne ; le coureur doit faire preuve d'acrobatie sans plus : pas utilitaire ; la machine ne se prête pas au 30 kh. et nous-mêmes, qui avons assisté à l'entraînement, avons constaté que les motos engagées n'étaient guère capables de rouler 10 tours sans anicroche ; peu utilitaire, n'est-ce pas ? Enfin, les prix, accordés en la circonstance, sont médiocres si l'on considère les frais énormes qui nécessitent une compétition pareille avec de tels moteurs. Disons aussi que nombre de jeunes eussent figuré avec joie si un règlement draconien ne les en eût écartés impitoyablement. Il nous semble que la formule aurait intérêt à se courir à la régularité : le Parc des Princes se prête à une manifestation d'envergure ; une collaboration plus intime avec Moto Revue où les pratiquants sont nombreux amènerait la foule et de concurrents et de spectateurs ; lancez ces petites machines à un bon 40 régulier : éliminez-les au fur et à mesure de leurs arrêts et vous verrez dans quel domaine utilitaire et pratique vous aurez dirigé cette épreuve. Le Grand Prix des Motos ne doit pas mourir : il doit être pratique, mais pas de pure vitesse.

**Motos 125 cmc.** — 1. Bornot (Prester, pn. Hutchinson), 1 h. 20' 23"; 2. Gruyère (Ind.), 1 h. 22' 7"; 3. Moissinat (Ind.), 118 tours ; 4. R. Charron (Liaudois), 67 tours.  
**Motos 100 cmc.** — 1. Liaudois (Liaudois), 1 h. 20' 38" 1/5 ; 2. Rapeau (Professionnel), 1 h. 40' 4" 1/5.  
**Motos 75 cmc.** — 1. Whettnall (Indépendant), 2 h. 12' 27" 1/5.

La P. 107 S. 350 cmc.

par Fred S. LIPMAN.



Elle n'est pas haute, centre de gravité très bas...

Hé, oui ! Nous allons vous parler de la P. 107 S. Quelle est cet S, placée d'une façon impertinente à côté de P. 107.

Le P. 107 assez connu qui caractérise une machine qui a lancé, en somme, le réservoir en selle en France, puisque tous les P. président à la découverte de quel que nouveau modèle Peugeot.

Cette S, veut dire semi-luxe, car Peugeot a cherché à créer un modèle dans le genre de sa P. 107, mais plus abordable par son prix.

Sans vouloir baisser la qualité de la P. 107, on a supprimé quelques avantages de machine de haut luxe, tels les moyeux à broches à la roue avant. En effet, le moyeu à broches est spécialement intéressant pour la roue arrière où un embarras conjugué des chaînes et des freins le rend nécessaire.

Cette P. 107 S garde exactement les mêmes caractéristiques que sa sœur aînée P. 107 et a l'avantage d'avoir maintenant

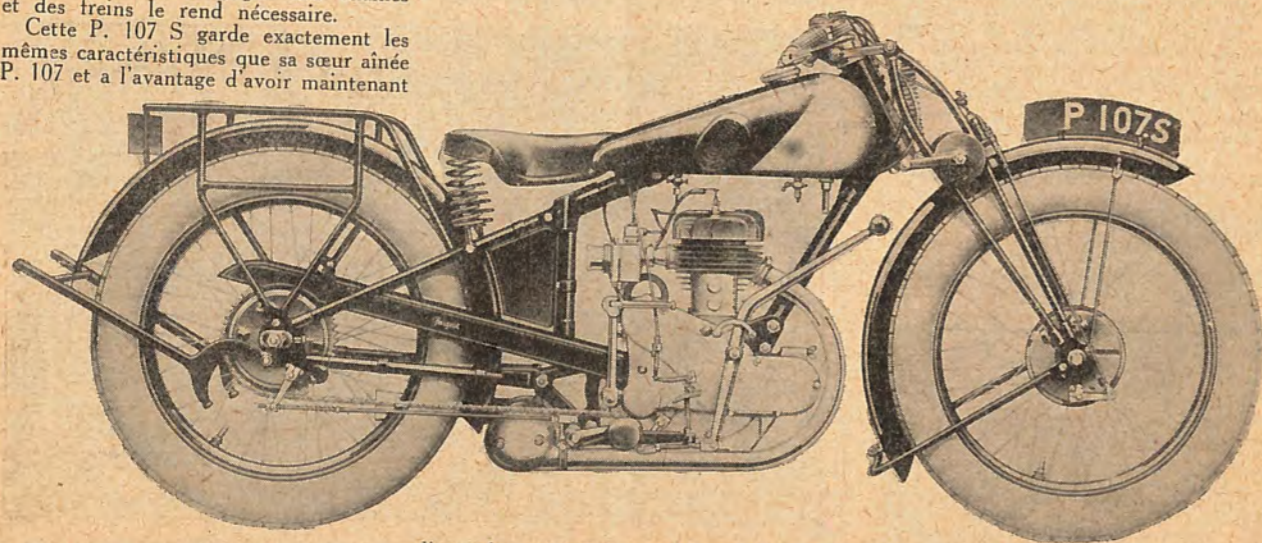
une commande de dynamo-magnéto montée directement sur la boîte de vitesse et le moteur. Quel bel avantage et quelle belle simplification au point de vue mécanique.

En effet, le bloc-moteur est entièrement étanche, et comme je le disais plus haut, l'éclairage électrique fourni par la dynamo est condamné mécaniquement par une chaîne totalement enfermée.

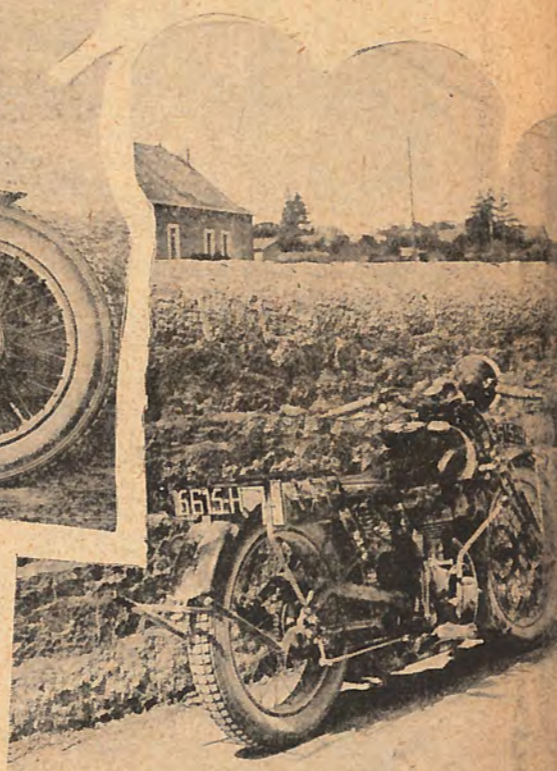
Tout le monde connaît la silhouette familière des blocs-moteurs Peugeot avec le graissage du genre voiture, son réservoir séparé qui fait de plus en plus d'adeptes. Il est évident que cette solution, qui n'est pas uniformément acceptée à l'heure actuelle, offre de sérieux avantages pour le motocycliste inexpé-

rimenté qui désire une machine dans laquelle il trouve le moins de détails propres à susciter sa curiosité.

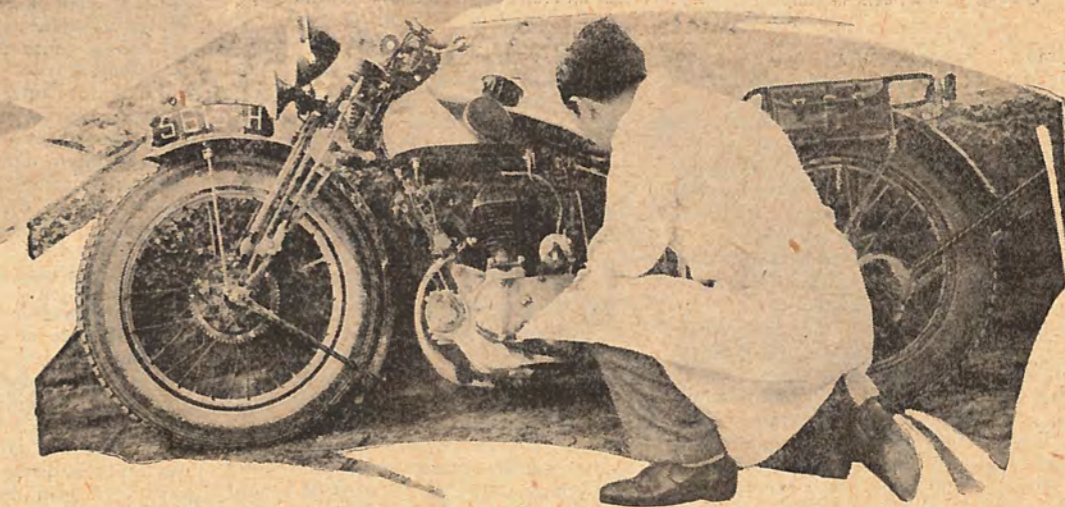
Un autre avantage que je dois citer en décrivant la machine est basé sur l'éternelle question du moyeu à broches.



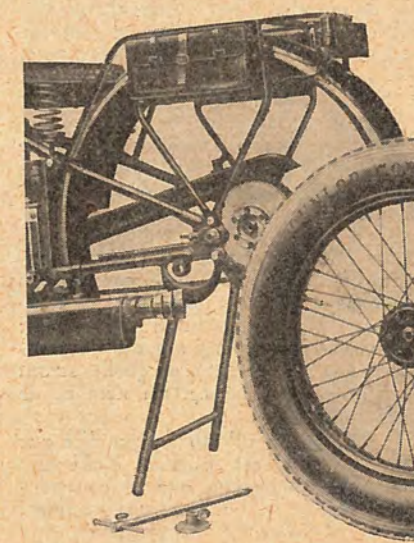
... ligne sobre, aristocratique qui l'assimile aux racers.



... quel plaisir de photographier une belle machine !



... le mécanisme est à portée de la main.



Un tour de doigt, et la roue à broche est en bas.

prix, l'on n'ait pas apporté ce raffinement indispensable à une motocyclette de très haute qualité. Il faut, en effet, démonter partiellement un pot d'échappement pour avoir un accès parfaitement aisé à la roue arrière. Un moyeu à broches permettrait de tirer d'un seul côté la roue, ce qui éviterait bien des désagréments.

Sur la route

Je me sers sur la route et en ville de cette P. 107 S pour un service journalier et je n'ai pas crevé encore, car, au fond, l'on n'achète pas des motocyclettes pour crever. Je me suis livré à des statistiques intéressantes qui me permettraient de

sur la P. 105, mais il n'y a pas quelques petits inconvénients qui devaient fatalement se découvrir quand l'on met au point une machine.

En effet, ma première P. 105 a été essayée il y a déjà bien longtemps au moment où les modèles d'essais sillonnaient la route.

Revenons à la P. 107 S.

Le moteur de ces soupapes latérales est souple, le plus souple des Peugeot, à mon avis. Il n'a pas évidemment une accélération terrifiante en prise directe quand on marche à 10 à l'heure, comparable à celle d'une 1.000 cmc 2 cylindres à culbuteurs, mais les reprises sont suffi-

La discussion est ardue, et je crois que je me ferais bien des ennuis si je voulais la «solutionner» complètement.

Il est évident que, pour une machine de prix, de construction soignée, il est intéressant d'avoir un moyeu à broches, spécialement si la commande de la chaîne ou de la transmission par pignon, est compliquée et difficile à remonter. A ce moment-là, le moyeu à broches offre un avantage énorme.

Pour une roue avant, par exemple, je ne crois pas qu'avec nos fourches tellement simples et bien faites, n'offrant pas de serrage exagéré à l'endroit où sont supportées les roues, l'on ne puisse démonter aussi facilement un moyeu à broches qu'un moyeu sans broches.

Cette discussion inévitable m'oblige aussi à dire qu'il existe quelques machines qui peuvent permettre un démontage rapide et facile sans moyeu à broches.

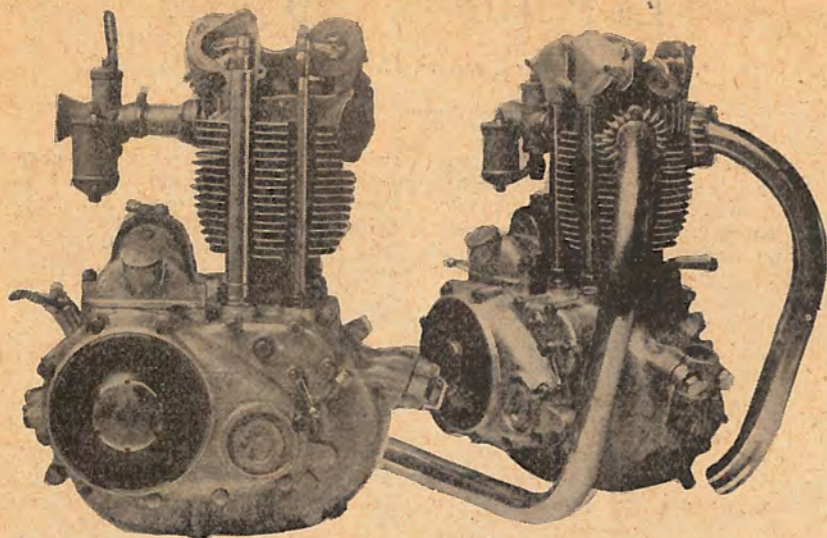
La Brough Superior, dont j'ai eu l'occasion de parler dans ces colonnes, ne comporte pas de moyeu à broches. Il est bizarre que, pour une machine de ce

vous prouver que, routier chansard ou citadin heureux, je n'ai point rencontré sur la route le clou porte-bonheur, dont mon ami Sexé fait collection ou le cul de bouteille malicieux qui permettra à l'enveloppe de sourire largement par une bouche édentée et caoutchoutesque. Mais est-ce ma faute si les menuisiers placent des clous le long de la route pour ennuyer les motocyclistes ?

Le compteur, machine à calculer malicieuse des tours de roues, qui se soucie fort peu des tempêtes et des mauvaises routes, des soleils ardents et des froids rigoureux, ne compte pas un nombre important de kilomètres à l'heure actuelle où j'écris cet article, 400 seulement, mais ma modeste expérience des Peugeot me permet d'en dire plus long que si j'avais essayé cette machine sur de longs kilomètres.

N'oubliez pas, en effet, que j'ai déjà essayé la P. 105 et la P. 107 et pour moi personnellement une P. 108 et une P. 109.

Je dois avouer que cette machine jouit des avantages que j'avais constatés



Un bloc moteur, dont la simplicité de lignes dénote un beau dessin, est une riche technicité.

samment bonnes pour permettre de gravir des côtes normales sans changer de vitesse et sans faire peiner le moteur.

La machine, à ma grande satisfaction, équipée du carburateur Amac permet des corrections agréables grâce à deux manettes.

La consommation, la faute en incombe au carburateur sans doute, est parfaitement correcte et le dessin, sans doute excellent de la chambre de combustion empêchant un échauffement exagéré, permet au moteur d'obtenir de beaux résultats au point de vue économie.

L'on peut dire que cette machine fait 3,5 litres au 100 kms et qu'elle accomplira ces 100 kms en une moyenne horaire sur bonne route, oscillant entre 55 et 60.

Si le pari en valait la peine, je voudrais bien trouver un amateur pour me défier d'effectuer à 60 de moyenne (en ne ménageant pas tellement le moteur et en ne cherchant ni la consommation, ni le confort) un grand parcours sur routes normales.

Il serait intéressant puisque nous parlons de moyennes, sur un circuit, comme le Mans, par exemple, qui est merveilleux, et sur lequel, j'ai eu l'occasion, il y a quelques jours, de voir se dérouler le Grand Prix de l'U.M.F. Il serait intéressant, disai-je, de pouvoir prendre 5 machines de série, choisies chez quelques revendeurs et de les lancer avec des pilotes convenables sur ce circuit gardé. Ne pensez-vous pas que l'on serait susceptible de constater vraiment des choses tout à fait intéressantes.

En effet, quelle plus belle constatation que de se rendre compte au bout de combien de temps les machines s'arrêteront ; quel sera le pourcentage exact de consommation aux 100 km. ? et aussi quelles seront les usures après un certain nombre de tours contrôlés.

Je reviens à ma P 107 S pour dire que cette machine est capable d'effectuer vraiment la moyenne que le constructeur proclame au point de vue commercial, et au point de vue touristique. Je crois qu'avec cette soupape latérale 350, équipée et traitée comme la P 107, l'on

peut se livrer à du tourisme cravenable et à une allure assez rapide.

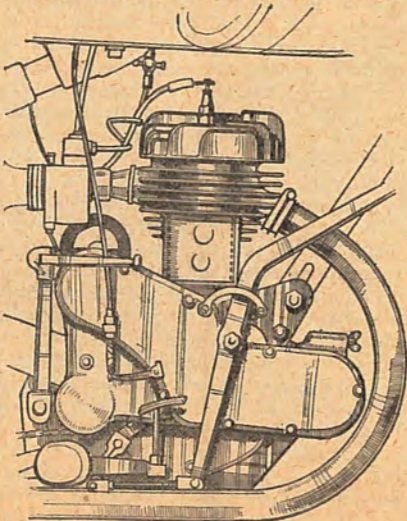
Vous connaissez le changement de vitesses Peugeot qui se manie assez facilement et qui rappelle le système des voitures.

L'on peut même, si l'on veut, faire son petit Stanley Woods en passant de deuxième en première au pied.

#### Le freinage sur la route

Le freinage, c'est le freinage Peugeot et c'est beaucoup dire. A la vitesse maximum, l'on obtient l'arrêt en moins de 27 mètres ; je trouve que c'est un très beau résultat. Le freinage avant représente franchement la moitié du freinage intégral. La vieille idée préconçue qui voulait que le freinage avant soit plutôt un freinage postiche a disparu de l'esprit motocycliste. Sur la Peugeot, vous pouvez freiner avec la même énergie à l'avant et l'arrière, et la machine reste en ligne.

Je crois qu'il est assez difficile de dérapier sur cette 350 et qu'il faudrait vrai-



... pas d'organes encombrants ou parasites : c'est machine de tous les jours

ment un mauvais hasard pour que le motocycliste risque un danger quelconque, danger causé par le dérapage.

Les possibilités de vitesse, comme je vous l'ai dit, ne représentent pas des chiffres astronomiques comparables à ceux de « Temple », ou quelques spécialistes de la vitesse. Je crois que la machine pourrait tourner à Montlhéry, toutes manettes à fond, à une vitesse située entre 85 et 90 à l'heure.

La suspension n'est pas mauvaise du tout, franchement. Elle est même assez agréable, et cette selle basse donnant une bonne assise aux genoux et aux pieds, laisse parfaitement libre le contrôle du guidon avec les deux mains, ce qui permet de supporter agréablement presque, les effroyables routes du Doubs, puisque l'usine où est montée la P 107S, se trouve à Beaulieu, dans ce département recordman des nids de poules.

La fourche excessivement solide amortit convenablement les chocs et les pneus ballons étant là, on oublie les belles routes d'Allemagne et les superbes tracés dans le genre de Paris-Dijon ou Paris-Le Mans.

En faisant l'autre jour la route du Mans, pour aller voir les grands prix de l'U.M.F., j'avais justement à côté de moi un motocycliste muni d'une Peugeot 107 S et j'avais plaisir à constater la superbe tenue de la machine sur route goudronnée et effroyablement glissante.

#### La nuit il faut voir

La conduite de la P 107 S est agréable, car vous savez que Peugeot utilise ces monocles, type Marchall qui permettent d'obtenir le code. Ce principe étudié et appliqué déjà en Amérique donne de vraiment fort beaux résultats.

Le contrôle des éclairages s'effectue par l'intermédiaire d'un petit tableau de bord fort bien compris qui se trouve placé sur le haut du réservoir.

Je souhaite à Peugeot d'introduire ce dont nous avons besoin en France, un réservoir équipé parfaitement avec la montre et le compteur placés dans un espace suffisamment bien protégé.

Que diriez-vous aussi d'un emplacement propre à emmener avec soi le bidon de son huile préférée ?

Puisque nous parlons d'huile, vous dirai-je que la consommation de la Peugeot, grâce à son système de bloc-moteur, n'est vraiment pas extraordinaire. En effet, le bidon de Kervoline de deux litres doit nettement suffire pour 1.000 km.

Vous savez aussi que l'amortisseur de direction est placé dans l'intérieur du guidon, que les repose-pieds sont ajustables, que la Gilardoni est sans ennui.

Pour terminer, je veux vous dire que sur la route, en prise directe, à 40 kilomètres environ, l'échappement n'est pas bruyant ; je le verrai en deuxième, par exemple, avec plaisir, être encore plus silencieux, pour permettre au cavalier de pouvoir parler à la personne du tansad.

Mon opinion, franchement la P 107 S est une machine construite mécaniquement, pratique, économique d'entretien.

FRED S. LIPMAN.

## La Page des tri-moteurs



### Un nouveau trimoteur

#### Pour nos commerçants

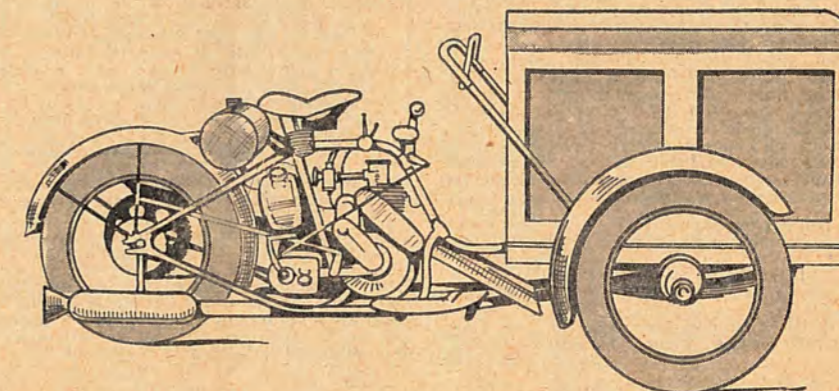
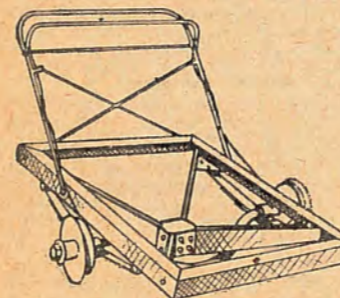
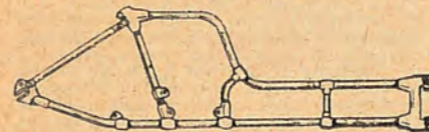
La firme Motosacoche a devancé certains de nos constructeurs de motos qui étudient à l'heure actuelle la production en grande série du trimoteur. Le triporteur Motosacoche n'a rien de révolutionnaire : il s'inspire nettement de la construction classique. C'est un



250 cmc. M. A. G. Cependant, le châssis, ainsi qu'on peut le voir, est excessive-

### Le Motosacoche 250 cmc.

ment robuste ; le cadre est bien homogène. La direction a été directement reliée à la partie inférieure du châssis. Le bloc lui-même est très compact. L'essence et l'huile ont reçu une place nouvelle derrière le conducteur ; un silencieux généreux, permettra la circulation en ville et contribuera plus largement à la propagande de cet objet de travail pas assez répandu en France



### UNE DÉMONSTRATION IMPRÉVUE

#### Les Trimoteurs aux Pyrénées

Si des constructeurs veulent profiter de cette démonstration unique, quoique ardue, qu'il nous avisent sans tarder

#### La lanterne rouge et le balai...

Chaque année, la course Paris-les Pyrénées-Paris est suivie par des amis dont le rôle officiel est de transporter les bagages des coureurs. L'an dernier, on se le rappelle, ce fut M. Richer, le père de Robert, le plus jeune des Pyrénéens, du M. C. Seolaires, qui effectua le « balai » ou « lanterne rouge officielle » de la course : on se souvient aussi du monceau de bagages récupérés sur la route par M. Richer et aussi de la reconnaissance des coureurs accidentés qui trouvèrent dans la camionnette de M. Richer la place nécessaire pour le transport à l'étape ou à... l'hôpital : d'autant que Mme Richer fut une excellente infirmière pour beaucoup au même titre que Rosine Picquart pour les cyclistes. Hélas ! cette année, nous ne verrons pas le sympathique Richer, ni sa charmante épouse : cette dernière, depuis quatre mois, est sur un lit de douleur : cette ébauche d'infirmière officielle de Paris-Pyrénées et épreuves motocyclistes est déjà un souvenir : qu'à cette occasion Mme Richer sache que tous les coureurs 1929 reporteront leur souvenir reconnaissant, au départ, vers celle qui

fut leur fétiche et leurs vœux l'accompagneront plus ardents vers la guérison !

Par contre, une démonstration que nous mûrissions depuis longtemps viendra s'annexer, si l'on peut dire, à l'épreuve la plus probante, la plus magnifique du point de vue utilitaire du calendrier motocycliste, l'épreuve-type près de laquelle les autres pâlisent, celle alliant le tourisme à la compétition et à l'utilitaire, chaque conception dosée à sa juste mesure, d'autant que, pour éviter tout reproche de pression, cette épreuve ne compte pas cette année pour la Coupe de Tourisme.

Cette démonstration consistera en une sorte d'épreuve en dehors de Paris-les Pyrénées-Paris puisque les constructeurs de triporteurs se refusent à être imités dans la compétition pure, sportive et ne veulent être tenus par aucune fédération : le point de vue strictement industriel et commercial les dirige.

Donc, un comité spécial profitera de l'épreuve classique pour faire partir concurremment et en dehors, une série d'équipes de trimoteurs, parcourant les mêmes étapes, se faisant pointer aux mêmes contrôles sur les 2.500 km. du parcours. La démonstration consistera dans le fait suivant :

On sait que chaque coureur dispose de la faculté de faire transporter, par le « balai », 2 kilogrammes de bagages moyennant une minime rétribution : cette année, nous répartirons la tonne que représentent ces bagages entre les différents tris engagés dans la démonstration. A l'heure présente un tri 500 cmc. Ninon à traction avant et deux tris 500 cmc. Galland à traction à l'arrière ont envoyé leur adhésion au comité organisateur de la démonstration. Ces deux maisons ont accepté de lutter en équipe et, le cas échéant, en individuelle, pour prouver amicalement la valeur mécanique du tri 1929. Lepoids réparti à chaque tri sera approximativement identique pour chaque véhicule. Aucun frais d'engagement. Le départ et l'arrivée des véhicules auront lieu du même point que les coureurs : leur arrivée à la porte Maillot aura lieu en même temps. Aucune contrainte sportive ne leur sera imposée : une moyenne réelle commerciale et l'obligation de passer honnêtement à tous les contrôles et de remplir leur office réellement commercial de suiveurs.

Toutes modalités seront données dans le prochain numéro.

### PARIS LES PYRÉNÉES-PARIS



## Concours de Photographie — Challenge Moto Revue

### Concours de photos sportives

Nous avons ouvert, jusqu'au 5 octobre prochain, un concours des plus belles photos sportives motocyclistes. Tous les envois nous parvenant, dans les conditions énumérées au n° 328, seront classés selon l'ordre d'arrivée et porteront un numéro de classement. Sans même attendre la clôture du 5 octobre, nous nous réservons de faire paraître entre temps toutes les photos intéressantes, soit en texte (25 francs de prime dès l'insertion), soit en hors-texte en couverture (25 francs de prime + 75 francs de surprime pour les cinq premières classées après la clôture définitive). Donc, notez bien que le numéro d'ordre publié dans *Moto Revue* ou *l'Actualité Automobile* n'est qu'un accusé de réception, que l'insertion seule donne droit à la prime de 25 francs (ou 75 francs) et qu'après le 5 octobre les photos non classées pourront être retournées aux envoyeurs qui en manifesteront le désir avant le 15 octobre; passé ce délai, les documents ne seront pas retournés.

Nous avons reçu déjà :

1. Arnold, Paris; (La Ferté Alais).
2. Roumagnac Bourget (Terrot).
3. (Paris-Orléans).
4. (Pont).
5. Riceo Bobbio, Lyon (Shell).
6. M. Aspour, Paris (Meulan).



### JULIET

Tous les mardis et vendredis. Cours de préparation militaire 20 h. 30, salle des Clubs, 5, rue St Augustin.  
Tous les mardis et vendredis. Cours pour tous, 20 h. 30, salle des Clubs, 5, rue St Augustin.  
Du 27 juillet au 4 août, Paris-les Pyrénées-Paris. Championnat de la Montagne. Démonstration des Trimoteurs.

Le « Moto Club des Scolaires » remporte le challenge offert par « Moto-Revue »

Ce challenge était pour la première fois mis en compétition entre le Scolaires M. C. et le M. C. I. F. le 23 juin sur le parcours Paris-Dieppe. Les moyennes imposées, 45 kilomètres en 500 cmc. et voitures, de 40 cmc. pour les 350, furent plus difficiles à tenir que ne le croyaient certains, et en raison des embûches qu'offrait le règlement,

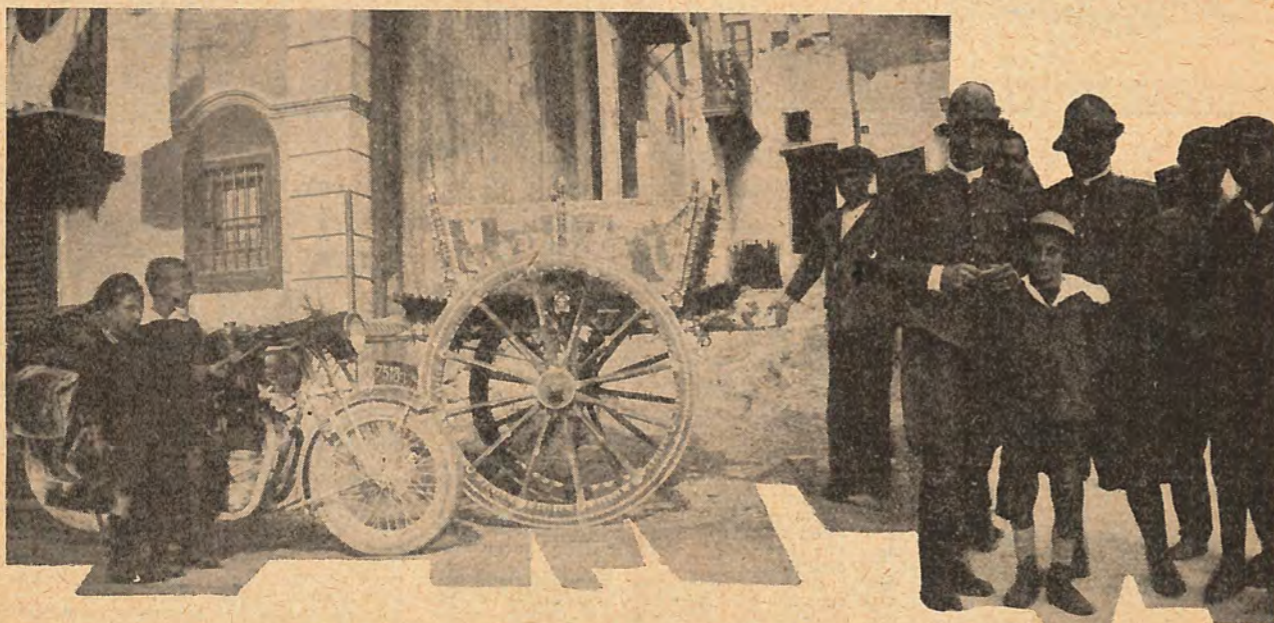
En réalité, tout concourait à faire baisser les moyennes : les disques en carton distribués au départ, détrempés par la pluie avaient une fâcheuse propension à lâcher traitreusement la moto pour aller se balader sur la route; une course à pied rencontré avant Gisors; la pluie elle-même qui, pare le carburateur, le réservoir ou la magnéto, causa de mauvaises surprises à bien des concurrents. Mais c'est surtout la recherche des cartes postales qui fit baisser les moyennes et pleuvir les points des pénalisations.

Quoi qu'il en soit, les Scolaires ont donc remporté le challenge pour la première fois. M. Ledoux-Lebard fit une course excellente de régularité et arrivant à l'heure précise à Dieppe, mais une carte postale manquait. De Canson, nouvel adhérent, dont c'était la première sortie avec le club, s'est montré d'emblée brillante recrue.

Du M. C. I. F., Venin et Thillard arrivent immédiatement après. Le résultat put être bien changé avec une abondante participation du M. C. I. F. Venin et Thillard défendirent leurs couleurs ardemment.

Le classement s'établit comme suit :

1 ex aequo : Ledoux-Lebard (Citroën B. 14); De Canson, 350 cmc. Soyser; 3. Venin, 350 cmc.; 4. Thillard, 350 cmc. F. N.; 5. Georges, 500 cmc., Gnome-Rhône D. 2; 6. Menesson, 500 cmc. Ariel; 7. Hennion, 500 cmc. Gnome-Rhône D. 4; 8. Pascal, 500 cmc. Gnome D. 4.



Les motocyclistes français sont assurés de trouver en Italie, le meilleur accueil auprès de la population et des autorités; notre collaborateur Seré peut en témoigner (il y fut reçu très cordialement au cours de son dernier voyage. Voyez la curieuse ornementation de la charette sicilienne et la belle allure des domaines de là-bas.



### Tenez votre droite

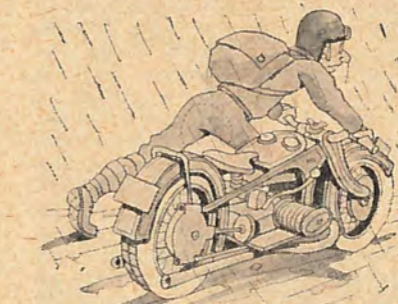
Est-ce l'attrait du fruit défendu, mais que de conducteurs se sentent attirés vers la gauche de la route. Cela est déjà dangereux en ligne droite, mais dans un virage et surtout dans un virage marqué c'est de la folie pure. On objectera que par suite de la cambrure de la route il est difficile de virer à l'extérieur. Nous en convenons, mais cela est une mauvaise excuse. Ne vaut-il pas mieux virer moins vite que de se faire emboutir par un véhicule survenant en sens inverse? Et, comme nous le disions plus haut, cette faute est fréquemment commise par des véhicules lents, par des charrettes, etc. Si la police de la route veut faire son métier, elle trouvera là une occasion de sévir de manière utile. C'est une faute fondamentale et sur laquelle il ne faut pas fermer les yeux. Un fait de cette nature nettement établi devrait entraîner la suspension temporaire du permis de conduire ou une amende très élevée. Le seul cas où on puisse rouler à gauche c'est un dépassement, mais il ne faut doubler une voiture qui vous précède que si on est absolument sûr que la route est libre et le dépassement doit être effectué aussi rapidement que possible.

### Visibilité

On donne souvent comme règle de sécurité qu'on doit marcher à une allure assez réduite pour avoir la possibilité de s'arrêter dans l'espace de terrain découvert par la vue. Cela n'est suffisant qu'en ligne droite et encore faut-il apporter quelques restrictions. Il faut tout d'abord tenir compte des croisements. Il y a mille et un petits chemins qu'il est souvent impossible le voir à une distance assez grande. Chaque fois que la route est bordée de haies, il faut redoubler d'attention et ne pas se fier à la longueur de route que l'œil découvre. Nous avons, hélas! un de nos amis qui a été tué par une vache qui, piquée par un taon avait sauté par-dessus une haie. S'il avait marché à quarante

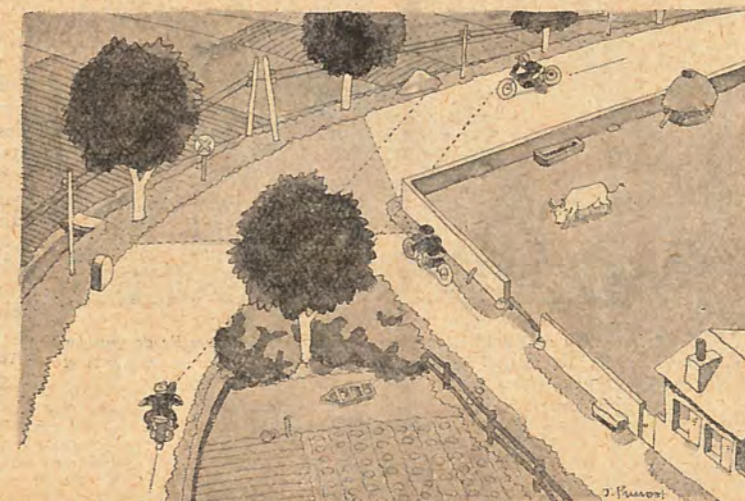
et non à quatre-vingts, il aurait sans doute pu s'arrêter à temps.

Il n'y a donc que dans le cas d'une route en rase campagne, libre de tout obstacle qui gêne la vision, qu'on peut considérer comme valable le principe indiqué ci-dessus. Autre exemple. Vous voyez un tournant masqué. Vous ralentissez juste assez pour vous arrêter au centre de la courbe. Un autre conducteur vient en



Monter « à la volée » n'est pas une preuve de prudence : on a inventé le kick à dessein.

sens inverse et se tient le même raisonnement. Le résultat sera que vous vous rencontrerez. Sans doute à cause de l'allure réduite, il n'y aura pas d'accident sérieux de personne, mais probablement toutefois des dommages matériels. Il est donc recommandable de prévoir une



Même la limite de votre vision ne vous garantit pas l'espoir de tout danger écarté.

faculté d'arrêt très en dedans de la limite de vision.

Un autre principe de sécurité, c'est de ne considérer vos freins que comme des appareils de secours auxquels il ne faut recourir qu'en cas de danger. Ce qui ne veut pas dire d'ailleurs qu'il faille les négliger, tout au contraire. Il ne faut en user qu'avec la plus extrême discrétion. L'effort qu'ils imposent à la voiture et à la moto n'est à recommander ni pour les pneus, ni pour la transmission, ni pour le moteur. De plus, un frein peut toujours lâcher au moment psychologique, de l'huile peut s'être glissée dans les tambours et, bien souvent par temps de pluie, l'eau diminue considérablement la puissance des freins. Il n'y a qu'un mode normal de ralentissement, c'est de fermer les gaz. Votre moteur est le plus souple et le plus sûr de tous les freins. Quand vous voyez un signal d'obstacle généralement disposé à 200 mètres de celui-ci, ne vaut-il pas mieux couper à ce moment et perdre progressivement votre vitesse que d'attendre d'être à quelques mètres et de freiner à bloc...? La conduite d'un véhicule automobile, quel qu'il soit, doit être toute de souplesse.

Dans les agglomérations, marchez comme si la visibilité était à peu près nulle et était limitée à quelques mètres. A trente à l'heure, si un obstacle survient, vous pouvez vous arrêter presque sur place. Il y a pas mal d'années, nous traversons Ville-d'Avray au volant d'une très grosse voiture, mais à toute petite allure, quand un enfant sortit d'une maison en courant et se précipita devant la voiture. Nous pûmes cependant, grâce à notre très faible vitesse, arrêter juste à temps. Dix kilomètres à l'heure de plus et l'enfant était écrasé.

Le goudron est précieux à plus d'un titre. Primitivement il a été employé plus pour éliminer la poussière que pour conserver les routes. En supprimant la poussière, il fait disparaître une des causes les plus fréquentes. Une voiture vous précède et fait de la poussière. Celle-ci vous masque ce qu'il y a



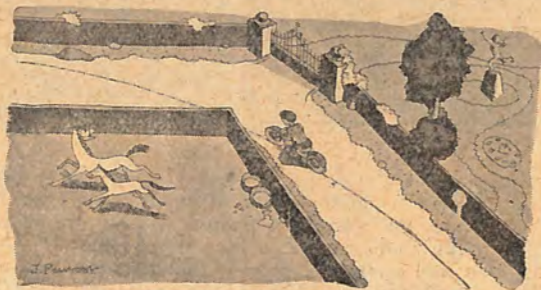
en avant de la voiture. Si vous essayez de doubler dans de telles conditions, vous courez les plus grands risques, car il est possible qu'une voiture vienne en sens inverse et que vous vous jetiez sur elle. Pour doubler, attendez patiemment que cette voiture ralentisse en côte par exemple. Il est sans doute peu agréable de respirer de la poussière, mais cela vaut encore mieux que de se tuer. Ne doublez pas non plus en haut d'une côte, car vous ne savez pas si une voiture ne monte pas de l'autre côté. Il y a aussi des chauffards qui se font un malin plaisir de vous empêcher de passer. N'insistez pas, mais la meilleure leçon que vous puissiez leur donner, c'est de les talonner. Pour ne pas se laisser gratter, ils poussent à fond et bien souvent une bielle-coulée finit par les immobiliser.

#### Avertir ne veut pas dire qu'on vous ait entendu

Dans certains pays, les gendarmes s'embusquent aux carrefours et collent des contraventions à tous les conducteurs qui n'ont pas corné. Assurément, on doit le faire, mais il est à notre avis une chose beaucoup plus grave, c'est de ne pas ralentir. Il est extrêmement imprudent de croire que, si vous avez averti, on vous a entendu et que la voie est libre. Rien de plus dangereux que cette fausse sécurité, surtout si votre appareil avertisseur n'émet pas un son puissant. Nous sommes au siècle des conduites intérieures et, si les vitres sont fermées, on n'entend pas grand-chose. Il peut, de plus, être très difficile de savoir d'où vient le signal. Notre vue est un guide plus sûr que notre ouïe. Dans beaucoup de collisions, l'enquête établit que les deux conducteurs ont actionné leur avertisseur. Si les deux avertisseurs ont fonctionné en même temps, le bruit du vôtre vous a empêché d'entendre celui de l'autre conducteur. Aussi lorsque le croisement est masqué par des bâtiments ou une haie très haute, le mieux est de ralentir presque à l'arrêt complet et de bien voir, avant de vous engager dans le croisement, si rien ne vient. Prudence exagérée, dira-t-on, et perte de temps. Soyez sûr qu'un jour à l'hôpital n'a jamais été le moyen de gagner du temps.

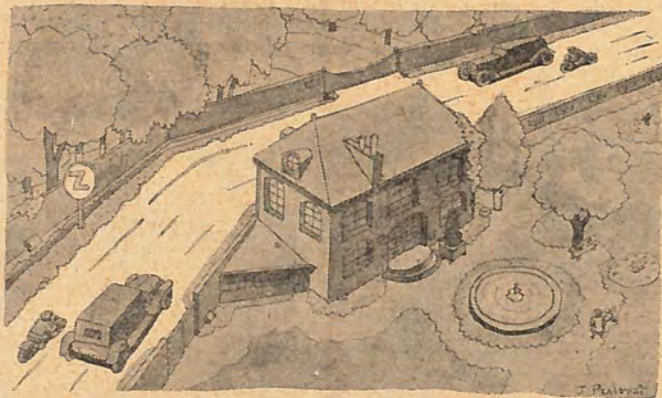
Une longue pratique de la route accroît, si

l'on peut ainsi s'exprimer, la puissance visuelle. Il serait plus juste peut-être de dire qu'elle permet d'en tirer un meilleur parti et apprend à voir. Le conducteur très exercé note des



Virer largement en dessinant un cercle majestueux sur la gauche est... un crime.

ombres, des sons, des particularités de terrain que le novice n'aperçoit pas. Il a l'impression d'avoir comme un sens qui l'avertit des obstacles. En fait, ce sens ne consiste que dans une meilleure utilisation des autres sens et n'a rien de mystérieux. Il se développe par l'observation méthodique de tout ce qu'on rencontre. On arrive à bien conduire plus grâce à de l'attention et à de la volonté que par des dons naturels. Rien n'est plus dangereux que les conducteurs qui se croient particulièrement doués. Il est vrai qu'il y a de vieux conducteurs qui sont bien maladroits. Il y aura toujours des gens timorés, hésitants, maladroits. Quant à compter, comme le proposent certains médecins, d'instituer un examen médical, ce serait une vexation ridicule. Un des plus glorieux champions que nous ayons eus était borgne et d'une si mauvaise santé générale qu'il mourut à quarante-deux ans. Un examen médical



Ne jamais céder au diable tentateur qui vous insuffle à l'oreille de doubler dans ce virage... Pourquoi? mais parce qu'il est bouché (le virage!) et que l'autre diable tentateur dit la même chose à d'autres...

ne serait qu'une vexation bien inutile.

Une des fautes les plus fréquemment commises par des novices, c'est d'aborder trop vite un virage aigu à gauche et de tenir la corde pour profiter de la cambrure de la route. Ils se disent qu'une fois n'est pas coutume et qu'il faudrait bien de la malchance pour qu'un autre véhicule survienne en sens inverse. Mais hélas! le cas n'est pas rare et de nombreux accidents surviennent sur des routes presque désertes parce qu'on ne croit pas devoir y observer les mêmes précautions que sur une route fréquentée. Une faute également très grave, c'est de virer à gauche à la corde pour garder son élan au bas d'une côte. Pourquoi tant d'automobilistes ont-ils la hantise de la prise directe, ce qui démontre non la qualité de leur voiture, mais leur maladresse de conducteurs?

Une autre pratique inadmissible, c'est, avant d'aborder un virage à droite, de se porter à gauche sous prétexte qu'on peut ainsi voir mieux ce qui arrive. Mais, si un autre véhicule surgit tenant bien sa droite, il ne va savoir que faire. Peut-être va-t-il se rabattre sur sa gauche pour vous éviter, mais si vous tenez en même temps de reprendre votre droite, la collision est inévitable.

Le peu d'encombrement et la maniabilité de la motocyclette ne doivent pas nous engager à en prendre à notre aise avec les règlements routiers. Dans un choc avec une voiture, nous courons des risques sérieux. Il est vrai que, par contre, nous pouvons souvent nous tirer d'affaire, mais cela ne doit pas nous encourager à l'imprudence.

Il n'y a pas que des conducteurs prudents et respectueux du règlement et vous constaterez d'ailleurs que la plupart de ceux qui n'observent pas les règlements sont, par surcroît, les plus maladroits. Il faut donc être prudent et doublement pour soi et pour les autres, avoir l'esprit sans cesse en éveil. Cela ne veut d'ailleurs pas dire qu'il faille ramper. Nous croyons même que sur une belle route bien dégagée, on peut atteindre, sans risque, des allures très élevées, la stabilité des machines le permettant, mais que, d'autre part, il ne faut pas hésiter chaque fois que cela est nécessaire à ralentir à l'extrême et même à s'arrêter. Nous n'hésitons pas à le faire pour notre part et à plusieurs reprises nous avons ainsi évité l'accident.

Wright DRIVER.

#### Au M. C. Antony

Sa prochaine sortie pique-nique aura lieu le dimanche 14 juillet.

Cette sortie se fera par Versailles, Rambouillet, Epéron et Maintenon où aura lieu le déjeuner. Le retour se fera par Gallardon, Ablis et Limours. Le départ aura lieu à 8 h. 30 très précise au siège.

Sulpice (Yonne), 300 k. (Flèche-M. C. Vincennes).

Pour mémoire, citons que l'Elan Motocycliste Asnières fait disputer le 11 août une course de régularité dotée de la Coupe Jeanjean.

Le Sauvage de Service du M. C. Lilsien.

#### Trait d'union des Sauvages

Les clubs de la région Parisienne ont fixé ainsi qu'il suit leur programme pour le mois de juillet :

14. Rallye-Ballon (M. C. Gisors-Eure)

21. Course de régularité : Paris-Mont-Saint-



#### Course de vitesse de Fédhala

Le 30 juin, l'A. M. Casablancaise organisait, sur la jolie plage de Fédhala, notre Deauville marocain, une course de vitesse qui réunissait, au départ, les meilleurs coureurs casablancais. L'épreuve, qui se disputait par éliminations deux par deux, fut très goûtée du nombreux public venu de Rabat et Casa pour applaudir nos as.

Le grand vainqueur de la journée fut, sans contredit, Gillet qui, éliminant successivement tout ses concurrents enlève la catégorie 350 cmc., puis celle des 500 cmc. avec la même machine, couvrant le kilomètre arrêté à la moyenne de 116 kilomètres à l'heure. 175 cmc. — 1. Madras (Monet-Goyon); 2. Béllard (J. Thomann). 250 cmc. — 1. Marrero (Ariel); 2. Paul (Dunelt).

350 cmc. — 1. Gillet (Terrot); 2. Di Gregorio (Terrot); 3. Crovara (Calthorpe).

500 cmc. — 1. Gillet (Terrot); 2. Santos (Norton); 3. Marrero (Ariel).

L'épreuve se termina par un kilomètre arrêté chronométré :

175 cmc. — Madras (Monet-Goyon), 41", soit 88 km.-h.

250 cmc. — Marrero (Ariel), 39", soit 92 km.-h.

350 cmc. — Gillet (Terrot), 31", soit 116 km.-h.

500 cmc. — Gillet (Terrot), 32", soit 112 km. 500. — DE FAZIO.

#### Grand Prix Motocycliste du Maroc

Organisé le 2 juin, par le M. C. de Rabat, sur le circuit routier du Souissi, le Grand Prix Motocycliste du Maroc a remporté un grand succès. Le déchet de 50% à l'arrivée, montre la difficulté du parcours.

Le départ donné à chaque catégorie à une minute d'intervalle et dès les premiers tours, la lutte se dessine entre Gillet sur F.N. et Capel, sur Norton en 500 cmc. Gillet coupe la ligne d'arrivée vainqueur, en 3 heures, 36 tours du circuit, 224 km. 200 à la moyenne de 74 km. 750.

En 350 (sport) la victoire à Bridet, sur F. N. qui termine avec un pneu à plat. Crovara et Leveillé sont éliminés par des bûches sans gravité.

En 350 tourisme, 2 F. N. engagées se classent victorieuses.

En 250 cmc. seul concurrent, Brusteau, abandonne. Marshall termine seul en 175.

500 cmc : 1. Gillet, F. N. ; Capel, Norton ; Marero, Ariel ; Vigne, BSA.

350 Sport : Bridet, F. N.

350 Tourisme : Lehmann, F. N. Stoir, F. N.

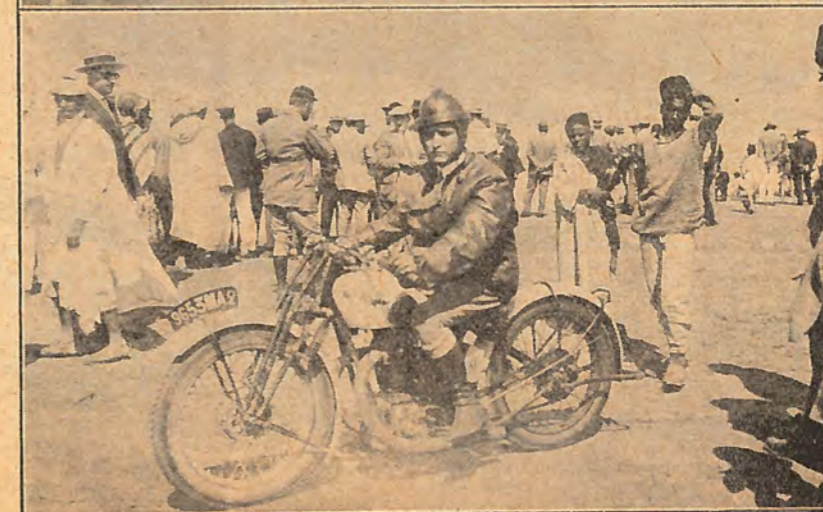
175 cmc : Marshall, Monet-Goyon

#### Quelques nouvelles

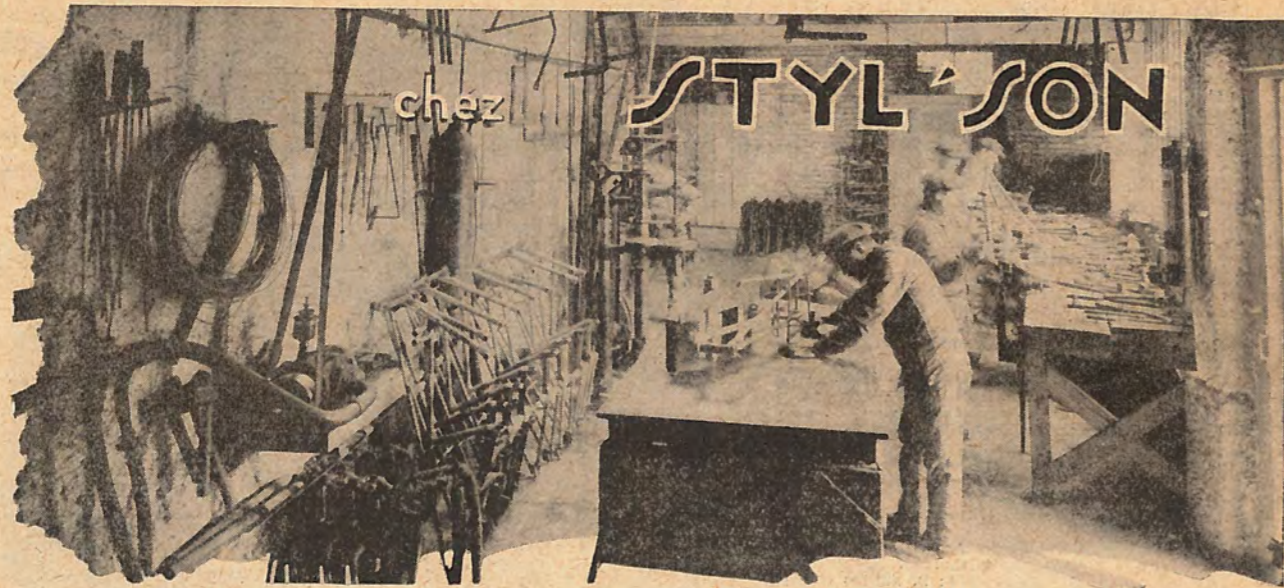
M. Albert Bénitah qui fut longtemps champion motocycliste au Maroc a abandonné la moto, « paraît-il », pour l'automobile. Il a pris part au Rallye de l'Automobile Club Marocain, à la Pentecôte et s'est classé second sur sa torpédo Chevrolet. Il a pris part à une épreuve le 2 juin à Rabat également.

Un motocycliste venu en touriste de Paris par la route, M. Vermandé a passé son permis de conduire le 10 mai, a quitté Paris le 20 mai sur sa moto, une Gnome-Rhône 500 cmc. à courroie, sa première machine et pour se faire la main est descendu par Sens, Mâcon, Lyon, Valence, Marseille, où il s'est embarqué pour Tanger d'où il est descendu à Rabat par la route. C'est sa première machine qu'il a acquise pour faire son apprentissage.

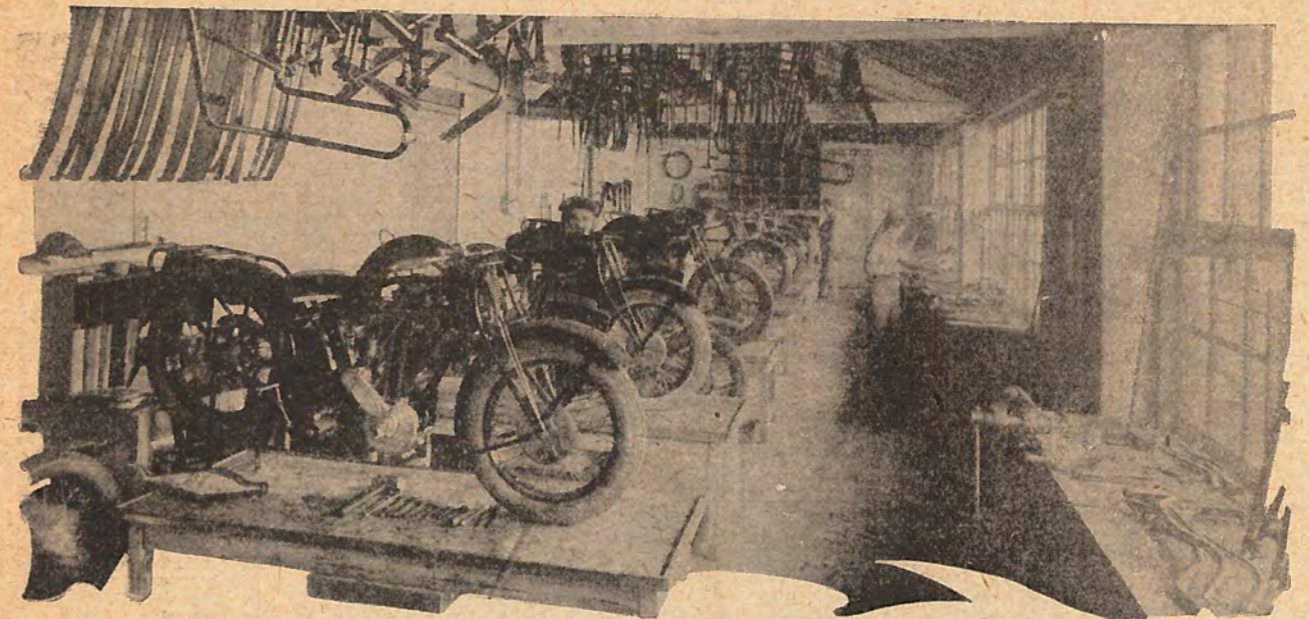
Le kilomètre de Fédhala : Madras, 1<sup>er</sup> en 175 cmc. Monet et Goyon ; Gillet sur Terrot 350 cmc. et sur adversaire. Crovara sur Calthorpe 350 cmc.



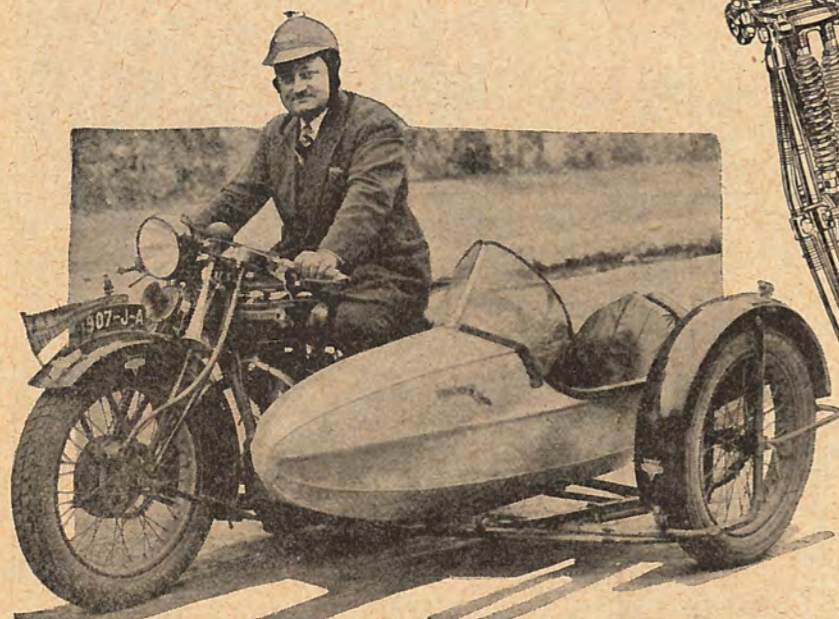
Chez nos Constructeurs



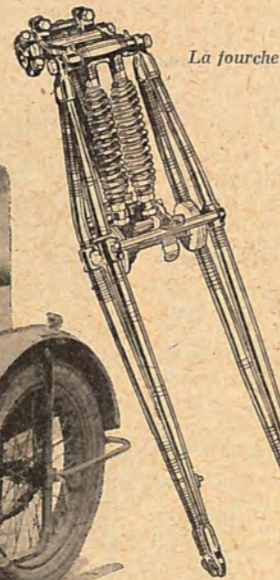
L'atelier de brasage des cadres



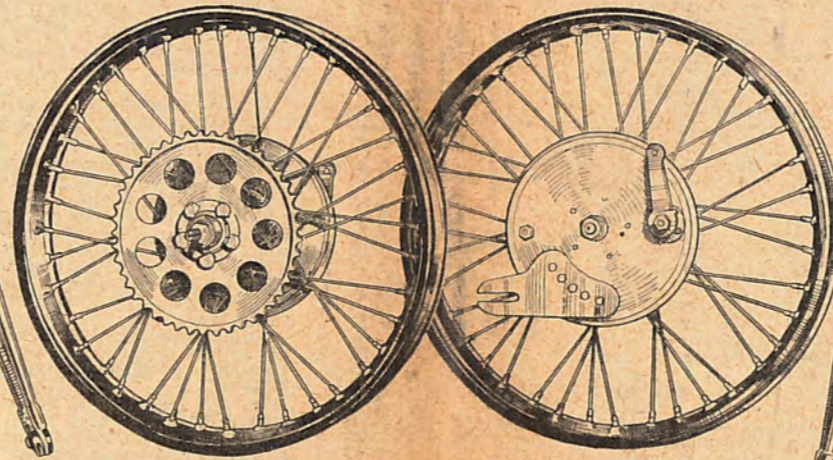
L'atelier de montage



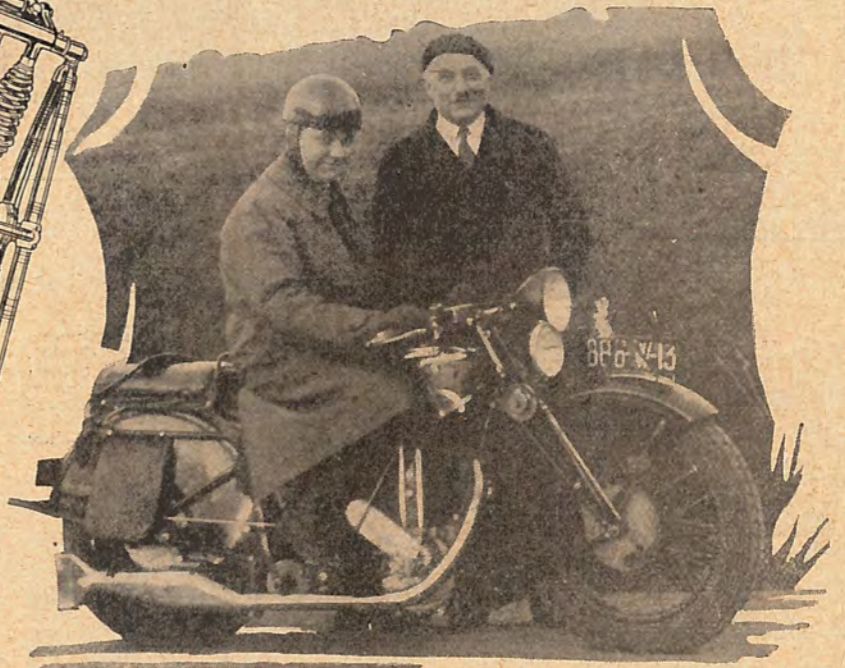
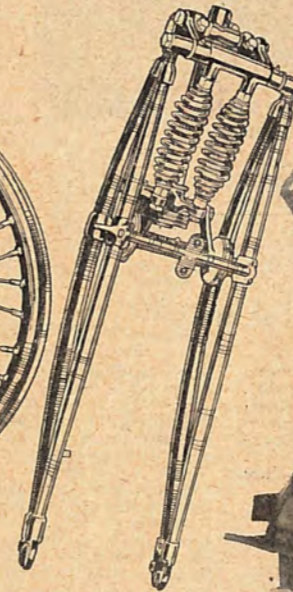
L'un des dirigeants, M. Bourrelier, sur un sidecar Styl'son



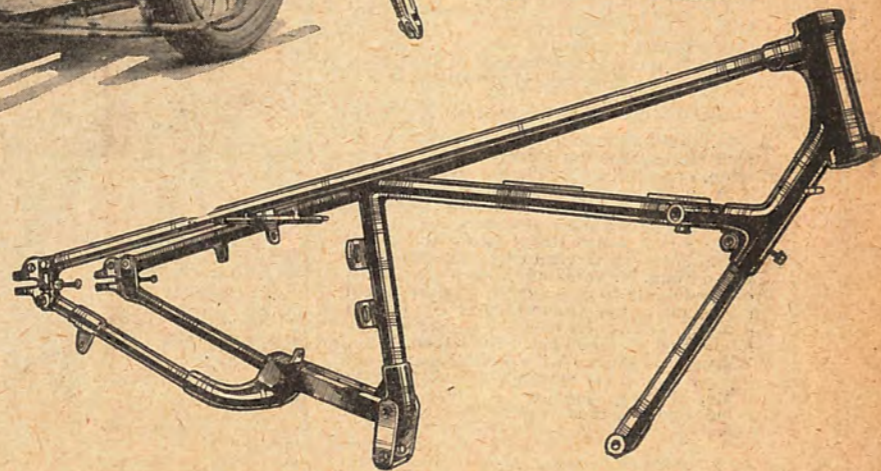
La fourche



Le moyeu AYA, frein Perrot-Piganeau, est adapté à la roue Styl'son



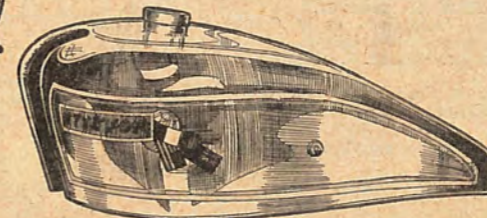
M. Boissier, gérant, et M. Thézenas, chef de fabrication des Etablissements ADSIM



Un cadre parfaitement équilibré



Le réservoir en selle est modern'style



On a beaucoup parlé de Styl'son ces derniers temps. A diverses occasions, on a pu admirer la série complète des machines de grand style, présentées par cette firme. Une quantité importante de ces machines circule sur les routes de France. Aussi avons-nous cru intéressant de présenter une étude sommaire sur cette marque aux trois drapeaux tricolores.

Les moteurs employés sont : anglais Blackburne pour les 300 cmc., 350 cmc., 500 cmc., Jap pour 250 cmc., 350 cmc., soupapes latérales. L'emploi de ces moteurs, authentiques et non «licenciés», donne à la clientèle une certitude absolue de tranquillité et de sécurité ; cela lui permet de profiter de la grande expérience de ces constructions

spécialisées, dont les usines modèles sont pourvues de laboratoires bien outillés, matières premières de très haute qualité, bien adaptées au rôle mécanique à remplir et bureaux d'études dirigés à la fois par des techniciens avertis et des motocyclistes praticiens.

Les boîtes de vitesses sont à 3 vitesses Burman, universellement connues, de 175 à 500 cmc. Des accords spéciaux avec ces maisons anglaises assurent à Styl'son un approvisionnement permanent en moteurs et boîtes de vitesses.

Les machines étudiées à fond par des ingénieurs spécialisés, en tenant compte de

l'adaptation rationnelle de chaque type de moteur et de chaque type de boîte de vitesses, l'attention a porté sur l'embrayage, les boîtes et on a tenu compte du poids et de la vitesse.

**La fabrication des cadres**

C'est là le triomphe de Styl'son, sa grande supériorité. Les deux types de cadres fabriqués au Chambon sont entièrement brasés, composés de tubes en acier étiré, réunis par des raccords en acier *matricé* et non *fondus*. Les tubes choisis tout spécialement sont en acier de qualité, étirés à froid sans soudure — parfaitement calibrés, goupillés avec leurs raccords dans des gabarits et brasés. Le procédé de brasage employé donne une pénétration complète de la brasure et assure la rigidité absolue de l'assemblage. Toutes les opérations qui suivent sont destinées à obtenir la fini et la perfection bien connus de l'émail chez Styl'son.

Le sablage est obtenu dans le sableur Duclos à air comprimé.

Quant au limage, il est exécuté avec le plus grand soin pour arriver au degré de poli nécessaire à l'émail brillant. Limes, toile émeri, potée, produits spéciaux, polissoirs peau de chamois, etc... tous les moyens possibles sont employés, rien n'est épargné pour obtenir des surfaces agréablement douces et polies. La vérification du cadre est sévère : Chaque cadre monté sur marbre, placé dans un appareil spécial est vérifié. Le brasage ayant pu gauchir légèrement certains d'entre eux, on procède à leur rectification, opération absolument nécessaire à la bonne tenue de route.

Après un nettoyage parfait, à l'eau et au pétrole, les pièces séchées au four sont

émaillées : une couche d'antirouille, une couche d'émail noir mat, deux couches d'émail noir brillant, et pour certaines pièces, trois couches. Les matières employées sont des émaux anglais de très haute qualité. Le filetage des réservoirs est exécuté par des spécialistes habiles ; toutes ces précautions permettent à Styl'son d'éblouir et ne pas d'être obligé, pour les expositions, d'envoyer émailler ses réservoirs en Angleterre.

Les plus grands soins sont apportés à cette partie importante de la présentation et de la conservation des pièces métalliques : qui est le nickelage ; bain de décapage, bain de nickel. On n'épargne pas le nickel et les couches épaisses qui sont déposées sur les parties nickelées en assurent la préservation et la beauté.

**Montage des motos**

Les ateliers de montage sont particulièrement clairs et bien disposés. Un atelier spécial est prévu. Styl'son a jugé qu'il n'y avait rien à gagner à vouloir tout faire, et, qu'il était plus sage et plus avantageux pour le client qui a trop souvent essuyé les platres, de s'adresser à des spécialistes hors de pair,

ayant fait leurs preuves. C'est pourquoi Styl'son emploie les moyeux Aya, à freinage par expansion intérieure, fabriqués spécialement pour Styl'son. Dans l'atelier voisin, des monteurs préparent les cadres, garde-boue, roues et fourches.

Les cadres préparés et munis de leurs roues sont remis aux finisseurs. La rapidité de montage est assurée par une organisation parfaite de l'approvisionnement des diverses pièces entrant dans la composition d'une moto. La spécialisation absolue est la règle de travail. Nous n'entrerons pas dans les détails de l'application de cette méthode, ce qui nous entraînerait trop loin, mais nous avons constaté avec plaisir que ces méthodes n'ont rien à envier à celles de très grandes usines de mécanique ; aussi, on obtient un gain de temps très appréciable — ce qui permet de consacrer à l'amélioration de la qualité les sommes ainsi récupérées.

**Essai des motos sur route**

Le montage terminé, Styl'son fait essayer, par des as de la moto, chacune des machines avant livraison : l'essai en atelier, malgré sa commodité et son bon marché (il évite le nettoyage avant l'expédition) n'est pas une vérification complète de la machine. L'essai sur route est véritablement pour la moto le banc d'essai rationnel ; c'est donc une opposition réelle de conception avec une autre firme très importante et il est curieux de connaître la suite de cette ardente polémique.

Nous sommes sortis des usines Styl'son satisfaits d'avoir assisté à la démonstration d'une fabrication très soignée, faisant le plus grand honneur à notre industrie nationale.

M. A.



Les machines vont partir à la clientèle

**DERNIÈRE HEURE SPORTIVE**

**Resultats du Circuit de l'Ain**

Parmi les marques victorieuses, nous relevons Monet et Goyon avec Sourdot (tous-jours lui!) en 175 cmc. En 250 cmc., Peugeot, Alcyon, Terrot, Magnat-Debon, Motosacoche. En 350 cmc. : Motosacoche, Peugeot, Terrot, C. P. Roléo avec deux vainqueurs du Bol d'Or Chéret et Renaud ; F. N.

En 500 cmc. Le toujours « Gnomiste » Bernard, Dumoulin, sur Gillet Herstal, Leclerc sur Saroléa.

En sidecar 600 cmc. victoire de Marc, sur Gnome-Rhône qui est le seul à terminer le parcours.

175 cmc. — 1<sup>er</sup> ex æquo, Sourdot (Monte-Goyon), Petitpierre (Monet-Goyon).

250 cmc. — 1<sup>er</sup> ex æquo, Péan (Peugeot), Leboue (Peugeot), Bollier (Oméga), Blein (Alcyon), Garot (Terrot), Quenette (Terrot), Schneider (Terrot), Boireaud (Magnat-Debon), Paucod (Motosacoche), Gauthier Jean (Motosacoche), Aumaitre (Rayat), Demaison (Lucifer), Boudard (San-Sou-Pap), Monnet (San-Sou-Pap) ; 15<sup>e</sup> Paulin (Radior).

350 cmc. — 1<sup>er</sup> ex æquo, Journet (Motosacoche), Préjoux (Peugeot), Marcelle (Peugeot), Zund (Triumph), Thévenot (Lucifer), Fichter (Terrot), Longeau (Terrot), Richard (Terrot), Chéret (C. P. Roléo), Renaud (C. P. Roléo), lequel possédait la boîte de vitesse Staub nouvelle, Huzel (Magnat-Debon), Bidaud (Raymo), Mourot (Moto Rhony'x) Glassmann (F. N.), Weber (F.N.), Clément (indépendant), Laurent (indépendant), Godard (Monet Goyon) ; 19, Geoffroy (Oméga) ; 20, Goubert (Terrot), 2 points ; 21, Deschambreck (Magnat-Debon), 6 points ; 22, Chevalier (indépendant), 10 points.

500 cmc. — 1<sup>er</sup> ex æquo, Bernard (Gnome-Rhône), Gauthier (Radior), Proal (Soyer), Dumoulin (Gillet-Herstal), Bottillier (Gillet-Herstal), Leclerc (Saroléa) ; 7, Beaudouire (indépendant), 1 point ; 8, Straub (indépendant), 22 points.

Sidecars 600 cmc. — 1<sup>er</sup> ex æquo, Marc Gnome-Rhône, sans pénalisation.)

**ATTRIBUTION DES COUPES**

**Constructeurs**  
175 cmc. — Monet-Goyon (Sourdot), Petitpierre.

250 cmc. — Terrot (Quenette, Garot), 350 cmc. — Terrot (Longeau, Richard)

**Régularité**  
Terrot (Quenette, Garot, Schneider).

**Ville de Saint-Claude**  
San-Sou-Pap (Mouret, Baudard).

**Courrier de l'Ain**  
Motosacoche (Paucod, Gautier).

**Petit Dauphinois**  
C. P. Roléo (Chéret, Renaud).

Le Challenge interclubs et la Coupe de régularité n'ont pas été attribués.

**Challenge du M. C. de Lyon**  
Radior.

Il est bon de signaler la belle tenue de Terrot qui s'adjuge trois coupes.

**Le premier trophée tourisme de l'Anjou**

C'est le 21 juillet prochain que se disputera le premier trophée tourisme de l'Anjou, organisé par l'Union motocycliste de l'Anjou, le C. M. de Nantes, le M. C. de la Touraine, et l'Union autocycliste de la Sarthe. C'est une

épreuve de régularité avec challenge interclubs sur la base de la moyenne imposée : 32, 36, 40 et 45 kilomètres à l'heure selon les cylindres, fort de ravitaillement compris, et contrôle horaire avec arrêt sur un endroit secret. Angers sera la 1/2 étape avec parc fermé. Cette épreuve est ouverte à tous les motocyclistes, cyclecaristes et sidecaristes, chaque minute en plus ou en moins entraînera un point de pénalisation, et la perte d'un disque 20 points avec disqualification sur la perte des deux disques. Les engagements seront reçus jusqu'au 10 juillet. Ils sont de 15 francs pour les membres des clubs ci-dessus, et 25 francs pour les autres. On s'engage à Nantes, Tours, Le Mans. Il y a 5 parcours différents aboutissant tous à la 1/2 étape d'Angers, partant et revenant aux lieux respectifs de chaque Club. La formule est à retenir car nouvelle.

**Parcours Anjou** : Départ : Angers, Varades, Ancenis, Angers 103 kilomètres, Les Rosiers, Saumur, Mazé, Angers, 91 kilomètres.

**Parcours Nantes** : Départ : Nantes, Angers 89 kilomètres 1/2, étape. Nantes 89 kilomètres arrivée.

**Parcours Sarthe** : Départ Le Mans, Angers, 87 kilomètres, Arrivée Le Mans 87 kilomètres.

**Parcours Touraine** : Départ Tours, Saumur, Angers, 110 kilomètres. Saumur, Tours, 110 kilomètres.

**Parcours Châtelleraul** : Départ Châtelleraul, Saumur, Angers, 119 kilomètres, Saumur, Châtelleraul, 119 kilomètres.

Il y aura donc deux classements, un classement général et un individuel, ainsi qu'une ateliubrucon du trophée interclubs.

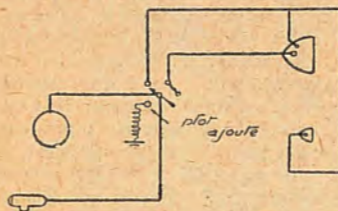


**LA PAGE PRATIQUE.**

Que chacun prenne patience : le nombre d'envois reçus est considérable

**Éclairer votre... lanterne**

Voici un schéma de modification à l'Alternovi qui intéressera les possesseurs de cet éclairage, s'ils sont un tant soit peu bricoleurs (quel bon « motard » ne l'est pas ?) Cette modification, très simple, puisqu'il suffit d'ajouter un plot au commutateur, et de refaire le câblage, permet d'avoir un phare véritablement code et orientable (Marchal, B. R. C. ou similaires) très pratique pour faire de la route la nuit, et même en l'orien-



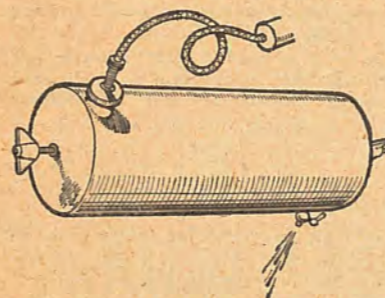
tant juste devant la roue avant, éviter les trous et les rails dans Paris, car il n'en manque pas, non plus que de rues mal éclairées. La petite lampe satellite placée dans le gros phare situe exactement la motocyclette pour les voitures qui la croisent, elles-mêmes à éclairage restreint.

ANDRÉ, Paris.

(A gagné une bougie adressée par courrier.)

**Bidons d'huile de réserve**

Il arrive souvent, surtout par temps froid, que votre huile ne coule pas abondamment par le robinet de réserve de votre bouchon. Vous fixez une valve de vélo sur



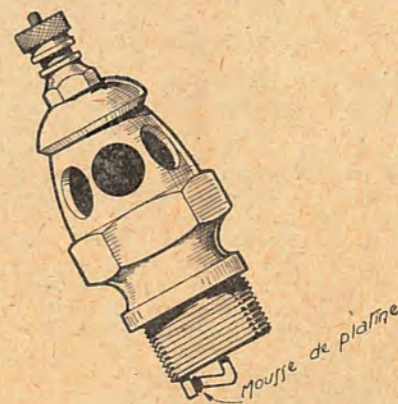
**Envois reçus (Suite)**

- 47. Pheuplin, Villars-sous-Damjoux, générateur acétylène.
- 47 bis. Pheuplin, Villars-sous-Damjoux, départ à froid, carburateur.
- 48. Dubouchet, Antony, Stop !
- 49. Carreau, Saint-Gérons, lève-soupape.
- 50. Thevenel, Paris, disrupteur.
- 51. Tamburini, Luxeuil, tan-sad molleté.
- 52. Verniole, Amiens, essence s'échappe.
- 53. Jurassof, ab. N° 5276, porte-bagages.
- 54. Moreau, Paris, départs faciles.

le bouchon de remplissage quelques coups de pompe à pneus chaque fois que cet inconvénient se produit et immédiatement le graissage se fait abondant. — « Lâche Anonyme », Fourmies (Nord).  
(A gagné une bougie qui lui sera envoyée lorsque nous saurons son adresse).

**Panne de bougie**

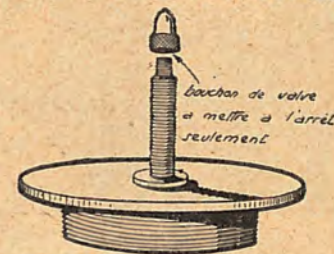
Celui-ci, très jeune, nous envoie un truc sujet à caution : enfin, prenons-le pour ce qu'il vaut. Emportez, nous dit-il, dans votre sacoche un petit morceau de mousse de platine ; la mousse de platine, c'est ce corps que vous trouvez dans les allumeurs à gaz et que l'on vend dans tous les bazars. Il nous dit : mettez-la entre les branches de votre bougie bien fixée : revisez la bougie et après quelques tentatives de démarrage, le moteur part. Il y a bien des chances que ce système provoque de l'auto-allumage et mille petites



difficultés qu'il n'a pas prévues. Une fois démontée, ajoutez-il, vous mettez la mousse de platine dans les branches d'une vieille bougie. Ce jeune homme de quinze ans, M. Fourez, qui nous envoie son truc a mis tellement de bonne volonté pour nous l'expliquer, que nous aurions mauvaise grâce à ne pas lui envoyer précisément une bougie pour le récompenser de son effort et lui permettre d'essayer à fond son truc, dans l'espoir qu'il trouvera des améliorations bien désirables.

**Projection d'essence**

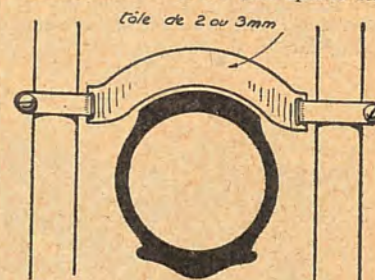
Se munir d'une valve de chambre à air vélo. Démontez l'obus et sa tige ou, si vous préférez, enlever le clapet retenant l'air ainsi que sa tige de commande. Ne conserver que le corps de la valve. Percer un trou du diamètre et ce trou dans le bidon de réservoir. Fixer la valve soit par soudure, soit par des écrous. Non seulement vous n'aurez plus



de projection d'essence mais vous évitez aussi l'évaporation du carburant. Mieux, vous aurez une petite garantie contre le vol, car il vous suffit de fixer un bouchon sur la valve et la moto aura certaine difficulté de marche. Mais de grâce, n'oubliez pas à votre tour d'enlever le bouchon de cette valve sinon, c'est vous-même qui resterez en panne. HOSSENLOPP (a gagné une bougie...).

**Arrache-clous primitif**

Une petite bande de tôle de 2 ou 3 mill., telles que celles employées pour maintenir les câbles contre le cadre. Découpez-la selon



la forme de votre pneu et fixez-la sur la roue arrière ou sur la roue avant selon le croquis. CANAL, Polminhac (a gagné une bougie)...

- 55. Français, Puteaux, avoir l'heure sur les yeux.
- 55 bis. Français, Puteaux, porte-cartes tansad.
- 57. Ravet, Lyon, paratonnerre.
- 58. Gouttard, Avesnes, mallette sans courroie.
- 58 bis. Gouttard, Avesnes, sacoche.
- 59. Dupuis, Anor, silence.
- 59 bis. Dupuis, Anor, essence jaillit.
- 60. Soubiroux, Agen, tansad.
- 61. Henaud-Bouineau, Cousolre, ressort de soupape.
- 62. Delmotte, Besançon, antiviol.

- 63. Fièrre Noel, Paris, chambre à embouts.
- 64. Binet, Bordeaux, jauge d'essence.
- 65. Ranson, Calais, porte-bougie.
- 66. Fleury, Montesson, débrayage au pied.
- 67. Caumont, Dieppe, graissage de chaîne.
- 68. Genty, Beauvoir-s.-Niort, cadre cassé.
- 68 bis. Genty, Beauvoir-s.-Niort, sonorités aristocratiques.
- 69. Voinier, Mandres-aux-Quatre-Tours, soupapes cassées.
- 70. Thiébaud, Levallois, éclairage de secours.
- 71. Canat, Auxerre, ailettes cassées.
- 72. Pénin, Argy, raccord mâle.

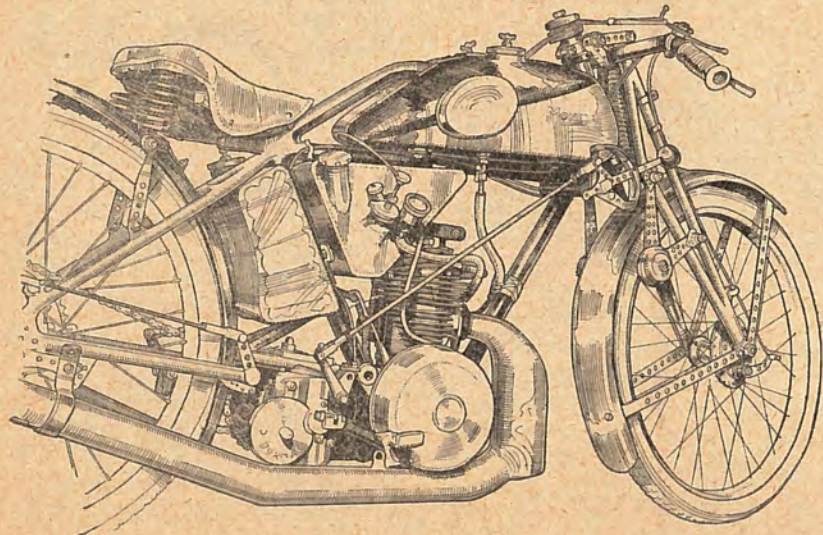
Dodson le gagnant des 500 cmc. sur Sunbeam.



### Et la France...?

Rien ne sert de se cogner la tête contre les murs et de pleurer sur une défaite. Il serait tout aussi ridicule de chercher des excuses. Nous ne devons pas non plus nous désespérer. Motosacoche a été dans la première partie de la course la plus dangereuse rivale de Sunbeam, et les autres marques françaises ont été très régulières. Une victoire à vrai dire aurait-elle eu une grande signification? Oui, si elle eût été remportée sur une machine entièrement française, non si le moteur, la boîte de

Nous avons entendu dire par certaines personnes, que nous ne serions jamais victorieux, parce que les moteurs anglais montés sur nos machines étaient des moteurs « exportation ». Les Anglais, auraient-ils l'âme assez noire pour nous envoyer des moteurs de qualité inférieure, comme la pacotille qu'on expédie chez les nègres? Cette opinion est ridicule. Les moteurs de course qui nous sont livrés sont parfaitement identiques aux moteurs employés par les constructeurs anglais.



La 175 cmc. Monet et Goyon de Sourdol.

## Quelques réflexions sur le Grand Prix de l'Union Motocycliste de France

par H. P. BORESTROKE

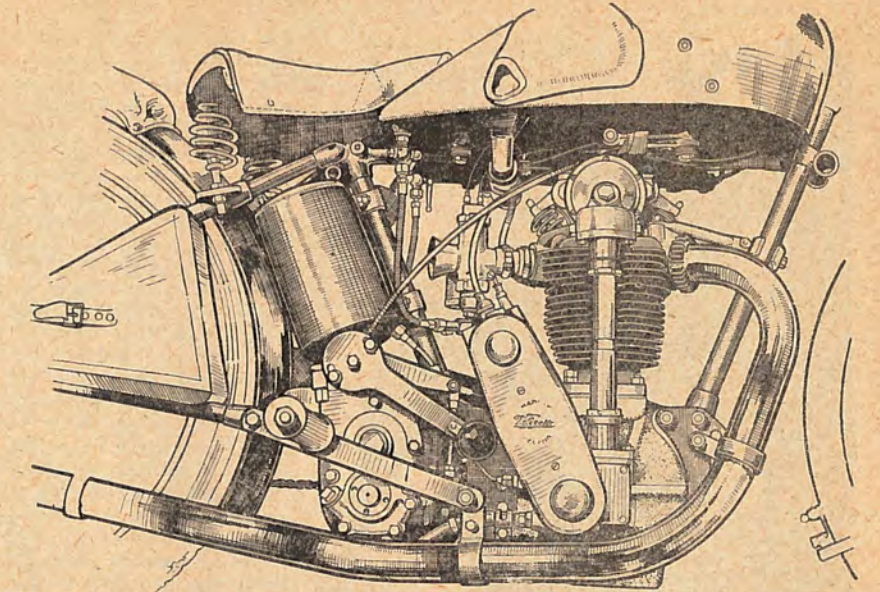
(dessins inédits)

vitesse et les parties essentielles de la machine eussent été anglaises. Nous avons pourtant en France d'excellents moteurs de sport qu'il serait possible, avec une mise au point soignée, d'aligner honorablement en course. Notre industrie nationale ne doit pas être une entreprise d'assemblage de pièces étrangères. Nous ne méconnaissons pas, dans un chauvinisme ridicule, la haute qualité de la construction anglaise, mais nous affirmons qu'avec de la volonté et de la méthode nous pouvons et nous devons faire aussi bien, même pour des machines de course.

Tout d'abord remarquons que, même en Angleterre, au moins en 500 cmc et en 350 cmc., la victoire revient à une machine « assemblée » nous voulons dire par là une machine dont le moteur est livré par une marque spécialisée. De plus tout moteur quel qu'il soit a besoin, après sa livraison, d'une mise au point supplémentaire, très précise, très longue et très coûteuse. C'est grâce à elle qu'on arrive à tirer les dernières fractions de chevaux. Et nous croyons que les maisons anglaises sont privilégiées sous ce rapport. Elles ne sont pas accablées par le nombre des courses qui, en France, empêchent un constructeur ou un coureur de procéder à une mise au point complète. Elles sont riches. Elles recrutent plus aisément un personnel qualifié. Un moteur doit être mis au point, non à coup d'inspirations irraisonnées, d'improvisations, mais à grand renfort de tâtonnements prudents. La mise au point d'un moteur n'est pas un art impressionniste, c'est une science. Nous voyons trop souvent nos lecteurs chercher l'amélioration du rendement d'un moteur dans une modification importante de ses caractéristiques, élévation du taux de compression, allègement extrême des pièces en mouvement. Cela c'est, si on peut dire, la partie positive de la mise au point. Mais il y a une partie négative de cette mise au point, nous voulons dire l'élimination de tout ce qui diminue le rendement, frottements du piston et des roulements, frottement des gaz contre les tubulures et les parois, frottement des volants contre l'huile du carter. L'alignement des organes doit être parfait. Combien de fois il nous est arrivé de trouver des volants qui étaient mal alignés. La précision d'usinage a certainement fait de gros progrès, mais elle n'est pas encore suffisante quand on veut un moteur capable de gagner une course.

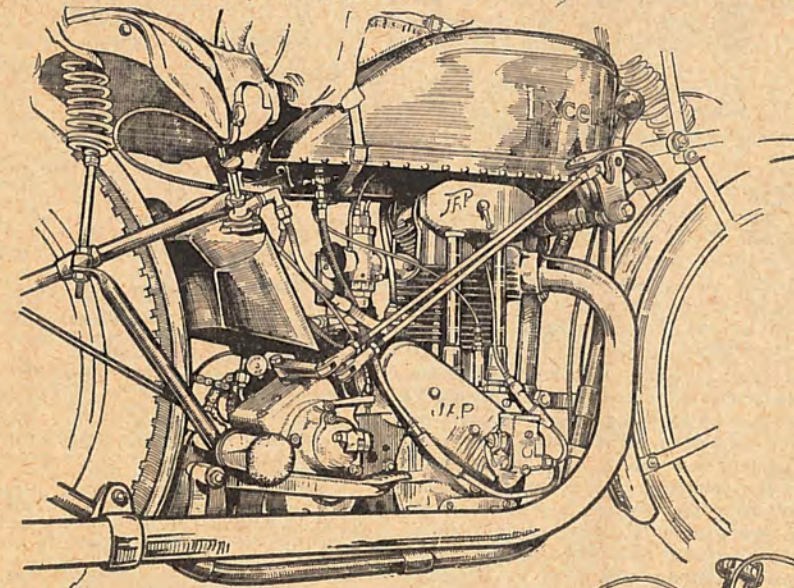
En dépit de toutes les précautions, on peut avoir des déboires. Il est remarquable de voir que les grandes marques sportives connaissent des alternatives d'années heureuses et malheureuses. Il y aura une année par exemple où Norton dominera, il y aura une année Sunbeam, une année Rudge, une année Vélocette, une année A. J. S. etc. Il y a sans doute une part de chance, il y a aussi une question de pilotes, mais il y a aussi quelque chose de mystérieux, une partie d'un mécanisme si complexe et dont le fonctionnement n'est pas complètement connu, comme une harmonie qui discipline et unit toutes les forces en présence. Et cette

harmonie suprême n'est souvent obtenue que par le hasard. Il faut si peu de chose pour qu'elle soit rompue. Il est incontestable que deux marques dominent actuellement en course: Sunbeam et Vélocette. Le public a l'habitude de critiquer durement ceux qui ne gagnent pas, mais il doit être persuadé que si une marque, après une série de victoires, connaît une éclipse, elle ne démerite pas, mais qu'elle est la victime d'une sorte de fatalité. Un ressort de soupape un peu plus fort ou un peu plus faible peut coûter une victoire.



La 250 cmc. Vélocette montée par Hicks

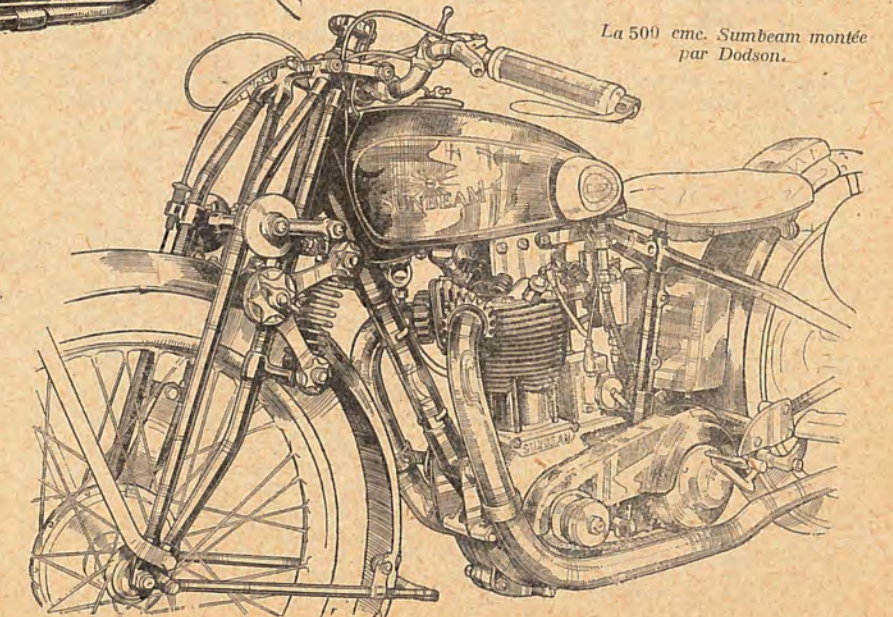
Nous avons été frappé de l'aisance avec laquelle certaines machines partaient. Un ou deux mètres au pas et le moteur était en marche. Ralenti excellent qui permettait de sauter en selle sans aucune hâte. Toute la souplesse d'un moteur de tourisme. Comment croire que ce même



La 350 cmc. Excelsior-Jap pilotée par Crabtree

moteur allait tout à l'heure entraîner moto et conducteur à près de 150 à l'heure.

Il nous paraît extrêmement sage d'imposer l'essence comme carburant, puisqu'elle seule se trouve partout. La moto de course ne doit pas être en elle-même une fin et il n'est pas utile pour le commun des mortels de rouler à 150 à l'heure. Cela est nécessaire en course pour éprouver les organes à la limite de leur résistance. Mais il est, par contre, indispensable que l'on emploie un carburant d'usage courant. Quel est l'intérêt pratique de permettre l'usage de carburants coûtant 6 ou 7 fois le prix de l'essence et dont la consommation est deux ou trois fois plus forte? Autorisez ces carburants dans des courses sur piste, dans des tentatives de record,



La 500 cmc. Sunbeam montée par Dodson.

chaque fois que l'amélioration du rendement est seule poursuivie, sans arrière-pensée pratique.

La propreté des machines était à quelques exceptions près très remarquable, et plus d'une avait l'air de sortir d'un magasin d'exposition. Après la course même, on aurait eu de la peine à trouver sur certaines, une tache d'huile. La condition interne n'était pas moins satisfaisante et la propreté du piston et de la culasse des machines victorieuses était admirable. Pas de calamine, les soupapes ne présentaient pas de trace d'échauffement. Les pistons qui étaient échançrés pour éviter la rencontre avec les soupapes



Unconcurrent...  
va s'élançer  
après un ravi-  
aillement.

avec une suspension arrière. Ces machines manquaient un peu de vitesse, mais leur régularité et leur tenue de route étaient parfaites. Le rebondissement de la roue arrière, même sur une excellente route comme celle du circuit de la Sarthe, est cause de nombreux inconvénients. Il affecte la tenue de route, amorce des dérapages. Le patinage est nuisible aux pneus et quand la roue quitte le sol le moteur emballe, quand elle reprend contact, c'est un à-coup infligé au moteur et à la transmission. Nous ne parlons pas des chocs et des vibrations infligées au cadre. Or tout cela peut être éliminé par une bonne suspension arrière. Les défauts des premières suspensions élastiques ne sont pas incurables et nous avons vu au Mans des cadres qui ne fouettaient pas. Nous sommes persuadés que cet exemple est appelé à être suivi. Notons par surcroît que ce cadre n'est pas d'une production coûteuse.

\*\*

ne portaient effectivement aucune trace de chocs. Le mécanisme de distribution avait été largement lubrifié. Les culbuteurs grippés sont une chose du passé. Nous avons également pu constater subrepticement que les distributions n'étaient pas déréglées et n'avaient pas pris de jeu. Cette impression de robustesse mécanique est confirmée par les résultats car il y a eu peu d'abandons pour des causes mécaniques, la plupart ont été dues à des pannes de carburant (il était interdit de ravitailler en dehors des stands, et un seul ravitaillement était autorisé au cours des trois heures).

\*\*

Nous avons été heureux qu'un constructeur ait osé participer à une course

#### En accompagnant Sexé ! ! ! ! !

Il pleuvait sur la banlieue parisienne. Une petite pluie fine étendait son voile sur le bois de Vincennes. La route luisante se payait des airs de patinoires.... Sexé m'avait donné rendez vous, à 10 heures. En le retrouvant, j'ai été désagréablement surpris de voir qu'il était seul. Comment de tous les motocyclistes qu'il a charmés, égayés par ses récits pittoresques et vivants pas un seul n'était venu lui souhaiter un bon voyage. Personne ? si ! M. Fauvel et Monsieur Henry, le créateur du Granicuir. Mais les autres ??? Il est vrai qu'il pleuvait.. Après quelques petits cafés arrosés d'un vieux rhum assez cordial, nous partîmes tous les deux, Sexé et moi. Pour l'histoire, notons l'heure exactement 10 h. 33. Avec Sexé, on apprécie vraiment le charme de la moto. Pas de vitesses folles. Mais une allure soutenue. La campagne est ravissante sous sa toilette d'eau. Les prés sont d'un

joli vert tout pimpant. Les arbres ruisseau de pluie nous souhaitait la bienvenue. De grosses larmes tombent sur la route qui s'allonge luisante et noire devant nous.... Nos deux Gillet, la belge de Sexé et la mienne qui est française ronflent sans trop de bruit. Elles sont si peu bruyantes que nous pouvons échanger nos impressions.... Une déchirure dans la gaze de pluie. Une large trouée dans les bois nous permet d'apercevoir un petit château sommeillant au bord d'un vaste étang transpercé par d'innombrables roseaux.... Plus loin, une rivière quelque peu paresseuse, l'Ourcq un calme canal s'allongeant entre deux rangées de peupliers, des péniches ventrues. Arrêtons-nous là. Photos. Sexé, et sa machine.... petite balade pédestre, à travers de hautes herbes. Des ronces s'égratignent sur nos bottes. Des taillis trop brusquement violés, se vengent en nous giflant le visage de leurs branches lourdes d'eau. A travers les feuilles, nous apercevons des pêcheurs,

des courses ira en décroissant. C'est une constatation pénible à faire pour un vieux sportif, mais nous n'avons jamais cru que le moyen de sortir d'une difficulté fut de la dissimuler. Le problème consiste à trouver une formule d'épreuve qui conduise à l'amélioration des machines et qui en même temps exerce une certaine influence sur les acheteurs.

\*\*

Organisation parfaite, comme nous le disions dans le compte rendu de l'épreuve, avec une exception : le buffet, service mal fait, lent, plats disparus du menu, etc. C'est la seule critique à adresser non pas aux clubs organisateurs, mais au buvetier.

Un bon point au Mans. Les prix des hôtels et des restaurants sont restés raisonnables et si les nombreux visiteurs ont permis aux commerçants de faire de belles affaires, ils l'ont parfaitement mérité. H.-P. BORESTROKE.

#### Disons cependant que...

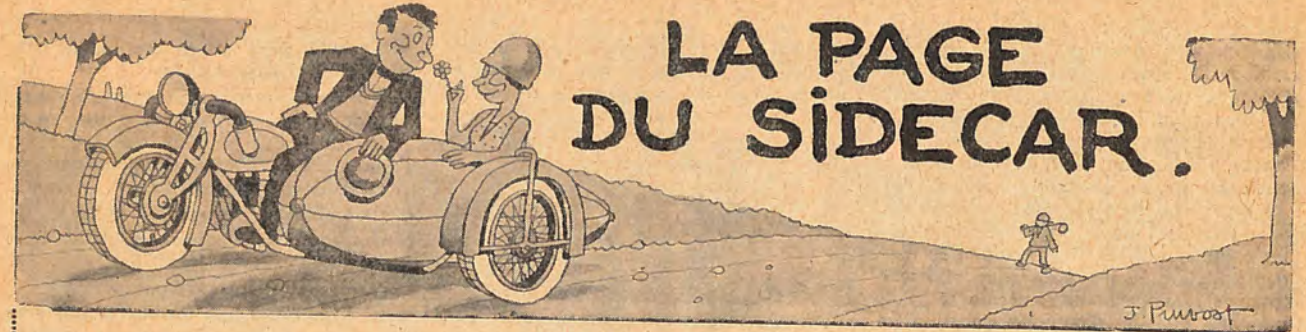
Cette belle épreuve n'eut pas l'assistance qu'elle méritait et le public était clairsemé. Il est vrai qu'il y en avait sur tout le circuit et que cela représente un nombre respectable de spectateurs. Le Grand Prix est considéré un peu trop comme un lever de rideau, alors qu'il fut hier plus captivant que le Grand Prix des voitures. Le sport motocycliste vit trop à l'ombre du sport automobile alors qu'il est beaucoup plus vivant. Mais c'est l'état d'esprit du public qu'il faut changer et cela n'est pas une petite affaire.

#### Gillet-Herstal n'est pas parti

Dans l'obligation de déclarer forfait, quatre de ses meilleurs pilotes furent indisponibles par suite d'accidents : Debay, dont on se rappelle la chute au circuit de Woluwe, toujours en traitement dans la clinique où il a été transporté. Puis l'excellent pilote anglais Bentley, malade et alité. Milhous brûlé aux mains au Grand Prix de Lyon et Sbaiz vient de faire une chute dans une course en Allemagne. Forfait regrettable qui nous prive de deux unités capables de bien se défendre et qui devaient être bien classées. Cependant, la marque Gillet, engagée dans la grande épreuve routière Liège-Bordeaux-Liège, y est représentée par huit coureurs, où elle espère, malgré tout, figurer en bon rang dans le palmarès. Souhaitons aux pilotes de l'excellente firme belge un prompt rétablissement.

qui, insensibles à la pluie qui ne cesse de tomber, contemplant, immobiles, la surface crépée de la rivière.... Déjeuner à Meaux. Sexé est aussi bon conteur que fin gourmet. Ses souvenirs gastronomiques me font venir l'eau à la bouche. Mais c'est l'heure. Après un dernier coup d'oeil à la ville, départ. Le soleil fait une timide percée. Mais les nuées noirâtres se hâtent, du fond de l'horizon pour boucher ce calme abîme d'azur et d'or.... Arrêt. Séparation. Sexé me quitte. Ce soir il sera à Liège, et moi à Paris. Nos routes ne se croiseront plus que dans 4 mois. Pendant ces 120 jours j'accomplirai mon labeur quotidien, pendant que lui, véritable pèlerin de la motocyclette il traversera de lointaines et d'étranges contrées pour en revenir plus riche d'anecdotes et de savoir. Ce n'est pas lui qui a la plus mauvaise part.

Ch. MAITRE.



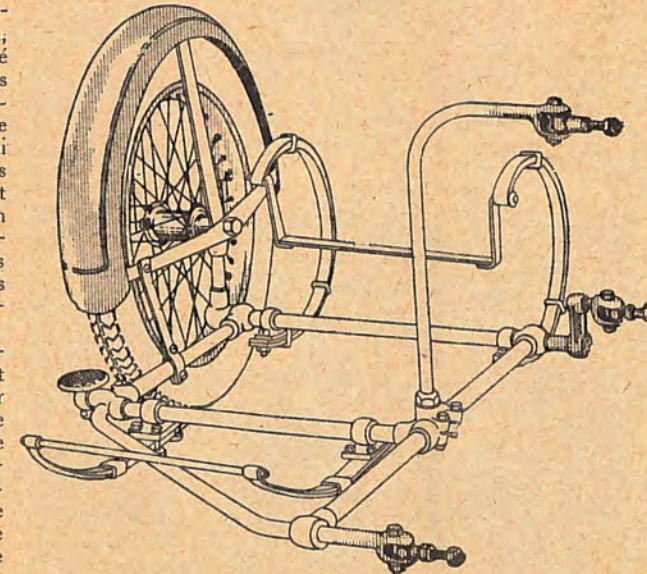
#### UNE POLEMIQUE AIGUE

#### Sidecar ou... Trois roues ? par R. IMBERT

Je reprends brièvement cette question, puisqu'elle a soulevé une controverse, mais je tiens à faire remarquer que je ne dénigre systématiquement ni l'un, ni l'autre de ces moyens de transport mais qui ont chacun des qualités et des défauts différents qui les rendent aptes à des services tout à fait différents.

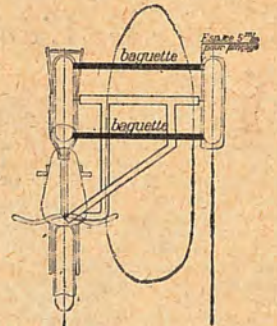
C'est ainsi que, comme moyen de transport utilitaire, marchant par tous les temps, je suis le premier à reconnaître que l'abri offert au pilote justifie le trois-roues. Mais comme agrément et même confort, la chose reste à prouver.

Le trois-roues c'est une auto, le side c'est



L'encombrement du side est moindre que celui du 3 roues ; surtout sa facilité de démontage est remarquable

en ont possédé pour leur agrément une dizaine environ) l'ont abandonné pour l'auto. Je n'ai pas la prétention de déduire de là que tout le monde en fasse



L'encombrement est en général de 20 cm. inférieur dans le side à celui d'un 3 roues.

autant, mais je marque un point à mon avantage sur ce chapitre.

La suspension arrière est une belle



La tenue sur route bombée du sidecar est supérieure par suite de la flexibilité générale du châssis qui épouse la rotondité de la route.

une moto. Est-il besoin d'en dire plus à des lecteurs de *Moto Revue* ?

Pour le confort, j'avoue que mon expérience personnelle est plus réduite que pour le side, puisque je n'ai jamais possédé personnellement de trois-roues. Mais, quand je parle de quelque chose je me donne la peine d'ajouter à mes expériences personnelles l'avis du plus grand nombre de pratiquants vus, les unes justifiées, les autres non, soit par leur pure et simple absurdité, soit par l'absence totale de raisonnement. Celles-ci je n'en tiens pas compte; bien que j'écoute toujours scrupuleusement celui que j'ai eu le tort d'interroger pour ne pas le vexer. Avec les avis des autres, lorsqu'il y a plusieurs fois concordance je me fais une opinion, et évidemment de deux thèses opposées je préfère celle qui est conforme à mes vues. C'est de cette moyenne presque mathématique que résulte mon avis sur le trois-roues. Tous mes amis qui

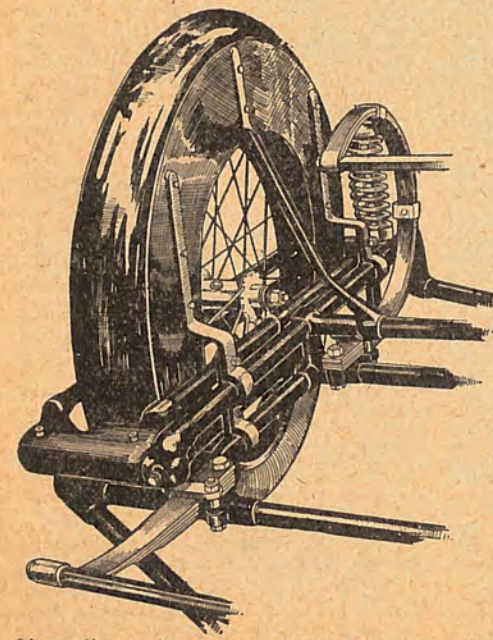
chose, avec des amortisseurs. Je n'ai encore jamais vu de trois-roues (j'entends bon marché, le seul qui puisse rivaliser avec le side) ayant une suspension arrière convenablement amortie, alors que l'avant est très satisfaisant.

Quant à la manière d'éviter les trous, je serais avide de parfaire mon instruction à ce sujet.

Tous ceux de mes amis qui ont fait du side et moi-même, parlons souvent d'en refaire... certains en refont.

Pour l'encombrement, j'ai fait quelques mesures : la plupart des sides de 500 cc. m'ont donné 10 à 20 centimètres de moins que le trois-roues.

Les plus larges 1.000 cc. ont la même dimension. Mais le point délicat est généralement à l'entrée du local de garage. Un savant jeu du guidon peut permettre de passer par une porte de 10 à 15 cen-



L'amortisseur de suspension est la belle réalisation du sidecar, inconnue encore dans les 3 roues

timètres plus étroite que le side (que les motocyclistes qui ont passé par des portillons de passages à niveau avec des guidons plus larges se rappellent). J'ai personnellement remis une Indian des stocks, pendant un mois, dans un local à porte étroite, en dévissant tous les soirs les quatre boulons maintenant le guidon à la tête de fourche sans même défaire les commandes, pour le remonter le lendemain. J'ai deux amis qui utilisent toute la semaine le side en solo et ne le montent que le dimanche pour sortir avec leur famille et le démontent en rentrant chez eux ce soir-là.

Voilà des cas particuliers où le garage coûtait moins cher. Enfin j'ai quelquefois vu demander 20 francs de moins par mois à un side qu'à un trois-roues.

Quant à l'aptitude aux virages, un side bien conduit (ce qui est rare vu le peu de succès actuel de ce moyen de transport)



#### AUTOUR D'UN ARRÊTÉ PREFECTORAL

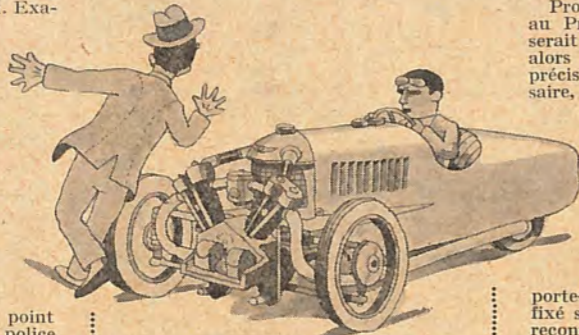
### L'Enfant et la Moto

par M. Adam.

Une note, émanant de la préfecture de police, signale aux agents l'inopportunité du transport des jeunes enfants sur les bicyclettes et sur les motos. Avant d'entamer une polémique à ce sujet, il est bon de préciser la situation théorique et de fait. Certains lecteurs, et non des moins cotés, nous signalent un abus de pouvoir du préfet à ce sujet. Examinons donc la question. Le Préfet de Police a, dans ses attributions, le rôle de sauvegarder les intérêts des faibles en toute occasion, et son acte est conforme à cette attribution. Que, par cette note, il ait empiété sur les « droits de l'homme » ; que, le papa ait toute liberté d'emmener son petit garçon ou sa petite fille soit à pied, soit dans ses bras, soit en auto, soit en moto, ou en vélo, le fait est incontestable, et l'ingérence des pouvoirs publics, dans la vie privée, n'a lieu de se produire que lorsqu'il y a conséquence désastreuse par suite d'un abus caractérisé. Notre législation moderne, est catégorique sur ces points.

Donc, si nous nous en tenons à ce point juridique, la circulaire du préfet de police est nulle et non avenue. Cependant, l'esprit qui a dirigé cette ordonnance, est tout autre. Il est, de toute évidence, indésirable, de voir perpétuellement à travers les rues de Paris, dans le mouvement accéléré et hystérique des affaires, des gamins transportant de plus jeunes copains encore, à califourchon acrobatique sur le guidon de leur vélo. Il y a danger pour eux, pour la population; ce faisant, le préfet de Police, a droit à nos remerciements : la bicyclette actuelle n'a jamais été comprise pour transporter deux personnes : seule le tandem est étudié techniquement pour un tel usage : le centre de gravité du vélo est à environ 70 centimètres du sol, et constitué par le conducteur, d'où équilibre très instable et amorce de danger. Quand il s'agit de moto, la question se pose autrement. D'abord, nous profiterons de cette occasion pour dire combien nous regrettons le retard de nos administrations qui en sont encore à assimiler la moto à un vélocipède sur lequel on aurait greffé, tant bien que mal, un moteur. La moto actuelle est un instrument qui tient de l'auto. Son centre de gravité est généralement à 7 centimètres du sol, et est constitué par le carter-moteur, la boîte de vitesse, d'un poids approximatif d'une fois et demie égal au poids du conducteur, d'où équilibre stable sans amorce de danger. Qu'a donc voulu notre préfet de Police ? Il sait lui-même qu'il ne peut empêcher un papa de partir à la campagne, en emmenant confortablement installé sur ou dans un siège approprié son rejeton. Le tansad est techniquement une amélioration de tenue de route d'une moto; le confort, par suite du poids obtenu, est com-

parable, sur route normale, avec des pneus ballons, à celui d'une forte voiture de tourisme. A ce point de vue, le Préfet de Police fait erreur, et, devant les tribunaux, il est probable que tout procès-verbal à ce sujet serait rétorqué à son auteur. Mais, par contre,



Ah! Diable, je ne suis pas assuré à MOTO-REVUE!

il existe une catégorie d'individus, qui font le mal dans notre sport aussi bien que dans le sport à côté.

Ce sont ces gens qui affectionnent l'échappement libre, la nuit, dans les agglomérations, qui aiment les dérapages savants, au milieu des populations, la vitesse toujours accélérée dans la traversée des villes et aussi le transport de toute la kyrielle de copains des environs à un, à deux, à trois, et plus s'ils le pouvaient; c'est pour ceux-là que le Préfet de Police, a attiré l'attention de ses subordonnés. Qu'un papa fasse prendre l'air à son enfant, il n'y a aucun mal, loin de là, mais que sous prétexte d'épater la galerie, un hurluberlu, ou un godelureau quelconque, emmène sur sa machine un enfant qui naturellement ne refusera pas, qu'il l'emène bien mieux, sans tansad, sans repose-pied, accroché comme à une balançoire de fête, il y a nécessité pour les agents de sévir.

Quel est l'âge où l'enfant peut faire de la moto ? En tansad naturellement. Mettons de côté la question familiale, le papa étant meilleur juge que quiconque en l'espèce. Nous croyons définir « la ligne » en disant que le fait, pour un gamin de conduire un vélo, est le meilleur critérium de ses possibilités pour être conduit en moto, l'âge varie selon qu'il est de la ville ou de la

vire terriblement vite et torsion du passager.

Quant au succès des motos, la réponse est dans le numéro de *Moto Revue* que la lettre de M. Pierre : l'année du maximum de popularité du side, 10 engagés dans PPP... 8 arrivants :

« Combien de beaux trois-roues Qui sont partis joyeux, en dépit de la boue

N'en sont point revenus... »

Le trois-roues bon marché peut rendre de gros services, surtout par mauvais temps, mais il est sensiblement plus cher d'entretien qu'un side, quand ce ne serait que par l'impôt et l'assurance.

R. IMBERT.

campagne, qu'il est plus ou moins délégué.

En conséquence, nous approuvons fortement le Préfet de Police en souhaitant toutefois que ses subordonnés sachent comprendre qu'il s'agit en l'espèce, non d'une obstruction, maladroite, mais simplement de réprimer les abus trop flagrants que nous constatons nous-même journalièrement. Sans doute, il arrivera que des agents trop zélés confondront les droits d'un père de famille, avec les licences d'un toqué? Mais tout cela s'expliquera aisément chez le supérieur direct, et si un peu d'ordre peut être mis à ce sujet pour le bien de tous, nous en serons les premiers à nous réjouir.

Profitez de cette occasion, pour signaler au Préfet de Police combien son apostolat serait plus efficace sur le cas suivant : car alors il pourrait s'appuyer sur des textes précis pour sévir et exercer une rigueur nécessaire, sans crainte d'être renié par les tribunaux.

Pourquoi laisser circuler des cyclistes à deux, quel que soit l'âge, sur une machine qui n'a pas été constituée pour cet usage ?

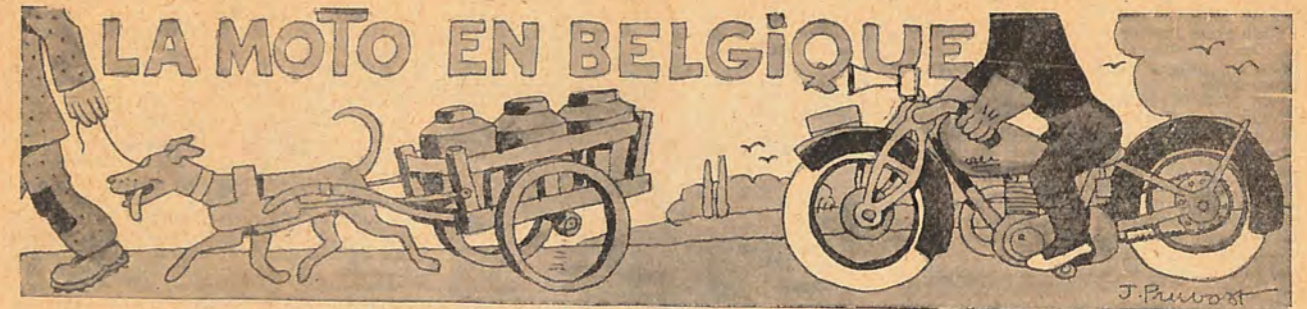
Pourquoi également laisser circuler sur une moto-cyclette non équipée en tansad (et nous appelons tansad un instrument répondant à certaines données techniques et de sécurité, et non une simple couverture, ou même le

porte-bagages) ? Même lorsque le tansad est fixé sur la moto par les moyens techniques reconnus, il n'est pas admissible que le passager ait les pieds ballants : le repose-pied pour ce dernier, est absolument obligatoire. Car, à défaut de cet accessoire, il existe une propension très marquée à virevolter perpétuellement d'où amorce de danger. Faisons cependant une exception pour le cas, d'ailleurs très rare, d'un passager que l'on aurait à transporter pour une raison majeure, à quelque distance de là, ainsi que cela nous est arrivé une fois, ou, sur la route de Bourglara-Reine, nous transportâmes sur réquisition un gendarme à la poursuite d'un chauffard.

Et pour terminer, jetons aussi une pierre aux automobilistes en signalant à notre Préfet de Police, que son zèle pourra s'exercer aussi sur ces conducteurs qui emportent trois et jusqu'à quatre personnes, en surcharge, sur leur voiture.

Pourquoi donc le Pouvoir public-t-il les ordonnances basées sur de douteux textes susceptibles d'être cassés par les tribunaux, alors qu'il lui est si facile de légiférer sur des bases solides. La déclaration militaire par exemple, aussi bien pour moto que pour auto, désigne expressément le nombre de personnes que peut porter le véhicule.

Concluons donc : le transport des enfants en bas-âge est nullement souhaitable à tout point de vue; celui des enfants jusqu'à 8 ans est discutable; à partir de 12 ans, il n'y a plus aucune difficulté. Quant au transport en surcharge, et surtout sans les moyens techniques et préventifs usuels, c'est une faute lourde qu'il est utile de signaler expressément au conducteur présomptueux. En mettant ainsi les choses au point, nous rendons service à tous sans excitation déplorable. M. ADAM.



### L'activité du Grand Club

L' " UNION MOTORISTE " de Bruxelles a fêté son X<sup>e</sup> anniversaire

L'Union Motoriste de Bruxelles a fêté dignement le 10<sup>e</sup> anniversaire de sa fondation. C'était une manifestation attendue et qui devait avoir lieu, vu la place prépondérante que ce grand club occupe actuellement dans la vie motoriste belge ?

L'U. M. B. fut fondée le 8 avril 1919. Le nouveau club partait sur les fondations de l'ancien Auto-Moto-Club de Bruxelles, datant de 1911 et dont les forces dispersées avaient fait cadeau à la jeune U.M.B. de ses archives et d'une partie de son avoir social.

Le comité provisoire comprenait MM. Beens, Evers, Gourmont et Godart. M. Beens devint premier président. Grâce à l'activité, et aussi à la foi de ses fondateurs, l'Union Motoriste de Bruxelles inscrivait déjà son centième membre le 1<sup>er</sup> juin suivant. Le 29 juillet et il fut procédé à l'installation d'une commission sportive à la tête de laquelle fut appelé le compétent et dévoué docteur Eddore Lamborelle.

Depuis lors, ce grand sportif n'a cessé de remplir son difficile mandat avec toute la magnifique autorité qui le caractérise.

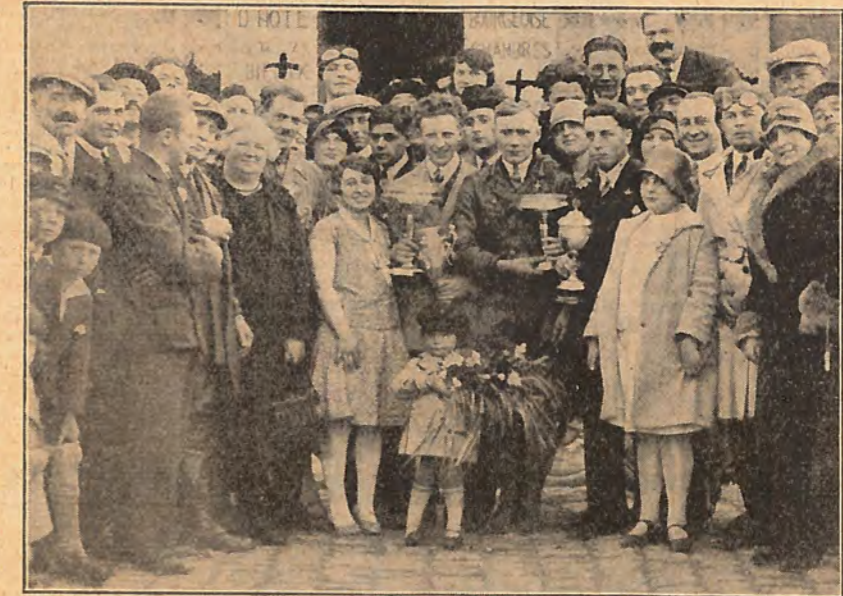
Sous sa direction active et réalisatrice, l'U. M. B. organisa le 1<sup>er</sup> septembre 1919, à Hamme Mille, la première épreuve motocycliste qui se joue après la guerre en Belgique.

Il s'agissait d'une course comptant pour l'attribution du championnat du club et qui s'est disputée chaque année sous forme de kilomètres lancés.

Il faudrait des pages entières pour relater convenablement l'activité dont fit preuve l'Union Motoriste de Bruxelles; dès sa constitution, en avril 1919, à l'époque où se dessinait déjà l'épanouissement de la locomotion mécanique qui nous semble si naturelle aujourd'hui, son initiative la mettait immédiatement en grande vedette parmi les clubs belges et lui permettait, grâce à la volonté et à la ténacité de ses dirigeants, de s'assurer sur le champ un brevet de capacité dans l'organisation de ses premières épreuves. C'était alors, en ordre principal, la vogue des courses de régularité; l'idée pratique de démontrer la sûreté et l'endurance de fonctionnement des engins mécaniques prévalait chez beaucoup d'usagers sur les questions de vitesse pure et de records fantastiques.

C'était aussi le grand enthousiasme des nouveaux venus à la moto à laquelle la guerre, comme dans d'autres domaines, avait fait réaliser de sensibles progrès sur 1914, l'aube de l'efflorescence de l'industrie nationale qui voulait se hausser au niveau des marques étrangères, maîtresses incontestables du marché belge.

Qu'il suffise de rappeler le succès des



Après la victoire.... la remise des coupes

Au centre : M. Deconninck, vainqueur de la course des Régions Dévastées 1929 sur " Gillet-Herstal ". — A gauche : M. De Beer, 1<sup>er</sup> juniors; A droite : M. Beernaert, 4<sup>e</sup> du classement général, gagnants de la " Coupe Interclubs " pour l'Auto-moto-Club d'Audenaerde

épreuves organisées par le jeune club bruxellois : en 1920, course de 100 km. en régularité au Parc de Woluwé (inauguration de la sorte par l'Union Motoriste de Bruxelles); le meeting du Printemps, en collaboration avec le Moto-Club Liégeois (qui n'était pas encore Royal) et le Motor Union, épreuve de régularité de 539 kilomètres.

En 1921, coupe Carion, épreuve de régularité au Parc de Woluwé; le meeting du Printemps et la coupe Gillet, régularité sur 600 kilomètres; la coupe American-Excelsior, 250 kilomètres en régularité sur le circuit de Laroche-Samrée-Erezée, au cœur de l'Ardenne, comprenant 6 fois un kilomètre lancé pour l'attribution de la coupe Jap.

En 1922, coupe Gillet, 300 kilomètres en régularité aux environs de Bruxelles; coupe Carion, au Parc de Woluwé; coupe American Excelsior, 566 km. en régularité, en une étape.

En 1923, réédition des coupes Gillet et American Excelsior.

En 1924, le 20 avril, coupe American Excelsior, toujours sur le Circuit de Laroche. Les règlements des coupes Gillet sont modifiés et deviennent des courses intimes pour les membres du Club, réparties en plusieurs journées.

C'est cette même année que le Parc de Woluwé recevait sa consécration de circuit, apte à servir de champ d'action pour les spécialistes de la vitesse.

La coupe Aviatik y fut disputée avec énormément de succès, le 5 octobre et les juniors Schoupe, Van Liedekerke, Defoin, Mouton, Freddy, les seniors Pouillon, Bonniert, de Grady, Vanderose, affirmaient devant les Bruxellois une réputation digne des lauriers que leur avaient valu leurs précédents exploits.

En 1925, le 3 mai, les mêmes associés se retrouvaient côte à côte à Woluwé. Le challenge Pierre de Crawhez, offert par le Président d'honneur de l'U.M.B., était mis en compétition pour la première fois et devenait l'apanage, pour un an, du Moto Club de la West Flandre; les coureurs Debay, Blome, Schoupe étaient les grands vainqueurs de la journée.

En 1926, le 20 juin, se disputait le Grand Prix des Nations toujours au Parc de Woluwé. En finale, les juniors Willy, De Meuter et Defoin s'adjugeaient les premières places. Milhoux, en 250 senior, Debay qui faisait coup double en 350 et 500 seniors, Rauwers, Schoupe, Stobbaert se hissaient à nouveau au pavois sportif. L'U. M. B. remportait de son côté le challenge de Crawhez.

En 1927, on vit, toujours à Woluwé, deux courses : la première, du 26 juin, fut contrariée par une pluie désespérante; malgré cela, les performances sportives ne se ressentirent guère de l'inclémence du temps; les juniors Dekoninck, Charlier, Taton, Nottet, etc., les seniors Rauwers, Bentley, Schoupe et Mawet en furent les triomphateurs principaux, tandis que l'Auto-Moto-Club de Bruxelles enlevait le challenge Pierre de Crawhez, devant l'U.M.B.

Pour effacer le souvenir de cette décourageante journée, le club organisateur mis sur pied, le 9 octobre suivant, les Grands Prix d'Automne; on y inaugura notamment le système de courses - poursuite par équipe interclubs, dont l'Auto-Moto-Club de Bruxelles, avec ses coureurs Rauwers, Breslau, sortait vainqueur, devant l'U. M. B. et le Motor Union de Manage, tandis que les

séniors Biribi, Demeuter, Rauwers, Bentley, Fondu et les juniors Treborg, Luc, Dekoninck et Durand enlevaient les premières places dans les autres courses qui encadraient le programme.

En 1928, la réédition des Grands Prix de la Woluwé eut lieu le 9 septembre. Un temps radieux amena un record d'affluence et de recettes. On y vit triompher en 350 les juniors Vilain XIII, Flasschoen, Vieyra, en 500, Charlier, Dekoninck, Engelen, et les séniors Milhoux (sidecar), Fondu (1<sup>er</sup> en 250 et 500), Schoupe (1<sup>er</sup> en 350 et qui réalisa la plus grande vitesse de la journée), Rauwers, Breslau, Bentley, etc. L'U. M. B. s'adjugeait pour la seconde fois le challenge de Crawhez.

Tels sont brièvement résumés les principaux faits d'armes de l'U. M. B. qui a versé actuellement plus de 122.000 francs aux œuvres philanthropiques ; car, le bénéfice de toutes ses organisations revient à l'œuvre si méritoire du foyer des orphelins. L'U. M. B. s'attache également à favoriser et à encourager le touriste parmi ses affiliés. Dans ce but, un comité spécial, dit de tourisme, qui a son budget autonome, élabore annuellement un règlement des excursions dominicales durant la bonne saison.

Il s'agit surtout de grouper les excursionnistes de resserrer les liens de camaraderie entre eux, tout en faisant de la propagande motocycliste. Un certain nombre de points est attribué aux participants à chaque sortie officielle du Club. Une vitesse raisonnable est imposée au capitaine de route de façon à ménager les petites cylindrées et éviter que l'allure ne soit forcée pour dégénérer finalement en une lutte de vitesse. Il arrive aussi que ces excursions soient faites en régularité pure des contrôles étant établis à certains points du parcours, ce qui contribue à maintenir la cohésion du peloton de véhicules qu'il n'est pas rare de voir défiler au nombre de trente à quarante. A la fin de la saison, le classement se fait aux points et d'importants prix sont distribués aux vainqueurs dont le seul mérite a été surtout l'assiduité aux excursions.

L'hiver arrive avec le cycle des soupers, des soirées intimes, et des conférences.

Mais dès le mois de janvier, un grand branlebas se manifeste pour l'organisation des Grands Prix d'Hiver. Ceux-ci sont magnifiquement dotés et comportent des dons d'une valeur telle que nombres d'épreuves nationales sont loin d'être aussi bien partagées. Ce sont les Grands Prix Gillet qui consistent en diverses épreuves, course de

régularité, estimation de vitesse et de kilométrage sur route ; rallye-paper, gymkana, etc., etc.



Carlsson, l'as Suédois, que Sarolea s'attache pour le Grand Prix de Belgique, demain.

Jusqu'à présent trois présidents ont conduit ce grand club vers le plein épanouissement auquel il est parvenu.

Ce sont MM. Beerens (1919 à 1923) ;

## La question des assurances



D<sup>r</sup> Baudoux (23-27) et enfin le combattif M. V. Bouchet qui se dévoue sans compter avec une belle activité depuis 1927.

Il convenait pour un tel groupement de fêter dignement ce premier cycle de 10 années d'efforts et de vulgarisation motocycliste.

Georges DETAILLE.

### La Coupe-Challenge de l'« Elans » Motor-Club

C'est le 30 juin que s'est disputée la Coupe Challenge de l'« Elans » M. C. E. Disons de suite qu'elle fut remportée, pour un an, par l'A. M. C. B., qui nous avait envoyé une équipe de 20 coureurs. Les dirigeants, secondés par un service d'ordre des plus remarquables de police et de gendarmerie, avaient tenu à présenter une course exempte de tous reproches, ils y ont pleinement réussi. M. le D<sup>r</sup> Lamborelle, Président du C. S. de la F. M. B. remplissait les fonctions délicates de juge-arbitre à l'arrivée, accompagné de Mrs Rosseels et Lamot, chronomètres officiels de la F. M. B. Mr. Plissart, Bourgmestre d'Etterbeek, ainsi que les édiles communales, avait tenu à rehausser de sa présence cette belle réunion sportive.

1<sup>re</sup> course, Juniors, 350 cmc. latérales : 1. Jacky ; 2. Scout.

2<sup>e</sup> course, Juniors, 350 cmc. latérales : 1. Roelandt, 2. Van Rillaert ; 3. Guyot.

3<sup>e</sup> course, Juniors, 500 cmc. sport : 1. De Coninck ; 2. Pierre ; 3. Francis ; 4. De Bruyne.

A 4 heures, Mr. Plissart procède à la remise d'un merveilleux fanion à l'« Elans » M. C. E.

4<sup>e</sup> course, Seniors, 350 cmc. : 1. Achille sur Vélocette ; 2. Rauwers sur Mondiale ; 3. Charlier sur Norton.

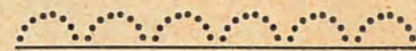
5<sup>e</sup> course, Experts, 350 cmc. : 1. Breslau sur Norton ; 2. Fondu sur Mondiale.

6<sup>e</sup> course, Juniors, 1.350 cmc., side-cars : 1. Herrioc ; 2. Ajoux.

Vers 4 h. 1/2 la pluie est malheureusement venue interrompre l'épreuve qui se déroulait avec un plein succès. Les deux autres courses, Seniors, 500 cmc. et side-cars, qui promettaient une belle lutte, ont dû être remises par suite du mauvais temps.

### Liège-Bordeaux-Liège

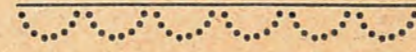
En une seule étape, et pour les motocyclistes seulement, voit la victoire de Lempeur, 1<sup>er</sup> de toutes catégories, sur sa Gillet Herstal 350 cmc 2 temps, type Tour du Monde, et 1<sup>re</sup> catégorie sidecar M. Vico, sur Gillet Herstal aussi. c'est une référence pour le 2 temps !



### Faire preuve d'intelligence...

Le plus avisé des motocyclistes ou automobilistes est à la merci des « imprévus » de la route. Le plus malin s'y fait prendre et nous en avons l'exemple tous les jours. Lisez le compte rendu des journaux les lundi matin et vous trouverez la liste rouge. D'aucuns viendront nous dire qu'ils sont prudents... qu'il ne leur est jamais rien arrivé... et qu'ils se font l'assureur d'eux-mêmes. Ils oublient les malheureux, que généralement c'est un autre, « un chauffard, un débutant », qui ont leur permis de conduire depuis la veille, qui viennent vous prendre en écharpe, etc., et s'il n'y a pas de témoins et même 99 fois sur 100, ceux-ci se défilent comme des malpropres individus, et bien généralement vous aussi, pour si malin que vous soyez, vous êtes dans la bagarre, et vous en payez les « pots cassés ».

Au fond, ceci est ridicule quand vous avez à Moto Revue un Service des Assurances, qui est inventé pour vous rendre service. Sachez en profiter.



## Les fêtes permettent à nos dirigeants de Clubs de prendre quelques vacances

### Entr'aide sportive

M'étant arrivé une fracture au bras par suite d'un accident en moto, je suis en traitement à Beaujon. Faisant parti du M. C. de Paris et de la Seine, j'eus l'agréable visite du Président et des Sociétaires, ceux-ci ont eu l'amabilité de me remettre une collecte. Aussi je vous demanderai de les remercier en mon nom pour le geste généreux qu'ils ont eu à mon égard.

BLANC, Paris.

### Le Moto-Club briard de Lagny

Organise le 7 juillet, sous les auspices de la municipalité, du Comité des fêtes et avec le gracieux concours du Journal le « Petit Parisien », un rallye-ballon, ouvert aux motocyclistes et automobilistes de la région parisienne. Le départ du ballon « Le Petit Parisien » de 500 mètres cubes sera donné à 16 heures sur la Place du Poilu. Nombreux prix. Engagements reçus au siège du Moto-Club, 1, rue Saint-Laurent à Lagny.

### Saint-Jean motoriste à Mirebeau (Vienne)

Une petite ville qui doit être heureuse d'avoir un comité des Fêtes aussi actif et moderne. Cette année, au programme des fêtes de la Saint-Jean, deux grosses attractions : une course de côte le dimanche, un concours d'élégance automobile le lundi. Voilà qui pourrait surprendre dans cette campagne poitevine. Mais, un des animateurs du comité des Fêtes n'est-il pas l'accueillant M. Janin, pyrénéen de 1926 qui abandonne la compétition pour se révéler parfait organisateur. La course réservée aux amateurs se dispute sur 1.000 mètres, départ arrêté, arrivée lancée. Les deux essais sont chronométrés électriquement. Les jeunes coureurs ont du cran, de l'adresse, il est cependant regrettable que quelques-uns aient couru sans cuir, ni casque. Les nombreux virages, le mauvais état de la route rendent la course

très dure. Proust, de Poitiers, sur une 350 cmc. Terrot monte en 52" et fait le meilleur temps. Belles courses de Vignaud, Sayer et Creuzé (Gillet Herstal) tous deux du M. C. P. lequel, avait engagé sept coureurs.

175 cmc. — Recoupé, Harlette Géco 1' 6" 3/5. Couhé, Lecoindre.

250 cmc. — Aubry, Continental 1' 5" 1/5. Penaud, Sarget, Raigné.

350 cmc. — Proust, Terrot 0' 52" (record). Vignaud 0' 52" 3/5 de Saint Seine, Gallet, Poiraton.

500 cmc. — Creuzé, Gillet Herstal 0' 54" 2/5.

Touristes, arrêtez-vous dans cette petite ville très curieuse qui garde des rues moyenâgeuses. Elle offre une vue unique sur la plaine mirebalaise. Si les ânes du Poitou y sont célèbres, n'en parlez qu'avec prudence, sinon vous trouverez toujours un paysan madré pour vous répondre : « Des ânes mon fi, o n'eh passe pu qu'o n'en reste. »

### Championnat-Course à la Rose

Les épreuves se disputeront le 11 août 1929 au Bois du Parc à Dijon et sont ouvertes à tous les Clubs motocyclistes. Dans un cercle de 30 mètres de diamètre, marqué par des piquets de 0 m. 30, peints en blanc, et espacés de 1 mètre environ, on place face à face, et à l'opposé du cercle (à l'intérieur) 2 équipes comprenant chacune 4 motocyclistes. Les 4 de la première équipe, possédant, épinglée légèrement à l'épaule gauche, une rose blanche (artificielle et facile à faire avec du papier mousseline). Les 4 autres de la deuxième équipe, une rose rouge (les roses devront être grosseur maximum). Au premier coup de sifflet de l'arbitre, placé au centre de la piste, les moteurs sont mis en marche et au second coup donné, le tournoi commence. La règle est la suivante : Tout joueur possédant une rose blanche, cherchera à s'emparer de la rose rouge, de l'un de ses adversaires et vice-versa. Aussitôt qu'un joueur se l'est fait prendre, il doit sortir du jeu et ainsi de suite, jusqu'à ce qu'il

ne reste plus qu'une seule couleur laquelle est déclarée vainqueur.

En outre, au cours de la partie, tout joueur qui franchirait le cercle est mis d'office « hors du tournoi ». Le point de barrage est permis et la prise d'une rose à un joueur à l'arrêt, dans le cas, par exemple, où il aurait calé son moteur, est également permis. Cette course à la rose est très impressionnante et l'Amicale Motocycliste Dijonnaise l'innova au début de l'année dernière et remporta depuis au cours de ses nombreuses gymkana, un éclatant succès. En outre, ces épreuves n'offrent aucun danger, la vitesse dans ce cercle ne pouvant être élevée (marche en première vitesse) et les parties ne durant en général, jamais plus de 15 minutes, les moteurs n'en souffrent nullement de la marche en petite vitesse.

### Le M. C. de Bagnolet

La Tortue organisait, le dimanche 30 juin, sa première fête sportive. Malgré un temps incertain, la fête fut en tous points réussie : plus de deux mille spectateurs entouraient la place de la Mairie où 42 concurrents prirent part aux épreuves les plus diverses.

De nombreux prix furent distribués aux concurrents parmi lesquels se distinguèrent : MM. Peschon, M. C. Lilas ; Varigaut, M. C. XI<sup>e</sup> ; Quainon, M. C. Bagnolet ; Hugon, M. C. de Pantin ; Pinatel, M. C. Lilas. Une quête faite au profit de la caisse des Ecoles par un groupe de charmantes jeunes filles rapporta la somme de 269 fr. 40.

### Une Fête motocycliste

Le M. C. du XVII<sup>e</sup> (4<sup>e</sup> Section du M. C. Dyonisien) organise pour le 14 juillet : 1<sup>re</sup> Gymkana à 14 h., place de l'Eglise des Batignolles, sous la direction de M. Mallet, président.

2<sup>e</sup> Gymkana à 14 h., 9, rue Truffaut sous la direction du vice-président M. Gros. Ces deux gymkanas comprennent les mêmes



Au Château de Vlasberg, le M. C. de Moselle fit une sortie réussie.







Réponse à M. Alix Favier, à Pinleau

Las de la courroie en caoutchouc dont ma première moto était pourvue, je me suis muni d'une courroie-chaîne 16x16 JC et les résultats obtenus sur une moto 175 cmc., ont été bien supérieurs. A noter que je fais journalièrement quatre voyages de 5 kilomètres par jour par tous les temps (Mon expérience porte sur huit mois environ).

Cette courroie J. C. n'était pas inusable, mais de temps à autre je remplaçais les maillons qui me paraissaient fatigués par des maillons neufs, ce qui était facile, puisqu'il n'y avait qu'une vis à visser, et je n'ai pas eu les ennuis éprouvés avec la courroie en caoutchouc qui cassait continuellement après chaque journée de pluie.

Le glissement de la courroie J. C. est d'autre part facile à supprimer. Il suffit de l'enduire de temps en temps de l'adhérent classique pour courroies à base de résine.

Pour votre gouverne, j'ajouterais que la moto en question monovitesse entraînait le poids souvent de deux personnes dans des montées moyennes, et mon seul poids dans les chemins où le moteur ne pouvait emmener qu'une personne (frontière franco-suisse).

PHEULPIN, Villars.

De bons accessoires

Je tiens à vous signaler que parmi les constructeurs d'accessoires il s'en trouve qui sont tout à fait à la page.

Tenez, un exemple. Je suis allé cette semaine chez Ceretti : le fabricant du super-souple repose-pieds. Ayant un repose-pieds abîmé dans une chute, j'avais besoin d'une pièce de rechange.

Non seulement Mme Ceretti m'a remplacé la pièce cassée, mais il m'a fourni en plus quatre ressorts nouveaux modèles, avec les deux caoutchoucs, pour pouvoir remonter mes repose-pieds à neuf en remplacement de ses premiers modèles qui pourtant étaient déjà bien souples. Je ne vous apprendrais rien en vous disant que ces repose-pieds sont une merveille de souplesse. Depuis que j'ai les miens (je les ai eu pour les Six Jours d'Hiver), je ne les quitte plus, ou pour mieux dire, ils sont montés à demeure sur la machine, et avec eux je ne crains aucunement la mauvaise route. A signaler le modèle de repose-pieds pour passager que j'ai vu à l'usine, modèle surbaissé qui ferait le bonheur de beaucoup de dames motocyclistes, si leurs maris ou amis avaient la bonne idée de les monter sur leurs motos. Des repose-pieds Ceretti super-souple, un casque Amo ou Prunier, une-bonne moto, et l'on part le dimanche, le cœur en fête, pour rentrer le soir sans fatigue, Abonné B 16.501.

Pourquoi je ne suis pas abonné

« Je fus très longtemps, nous écrit ce lecteur, un abonné, mais j'ai dû cesser car j'ai un propriétaire qui a beaucoup d'enfants avec les mains sales, et Moto Revue m'arrivait chaque fois taché, défiguré, découpé. Aussi je préfère le prendre chez le buraliste du coin qui me le garde. Excusez ma justification ». — Combien sont-ils qui ne peuvent invoquer de pareilles justifications. Mettons à part les nombreux représentants motocyclistes, qui, nous le comprenons, ne peuvent être abonnés, par suite de leurs déplacements successifs. Par contre, combien nous écrivent pour souhaiter telle ou telle amélioration, telle ou telle extension de Moto Revue. Sachez donc, que si notre prix est si

bas, il tient au nombre considérable d'abonnements que nous avons déjà. Ce prix pourra être baissé, et toutes les améliorations désirées pourront être réalisées, lorsque tous les lecteurs comprendront l'intérêt qu'ils ont à être abonnés indépendamment des avantages excessivement élevés que l'abonnement comporte. Il nous permet de réduire d'une façon extraordinaire les frais généraux et aussi de prévoir l'avenir d'une manière plus explicite. Payer ses numéros 25 sous est très bien, mais ne vous déplaît, nous préférons les voir payer 16 sous à nos abonnés, car si paradoxal que cela soit, nous avons plus de bénéfice de cette façon.

Pour ceux qui vont à Versailles

Beaucoup de motocyclistes ont peur de s'aventurer trop loin de Paris. Cependant un voyage de 400 kilomètres peut être facilement effectué dans une matinée d'été avec une 350 cmc., c'est du reste ce qui m'a permis d'aller passer les courtes vacances de la Pentecôte à Solignac à 385 kilomètres de Paris. Partis à deux de Paris le samedi 18 mai à 5 h. 30, nous passons à Orléans à 7 heures, à Châteauroux à 10 heures et arrivons à Solignac pour déjeuner à 12 h. 30. Durée du



voyage 7 heures, moyenne 55. Nous quittons Solignac le lundi à 12 h. 30, nous sommes à Châteauroux à 15 heures, à Orléans à 17 h. 30 et de retour à 20 heures. Durée du voyage 7 h. 30, moyenne 51. La route est très bonne jusqu'à Limoges dont les environs sont très jolis à visiter. Aimant à faire de longues randonnées avec le maximum de confort et de sécurité, j'avais l'année dernière une Terrot, et cette année j'ai encore choisi une Terrot. Ceci en passant, pour les dames ennemies de la moto. Ma passagère n'avait jamais fait de moto, elle est revenue enchantée de son voyage. Pour les longues randonnées il est bon de mettre un coussin sur le tansad.

J. BOUCHERON, abonné n° 1.040.

Rions, ça dérate!

Un peu de rigolade en passant, cela ne fait pas de mal et change un peu les idées! Il me semble que tu vas un peu fort sinon dans les dessins ou photos que tu insères, en tout cas en ce qui concerne les légendes les accompagnant. Ainsi, dans ton récent numéro, page 600, le parc fermé d'Evreux : foule de curieux intéressés. Je me frotte les yeux, je les ouvre généreusement comme dirait Maxend et ne découvre point de foule: deux braves gens au premier plan, une personne à droite et là-bas, tout là-bas, deux petites dames qui ont l'air de s'occuper à tailler une de ces vieilles bavettes, sans trop se soucier des racers au repos à côté.

Peut-être, y a-t-il eu « mouvement de foule » comme au cinéma, et est-elle sortie du champ ? à moins que comme dans le tableau représentant le passage de la mer Noire par les Hébreux :

On ne voit plus la mer parce qu'elle s'est retirée.

On ne voit plus les Hébreux parce qu'ils sont passés!

Sans rancune, ma chère et bien à toi quand même. — Un abonné (encore un lâche anonyme).

Rions encore

Je viens te faire une remarque au sujet de la photo compte rendu du Tour de France, page 600 du n° 323, la première gravure, tu mets ceci : Tour de France : le parc fermé d'Evreux : Foule de curieux intéressés. Or, en regardant cette photo, je constate que la foule de curieux se compose de six personnes, dont deux au moins paraissent plutôt indifférentes... Où est le reste ? Peut-être derrière les arbres ? Je pense que c'est une devinette que tu as posée à tes lecteurs, et comme je ne l'ai pas trouvée, je donne ma langue au chat et j'attends ta réponse dans le prochain numéro, pour résoudre ton rébus. Sans rancunes. — Toto, à Vincennes abonné n° B 8027.

Polémique rebondissante

Celui-ci, instituteur près de Gafsa en Tunisie, essaie de reprendre la polémique sur le passage de Marc Augier en Afrique. Nous lui répondons que nous laissons à Marc Augier le soin, dans une prochaine relation très détaillée, de dire à cet ami africain, comment il a traversé ce pays. Cependant, nous nous permettons de dire avant l'intéressé que nous souhaiterions que plus nombreux fussent les lecteurs qui sortiraient de leurs vues par trop étroites et qui souvent apprécient un geste, une épreuve, une manifestation à leur seul point de vue local, et qui omettent involontairement sans doute de cadrer de tels faits dans un sens plus général. C'est le cas du raid de Marc Augier. Ce lecteur nous dit donc, qu'il ne voit rien d'extraordinaire avoir parcouru de Tunis au Maroc toute l'Afrique du Nord à des moyennes de 60-65 kilomètres avec une 500 et que nombreux sont les motocyclistes de ces régions qui en font autant dans des étapes de 4 à 500 kilomètres. Incidemment, il nous donne une raison plausible. « La rareté des villages, explique-t-il, permet une moyenne élevée dans les colonies ». Voici le « hic », Marc Augier a marché à 60-65 kilomètres en Tunisie, c'est normal; en Afrique du Nord, c'est normal; au Maroc, même c'est normal, car les routes sont belles, mais ce qui est anormal, c'est d'avoir fait l'Italie, l'Espagne, et d'autres régions à ces allures où le bled n'existe pas.



Moteur en marche

Il y a quelques jours ma voiture était en stationnement place de la République au Mans dans les limites de l'emplacement prévu exprès. Je venais de mettre le moteur en marche, une personne était montée de la poiture, j'étais à côté attendant ma femme partie faire des emplettes dans une pâtisserie voisine. Un jeune agent de police est venu m'inviter à arrêter mon moteur, les voitures en stationnement devant avoir leur moteur arrêté. Je lui ai fait remarquer que j'étais sur le point de partir et que je ne brûlais pas d'essence pour le plaisir de la gaspiller. Devant la menace d'une contravention « qui ne me coûterait pas cher à moi », a dit l'agent, j'ai arrêté mon moteur et je l'ai fait repartir aussitôt ma femme arrivant.

MAUGER, Le Breil.

Le code de la route est formel. Vous devez arrêter votre moteur chaque fois que vous stationnez. L'agent était en droit de vous adresser contravention du fait que votre voiture était en stationnement, votre moteur étant en marche. Toutefois, si le conducteur est à son volant, l'abus de pouvoirs de l'agent est manifeste. Le code de la route a voulu simplement qu'un véhicule à moteur ne soit laissé à l'abandon, le moteur en marche, ne serait-ce que quelques instants, dans un but de sécurité publique. Il est



évident que lorsque le conducteur est à son volant, le but cherché par la législation n'est pas atteint.

Chemins de halage

Le service des Ponts-et-Chaussées à Béthune est-il en droit d'interdire la circulation en moto le long du chemin de halage à des riverains et des marinières qui n'ont pas d'autres routes pour rentrer chez eux? La traction animale étant supprimée dans nos régions n'y a-t-il pas abus de pouvoir? Dans l'affirmative, ne croyez-vous pas que la révision de ce décret s'impose puisqu'il oblige ces motocyclistes à pousser leur machine sur des distances respectables.

Le service des Ponts-et-Chaussées a sans doute agi en bonne cause. Il reste juge de faire interdire par la Municipalité intéressée le passage sur le chemin de halage, pour différents motifs que vous ne nous expliquez pas.

Ce chemin de halage peut être détérioré par une circulation automobile, par un terrain meuble, sur lequel il y aurait lieu de craindre des accidents de dérapage qui entraîneraient le conducteur dans le canal. Le service des Ponts-et-Chaussées reste seul juge des décisions à prendre.

Nous vous ferons observer qu'il est peu sûr que toutes les routes soient impossibles, car les chemins de halage ont toujours été établis en manque de liaison complète avec les ré-

seaux routiers normaux, précisément pour que l'usage du chemin de halage soit réservé strictement aux bateliers.

Avoué bien inerte

Je viens vous demander un conseil. J'ai une 350 cmc. D. F. R. quatre-temps 4 vitesses depuis mai 1927. Au mois de décembre 1927, j'ai une panne de pignons de vilebrequin, qui relie à la magnéto. Je me trouvais dans l'Orne. Je remis ma moto au garage, pour la réparation. Ce garagiste m'écrivit une lettre le 3 janvier 1928, me prévenant que ma moto est prête et entièrement à ma disposition pour le jour que je voudrai venir la prendre.

Je vais pour la prendre le 14 janvier 1928, c'est-à-dire dix jours après. Je trouve ma moto démontée (fourche tordue, guidon cassé, le moteur cogne etc.). J'apprends alors que l'un des ouvriers s'en était servi et il avait buché soi-disant à 70 à l'heure.

Alors, j'ai fait faire un constat sur le moment par huissier sur l'état de ma moto et je mets l'affaire entre les mains d'un avoué. Après avoir proposé un arrangement à l'amiable au garagiste et depuis ce jour malgré mes coups de téléphone auprès de mon avoué pour terminer, je ne peux avoir une solution définitive pour ma moto qui m'est presque indispensable, car je suis voyageur de commerce, car si j'étais sûr d'être en droit de me faire rembourser j'en achèterai une autre tout de suite.

Monseigneur, je vous demanderais de bien vouloir m'indiquer les droits que j'ai sur M. M... garagiste, et que faut-il faire pour faire liquider cette affaire au plus vite.

En vous remerciant à l'avance, recevez monsieur, mes empressements salutations de lecteur assidu de Moto Revue. — BRAULT, Le Mans (Sarthe).

Vous avez fait ce qu'il y avait à faire. Le garagiste est parfaitement responsable de son employé. Il est d'autant plus dans son tort qu'il vous a écrit que la moto était prête et que, par conséquent, il n'y avait plus lieu de procéder à des essais. Trop de garagistes ont coutume de considérer les motos et les autos de leurs clients comme leur bien propre. Je prends personnellement toujours la précaution d'interdire formellement que l'on essaie mes machines. J'indique exactement le travail à effectuer; votre avoué semble bien inerte. Au lieu de téléphoner, écrivez-lui, et si votre lettre reste sans réponse, écrivez-lui à nouveau mais alors une lettre recommandée.

Prestation... Ancien régime!

Ayant reçu ma feuille d'impôts concernant les prestations, je suis taxé cette année pour ma voiture de 12 ch. payant demi-taxe pour la somme, à titre de voiture 22 fr. 50 et pour chevaux 158 fr. 40, soit au total 180 fr. 90, au lieu de l'année dernière je n'avais payé, pour la voiture : 22 fr. 50 et pour chevaux : 79 fr. 20, soit un total de 101 fr. 70, et ayant été trouvé le percepteur, trouvant la somme exagérée, il m'a répondu que depuis cette année les voitures étaient comptées pour les impôts pour le nombre de chevaux total sans tenir compte de la demi-taxe.

Je vous serais obligé de bien vouloir me faire savoir si la somme que l'on me réclame est conforme à la loi.

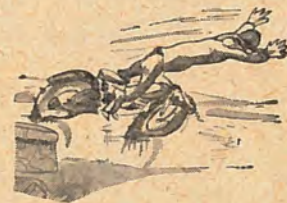
LOGNON.

Il est malheureusement exact que la demi-taxe ne joue pas pour les prestations.

Lisez Moto Revue

Je voudrais aussi vous rappeler le sujet des motos anciennes de plus de 9 ans; depuis quelque temps le silence le plus complet est fait sur cette question, cependant qualifiée avec juste raison de criarde injuste. A l'heure où l'on ose parler de dégrèvements fiscaux, je pense qu'il serait bon de redoubler d'activité pour réparer cette iniquité. CLERC LOUIS, St-Etienne (Loire).

De grâce, lisez attentivement Moto Revue et vous verrez que nous n'avons rien oublié. Nous disions qu'en ce qui concerne les motos de plus de 9 ans, elles sont assimilées aux motos de 1929. Il n'y a aucune loi qui les exonère, donc inutile de revenir sur cette question. Nous avons fait des efforts, et avons obtenu du Parlement la discussion de l'exonération des motos, il y a 2 ans, il y a un an; mais la situation actuelle financière du pays s'est opposée à ce que des réductions d'impôts fussent accordées sur le budget 1927 et 1928. En conséquence, les motocyclistes se sont trouvés dans la situation de tout le monde et n'ont pu obtenir les réductions proposées. Enfin nous pouvons vous donner l'assurance que cette question toujours en suspens doit être reportée sur le budget du ministère des finances, et si nous nous en tenons aux précisions données récemment par le Président du Conseil, il y a tout lieu de croire que la demande sera acceptée, et que nous serons compris dans la liste des exonérations proposées au prochain budget.



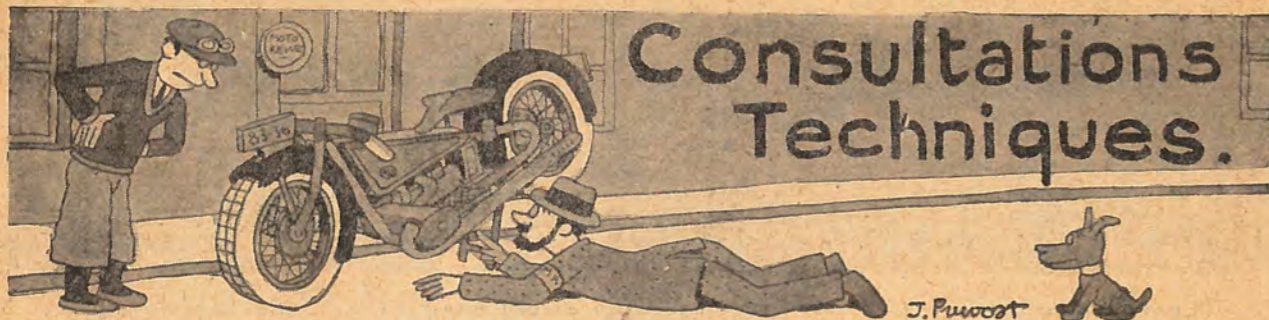
J'ai eu l'occasion de voir trailer à plusieurs reprises dans Moto Revue la question, des impôts dont nous sommes accablés. Pour les 30 fr. par CV. et les 17 % de taxe municipale nous sommes d'accord. Mais Moto Revue n'a jamais parlé de la taxe départementale qui est aussi de 17 %. L'année dernière, dans l'Aisne, je payais déjà 34 % de taxes supplémentaires. A Morlaix nous payons environ 20 % cette année, et c'est en payant le 2<sup>e</sup> trimestre que j'ai été gratifié du rappel du 1<sup>er</sup>. Je serais surpris si les 34 % tardaient à être exigés. Qu'en pensez-vous et cette saignée est-elle légale?

RONEL, Morlaix.

Hélas! cette saignée est légale, mais il y a quelques départements qui n'y ont pas encore recouru — le maximum est de 17+17 %, mais villes et départements peuvent fixer des sommes plus faibles.

Si vous avez déposé votre permis de circulation pendant le premier trimestre et n'avez pas payé de taxe de circulation d'Etat, c'est-à-dire les 30 francs par CV.) on n'a pas à exiger de vous de taxe municipale, ni de taxe départementale.

Il n'est, comme nous le disions plus haut, nullement obligatoire pour les villes ou les départements d'imposer 34 % de taxe, et ils peuvent ou ne rien imposer ou imposer un chiffre inférieur au maximum.



J. Puuoot

Le couteau de Jean-Pierre

J'ai fait mettre deux freins de 170 mill. et une boîte de trois vitesses sur ma 175 cmc. Terrot, type L. S. C. J'ai mis un réservoir de 9 litres, une fourche parallélogramme, et des pneus Dunlop 25x3. Je désirerais changer ce moteur et mettre un 350, latérales ou à culbuteurs. Croyez-vous que Binoche, étant donné les différents modes de fixation, pourra faire ce travail, d'autant qu'il faut remplacer la sacoche par un réservoir d'huile, mettre un frein de direction, et adapter un nouveau moteur. La difficulté gît dans la fixation de ce moteur. J'ai un Gurtner et une magnéto France.

NAYMARK, Mirebeau.

Vous connaissez le couteau de Jean-Pierre, lorsque la lame est usée, on la change, puis c'est le tour du manche puis la lame, mais c'est toujours le couteau de Jean-Pierre.

Il n'est jamais à conseiller de monter un moteur de plus grande puissance sur un cadre donné; surtout quand en coupant ce cadre, vous diminuez sa solidité.

Etes-vous sûr, au surplus que votre boîte de vitesse convienne à un 350 cmc., ainsi que l'embrayage. Nous ne pouvons, en toute sincérité, vous conseiller cette modification.

Cli-clic...

Plusieurs de nos lecteurs nous signalent quelquefois un cliquetis dont ils n'ont jamais pu découvrir la cause. Disons-leur en passant que ce cliquetis peut être produit par un segment collé au piston.

Un imbécile

J'emploie le « Mixtrol » et il me rend bien les services que j'en attends; mais, d'après un garagiste à qui j'en ai parlé, il paraîtrait que ce produit détériore les organes du moteur si on en fait un usage continu et que principalement il ronge les sièges et les guides de soupapes et les soupapes elles-mêmes ainsi que l'intérieur des cylindres. Est-ce vrai? et que me conseillez-vous?

Ne nommons pas

Le garagiste qui a eu l'esprit de vous dire que le Mixtrol détériore le moteur est, malgré toute notre politesse et notre courtoisie, un parfait imbécile, car le Mixtrol n'est pas autre chose que de l'huile raffinée, qualité extra-fluide, et dont le point d'inflammabilité est excessivement élevé. Il vous est facile d'ailleurs de vous en rendre compte.

Faites rougir une barre de fer et lorsqu'elle sera portée à blanc, versez du Mixtrol dessus. Faites la même opération avec toute autre huile de graissage normale de moteur, et vous constaterez que, seul, le Mixtrol ne se carbonise pas. C'est cette qualité qui fait que, pour les parties surchauffées du moteur, le Mixtrol ou tout autre super-huile employée permettra un fonctionnement normal et meilleur.

Il est évident que le travail nécessaire sur cette huile en augmente son prix, et qu'elle ne doit être réservée que pour l'usage des parties surchauffées du moteur.

Vous voyez par ce simple aperçu combien l'opinion d'un homme, par sa prétention, peut causer non seulement préjudice à une maison sérieuse, mais aussi mettre la perturbation dans les idées les plus saines de la mécanique moderne. Heureusement que de tels individus sont rares.

Utilisateur énergique

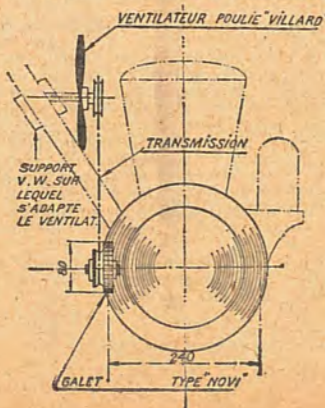
Possesseur d'une Moto Confort 300 cmc., deux vitesses, avec laquelle je vais faire un voyage en montagne, j'ai l'intention d'adapter un ventilateur au moteur sur le cyclecar Villard. Il ne s'agit pas d'une fantaisie, mais de la nécessité où je suis de transporter 300 kilos en première vitesse, pendant 20 kilomètres de montée.

Un tel système est simple, mais... et c'est à ce sujet que j'ai recours à votre compétence. Je crains que la vitesse de rotation trop élevée du galet frotteur ne fasse subir à l'axe de ce galet une usure rapide et que la courroie ne puisse résister à une telle vitesse linéaire. En effet, à plein régime, en première, le moteur tourne à 3.700 tours. En ne tenant pas compte de l'inertie et des pertes par frottement en résultant, le galet devrait tourner à 10.000 tours environ. Peut-on pratiquement tourner à cette vitesse et faut-il utiliser roulements à billes et acier spécial comme axe? A mon avis, la question est délicate. Cependant, les éclairages genre Alternovi théoriquement tournent à cette vitesse. Je ne pense pas que l'entraînement d'un ventilateur soit plus difficile que celui d'un alternateur. Quel est donc votre avis? En ce qui concerne le ventilateur lui-même, je ne crois pas que la question soit aussi délicate étant donné que ventilateur et poulie sont en aluminium, donc suffisamment refroidis par le déplacement d'air provoqué et que là, un roulement lissé, entretenu gras doit faire l'affaire.

Un autre point sur lequel je voudrais attirer votre attention également. Accouplée avec le galet frotteur est une poulie de commande, ne pensez-vous pas que la gorge devra être le plus profond possible et juste du diamètre de la courroie pour empêcher les glissements, étant donné le petit diamètre de cette poulie et sa grande vitesse de rotation, étant obligé de ramener le ventilateur à une vitesse maximum de 5.000 tours, toujours en supposant le moteur à son régime maximum. Je compte cette vitesse suffisante et même peut-être pas atteinte par un entraînement si léger. J'ai des amis dont le Novi possède ce système et qui fonctionnent parfaitement (sur Terrot par exemple). Or, la vitesse théorique dépasse 7.000 tours à 70 km à l'heure.

DUMAS, Le Perreux.

10.000 tours, c'est évidemment beaucoup, et la moindre erreur de centrage se ferait sentir. Le graissage devrait être étudié soigneusement. Des roulements à billes sont seuls à conseiller. Nous



ne pensons pas qu'une courroie puisse résister à un tel régime. Une gorge profonde ne présente pas d'avantages. Ce qui compte, c'est la surface de contact de la courroie avec la poulie.

Ne lésinez pas...

Le piston de mon moteur Jap ayant été défoncé par une soupape tombée dans le cylindre, des fragments de ce piston sont venus défoncer à leur tour, le haut du carter. Le haut du carter présente donc, au lieu du seul trou pour le passage de la bielle deux autres trous juste en face du volant (à droite et à gauche).

Depuis que le moteur est en cet état, j'ai constaté qu'il y avait des remontées d'huile; panne fréquente de bougie après une forte descente: je dois donc diminuer le débit d'huile pour éviter cette panne.

Le cylindre est donc trop graissé, est-il à craindre que le reste du moteur ne le soit pas assez?

Et comment remédier à ce défaut? Je vous ai indiqué par ailleurs que mon guidon s'étant cassé à l'endroit du trou de sortie du câble du décompresseur, la réparation a été bien faite à la soudure autogène. Une telle réparation peut-elle tenir et ne me conseillerez-vous pas plutôt de changer de guidon.

C'est une moto Terrot, avec guidon en deux pièces, se séparant par le milieu.

Ronel, Morlaix.

L'enlèvement d'une partie de la cloison est cause des remontées d'huile. Il faudrait, d'autre part, pour les organes du carter de réduire la quantité d'huile. Ce carter peut parfaitement être réparé par un spécialiste de la soudure autogène.

La soudure autogène bien faite est très solide, mais, tout de même, nous aimerions mieux changer le guidon.

Hors-bord et navigation

Lecteur assidu de votre revue, et faisant du sport nautique, j'aimerais à y voir, et plusieurs de mes camarades aussi, une page ou deux parlant et traitant des canots à moteur « out boards » si en vogue actuellement. Certains favoris de notre sport utilisant en même temps la moto pour se rendre à la rivière, quelquefois éloignée du lieu d'habitation.

Vous sachant soucieux de répondre à toutes les idées qui vous sont soumises, je compte voir votre impression à ce sujet dans notre numéro de samedi prochain.

R. OLLIET, Paris.

Nous avons mentionné à plusieurs reprises, et même dans un éditorial, l'intérêt que présentent les moteurs hors-bord actuellement si populaires en Amérique et en Angleterre. Mais en ce qui concerne les groupes moteurs leur fonctionnement ne diffère en rien de celui des moteurs courants et ce qu'on peut dire des deux temps de moto s'applique tout aussi bien aux moteurs hors bord, fonctionnant selon le cycle à deux temps. Quant aux coques, vous concevez que cela sort de nos attributions car l'établissement d'une coque d'hydroglisseur est l'affaire d'un architecte naval spécialisé et la construction nécessite une grande expérience.



Le Sport à l'étranger

LE DUTCH T. T.

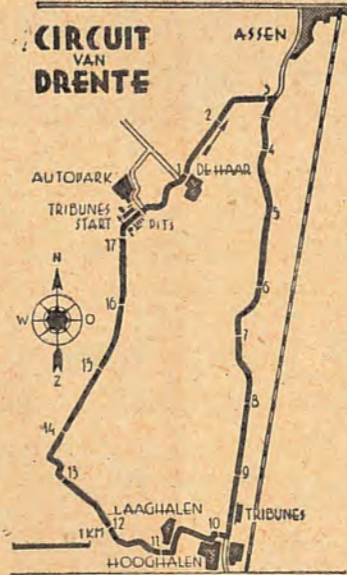
Le Circuit de Dreute

C'est le 6 juillet, qu'a eu lieu l'une des plus belles épreuves hollandaises, le Tourist Trophée hollandais. Sur le parcours: Assen, Hooghien, Laaghalerveen, de Haar, Assen. A cette occasion, le Moto Club d'Assen a édité un superbe programme-album, comme nous aimerions en voir dans nos organisations. C'est la quatrième fois, que la F.I.C.M. organise une pareille épreuve en Hollande, le premier T. T. ayant été organisé le 11 mai 1925. A cette époque, seuls des coureurs hollandais y avaient participé. Le deuxième T. T. eut lieu le 26 juin 1926. Course excellente mais courte, réservée, semble-t-il, encore aux Hollandais. Le succès fut tel qu'il fut décidé d'internationaliser l'épreuve pour l'année suivante. En 1927, nous vîmes enfin les grands internationaux, et ce fut la victoire incontestée de Stanley Woods sur Norton. Le 23 juin 1928, eut lieu le 4° T. T. où l'on vit les meilleurs coureurs d'Angleterre, de Belgique, d'Allemagne, de Suisse et de Hollande: ce fut Graham Walker qui fut vainqueur sur Rudge Whitworth, suivi immédiatement de Stain, sur A. J. S. et ayant réalisé la moyenne de 118 à l'heure. C'est donc le 6 juillet qu'eut lieu le 5° Tourist Trophée hollandais. Le succès des engagements est fonction du succès de l'épreuve. C'est sur le circuit de Dreute que se déroule cette épreuve sur 17 km. 300 autour. Aussitôt 300 mètres après le départ, il y a virage en S, puis un second avant Haar, assez aigu, qui mettent à contribution les concurrents. L'année dernière 1928, le palmarès s'est établi:

- 175 cmc., Crabtree: Excelsior Jap), moyenne 48 km. 195 2°. Van Rump (D. K. W.). 250 cmc., Crabtree (Excelsior Jap), moyenne 61 km. 160 ; 2° Gmelch (D. K. W.); 3° Logman (O. K. Supreme). 350 cmc., Stanley Woods (Norton), moyenne 67 km. 600 ; 2° Richard 350cmc. (Motosacoche); 3° Himing (Zenith Jap). 500 cmc., Graham Walker (Rudge Witworth), moyenne 75 km. 960 ; 2° Spann (A. J. S.); 3° Tom (Saroléa). Le meilleur temps a donc été fait par le recordmann Graham Walker et le meilleur tour par Spann sur A.J.S. en 8 minutes 29 secondes 3/5.

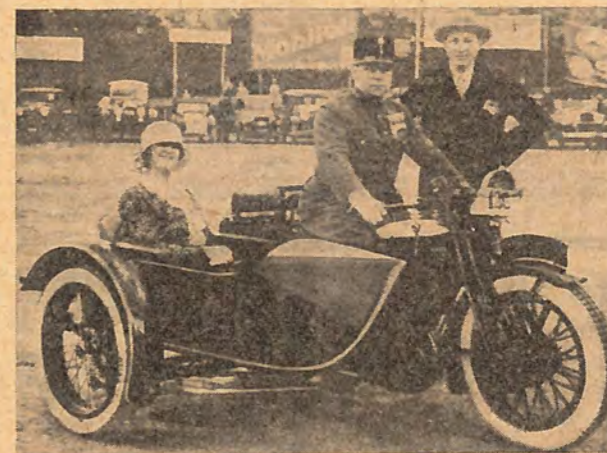
Les « 24 heures » du Moto Club Lombardo

La course des « 24 heures » a remporté un grand succès d'inscriptions étant donné que les partants étaient 73. Cette épreuve était très sévère si l'on pense que la classe 175 devait maintenir une vitesse moyenne de 40 km. à l'heure pendant plus de 900 km., tandis que la classe 350/500



devenait faire plus de 1.100 km. à 50 de moyenne.

La sélection a été très remarquable, surtout en raison des fortes côtes et à cause de la marche nocturne. En effet, sur 73 par-



Au concours de l'Élégance de Budapest, c'est une René Gillet, 6 CV, Sport, qui obtient le 1er Prix: excellente référence pour l'industrie française.

tants, seulement 4 concurrents ont réussi à se classer premiers ex-aequo, tandis que 30 ont pu terminer la course dans le délai maximum fixé. Remarquable a été la performance des trois petites 175 cmc. (deux F. V. L. et une Mas) qui se sont classées ex-aequo, et qui ont démontré le grand progrès rejoint par les petites cylindrées. Les deux F. V. L. victorieuses (et qui avaient gagné aussi les « Six Jours ») ont un moteur à arbre à cames en tête, tandis que la Mas est à culbuteurs. Beaucoup de monde sur tout le parcours, et à l'arrivée qui a eu lieu à Saint-Donato-Milanesa.

Voici le classement général des premiers: Ex-aequo: Tronconi (F. V. L. 175 cmc.), Bonatti (F. V. L. 175 cmc.), Panarello (Mas 175 cmc.), Gilera (Gilera 350 cmc. side); 2°: Bellavita (Ariel 500 cmc. side); 3°: Seiling (Mas 175 cmc.); 4°: Monti Benelli 175 cmc.); 5°: Moretti (New-Hudson 500 cmc.); 6°: Boneschi (Mas 175 cmc.); 7°: Fieschi (Gilera 500 cmc.); 8°: Gnglielmino (Triumph 350 cmc.); 9°: Hoffer (Gilera 500 cmc.); 10°: Fergnani (F. N. 350 cmc. side).

RALEPRE.

Course internationale du Klausen 1929

Les travaux de la grande manifestation qui se déroulera les 17 et 18 août prochains font des progrès réjouissants. Le Gouvernement de Glaris les a grandement facilités par sa prévenance. L'autorisation d'utiliser la route du Klausen est déjà donnée et le département des travaux publics s'occupe de mettre le secteur glaronnais de la route en bon état.

Du côté uranais certaines exigences financières du début auraient un peu compliqué l'organisation de la course, mais grâce aux efforts des associations uranaises et du comité d'organisation on est arrivé enfin à une solution satisfaisante.

De son côté la Direction générale des postes a libéré la route pour les heures d'essai, de même que pour le jour de la course.

Le règlement a été tiré fin avril à 4.000 exemplaires et expédié à toutes les associations, à toute l'industrie et au commerce automobile et motocycliste, de même qu'à la presse sportive de Suisse et de l'étranger. L'affiche bien connue de l'artiste neuchâtelois Coulon sera répandue à nouveau à profusion au dedans comme au dehors de nos frontières. On songe encore à l'édition à 10.000 d'un «pliant» qui contiendra tout ce qu'il est nécessaire de savoir sur le règlement, la route du Klausen et les prix. Il sera distribué aux dé teneurs de licences de tous les pays européens.

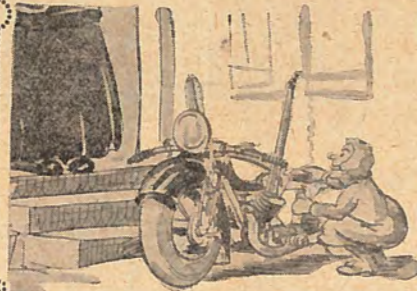
Le Klausen 1929 sera l'un des plus richement dotés de l'année dans le monde entier.



La page pratique et fantaisiste de nos lecteurs.

**Un nouvel essayeur**

Très bien les comptes rendus des essais de motos, très bien... Mais vieux jeu... Je voudrais vous proposer plus nouveau : les essais d'accessoires. Commençons par l'équipement du motocycliste : par le casque par exemple. Un de vos collaborateurs chausse un casque (voyez « dur à cuire ») puis fonce tête baissée et se laisse choir, casque en avant à 40, 60, 80, 100, 120, passe chez Gnome et Rhône et essaye à 140 kilomètres à l'heure et raconte ensuite ses impressions aux innombrables lecteurs de Moto Revue...



Que pensez-vous de mon idée ? Ou aussi des essais d'accessoires : « Pyrène » « Stop Fire » etc. après avoir allumé sa machine ? ou même encore, nanti d'un beau pneu neuf, y fait des trous de plus en plus grands et publie les dimensions du dernier que le « Protex » a pu boucher ? Il y aurait quelque chose à tenter dans ce sens et je pense lire sous peu un compte rendu ? Ab. : A. 5024.

Merveilleuse, votre idée ! Si tous nos lecteurs étaient aussi perspicaces, quels beaux jours pour Moto Revue ! la direction accepte donc de faire les essais réclamés et vous propose d'être « l'essayeur mondial »

qui nous manquait. Vous pouvez mettre en chantier vos travaux qui seront illustrés par Pruvost. L'essai d'accessoires, pour être intéressant, doit être multiple : coiffez donc un Dur à Cuire, un Cromwell, un Amo, un Prunier... selon les vitesses adoptées ; remarquez que votre idée d'employer une Gnome est admirable, car l'étude de la fourche est telle, que jamais elle ne rompra et vous permettra d'autres essais sur la même machine : il est vrai que le cadre René Gillet est d'une solidité à toute épreuve ; et cependant, ne croyez-vous pas qu'un engin à tôle emboutie... ne vous éviterait pas de l'être vous-même ? Quelques confrères font leurs essais sur le papier, certains n'ont même pas le permis de conduire et leurs impressions avant la lettre sont très goûtées : n'auriez-vous pas intérêt à agir de même ? Savez-vous que votre idée est merveilleuse ? Seule, la Compagnie d'assurances, à qui nous avons communiqué votre idée, se refuse à l'étudier, son tarif ne comporte pas d'assurances sur la vie.



**Le Courrier de la Ligue Nationale Motocycliste**



**Soyez lisibles**

Parmi les adresses que nous recevons, nombreuses sont celles que nous devons plutôt deviner que lire, d'autres sont écrites sur deux ou trois colonnes, et il est alors difficile de reconnaître la nature de la maison signalée.

Ceci nous oblige à des recherches, assez souvent d'ailleurs infructueuses, et n'est pas pour nous permettre d'activer notre travail de classement. Il est déjà suffisant d'avoir à rechercher sur la carte des départements toutes les petites agglomérations pour savoir où les placer sur notre carte routière, sans avoir à s'adjoindre des recherches supplémentaires.

Pour les petites localités, certains se contentent d'en indiquer le nom et de le faire suivre de l'adresse des maisons sans indiquer la route sur laquelle elles sont situées. Nous sommes obligés de nous reporter à la table géographique des départements du Bottin pour connaître d'abord le département, de rechercher ensuite la carte de celui-ci et d'en passer une par une les localités pour arriver à trouver le pays que nous cherchons.

Si pour un peu le nom de celui-ci n'est pas inscrit très lisiblement, la tâche sera encore autrement compliquée. Il nous faudra pour essayer d'arriver à connaître le nom exact, rechercher quelques noms s'y rapprochant, et pour chacun — en plus de ce que nous venons de décrire — voir si les maisons signalées existent dans l'un de ces pays.

Si seul, un hôtel-restaurant y est porté, qu'il nous est donné comme adresse « Hôtel du Laboureur » par exemple et qu'il figure sur le Bottin sous le nom de l'hôtelier, nous ne pourrions à notre grand regret utiliser cet envoi.

D'autres, en nous signalant plusieurs villes, inscrivent dans les colonnes des adresses toutes celles qu'ils possèdent à la suite les unes des autres sans aucune séparation de sorte qu'il ne nous est pas possible de savoir si les adresses à partir de la seconde se rapportent à la première ville indiquée ou à l'une des suivantes.

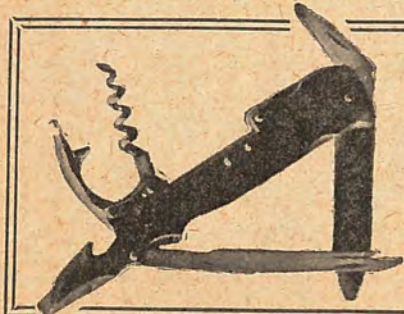
Il arrive également qu'une adresse commencée dans la seconde moitié d'une des premières colonnes se termine dans la dernière, sans qu'il soit précisé si cette maison est un hôtel, une maison de réparations motos ou un garage.

Dans ces deux derniers cas, comme pour celui cité plus haut, nous sommes dans l'obligation de rechercher, département, arrondissement, etc... etc...

Nous ne pouvons donc que recommander instamment à tous les abonnés de nous faire parvenir des renseignements écrits très lisiblement et portés dans la colonne qui leur est réservée. Ils nous éviteront ainsi des pertes de temps et nous faciliteront notre classement, ce qui nous permettra d'avancer la parution du carnet d'adresses dont ils seront dotés.

**Région Centre**

- Monteuq (Lot). — Mécanicien : Delmas. (M. Bley, à Saint-Daunès.)
- Orléans. — Restaurant avec ch. : Hôtel Sainte-Catherine, rue Sainte-Catherine + (M. Laborderie, à Orléans).
- Thenon (Dordogne). — Rest. avec chambres : Bernard + Restaurants : Delbreuil + Flavie + Lacotas + Hôtels : Viroulaud Hôtel des Voyageurs + — Mécaniciens : Sauvanet, rue Principale Peugeot, Viroulaud et Lescure, Monet-Goyon, O. S. A., Route Nationale. — Garage auto : Bonnet. (M. Brouilleaud, à Thenon.)



**NOTRE PRIME HEBDOMADAIRE**  
PRIME N° 45 DU SAMEDI 13 JUILLET 1929

**LE COUTEAU "LE FAVORI"**

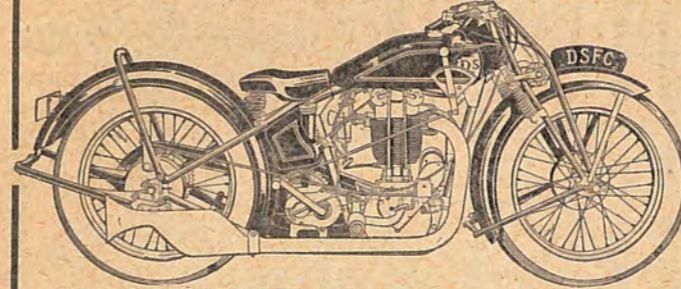
VALEUR : 35. »

PRIX : En nos Bureaux { Abonnés ... .. 18 fr.  
Non Abonnés ... .. 20 fr.

Port et Emballage : 0.75 en sus.

**D.S. 1929. CHATEAU-THIERRY, TOUL-NANCY (Side-car)**

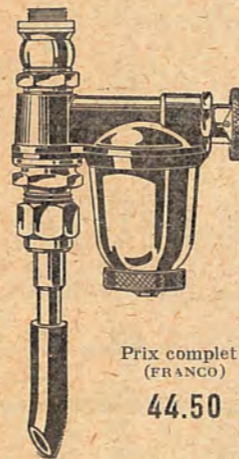
et **GOMETZ-LE-CHATEL**



DERNIERS SUCCÈS :

CIRCUIT DE HAUTE-NORMANDIE 1<sup>er</sup> ex æquo Eichake,  
CIRCUIT DE BRASSAC-LES-MINES (P.-de-D.)  
PRIX HENRI ESDERS - LE MANS  
Avec ascension du CIRCUIT DE PROVENCE ;  
MONT-VENTOUX : Catégorie 600 cc., avec Side-car,  
1<sup>er</sup> (ex æquo) GERLONG, Médaille d'Or.

**MALTERRE Frères, 13, Rue Biscornet - PARIS (12<sup>e</sup>)**



Prix complet (FRANCO) 44.50



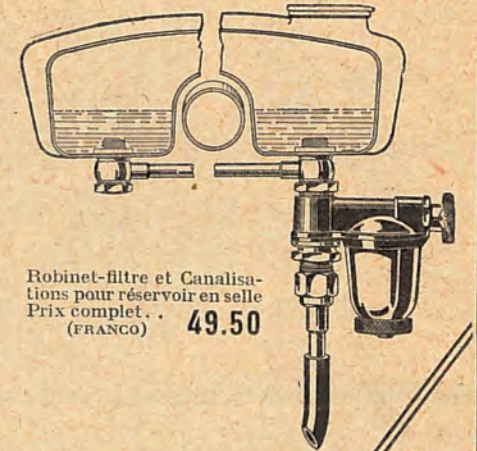
**MOTOCYCLISTES...**

L'Essence doit être filtrée avec le

**ROBINET-FILTRE**

» **RAPIDO** «

qui se monte sans soudure en peu de minutes, sur toutes motos. Plus de gicleur bouché, de boisseau grippé, d'eau dans le carburateur. Plus de perte d'essence par le robinet du réservoir.

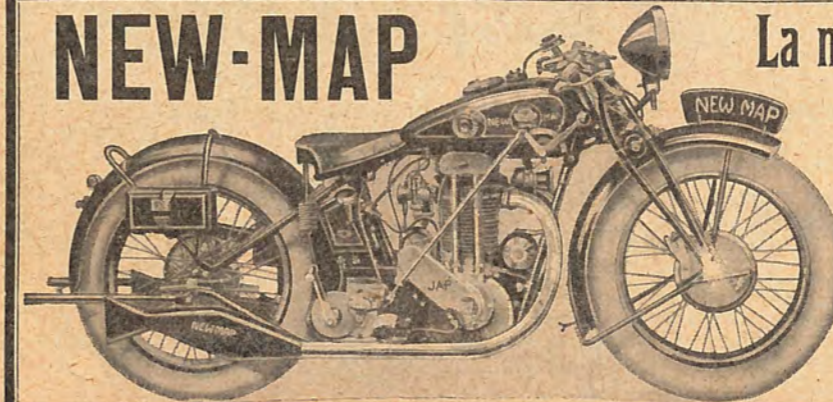


Robinet-filtre et Canalisations pour réservoir en selle  
Prix complet . . . 49.50 (FRANCO)

**F. ANÈRE** AGENT GENERAL POUR LA FRANCE & ETRANGER  
4, AVENUE FELIX-FAURE, LYON :: C. C. Post. 33882 Lyon

SPECIALITES "RAPIDO"  
Veuillez m'expédier un "RAPIDO" pour Moto à l'adresse suivante :

**NEW-MAP**



**La machine de Grand Luxe**

de 2 à 6 CV.

Vainqueur des 6 jours d'Hiver en catégorie 500 cm<sup>3</sup>

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 -



## GRAISSAGE PAR CIRCULATION

(1 LITRE D'HUILE CIRCULE TOUTES LES 10 MINUTES)

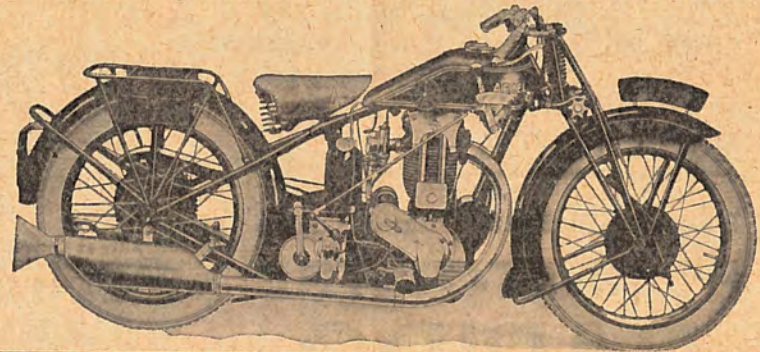
Reçoit 2 années consécutives la plus Haute Récompense

— accordée en Angleterre pour la meilleure performance accomplie dans l'année. —

Quelques détails sur la dernière performance: **ARIEL** accompli un essai d'endurance, et roule pendant **22 JOURS** sans ennuis mécaniques à la vitesse imposée de 36 km. à l'heure et couvre **16.000 km.**, au cours de cette performance, le Moteur a accompli **90.000.000 DE RÉVOLUTIONS!!!**

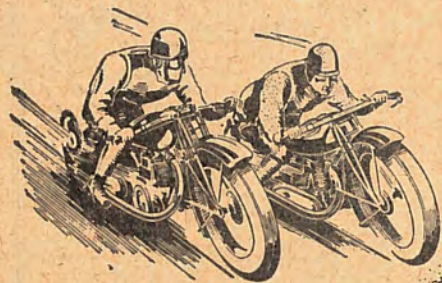
### AGENTS!

Au moment de conseiller votre client, souvenez vous de ces performances unique au Monde!



Demandez le catalogue en Français à:

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



PUBLICONSEIL LIÈGE

## LIÈGE · BORDEAUX · LIÈGE

(2000 kilomètres en UNE ÉTAPE)

Pour la **3<sup>e</sup>** fois consécutive

# Saroléa

se classe

# 1<sup>er</sup>

**SOLO** (ex æquo) **SANS PÉNALISATION** avec **GILTAY** sur 500 cc. **SUPERSPORT**

**CETTE DURE ÉPREUVE D'ENDURANCE JUSTIFIE LA VOGUE DES MOTOS SAROLÉA**

AGENTS PARTOUT EN FRANCE

**MAISON SAROLÉA, SOCIÉTÉ ANONYME** - HERSTAL-LEZ-LIÈGE (BELGIQUE)

UNE MARQUE  
QUI S'IMPOSE

## ROYAL-SPORT

Unique en élégance et en qualité



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

Cadres entièrement brasés, raccords en acier forgé

**DEVAUX & C<sup>e</sup>**  
CONSTRUCTEURS

241 bis, Avenue Daumesnil - PARIS (12<sup>e</sup>)

LES PLUS GRANDES FACILITÉS DE CRÉDIT

Tél.: DIDEROT 37-84

Tél.: DIDEROT 37-84

GRANDS PRIX DE L'U. M. F.

LE CARBURATEUR

## AMAL

remporte les 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> places  
TOUTES CATÉGORIES

succès qui confirment les précédents:

**BOL D'OR.**: Six vainqueurs sur sept avec AMAL.  
**TOURIST TROPHY ANGLAIS.**: Tous les concurrents.  
**GRAND PRIX du MC. de LYON.**: Tous les vainqueurs (40 partants dont 39 avec carburateur AMAL)

# AMAC

SOCIÉTÉ ANONYME FRANÇAISE  
75 ter, Rue de Villiers, 75 ter  
**NEUILLY-SUR-SEINE**  
Tél. Wagram 92-42

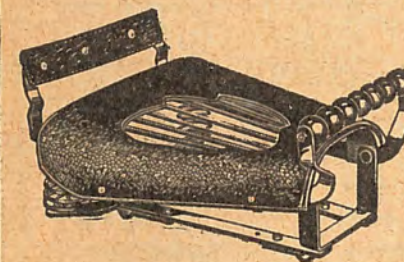
## PLANOR

continue...

Après la Selle arrière...

### le Siège arrière

A NAPPE DE RESSORTS SUSPENDUE



LARGEUR 34 cm.

F<sup>cs</sup> 85

sans dossier

Franco

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

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs



QUELQUES SPÉCIALITÉS RUSTINES

**L'EMPLATRE RUSTINES.** - Se pose à l'intérieur des enveloppes coupées ou perforées: la composition spéciale garnissant le centre de l'emplâtre obture automatiquement et définitivement la déchirure.

**L'EMPIÈCEMENT DE VALVE RUSTINES.** - A pose rapide, d'une adhérence et d'une ténacité exceptionnelles assure la pose absolument étanche des valves sur la chambre à air.

**LE MASTIC RUSTINES.** - En obturant les coupures ouvertes à l'extérieur des enveloppes, défend les toiles des ravages causés par l'humidité et prolonge la durée des pneumatiques.

BON A DÉTACHER

**L. RUSTIN** - CLICHY (Seine)  
16 bis, Rue du Bois  
Veuillez m'adresser par retour échantillons de Rustines

(spécifier) { vélo 1 Fr.  
                  { moto 2 Frs.  
                  { auto 2 Frs.                  { ci-joints

et votre brochure "L'Entretien des Pneumatiques"  
Nom \_\_\_\_\_ Adresse \_\_\_\_\_

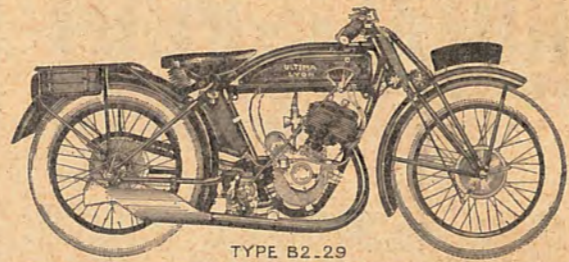
# RUSTINES

# MOTO "ULTIMA" LYON

Entièrement construite dans mes ateliers

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

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



TYPE B2.29

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 — Chèq. post. n° 15.461 Lyon

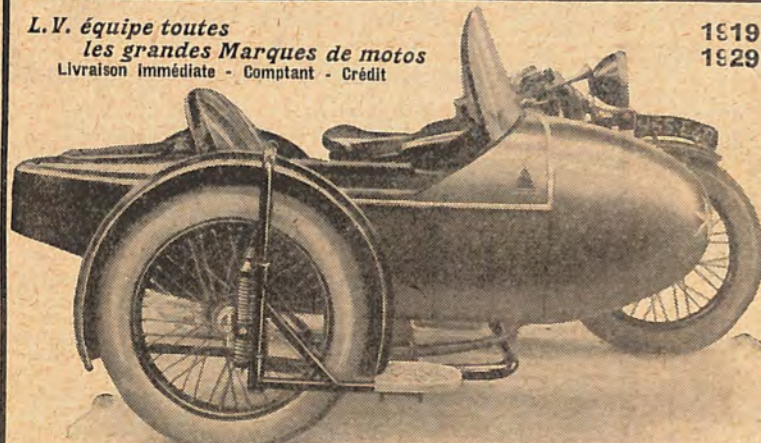
## MIEUX VAUT PRÉVENIR QUE GUÉRIR...

### Motocyclistes...

L'état actuel des routes est un danger pour la conduite en tandem et une source d'ennuis pour la santé de votre passagère... aussi les célèbres Side-car "L.V." s'imposent pour le long Tourisme et le Sport. Vous conserverez avec votre Motocyclette le plaisir de la conduite en solo et la satisfaction de transporter aisément et confortablement votre famille en toute sécurité.

L.V. équipe toutes les grandes Marques de motos  
 Livraison immédiate - Comptant - Crédit

1519  
1529



Louis VANNOD, 35, rue Arago - PUTEAUX

### MODÈLE ET PRIX UNIQUE

FRANCS 2.500 COMPLET

- Carrosserie profilée 1 place 1/2
- Capote - Pare-brise - Châssis Standard - Roue suspendue
- Moyeu Abroche - Marchepied
- Pneu 700x100 — Montage -- sur toutes motocyclettes --

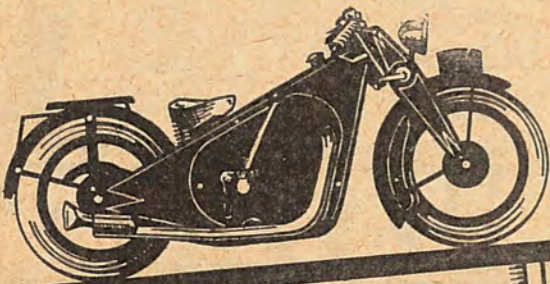
CATALOGUE FRANCO

### Un châssis comme l'auto

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

**Maurice BONNIN**  
 21, rue Victor Hugo -- PUTEAUX (Seine)

Constructeurs : Etablissements BLAVIER  
 Société au capital de frs 7 000.000 -- BRUXELLES



# LA MONDIALE



# Tarif des Insertions

**AVIS IMPORTANT.** — Les annonceurs sont informés que dorénavant, aucune réclamation ne sera acceptée pour erreur s'ils ne se conforment pas aux indications suivantes  
 1° Utiliser une feuille de papier de format commercial de 21 sur 13  
 2° Ecrire sur la largeur en haut : la rubrique et le numéro dans lequel elle doit passer.  
 3° Dessous, l'annonce très lisible, de préférence en caractères d'imprimerie avec nom et adresse.  
 Si l'annonce doit passer plusieurs fois, la recopier sur autant de feuilles séparées.  
 Aucune réclamation ne sera acceptée si l'annonce n'est pas conforme aux indications ci-dessus.  
 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.

### 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.

### TARIF

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

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

**MOTOS**  
*Saroléa*  
 Magasin de Vente :  
**F. DELAUNAY**  
 62, Rue Rochechouart - PARIS (9<sup>e</sup>)

**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-BRISÉ  
**Fernand RICHARD**  
 139, Av. d'Italie, Paris, 13<sup>e</sup>, T., Gob. 26-00  
 Envoi du Catalogue contre 0 fr. 50

### MOTOS A VENDRE

- Brought supérieur, 2 cyl. Jap. dern. mod., com. nve. équip. luxe, vit. 140 km., 18.000 fr., à prof. 9.000 fr. Rondier, 52, quai du Barrage, Joinville (Seine).
- B. S. A. 5 CV, à vend., fics, 4 tps, 1<sup>re</sup> série S, avec ou sans sidé, mod. 1927, t. h. état. S'adres. Concierge, 131, r. Cambronne (15<sup>e</sup>).
- B. S. A. 5 C.V., 3 vit., sortie rev., déb. main phare Luxor, sac caval., acces., t.-sad, rétroviseur, ass. payée av. 1930, Imp. payé oct. 29; p. essai écr. Poencin, 48, rue St-Placide, Paris (6<sup>e</sup>).
- B. S. A. 5 CV, 3 vit., tr. bon

**N'ACHETEZ PAS VOS MOBILIERS chez LIAUDOIS mais achetez-les chez 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

**LE DURACUIRE**  
 Une référence de plus :  
 « Je vous envoie une référence de premier ordre quant à la solidité de votre casque DURACUIRE.  
 « A la course de Toul-Nancy au virage de Gondreville pris à 100 km à l'heure j'ai accroché mon repose pied et j'ai chuté la tête en avant et parlant, la première. La bande de caoutchouc mousse a amorti le choc, la carcasse est bosselée, le cuir éraflé, mais je n'ai aucune bosse ni éraflure à la tête.  
 « Inutile de vous dire que je ne m'en sépare plus et, je vous envoie tous mes remerciements de m'avoir fourni ce casque réel- au point qui, dans cette chute m'a sauvé la vie. E. LEBLANC.  
 Agent Motos. - NANCY

Modèle en Garnicuir. . . . . 90 fr.  
 Raglan Moto. . . . . 275 fr.  
 Culotte. . . . . 190 fr.

Ces prix sont ceux de vêtements SUR MESURE  
**SPECIALITÉ DE VÊTEMENTS CUIR SUR MESURE**  
 Notice franco : CHAILLOU, 34, place du Marché Saint-Honoré, PARIS

**LES MEILLEURES MOTOS**  
 GILLET - TERROT - SOYER - GNOME - MOTOCONFORT  
 NEUVES ET D'OCCASION  
 COMPTANT ET CRÉDIT  
 S'ACHÈTENT CHEZ  
**RÉMY** 21, rue de Tlemcen, PARIS  
 — Tél. : MÉNIL. 76-39 —

état mécan., réserv., émail., écl. mag., compt. O. S. avec side, bien susp., 2.500 fr. Maurice, 17 bis, bd de Champigny, St-Maur.  
 D. F. R. moteur train, 350 cmc., bon état, 1.200 fr. Lagier, 9 av. Denis-Lassoy, Courbevoie (Seine).  
 Dollar 2 CV 1/2, supers., culb. r., 1.700 km., comp. équip., 1/2 bal., écl. t. s., c. nve, 2.000 fr., 5, r. Regley, Gagny (S.-et-O.).  
 Occas. nve Dresch 1929, à part. 1.900 fr.; Automoto 4 CV, 2.500 fr., facil. paiement. Chenel, 178, rte de la Révolte, Levallois.  
 Favor 175 cmc., gte, ess. t. dist.; R. C. 4, à 4 l., tr. puis., 2 vélo. hom., 1 ap. 6x9, 1 mont. O. S. auto, le tout 1.700 fr. Saillard, Vitry (Loiret).  
 Cse voit. Gnome Rhône, 500 cmc., culb. D. 4., sp. surb., écl. Marelli, klaxon Bosch, rech., 6.300 fr. S'adres. à 9 h. ou 2 h. Carassus, 22, r. Pinel, Paris (13<sup>e</sup>).  
 Gnome-Rhône 500 cmc., équip. complet. Hinker, Champagne-s-Oise (S.-et-O.), bas px.  
 Indian neuve, avec side cause décès, comme neuve, modèle récent, à laisser pour 6.500. Visible actuellement chez Poinard, 4, rue Larochele.  
 Indian occas. excep., 600 fr. S'adres. Durier, 2, r. Landy, Saint-Ouen (Seine), apr. 18 h.  
 J. Thomann spéc., 350 cmc., cadre à bere. surb., fourche à amort., réglable, support-guidon,

**MOTOCYCLISTES!...**  
 Exigez la Pompe  
**Mistral-Moto**

**ÉCOLE DE MOTOS** G. AUGOYAT  
 — MOTOS DES GRANDES MARQUES —  
 (OUVERT LE DIMANCHE, FERMÉ LE MARDI)  
 8, Avenue Dorian - PARIS (12<sup>e</sup>)  
 (FACE MÉTRO NATION)

...AGENTS ! Demandez le Catalogue Général avec Prix (sans concurrence)

— des PIÈCES DÉTACHÉES neuves et garanties pour Motos —

# HARLEY-DAVIDSON

Agence Générale Française "ROYAL ENFIELD"

Téléphone : GALVANI 55-52

Établissements PIERRE PSALTY, 271. Boul. Péreire. Paris (Métro : MAILLOT)

Magasins de vente **SOYER & C<sup>IE</sup>**

6, Avenue de la Grande-Armée, 6  
PARIS Tél. Wagr. 69-17

PRÉSENTATION

de tous les Modèles **SOYER**

Comptant et crédit

Formalités de permis de conduire gratuites

Toujours de bonnes OCCASIONS

en toutes marques

**SPECIALITÉ de FÉTICHES**  
OUVERT LE DIMANCHE

2 colliers, réserv. 12 lit., roues 650x65; pneus Strong, selle Terry, moteur 2 tps, dble échap., c. par chaîne, permettant le gd tourisme, cataloguée 5.700 fr., n'a jamais servi, garantie à céder 4.000 fr. Service commercial de Moto Revue, 51, rue Vivienne.

Magnat-Debon 350 cmc., sport conf. éclair., compt., nomb. accés., gar. en part. état, pneus et chaîne nfs, à vend. 3.500 fr., ese maladie. R. Grenier, 20, r. Havre, Elbeuf (S.-I.).

Monet-Goyon 350 cmc., 4 tps, mod. 28, s.-sport, superb. occas., compt., tan-sad, éclair. Maglum, luxe. Blangeot, 54, bd Galliéni, Argenteuil.

Monet-Goyon 175 cmc., 2 vit., parf. état, t.-sad, pare-ibes, écl. électr., bas prix. H. Gresle, 14, r. Des Ecoles, Charenton (Seine).  
Moser 250 cmc., 2 cyl., 4 tps, 2 vit., débray. Kick, ch., courrole, b. état, 1.000 fr. Julliard, 23, r. Estrapade.

Motobécane 175 cmc., 2 vit., éclair. électr., tan-sad, stop., ch. rech., assur. payée jusqu'à mars 29, 1.350 fr. Tertois, 45, rue de Paris, Bagneux (Seine).

1.000 cmc. Motosacoche, side-car, avec écl. électr., capote, pare-brise et roue rech. en parf. état, px 5.500 fr., cyclecar Soriano, sport, 3 pl., détaxable à 5 CV, bon état, px 3.000 fr., reprendrais en compte moto moderne, 350 ou 250 cmc., 4 tps. Largeot, 4, Gde-Rue St-Maurice, (Seine). Tél. 59.  
New Map culb. 350 cmc., 2 tubes, 120 km.-heure, tan-sad, mod. 28, 5.000 fr. René, 3, r. Simon-le-Franc.

Norton 500 cmc., nomb. accés., état parf., pressé. Blanc, 14, r. Minimes, Paris (3<sup>e</sup>).

Peugeot 110 cmc., gar. 800 fr., visib. chez Habert, 78, av. Ternes, Paris.

Saroléa 500 cmc., équip., b. état, 2.300 fr. P. Gayaudon,

**"Skilfo"**  
ACCESSOIRES pour MOTOS  
— CHARLEVILLE —

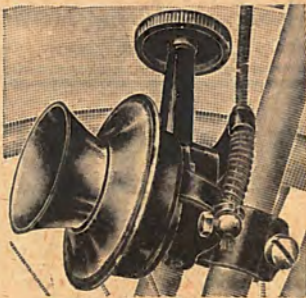
CATALOGUE FRANCO

MOTOCYCLISTES !!

LE

**"ROTAPHONE"**

LIBÈRE LA ROUTE



VIBREUR AUTOMATIQUE

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

**VANGIN & SOUDY**

Constructeurs

:: LYON ::

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

55, r. St-Jacques, Paris (5<sup>e</sup>);  
sauf sam. après-midi et dimanche.  
Saroléa 500 cmc., magnéto Bosch, ent. équip., état de neuf, px int. Camors, 31, r. Villiers, Neuilly-sur-Seine.

Terrot 250 cmc., type Ch. de F. 1927, 3 vit., ch.-ch., 2 échap., magn. Bosch., carb. Amac, sé. Terry, écl., klaxon, t.-sad, pte-bidon, etc., valeur 4.600 fr., cède 2.600 fr., ess. à vol., soir 7 à 9 h. André, 299, r. St-Jacques, Paris (5<sup>e</sup>).

Terrot 500 cmc., jap. culb., accés., éclair. Soubitez, gde puissance, état de neuf absolu. Flachat, 87, avenue Ph.-Auguste, Paris (11<sup>e</sup>).

Terrot 3 HP, 2 tubes F. S. O., 1929, 700x100, plombée, gte usine, 3.650 fr. Cruey-Casé, 6, Orléans.

Terrot 350 cmc., lat., accés., éclair., compt., i.-sad, sacoches ass. payée, vendue cse empêch., famille, 4.700 fr., état neuf. Tafanel I. R. J.-César, Paris (12<sup>e</sup>); visib. t. l. j.

Terrot 350 cmc., 2 échap., sortie avril, pas roulé, abs. nve, réserv. nickelé, compt., montre, tan-sad, éclair., etc., t. b. prix; P. S., 2 vit., marche parf. moteur, rev., 750 fr. Dagorno, 36, r. Laugier, Wag. 38-27.

Terrot 250 cmc., tte équip., bon état. L. Adam, 11, bd Edgar-Quinet.

Terrot 350 cmc., J.A.P. culb., compt., pneus 700x100, b. état, 3.800 fr., à déb. Robert, chauffeur, 80, r. Université (7<sup>e</sup>); t. l. j., 9 à 11 h.

Triumph 4 CV, side, p. conf., ch.-ch., 3.000 fr., 16, rte de la Plaine, Vésinet (S.-et-O.).

Motos 2 CV, 2 tps, 2 vit., débr., b. état de marche, bas prix, ese décès, visib. t. l. j., 18 h. 30 et sam. apr.-midi. Bérard, 34, r. Pabst, Asnières (Seine).

Sunbeam, B. S. A., 5 CV, ch.-ch., ét. neuf, acc., 1.800 fr.



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

47, r. J.-Vallès, St-Ouen (Pte Clignancourt).

Chauff. taxi vend moto pr. achat voiture, Terrot 350 cmc., écl., av. t.-sad Terry, sacoch., compt. Jaeger, 4.000 fr.; voir à tte hre, 212, rue de Belleville.

15 motos neuves à solder: Motoconfort, Soyer, Gillet Herstal, Terrot, Gnome D. 4. et D. 3. Occasion: Soyer, 350 cmc., 28, c. nf., 3.800 fr.; Harlette Geco, 250 cmc., culb., 1.850 fr.; Motoconfort, 4 HP, nve, 2.500 fr.; F. N., 350 cmc., culb., 4.200 fr.; Motoconfort, 4 HP, 1.550 fr.; Terrot, 350 cmc., Jap, conf., 4.200 fr. achat, échange, motos modernes. Rémy, 21, r. Tlemcen (20<sup>e</sup>). Tél. Mémil. 76-39.

Gnome 250 cmc., 3 vit., freins moyens, pneu bal., roulé 1.000 km., ém. et nick., état neuf, 2.900 fr., av. 12 mois crédit; n. p. écrire, voir M. Barre, 123, brd National, St-Maur (Seine).

Favor 3 CV, 250 cmc. 1928, 3 vit., écl. électr., t.-sad, rep-pieds, dble échap., neuf, très jolie mach., 1.850 fr., march. impec., 700 fr. comptant, le solde en 12 mois; n. p. écrire, voir M. Barre, 123, bd National, St-Maur.

Terrot 250 cmc., pn. bal., 27x4, 3 vit., juillet 28, émail et nickel, intact., 2.900 fr., 900 fr. comptant, le solde en 12 mois; n. p. écrire, voir M. Barre, 123, bd National, St-Maur (Seine).

Douglas E. W. 606 cmc., la plus silencieuse de Paris actuellement flat-twin, état mécanique et émail parfaits, convient à acheteur soigneux, machine de ville et tourisme élégant. David, 46, route de Châtillon, Malakoff.

Moto Soyer 250 cmc, 2 temps chaîne-courroie nombreux accessoires, 2 selles Terry, compteur O. S. Magondeaux 250 l. phare; parfait état mécanique, prix intéressant. Visible tous les jours, 23, boulevard Edgar-Quinet.

CYCLECARS ET VOITURETTES

Alcyon sport, 2 tps, dble échap., compl. équip., 2.000 fr., ét. mécan. parf. Nazet, 70, Gde-Rue, Pré-St-Gervais (Seine).

Amilcar gd sport, freins av. ou éch. c. Morgan grand sport, avec soul. à Versailles, 16, rte de Ruell.

Torp. commerc., 10 CV De Dion 25, écl., dém., 5.500 fr., reprend bonne moto. Moretti, 110, rue Martre, Clichy (Seine).

Morgan air, direct. démult., écl. révisé, état neuf, 3.800 fr. Hugrou, 34, r. Croix-Nivert, Paris.

Morgan air, état neuf, à enlev. de suite, dble emploi, p. 3.200 fr. Lejoncour, 45, rue Traverse, Brest.

Morgan eau, bon état, écl. électr., de suite, 3.200 fr. Creach, 13 bis, r. Pitois-Ablon (S.-et-O.).

Morgan eau, mot. Mag., écl. Mag., capote, montre et accés., parf. état de marche, 3.600 fr. Berrier, 8, rue de Duras, Paris (8<sup>e</sup>).

Peugeot type 172, 4 CV, t. b. état, mécan. Bibendi., 4.500 fr. Ecrire Lardillier, 4, rue Aigle-d'Or, St-Germain-en-Laye (S.-et-O.).

9 CV Scap, culb., 4 pl., dém. écl., amort., px tr. int., 13, r. Louis-Dupont, Clamart (Seine).

Sima-Violet sport, car Duval, 300 km., écl., dém., compt., 5 pneu Duco nf, pr. rd. vs. Maigret, 25, r. Pastourelle, Paris.

6 CV 4 cyl., sport, pte course, 4.000 fr., châssis, cycl. s. moteur, 5 pneu, 1.000 fr., vélo dame, 225 fr. Diétrich, 19, Mathur. Moreau, Paris.

SIDECARS

B. S. A. side, 5 HP, ch.-ch., imp. payé, gros pneu, 1.800 fr. Marcou, 28, av. Gambetta, Montrouge; sam. apr.-midi, dimanche matin.

ON DESIRE ACHETER

Suis acheteur side occasion, faire offres, avec détail. Bestelle 89, r. Dareau, Paris (14<sup>e</sup>).

J'achète Dresch ou 250 cmc. 1929, à votre prix d'achat, si vous avez besoin d'une 350 ou 500 cmc. neuve, 178, rue de la Révolte, Levallois.

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

DIVERS

Porte-bagages et 2 sacoches de Dollar, 350 cmc., n'ayant pas servi, 50 fr.; vis. le soir. Charrier, 17, r. Savoie (6<sup>e</sup>).

Dynamo Nort East, 12, v. Magn. Avia. mono, 120 l., bout. Magondeaux et phare 100 fr. Pierre, 61, r. Haut-Pas, Dieppe (S.-I.).

Partic. vend pièces A. B. C. cadres, fourches et divers. Ecrire pour liste des pièces, Andrey, 23, rue de Choiseul, Paris.

Matériel A. L. pour Super-hétérodyne, 7 l., neuf, complet, moteur essence 1 CV, cse décès, pressé, bas prix. Mme Gauthier, Senon-Lamoura (Jura).

Compt. E. D., gros mod., route 700, neuf, 150 fr. Bono, Société Générale, Saintes (Ch.-Inf.).

MOTOS A VENDRE

A. B. C. 2 cyl., culb., éclair. élec. batt., klax., pneus bal. neufs, le tout t. b. état, bas prix. L. Gautier, 4, r. Gull-Bertrand, Paris (11<sup>e</sup>).

Aiglon A. 70, type 29, ét. nf. écl. Marchal, tansad. Lefranc, ingénieur, 17, r. Hôtel-de-Ville, Neuilly-sur-Seine.

Cleveland 750 cmc. bleu b. état, Soubitez, tansad, W. V., bipl., pneu 28x3, valeur approx. 13.000 fr., 4.000 km., laissée à 8.000 fr. 1, rue de Steinkerque, Paris.

Delage 175 cmc., mot. 4 tps, occas. unique. Gnome 500 cmc., gd sport, 4.200 fr., plusieurs occas. 9, r. Cousin, Clichy (1 min. porte).

Dollar 2 CV, 1/2, supers., culb., rle 1.700 km., comp. équip., 1/2 bal. écl., tansad, c. nve. 2.000 fr. 5, r. Regley, Gagny (S.-et-O.).

Dollar 2 CV, 1/2, à culb., tsad, éclair., vendue p. cse départ, 1.000 kil. 2.200 fr. Maguin, 7, av. Quihou, Saint-Mandé (Seine).

Dresch, roulé à peine 500 km., écl. électr., sous gar., tr. soignée, part. vend., c. départ ét. 3.000 fr. à déb., vis. 45, r. Gambetta, Le Mans.

F. N., M. 60, à culb., 4 CV, 27, état abs. neuf, pneu bal., écl. électr., tsad, sacoches, compt., porte-bag. spéc., porte-bidon huile, réserv. essence, en suppl., occ. except. de tte conf., px net 4.800 fr., le matin jusqu'à midi. 108, r. Sèvres ou écrire pour rendez-vous, Renier, 4, rue d'Alleray, Paris (15<sup>e</sup>).

F. N., M. 70, neuve, 3.800 fr., cse départ. 189, av. Neuilly, Neuilly-sur-Seine, après 6 hres le soir.

F. N., 67 B., 500 cmc., surb., 715x115, écl. électr., compt., tsad, com. nve. Chopin, 7, r. Théop.-Roussel, Paris (12<sup>e</sup>).

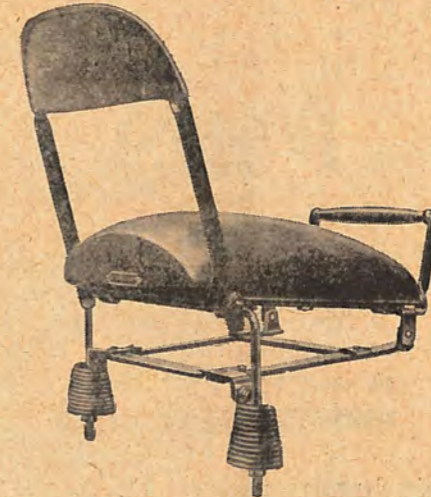
Gillet-Herstal 350 cmc., tour du monde, exc. état, pneus neufs, tsad, etc., aff. de conf., ess. à vol. 3.200 fr. Conques, 6, Cité Hauteville.

Pour le grand Tourisme

## Le Super Moto STRAP

avec ou sans dossier

Suspension réglable, ressorts dans la garniture du siège

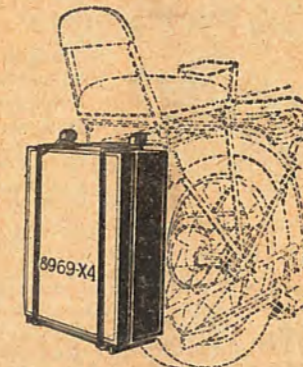


## La MOTO MALLETTE

et son support amovible

Légère

Étanche



De par sa position sur la machine elle ne gêne pas la conduite - Sa construction est semblable à celle des malles pour Autos. Le support amovible s'enlève en quelques minutes.

Adaptation gratuite du support dans nos ateliers

**BÉRARD F<sup>res</sup>**, 20, rue d'Armenonville,  
NEUILLY-sur-SEINE

Tel. : Wagram 94-16 et 65-12

**DETRUCHE** LE SPÉCIALISTE RÉPUTÉ **RÉPARATIONS**  
Agent des grandes Marques  
VENTE à CRÉDIT - PIÈCES DÉTACHÉES - MISES au POINT - Ouvert le Dimanche jusqu'à midi  
DANS VOTRE INTÉRÊT, Rendez-lui visite: 119, Faubourg Saint-Martin - Téléphone Nord 81-07 - Maison fondée en 1908

SPECIALITE 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

Nous avons quelquefois des...

**BMW** 

D'OCCASION

OCCASIONS DE LA SEMAINE

R 47 - 500 cc. SPORT. Complète avec  
équip. électrique "Bosch". 10.000 fr.  
R 52 - 500 cc. TOURISME. Compl.  
avec équip. électr. "Bosch". 9.000 fr.  
R 62 - 750 cc. TOURISME. Compl.  
av. éclair. électr. "Bosch". 10.500 fr.  
R 57 - 500 cc. SPORT. Complète avec  
équip. électrique "Bosch". 11.000 fr.  
Toutes ces Machines proviennent  
de reprises et sont vendues avec les  
mêmes garanties que les Machines neuves.

BASTIDE 56, Boul. de Cléchy  
PARIS

Gnome-Rhône 500 cmc., 1927,  
état neuf, avec ou sans side,  
écl. élect., au plus offrant. Bour-  
din, 26, r. Frémicourt, Paris (15°).

Gnome-Rhône 500 cmc., rév.,  
écl. élect., tansad, par-jamb.  
1.800 fr., prend. moto moins  
forte en compte. Torchon, 24, av.  
Pont de Flandre, Paris.

Gnome-Rhône 500 cmc., équip  
compl. Hinker, Champagne-sur-  
Oise (S.-et-O.). Bas prix.

Griffon 2 CV., parf. état.  
Novaretti, 18, r. Réunion, à part.  
19 heures.

Griffon 6 HP., avec side mo-  
derne, t. b. état. 3.600 fr. Ecrire  
pr visite, Jonval, 91, r. Fg-St-  
Martin, Paris.

Griffon 125 cmc., 2 CV.,  
débray. parf. état mécan., acces.,  
peu roulé. 900 fr., vis. sam. apr.  
midi. Roger, 27, r. Pierre-Dupont,  
Suresnes (Seine).

Harley-Davidson, side, pneus  
neufs, peinture nve. 2.500 fr.  
Filliaert, 20, r. Honoré, Pantin.

Indian, solo, mot. rév., à  
neuf, tr. bas prix. Valre, 31, r.  
Robert-Sindet, Paris (15°).

Jean-Thomann, sport, 3 vit.,  
s'adress. Dessessard, 31, r. Beaune.

Monet-Goyon 2 CV., 2 vit.,  
p. j., écl., tr. b. état. 1050 fr.  
Truchot, 11, r. Solférino, Billan-  
court (Seine).

Monet-Goyon 350 cmc., 4 CV.,  
tsad excel. état, px 3.200 fr.  
Charlet, 26, r. Langlier-Renaud,  
La Plaine Saint-Denis (Seine).

Pourquoi chercher pour ven-  
dre ou acheter, il n'y a qu'une  
seule maison dont les prix défient  
la concurrence. Agence des prin-  
cipales marques Soyer, Rhony's,  
D. S., Malterre, Clément-Gla-  
diator, Terrot, Marc, Moto-  
bécane, etc., c'est chez Pierre.

6<sup>e</sup> ANNÉE

LE NUMÉRO :  
2 FRANCS

L'actualité  
**Automobile**

SUPPLÉMENT MENSUEL

DE **MOTO**  
REVUE

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

ABONNEMENT, 12 N<sup>OS</sup> : 20 fr.

Le demander chez votre libraire ou 51, rue Vivienne, PARIS (2<sup>e</sup>)

La longue Expérience (10 Ans)...

de la Marque

**BAGGI-SAMYN**

A CONTRIBUÉ POUR OF-  
FRIR aux MOTOCYCLISTES Une Machine de Marque



Munie des derniers Per-  
fectionnements et des  
meilleurs Accessoires :  
Boîte Burman ; Mo-  
teurs : J.A.P., Black-  
burn, L.M.P., Moser  
AUX PRIX INCROYABLE-  
MENT BAS DE :

4.250 FR. type 250 cmc à culbuteurs, moteur Moser. Boîte  
BURMAN, pneus ballon 700x100.

4.750 FR. type 350 cmc à culbuteurs, moteur L. M. P.  
Boîte BURMAN, pneus ballon 700x100.

Adresser votre commande directement à l'Usine

**BAGGI-SAMYN** 81 bis, Boulevard de la République  
LA GARENNE-COLOMBES (Seine)

Ou aux Magasins de l'Agent pour Paris :  
**CENTRAL-SPORT**, 6, rue des Petits-Champs, PARIS

VENTE AU COMPTANT ET A CRÉDIT

**HARLEY-DAVIDSON**  
MOTOS Neuves, Occasions  
Pièces d'origine  
HARLEY-DAVIDSON, 22, R. Picpus, Paris-12<sup>e</sup>

LA CHAÎNE  
**YELLOW**  
Toujours en Stock  
O. C. F.  
54, Rue Louis-Blanc, 54  
PARIS (10<sup>e</sup>)

Au Garage Renouvier, 4, rue  
Charles-Renouvier, Paris, tél. Roq.  
07-67.

Monet-Goyon 350 cmc., mot.  
Mag., culb., éclair. élect. selle  
et tansad Terry, compt. Jaeger,  
parf. état. S'adres. Morteau, 35, r.  
Abbesse (18<sup>e</sup>).

Monet-Goyon 2 CV., tsad,  
compt., écl. Magond., av., ar., etc.  
1.600 fr., vis. t. l. j. apr. 3 h.  
11, r. du Cormoran, Maisons-Alfort  
(Seine).

Monet-Goyon supers., 3 vit.,  
2 échapp. 1.800 fr. Pascal, 11, rue  
du Progrès, Drancy (Seine), 17  
hres.

Monet-Goyon 350 cmc., Mag.,  
tour., pn 27x4, éclair., tansad.  
3.700 fr. S'adress. 49, r. Lannois,  
Levallois.

Monet-Goyon, 350 cmc., 4 tps,  
1927, acc. parf. état, bas prix.  
57, av. J.-Jaurès, Arcueil (Seine).

Monet-Goyon 1928, 175 cmc.,  
Champion de France, neuve, tte  
équipée, éclair. élect. 2.000 fr.  
Bourdin, 26, r. Frémicourt, Paris  
(15<sup>e</sup>).

Motobécane Blackburne, 5 CV.,  
1928, nomb. acces., px à déb.,  
au plus offrant. Roland, 9, bd de  
Verdun, Neuilly-sur-Seine (Seine).

- Pour la Moto -

**SERVO-FREIN**

**PERROT-PIGANÉAU**



POSE RAPIDE  
à l'avant de toutes Motos

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

AGENCE DIRECTE  
et spécialiste  
des Motos  
Achat - Échange  
Crédit  
**FN**  
CRÉDIT UNIQUE  
MÊME PRIX  
QU'AU COMPTANT  
Conditions spéciales au Comptant

**GILLET-HERSTAL**  
AUX  
MÊMES CONDITIONS

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

PIÈCES POUR MOTOS  
**INDIAN**  
NOUVEAU STOCK  
TRÈS IMPORTANT  
**PAUL BÉALÉ**  
100, Avenue des Ternes  
Catalogue avec Photo sur demande  
Ouvert le dimanche.

Lorsque vous lirez ce  
Numéro de  
**MOTO-REVUE**  
songez que son beau  
supplément mensuel  
de Juillet...

L'actualité  
**Automobile**

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

LE SUPERSILENCIEUX ;  
LE TAN-SAD à double suspension intégrale  
réglable selon le poids du cavalier et  
LES REPOSE-PIEDS élastiques pour le conducteur et  
le passager de moto.

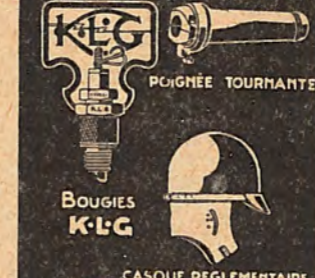
**E. CERRETI**

sont en vente partout et aux Usines  
CERRETI & VALEN 204, Bd St-Denis, à COURBEVOIE (Seine).  
Téléphone Défense 14-17  
Se méfier des contrefaçons, Exiger la marque CERRETI, avec étoile 5 points

**JEANJEAN MOTOS**

133, Avenue d'Argenteuil - ASNIÈRES  
Agence directe de Banlieue : Terrot, Motoconfort, Monet-Goyon, Styl'son-  
Dresch, San-Sou-Pap, La Berceuse, Clément, Griffon, etc.  
CRÉDIT - NEUF - REPRISE - OCCASIONS - RÉPARATIONS

**L. DEKTEREFF & C<sup>o</sup>**  
88 AV. DES TERNES PARIS



BOUGIES  
**K-L-G**  
CASQUE RÉGLEMENTAIRE  
"CROMWELL"  
108  
DEMANDER NOTICE  
POUR LES AUTRES  
SPECIALITÉS ANGLAISES

O. S. A. Liberty, 2 tps, 2 CV.,  
roulé 1.000 km., écl. Magond.  
px intér. 26, r. Chauveau, Neuilly.  
Peugeot 110 cmc., garantie,  
800 fr., visible chez Habert, 78,  
avenue des Ternes, Paris.

P. 105, comme nve, roulé  
300 km., compt. O. S., tsad,  
px à déb. R. Rousseau, 9, rue du  
Petit-Vaux, Epinay-sur-Orge (S.-  
et-O.).

Pierme J. A. P., 250 cmc.,  
4 tps, ch.-ch., boîte Staub,  
3 vit., tte équip., excell. état.  
2.400 fr. S'adress. 6, Cité Marie,  
Paris (17<sup>e</sup>).

Ravat 4 CV., courroie en parf.  
état, mécan., à enlev. 1.000 fr.  
Ecrire Ogeard, Moto Revue, n° 4.

René-Gillet, 750 cmc., ent.  
rév., pn neuf, b. état de marche.  
3.500 fr. Voir Clément, 230, bd  
Villette, Paris.

René-Gillet, 350 cmc., dern.  
mod., éclair., tsad, état neuf.  
3.990 fr. A. B. C. parf. état  
mécan. 1.980 fr. Gillot, 123, rue  
Glacière, Paris (13<sup>e</sup>).

Saroléa, 350 cmc., état neuf,  
roulé 1.500 km. 3.200 fr. Debayle,  
6, r. Jean-Dollfus, Paris (18<sup>e</sup>).

Sénéchal 6 HP., avec carros-  
serie contreplaquée, gd sport,  
pns bal., petite répar. à faire,  
à enlever. 3.000 fr. Bonnard R.  
Bécourt, Albert (Somme).

Soyer 250 cmc., boîte 2 vit.,  
pn. n. 1.500 fr. Griffon 175 cmc.,  
monovit. 600 fr. Henri, 36, r.  
d'Amiens, Breteuil (Oise).

S. S. P., sport spéc., éclair.  
Novi, Jaeger. S'adress. Concierge,  
4, rue Mignard, Paris (16<sup>e</sup>).

Terrot J. A. P., 350 cmc.  
Triumph B. S. A. Sunbeam,  
solo et side, repris en compt.  
ttes motos. Angel, 119, r. Flandre,  
Paris.

Terrot, occas. 3 HP. 1.650 fr.,  
mot. 2 tps, tr. bon état de marche.  
S'adress. le soir, 18 h. 30, ou le  
dimanche matin, Danger, 20, rue  
des Lilas, Paris (19<sup>e</sup>).

Terrot 500 cmc., dble tube,  
écl. élect. Soubitez, sortie mai 28  
tr. nomb. acces., excel. état mar-  
che. 5.800 fr. De Combaud, 6, pl.  
St-Sulpice, Litré 08-12.

Terrot 350 cmc. 3.000 fr.

AGENCE -  
DES MARQUES

FN - GILLET-HERSTAL  
MONET-GOYON  
MOTOBÉCANÉ  
MOTOCONFORT  
DOLLAR-CLÉMENT  
- SAROLÉA -

Stock complet  
de  
Pièces détachées

Pièces Moteurs JAP  
- Pièces Boîtes : -  
ALBION - GM  
PICARD - STAUB

Pièces pour  
Carburateurs AMAC  
- GURTNER -

Chaînes RENOLD  
- BRAMPTON

Huiles CASTROL  
- KERVOLINE

Éclairage Électrique  
- NOVI -

Tous les Montages  
et toutes les Pièces  
en Magasin.

Silencieux J.M.J. à  
échappement libre  
jacultatif.

Tous diamètres de tubes  
- Pose immédiate -

AGENCE EXCLUSIVE

**A. PREVOST**

26, Av. de la Grande-Armée  
- PARIS (17<sup>e</sup>) :-  
Tél. Wagram 54-81  
(Métro : Obligado)

Magnétos  
Carburateurs  
Réservoirs

**SAGA**  
POUR MOTOS

Société Anonyme  
Grouvelle Arquembourg  
71, rue du Moulin-Vert  
PARIS (XIV)

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



**MALAKOFF**  
**AUTOMOBILES**  
 EXPOSITION PERMANENTE  
 DE  
 Terrot - Monet et Goyon  
 New-Map - Peugeot - F. N.  
 Gillet Herstal-Motoconfort  
 Soyver - Dollar - Rhonyx  
 Dresch - Guignard, etc...  
 Meilleures conditions - Leçons gratuites  
 Comptant et crédit  
 Atelier de réparations

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

**PNEUS MOTO NEUFS**  
 650 x 65 et 650 x 60, soldés: 50 fr.  
**COURROIES NEUVES**  
 pour Moto: larg. 10-19-22-24  
 Prix: le mètre, de 8 à 20 fr.  
 EXPÉDITIONS EN PROVINCE

**F. DELAUNAY**  
 62, Rue Rochecouart - PARIS (9<sup>e</sup>)

S'adres. kiosque Pont Neuf, quai  
 Gds Augustins.  
 Terrot 175 cmc., peu roulé,  
 px int., visib. sem., 9 à 6 h.,  
 2, rue Paris, Meudon. Tram 23  
 ou 32.  
 Triumph 500 cmc., parf.  
 état. 2.200 fr. Durand, 40, r. St-  
 Paul, Paris.  
 Triumph type Ricardo, side  
 luxe, parf. état, éclair. élect.  
 5.000 fr. Hellebrand, 25, r. Jus-  
 sieu, Paris (5<sup>e</sup>).  
 Utilia 250 cmc., 2 tps, strap.  
 et ph. Mag., p. roulé, 2.000 fr.  
 Vangeersdale, 10, rue Jonquoy,  
 Paris (14<sup>e</sup>).  
 350 cmc., 4 tps, 6 m., gar.  
 culb. et later., bas prix, reprend  
 Dresch en compte ou machine si-

**FAUCHER**  
 151, rue du Temple  
 PARIS  
 Spécialiste aux meil-  
 leures Conditions.  
**RÉCHAUDS**  
 Essence et Pétrole  
 POUR  
**CAMPING ET TOURISME**  
 NOTICE SUR DEMANDE

**MARC** vous présente sa  
**350. cmc., Culbuteurs, Blocs-Moteurs CHAISE**  
 Freins dans moyeux Avant et Arrière. - Magnéto M.E.A.,  
 avance variable. - Carburateur double manettes GURTNER  
 Pneus 700x100 sur jantes base creuse. - Cadre double ber-  
 ceau. - Selle PLANOR, grand Modèle. Amortisseurs,  
 Freins de direction. - Éclairage électrique NOVI.  
 Prix: 5.250 fr.

Exigez chez tous les Agents  
**LES MOTOCYCLETTES MARC**  
 Ou écrivez-nous ou venez voir aux Motocyclettes  
**MARC - 12, Rue du Plateau à VINCENNES**  
 (A 100 mètres de la Mairie)  
 TRAMWAYS - Lignes 113 - 114 - 118 - 3 - 6, etc...  
 AUTOBUS - Ligne BA (Opéra-Mairie de Vincennes)

Ouvert Samedi et Dimanche toute la journée  
 CATALOGUE FRANCO CONTRE 1 FRANC

**HARLEY-DAVIDSON** — complète la série de ses —  
 350, 500, 1.000 et 1.200 cmc.  
**La Merveilleuse 750 cc.** Idéale pour le Solo comme pour le Sidecar  
 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. Maillot 05-21 et 14-31)**

**MOTOCYCLISTES... employez les**  
**PROJECTEURS**  
**LUPPI**  
**ANTI-ÉBLOUISSANTS, SYSTÈME ÉCLIPSE**  
 — BREVETÉS S.G.D.G. —

Tous Modèles  
 - pour Motos -  
 Acétylène ou  
 Electrique  
**Générateurs**  
**Orientables**  
 Catalogues sur Demande

MANETTE ÉCRAN  
 Les Établissements LUPPI 27 bis, Rue Roux-Solgnat  
 — LYON —

**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

milair. Ag. Peugeot, 128, r. J.-Jau-  
 rès, Levallois.  
 Moto neuve, 3 CV., dble tube,  
 3 vit., gar. 6 mois. 2.560 fr.  
 Motos, 128, r. J.-Jaurès, Leval-  
 lois (Seine).  
 Tout pour motos, cadres,  
 roues, boîtes, selles, guidons,  
 4 cyl. De Dion. 900 fr. 8 HP.  
 complet garantie, moteurs 3/4/5  
 et 6 HP. Terrot 4 CV., mag.

**FAURNÉ**  
**VALENCE**  
 SIDE-CARS  
 SIÈGES-ARRIÈRE.

1.800 fr. Griffon 2 HP 1/2, 2 vit.  
 1.500 fr. Smart 2 HP, 2 vit.  
 900 fr. Indian, 1.000 fr., pièces  
 B. S. A. Triumph, Sunbeam,  
 Petitjon, 5, r. Gare de Reuilly,  
 Paris (12<sup>e</sup>).  
 Monet-Goyon sport 350 cmc.,  
 4 tps., mot. Mag., origine, freins  
 200 mm., tte équip., ch.-ch.,  
 3 vit., tr. jolie machine, à l'état  
 de neuf. 3.950 fr., av. 12 mois  
 crédit., n. p. écrire, voir M.  
 Barre, 123, bd National, St-Maur

**PARMENTIER**  
 119, Avenue des Batignolles  
 SAINT-OUËN  
 — Toutes —  
 les grandes Marques  
 de Motos en magasin  
 NEUF et OCCASIONS  
 CRÉDIT - ÉCHANGES

**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



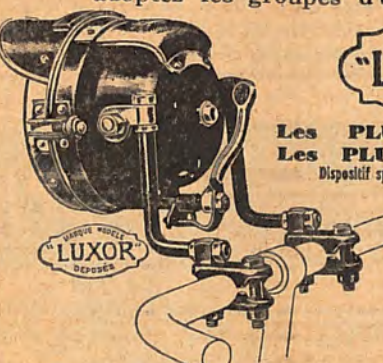
**TOUT POUR B.S.A. DELAUNAY - 62 - TOUT POUR TRIUMPH**  
 STOCK CONSIDÉRABLE  
 LES PLUS BAS PRIX  
 Expedition immédiate en Province  
 Envoi gratis du Catalogue Illustré  
 - 62 -  
 rue Rochecouart  
 PARIS (9<sup>e</sup>)

B. S. A. 350 cmc., culb. parf.  
 état. 4.500 fr. Imbernotte, 3, r.  
 Acacias, Wagram 26-52.  
 Motosacoches 250 cmc., écl.  
 ét. parf. Lion d'Or, 4, r. Acacias.  
 Le motocycliste n'est plus  
 le parent pauvre de l'automobi-  
 lisme, grâce à Pierre, Garage  
 Renouvier, 4, rue Ch.-Renou-  
 vier (20<sup>e</sup>). Tél. Roq. 07-67, qui  
 est la seule maison où il puisse  
 trouver dépannage, ouvriers  
 spécialistes pour les réparations,  
 toutes les fournitures et acces-  
 soires à des prix stupéfiants.  
 S. D. Malterre 500 cmc.,  
 3 vit., ch.-ch., pneus 27x4, écl.  
 élect., compt., tand., repose-  
 pieds, sacoches, bater., cavalerie,  
 ch. à air et pièces nves, rech.,  
 email et nickel intact. 4.300 fr.,  
 av. 1.300 fr. comptant, le solde  
 en 12 mois, ess. vol., N. p. écrire,  
 voir M. Barre, 123, bd National,  
 St-Maur.  
 Quelques prix d'occasion,  
 plusieurs 350 cmc., bloc-moteur.  
 Peugeot P. 104, de 2.800 fr. à  
 3.200 fr. Dresch, comme neuve,  
 2.800 fr. Dédé, réservoir en selle.  
 250 cmc., dern. mod. 2.300 fr.  
 Rochester, 350 cmc., 4 tps.,  
 3.300 fr. Rochester 175 cmc.,  
 2 tps., 1.300 fr. 50 autres machine-  
 depuis 800 fr. Pierre, Garage Re-  
 novuier, 4, r. Ch.-Renouvier,  
 Paris (20<sup>e</sup>). Tél. Roq. 07-67.  
 F. N. 350 cmc., culb., pneus  
 705x115, état neuf, avec comp-  
 teur, éclair. 4.500 fr. Terrot  
 350 cmc. J. A. P., chape remise  
 à neuf, tsad. 3.500 fr. Saroléa  
 500 cmc., culb. spéc., très vite,  
 p. course, éclair. Bosch remise à  
 neuf, px à déb. 10 motos, diverses  
 bas prix. Agence Saroléa, à Vin-  
 cennes. Simon, 70 bis, av. Paris,  
 réparations générales, pièces re-  
 change, etc., expertise d'acci-  
 dents.

**MOTOS AUSTRAL**  
 Demandez les PRIX SENSATIONNELS des  
 Machines NEUVES ayant fait les Expositions,  
 vendues avec garantie d'usine.  
 Vente au Comptant et à Crédit en 6 et 12 Mois  
**AUSTRAL - 7, Rue de la République - PUTEAUX (Seine)**  
 OUVERT LE SAMEDI JUSQU'À 16 HEURES

**PIÈCES POUR MOTOS**  
**INDIAN**  
 TARIF ILLUSTRÉ  
 INDIAMOTO  
 1, RUE FARADAY, PARIS (17<sup>e</sup>)  
**Motos d'occasion**  
 Terrot - Harley - B.S.A. - Triumph  
 Boîtes 2 vit., kick débr., 350 cc.  
 Chaines "Duckwork" en stock  
 Achat Comptant motos modernes  
 9, Rue Saint-  
**BEAUSOLEIL** Sabin - PARIS

**MOTOCYCLISTES, pour votre sécurité,**  
 adoptez les groupes d'éclairage  
**"LUXOR"**  
 Les PLUS ROBUSTES  
 Les PLUS APPRÉCIÉS  
 Dispositif spécial (Breveté) à manettes  
 pour éclairage  
**CODE & ROUTE**  
 Exigez-le  
 de votre  
 fournisseur  
 N. B. - Les faces Luxor munies du double robinet peuvent être  
 transformées avec le dispositif à manette, éclairage Code et Route.  
**TRAIZET & C<sup>ie</sup>, fabricants, 3, rue Tesson, PARIS-10.**



**NAVILLE & ses Fils 3, r. Sarratte, PARIS (14<sup>e</sup>)**  
 - Montage - Rayons et  
 - Rayonnage - Jantes de  
**TRANSFORMATIONS DE ROUES**  
 — POUR MOTOCYCLETTES ET VOITURES —  
 EXPÉDITIONS EN PROVINCE

les Boîtes de vitesse  
**C. Picard**  
 Demandez notice M. R. gratis  
 - 28, Rue Carnot, 28 -  
 COURBEVOIE (Seine)



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



Tri-moteur GALLAND charge utile 400 k.  
 Moteur JAP, 500 cmc., Boîte vitesse BUAMAN  
 3 vitesses, Frein sur les 3 roues Moyeu AR  
 amovible, Pneus Michelin 700 %  
 Le plus économique, Le mieux conçu.  
 16, rue Chauvolet, PARIS (15<sup>e</sup>) Ag. demand.



Citroën (taxi), B. 2, parf.  
 état. 4.500 fr. ou échange contre  
 motos ou vélos. Moto Vexon,  
 29, r. Halle-aux-Blés, Dieppe (S.-I.)  
 Amilcar grand sport, torp.  
 7 CV., graiss. sous pres., 3 pl.,  
 trègle, magnéto Bosch, 5 roues  
 neuves, tte équip., excel. état,  
 gar. pr Jolie, 13.000 fr., prend.  
 en compte moto. Pierre, 271, bd  
 Péreire, Paris.  
 Bugatti, type 27, moteur rev.,  
 accepteral échange. Landreaux,  
 Mesnil St-Denis (S.-et-O.).  
 Chapuis-Dornier, 5 CV., 3  
 roues, peint. nve, écl. élect.  
 Astruc, 49, Gde Rue, Pré-St-Ger-  
 vaix (Seine).  
 G. N., cycl. 7 CV., 2 pl., roue  
 rech., outill. b. état de marche,  
 cse dble emploi, à enlev. 1.600 fr.  
 Filieul, Inval, par Gisors (Eure).  
 Morgan, 2.900 fr., c. achat  
 voiture. Mantrant, 19, r. Blan-  
 chard, Fontenay-aux-Roses. Tram  
 86, vis. sam., dim., semaine apr.  
 19 hrs.  
 Morgan soup. later., à eau  
 mont., compt. parf. état. 2.800 fr.,  
 reprend. Dresch. Doublet, 128, r.  
 J.-Jaurès, Levallois (Seine).  
 Morgan sport, à eau, 3 pl.,  
 carros. spéc., équip. complet, à  
 céder, 4.800 fr. Bourdin, 26, r.  
 Frémicourt, Paris (15<sup>e</sup>).  
 Morgan eau réserv. 3.800 fr.,  
 sam. apr.-midi ou soir 7 hrs.  
 Groux, 15, r. des Haies, Paris (20<sup>e</sup>).  
 Peugeot cabr., 5 CV., type  
 172, confort dém., écl. élect.,  
 tr. b. état. 4.500 fr. Henry, 36, r.  
 Amiens, Breteuil (Oise).  
 Peugeot, cabr., 172 B. C.,  
 2 pl., spider pont, ar. changé  
 avant départ vac., vérifié au  
 retour, parf. état mécan., 5 r.,  
 confort, compteur, mont. acces.,  
 peint. b. état. 6.200 fr. Ducloux,  
 17, r. Strasbourg, Vincennes.  
 Tél. Bureau Paris Elysées 08-55.  
 Salmons 7 CV., type AL,  
 3 écl., dém. élect., pne 715x115,  
 occas. rare. 3.500 fr. Henry, 36,  
 Amiens, Breteuil (Oise).  
 Une seule maison en France  
 est spécialisée sur les 3 roues.  
 Les Sandford et Morgan tous mo-  
 dèles se trouvent en stock chez  
 Pierre, Garage Renouvier, 4, rue

**CAUSE DÉPART GNONE & RHONE**  
 Typ. 1929, D.3, av. sid.-car et  
 capote, roulé 900 km., sortie  
 usin. fin mars, compt. et mont.  
 Jaeger, écl. élect. Lucas, kla-  
 xon, tous acces. et outill., etc.  
 Prix irrévers. Ecr. p' rend.-vous:  
**G. WEIGERT, 5, Place de la**  
**Porte Champerret, Paris (17<sup>e</sup>).**



**MAGNÉTOS  
DYNAMOS  
DÉMARREURS**  
Toutes Marques

**A. DE SARELLO**  
90, AVENUE DES TERNES, PARIS (17<sup>e</sup>) Téléph. Wagram 01-03  
Carnot 53-57

**RÉPARATIONS**  
en 24 heures  
avec  
Garantie de 6 Mois

**SPÉCIALITÉ**  
pour MOTOS

**HALL**  
DE LA  
**VOITURETTE**  
ÉTABLIS, FONDÉS 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**

**RIVE GAUCHE MOTOS**  
174, rue de Vaugirard, PARIS (XV<sup>e</sup>)

La Nouvelle DIRECTION, pendant un mois, offre une  
**PRIME A TOUT ACHETEUR**  
d'une Moto (toutes marques) au prix du Catalogue.  
**VENDEUSE A CRÉDIT**

Solde à l'ancien stock de MOTOS NEUVES, 175, 250  
et 350 cmc, avec garantie au prix de L'OCCASION.

**ÉCOLE HENRI IV**  
POUR AUTOS & MOTOS  
Place de la Bastille  
7, Rue Jacques-Cœur, 7  
Archives 74-17 - PARIS (4<sup>e</sup>)

**AUX DOCKS DU PNEU**  
vous trouverez en toutes Marques, en toutes Dimensions  
PNEUS et CHAMBRES, pour Vélo, Moto et Auto  
**Soldes et Occasions - RÉPARATIONS**

**TOUJOURS EN DESSOUS DES COURS**  
Demander Tarif

**Maison VAYSSE**  
387, Rue de Vaugirard, PARIS (15<sup>e</sup>) — Tél. Vaugirard 41-42  
Toute commande référence MOTO-REVUE bénéficiera d'une remise de 20%

Freins av., caisse alum., moteur  
neuf, pneus neufs. 8.800 fr.  
Garage Renouvier, 4, rue Ch.-Renouvier, Paris (20<sup>e</sup>). Tél. Roq. 07-67.

Renault 6 CV., unique occas.,  
cond. int., éclair., dém., frein,  
4 roues, 7 pneus, confort, esc  
dble emploi. Dr Malet, 21, av.  
Orléans, Paris (14<sup>e</sup>).

**SIDECARS**

Sidecar 500 cmc., état neuf,  
pneus 700 x 80. 600 fr. Ch. Drouot,  
165, rte de St-Denis, Bobigny  
(Seine).

Sidecar 500 cmc., D. S. Mal-  
terre, ch.-ch., 3 vit., écl., puis.,  
compt. Jeager, fr. dir. A. F. A.  
carros., profil, pare-brise, ess.  
vol., 3 pneus, ab. neufs. 4.250 fr.,  
1.250 fr. compt., le solde en 12  
mois, aff. tr. sér. Ne pas écr.,  
voir M. Barre, 123, bd National,  
St-Maur. Cause ach. voit.

Side D. S., 500 cmc., lat.,  
fourche Drinde, com. neuv., cap.,  
pare-brise, nomb. acces., pn chamb  
5.000 fr. Naudin, 59, r. Gde Rue,  
Longjumeau.

Side Harley, bi-pl., révisé,  
tout piéc. neuv. 3.500 fr. Vincent,  
25, r. de Jussieu, Paris (5<sup>e</sup>).

Gnome side 1926, ch.-ch.,  
roulé 3.000 km., pn. neuv, bout.  
Péhu, phare acces., démont.,  
dev. cl. à débat. Robert, 59, r.  
de Villiers, Neuilly, Levallois.

F. N., carros. Bernadet, 350 cmc  
aff. lte conf. 5.500 fr. Carrons,  
45, r. des Cendriers, Paris (11<sup>e</sup>).

**PIECES POUR**  
**B.S.A TRIUMPH**  
DALBIAC, 1 rue des JARDINS S' PAUL PARIS

**HARLEY, INDIAN, F.N., TERROT  
DOLLAR, GNOME, SOYER, etc...**

Toutes Motos neuves et d'occasion, 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 — PERMIS GRATUIT

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

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

Ch.-Renouvier, Paris (20<sup>e</sup>). Tél.  
Roq. 07-67.

Sandford 1.100 cmc., surb.  
tout alum., mod. récent. Mar-  
chal, cap., pare-brise et nomb.  
transform., parf. état de marche  
et mécan., gar., 14.800 fr. à  
15.500, suivant équip. demandé  
Ecr. à t. à Léo, Germignac (Ch.-  
Inf.).

La supériorité de la 5 CV  
Deguignand est écrasante, n'en  
parlez pas sans l'avoir essayée  
chez Pierre, au Garage Renouvier,  
4, rue Ch.-Renouvier, Paris (20<sup>e</sup>).  
Tél. Roq. 07-67.

Torp. 5 HP., 3 pl. 4.500 fr.,  
de 6 à 9 heures, le sam. apré-  
midi. Raouil, 18, r. Pont-Japhet,  
Morville.

Grand Sport Spécial bordino.

**LA 5 CV. PEUGEOT**  
Comptant et Crédit de 24 Mois  
PAYABLE 500 FR. PAR MOIS  
S'achète chez : **LEFÈVRE**  
110, r. Damrémont, PARIS

**POUR LES VACANCES**  
fêtes du 14 Juillet  
**EXPOSITION & DÉMONSTRATION**  
des  
**SACOCHES PERRIN**  
1, rue de Tombouctou, 1  
— PARIS (18<sup>e</sup>) —

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

**GROUAGES  
CADRES  
Carburateur :  
"GRIFFON"  
Ressorts - Découpage  
Décolletage**

**R. BONNARIC** Agent des  
Fabriques  
3, Villa Croix Nivert-Paris 15<sup>e</sup>

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

**ILHARRÉGUY**  
91, Avenue Félix-Faure  
PARIS

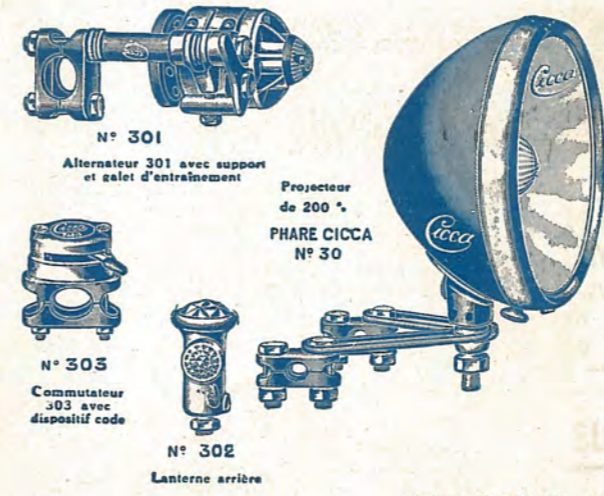
**UNUS** — **BOUGIES BLINDÉES DÉMONTABLES** —  
Pour Moteurs 2 et 4 temps à grands régimes  
En vente chez tous les Commissionnaires

Gros : **C. CHOLLET**, Fabricant, 204, Rue St-Maur et 24, Passage Hébrard, PARIS (X<sup>e</sup>)  
Téléphone : NOUD 81-24

**Les Nouveautés**  
**Cicca**

pour motocyclettes:  
**l'éclairage électrique**

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



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

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

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

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

**L'EQUIPEMENT COMPLET: PRIX** avec projecteur 200 mm : 460 frs.  
— 160 mm : 440 frs.  
Supplément pour entraînement  
par courroie . . . . . 75 frs.



98-04  
Tél. Elysées 98-05  
98-06

En vente dans toutes les bonnes maisons

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

# GNOME RHONE

## CIRCUIT DE L'AIN

ÉPREUVE COMPTANT OFFICIELLEMENT POUR LA

COUPE de FRANCE de TOURISME

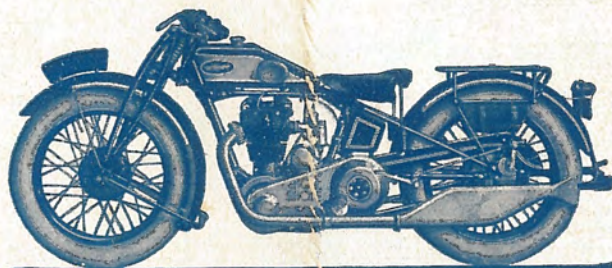
Catégorie 500 cmc.

**1<sup>er</sup>** ex æquo **BERNARD G.**  
sans pénalisation.

Catégorie Sidecar 600 cmc.

— 1<sup>er</sup> terminant seul sa Catégorie et sans pénalisation. —

**MARC**



La 500 cmc., Supersport, Type D 4.

SIÈGE SOCIAL : 34, Rue de Lisbonne — Magasin de Vente : 49, Avenue de la Grande-Armée, PARIS

LILLE :  
SUCCURSALES : 33, Rue de Paris

LYON :  
297, Av. Jean-Jaurès

MARSEILLE :  
85 bis, Rue de Rome

TOULOUSE  
6, Rue d'Aubuisson