

Les Pyrénéens sont à Maillot, Dimanche !

LE NUMÉRO

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

# MOTO REVUE

TOUS LES  
SAMEDIS

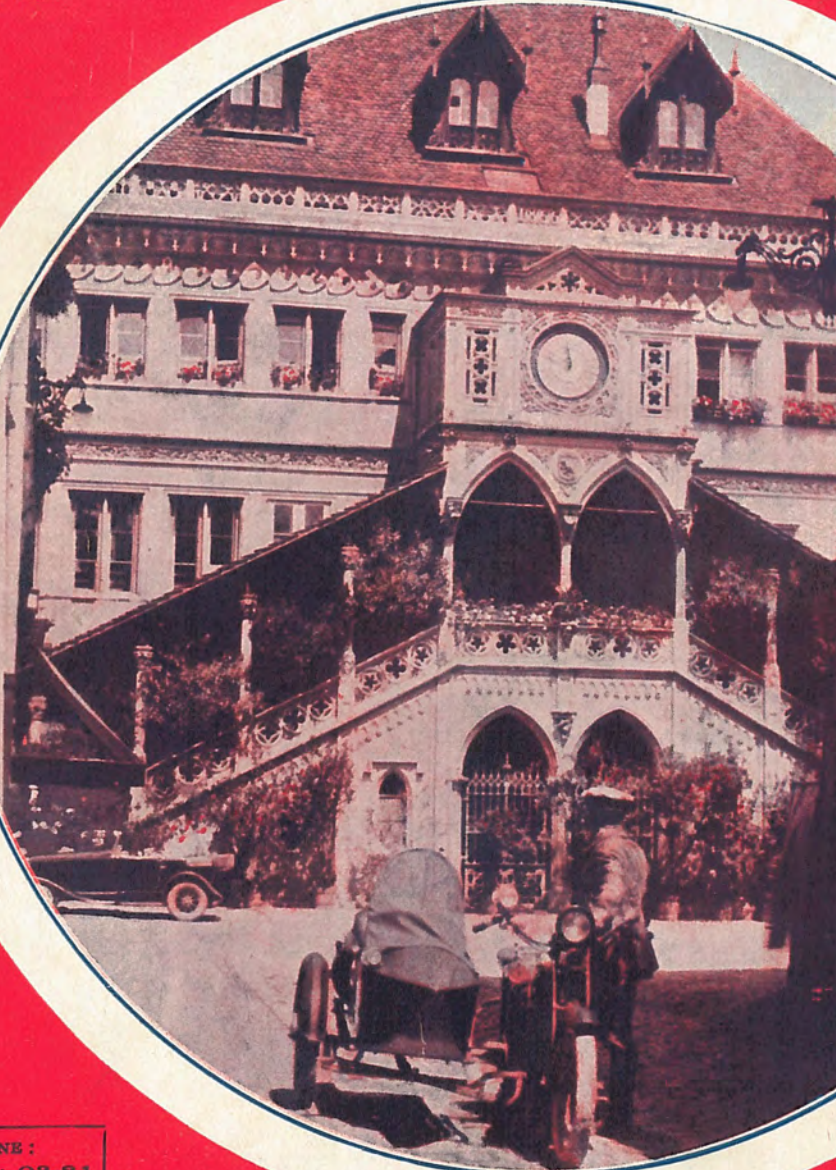
MOTOS - SIDECARS  
CYCLECARS  
ET VOITURETTES

17<sup>e</sup> ANNÉE — N° 334

3 Août 1929

et

Motocyclisme  
Automobilisme



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

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

Beaux paysages, sites pittoresques et monuments artistiques, rien ne manque en France. Mais combien de motocyclistes sacrifient leur bon goût à l'inférieure et attirante vitesse ?

# Terrot



aux ruines  
romaines  
d'EL DJEM

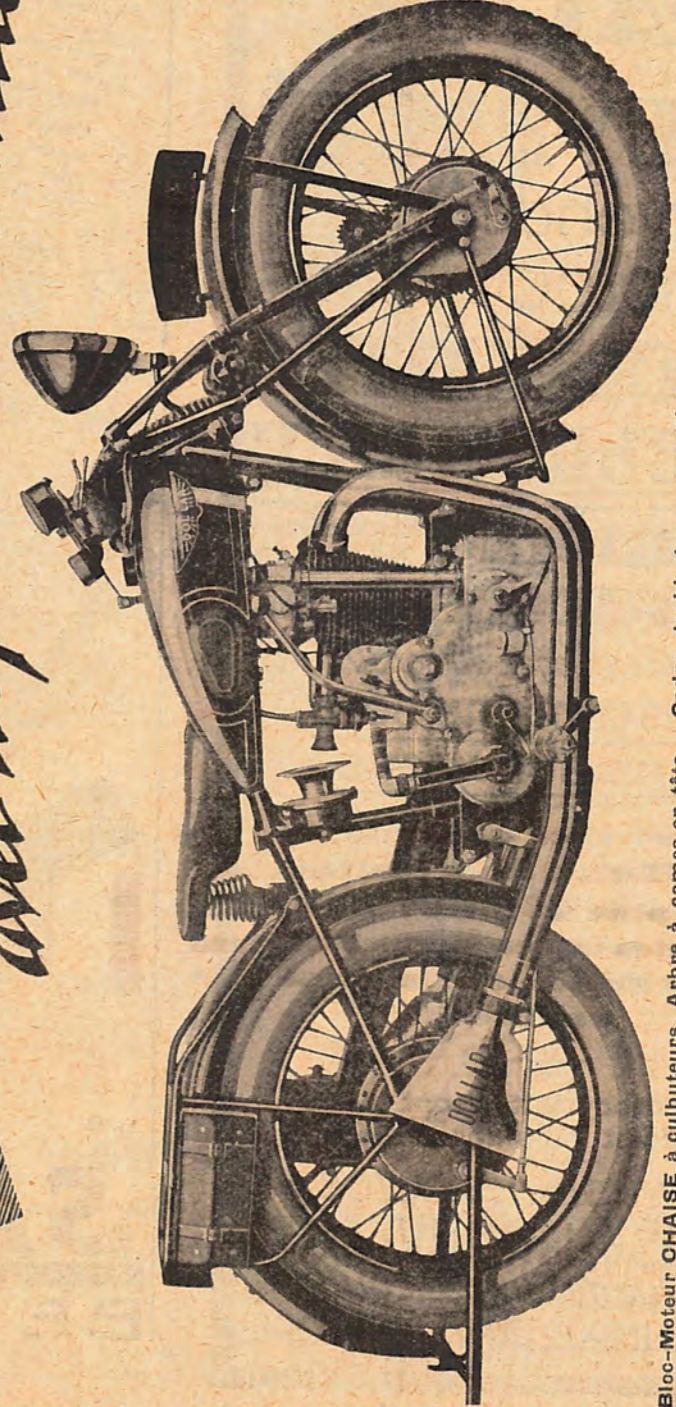


AUX RUINES ROMAINES D'EL DJEM EN TUNISIE. — La chute de Carthage provoqua de magnifiques productions du génie romain; deux mille ans après, les arènes sanglantes qui virent le martyre de Tertullien et tant d'autres sont le but de visites plus pacifiques de pique-niqueurs nombreux, tous sur la machine idéale du vrai touriste, la **TERROT**.

# DOLLAR

*la plus  
belle machine  
Française!  
avec les plus beaux accessoires.*

TYPE  
SPORT-LUXE  
500 LSS : 7.700 fr.  
350 KSS : 7.250 fr.



Bloc-Moteur CHAISE à culbuteurs, Arbre à cames en tête - Cadre double berceau entièrement brasé en tubes d'acier sans soudure - Complètement équipée avec Eclairage MARCHAL, Accumulateurs, Klaxon électrique, Lanterne arrière, Jauge d'Essence, etc.

Etablissements **DOLLAR, 19 (p), Quai de la Marne, JOINVILLE-LE-PONT (Seine)**  
Pièces Détachées et Réparations : 9, Avenue Félix-Faure - PARIS (XV<sup>e</sup>)  
Pub. G. Sweerts

EMVOYEZ-MOI GRATUITEMENT votre catalogue et vos conditions de vente à crédit.  
REMPILSEZ CETTE FICHE !  
ES LOLLAR, 19 (p), Quai de la Marne - Joinville-le-Pont - Seine

3-8-29.

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**

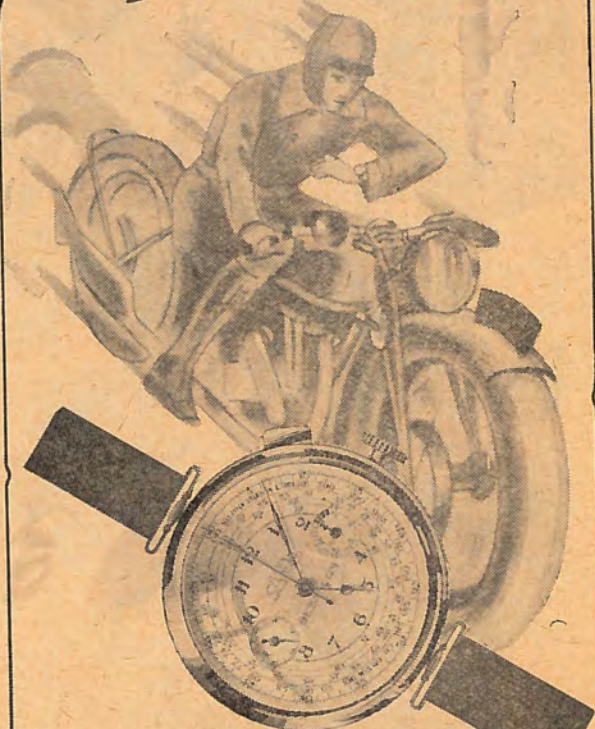
Vous aimez à contrôler vos "temps", à  
calculer vos moyennes ; et quand vous  
abordez "la ligne droite" vous voulez savoir  
jusqu'ou "monte" votre machine...

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**

**THE MOTORIST**

*Spécialités d'Équipements  
Motocyclistes Anglais*

**ASSUREZ VOTRE VIE!**

AVEC LE

**"Supercasque Motorist"**

La pièce

**115**

FRANCS

tout cuir

○ extra



La pièce

**115**

FRANCS

tout cuir

extra

**Résiste à tous les chocs !**

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

**Le seul efficace en cas de chute !**

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

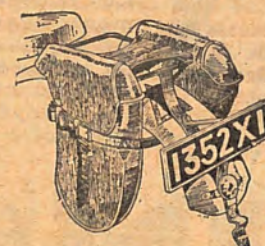
**Prix unique : 39 fr. pièce**

**SACOCHE DE MOTO**

doubles

**25 fr.**

fibre et cuir



doubles

**59 fr.**

tout en cuir

**THE MOTORIST**

28, rue des Acacias  
41, avenue des Ternes

**THE MOTORIST**

PARIS (17<sup>e</sup>) 41, Avenue des Ternes  
28, Rue des Acacias

**Nouveauté !**

**GUÊTRES  
spéciales  
DE MOTOS  
pour  
DAMES**

**JERSEY**  
*impermeables  
extra-souples  
seyantes  
élégantes*

**Prix : 45 Fr.**



**FAITES du Moto-Camping pour**

**155 fr.**

Long. 1=80  
Larg. 1=50  
Haut. 1=15  
Mur. 0=35  
Complète  
avec mats,  
haubans et  
piquets.



**155 fr.**

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

Sacs Tyroliens **25 fr.** Serre-tête cuir  
Gants de Moto Bas de laine  
Bâches de Moto Boîte à chambres

Cuissard  
anglais  
39 francs

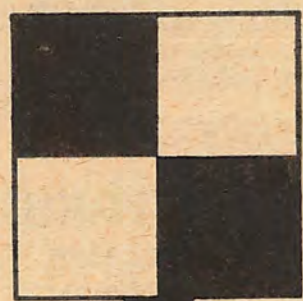
Cuir  
de Moto  
390 francs

**BON pour un SUROIT**  
3 Catalogues, 50 pages, 80 gravures.  
:: Envoi contre 3 fr. en Timbres ::

**THE MOTORIST**

PARIS-17<sup>e</sup> Wagr. 12-20  
Galva. 77-64

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs



**ARRÊTEZ  
VOTRE CHOIX  
SUR UNE**

# RENÉ GILLET

**4cv, 6cv ou 9cv**

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

Vous ne pouvez  
trouver mieux

Catalogues avec prix franco  
**STÉ RENÉ GILLET & C<sup>o</sup>**  
126 bis Route d'Orléans  
**MONTROUGE (Seine)**

Pub. ARANDEL

## Le projecteur RMC4

Phare 200 %  
3 feux.  
Phare Code  
et ville.  
Douille  
réglable  
Bornes  
extérieures

**Loin  
...et  
large**

Ce qui caractérise notre nouvel équipement à accus, le RM C4, c'est la portée de son faisceau lumineux aussi bien en longueur qu'en largeur. Cette portée exceptionnelle, ainsi que la pureté absolue de l'éclairage, sont dues en particulier au réflecteur finement poli et argenté, à profil parabolique spécialement étudié.

Détail intéressant : le projecteur du RM C4 est rigoureusement étanche, entièrement démontable à la main. De plus, il est livré avec brides à rotule très résistantes s'adaptant sur n'importe quel type de moto. C'est l'éclairage puissant, robuste et élégant qui permet de rouler "en sécurité".



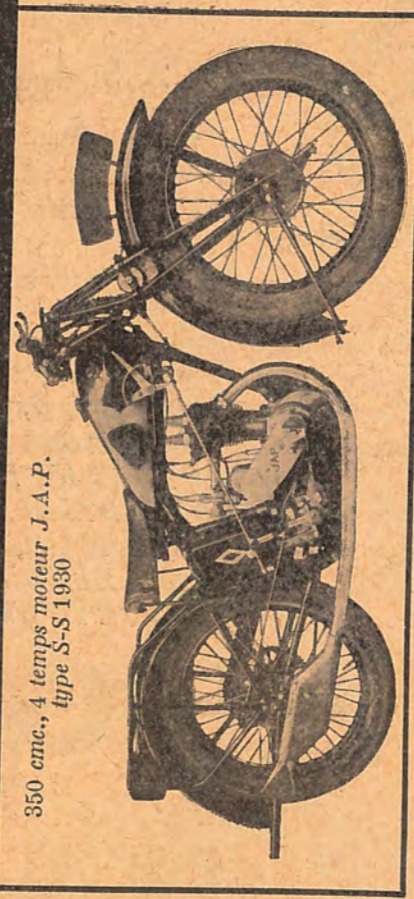
**Notice RM C4 gratuite**  
Les trois types d'équipements RM C4 sont décrits de façon détaillée, avec de nombreuses photographies, dans la notice RM C4 envoyée gratuitement sur votre demande. Le

# RM C4

illumine la route

ÉCLAIRAGES ÉLECTRIQUES  
**RADIOS**  
18, r. Denfert-Rochereau - BELLEGARDE (Ain)  
Pour PARIS, montage et vente :  
38, rue du Château-d'Eau

# SOYER & Co



350 cmc., 4 temps moteur J.A.P.  
type S-S 1930

Depuis sa sortie  
notre nouvelle ma-  
chine remporte un  
**SUCCÈS FORMI-  
DABLE.**  
Faites-vous  
inscrire  
dès à pré-  
sent pour  
vos Com-  
mandes de

Cette machine d'un  
prix exceptionnel sur  
le marché motocycliste,  
est montée avec 350 JAP  
d'origine, soupapes la-  
térales, cadre droit  
brasé, fourche à paral-  
lélogramme, réservoir  
en selle, boîte SOYER, 3  
vitesses, selle en 3  
points, roues avec freins  
à tambours, pneus de  
25x3,25.

PRIX :

## 4.600 fr.

### NOUS PRÉSENTONS

B-7	Moteur SOYER 175 cmc., 2 temps.	2.900
B-8	Moteur JAP 250 cmc., 4 temps, soupapes latérales.	4.300
B-8	Même modèle avec éclairage électrique	5.025
O-7	Moteur JAP 350 cmc., 4 temps, soupapes latérales.	5.000
O-7	Même modèle avec éclairage par dyalmo.	5.725
O-7-0	Moteur JAP 350 cmc., 4 temps, culbuteurs.	5.650
O-7-0	Même modèle avec éclairage par dyalmo.	6.375
O-7-5	Moteur JAP 500 cmc., 4 temps, soupapes latérales.	5.650
O-7-5	Même modèle avec éclairage par dyalmo.	6.375

également notre modèle O-11, 500 cmc3 boîte séparée, montée avec notre fameux arbre à cames en tête, avec nouvelle culasse à double échappement ...

### BAISSE NOUVELLE

sur nos modèles  
actuellement sur le marché

:: Catalogue gratuit ::  
:: **VENTE A CRÉDIT** ::  
Demandez tous renseignements  
à l'Agent de votre Région :-  
Il reste encore quelques places  
régionales à concéder  
immédiatement

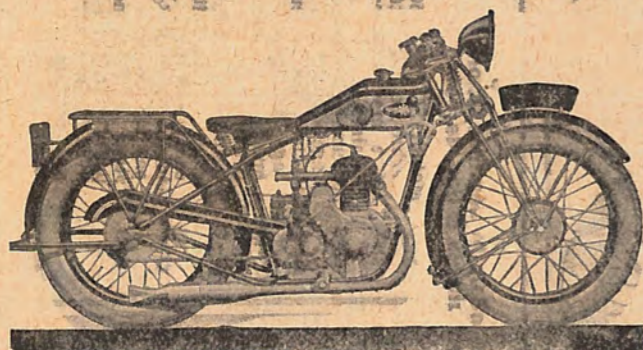
O-8	Moteur SOYER 350 cmc., 4 temps, arbre à cames en tête, Boîte séparée.	5.650
O-8	Même modèle avec éclairage par dyalmo.	6.375
O-9	350 cmc., Bloc-Moteur SOYER, éclairage électrique.	6.900
O-10	500 cmc., Bloc Moteur SOYER, éclairage électrique.	7.200
O-10 <sup>2</sup>	Même modèle avec double échappement.	7.450
O-11	Moteur SOYER 500 cmc., 4 temps, cames en tête. Boîte séparée, double échappement.	6.150
O-11	Même modèle avec éclairage électrique par dyalmo.	6.875
S-S	Moteur JAP 350 cmc., 4 temps, soupapes latérales.	4.600
	avec éclairage par alternateur, avec dyalmo.	4.920
		5.325

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

Ecrire: Etablissements SOYER et Cie, 69, Route de la Révolte à LEVALLOIS-PERRET (Seine)

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

# GNOME RHONE



La 3 CV. E 3, Bloc-moteur 4 temps

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

175 à 500 cmc.  
.....

SIÈGE SOCIAL :

34, Rue de Lisbonne, PARIS

MAGASIN DE VENTE :

49, Avenue de la Grande-Armée, PARIS

SUCCURSALES : Lille - Lyon - Toulouse - Marseille



PUISSANTES  
CONFORTABLES  
D'UNE MANIABILITÉ  
SANS ÉGALE, LES  
MOTOCYCLETTES

## M.G.C.

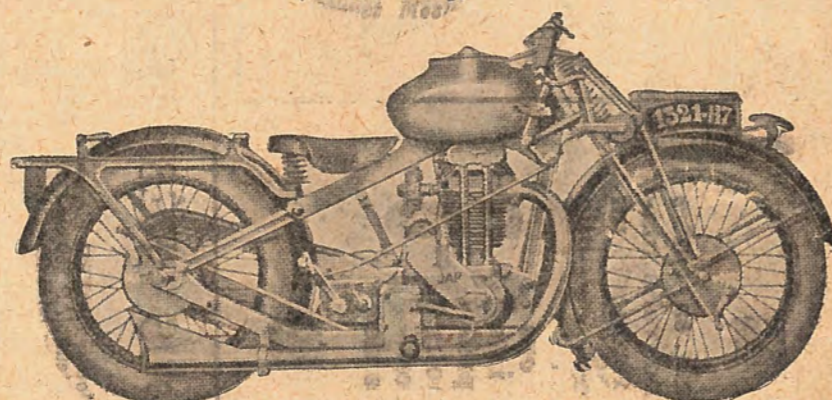
(Brevet Mesly)

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

Agent à Paris : L. PSALTY  
50, Rue Brûnel - PARIS (17<sup>e</sup>)

Liste d'agents de votre région et notice  
descriptive franco sur demande à

Marcel GUIQUET & C<sup>ie</sup>  
Constructeurs, à CORBELIN (Isère)

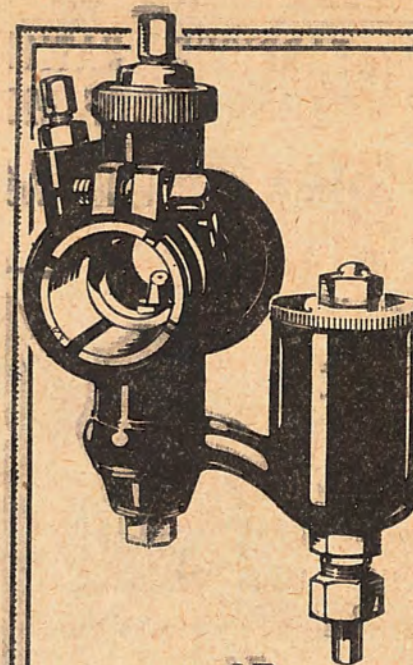


Machine 350 cmc. —	Machine 500 cmc. —
Pris .. .. . Fr. 7.350	Pris .. .. . Fr. 7.950
Equipement Electrique .. .. . Fr. 1.000	
Equipement Luxe .. .. . Fr. 1.400	

D'ABORD :  
NE PAS SE BATTRE  
AVEC LE CARBURATEUR

ENSUITE :  
DU RENDEMENT

ENFIN :  
CONSOMMATION  
MOINDRE



LE  
NOUVEAU  
**ZÉNITH**  
MODÈLE M.C.

DÉMONTAGE  
INSTANTANÉ  
(toute vérification en  
moins de 2 minutes).

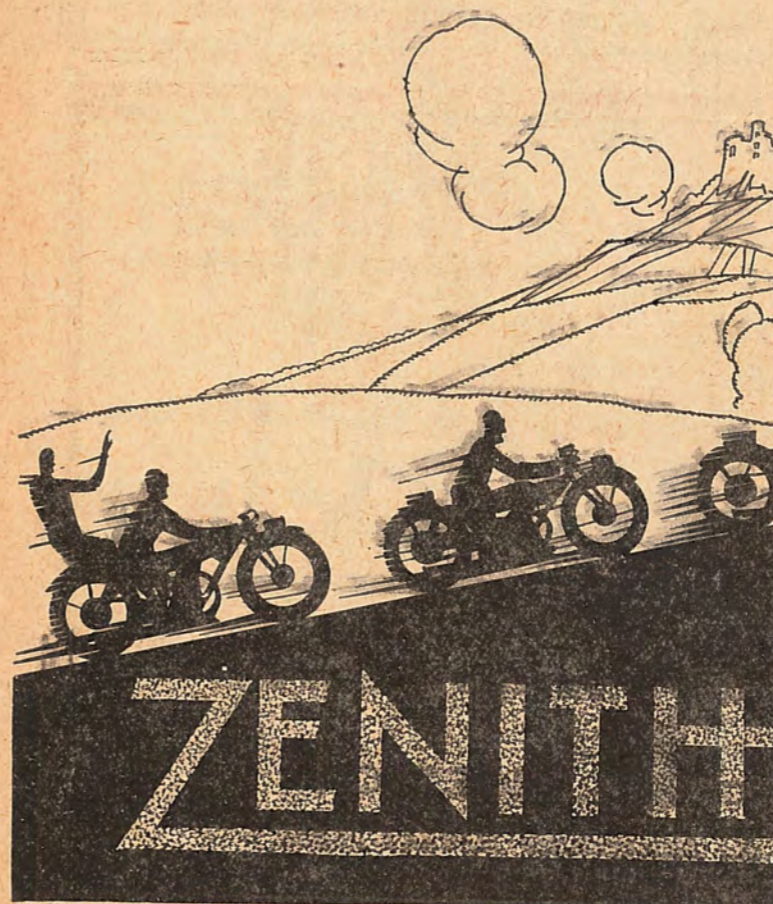
ROBUSTESSE  
(ne craint pas les chocs).

SIMPLICITÉ  
(un jet de puissance  
un jet de ralenti).

RENDEMENT  
(parfait avec une  
seule manette.)

ÉCONOMIE  
(grâce à la deuxième  
manette que l'on peut  
bloquer à volonté).

Notice descriptive  
chez l'Agent de  
votre moto. Vous  
avez intérêt à la lire.



Société du CARBURATEUR ZÉNITH, 39 à 51, Chemin Feuillat, LYON.  
26 à 32, rue de Villiers, LEVALLOIS-PERRET P.M 51



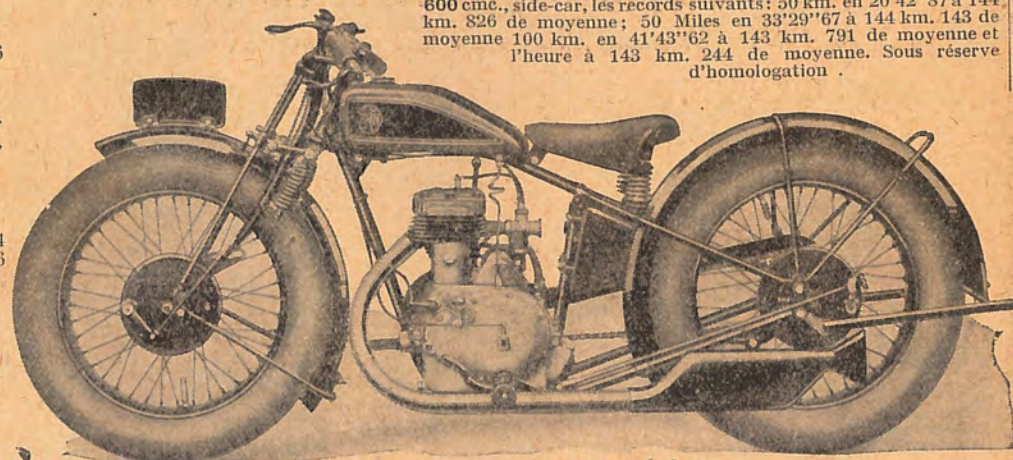
FABRIQUE NATIONALE D'ARMES HERSTAL-LEZ-LIÈGE  
BELGIQUE  
LES RECORDS MONDIAUX CLASSENT UNE MARQUE  
La **FN** détient toujours les plus enviés

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

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

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

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



La 350 cmc., SURBAISSÉE

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

**COTE DU VAL DE CUECK**

21 Juillet

LA MOTOCYCLETTE DE QUALITÉ...



enregistre une nouvelle victoire

350 cmc. **1<sup>er</sup>** BOETSCH

Demander le catalogue des Motocyclettes **MAGNAT-DEBON**  
NOUVEAUX PRIX EN BAISSÉ

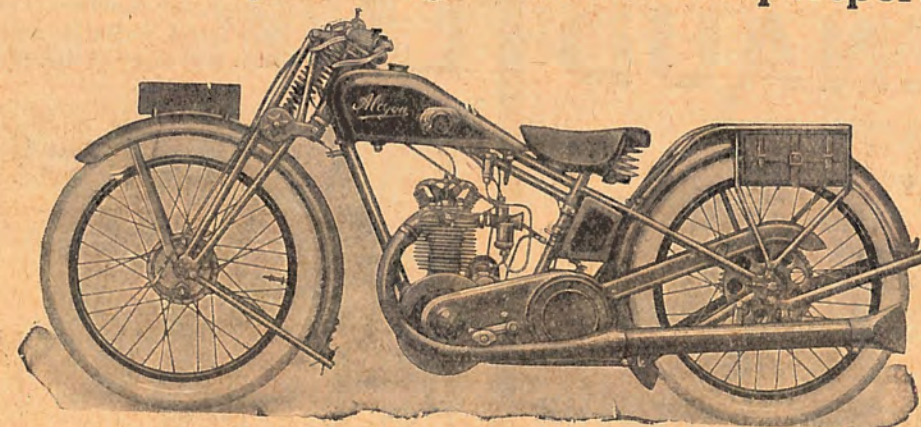
Établissements **MAGNAT-DEBON**, 69, Cours Jean-Jaurès - GRENOBLE — Agent à PARIS: MAURER, 160, rue de la Pompe

Si VOUS VOULEZ une moto **SPORT** vraiment moderne, exigez :

- un **MOTEUR** à culbuteurs enfermés et double échappement ;
- un **CADRE TRIANGULÉ** extra bas ;
- une **FOURCHE** à parallélogrammes et ressort central ;
- une **BOITE 3 vitesses**, avec attaches en dessous ;
- deux **SILENCIEUX** efficaces ;
- des **FREINS** puissants.

Ce sont les principales caractéristiques de la

**Alcyon**  
350 cm<sup>3</sup>. Supersport



qui a triomphé dans

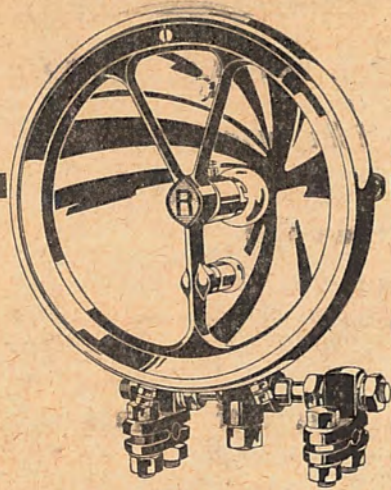
**LE TOUR DE FRANCE MOTOCYCLISTE**

**1<sup>ers</sup>** ex-æquo } MEUNIER  
PARIZET  
FLAVENTINE

démontrant une fois de plus les qualités principales : **ENDURANCE, VITESSE, SOLIDITÉ**  
de la 350 cm<sup>3</sup> **ALCYON** qui n'est vendue que

**Prix : 5.850 fr.** (Port et Emballage)  
en sus

CATALOGUE « M.R. » SUR DEMANDE → à **ALCYON**, à COURBEVOIE (Seine) OU AUX AGENTS



LES ÉQUIPEMENTS  
ÉLECTRIQUES  
les plus **PUISSANTS**  
les plus **ROBUSTES**  
sont fabriqués par

**RENAUD**

Si vous voulez  
votre **SÉCURITÉ...**  
la **CLARTÉ** dans la **NUIT...**  
le **CHIC** de votre **MOTO...**

— DEMANDEZ A VOTRE AGENT —

**UN ÉQUIPEMENT RENAUD**

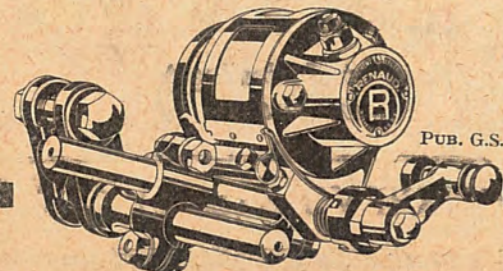
Montage sur toutes les Machines

**RENAUD & C<sup>ie</sup>**

3, Rue Lauzin — 151, Rue de Bagnolet

**PARIS**

EN VENTE CHEZ TOUS LES AGENTS



PUB. G.S.

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs



AVEC DES COMMANDES PAR  
**POIGNÉES TOURNANTES**

VOUS CONDUIREZ

**Sans fatigue**  
**Sans danger**

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

Adaptation instantanée sur toutes  
Motos et pour tous Carburateurs.

**NOUVEAU PRIX : 58 FR.**

**AMAC**

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

Dépôt PARIS: É. T. R. MUNRO, 198, Bd Péreire



**VOICI**  
le moment de  
préparer votre équi-  
pement...

Pensez à votre passagère.  
Votre siège arrière est-il  
confortable? Demandez à  
votre fournisseur de vous  
présenter le **V & W** N°12  
à poignée caoutchouc et  
amortisseurs, ainsi que nos  
repose-pieds pliants et ré-  
glables qui se placent à la  
hauteur voulue, ils sont les  
plus perfectionnés. Un  
Porte-bougies, Porte-ba-  
gage, Boîte à chambre à  
air, Réservoir de secours,  
pourront vous être d'une  
grande utilité.

Demandez notre  
Catalogue franco.

**V & W**  
5 et 7, rue Franklin  
**LE PRÉ-ST-GERVAIS**  
(SEINE)



Dans votre  
moto Sport  
ou Supersport  
Mobiloil "Aero D"  
vous étonnera

Etes-vous satisfait de votre moto  
sport ou supersport, et vous  
donne-t-elle son maximum de  
puissance et de vitesse?  
Si vous n'avez pas essayé  
Mobiloil "Aero D", la nouvelle  
huile pour motos sport et super-  
sport, vous avez encore un

plaisir nouveau à goûter sur la  
route. Essayez-la.  
Vous constaterez la différence en  
l'employant, car elle possède  
des qualités que ne possède  
aucune autre huile pour moto.  
Vous en obtiendrez : rendement,  
économie, sécurité.



**Mobiloil**

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

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs



"l'âme de votre moteur"

# GURNIER

le carburateur souple nerveux, économique.  
Ets J. GURTNER, PONTARLIER (Doubs)

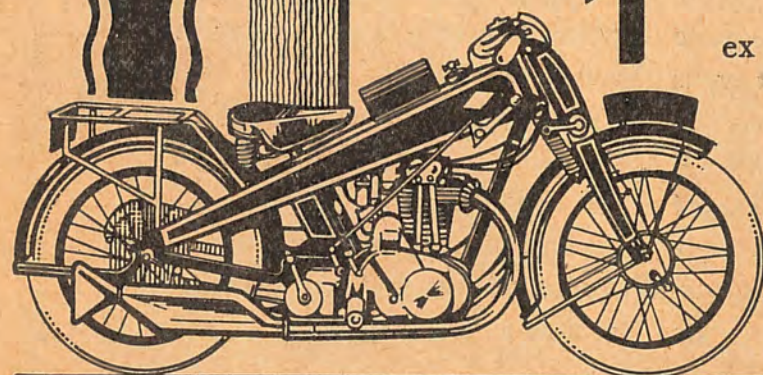
## C.P. ROVEO

### AU CIRCUIT DES VOSGES

ERS  
**1**

Catégorie 350 cmc.

CHÉRET.  
ex æquo RENAUD.



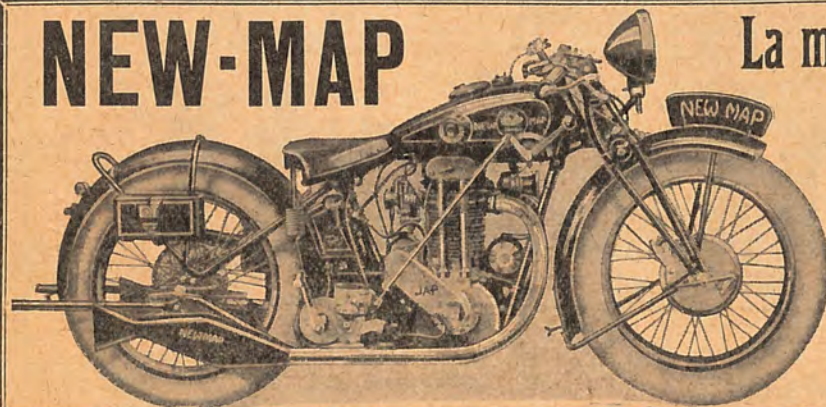
Boîte Staub - Huile Kervoline

Renouvelant ainsi leurs victoires précédentes

TOUR DE FRANCE  
BOL D'OR  
CIRCUIT DE L'AIN

Demander renseignements et catalogue franco aux  
agents de la marque ou aux Constructeurs :  
Les Etablissements ROLLET et Cie (S.A.)  
64, rue de la Folie-Méricourt, Paris (11<sup>e</sup>)

## 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. Boîte Burman.

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



## SELLE de QUALITÉ

tout en ressorts

100 p. 100 de confort



SELLE "TERRY"  
VÉLO DAME



SELLE "TERRY"  
MOTO



SELLE "TERRY"  
VÉLO



SELLE "TERRY"  
TANDEMO



### TOUT EN RESSORTS

BREVETÉE S.G.D.G.

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

"Terry"

## En vente partout

Publicité Bowden - Cleca - Brampton - Brown.

Mallerech et Vaug



# GILLET - HERSTAL

(Marque française)

**BOL D'OR 1929** 1<sup>er</sup> du Classement Général  
du Classement Side car  
(record du monde)

**LIÈGE-BORDEAUX-LIÈGE** Trophée  
des  
sidecars

Trophée  
des Soli

PREMIER  
ex-æquo  
M. DUMOULIN

**CIRCUIT DE L'AIN** une seule  
moto  
au départ

**CIRCUIT DES VOSGES**

PREMIER ex-æquo  
M. DUMOULIN  
une seule moto au départ

Huile Shell, pn. Dunlop, Ch. Brampton, bougie Champion, mag. Bosch, carb. Amac, selle Bonhomme, garn. Flertex

**GECO - HERSTAL** (a baissé  
ses prix)

Stock de Pièces de rechange || 32, 34, rue Pierret  
Catal. et cond. de Paiement en 12 MOIS || Neuilly-sur-Seine

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



**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** (Seine)  
16 bis, Rue du Bois - CLICHY  
Veuillez m'adresser par retour échantillons de Rustines  
(spécifier) vélo moto ci-joints 1 Fr. 2 Frs. 2 Frs.  
et votre brochure "L'Entretien des Pneumatiques"  
Nom \_\_\_\_\_ Adresse \_\_\_\_\_

**RUSTINES**

# NOVI

ne construit que des équipements électriques parfaits... Aussi son succès ne cesse de s'accroître! Il vous fournira à votre choix :

- L'ALTERNNOVI n° 0-50 Bougies
- L'ALTERNNOVI n° 1-100 —
- L'ALTERNNOVI n° 2-200 —

ou le

**DYNOVI avec accumulateurs  
- et avertisseur électrique -**  
**PRIX SANS CONCURRENCE**

Demandez Notices et Renseignements chez tous les Agents et à  
**NOVI** 12 à 16, chemin des Vignes, PANTIN (Seine)  
Tél.: PANTIN 04-15, COMBAT 14-42

## Que faut-il exiger d'une bonne huile ?

UNE bonne huile doit être capable de protéger parfaitement les surfaces en contact d'un moteur, quels que soient les efforts auxquels les soumettent les conditions de fonctionnement. Elle doit également s'opposer aux effets des hautes températures et, dans les moteurs à 4 temps, à la dilution par l'essence non vaporisée.

C'est assez dire que de bons lubrifiants ne sauraient être mis sur le marché que par des firmes particulièrement organisées dans ce but et possédant des laboratoires d'essais spécialisés.

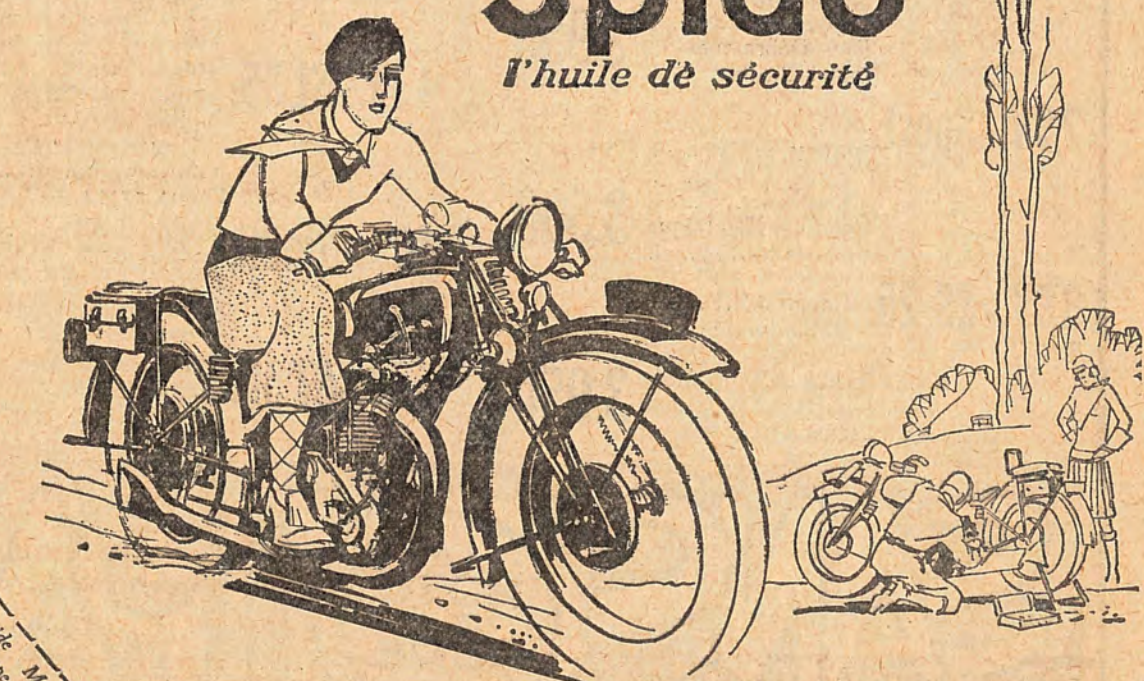
Le rendement maximum et la parfaite protection de votre moteur seront assurés par l'emploi de la

**SPIDO T** - si c'est un 2 temps  
**SPIDO AR** - si c'est un 4 temps

*On n'essaye pas la Spido: on l'adopte.*

# Spido

*l'huile de sécurité*



Pour envoie gratuit du Guide Moto-galette, retourner ce coupon sous enveloppe fermée  
Nom \_\_\_\_\_ Adresse \_\_\_\_\_

**Société Anonyme A. ANDRÉ Fils**  
8, rue de la Tour-des-Dames, PARIS



# S-S-P

livre maintenant ses fameux

## 2 Temps & 4 Temps

### 2 TEMPS

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

### SES VICTOIRES

Catégories 175 et 250 cmc.

Bol d'Or.. ..	1927-28
Circuit Seine-Inférieure.	1927-28-29
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
Circuit de l'Ain et du Jura.	1929

### 4 TEMPS

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



CATALOGUES ILLUSTRÉS

— SUR DEMANDE —

CONDITIONS DE VENTE A CRÉDIT

MOTEX

49, Route des Petits-Ponts, PANTIN

Fondée en 1913

CAMILLE LACOME

Directeur-Fondateur

RÉDACTION, ADMINISTRATION  
ET PUBLICITÉ

51, Rue Vivienne, 51  
PARIS (2<sup>e</sup> Arrondissement)

TÉLÉPHONE

CENTRAL 03-81 CENTRAL 03-24

C/C Postal 29.737

# MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE  
PARAISANT LE SAMEDI

Salle de Cours et de Réunions : 5, Rue Saint-Augustin, 5 PARIS (2<sup>e</sup>)

### ABONNEMENTS

	UN AN	SIX MOIS
	52 N <sup>os</sup>	26 N <sup>os</sup>
France et		
Colonies.	45 fr.	23 fr.
Union postale.	66 fr.	34 fr.
Autres Pays..	84 fr.	43 fr.
Militaires...	25 fr.	12 fr.

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

## EDITORIAL

PARIS-LES-PYRÉNÉES-PARIS 1929

### Un premier enseignement

Un premier enseignement qui se dégage de Paris-les-Pyrénées Paris, est sans doute l'absence quasi-complète de 175 cmc. C'est la première fois dans les annales motocyclistes qu'un fait pareil se produit. Doit-on en déduire que la cylindrée 175, qui nous fut longtemps si chère, est en voie de régression. Nous ne le croyons pas, car si l'on s'en tient aux directives anglaises, puisque beaucoup de nos lecteurs tournent leurs regards, très souvent, de l'autre côté de la Manche, nous voyons que là-bas, au contraire, on vient vers les petites cylindrées. Cependant, il y a dans l'esprit du public une propension très marquée vers la vitesse, le grand tourisme, le tansad : la machine lourde, en un mot évolution normale. Dans Paris-les-Pyrénées-Paris, les 175 ont, jusqu'à ce jour, montré qu'elles n'étaient pas faibles comme on serait tenté de le croire : même la victoire en équipe appartient dans cette épreuve à cette cylindrée. Il y a quelque temps, nous disions que la cylindrée 250 avait entamé une offensive violente. Pour être franc, disons que c'est surtout la cylindrée 300 qui semble devoir s'imposer dans l'avenir. Pourquoi ? Le 300 cmc. est hérétique vis-à-vis des pouvoirs sportifs. Par contre, au point de vue pratique, il semble répondre à un besoin incontestable. D'abord en cela, nous suivons l'évolution allemande qui a jeté son effort sur la 300 cmc., surtout parce que cette cylindrée est exonérée des taxes fiscales. Pour nous, le 300 cmc. a une autre raison de succès. Il permet, sur le 250 cmc., une réserve de puissance si appréciable, qu'il s'assimile au point de vue transport et vitesse à la cylindrée 350. Or, sans vouloir dire que le 350 subit un assaut, avouons que l'écart de construction et le prix de revient et le rendement d'une 500 donnent tellement d'avantages, qu'inévitablement, l'usager arrivera à délaisser la 350 pour la 500 cmc. La formule 500 est donc l'idéal en soupapes latérales plus particulièrement, pour le grand tourisme à très vive allure, pour le transport d'un passager sur long parcours, alors que, du point de vue prix de revient, il n'y a aucune différence entre les deux cylindrées. On est donc amené à rechercher une conception moins chère que la 500 et

par contre-coup, la 350. Cette conception, on a cru la trouver d'abord sur la 250, mais on s'est vite aperçu, en toute franchise, que la faiblesse constitutionnelle reprochée à la 175, était elle-même en jeu pour la 250. Il s'agit, avons-nous dit, d'une cylindrée sportive, et non d'une cylindrée utilitaire. Or nous trouvons qu'une machine de 300 cmc. semble donner toute satisfaction

à tous points de vue. Nous savons que cette conception (qui nous est personnelle) va soulever de nombreuses protestations ; d'abord celle des pouvoirs sportifs internationaux, qui tiennent à leurs formules 175, 250, 350, 500 ; celle aussi des constructeurs, dont les stocks sont assez importants pour ne pas permettre l'envisagement d'une nouvelle fabrication ; enfin celle de la routine qui a tellement pesé sur notre esprit, qu'il semble que jamais nous ne sortirions des formules classiques. Pourtant, l'exemple de certaines maisons, telles que Motobécane avec sa 308 cmc., Moto Rhony x avec sa 185, Gnome et Rhône avec sa nouvelle 300, marquent inévitablement cette évolution, qu'on le veuille, ou qu'on ne le veuille pas. Pour conclure, si l'on s'en réfère à l'importance plus particulière des 500, des 350 et 250 dans Paris-les-Pyrénées-Paris, à l'exception de 175, il faut reconnaître que l'utilitarisme, même dans les épreuves sportives impose sa façon de voir. Donc, vive le 300 cmc., qui nous donnera la réserve de puissance utile pour transporter quelqu'un en tansad, avec une machine de prix équivalant à une 175 ou une 250 ; et, si nous voulons goûter à la vitesse ou au grand tourisme à très vive allure, nous nous rejeterons sur la 500... ou sur la 350, qui n'est pas, avouons-le, une mauvaise formule. Ne présentons pas nos souhaits de condoléance à cette chère 175, qui ne semble pourtant pas en voie de disparition, mais

faisons des vœux pour une conception plus rationnelle de nos cylindrées motocyclistes.

### Une opinion raisonnable

On lit tant d'âneries sur la motocyclette, et la presse profane s'est signalée par des articles si ridicules qu'on est tout heureux de tomber, d'aventure, sur quelques lignes sensées. Ayant fui quelques jours la canicule parisienne pour aller chercher la fraîcheur marine, nous sommes allés en Bretagne, et là, en faisant

## SOMMAIRE

N<sup>o</sup> 334

Samedi 3 Août 1929

Par-ci par-là .....	937
Le Dérapage, par Demol.	938
L'histoire du Deux-Temps :	
1. En Angleterre, par Wolff .....	939
Les modèles 29 sur la route :	
Géco Herstal, par Max End .....	942
Paris-Les Pyrénées-Paris	
En pleine épreuve ! .....	944
Après le Grand Prix :	
La Monet et Goyon, par H.-P. Borestroke.....	946
La Page du Débutant ..	949
Le Sport .....	953
Les modèles 29 sur la route :	
O. S. A. Liberty, par Max End .....	955
La Page pratique .....	958
Les Clubs.....	961
Le Courrier de la Semaine	964

la sieste, nous avons lu un journal local, *La Dépêche de Brest*. Dans un article intitulé « Silence! s'il vous plaît » nous n'avons pas été étonnés de voir mentionner la motocyclette parmi les causes de vacarme (à côté d'ailleurs des klaxons d'autos, des camions, des tramways, etc.) et l'auteur de l'article, M. Naudeau dit: « Il faudra bien, un jour ou l'autre, prendre des mesures efficaces à l'égard des motocyclistes dont le nombre grandit de semaine en semaine dans tout le pays... Urgente est la nécessité d'imposer aux constructeurs de motocyclettes des dispositifs capables de diminuer le vacarme causé par leurs engins. » Il est bien certain que l'opinion publique réclame des motos moins bruyantes; rien ne sert de le nier. Si un beau son d'échappement réjouit l'oreille d'un enthousiaste, le profane n'éprouve pas une sensation aussi agréable: la moto silencieuse constituera un progrès certain vers la moto vraiment populaire. Des progrès certains ont été faits, mais l'idéal n'a pas encore été atteint. Bref, les critiques de M. Naudeau expriment assez bien l'opinion du public. Mais ce qui nous a frappés, c'est qu'il reconnaît parfaitement la valeur de la motocyclette. « Nous ne contestons nullement, dit-il, la valeur d'un *véhicule pratique entre tous et essentiellement démocratique...* » et plus loin: « Quand ce progrès aura été réalisé (le silence), il n'y aura plus de limite à l'admiration que ces merveilleux petits véhicules nous inspirent ». Voilà donc du moins un journaliste, et dont la valeur est unanimement reconnue, qui rend hommage à la moto. Une telle impartialité cause une impression bien agréable, non seulement après les stupidités de Jehan le Povre Moyné, mais même après les critiques mal fondées de M. Prax. M. Naudeau est lui un homme qui n'a pas seulement voyagé entre les quatre murs de sa chambre, mais qui, comme le judicieux Ulysse, a vu le monde. Opinions justes et modérées ont un bien plus grande valeur que celles d'hommes de cabinet qui redoutent tout contact avec le monde extérieur. Nous ne savons pas combien *La Dépêche de Brest* a de lecteurs, mais nous souhaitons que les lignes de M. Naudeau aient retenu l'attention de beaucoup de gens.

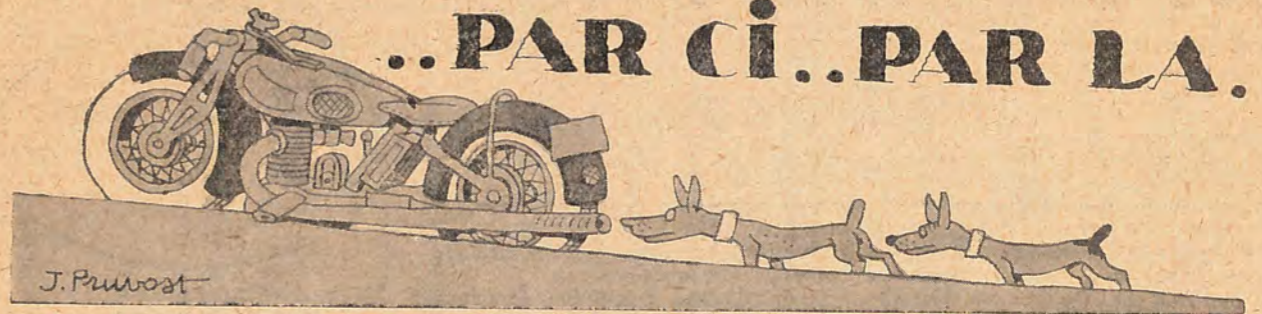


Voici une façon comme une autre de pratiquer le ski: celle de M. Crivel, du M. C. Pau, qui manie avec dextérité le volant d'une Bugatti 2 litres et trouve un attrait aussi prenant à faire de la moto-ski.

### Huile de ricin ou huile minérale

Nous recevons fréquemment des lettres dont les auteurs nous demandent s'il faut faire usage d'huile de ricin ou d'huile minérale car ils entendent certaines personnes leur faire l'éloge de l'une ou de l'autre de ces deux huiles et d'autres personnes également sincères en dire tout le mal possible. L'huile de ricin est très populaire auprès des motocyclistes alors qu'elle n'est que rarement employée par les automobilistes, à part sur certaines voitures de grand sport, bien que nous ayons un jour rencontré sur la route de Rambouillet une antique camionnette de chiffonnier dont le deux-cylindres poussif était graissé à l'huile de ricin. Le succès de l'huile de ricin auprès des motocyclistes vient de ce qu'elle est couramment employée sur deux catégories d'engins qui jouissent, auprès des sportsmen, d'un grand prestige: les motos de course et les avions. De même que beaucoup d'entre nous aiment un échappement puissant qui résonne au loin et qui ressemble tantôt au crépitement d'une mitrailleuse, tantôt au roulement du tonnerre, de même ils sont heureux de laisser derrière eux des relents d'huile de ricin. Que faut-il penser de cette vogue de l'huile de ricin?

L'huile de ricin a l'avantage sur l'huile minérale de brûler à une température plus élevée et de conserver sa viscosité à des températures plus hautes. C'est pourquoi, chaque fois que l'on a affaire à des moteurs à taux de compression élevé et ayant une température de fonctionnement élevée, chaque fois aussi qu'on demande à un de ces moteurs un effort prolongé en course, nous n'hésitons pas à recommander l'huile de ricin. C'est l'huile des rendements très élevés et des gros efforts. A la vérité, il faut reconnaître que cette supériorité, longtemps très accusée l'est moins maintenant, à la suite des perfectionnements apportés aux huiles minérales dont certaines sont effectivement employées où on utilisait précédemment de l'huile de ricin. Mais, somme toute, avec des moteurs à haut rendement et refroidis par l'air, c'est encore à l'huile de ricin que nous aurions recours, tout au moins l'été.



..PAR CI..PAR LA.

### Après le Tour de France... cycliste

Quelle belle moisson de lauriers a fait la chaîne Yellow dans ce 23<sup>e</sup> Tour de France. Toutes les étapes les plus dures furent l'apanage de Fontan, Cardona, Demuyère, Benoît-Faure, Charles Pelissier, qui avaient adoptée la chaîne Yellow. Les premiers Français du Tour de France, Antonin et Pierre Magne, avaient eux aussi une chaîne Yellow. Enfin si le Stéphanois Benoît-Faure, le si brillant et si net vainqueur de la catégorie des touristes-routiers fut bel et bien la grande révélation du Tour de France il ne faut pas oublier qu'il avait confié sa chance à la chaîne Yellow. La preuve faite que la chaîne Yellow est la préférée des champions.

### Blériot et la moto

Il y a 20 ans, ce n'est pas bien vieux! La moto était un nouveau-né, comme l'aviation du reste. La traversée de la Manche par Louis Blériot le 27 juillet 1909 qui marque une date historique dans l'aviation marque aussi, cela peut vous surprendre une date dans la moto, Blériot était un aviateur et un motocycliste, tout à la fois: ces deux progrès modernes ont décidé de points d'attraction curieux. Mais le plus cocasse, c'est de songer qu'à cette époque, le premier fabricant d'éclairage de moto fut précisément Blériot: le premier projecteur était un Blériot à acétylène. La guerre est venue... l'acétylène se crut maîtresse du marché pendant longtemps, mais il y a deux ans (ce n'est pas bien vieux aussi!) les Maglum, les Soubitez, les Radios, les Novi, les Marchal les Cicca... vous savez le reste: il suffit de lire les résultats du Concours d'Eclairage de Paris-les Pyrénées-Paris actuellement... Eh oui! Blériot, aussi haut soit-il, dans le monde automobile, est un des nôtres à bien des titres.

### On ne les lit même pas

Certains de nos lecteurs nous font remarquer que leurs demandes aux constructeurs ou agents restent quelquefois sans réponse. Il semble à première vue qu'il y ait négligence de la part des constructeurs. Or, le fait est exact, que généralement l'absence de réponse provient d'un cas psychologique que ces lecteurs s'obstinent à ne pas apercevoir. Nous avons par exemple dans notre courrier de ce matin trois lettres de clients qui se plaignent que la maison Untel, l'établissement X, la firme Y, ne leur a jamais répondu: Savez-vous combien de temps nous avons passé à dépotter leur correspondance à chacun: il nous a fallu 5 minutes, car ces jeunes audacieux écrivent en long, en large, en travers, et s'ils le pouvaient ils écriraient sur la tranche du papier. Vous pensez bien, par ces temps de chaleur, qu'un employé qui songe plutôt à ses vacances, hausse les épaules devant un pareil sans gêne, et met la lettre au panier. Il faut évidemment une bonne pâte comme *Moto Revue* pour vous donner la cause de ces non-réponses.

### Le frein Aya

Dans notre numéro 331, une superbe description d'une visite aux Etablissements Styl'son a retenu l'attention de nos lecteurs sur la confection des roues Styl'son. Rappelons qu'il s'agit bien du moyen Aya qui équipe ces roues. Cette précision était nécessaire si l'on en croit l'interprétation erronée qu'en a faite le légendiste.

## Le Monde Motocycliste

### Lézin en deuil

Lézin, que nos lecteurs connaissent pour ses performances vient de perdre son frère dans des conditions dramatiques: une explosion, une brûlure très grave, des soins urgents mais impuissants, et le petit bonhomme de 17 ans que tous les visiteurs de l'avenue de la Grande Armée connaissent bien a terminé tôt une vie qui promettait pour le sport motocycliste.

*Moto Revue* s'allie, au nom de tous, à Peugeot-Gnome pour consoler le grand frère et coureur estimé.

### Des nouvelles de Sexé

Enfin nous avons des nouvelles de Sexé! C'est les premières qui nous arrivent à Paris depuis son départ. Où se dirige-t-il, c'est le secret momentanément. Toujours est-il qu'une carte nous arrive de Tchécoslovaquie, d'un petit village perdu, près de Pilsen. Il nous dit: « Le voyage en zig-zag à travers l'Europe se poursuit normalement. La chaleur cependant me cause une consommation exagérée... de bière. En Bavière elle n'était que de 3 litres aux 100 kilomètres (la Braun Munchen). En Tchécoslovaquie, près de Pilsen, elle monte à 5 litres (de la blonde naturellement). De toute façon, je n'essaierai pas de marcher à l'alcool. Même sous ce soleil ardent mon Motocuir me donne une satisfaction intense. Cordialement: Robert Sexé. »

### Coureurs et concurrents

Avez vous bien réfléchi un peu au sens de ces deux appellations. Jusqu'à ce jour, pour notre part, nous n'y avions attaché aucune importance, mais puisque, du point de vue règlements sportifs, on semble faire une différence: voyons de quoi il s'agit. Coureur, du verbe latin *curere* a une signification suffisamment claire pour que nous ne nous y attardions davantage. Concurrent n'est ni plus ni moins que le mot coureur auquel on a ajouté la préposition *cum*, qui en latin veut dire avec. En d'autres termes, quand vous dites concurrents, vous dites coureurs groupés, quand vous dites coureurs groupés, vous dites concurrents groupés ou non. Par conséquent, il est difficile de comprendre comment les pouvoirs sportifs peuvent faire une distinction, entre une épreuve où il y a des coureurs, et une épreuve où il y a des concurrents... Sans ironie n'est-ce pas?

### Avez-vous bien lu ?

Les quotidiens avec ces chaleurs caniculaires nous ressassent l'esprit d'accidents multiples de circulation. A les croire, ce ne sont que morts, blessés, rescapés, bouillie, rien n'y manque, mais ce qui nous chagrine, c'est que lorsque chaque fois qu'une moto est en jeu, victime ou non, on a soin de mettre en gros caractères l'accident en question. Pourquoi? Si nous regardons les statistiques, non seulement, nous voyons que la moto est moins dangereuse en ce jour de fête, que l'automobile ou le cyclisme, que même toutes proportions gardées sur le nombre de véhicules en circulation, c'est encore la moto qui arrive en

premier lieu au point de vue sécurité. Alors, pourquoi donc mettre en vedette l'unique ou les 2 ou 3 accros motocyclistes d'une journée, surtout que généralement, la moto est victime en l'espèce.

### Guerre au bruit...

Le T. C. de France entreprend une campagne contre le bruit. Bruit du dedans, bruit du dehors, bruit sonore, bruit discret, bruit lancinant, bruit énervant, bruit conscient, bruit inconscient, etc. Il est temps de réagir contre cet ennemi sournois qui vient déséquilibrer nos nerfs. Mais faire la guerre au bruit n'est pas si facile et le T. C. de France, avec en tête le croisé M. Auscher, a envisagé de grosses difficultés. Il serait curieux de voir la suite de cette campagne.

### En Indochine

La motocyclette en Indochine pourrait prendre un essor considérable, si les marques qui se sont réservé le monopole des marques de motos, n'avaient pas des exigences trop grandes. Ne voyons-nous pas une 175 cmc cotée 3.000 francs en France, vendue 5.000, une 250 cmc cotée 4.800 francs, vendue 7.500 francs. Nous ne croyons pas que les frais de transport et de dédouanement, surtout pour nos colonies, soient élevés au point de rendre prohibitif l'achat d'une moto. Le résultat est qu'en Indochine, un client préfère acheter une vieille automobile qu'il jettera à la ferraille après 1 ou 2 mois d'usage, ou il se laissera ruiner par des frais de réparation fréquents, ou encore, il achètera des motos anglaises ou américaines, que l'on a à des prix raisonnables. Il y a en Indochine une corporation d'agents topographiques du Cadastre. Cette association de fonctionnaires est importante, et les fréquents déplacements nécessitent leur travail exigent d'excellentes machines. Souhaitons donc que nos constructeurs envisagent le marché indochinois avec un sens beaucoup plus pratique.

### Pour les Trucs pratiques

Nous avons dit, et nous rappelons que tout truc pratique doit être accompagné d'un schéma. En outre, la plupart de nos lecteurs nous adressent une lettre d'explication, mais s'ils mettent leur adresse sur la lettre, ils ont soin d'oublier leur adresse sur la feuille volante. Et voilà comment ces différents papiers étant dirigés dans différents services, ils ne reçoivent aucune réponse à leur demande.

### Il a porté plainte

Aufrère fût victime d'un automobiliste qui n'éteignit pas ses phares, les braquant dans les yeux des concurrents sur la route de Chartres à Châteaudun. C'est ainsi qu'Aufrère se trouva derrière un de ses partenaires, qui venait de bloquer subitement ses freins; pour éviter l'accrochage, il se rabattit à droite, où précisément une automobile se trouvait. Il fût ainsi accroché assez sérieusement, mais ne perdit pas contenance, prit le numéro de l'automobiliste, et déposa plainte entre les mains du procureur de la République. Son geste fait preuve de son sang-froid. Il aura au moins cette satisfaction, s'il n'a pas terminé Paris-les Pyrénées-Paris, qui lui tenaient tant au cœur, d'avoir au moins rendu service à la collectivité. Nous le félicitons vivement.

L'OBSÉDANTE QUESTION

LE DÉRAPAGE

par Ch. DEMOL

J'ai été très heureux de trouver des contradicteurs dans la *Moto Revue* du 16 juin. Oui, oui ! Du choc des idées jaillira la lumière !

M. René Imbert nous a fait, dans le numéro du 28 avril, des considérations sur le dérapage des motos. Particulièrement sur les dérapages dans les virages.

De ces considérations, j'ai tiré les mots suivants : Deux machines de même poids, faisant le même virage, à la même vitesse, mais ayant l'une un centre de gravité haut situé, alors qu'il est bas chez l'autre, F et P sont les mêmes, les conditions sont exactement semblables. Des deux machines, la basse ne vire ni mieux, ni plus mal que la haute et elles s'inclinent identiquement.... La stabilité en virage est la même pour les deux machines si le sol est bon, mais pas si le sol est mauvais.

Dans ces quelques lignes, j'ai relevé deux erreurs) : 1° l'égalité de F et de l'inclinaison ; 2° l'égalité aptitude de virage des deux machines en question. Dans un 3° point, je ne discute rien de ce que dit M. Imbert, je fais une petite cons dération de plus, c'est tout. J'ai traité ces trois points dans le numéro du 19 mai, bien dans l'ordre, successivement (l'habitude du classement des formules-outils !).

Du dérapage, je n'ai pas dit un mot. Aussi, le titre dont on avait surmonté ma communication n'était-il pas très juste et jamais je n'ai cru formuler une thèse sur le dérapage ou la stabilité. Il ne s'agit donc pour moi, ni de virage avec dérapage, ni de dérapage sans virage mais simplement de virage sans dérapage.

Le point étant fait, je passe, à tout seigneur, tout honneur, à « celui qui a accroché le pompon » M. Imbert, en le suivant mot à mot. Les conditions étant « exactement semblables » la machine basse vire un peu plus court que la haute ; nous sommes donc d'accord. Quant au rayon de courbure, M. Imbert dit qu'il ne s'en occupe pas. Pas directement, soit ; mais il parle de F, la force centrifuge, qui dépend, elle, du rayon. Le fait de considérer les F égaux dans les deux cas ne lui permet pas de parler de même virage pour les deux motos. Dans le deuxième alinéa, page 611, il explique « en français vulgaire » ma fig. 2 qu'il approuve. Evidemment, la différence des rayons des deux virages ne sera que de quelques centimètres... qui peuvent néanmoins avoir une importance dans une course de vitesse où même ordinairement sur la route, où il reste entre les trous de la chaussée et les bas côtés poussiéreux ou boueux, une bonne piste, d'une main de largeur, tracée par les cyclistes.

Je passe à M. Georges Masson. Il nous dit qu'il est dangereux de se servir des

formules qui vous viennent à la mémoire sans effectuer tous les calculs.

Tout d'abord, je proteste énergiquement pour les méchantes paroles qu'il débite à l'égard des ingénieurs. Que les formules soient des outils ou des points de repère et qu'elles soient ou non casées dans la mémoire, le principal est de bien les connaître et de savoir bien s'en servir.

La formule « trop connue »  $F = m\omega^2\rho$ , dont je ne vois pas dû tout le caractère « professionnel », ces Messieurs ne la connaissent pas ! Et, la formule  $F = \frac{m \times V^2}{\rho}$

ils ne la connaissent guère plus. Ou, s'ils les connaissent ils ne les comprennent pas.

Ces deux formules sont d'ailleurs les mêmes, car  $V = \rho\omega$

(Ici une grande parenthèse sur un petit morceau de cours de mécanique rationnelle, très indigeste pour beaucoup, mais indispensable.)

Dans le mouvement circulaire :  $\omega$  : est la vitesse angulaire. C'est le nombre de degrés de circonférence, de radians ou de tours, décrit en une seconde prise comme unité de temps—par le point qui tourne.

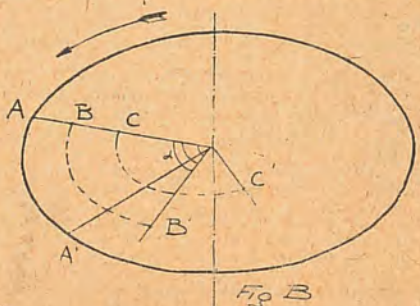
C'est la dérivée de l'angle décrit par rapport au temps :  $\omega = \frac{d\theta}{dt}$

V : est la vitesse linéaire. C'est le chemin parcouru par le point en une seconde — s'évalue en mètres à la seconde, par exemple.

C'est la dérivée de l'arc décrit par rapport au temps  $V = \frac{ds}{dt}$

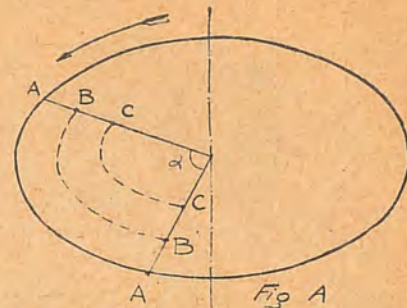
Or  $ds = \rho d\theta$ , V est donc égal à  $\rho \frac{d\theta}{dt}$  mais  $\frac{d\theta}{dt} = \omega$ , donc  $V = \rho\omega$ .

Remplaçons V par sa valeur dans la formule  $F = \frac{m \times V^2}{\rho}$  — cette « vraie formule »



Vitesse linéaire.

Pour une même distance parcourue en 1 seconde, AA' = BB' = CC', les angles décrits sont d'autant plus grands que les points sont près du centre.



Vitesse angulaire.

Pour un même angle décrit en 1 seconde, les distances AA', BB', CC' parcourues par les points A, B, C sont d'autant plus petites que les points sont près du centre c. a. d. que le rayon est petit.

de M. S. : — et il vient :  $F = \frac{m\rho^2\omega^2}{\rho}$  ou  $m = m\omega^2\rho$  (c. q. f. d.), m est comme toujours la masse de la moto et  $\rho$  le rayon dans un virage.

$\omega$  est évidemment en proportion inverse de  $\rho$ , pour un V donné, fig. B, mais où M. Masson va-t-il chercher que ce V, vitesse linéaire, est constant et le même en tous les points de la moto en virage ? Et, si la vitesse angulaire est en raison inverse du rayon, elle est en raison directe de la vitesse linéaire du point qui décrit la courbe. Car  $V = \rho\omega$  donne  $\omega = \frac{V}{\rho}$  relation toujours satisfaite.

Je traduis tout cela « en français vulgaire » en disant que pour des points tournant autour d'un axe ou d'un point fixe avec la même vitesse angulaire, les vitesses linéaires de ces points sont d'autant plus grandes que  $\rho$  est grand, c'est-à-dire que les points sont loin du centre. Ils font un plus grand chemin dans le même temps — Pour des points possédant une même vitesse linéaire, les vitesses angulaires sont d'autant plus grandes que les rayons sont petits. Tous les points font un chemin de même longueur, mais ceux qui sont près du centre ( $\rho$  petit) décrivent un plus grand angle dans le même temps : (fig A et B.)

Les deux motos font le virage à la même vitesse en km. à l'heure, c'est évidemment la vitesse linéaire au point de contact pneu-sol M. Les machines s'inclinent et r et r' sont différents. Tous les points de la moto ont la même vitesse angulaire mais ils n'ont pas la même vitesse linéaire, évidemment. Le point G' a un V plus petit que le V du point G.

Si j'ai pris la formule  $F = m\omega^2\rho$ , c'est précisément parce que je n'ai qu'une variable,  $\rho$ ,  $\omega$  étant le même pour les points G et G', comme pour les autres points d'ailleurs. C'est plus simple, pour la clarté du raisonnement ». Tandis qu'avec la formule :  $F = \frac{m \times V^2}{\rho}$ , on a deux variables : V et  $\rho$ , et V dépend de  $\rho$ . Ce qui oblige à faire un petit raisonnement accessoire de grande importance !

Charles DEMOL ingénieur. (A suivre)

L'HISTOIRE DU MOTEUR

Le deux temps

Sa naissance : ses pionniers par WOLFF

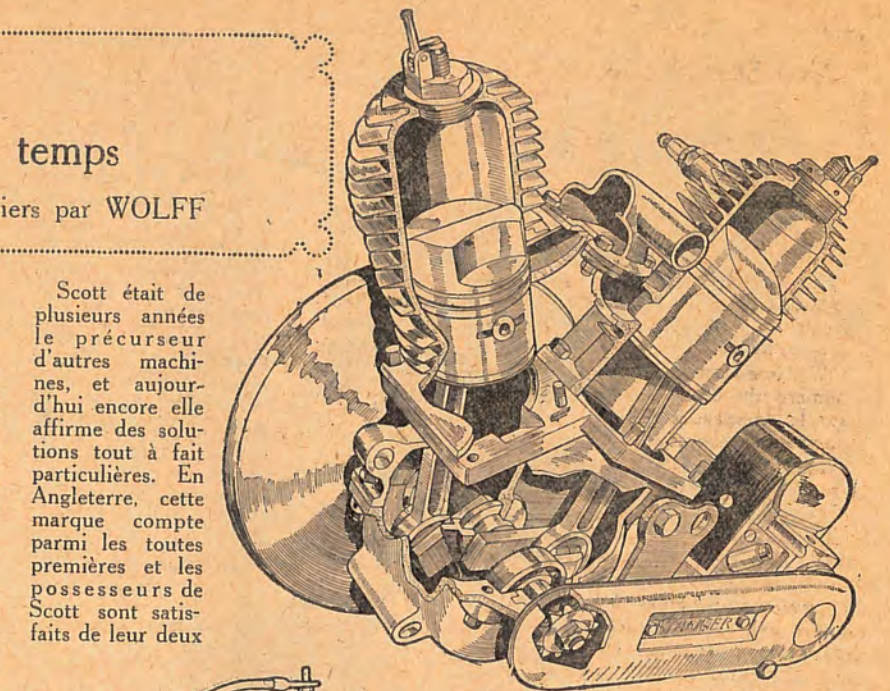
Considérons tout d'abord le moteur à 2 temps

Le moteur 2 temps a acquis de nos jours une importance telle qu'il sera très intéressant de revoir l'histoire de sa naissance et d'étudier les diverses phases de sa formation. Nous ne considérerons pas les nombreux 2 temps dont la construction a été abandonnée aussitôt après la naissance.

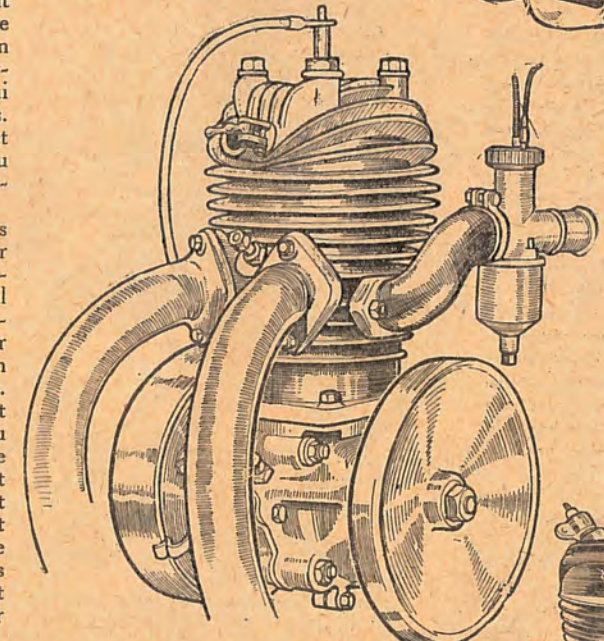
En Angleterre

Vers 1908, les Anglais ont vu naître une moto pratique, originale, entraînée par un moteur 2 temps. Elle prenait part à quelques manifestations sportives et acquit peu à peu du terrain. Effectivement, elle était alors très originale, la Scott, avec son cadre ouvert et son moteur 2 temps 2 cylindres à refroidissement par eau lui valait l'attention des sportsmen anglais. Elle n'était encore que peu rapide alors, et sa consommation d'essence fut énorme. Au régime bas le moteur bafouillait et tournait beaucoup sur 4 temps.

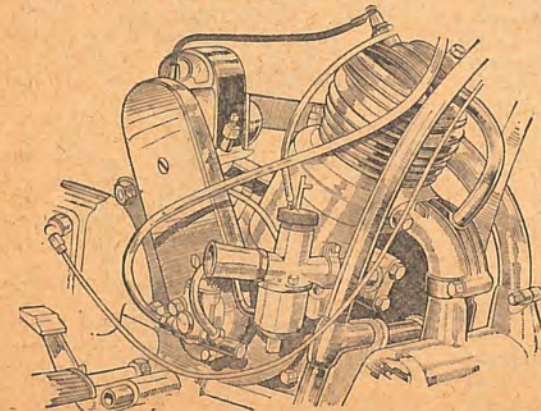
Par son travail méthodique et ses efforts soutenus, Scott réussit à tirer son engin du berceau. Par divers perfectionnements apportés à cet original moteur, on arrivait à réduire la consommation. Au ralenti, le moteur finit par tourner plus régulièrement, et au plein régime, il gagnait sensiblement de vitesse. En 1912 et 1913 le constructeur put démontrer les qualités de son engin au Tourist Trophy et y obtenait la première place. Son succès était assuré alors et le nombre de ses disciples augmentait sans cesse. Le père Scott, grand et intrépide défenseur du 2 temps, même par les phases les plus dures, n'a jamais douté un seul instant du succès. Scott fut le premier à introduire le kick-starter ainsi que le cadre triangulé.



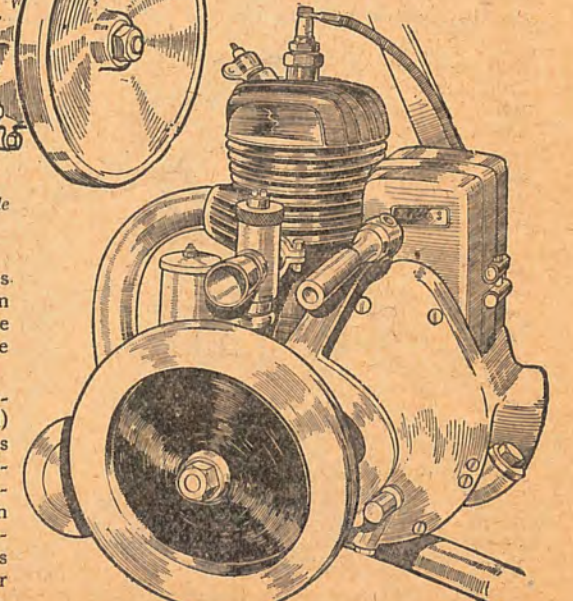
Le deux cylindres Stranger.



Villiers 175 cmc. double échappement.



Baker 175 cmc.

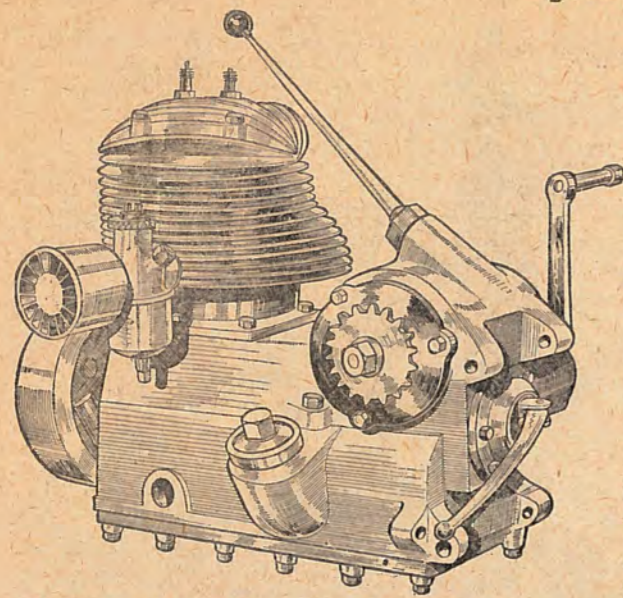


B. S. A. 175 cmc.

temps. Les Usines Scott ont récolté un succès remarquable à l'Olympia-Show de l'an dernier.

La Scott Super-Squirrel (écureuil) possède encore les mêmes signes particuliers approximativement comme en 1908 : cadre triangulé ouvert, 2 vitesses à chaînes, moteur 2 temps, 2 cylindres, refroidissement à eau,

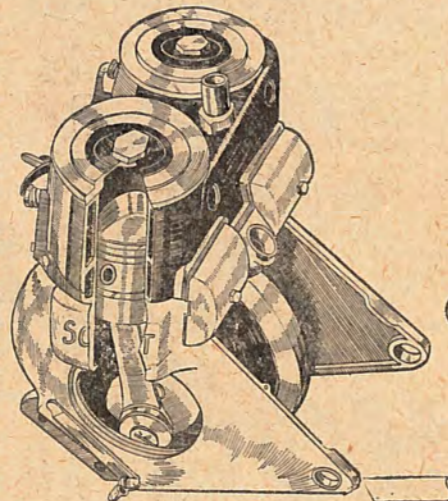
fourche à coulisse. Elle se fait en 500 et 600 cmc. de cylindrée ; la 500 cmc. Super-Squirrel est une des motos les plus économiques du marché mondial. Les usines Scott fabriquent un modèle Flying-Squirrel (écureuil volant), et un modèle Flying muni maintenant d'un saddle-tank. Aussi, en 1928, nous vîmes à côté du modèle 350 cmc., 4 temps, la jolie two-stroke, en modèle touriste et sport,



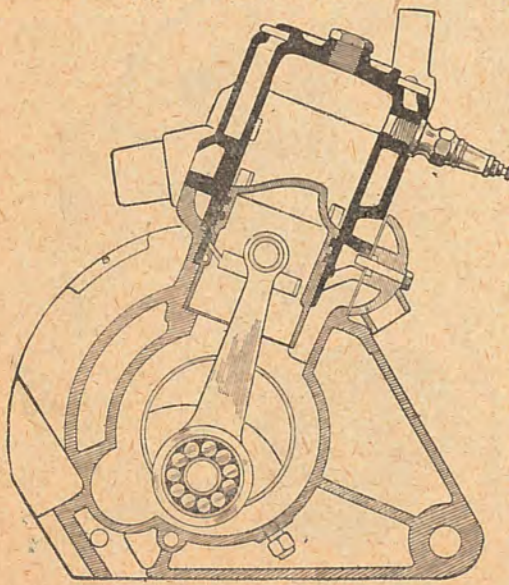
Le Villiers : un des premiers Villiers deux cylindres bloc-moteur.

obtenant le même succès comme les années précédentes.

Par tous les temps, la grande difficulté que présentait le 2 temps consistait à remplir complètement le cylindre de gaz frais, remplissage presque impossible aux hautes allures dans le modèle courant à trois lumières. C'est ce qui amena un jeune ingénieur anglais à imaginer une solution nouvelle. Il construisit un moteur qui aspirait plus de gaz qu'il n'en fallait théoriquement, une sorte de surcharge. Les essais persévérants lui permirent de réaliser son idée dans la Dunell. Il sortait d'abord un modèle 500 cmc. qui donnait de beaux résultats. Les constructeurs, les aciéries de Sheffield ont ensuite mis au point comme moto de grande série une 250 cmc., machine de luxe à prix abordable. Ce modèle s'est fort bien introduit sur le marché et est très apprécié pour ses qualités en



Scott deux cylindres avec refroidissement par eau.



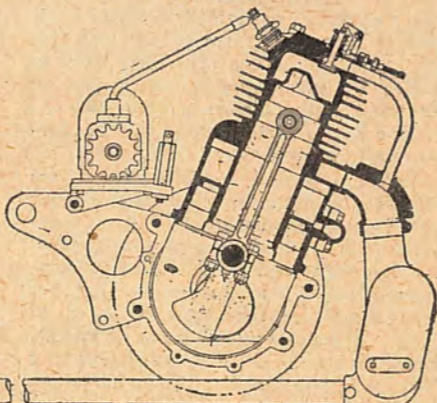
Scott vue en coupe.

magnétique un essor inconnu jusqu'alors et a réussi à construire un appareil fort simple qui donne de fortes étincelles même à quelques faibles tours de manivelle. Le graissage de quelques modèles s'effectue d'une façon originale très simple, moyennant la surcompression dans le carter du moteur, est conduite par un trou percé de réservoir d'huile celui-ci fermant hermétiquement, dans un viseur, et de là au moteur. Ce genre de graissage n'est toutefois appliqué que pour les modèles 172 cmc., 247 cmc., 343 cmc. et 344 cmc., 2 cylindres. Les modèles 122 cmc., 147 cmc., 198 cmc. et 247 cmc. simple échappement ont un graissage par mélange. Les moteurs 172, 247, 343, 344 cmc. sont munis d'une culasse aluminium qui contribue très favorablement

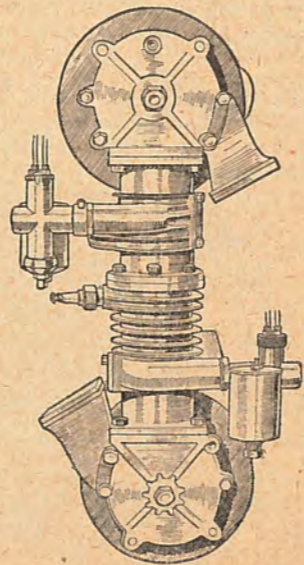
au bon refroidissement. Remarquons que le petit 147 cmc. est toujours resté la plus belle création de Villiers, son prototype. N'est-il pas connu partout, ce brave petit moteur, Squirrel TT Replica, c'est la moto sport à cylindre à longue course, une des motos les plus rapides existantes. Toutes les Scott sont équipées de moteurs deux temps.

A la même époque environ de la naissance de la Scott, le marché anglais vit apparaître une autre deux temps, la 250 cmc. Levis ; même aspect comme la Levis d'aujourd'hui si l'on ne tient pas compte du saddle tank. Les premières Levis possédaient un refroidissement à eau que l'on a laissé afin de réduire le prix de vente. Ces machines n'ont pas manqué de succès sur le marché anglais. Elles avaient pris part à quelques manifestations sportives. D'ailleurs, après la guerre, La Levis sortait première dans la catégorie 250 cmc. au Tourist Trophy, et gagnait à deux reprises au Grand Prix. Aujourd'hui la Levis 250 cmc. « Six Sport » occupe une belle place au marché mondial.

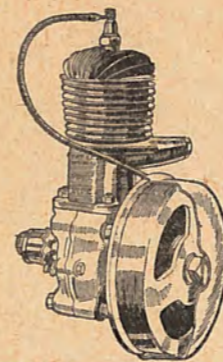
A Birmingham naquit en 1920 la Société Veloce Ltd. qui présenta une charmante 2 temps, 250 cmc. à laquelle



Dunell 350 cmc. surcompressé.



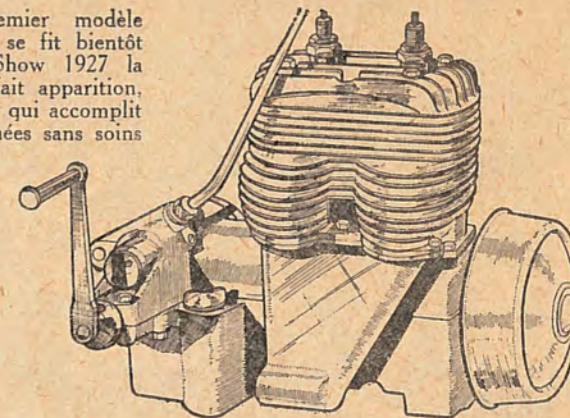
Un essai de moteur à pistons opposés sur Aza.



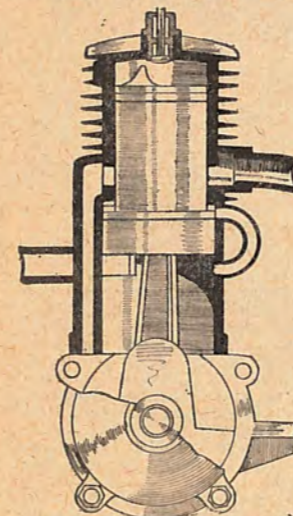
Villiers petit modèle.

elle donnait le nom français « Vélocette ». C'était à cette époque une moto de luxe. vu sa construction et son fini impeccables; les acheteurs ne manquèrent pas, car les bonnes motos de cette catégorie faisaient défaut. Les constructeurs n'ont

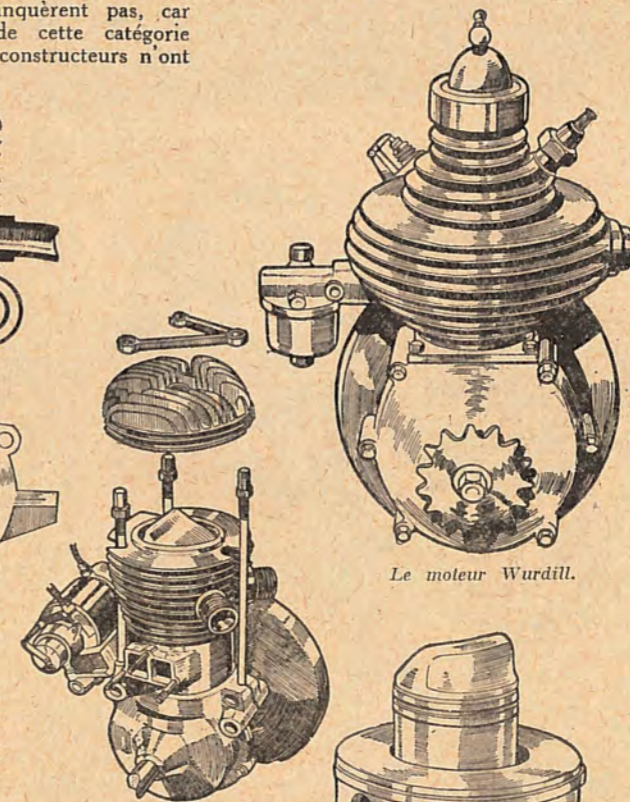
laisser tomber leur premier modèle 2 temps. Mais la lacune se fit bientôt sentir, et à l'Olympia Show 1927 la charmante Vélocette a refait apparition, modeste et si peu exigeant qui accomplit son devoir durant des années sans soins particuliers. Et ne lui demande-t-on pas souvent davantage qu'il ne peut fournir, n'est-on pas souvent impitoyable pour lui en lui imposant des besognes bien trop dures ?... Il y a deux ans, la maison a sorti un moteur à deux cylindres, faisant au total un volume de 344 cmc. ce modèle n'a encore pu se propager ;



Villiers deux cylindres actuel.



Coupe du Dunell montrant le piston à deux étages.



Le moteur Wurdill.

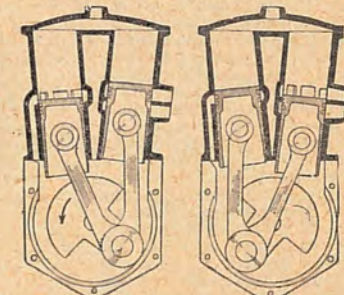
Culasse détachable du Dunell.

pas apporté de changements importants à ce modèle qui était alors une machine ultra-moderne, avec vilebrequin monopilier, carter d'une seule pièce avec couvercle vissé, volant extérieur, graissage automatique par pompe appelant l'huile du réservoir, ce dernier étant fondu avec le carter, et l'envoyant sous pression directement dans le vilebrequin. De là, le lubrifiant est conduit à la tête de bielle et est répandu par barbotage aux parois du cylindre. Encouragée par le succès qu'obtenait ce 2 temps, la Vélocette Ltd., soucieuse d'offrir aux amateurs de 4 temps rapides une moto de leur goût, sortait en 1925 un modèle 4 temps, à arbre à cames en tête : engin, fort bien réussi, qui a obtenu dans un temps record le premier prix du T. T., et à deux reprises. Ce succès de son 4 temps amenait les constructeurs à

Embiellage des doubles pistons du moteur Wurdill.

de part et d'autre, on lui a trouvé des faibles. On trouvait qu'il vibrait trop en régime élevé. D'autres encore prétendent que le cylindre arrière chauffe trop et croient constater d'autres imper-

fections ; mais il ne faut pas prendre tout cela en mal. En effet, n'avait-on pas prédit à la vieille F. N. 4 cylindres, et à la Henderson des désavantages analogues à tort. Villiers a contribué beaucoup à faire revivre la moto légère en Angleterre; et au Show de l'an passé, on comptait 13 fabriques différentes qui avaient adopté le petit Villiers. Le Villiers était présenté à presque tous les stands, spécialement chez Baker, Chater-Lea, Coventry-Eagle, Dot, Excelsior, Francis-Barnett, James, L. G. T., Montgomery,



Comery deux cylindres en faible V, à chambres d'explosion communiquant.

O. E. T., P. M., Rex-Acmé, Royal-Ruby, Sun, Cotton, Grindlay Peerless, Mc Evoy, et enfin la Zénith. Le Villiers a pu voir son triomphe, non seulement en 175 cmc., mais encore dans la catégorie 250 cmc. Ainsi P. M. Phelon and More, une usine qui, pendant ces dernières années, ne s'était intéressée que pour les motos de luxe 500 cmc. et 600 cmc., présentait maintenant un Villiers 147 cmc. et, dans un cadre 250 cmc., 2 cylindres, 4 temps, elle a monté un 247 cmc. Villiers.

Et pendant que le 2 temps se propage ainsi, il y a des gens qui prétendent qu'il est au seuil du tombeau ! Et voici la vieille maison mondiale B. S. A., qui a lancé un 2 temps, 175 cmc., il y a deux ans et qui, l'an passé, a monté ce même moteur dans un cadre luxueux avec boîtes 3 vitesses.

La renommée maison JAP continue son 2 temps 175 cmc. sous le nom « Aza ». Royal Enfield et Radco fabriquent leurs 2 temps eux-mêmes et en 250 cmc. WOLF.

Les modèles ..29 sur la route

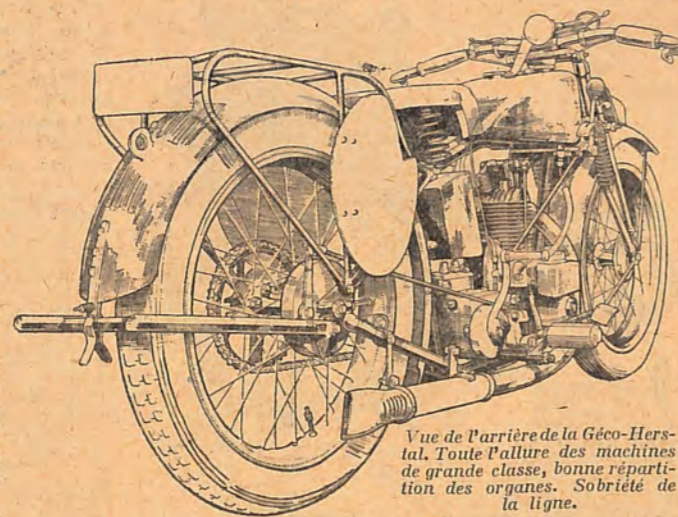
Géco Herstal

La 250 cme



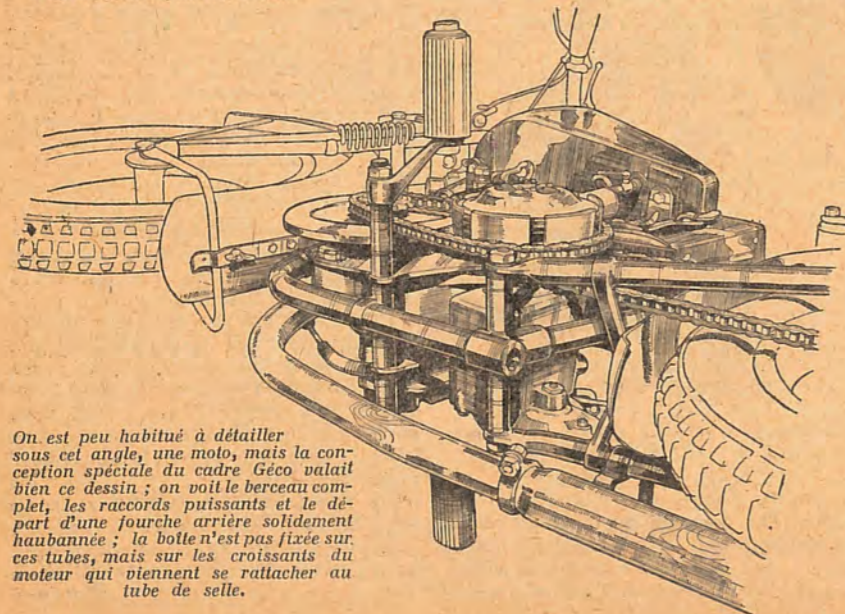
Par MAX END

LA 250 cme. Géco-Herstal s'apparente de fort près comme du reste la 175 et 350 cme de même marque, à ses grandes sœurs les Gillet-Herstal : même conception simple et saine d'un cadre robuste, bien équilibré, bien conçu et bien réalisé, même souci dans la présentation générale, même ligne sobre et racée. Un des avantages importants des machines belges est d'avoir été conçues pour des mauvaises routes : donc, pas de cadres qui flotent, qui fouettent ou qui cassent, des fourches bien étudiées pour se plier aux défectuosités de la route sans produire ces réactions qui font rebondir la roue arrière et transformant la marche en avant en une série de « sauts de mouton » qui font serrer les... genoux aux cavaliers les plus endurcis. Dans ce cadre hors de pair sont montés un moteur également sûr robuste et nerveux, le Zürcher à culbuteur et une boîte de vitesses ayant depuis longtemps fait ses preuves : la Staub.

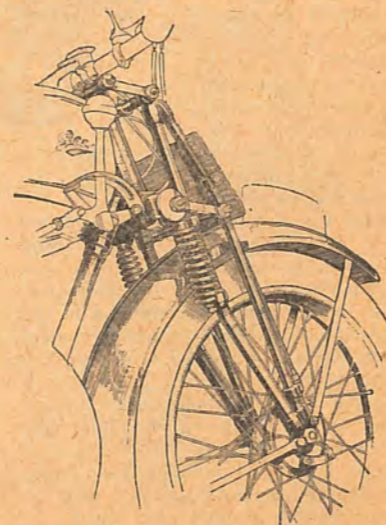


Vue de l'arrière de la Géco-Herstal. Toute l'allure des machines de grande classe, bonne répartition des organes. Sobriété de la ligne.

moyenne... au nombre desquels on me range... la 250 cme. Géco-Herstal est une machine de position idéale et sur laquelle l'anatomie générale du motocycliste prend automatiquement sa place comme si l'une était faite pour l'autre. J'accomplis en ce moment deux fois par jour un parcours de 40 kilomètres, sans compter mes tournées dans Paris et la banlieue et, sur ces 40 kilomètres, une bonne partie est en mauvais pavés ou en bitume ondulé ; je dois reconnaître que la Géco s'y comporte aussi bien que faire se peut pour la moindre fatigue du pilote ; les plus grands cahots qui font décoller la roue arrière n'arrivent pas à la faire retomber autrement qu'en ligne, quand à la roue avant, bien servie par une fourche très au point, on peut dire qu'elle ne quitte pas la route. La question étant résolue favorablement du côté de la tenue de route, de la maniabilité et de l'agrément de conduite, constatons que la partie motrice est égale-



On est peu habitué à détailler sous cet angle, une moto, mais la conception spéciale du cadre Géco valait bien ce dessin ; on voit le berceau complet, les raccords puissants et le départ d'une fourche arrière solidement haubannée ; la boîte n'est pas fixée sur ces tubes, mais sur les croisants du moteur qui viennent se rattacher au tube de selle.



La fourche avant est du style Gillet et Herstal et comporte des amortisseurs ; le levier des vitesses est au réservoir.

ment à la hauteur de sa tâche. Le Zürcher à soupapes en tête est d'une souplesse remarquable, franc à l'accélération, il s'emploie à fond en côte malgré, sur la machine que j'avais, une multiplication peut-être un peu forte et il faut une extrême mauvaise volonté pour le faire cliqueter. Son échappement très assourdi est néanmoins perceptible et d'une façon agréable car la tonalité, grave, donne une impression de puissance et sa régularité tranquillise sur la sécurité de marche. J'ai accompli une vingtaine de kilomètres avec les manettes à fond (sauf à hauteur des croisements, Messieurs les gendarmes!), sans avoir ressenti un instant de défaillance chez ce nerveux petit moteur. Au cours de mes diverses randonnées sur cette même route, il ne m'est arrivé qu'une fois d'être doublé et par une 500 cme. Saroléa dont le pilote, en grande tenue, casque fixé au porte-bagages, et bien connu de moi, sera mis à l'amende d'un viandox pour m'avoir doublé sans m'octroyer l'amical sourire qui m'était dû... oui, doublé une seule fois ; il est vrai que cette route est assez peu fréquentée par les moto spéciales et méchantes, type Picardie ou Avenue du Bois. En fait, la Géco fait un bon 80 à l'heure et

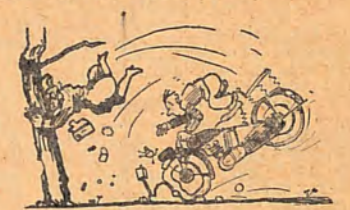
CARACTERISTIQUES

- Moteur : mono, 4 temps, soupapes en tête, culbuteurs. Bielle et culbuteurs sur galets.
- Cylindrée : 250 cme.
- Alésage : 65 mm.
- Course : 75 mm.
- Graissage : pompe mécanique par le moteur.
- Boîte de vitesses : indépendante avec pignons en prise, acier chrome-nickel.
- Cadre : type « berceau », en tubes de forte section.
- Fourche : élastique, avec jumelles de large portée et amortisseurs de chocs.
- Réservoir : en selle. Contenance : essence 8 litres, huile 1 litre, 1/2.
- Pneus : à tringles 26x3,25 ou 26x3,5.
- Poids : 90 kg.
- Vitesse : 100 km.
- Consommation : 3 l. essence, 0,21. huile, 1/41. d'huile, 1/41. d'huile.

en toute sécurité, obéit rapidement aux freins sans chasser et on est étonné, à l'usage, de constater que cette petite moto, malgré son faible poids colle si parfaitement à la route. L'agrément de la conduite est bien complété par la facilité de manœuvres de la boîte Staub : embrayage des plus doux, vitesses passant toutes seules ; on passe de 1<sup>re</sup> en 2<sup>e</sup> et de 2<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup> en amorçant, simplement d'un doigt, le débrayage, sans même réduire les gaz et l'impression d'accélération, en opérant ainsi, est très agréable. Au point de vue présentation, la Géco est moderne avec son réservoir à cheval, son aspect sobre de ligne et de couleur. J'ai la conviction qu'elle est une machine d'une solidité à toute épreuve avec son cadre en berceau bien personnel et sa boîte à vitesses solidement haubannée sur des flasques indépendantes formant un pont entre le moteur et le tube de selle. Il ne faudra pas manquer, au prochain Salon, de détailler cette belle production, malheureusement pas encore assez connue : je dis : malheureusement, par ce que je suis certain que ceux qui débiteront sur Géco seront à jamais acquis à la moto à cause des satisfactions qu'ils en retireront. Max End.

Essai de l'emploi du Camphre dans la Motocyclette

par M. A.



Moult fois, nos lecteurs, à la suite d'entretiens, parus dans *Moto Revue*, nous ont réclamé des précisions sur l'emploi du camphre en moto. Et moult fois nous nous sommes abstenus : pourquoi ? Mais, simplement parce que l'usage du camphre est une arme à deux tranchants, quelque chose comme un rasoir qui rajeunit la figure du propriétaire ou l'enlaidit à tout jamais. Sur 1000 motocyclistes, 800 au moins sont des impulsifs : ils aiment, ils adorent *Moto Revue*, suivent ses conseils à la lettre, s'en portent bien ou aussi s'en portent mal : car, ce n'est pas en quelques lignes qu'un sujet aussi vaste que les phénomènes chimiques, mécaniques ou physiques de la moto peut être épuisé. Or, le camphre a été utilisé maintes et maintes fois par nos usagers : nous avons donné souvent les doses exactes dans lesquelles son usage est efficace pour nos petits bonshommes se sont dit combien l'aubaine était excellente et, vivement, ils ont abreuvé leur moteur de camphre à dose massive et l'ont esquiné. Le camphre est un produit... que vous connaissez : ouvrez votre bouquin d'école et vous en aurez ample satisfaction. Mais en moto que se produit-il ? Mélangez du camphre à l'essence : il se produit un dégagement intense d'oxygène en cours de combustion : cet oxygène s'allie au carbone. J'ai oublié de vous dire que le carbone, c'est cette espèce de résidu charbonneux, caillouteux que nous appelons calamine. Vous avez dû remarquer que cette calamine, si dure à partir, ne résiste guère, se désagrège et « fond » si l'on peut dire, au contact de certains produits, alcool, camphre, etc... bref les produits qui dégagent par réaction beaucoup d'oxygène. Or donc, la calamine qui vient de rencontrer votre essence allée à du camphre, va se désagréger et s'évacuer sous une forme gazeuse. C'est un rôle bienfaisant que va donc remplir le camphre. Mais... ce n'est pas en jetant dans votre réservoir une boule puante et blanche que vous aurez joué ce vilain tour à la calamine : vous vous doutez bien que si cela était, il y a belle lurette que tous les pharmaciens ou marchands de couleurs de France auraient un « rayon » motocyclette. Il y a des doses savantes, des cures variées, des repos réguliers et aussi des soins minutieux à apporter dans un tel traitement de votre moteur. On a, depuis toujours, vendu,

dans le commerce, des produits décalaminants, antidétonants, les uns à base de camphre, d'autres de tétraéthyle de plomb, de x ou y choses variées ; on a vendu des essences bleues, roses, vertes, jaunes, etc... Les unes et les autres ont eu ou ont leur succès : quand la preuve est faite que pour nos motos les produits en question sont avantageux, la plume de *Moto Revue* les fait connaître. Or, pour le camphre, nous avons toujours hésité : les bienfaits de la naphthaline sont connus, mais ses défauts sont ignorés : le principal réside en ce qu'un emploi massif donnera un résultat massif : le jeune homme qui a une machine neuve s'en bat des flans de toutes les histoires plus ou moins calamineuses. Mais voici qu'un jour survient où son moteur chauffe, cogne, tire mal, semble gâteux. Après avoir bien gratté son front, ou bien le jeune homme incrimine le constructeur et fait preuve d'ignorance, ou bien s'aperçoit que son moteur est calaminé et fait preuve de raisonnement. Mais alors, pourquoi faut-il que, se précipitant chez les droguistes de la capitale ou de son endroit, il veuille éviter le démontage de son cylindre par l'emploi d'un décalaminant x ou y ? C'est qu'on lui a dit qu'il suffisait d'un ingrédient tel pour débarrasser ce cher moteur de l'immonde calamine. Alors, il en achète tant qu'il a des beaux billets, en donne une indigestion à son carburateur et soudain s'aperçoit que son cylindre, son piston sont rayés et bien d'autres choses horripilantes. C'est que le camphre, par exemple, qu'il aura employé, a cette propriété de bien dissoudre la calamine. Si la dose est minime, l'effet sera long mais certain ; si la dose employée est forte, la calamine se détachera par morceaux et comme elle est très dure, elle viendra, tôt ou tard, se coincer entre les parois du cylindre et celles du piston, ira au besoin dans les parties mécaniques faire ses ravages. Donc, si vous avez bien compris cette petite histoire, vous pouvez sans crainte continuer à nous lire : Pour réussir à décalaminer sans incident, ou accidents, il faut arriver à doser notre produit oxygénant en quantité telle que jamais le

moteur n'en supporte de regrettables conséquences. C'est ce que, à ce jour, aucun fabricant ou vendeur, n'a fait. Nous avons réclamé à cor et à cri, qu'un laboratoire nous trouva une formule pratique. Il semble que le nouveau produit dénommé camphonine, qui vient d'apparaître sur le marché, nous donne satisfaction. C'est n'est pas une combinaison complexe. C'est du camphre dosé rationnellement. Nous l'avons essayé, mais cet essai est encore trop récent pour nous permettre de donner une opinion ferme. Ce qui est certain, c'est que, pour un moteur fortement encrassé, ce qui était le cas pour une de nos machines, il nous a fallu 2 opérations de décalaminage successives. Puis nous avons roulé en employant l'essence camphonisée à dose d'entretien. Nous croyons cependant que la dose d'entretien n'est pas nécessaire, mais qu'une cure assez massive tous les 5.000 kilomètres, pour un moteur de puissance moyenne, et qui ne présente pas une tendance exagérée à l'encrassement, soit suffisante. De toute façon, une cartouche de camphonine ne doit pas faire moins de 15 litres d'essence, autrement cela deviendrait néfaste. Il n'est nullement nécessaire de faire le mélange préalablement, les secousses, de la route se chargent de brasser d'une façon parfaite. Nous croyons cependant que le résultat que nous avons obtenu provient surtout d'un décalaminage que nous avons effectué sur un parcours assez long : Paris-Bordeaux-Paris à vive allure. Donc, si vous voulez décalaminer, profitez d'une balade longue, plutôt que de sorties entrecoupées. La camphonine n'a pas l'air de contenir d'acide, ni d'alcalin et par conséquent d'attaquer le métal. Les quelques milliers de kilomètres que nous avons fait d'essai sont probants à ce sujet. Avant de terminer, disons toutefois qu'il faut que le jeune homme qui emploiera un produit identique, se mette bien en tête, qu'une dose trop massive n'est pas nécessairement hygiénique pour son moteur, car le camphre a cette propriété de dissoudre la calamine, mais attaquant ce résidu d'abord par les bords, il le détache par morceaux et risque ainsi de venir coincer plus ou moins certaines parties mécaniques du moteur. Donc, employez raisonnablement et le résultat sera bien meilleur que votre moteur, donner une purge fantastique à votre moteur. Le cliquetage disparaît par enchantement et la grimpe des côtes devient maximum. M. A.

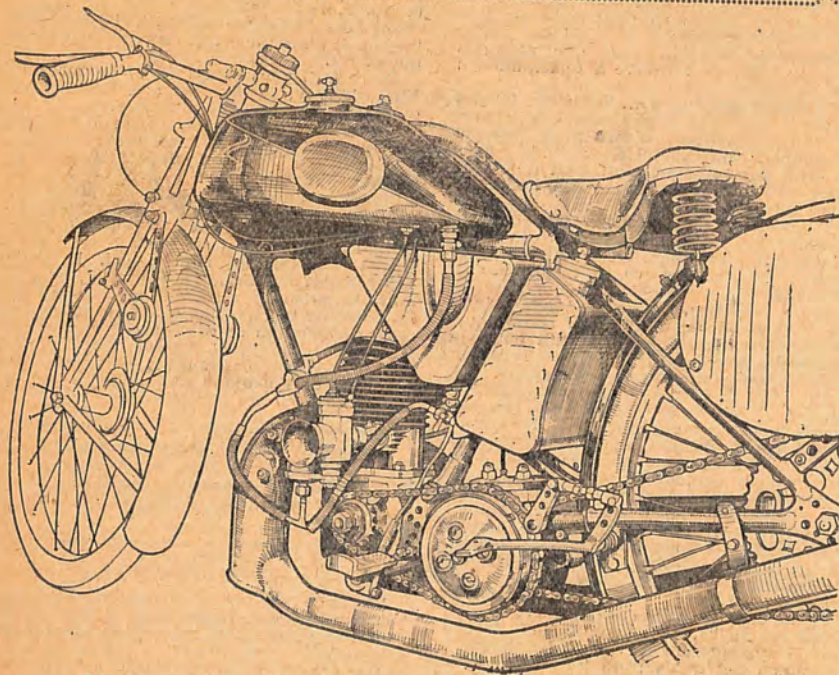
PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS  
Arrivée le 4 Août à 17 heures



APRÈS LE GRAND PRIX de l'U. M. F.

# Monet et Goyon

par H. P. BORESTROKE



La victorieuse vue côté embrayage.

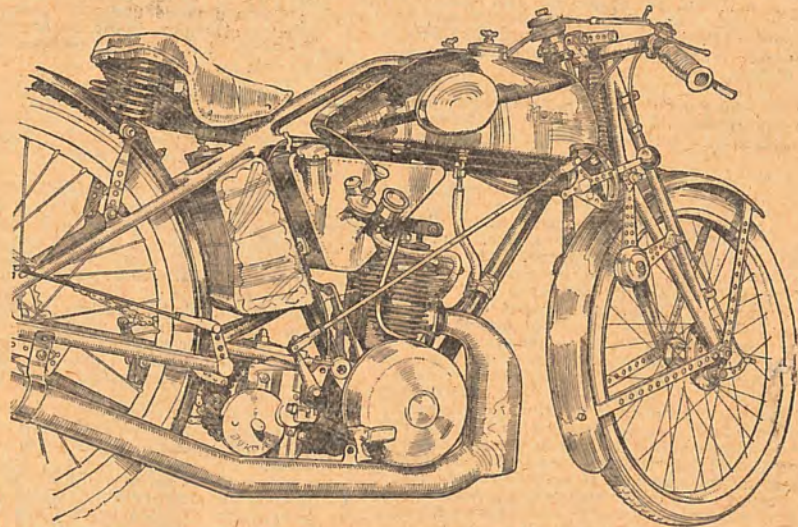
La Monet-Goyon qui a gagné la catégorie des 175 après une lutte émouvante avec une 175 Alcyon (celle-ci à quatre-temps), a sauvé l'honneur et nous devons en être particulièrement reconnaissants à la grande firme mâconnaise. Ce résultat



Sourdou le vainqueur, sur Monet et Goyon 175 cmc., du Grand Prix

nous pouvons affirmer, c'est que les organes de la Monet-Goyon ne présentent, avec ceux de la machine livrée à la clientèle, aucune différence apparente. Et c'est là une fameuse référence.

La machine du Grand Prix est, en somme, la réplique fidèle du type 175 supersport, deux temps, type T. T. Le moteur est un Villiers deux-temps d'un alésage de 57,15 et d'une course de 6,7. Il est du

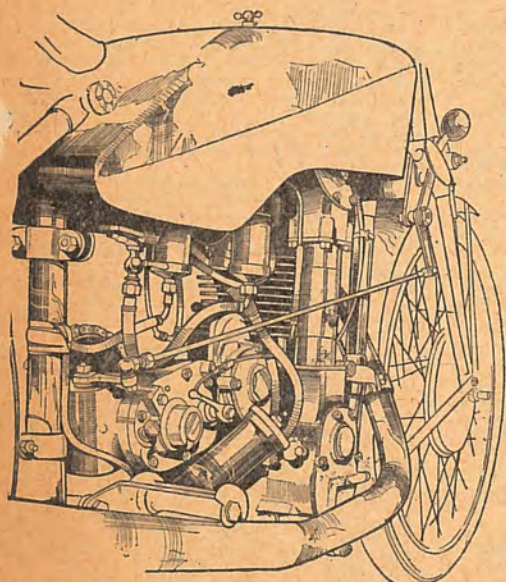


La machine victorieuse vue côté vitesses.

est d'autant plus remarquable que cette machine est aussi semblable à la machine de série que peuvent l'être deux jumelles.

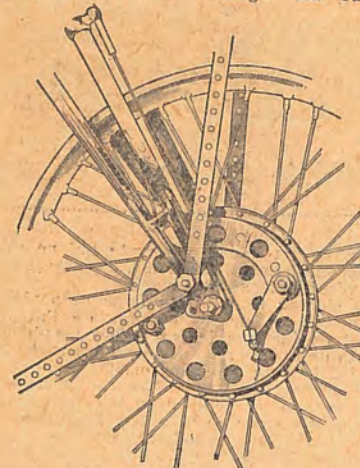
Il est extérieurement impossible de constater la moindre différence. Certes, ce n'est pas à vue de nez que l'on peut estimer les modifications légères qui exercent sur la marche d'un deux-temps une influence si considérable, mais ce que

type classique à précompression dans le carter. Nous avons eu l'occasion de le voir lors de la vérification des cylindres. C'est bien entendu un moteur à double tube d'échappement. Nous avons eu l'occasion d'indiquer combien cette disposition est intéressante, puisque non seulement elle offre aux gaz une plus large sortie, mais qu'en même temps, elle répartit la chaleur plus également sur le pourtour du cylindre. A chaque orifice



Chez Monet-Goyon, le moteur a. c. t. est d'une belle conception.

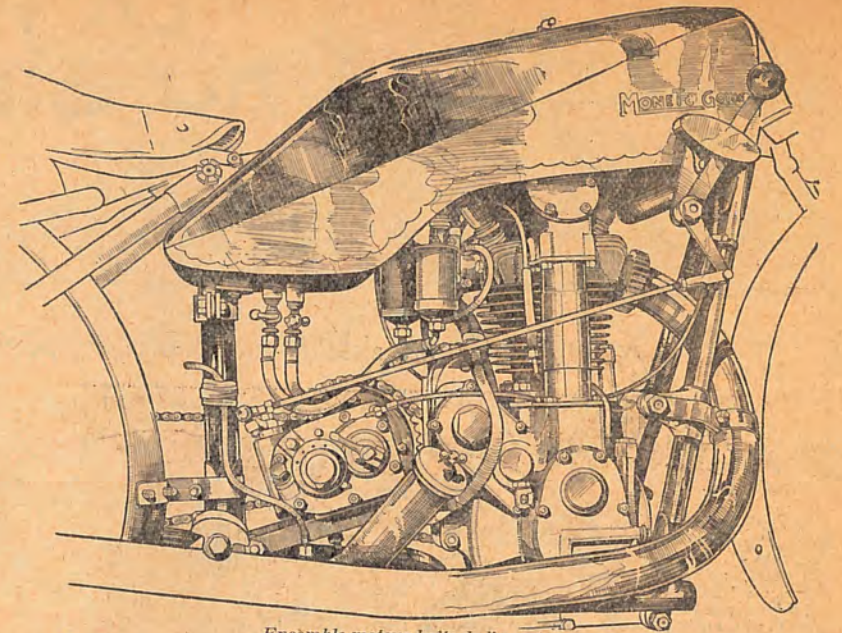
d'échappement il y avait un silencieux de forme allongée, comme une vessie nata-toire, et auquel on a donné le sobriquet d'Oxford bags par analogie avec les culottes de golf. On pouvait également remarquer l'énorme surface d'ailettes par rapport au faible alésage. La culasse



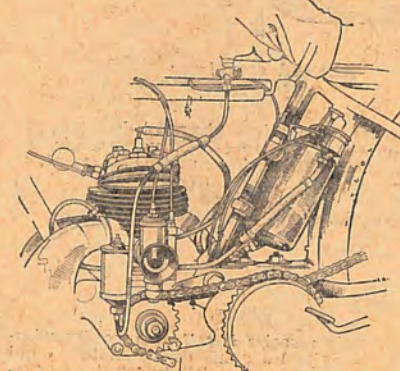
La fourche de l'a. c. t.

dont les ailettes sont disposées en éventail, est en alliage d'aluminium et présente un creux destiné à recevoir le déflecteur au point mort haut. Le piston est en alliage d'aluminium. L'allumage se fait par volant magnétique. Quant au graissage, il utilise, pour mettre l'huile en circulation, l'aspiration et le refoulement qui se produisent dans le carter, par suite de déplacement du piston. On voit donc que l'on retrouve tous les principes adoptés pour le moteur de série.

Le reste de la machine ne présente lui non plus aucune différence sensible avec la machine de série. Le cadre est interrompu et du type classique. Le



Ensemble moteur boîte de l'a. c. t.



Dispositif du réservoir d'huile sur la 2 temps.

réservoir en selle contient près de 42 litres d'essence et le réservoir à huile séparé, est fixé sur le tube de selle. La boîte donne 3 vitesses. Les moyeux sont à broche, bref il nous suffirait de reproduire le catalogue Monet-Goyon pour décrire cette machine.

Elle a fonctionné avec une impeccable régularité et nous ne croyons pas qu'il y ait eu même un raté. Evidemment, la maison Monet et Goyon a une expérience considérable du deux-temps et cela est cause de son succès. Cela explique aussi d'ailleurs la juste popularité dont elle jouit.

H. P. BORESTROKE.

## Paris-les-Pyrénées (DÉRNIERE HEURE) Concours d'Eclairage

Un difficile concours d'éclairage a lieu en même temps que l'épreuve Paris-les-Pyrénées-Paris. Ce concours a pour but de déterminer d'une façon précise les qualités d'un bon éclairage. Sans vouloir contrarier en quoi que ce soit les fabricants d'éclairage à acétylène, il faut avouer que ce système a vécu, non qu'il ne soit pas pratique, mais il ne répond plus aux besoins actuels. De plus l'éclairage acétylène est nettement insuffisant pour les machines de grande vitesse. La preuve vient d'en être faite, dans la première étape de Paris-les Pyrénées-Paris, où un concurrent qui abandonne la lutte avait précisément un éclairage nettement insuffisant. Un autre tel que Flachot a été pénalisé de 13 points, mais c'est précisément parce que son éclairage était trop puissant que Flachot n'a pas été pénalisé davantage. En effet, son camarade d'infortune Simon fut aussi pénalisé de 12 points dans les mêmes conditions. Un rail de tramway presque invisible sur lequel, ceux qui n'avaient pas d'éclairage eurent la tâche et ne s'en relevèrent pas. L'éclairage a été causé par son insuffisance d'un autre abandon suivit d'un accident. C'est Aufrère qu'un automobiliste criminel a de son phare puissant projeté sur une autre auto. Si Aufrère avait pu répondre du tac au tac à son antagoniste il l'eût forcé à couper son faisceau lumineux et eût évité l'accident. Donc la preuve est faite que l'éclairage fait partie intégrante des épreuves nocturnes. En conséquence, nous avons eu des coureurs qui se sont engagés au concours d'éclairage. Nous



### Chirurgie Motocycliste!

#### Jeunes Gens

Vous réclamez !!  
**Des Cours Pratiques**  
 de motocyclette  
**Des Cours Théoriques**  
 de motocyclette.  
 Ces cours existent... et réguliers  
 ...et bi-hebdomadaires.  
 par des ingénieurs pratiquants moto-cyclistes

Faites-vous inscrire tous les jours à *Moto Revue*, 51, rue Vivienne. La salle des Cours se trouve 5, rue Saint-Augustin : vous pouvez y venir en moto.

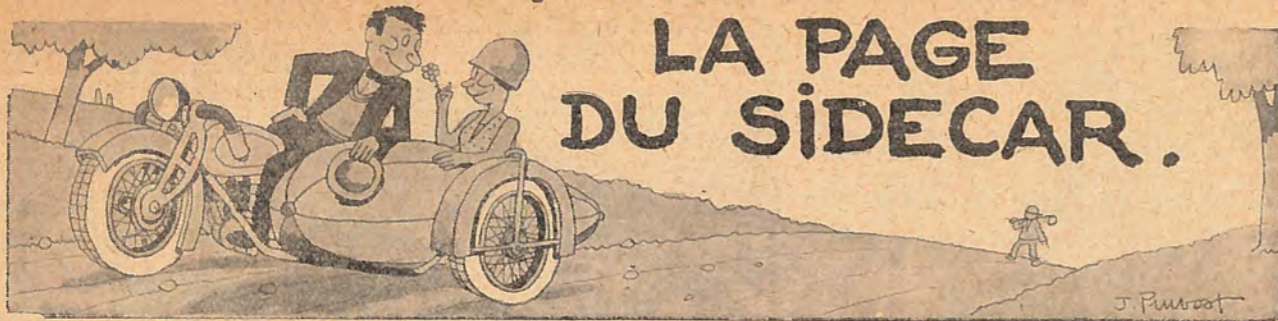
Pendant la période des vacances, les cours sont arrêtés. Ils reprendront le mardi 17 septembre.

en avons d'autres qui n'ont pas jugé à propos d'accepter les conditions. A l'heure actuelle, sans préjuger sur les résultats définitifs, tous ceux qui participent au concours d'éclairage, en particulier la Maison Cicca, la Maison

France-Marchal, la Maison Alternovi, la Maison Alternamoto, les phares B. R. C., ainsi que l'éclairage Marelli, tous ces éclairages montés sur Gnome et Rhône, Royal Enfield, M. G. C., Stylson, Calthorpe, Magnat-Debon, Royal Sport, ont fait la preuve dès la première étape, la véritable étape nocturne, de leur valeur éclairante. Maintenant, nous allons voir d'ici dimanche, si les attaches, les différents organes qui composent ces équipements vont tenir après les fondrières de l'Auvergne. On peut être étonné de ne pas voir cette fois au concours d'éclairage, certaines maisons, qui ont l'habitude de venir chaque fois. La raison en est simple, et elle est avouée par l'un d'eux : « Nous n'avons pas lu le règlement », et lorsque vint le jour du départ, les organisateurs se virent obligés de récuser l'engagement, la clôture étant faite. C'est le cas de la Maison Marchal; le cas de la Maison Maglum. Nous reviendrons sur cette question de l'éclairage. Notons que, parmi les engagés, nous avons : Missier, Marguit, Gruyère, Fouchy, Flahaut, Louis, Loroy, etc. Notons également que M. Courtot de la Maglum s'est vengé de sa non-participation involontaire à ce concours en dotant certaines machines d'équipements électriques complets. Quant à nous, nous sommes heureux que des maisons comme Cicca, France, Alternamoto, Alternovi, Marelli, aient compris en temps voulu l'intérêt du concours, et sa portée publicitaire. Quant aux autres, qui comme toujours ont attendu la dernière minute après la dernière, ils ont été cette fois victimes.



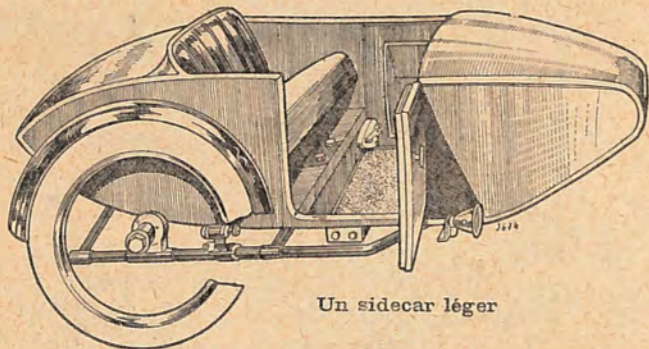
# LA PAGE DU SIDECAR.



## Atteler un side à une moto de petite cylindrée

Oui, mais vous êtes toujours raisonnables.

Je suis possesseur d'une moto « Terrot » H. S. C. 350 cmc., acquise neuve en 1926, et qui m'a donné toujours la plus entière satisfaction. Nous avons, ma femme et moi, roulé en tansad jusqu'à fin 1928, et nous nous sommes décidés, il y a quelque temps, à faire du sidecar.



Un sidecar léger

A ce moment, la question de la cylindrée s'est posée : les avis sont en effet très partagés sur ce sujet. Tel spécialiste du sidecar soutenant que celui-ci peut être adapté à n'importe quelle machine (et ayant fait d'ailleurs des démonstrations impressionnantes)

voit ses affirmations vivement discutées par d'autres compétences. J'avoue avoir eu beaucoup d'hésitations, mais, finalement, je me suis décidé à tenter l'essai avec ma 350 cmc.. Cette décision qui satisfaisait mon portefeuille me permettait également de

conserver ma bonne « Terrot » qui ne m'a jamais causé aucun ennui et à laquelle je me suis véritablement attaché.

Un sidecar touriste fut donc accouplé à ma machine. Sur les conseils de l'atelier Terrot, de Suresnes, je fis remplacer le pignon moteur de 17 dents par un pignon de 16 dents, et un gicleur un peu plus fort fut monté sur mon carburateur A et B. Grâce à ces légères modifications, je roule avec la plus grande aisance. Amateur de tourisme tranquille, je limite ma vitesse en palier, lorsque la route le permet, à 50/60 kil. h. et cette vitesse est atteinte aisément, sans tirer à fond sur les ficelles. Je conserve donc toujours un excédent de puissance largement suffisant. Les côtes sont grimpées sans peine et, réellement, je ne puis que me féliciter d'avoir conservé ma vieille 350 cmc. Une cylindrée supérieure serait évidemment à conseiller pour le transport de plusieurs passagers ou la réalisation de moyennes supérieures. En ce qui me concerne, j'espère ne pas avoir à revenir sur cette opinion qui, somme toute, est assez récente. J'ai d'ailleurs projeté, pour août, un voyage en Corrèze et de nombreuses excursions dans ce pays assez accidenté. — DELHOMME, Paris.

## Et le side de grosse cylindrée ?

L'avis d'un coureur-agent et touriste

A noter que l'auteur, vétéran du sport motocycliste, emmène toujours sa mère dans les compétitions, et cette vénérable dame en est enchantée, car, dit-elle, « le plaisir de la moto-sidecar est intense à tous âges, à la condition que le conducteur soit pondéré. »

Je viens de prendre part à une série de quatre courses de côtes pour monter à la clientèle ce qu'une Cleveland de série avec un sidecar lourd peut faire. Le sidecar que j'emploie est une « carrosserie fermée » dont la caisse est très lourde puisque l'ensemble à vide pèse 324 kilogs. Ajoutons 130 kilos de passagers, cela fait 454 kilos lors des épreuves, et pas loin de 500 sur la route lors de nos déplacements pour aller et revenir des lieux des épreuves. Le 14 avril, à Chanteloup, faute de record sidecar, j'établis le record en 1'58".

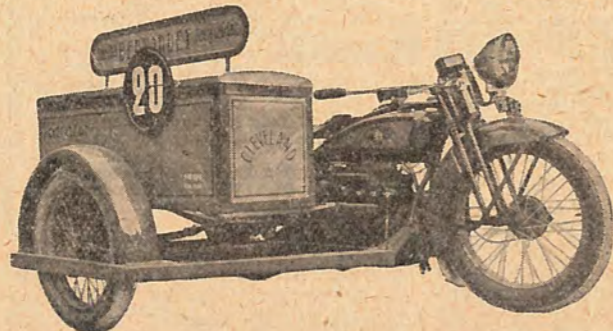
Le 28 avril, à Harfleur, la course de 1 km., départ lancé, est couverte en 57" 2/5 à 63.700 de moyenne, malgré 3 virages et la pluie (Résultat encore à l'homologation à l'U. M. F., si je suis bien informé) battant le record de 1".

Le 9 mai, à Poitiers, 500 mètres, départ arrêté, pente continue de 6 %, 2 virages, temps 33" 1/5, soit 47 de moyenne, battant le précédent record de 11". Une paille !

Le soir, à Tours, il n'y a pas de record, je vais donc l'établir avec le temps que le télégraphe vous apportera ce soir.

Mais où un record plus important encore est battu, c'est le fait que comme passager j'ai une passagère, et que celle-ci n'est autre que ma mère.

Ces démonstrations sont donc très probantes, car si les temps sont vraiment « course » grâce à la puissance de la moto Cleveland, « l'équipement » est vraiment touristique.



## Le sidecar en montagne

Je vois associer à cette courte énumération de faits les noms de « Mobiloil » qui assure le graissage parfait du 4-cylindres Cleveland (au reste, je n'emploie que Mobiloil depuis 1912), et Firestone dont les pneumatiques me font oublier qu'il existe des pneus. Depuis 1919 que je roule sur Cleveland avec Firestone, je n'ai pas encore crevé, et rarement gonflé. Voici donc de quoi garnir la page du sidecar, car il faut dégager ma personnalité et celle de la machine pour retenir les services rendus par le sidecar. Autour de ces épreuves se greffent 1.300 km. de voyage à travers la France, parcours aussi agréablement couru, aussi confortablement qu'avec une bonne voiture. Je parle en connaissance de cause, et non en ignorant. Ne passons pas sous silence la consommation de 5 litres aux 100, l'absence d'usure de tout, le bon marché de l'utilisation et de l'amortissement pour bien démontrer les possibilités du sidecar à ceux qui ont encore besoin de documentation pour prendre une décision. VALPIC.

La réponse que nous avons faite à notre correspondant M. Averons, concernant la multiplication un peu forte, qu'il employait pour le side en montagne, et aussi le fait qu'en général, dans un bi-cylindre, le cylindre arrière chauffe davantage, nous ont valu une réponse assez intéressante d'un de nos correspondants, Président d'un Moto Club.

Mais une cause d'échauffement qui échappe à beaucoup de pratiquants, et qu'il m'a été donné de constater maintes et maintes fois, c'est le dérèglement des poussoirs de soupapes !

En effet, les poussoirs sont soumis à des chocs violents et précipités, et comme souvent ils sont imprégnés de l'huile de barbotage qui suinte par leurs guides, ils se desserrent et diminuent l'importance de la levée de la soupape, donc mauvaise alimentation si c'est la soupape d'admission, ou mauvaise évacuation des gaz brûlés si c'est la soupape d'échappement ; en tout cas fonctionnement défectueux et échauffement exagéré.

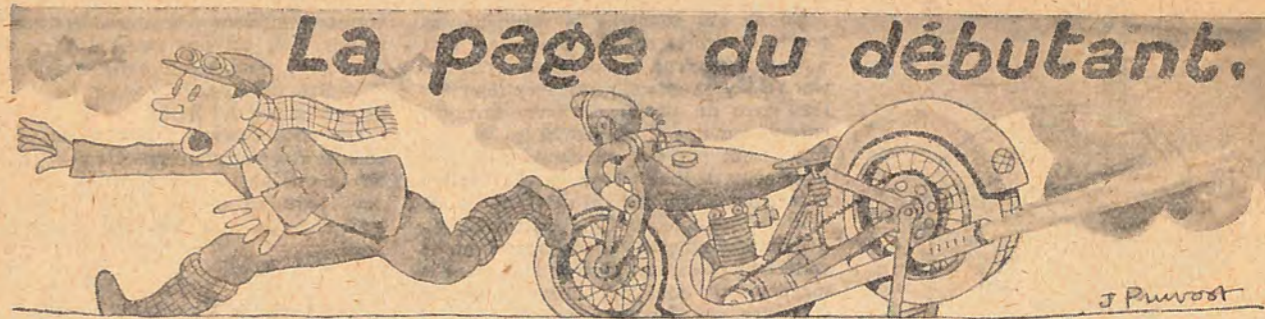
Que M. Averons veuille bien contrôler le jeu existant entre les poussoirs et les queues de soupapes ; il est très probable que c'est là que se trouve la source du mal, et qu'il se souvienne qu'il est indispensable de contrôler fréquemment ce jeu.



Venez tous à la Porte Maillot pour acclamer les Pyrénéens le 4 août à 16 heures 30.



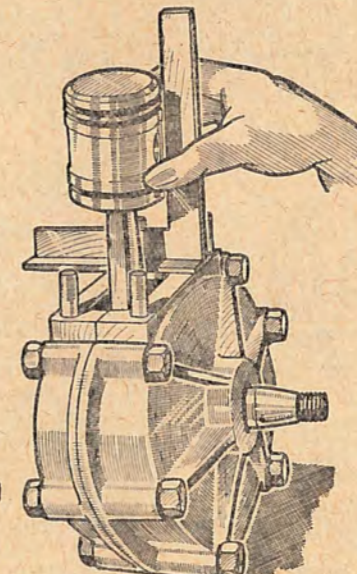
# La page du débutant.



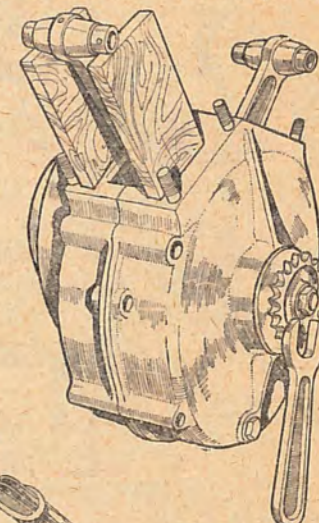
## Préparatifs : la mi-temps, pendant la saison, par H.-P. BORESTROKE

Il est temps de donner à notre machine les soins qu'elle réclame. Une révision complète n'est nécessaire que si on a, au cours de la précédente saison, couvert un fort kilométrage. Si on a, en 1928, acheté une machine neuve et qu'on ait effectué que 5 et même 10.000 kilomètres, on peut être assuré qu'il n'y a pas d'usure sérieuse et qu'un démontage complet de la machine ne s'impose nullement. Il est parfaitement inutile de démonter une machine ou un moteur sans raisons sérieuses. Une moto de bonne marque, dont l'entretien, et tout particulièrement le graissage, n'a pas été négligé peut faire deux saisons de 10.000 kilomètres sans qu'il y ait lieu de procéder au démontage complet et à la révision de

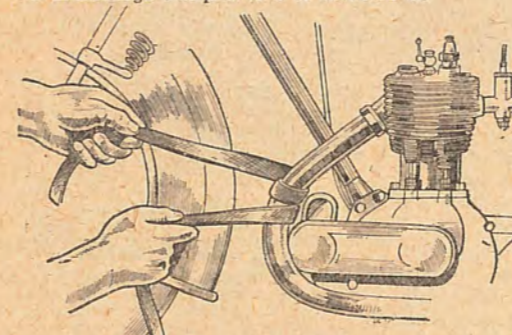
démontage d'un moteur ou d'une machine, s'il n'est pas fait avec beaucoup de soins, risque plutôt de détériorer la moto que de l'améliorer. Si donc votre machine était neuve en 1928 ou même qu'elle ait subi une révision complète et sérieuse au début de cette saison, vous pouvez, si



Verifier le jeu de la bielle

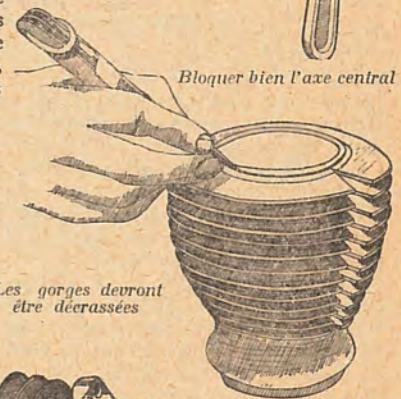


Bloquer bien l'axe central

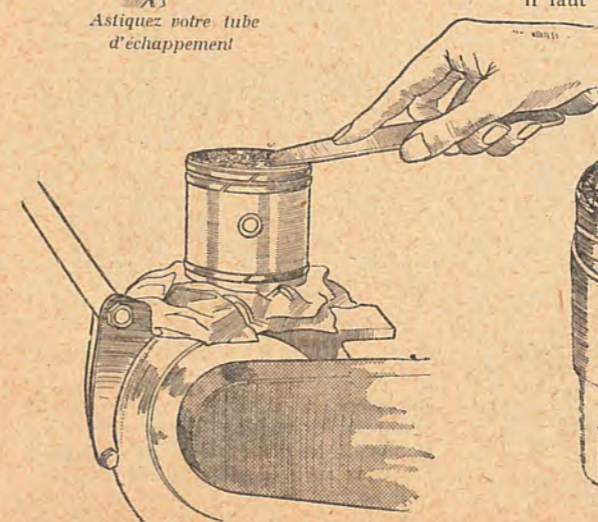


Astiquez votre tube d'échappement

tous les organes. Même en admettant que les motos modernes ne remplissent pas encore toutes les conditions de confort, de silence, de protection contre les éléments, il faut reconnaître qu'elles sont capables de fournir un kilométrage considérable sans donner d'ennuis mécaniques. Le



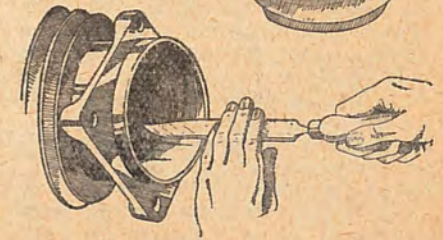
Les gorges devront être dégrassées



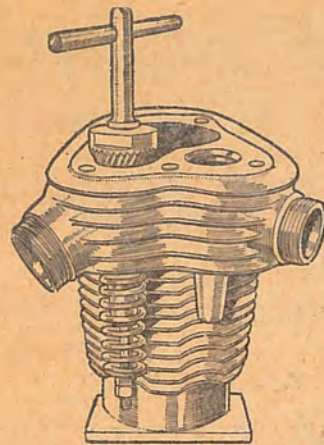
Ne rayez pas le piston au décalaminage



Un grattoir doux est nécessaire



Les parois du cylindre sont rarement sales

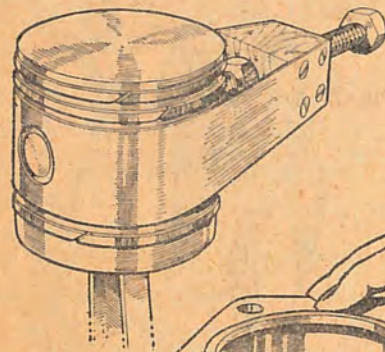


Une façon d'enlever la soupape de son ressort

elle marche bien, vous contenter d'une remise en état sommaire.

La première chose à faire, c'est de décalaminer soigneusement le moteur et

Ecartez le segment soigneusement



Maniez le piston avec prudence

Entrer le segment n'est pas difficile

la tubulure d'échappement. Pour cette dernière, on se servira d'un bouchon de paille de fer monté sur un fil fouet. On rodera les soupapes et systématiquement on changera les ressorts. Dans le cas d'une culasse détachable, montez un nouveau joint. Montez une bougie neuve et remplacez le fil de bougie.

Brossez le cylindre et la culasse et badigeonnez-les avec de la mine de plomb délayée dans l'huile. Démontez et nettoyez soigneusement le carburateur et graissez les flexibles de commande. Pour cela, prenez une seringue que vous remplissez d'huile épaisse, et raccordez la seringue et le flexible au moyen d'un bout de tube de caoutchouc que vous fixerez par une ligature sommaire. Pressez lentement sur la tige de la seringue. L'opération sera facilitée si vous avez chauffé l'huile. Si les câbles présentent des fils rompus, remplacez-les, cela vaut mieux que de les raccourcir. Graissez légèrement les bois-seaux du carburateur.

En ce qui concerne la magnéto, les points à vérifier sont les suivants : tout d'abord le rupteur. Il doit jouer librement, sinon il faudra agrandir imperceptiblement l'œil avec du papier de verre extra-fin enroulé sur une allumette. Si les vis platinées sont piquées, on donnera un très léger coup de lime très douce. On réglera l'écartement qui est habituellement de 4/10 de millimètre. Côté collecteur, on démontera la borne, et on passera sur le collecteur en faisant tourner lentement la magnéto un bout de chiffon imprégné d'essence, on s'assurera que le charbon joue dans son guide et comme nous le disions, on montera un fil neuf.

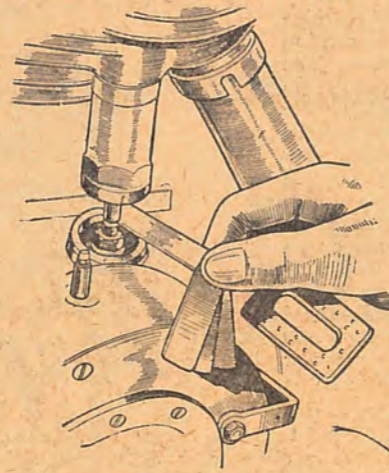
Au début de chaque saison nous démontrons le réservoir et nous le rinçons à l'essence ; la quantité de sable

vernira l'intérieur des jantes. Vérifiez les rayons dont certains peuvent s'être détendus et donner du voile à la roue. Peut-être faudra-t-il changer les câbles de commande des freins.

On passera ensuite à la vérification des chaînes et à leur graissage. On peut compter qu'une chaîne primaire bien graissée peut faire au moins 8.000 kilomètres. Fréquemment les chaînes secondaires



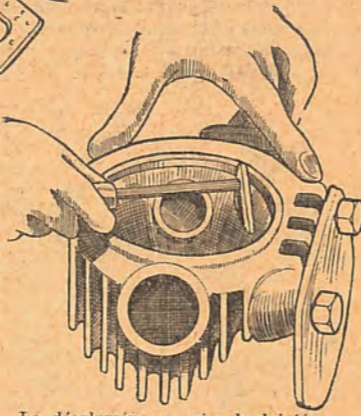
Lavez les mâchoires de freins



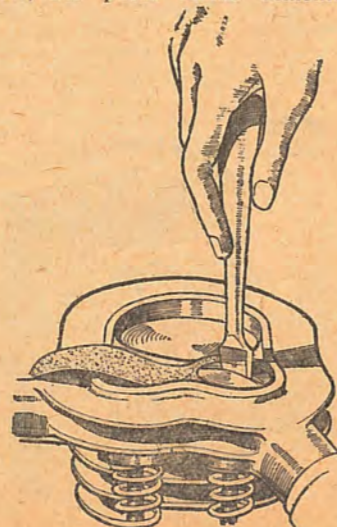
Vérifier l'écartement des queues de soupapes

qu'on en tire montre bien l'utilité de cette précaution. On ne négligera pas les tuyaux d'essence et si on emploie des tubes en durite, on les changera.

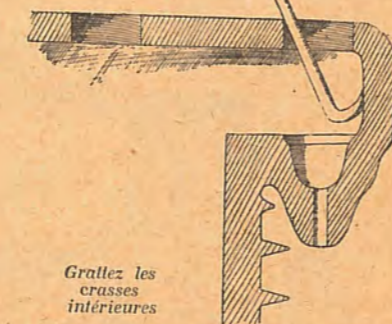
On démontera ensuite les roues. Les moyeux seront garnis de graisse propre. On regardera l'état des garnitures de frein, Les pneus seront démontés et on



Le décalaminage exige le doigté



Rodage de la soupape



Grattez les crasses intérieures

dépassent 12 et 15.000 kilomètres. On changera les maillons de jonction et les pignons si les dents étaient trop entamées. Changez aussi le câble de débrayage.

Il ne faut pas de jeu dans les articulations de la fourche ; couramment aujourd'hui ces articulations sont réglables

S'assurer que les roulements de la direction sont en bon état et vérifier l'alignement des roues. On finira en resserrant tous les écrous.

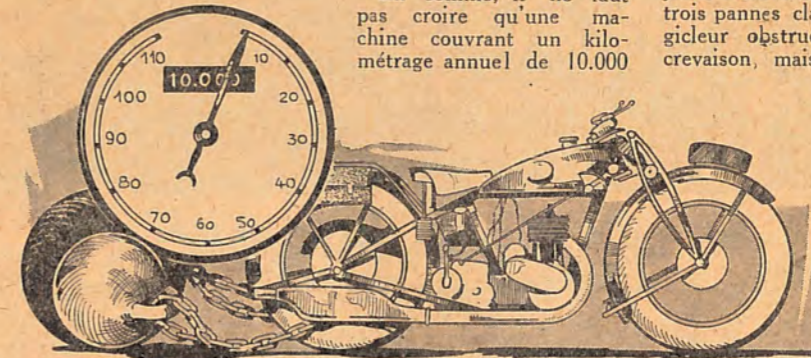
Quand tout cela est fini, on va faire un tout petit tour, et lorsqu'on revient, on vidange moteur et boîte de vitesse. Le moteur sera mis en route après qu'on aura versé dans le carter une faible quantité d'huile très fluide et on le laissera tourner quelques instants. Puis on videra cette huile, et on rétablira le niveau du carter avec de l'huile fraîche. Pour remplir la boîte de vitesse, vous irez plus vite en chauffant un peu l'huile, mais sans excès.

Voyez si vos garde-boue ne sont pas filés ou rongés ; on peut les réparer à la soudure autogène.



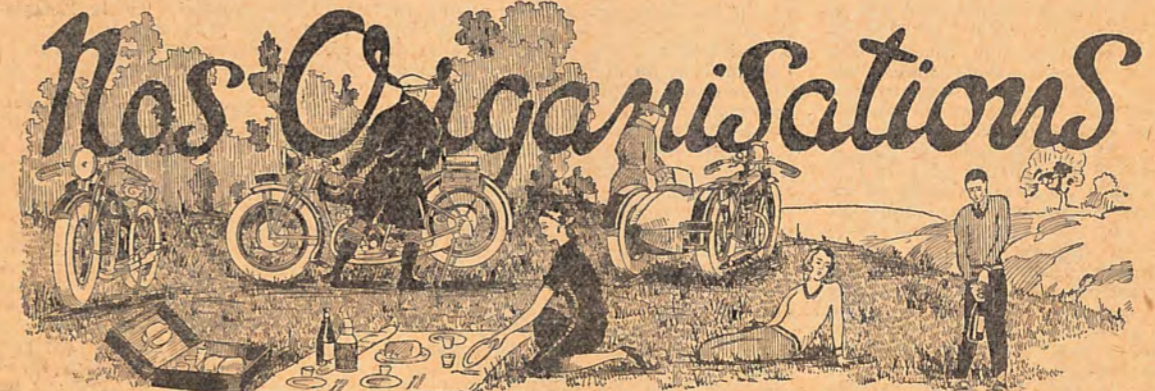
Nettoyer la tubulure d'échappement avec un bouchon de paille de fer

En somme, il ne faut pas croire qu'une machine couvrant un kilométrage annuel de 10.000



kilomètres, kilométrage que beaucoup de motocyclistes n'atteignent pas, ait besoin chaque année d'une révision absolument complète. Cela ne doit arriver qu'après 20.000 kilomètres au moins, si entre temps la machine a été bien soignée. En procédant aux réglages et aux nettoyages que nous avons sommairement indiqués, on éliminera les pannes les plus courantes. On peut toujours évidemment être victime d'une des trois pannes classiques : bougie encrasée, gicleur obstrué (ou eau dans l'essence), crevaison, mais ce sont là des pannes insignifiantes immédiatement décelées et corrigées. On sera par contre certainement à l'abri de ces pannes qui n'ont rien de grave, mais qui sont surtout d'un diagnostic difficile et font perdre beaucoup de temps sur la route.

H.-P. BORESTROK E



Notre Concours de photos sportives

Nous avons reçu ces jours-ci les documents suivants :

- N° 23 Delarue, Villiers (sidecar fleuri).
- N° 24. Reumaux, Boulogne (Château-Gaillard).
- N° 25. Reumaux, Boulogne (Rocheport).
- N° 26. — — (Buc).
- N° 27. — — (Clain).
- N° 28. — — (Châteaufort)

Le Moto Club des « Scolaires »

La dernière réunion des « Scolaires » eut lieu le premier jeudi de juillet. Depuis, tous ces jeunes se sont envolés vers des horizons plus éclairés que le ciel parisien.

Ils ont prêté le serment solennel avant de se quitter, de récolter dans les villégiatures où ils vont séjourner, le plus grand nombre de « scolaires » qu'il leur sera possible.

En attendant, au Siège Social, on se tient à la disposition des adhérents pour leur communiquer des adresses de leurs camarades selon les villégiatures adoptées, de façon à ce

qu'ils se retrouvent pendant cette période de trois mois : on aime bien bavarder et « chahuter » entre scolaires.

Coup d'œil en arrière

Le mois de juillet a ramené les chaleurs, les vacances et pour la majeure partie d'entre nous les examens et les concours. D'aucuns ont déjà gagné la montagne ou le bord de la mer et ceux qui sont retenus à Paris ne vont pas tarder à suivre leur exemple. La fin de l'année scolaire marque ainsi tout naturellement la fin ou plutôt la suspension de notre activité. C'est donc le moment ou jamais de jeter un coup d'œil en arrière.

En ce qui concerne la pure administration du club, d'accord avec tous nos membres, nous avons pris quelques mesures dont l'efficacité n'a pas tardé à se faire sentir : c'est une nouvelle organisation des cotisations et l'élimination impitoyable de ceux qui se montrent récalcitrants pour leur paiement. C'est un nouvel arrangement des réunions, qui ont lieu désormais le premier et le troisième jeudi de chaque mois, le soir, pour que chacun puisse y assister. Nous avons maintenant des affiches, du papier à entêtes et surtout des insignes qui, pour s'être fait attendre, n'en ont pas moins été parfaitement réussis. Notre rallye sur Dieppe a été doté, d'autre part, de prix superbes dus à la générosité de nombreux constructeurs et notamment de M. Wael, directeur de la Maison Gnome et Rhône.

Les heureux résultats de ces mesures ne se

sont d'ailleurs pas fait attendre : des adhésions de choix nous sont parvenues et nous ont récompensé de l'effort que nous avons fait. Les assidus à nos réunions ont été de plus en plus nombreux, tandis que nos sorties et notamment le Rallye de Dieppe ont été très gentiment réussies. Notre trésorier, d'autre part, s'est enrichie grâce au paiement régulier des cotisations.

En ce qui concerne le côté purement sportif, la saison a été bonne : dans toutes les grandes épreuves, un Scolaire a brillé. Au Six Jours d'Hiver, nous étions représentés par Richer et De Berc. Au Rallye des Etudiants, les Scolaires remportent avec Guy Ledoux-Lebard la catégorie voiture. Dans Paris-Roubaix-Paris, c'est Maillard-Brune qui se classe : au Bol-d'Or, Richer ; Maillard-Brune encore dans le circuit de Haute-Normandie. De Berc enfin sur sa Bugatti participe au Meeting de Dieppe. Maillard-Brune est engagé dans Paris-Les-Pyrénées-Paris, où il a déjà brillé les années précédentes.

R. PASCAL.

LE CHAMPIONNAT DES MONTAGNES

Les résultats de l'épreuve seront publiés par haut-parleur à la Porte Maillot à l'arrivée des concurrents.

Parisiens, vous pouvez acclamer les Pyrénéens de Versailles à Paris sur la route qu'ils prendront par Ville d'Avray, Saint-Cloud-Montretout, Suresnes, Les Quais, Boul. Maillot, Porte Maillot.



### Le Stéthoscope, par Regairaz.

RIEN n'est si difficile à localiser comme un bruit et il faut une oreille bien experte pour indiquer, dans un moteur, l'origine d'un bruit anormal. On sait d'autre part qu'en médecine l'auscultation a renouvelé complètement l'art médical et qu'aux résultats déjà considérables dus à l'auscultation directe sont venus s'adjoindre ceux obtenus avec un petit instrument bien simple, le stéthoscope. Celui-ci est en quelque sorte un amplificateur de son qui, par surcroît, permet de localiser avec beaucoup plus de précision l'origine du bruit. Quand on en vint à l'étude vraiment scientifique des moteurs, on eut naturellement l'idée d'utiliser le stéthoscope. Déjà depuis bien longtemps, les mécaniciens savaient qu'en tenant entre les dents une réglette et en la posant sur le moteur, on entendait très nettement, surtout en se bouchant les oreilles, les bruits et, qu'en recherchant l'endroit où ils étaient les plus forts, on arrivait à les situer avec exactitude. On substitue, dans ce cas, aux ondes sonores transmises, mais amorties par l'air extérieur, les vibrations d'un corps solide qui, elles aussi, sont perçues par notre système auditif. Nous avons tous, jadis, avec une ficelle et une fourchette, eu l'illusion d'entendre le bourdon de quelque cathédrale. Cet examen auditif du moteur ou de tout appareil mécanique est précieux. Fuites, jeu dans les organes, mauvais alignements, engrenages mal taillés, cognements, détonations, il nous permet de tout dépister puisque non seulement nous distinguons la nature exacte du bruit, mais que nous repérons sa position. Nous ne risquerons pas, par

exemple, de confondre le cognement dû à l'usure des axes de pistons et celui dû aux têtes de bielles. On n'est nullement gêné par le bruit des pièces voisines, puisqu'on n'entend que celui qui est le plus rapproché du stéthoscope. Les Anglais ont fait grand bruit au sujet de l'application du stéthoscope à l'examen des moteurs, mais des appareils pour l'examen auditif des bruits étaient depuis longtemps utilisés en France et étaient largement utilisés par les Compagnies d'eau et de gaz pour repérer les fuites des canalisations. Les hydrophones, établis par la maison Vaudray-Weber de Reims, sont d'un emploi courant. L'auto-détecteur, un appareil basé sur le même principe, est destiné à l'examen des moteurs et son prix est des plus abordables puisque l'appareil complet ne coûte que 480 francs avec ses accessoires. Il devrait donc avoir sa place dans les ateliers et les garages et se substituer à certaines méthodes rudimentaires dont les clients font les frais. Que de démontages ou de remontages inutiles et onéreux !

En principe, l'auto-détecteur est constitué par une tige en bambou, munie à une extrémité d'une douille protectrice et à l'autre d'un microphone à lamelles de charbon logé dans un pavillon contre lequel l'observateur pose son oreille.

\*\*\*

L'auto-détecteur est parfaitement indifférent aux bruits extérieurs. Quand on ne peut poser la tige auscultatrice sur la pièce à observer (engrenages par exemple)

on emploie un appareil modifié appelé tectophone qui, au lieu d'une tige, comporte une embouchure conique qu'on tient près de la pièce à observer. Pour plus de commodité, le tectophone ou le tectophone sont binauriculaires, c'est-à-dire possèdent deux écouteurs microphoniques reliés à la tige par des conduits souples.

La découverte et la localisation du bruit sont faciles. Il n'est pas de bruit mécanique, même faible, qui ne puisse être décelé et quel qu'en soit la nature, fuite de gaz, crissement des balais d'une dynamo, ronflement d'engrenages, cognements de toute nature, etc.

Quant à l'intensité et au caractère normal ou anormal des bruits, on ne peut en juger que par comparaison. Pour cela, on utilise un V de raccordement qui permet d'avoir deux tiges ou tectoscopes. Les tiges portent sur deux points du moteur, les plus rapprochés d'organes identiques. Ainsi sur les chappelles de deux soupapes, on peut ainsi entendre simultanément le bruit de ces deux soupapes et constater s'ils sont dissemblables; des allonges adaptables en V permettent d'atteindre des organes plus ou moins éloignés. On peut également brancher sur un côté du V un tectophone et de l'autre un testoscope, et ainsi constater par exemple si le bruit d'un ventilateur vient d'un palier ou d'une attache de courroie.

On voit donc à quelle certitude de diagnostic on peut arriver avec un appareil aussi simple, malheureusement trop peu connu et trop peu employé.

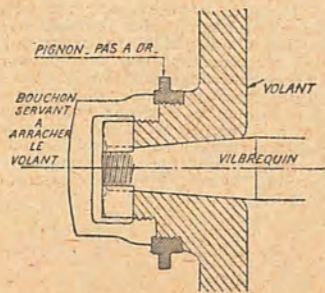
REGAIRAZ.

du côté volant mais arrêté par précaution par un jonc projeté du côté volant par une pastille en bronze plus grosse que l'axe, lequel entre dans un trou ménagé à cet effet dans le piston. Pour enlever le volant, il faut enlever le bouchon qui sert de contre-écrou au pignon, desserrer l'écrou en bout d'arbre de quelques tours (le pas est à droite) mettre dans le fond du bouchon un morceau de cuivre de 3 millimètres d'épaisseur, revisser à sa place, le pas est à gauche; en serrant le bouchon sur le bout de l'arbre on arrache le volant.

D'ailleurs on peut opérer de la même manière lorsqu'il s'agit d'enlever le pignon de commande de la magnéto qui est collé de l'autre côté du moteur.

#### Un agent expérimenté

Il arrive de loin en loin que des ouvriers spécialistes de maison de motocyclettes nous signalent des particularités intéressantes pour les usagers. Nous recevons d'ailleurs volontiers toutes ces communications qui prouvent que nos maisons motocyclistes ont de remarquables ouvriers qui s'intéressent à leur travail. A la suite d'une communication faite à M. Varisse dans le numéro 324, où nous disions que le piston de la 175 Terrot est monté sur axe libre, M. Dupin, qui travaille à l'agence Terrot, de Beaune, nous signale que si cela est vrai dans la Terrot 4 temps, cela ne l'est pas dans la deux-temps. Dans ce dernier moteur l'axe est emmanché



#### La côte du Télégraphe

C'est le 21 juillet qu'eut lieu la course de côte du Télégraphe. La chaleur torride n'a pas arrêté l'ardeur des spectateurs et des coureurs. Pourtant le parcours était difficile, puisque nous notons des pentes jusqu'à 16%, des virages brusques, et une route pas toujours parfaite. Le meilleur temps fut réalisé par Laive sur Terrot 350 cmc, qui fit la montée de 2km.200 à la moyenne de 66.090 à l'heure, suivi d'une autre Terrot 350 cmc, celle de Bizouard, à la moyenne de 58.220.

175 cmc. Sport. 9. Deschuches, Terrot, 2' 35" 1/5, 51 k. 020; 20. Gigolette, Terrot, 2' 48" 4/5, 46 k. 940; 56. Veuillet, 3' 16" 2/5, 40 k. 320; 23. Gibassier, 3' 35" 1/5, 36 k. 780, 250 cmc. Sport. 10. Pettelot, Terrot, 2' 43", 48 k. 580; 16. Kart, 2' 48", 47 k. 140.

350 cmc. Sport. 1. Bizouard, Terrot, 2' 16", 58 k. 220; 12. Arnal, Terrot, 2' 19" 3/5, 56 k. 730; 11. Fontaine, Terrot, 2' 20" 2/5, 56 k. 410; 18. Aillot, 2' 59" 1/5, 44 k. 090. 350 cmc. Course (Record). 8. Laive, Terrot, 1' 59" 4/5, 66 k. 090; 2. Mercandalli, 2' 1" 2/5, 65 k. 240.

500 cmc Course. 14. Perrot, Gnome et Rhône, 2' 11" 3/5, 60 k. 180.

#### La Course de Cuers

C'est le 4 août que la Société motocycliste cuersoise donne son épreuve annuelle, dotée de remarquables prix. Un banquet et un bal clôtureront cette réunion, où nous notons déjà comme engagé Berthe sur Gnome et Rhône, Bergallot, Durand, Audemar, Thibaut, Berni, Chaillaut, ainsi que deux Bugatti grand prix.

#### Le populaire meeting des routes pavées

Des esprits chagrins prétendent que l'avenir des courses automobiles est compromis. Lorsque l'on constate le succès remporté au Mans par le Grand Prix Bugatti, les 24 heures, le Grand Prix de l'A. C. F. et la belle épreuve organisée à SPA par le R. A. C. de Belgique, on est bien obligé de constater

#### CALENDRIER SPORTIF

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 de Justices (M. C. Auvergne). 18. — Côte de Laffrey (M. C. Dauphinois).

22-23. — Semaine de vitesse Laule (A. C. O.). 25. — Coupe des Karpathes (Roumanie).

Côte du Mont-Dore (M. C. Auvergne). Meeting des Records Fribourg (Allemagne).

Côte de Chamonix Mont-Blanc (M. C. Lyon). Côte d'Yffiniac (M. C. Côtes-du-Nord).

que les épreuves restées classiques et utilitaires n'ont rien perdu de leur prestige, et c'est bien le cas du « Meeting automobile des routes pavées » organisé par l'Automobile club du Nord de la France et doté de la coupe du *Petit Parisien* qui va se dérouler à Pont-a-Mareq et à Lille du 14 au 22 septembre prochain. Ce Meeting comporte en outre d'une

épreuve nouvelle : le Critérium international des voitures de série qui s'annonce sous les plus favorables auspices, la Course de vitesse de six heures, pour voitures « Sport » et « Course », la Course de trois heures pour motos, le Concours des véhicules industriels et commerciaux doté des Coupes Maurice Houdaille, le Concours de phares, et le concours d'Élégance de Lille. C'est, on le voit, un meeting formidable, qui intéresse toutes les branches de l'Industrie Automobile. Dans la Course de vitesse de six heures : Alfa-Romeo, Bugatti, Delaunay-Belleville, Omega-Six, Tracta, Chrysler, T. A. M., Oakland, Ford sont déjà officiellement inscrits. Dans le Critérium international des voitures de série : Chrysler, Essex, Mathis la Licorne, Rosengart, Omega-Six, Ford, Panhard et Levassor, Graham-Paige, Hupmobile, Dodge, et bien d'autres sont des concurrents certains et plus de vingt stands de ravitaillement ont été retenus par nos grands industriels : 1, Repusseau; 1 bis, *Petit Parisien*; 2, Bougie Champion; 4, Huile Castrol; 6, Bougie Gilardoni; 8, Stabilisateur Tosar; 11, Huile Mobiloil; 14, Huile Purfina; 17, CaruslaGomei rus Blne uosi; 19, Bougie A. C. Titan; 21, Tecalemit; 22, Stop Fire; 23, Fiertex; 25, Poutrait; 27, Huile Victoria; 29 bis, Gex; 30, Equipement Electrique Chabot; 32, Shell; 34, Pneus Dunlop; 37, Huile Kervoline. Il est utile de rappeler que pour le Critérium international des voitures de série, la liste des inscriptions sera close le 31 juillet. Pour les autres épreuves les engagements à droits simples seront clos le 16 août et à droits doubles le 24 août. Les inscriptions doivent être adressées à M. Léon Manaud, 3, Cité Bergère, Paris.

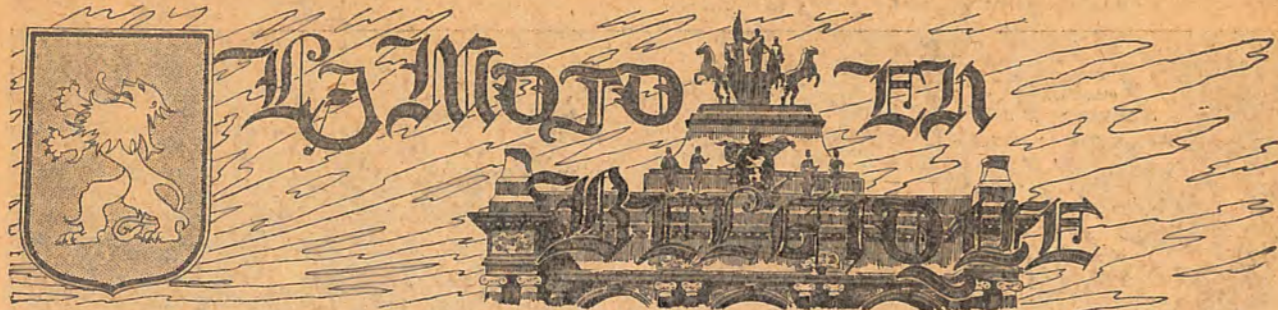
#### Le Moto Club d'Annonay est fondé

C'est le 26 juillet qu'a été fondé le M. C. d'Annonay sous le titre de M. C. Annonéen. 24 membres étaient présents; toute la partie administrative fut élaborée et une réunion a été fixée au 2 août pour mettre au point définitivement les règlements; c'est le 11 août qu'aura lieu la première sortie.



#### Après le Circuit des Vosges :

1) Le sourire, le foulard rouge, les souliers cyclistes et toujours la L. M. P.... qui n'a reconnu Chéret ? — 2) Hommaire va prendre le départ sur Monet-et-Goyon. — 3) L'équipe Gnome-Rhône au pesage : Naas et son éternelle cigarette, Bernard dans le fond.



## LIÈGE-BORDEAUX-LIÈGE

## Gillet d'Herstal fait coup double

Nous allons avec plaisir consacrer cette chronique aux commentaires des enseignements d'une épreuve formidable s'il en est et, dont la majeure partie du parcours emprunte les belles routes de la France amie.

Ainsi, la gigantesque randonnée de 2.000 kilomètres en une étape a été une nouvelle fois l'occasion d'une homérique bataille de Liège à Bordeaux et du grand port de la Gironde à la Cité Ardente.

Jamais les organisateurs, en l'occurrence la commission sportive du puissant Motor Union de Liège, n'ont recueilli pareil succès d'engagements. Et il ne s'agit plus seulement de concurrents individuels enthousiasmés par la perspective de tenter un bel exploit comme ce fut le cas lors des premières années où il fut décidé ce véritable critérium. Cette fois, on notait aussi au départ les équipes des grandes marques, minutieusement préparées et qui formaient autant de redoutables coalitions.

L'idée a incontestablement fait son chemin. La perfection, la sûreté de fonctionnement des engins aidant, on en est venu, forcé par les événements, à une formule que l'on considérerait n'y a pas encore bien longtemps comme une réelle utopie.

On ne peut contester l'œuvre sociale voire même civilisatrice de l'Auto et de la Moto. Leurs retentissantes et décisives conquêtes du désert africain sont notamment la pour en attester.

Cette œuvre continue à se manifester chaque jour sous les formes les plus diverses, soit : en offrant de gagner un temps assurément précieux à notre travail et à notre économie ou en permettant aux peuples de se fréquenter davantage pour mieux se connaître et peut-être s'aimer un peu.

Ce résultat, possible grâce à des machines bien au point, c'est à des travaux préparatoires pour des épreuves de l'importance de Liège-Bordeaux qu'on le doit.

## A la moyenne des Pyrénéens

Afin de conserver à Liège-Bordeaux-Liège sa grande signification, le Motor Union de Liège avait mis tout en œuvre pour tirer profit de l'expérience acquise. Pour ce faire la réglementation de ce critérium avait été adaptée aux possibilités de la motocyclette d'aujourd'hui tout en ne négligeant aucunement les exigences du motocyclisme moderne.

C'est ainsi que la moyenne horaire de 45 kilomètres avait été imposée et que celle-ci devait être constatée dans de nombreux contrôles ; car, un magistral effort d'organisation matérielle couronnait très heureusement une formule toute de bon sens, de logique et d'équité.

La rigueur de ce règlement se manifestait par le texte de plusieurs articles dont un, assurément draconien, qui précisait : « que tout concurrent qui rallierait un des contrôles avec un retard supérieur à une demi-heure sur son temps idéal serait mis hors course ». Cette mesure impitoyable à première vue était cependant fondée. Vous n'imaginez pas, en effet, sans danger la course folle d'un homme fourbu par quelque trente heures de selle pour tenter de refaire un tel terrain perdu. Il y a quelques exemples graves qui sans avoir été mortels jusqu'ici, montrent jusqu'à quel point cette attitude peut être fatale. Le Motor Union a agit fort sagement en n'usant pas de tous les expédients pour assurer le succès de sa course.

## Trois concurrents sans pénalisation !

Et bien, toutes ces précautions, toutes ces sévérités n'ont pas encore été suffisantes pour avoir raison de la volonté superbe des pilotes et faire défaillir l'admirable mécanisme de nos moteurs.

La sélection est sévère certes. Si cinquante pour cent des concurrents ont dû s'incliner, trois d'entre eux rentrent victorieusement au but sans avoir encouru de pénalisation. On connaît mon opinion sur ces courses qui se soldent par des ex aequo. C'est une tare qui prouve suffisamment que le concours n'est pas encore assez dur et qu'il faudra encore en accroître le nombre des difficultés. Voici du reste ce classement édifiant entre tous :

1. Lempereur sur Gillet d'Herstal 350 cmc., deux-temps, 2.000 points emportant le trophée parce que pilotant la machine ayant la moindre cylindrée.
  2. Gillet sur, Saroléa 500 cmc.
  3. Moutchen, sur Brondoit 500 cmc. tous deux également 2.000 points.
  4. Tilkin sur Saroléa, 500 cmc.
  5. Paye, sur Gillet 500 cmc.
- Sidecars.* — 1. Vico-X, sur Gillet d'Herstal, 500 cmc. ; 1.995 points.
2. Collon-Cagnesse, sur Triumph 350 cmc. ; 1902 points (sidecar Belge).
  3. Louis-Roberfroid, sur Saroléa 500 cmc. ; 1.861 points.
  4. Lebussy-Masson ; sur Brondoit 350 cmc. ; 1.856 points.

Gros succès pour Gillet d'Herstal qui fait coup double en solo et en sidecar. Giltay sur, Saroléa 500 cmc. termine sans pénalisation pour la troisième fois consécutive la gigantesque randonnée.

Moutchen réalise un superbe exploit sur la Brondoit 500 cmc. tandis que Tilkin (Saroléa 500 cmc. et Payne (Gillet 500 cmc.) sont aux places d'honneur.

Voilà quelques réflexions sur la course d'endurance la plus probante que se dispute sur notre vieux continent. Joué sur une distance plus que double du non moins classique Bol d'Or, Liège-Bordeaux-Liège permet des démonstrations de toute première signification.

Elles sont effectuées dans les conditions qui se rapprochent le plus possible de celle de la pratique courante, c'est-à-dire à une moyenne normale sur la grand route ouverte avec toutes ses surprises et tous ses aléas. C'est là la plus grande raison d'être de cette sensationnelle équipée Franco-Belge.

## PÔTINS BELGES

## On a fêté le Comte de Liedekerke

Le monde de l'automobile et de la motocyclette a fêté avec éclat et émotion le Comte Jacques de Liedekerke pour ses vingt-cinq années de présidence de la Chambre Syndicale de l'Automobile et des Salons Belges.

Ce fut à peu près la réédition du classique banquet du salon de décembre. Cependant, dans la grande salle du Palace Hôtel de Bruxelles il flottait cette fois de vieux souvenirs que l'on allait délicieusement évoquer avec toute la vie d'action et d'initiative du jubilaire.

Pendant la cérémonie, celui-ci reçut la cravate de Commandeur de l'ordre de la Couronne. Un bronze et un livre d'or portant la signature des convives assistant à la manifestation fut remis au distingué président ; puis, il fut annoncée la création d'un fonds de Liedekerke destiné à récompenser chaque année les ouvriers les plus méritants parmi

ceux de nos grands établissements s'occupant de l'industrie ou du commerce de l'automobile.

Il fut rappelé la laborieuse vie de Jacques de Liedekerke dont le nom attaché aux firmes Vivinus F. A. B. et à l'Auto-Métallurgique, ainsi qu'au développement des locomotions mécaniques en Belgique.

Il y eut de nombreux hommages venant successivement de MM. Gérard au nom du Ministre de l'Industrie et du Travail de Belgique, d'Oscar Englebert, du Comte de Borghraeve, du Duc Dursel et du Comte de Broqueville, ministre de la guerre.

## Au fil des épreuves...

Bien que le calendrier de la Fédération Motocycliste de Belgique soit fort surchargé, la majorité des épreuves disputées jusqu'ici ont remporté un très notable succès. Nous allons en reprendre quelques-unes à commencer par le Grand Prix des Frontières qui, par son organisation est devenu un des événements de la Saison belge.

Cette retentissante journée comporte des courses automobiles et motocyclistes. L'initiative en revient à l'Auto-Moto Club de Beaumont-Chimay et plus en particulier, à MM. Hannoteau et Buisseret, respectivement président et secrétaire général du dit groupement sans oublier M. Alfred Lenoble.

Cette année, le succès fut largement assuré. Côté sportif on remarquait au poste tout ce que la Belgique compte d'automobilistes et de motocyclistes de renom, tandis que les spectateurs venus en grand nombre assuraient la recette record qui dépassa 50.000 francs. Ce fut un Grand Prix digne de ce nom, dont le service d'ordre fut remarquable.

Chez les motocyclistes on enregistra les victoires successives de : Marcel (junior 250 cmc.) ; Ruttens (junior 350 cmc.) ; Houyoux (junior 500 cmc.) ; Goor sur D.K.W. 175 cmc. ; Rauwers sur La Mondiale 250 cmc. ; Achille sur Vélocette 350 cmc., et Demeuter sur Saroléa 500 cmc. Mentionnons l'excellent résultat de l'équipe de La Mondiale, qui remporte une première place avec Rauwers en 250 cmc., et trois secondes avec Tréborg en 250 cmc., Schoupe en 350 cmc. et Fondu en 500 cmc. Enfin, Renier sur Saroléa conduisit toute la course en 500 cmc., pour rétrograder à la troisième place sur la fin. Il est à noter que Debay (Gillet-Herstal 500 cmc.) battit le record du tour atteignant la moyenne splendide de 113 kil. 800.

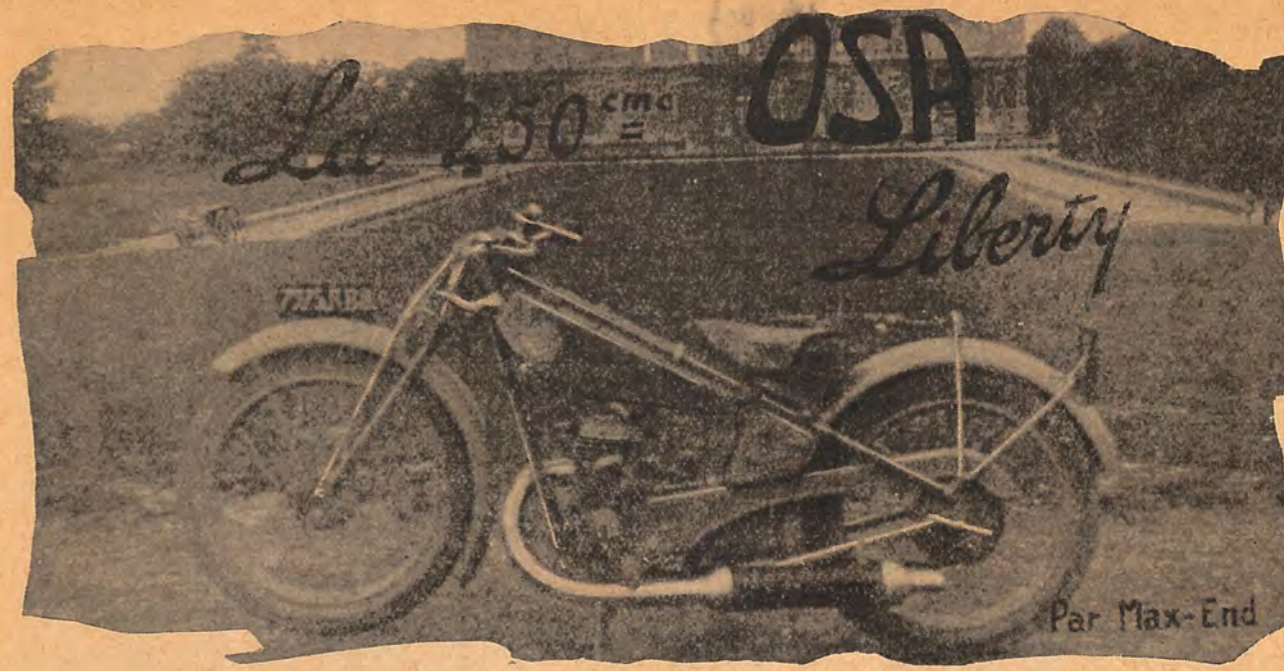
Les meilleurs pilotes belges, à savoir : Charlier, André Blin d'Orimont, Longueville, etc., se trouvaient au départ.

La Coupe Ganda devait être une belle épreuve. Son organisation était, en effet, assurée par plusieurs clubs qui ont adopté la ligne de conduite sage de travailler ensemble plutôt que de faire seul les choses à moitié.

Trente et un concurrents prirent le départ. Un très dur non-stop était prévu aux environs de Wetteren. Neuf pilotes en sortirent sans pénalisation. Une épreuve de vitesse en côte sur la route d'Ellezelles à Renaix devait les départager. Celle-ci fut suivie par un public nombreux. L'organisation matérielle restera comme un modèle du genre.

Finalement, la Coupe Ganda fut l'apanage de Deconinck sur Gillet d'Herstal 500 cmc., Georges DETAILLE.

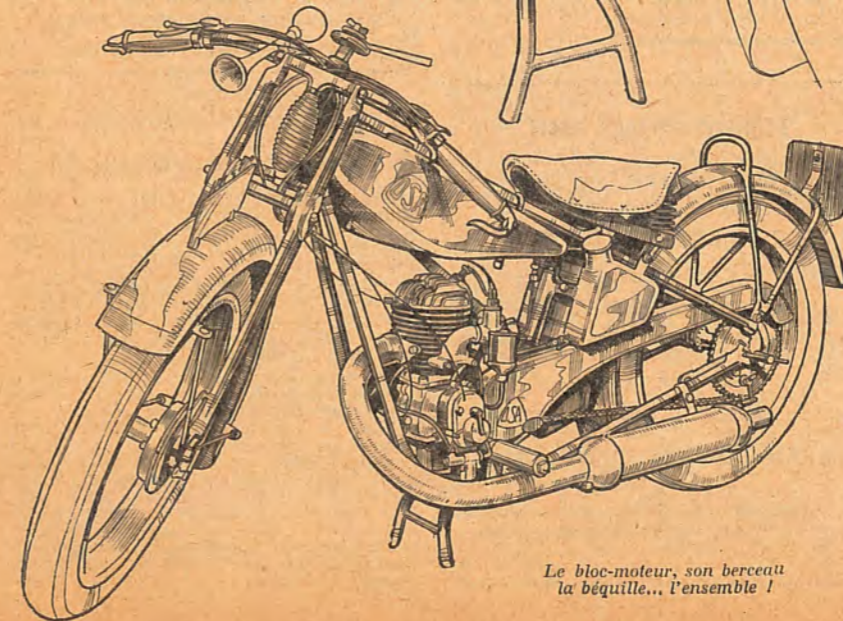
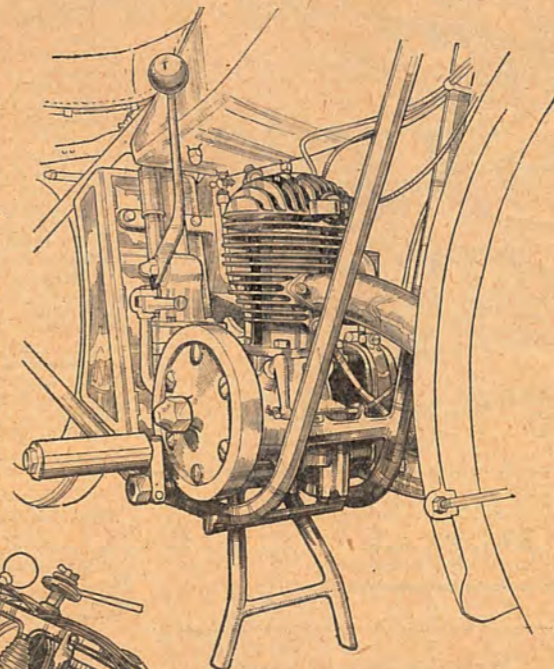
(Les établissements Motocuir attendent toujours la réponse de Lempereur, gagnant du manteau du malchanceux en Motocuir, du Bol d'Or.)



La 250 cc. O.S.A. Liberty est une des machines qui se caractérisent par d'heureuses solutions personnelles. Sans être, en quoi que ce soit, révolutionnaire, on sent qu'elle est le résultat d'études poussées qui ont conduit les constructeurs à des conceptions très logiques tant dans la partie moteur que dans la partie cycle.

La partie mécanique se présente sous la forme d'un bloc-moteur 250 cmc du cycle à 2 temps avec deux rapports de multiplications. L'ensemble est compact, net et propre, sans aspérités, ni recoins, donc d'un entretien aisé.

Le moteur lui-même est un 2 temps du type à 3 lumières fonctionnant à graissage séparé assuré par une pompe « Best » à entraînement mécanique. La cylindrée est de 248 cmc. (68 x 68) cylindre à larges ailettes, culasse rapportée en aluminium, à turbulence. L'embellissage est muni de roulements à billes et à galets par-



Le bloc-moteur, son berceau la béquille... l'ensemble !

tout où il convient. La boîte comporte deux vitesses donnant les rapports suivants : en 1<sup>re</sup> vitesse, 9 à 1 ; en 2<sup>e</sup> 5,08 à 1. La commande des vitesses se fait par levier direct. L'embrayage, à disque unique, garni de ferodo est monté dans le volant moteur qui naturellement est extérieur ; ce dispositif qui s'est révélé d'un fonctionnement très doux, très progressif et très sûr a permis de réaliser un bloc d'encombrement réduit.

La transmission finale est par chaîne reliant le pignon moteur de 21 dents au pignon de la roue arrière qui comporte 49 dents.

Les freins, ou plutôt les servo-freins, également propriété d'O. S. A. sont dans les tambours des moyeux ; l'avant est commandé par poignée au guidon, l'arrière par pédale sous le talon gauche.

Le cadre surbaissé est complètement triangulé, tant dans son élément supérieur que dans son double berceau inférieur : il présente ainsi une triangulation intégrale, donc une rigidité parfaite dans tous les plans.

Ce cadre est complété par une fourche élastique à parallélogramme, comportant ses amortisseurs ; toutes les articulations sont munies de larges bagues bronze graissées au Técalémit. Le réservoir, suspendu en 3 points, est entretissé pour parer aux coups de bête du carburant. La contenance est de 13 litres d'essence permettant des ravitaillements très espacés et de 10 litres d'un coup. Le réservoir d'huile, lui, est logé sous la selle ; un large bouchon, très accessible en rend le remplissage aisé. Faisant pendant à ce réservoir, également sous la selle et du côté droit de la machine est placé un très spacieux coffre à outils.

Outre ses dimensions intéressantes, l'embellissement de ce coffre, au point de pivotement de la moto, a l'avantage d'éviter à l'outillage les chocs continus et néfastes auxquels il est soumis lorsqu'il est fixé à hauteur du porte-bagages arrière.

La béquille, disposée au centre de la machine sous le bloc moteur, met la moto en bascule et permet ainsi, suivant les besoins, de dégager du sol, soit la roue avant, soit la roue arrière qui sont l'une et l'autre maintenues par des écrous à papillon.

Un long silencieux cylindrique d'un aspect très mécanique et d'une efficacité bien suffisante complète agréablement la ligne de l'O. S. A. dont le fini est en émail gris bleuté avec panneaux bleus.

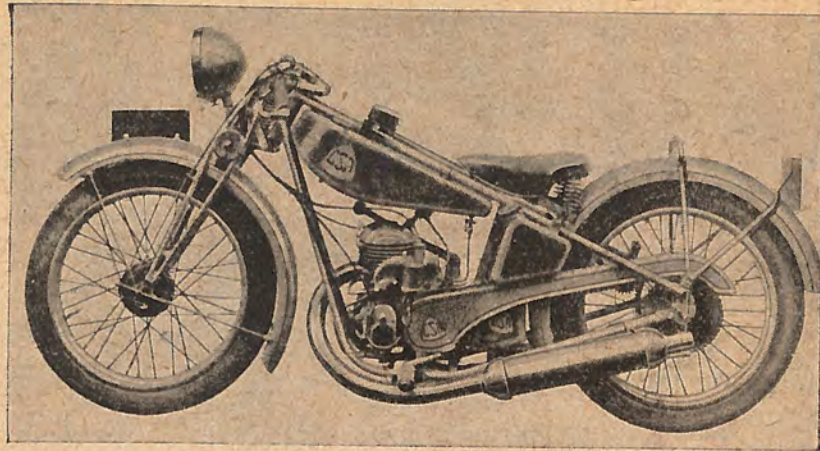
En résumé, moto de très bonne conception dont l'étude poussée laisse prévoir une excellente réalisation jusque dans les moindres détails.

Pour ce genre de machine légère, je connais le genre d'essai auquel il faut se livrer et je préfère aux mauvais pavés qui semblent s'égaliser dès qu'on passe une certaine vitesse, la sinueuse route bitumée à surface dite en tôle ondulée ; sur ce genre de route dont les ondulations sont en quelque sorte régulières,

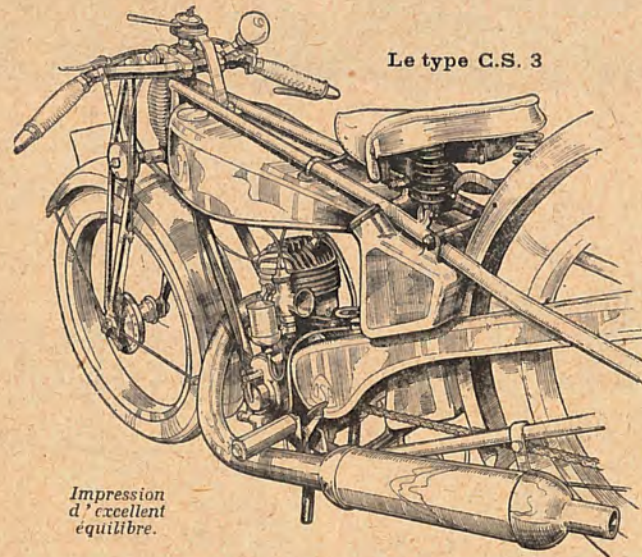
un phénomène de synchronisme intervient qui a vite raison de l'équilibre d'une machine médiocre ; la loi de la superposition des petits mouvements procure à la moto un dandinement d'avant en arrière, qui bientôt s'accroît avec une précision de chronomètre, se transforme ensuite en véritables bonds et finit si le cadre n'est pas parfaitement en ligne, si la fourche ne travaille pas rigoureusement bien et si la répartition des poids n'est pas judicieuse, par déséquilibrer totalement machine et pilote et transforme la conduite en une acrobatie sans agréments.

J'ai une route de ce genre à ma disposition et qui valut à une moto, antérieurement essayée, de ne pas avoir l'honneur des colonnes de *Moto Revue* à cause du sale tour qu'elle m'y avait joué ; j'en ai conclu qu'il était prudent pour cette sorte de sport de se munir d'un « Dur à cuire ».

J'ai été heureusement surpris avec l'O.S.A. des résultats de cette épreuve et je dois reconnaître que la stabilité et la maniabilité étaient de beaucoup supérieures à ce que j'attendais. Collant littéralement au sol, l'O.S.A. tient merveilleusement la route ; pas de réactions



Le type C.S. 3



Impression d'excellent équilibre.

## Toujours les Pyrénées

### Les Tris s'illustrent

Les trimoteurs sont en route ! La Ninon est arrivée à Bordeaux à une allure record, avant même les coureurs. Les deux Galland avaient eu un arrêt imprévu et qui avait jeté une petite inquiétude dans le cœur de leurs supporters ; mais bientôt les précisions arrivaient, les deux conducteurs avaient préféré essayer leurs véhicules et ne pas forcer la note, et puis on oublie quelquefois le télégraphe, puis l'arrivée dans les délais à Pau des trois véhicules fut officiellement annoncée ; avouons que nous suivions avec un peu de serrement de cœur la démonstration de ces trois motocycles industriels qui ont accepté une charge bien délicate et vont tenter, par cette manifestation de démontrer la valeur réelle et pratique du trimoteur pour le commerce et l'industrie.

### Pourquoi il n'est pas parti

Crivel était engagé sur une 2 litres, mais il n'a pas figuré, ni au départ, ni dans les listes ultimes, pour l'excellente raison que son forfait était chose connue bien avant le départ de l'épreuve. Lui qui possède une

### PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

se dispute à la moyenne effective en plaine, en montagne par beau ou mauvais temps, sans neutralisation

Bugatti des plus rapides, a été victime d'un accident de piéton, une auto sur la route l'ayant balancé dans le fossé et il eut le pied gauche littéralement écrasé. Décidément, il vaut mieux circuler en voiture, voir une rapide Bubu, que d'être piéton en cette année 1929.

### PARIS-LES PYRÉNÉES PARIS 1929

Arrivée officielle des Pyrénéens le 4 août à Fontainebleau, place du Château, à midi.

brutales, pas de rebonds de la roue avant, pas de chasse à l'arrière ; elle progresse bien en ligne droite et la fourche travaille au mieux, elle mérite, avec mention, le brevet de bonne conduite.

Du côté mécanique rien à dire non plus ; le moteur part bien, tourne rond, l'embrayage est doux et il faudrait beaucoup de bonne ou de mauvaise volonté pour faire grincer les vitesses.

En essai de souplesse, de ralenti et de vitesse on obtient : en 1<sup>re</sup> vitesse 8 à l'heure au ralenti ; 52, manettes à fond, en prise ; 18 au ralenti, et pleins gaz on avoisine le 90 en moyenne ; plusieurs essais ont donné des vitesses entre 88 et 92 à l'heure.

Remarquable grimpeuse de côte, OSA attaque la côte reliant Sartrouville à la route de Pontoise, départ arrêté, et la termine malgré le virage nécessitant un ralentissement et une reprise, à un bon 55 en 2<sup>e</sup> vitesse.

La consommation dépasse sensiblement 3 litres aux 100 kilomètres.

En définitive, OSA est une machine sérieuse agréable et propre ; bien réalisée, très finie, ne ferrailant pas, elle fait honneur à ses constructeurs et se place au tout premier rang parmi les motos légères françaises. Ses possibilités sont largement suffisantes pour autoriser le tourisme à bonne moyenne et sa sécurité de marche en fait une moto très apte pour les déplacements d'affaires et le travail quotidien. **MAX END.**

27 juillet au 4 août  
PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS  
Le Championnat de la Montagne

### UNE DISTINCTION

Devant quatre ministres

Devant quatre représentants de la République, assistés de députés etc. on a procédé, le 27 juillet, à la Foire de Paris à la remise des récompenses aux inventeurs. Quatre médailles d'or devaient être plusieurs douzaines d'autres en vermeil, en argent ou en bronze être décernées au Concours international des Inventeurs ; or la grande médaille d'Or a été attribuée à une personnalité de la moto : Cerreti, pour huit inventions pratiques.

Le ressort de soupapes dont *Moto Revue* a parlé dans le dernier numéro ; le moteur électrique dont la prime sera donnée aux lecteurs de *Moto Revue* les repose-pieds Cerreti ; le silencieux Cerreti ; le tansad Cerreti ; le phare anti-aveuglant pour auto ; l'essuie-glace à moteur électro-magnétique intermittent et l'autocycle, voiturette sur deux roues qui a précédé de longtemps la monotrace et dont la conception est très moderne et que, pour finir, nous verrons au prochain Salon ; nous y verrons aussi, dit-on, la moto électrique.



# Le Sport à l'Étranger



### Les Six Jours Internationaux

Notre Fédération Nationale a reçu l'inscription des coureurs suivants pour la grande compétition de tourisme qui se disputera du 26 au 31 août prochain, de Munich à Genève : Condor I (Jean Morand) ; Condor II (Léon Divorve) ; Condor III (Paul Willemin) ; Condor IV (Angeli). — Motosacoche I (Gex) ; Motosacoche II (Oilter) ; Motosacoche III (Martinelli). — Zehnder I (X...) ; Zehnder II (X...). — Indépendants : Weider (Matchless) ; Dumont (Peugeot) ; Carmine (Universal). Soit au total 12 engagements. Notre Fédération occupe en conséquence la 3<sup>e</sup> place pour l'effectif de participation.

Elle a en outre prévu la constitution des différentes équipes suivantes :  
Équipe Nationale : Morand (Condor) ; Willemin (Condor) ; Gex (Motosacoche).  
Coupe Internationale : 1. Divorve (Condor) ; Martinelli (Motosacoche) ; Dumont (Peugeot).  
2. Carmine (Universal) ; Weider (Matchless) ; Angeli (Condor).  
Coupes intermarques : Équipes Motosacoche et Condor.

L'itinéraire du parcours complet a été mis au net et sera expédié d'ici peu à tous les constructeurs et coureurs inscrits.

Le territoire français sera emprunté par les coureurs la 4<sup>e</sup> journée de la compétition. L'entrée en France aura lieu par le Col du Petit-Saint-Bernard puis par Bourg Saint-Maurice les concurrents gagneront Moutiers (but de la 4<sup>e</sup> journée), venant d'Italie.

Le 30 août, les concurrents quitteront Bourg Saint-Maurice et par Albertville, Bonvillars, Saint-Pierre d'Albigny, les cols de Maroz, des Prés, de Léchaux gagneront Annecy où ils prendront leur repas de midi. Ce parcours est assez sévère, les côtes varient de 12 à 13% et les virages sont nombreux.

L'étape de l'après-midi passe par la Forclaz, Serraval sur Thônes, le Col des Aravis, puis les coureurs s'achemineront vers ChamoniX but de la journée.

L'étape sur territoire français ne manquera pas de mettre à l'épreuve la résistance des hommes comme celle des machines.

Le 31 août, au matin, la caravane quittera ChamoniX et le territoire français au Chatelard pour gagner Genève où ses membres se livreront l'ultime bataille pour le classement final sur un circuit fermé de 5 kilomètres à accomplir 20 fois soit 100 kilomètres.

Par suite du passage des concurrents des Six Jours Internationaux, le Syndicat d'initiative de ChamoniX a décidé, pour cette année, la suppression de la belle épreuve de côté du Col des Montets, mais celle-ci sera à nouveau organisée en 1930.

Le Comité d'organisation du Grand Prix Suisse vient de recevoir de nombreuses ins-

criptions pour son épreuve de 12 heures fixée au dimanche 1<sup>er</sup> septembre 1929, soit le lendemain de l'arrivée des coureurs prenant part aux Six Jours Internationaux. Notons principalement celles de Ariel, Norton, Moser, Allegro, New-Map, Motosacoche, Condor.

Côté français, à noter les engagements certains de Monet-Goyon, Gnome et Rhône, Ravat et Lucifer.

Dernier délai des inscriptions à droits simples : le 31 juillet 1929, à droits doubles le 15 août 1929. Les engagements sont reçus au Secrétariat permanent, rue de la Tour Maitresse, 3, à Genève (Suisse). — HENRI BABEL.

### Le Grand Prix suisse des Motocyclettes (12 heures. Vitesse)

Le Moto sporting club de Genève organise le 1<sup>er</sup> septembre 1929 une course internationale intitulée : Grand prix suisse des 12 heures.

Cette épreuve se disputera sur un circuit fermé et gardé délimité par la route de Meyrin (Café Trembley) Meyrin-Village, Mategnin et le chemin de l'Aviation. Le kilomètre de ce circuit est de 6.550 kilomètres.

La course est ouverte aux motocyclettes et ne pourront y prendre part que les coureurs détenteurs de la licence 1929 délivrée par une Union nationale affiliée à la F.I.C.M. et dans les catégories suivantes : 125 cmc., 175 cmc., 250 cmc., 350 cmc., 500 cmc. et 750 cmc. solos.

Le circuit étant reconnu officiellement, les performances accomplies permettront éventuellement l'établissement de records du monde des douze heures, ou des temps intermédiaires. Chaque concurrent désirant établir un record du monde devra s'inscrire d'avance conformément au règlement de la F.I.C.M.

Les inscriptions à droits simples seront reçues jusqu'au 1<sup>er</sup> août 1929 et celles à droits doubles jusqu'au 15 août 1929, au Secrétariat du Grand Prix Suisse des 12 heures, rue de la Tour-Maitresse, 3, à Genève.

Cette belle compétition pour laquelle de nombreux constructeurs et coureurs ont déjà fait parvenir leur engagement sera dotée des prix suivants :

Au 1 <sup>er</sup> de la catégorie	125 cmc.	150 fr. or.
—	175	200 —
—	250	250 —
—	350	300 —
—	500	400 —
—	750	450 —

Des prix en nature, chronomètres en or, coupes argent, et objets d'art récompenseront les suivants. Il est prévu également une coupe gravée pour le prix d'équipe ainsi que pour le concours de silencieux.

La date du 1<sup>er</sup> septembre choisie par les organisateurs du Grand Prix Suisse des 12 heures est excellente. Elle coïncide en effet, avec la fin des 6 jours internationaux qui se termineront le samedi 31 août à

Genève par une épreuve de vitesse de 100 kilomètres sur le circuit de Meyrin.

Le dimanche 23 juin dernier l'Association cantonale genevoise des clubs motocyclistes a fait disputer un circuit de régularité de 200 kilomètres à des équipes de 4 coureurs. Trente-six équipes, soit 144 coureurs y ont participé par un temps favorable. Chaque club pouvait inscrire un nombre indéterminé d'équipes.

Le classement final qui était établi par club a donné les résultats suivants :

1. Sunbeam Club Suisse, 8 points.
2. Club Motocycliste de Genève : 10 points.
3. ex-aequo. : Royal Enfield Club de Genève — Moto Sporting Club de Genève : 16 points.
5. Moto Club, Les Coriaces : 18 points.
6. Moto Club Genevois : 20 points.
7. Moto Club B. S. A. de Genève : 22 points.
8. Moto Club Norton de Genève : 24 points.
9. Moto Club de Painpalais : 27 points.
10. Moto Club des Pâquis : 41 points.

Le Sunbeam Club a donc la garde pour une année du superbe challenge offert par la direction des Etablissements Hutchinson en Suisse.

H. BABEL.

### EN ALLEMAGNE

#### Pour le Klausen

Les ateliers automobiles Orian à Zurich ont, comme on sait, offert le grand Prix de la Montagne d'une valeur, de 4.000 francs suisses, qui sera attribué, comme d'habitude, au meilleur temps de la course automobile. Un prix en espèces de 1.000 francs est destiné par un ami zurichois du sport, à celui qui battra le record actuel du Klausen, qu'il soit automobiliste ou motocycliste. A noter encore 1.000 francs de la maison Adolph Saurer à Arbon et 500 francs de l'Office Suisse du tourisme à Zurich. Beaucoup d'autres maisons et de particuliers figurent parmi les donateurs et la liste est loin d'être close.

Un grand nombre d'inscriptions sont déjà parvenues aux organisateurs, parmi lesquels des noms d'une réputation internationale. Par exemple : Hans Stuck sur Austro-Daimler et environ huit des coureurs de Mercedes-Benz les plus connus, qui participeront sur le dernier modèle de cette maison : SSK. Ce sont entre autres Rosenberger, Caracciola, Merz, Prince de Leiningen, Rosenstein etc. ; ont encore donné de leurs nouvelles deux coureurs étrangers de la marque Bugatti. Parmi les sportsmen suisses on est assuré de la participation du Strittmatter sur Bugatti et de Stocker sur Lorraine-Dietrich de même que Kessler sur Alfa Roméo et Binelli sur Nash. La correspondance encore laisse entrevoir une participation sans précédent, comme qualité et quantité, des coureurs étrangers.

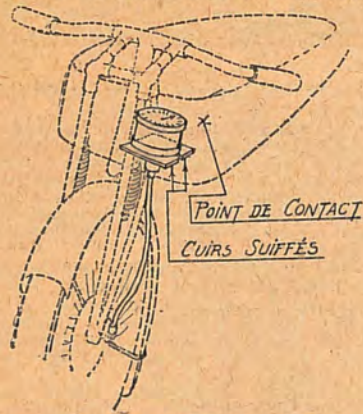
Tout permet donc de conclure que le Klausen de cette année dépassera encore ses devanciers en succès sportif.



# LA PAGE PRATIQUE.

## Suiffez la durite

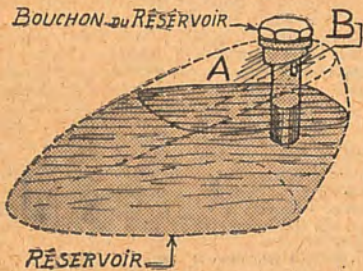
Il arrive, dans certaines machines, que l'on monte un compteur sur la fourche par suite de l'impossibilité de la faire sur un réservoir en selle ou sur le guidon, ce compteur vient buter et risque de s'abimer principalement lorsque l'on va pour le garer. Emmanchez



simplement, sur le T de butée, soudés sur le cadre, deux morceaux de durite, suiffés à l'intérieur pour mieux glisser. Les laisser dépasser de chaque côté du T de 1 centimètre environ. — DUPUIS, à Clamart (a gagné une bougie adressée par courrier.)

## L'essence s'échappe

Soit que vous possédiez une jauge d'essence, soit que vous fassiez le mélange d'huile dans votre réservoir, n'avez-vous pas eu ce désagrément de voir, par suite de la variation de température, l'essence s'échapper de votre réservoir par le petit trou d'aération percé sur le bouchon ? et n'avez-vous pas cherché un moyen de remédier à cet inconvénient, sans

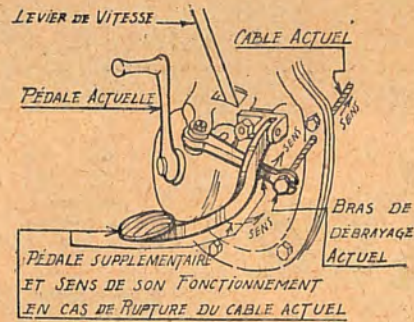


le trouver ? Percez un nouveau petit trou de 2 ou 3 mm en B : ce trou réglera l'équilibre de la pression atmosphérique et de la pression de l'essence à l'intérieur du réservoir. En cas où votre bouchon est une jauge d'huile pour le mélange, obturez avec le doigt ce trou, lorsque vous remplissez ce bouchon de lubrifiant. — VERNIOL, Amiens (a gagné une bougie, adressée par courrier.)

## Débrayage au pied

Le câble casse, cela arrive : si vous êtes sur route, pas d'inconvénient, mais si vous êtes en ville, vous risquez le tamponnage, soit à l'avant, soit à l'arrière. On peut, ainsi que ce lecteur sur sa boîte Burman, 3 vitesses, montée sur sa Terrot, compenser cet inconvénient. Une pédale que vous soudez à l'autogène sur la tige actuelle du débrayage,

tel que le schéma ci-dessus l'indique. Remarquez que ce lecteur ne fait qu'appliquer un système employé par beaucoup de cou-



reurs en épreuve. Il ne mériterait pas sa bougie, mais comme il nous permet d'insister sur un détail que les constructeurs ont trop souvent méconnu, il aura sa bougie tout comme un autre.

DELEPLONQUE, Tourcoing

(A gagné une bougie que nous adressons par courrier.)

## Un silencieux mécanique

S'il n'offrait aucun intérêt pour votre revue, veuillez lui réserver le panier, tout simplement, sans craindre le mécontentement d'un abonné qui se fie entièrement à votre longue expérience.

Le principe est le suivant : Le tube d'échappement A aboutit à une chambre de détente B, comportant dans sa partie inférieure un deuxième tube C, communiquant d'une part avec l'extérieur, d'autre part avec un petit ventilateur D, commandé par le moteur, avec prise d'air extérieure E. Le but de celui-ci est de maintenir dans le tube C un courant d'air frais,



qui par aspiration entraîne, au passage des sifflets F, les gaz contenus dans la chambre de détente et dans le tube.

Je suppose que le présent système doit éviter l'étouffement du moteur tournant à un grand régime, et permettre un refroidissement rapide des gaz et partant du tube.

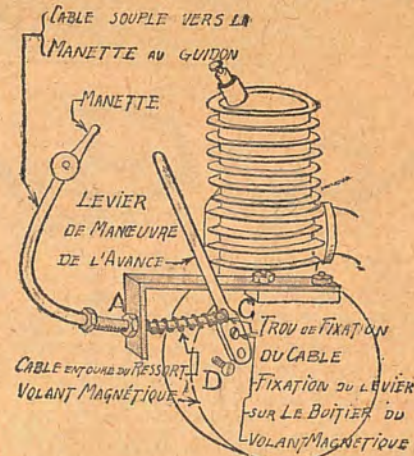
PAOLASSO, n° 6747.

(A gagné sa bougie...)

## Manœuvre de l'avance à l'allumage

Certaines machines équipées du volant magnétique comportent un levier sur le boîtier du volant pour le réglage et de l'avance. Mais M. Domenach signale une combinaison qu'il a adoptée et qui lui permet de modifier cette avance plus aisément. Son système comprend un câble souple allant de la manette du guidon au volant magnétique par un serre-câble, ce dernier dans le trou C pratiqué à la base du levier de commande. La gaine du câble s'appuie sur un poids métallique courbé deux fois en équerre et percé de

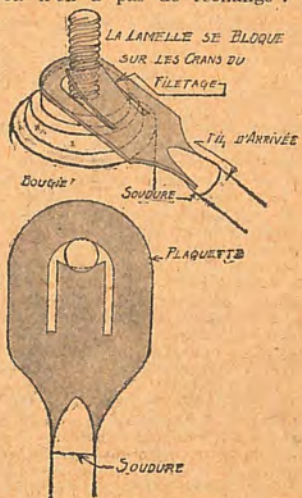
deux trous. A, passage du câble, B, fixation sur le boulon arrière qui relie le cylindre au carter entre A et C. Le long du câble, vous enflevez un ressort à boudin qui, par sa compression repoussera le levier de la manette en avant. Afin que le boîtier du volant magné-



tique bascule facilement, n'oubliez pas de desserrer la vis D qui se trouve placée à côté du levier de commande. — DOMENACH (a gagné une bougie, adressée par courrier.)

## Écrou de bougie

Perdre un écrou de bougie est une calamité classique chez un motocycliste. Que faire lorsqu'on n'en a pas de rechange ? Ayez

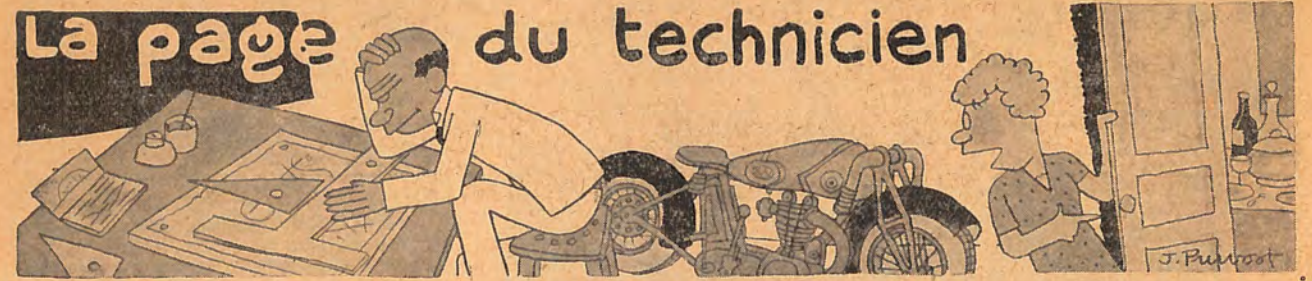


toujours une plaquette métallique en cuivre ou autrement, que vous démontez selon ce schéma. Percez un trou inférieur au diamètre de filetage de la bougie. Ovalisez ce trou suivant A, B, découpez en tangente au trou la longueur de 5 à 6 millimètres, soudez la vis. Ce petit accessoire vous dispensera des écrous.

CASSEIGNOL, Toul.

(A gagné une bougie que nous adressons par courrier.)

# La page du technicien



## Pressions et Compressions :: par SALMAGGI

Une erreur que l'on commet fréquemment quand on cause motocyclette, c'est de confondre taux de compression et pression de compression, ou mieux, on prend celle-ci à la place de celui-là. Et ceci plus fréquemment qu'on ne puisse le croire ; ainsi j'ai eu l'occasion de remarquer sur une moto belge 500 cmc. sortant de l'usine, un point de base de cylindre étiqueté comme suit : 102 cmc. **compression pour l'essence 5 kgs 85.** Ce chiffre qui est le taux de compression

$(\frac{495 + 102}{102} = 5,85)$  ne représente nullement des kgs, mais tout simplement un rapport.

C'est un fait que beaucoup de motocyclistes, voire même des bons motocyclistes ignorent — que je vais tâcher d'expliquer. (Les initiés me pardonneront, mais beaucoup d'amateurs me sauront gré.)

Il paraît évident que, si on comprime un volume d'air à un volume 2, 3 ou

4 fois plus petit, la pression sera 2, 3 ou 4 fois plus grande.

Ce serait ce qu'on appelle en physique : la compression *isothermique*, qui, en pratique, n'est possible qu'en recourant à des artifices. La compression utilisée dans nos moteurs est *adiabatique* (mot qui vient du grec et signifie « sans passage » (ici de chaleur).

Faites cette expérience : après avoir gonflé un pneu assez rapidement, tâchez avec la main la partie inférieure de la pompe, vous constaterez qu'elle est chaude. Pourquoi ? Parce qu'une partie du travail que vous avez fourni s'est transformée en chaleur qui a chauffé l'air comprimé et celui-ci le corps de la pompe. Il en est de même dans le cylindre d'un moteur où l'air carburé est comprimé par le piston.

Mais lorsqu'on chauffe au gaz, que se passe-t-il ? La physique nous prouve que ce gaz augmente de volume, se « dilate ». Or, si le volume contenant ce gaz reste constant, cette dilatation

du gaz se manifestera par une augmentation de pression.

On comprend donc que la pression à la fin de la compression sera égale au taux de compression plus la pression due à la chaleur dégagée pendant cette compression.

Ci-dessous un tableau donnant pour les différents taux de compression, la pression à la fin de la compression, et la température correspondante.

L. SALMAGGI.

Taux	Pression de compression kgs	Température
1:3	4,17	130°
1:3,5	5,10	146°
1:4	6,06	165°
1:4,5	7,08	180°
1:5	8,10	195°
1:5,5	9,17	208°
1:6	10,4	220°
1:6,5	11,4	232°
1:7	12,5	245°

## Courrier de nos Lecteurs :

### Secret dévoilé

J'ai remarqué, dans le numéro de cette saison une question posée par un de vos abonnés au sujet du bois employé pour les amortisseurs de moto.

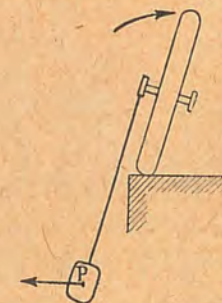
Cette personne, M. Bel, abonné n° 75696, demande également la préparation à employer pour rendre moins gras. Les rondelles employées par Hartford sont peut-être un secret de fabrication. Mais, en général, le bois employé est le gaïac qui est d'une essence assez spéciale et dégage une espèce de résine lubrifiante. Le gaïac a été employé comme palier de transmission dans certains cas particuliers.

L'avantage du gaïac sur les rondelles en comprimés de substances connues sont un silence remarquable à cause justement de cette résine du gaïac. Or, avec les produits fabriqués vous avez au bout d'un certain temps des grincements très désagréables.

Malet, n° 84321.

### PARIS-les-PYRÉNÉES-PARIS

De Fontainebleau les concurrents gagnent la capitale par Versailles, Juvisy-La Belle Epine, Villacoublay.



### La hauteur du centre de gravité influence-t-elle sur la tendance au dérapage ?

Pratiquement, oui, mais théoriquement, non. En effet, considérons une moto dont le centre de gravité serait au-dessous du sol : elle dériverait peut-être plus qu'une autre ! Evidemment, à la sortie du virage, elle se redresserait d'elle-même, mais il ne faut pas oublier, comme il a été fait dans un récent article, que le poids P est lui-même sujet à la force centrifuge.

J. Grivell, B 7145.

Sans rancune à l'auteur inermé.

### Mise sous... carter !..

Très bien votre « Page du Technicien » à condition qu'elle ne contienne que des théories exactes. Il s'agit de la théorie du freinage exposée par M. E. J. dans votre numéro du 30 mars.

Ce monsieur oublie en effet le principe élémentaire du freinage qui limite ce dernier à l'adhérence des roues au sol. Il découle de sa théorie qu'en augmentant indéfiniment les freins (ce qui est pratiquement réalisable) on diminuerait indéfiniment aussi la distance d'arrêt qui tendrait vers zéro (Voyez ce qui existe en réalité !). Demandez donc aussi à ce monsieur pourquoi les constructeurs de voitures automobiles se compliquent l'existence (et j'en sais quelque chose) avec leurs freins avant. Il leur serait si simple d'augmenter le freinage (d'après M. E. J.) en remplaçant les deux freins arrière primitifs par quatre, six, huit... freins analogues sur l'arrière.

Vous remarquerez que je ne me sers pas de chiffres ayant connu les honneurs de « l'emboîtement » pour une théorie chiffrée que je vous ai exposée et qui a paru dans votre numéro du 13 octobre 1928. Malheureusement pour nous tous, usagers, elle semble encore exacte et confirmée par des mesures pratiques sérieusement relevées.

Sans rancunes et avec mes sincères salutations.

G. Antoine, abonné B.6685



Rares sont ceux qui, jusqu'à présent, prenaient soin de noter l'adresse des bonnes maisons qu'ils rencontraient au cours de leurs sorties.

Il est vrai que, jusqu'ici, ils n'en avaient aucune raison, et nul n'éprouve le plaisir de s'embarasser d'adresses pour un pays où il ne reviendra peut-être pas, et qu'en tout cas il saura où trouver.

Maintenant il en sera tout autrement. Quand vous descendrez dans une bonne maison, n'oubliez pas de relever soigneusement l'adresse. Notez bien s'il y a possibilité de garer car si, sur deux restau-

rants signalés et non suivis d'une croix, il était possible de remiser sa machine dans un, celui-ci aurait évidemment la préférence si on avait à y séjourner quelque temps ou simplement à y passer la nuit.

De même que pour deux restaurants indiqués sans chambres, si l'un était avec chambres vous fixeriez vraisemblablement votre choix sur celui-ci, afin de vous éviter d'avoir à vous payer une balade après dîner.

Le mieux, et nous ne saurions trop vous le conseiller, est de demander la

## La Ligue Nationale Motoriste

carte de la maison. Vous y porterez vos annotations au dos et vous la transmetrez. Nous aurons dessus tous les renseignements nous intéressant : garage, chambres, etc... et pour toutes maisons, l'adresse complète et exacte.

Il faut dire aussi que — surtout après avoir été victime de plusieurs coquins — on aimerait quand on rencontre une maison accueillante et où les prix sont modérés, que cette maison soit plus connue et par conséquent plus fréquentée, que les honnêtes gens qui la dirigent gagnent plus largement leur vie que ceux qui racolent les clients au pas de leur porte le sourire aux lèvres et qui leur laisseront tomber un coup de massue lors du règlement.

En nous signalant l'adresse d'une bonne maison, des milliers de motocyclistes la connaîtront et il s'en trouvera certainement parmi eux qui en deviendront les clients. Ils y trouveront leur avantage, d'abord parce qu'ils n'auront pas à payer des prix exagérés et ensuite parce qu'ils y seront bien reçus et bien servis et ceci, personne ne peut le nier, est un grand point pour celui qui a à se déplacer.

### Un brave mécanico

M. Littée, mécanicien à Saint-Pierre-la-Garenne (Eure) sur la route de Rouen-Paris s'est immédiatement mis à ma disposition le samedi veille de la Pentecôte, à 7 heures du soir pour me dépanner.

Le prix insignifiant de 2 francs m'a été demandé, aussi je me dois aux Moto Revuistes de signaler ce complaisant mécanico.

Bien à toi.

Abonné 535.

### Arrêtez-vous... chez le second

Un bon commerçant : M. Chavet, 31, rue des Tanneurs à Nemours, hôtel restaurant des

bords du Loing. Restaurant parfait à prix très abordable et où l'on est parfaitement reçu par des gens très obligeants. Terrasse très agréable au bord de l'eau ; le patron loue à volonté bateaux de pêche ou de promenade.

M'étant arrêté, une première fois dans un autre restaurant de Nemours j'avais reçu le coup de fusil, aussi je m'étais bien promis de ne plus m'arrêter dans ce pays (je fais cette route environ une fois par quinzaine, aller et retour.) Une chute m'ayant retardé je fus contraint de m'y arrêter pour déjeuner et m'étant adressé chez M. Chavet, j'en fus très satisfait. Avis aux promeneurs (et au commerçant qui ne comprend pas le commerce).

Abonné B. 5.640.

### Aux Trois Epis

Veuillez s. v. p. prendre bonne note de cette adresse. Avez-vous entendu parler des Trois Epis, c'est un petit pays perdu au milieu des Hautes-Vosges, à 15 kilomètres de Colmar. Un lieu très fréquenté par les touristes et pays de rêve pour motocyclistes.

Un petit hôtel s'impose : Hôtel de la Croix d'Or dont M. Enderlin, le propriétaire, est un fervent ami des sports. Cuisine bourgeoise avec les meilleurs crus d'Alsace. Prix raisonnables si vous avez un ennui avec votre moto ou voiture, adressez-vous à Etienne, le populaire garagiste des Trois Epis qui guérira votre machine des pires maladies.

Reçois, etc...

Perrin, Abonné.

### Région Sud-Es

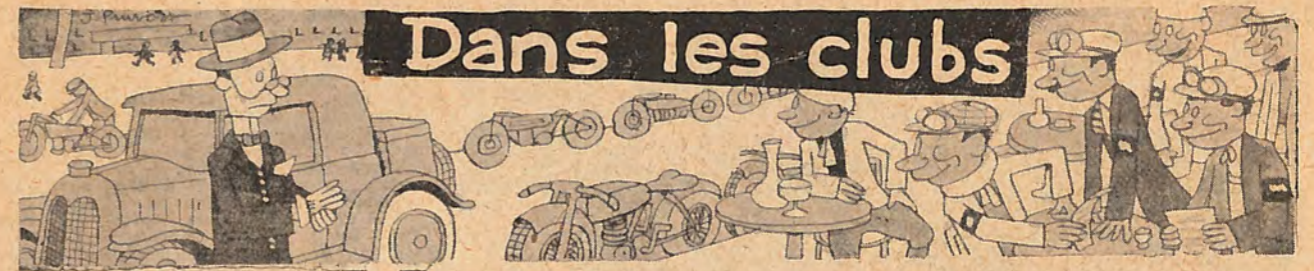
Allègre (H.-Loire). — Mécanicien : Déchelle (M. Couder, à Paris).  
Auxerre. — Restaurant av. ch. : Hôtel du Commerce + (M. Lelouey, à Meudon).  
Bonny-s-Loire. — Restaurant av. ch. : Hôtel des Voyageurs. (M. Couder, à Paris).  
Moulins. — Restaurant. Restaurant des Tuileries. (M. Couder, Paris).  
Moret-s-Loing. — Mécanicien : Villange. (M. Richard, à Vincennes).  
Saulieu (Côte-d'Or). — Restaurant av. ch. : Hôtel du Petit Marguery + (M. Richard, à Vincennes).  
Vincelles (Yonne). — Mécanicien : .... (le premier sur la gauche en tenant de Paris). (M. Richard, à Vincennes).

### Région Centre

Beaugency (Loiret). — Restaurant av. ch. : Hôtel Saint-Etienne + (M. Seguin, à Paris).  
Blois. — Restaurant av. ch. : Hôtel du Singe Vert + (M. Nogrette, à Billancourt).  
Meung-s-Loire (Loiret). — Restaurant av. ch. : Hôtel du Grand Turc. (M. Nogrette, à Billancourt).  
Orléans. — Restaurant av. ch. : Café-Hôtel des Sports, 11, faubourg Bannier. (M. Fanton, à Clamart).  
La Chapelle Saint-Mesmin (Loiret). — Mécanicien : Desnoyers, La Française Diamant + (M. Leroy, à Paris).

### Région Sud-Est

Ars (Ain). — Rest. av. ch. : Hôtel Régina, près la gare +. (M. Chavanne, à Saint-Chamond).  
Aurec (Haute-Loire). — Rest. av. ch. : Hôtel Vial, face à la gare. (M. Chavanne, à Saint-Chamond).  
Bourg-en-Bresse. — Rest. : Ravassard, 20, rue Charles-Robin + M. Chavanne, à Saint-Chamond).  
Briançon. — Rest. av. ch. : Hôtel Moderne + (M. Brun, à Veynes).  
Gap. — Rest. av. ch. : Lombard + (M. Brun, à Veynes).  
Le Puy. — Rest. av. ch. : Hôtel Perrin-Michel, 3, avenue de la Gare. (M. Chavanne, à Saint-Chamond).  
Lyon. — Rest. av. ch. : Hôtel Atlantic, 13 cours de Verdun. (M. Chavanne, à Saint-Chamond).  
Monetiers-les-Bains (H.-Alpes). — Rest. av. ch. : Allier + Nemours. — Restaurant : Restaurant de la Poularde, 7, Place Jean-Jaurès. (M. Seguin, à Paris).  
Remollon (H.-Alpes). — Rest. av. ch. : Veuve Barneaud + (M. Brun, à Veynes).  
Remollon (H.-Alpes). — Rest. av. ch. : Veuve Barneaud + (M. Brun, à Veynes).  
Roanne (Loire). — Rest. av. ch. : Hôtel de la Poste. (M. Charanne, à Saint-Chamond).  
Saint-Bonnet (H.-Alpes). — Rest. av. ch. : Maubere + (M. Brun, à Veynes).  
Saint-Chamond. — Mécaniciens : Petitjean, 4, rue de Saint-Etienne, Automoto, Monet, Ravat, Peugeol, Panther. (M. Chavanne, à Saint-Chamond).  
Tain l'Hermitage (Drôme). — Rest. av. ch. : Hôtel des Négociants, route de Valence + (M. Chavanne, à Saint-Chamond).



### U. M. F. AOÛT

4. — Côte de Branne (M. C. Libourne).
- Côtes Gordes (M. C. Avignon).
- Circuit Francheville (M. C. Ardennes).
- Meeting de Calais (M. C. Nord).
- Concours de consommation (M. C. Nice).
11. — Mont-Ventoux (M. C. Avignon).
- 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).
18. — Côte de Laffrey (M. C. Dauphinois).
- Circuit Camp du Drap d'Or (M. C. Nord).
- Côte du Mont-Dore (M. C. Auvergne).
- Côte du Mont-Dore (M. C. Auvergne).
- Côte de Chamonix Mont-Blanc (M. C. Lyon).
- Côte d'Yffiniac (M. C. Côtes du Nord).
1. — Première Journée des Records (M. C. I. F.).
- Kilomètre lancé (U. M. Aube).

### Le M. C. Strasbourg organise

Le Grand Club strasbourgeois a l'intention d'organiser un grand circuit d'endurance, Strasbourg-Paris-Strasbourg. A titre d'essai un de ses membres, M. Paul Bierbein, a rallié la Capitale, en sidecar, en passant par Saverne, Lunéville, Nancy, Toul, Saint-Dizier, Sézanne, Coulommiers, Lagny, Vincennes Parti à 3 heures du matin, Bierbein arrivait à Vincennes à 9 h. 50 couvrant les 450 kilomètres du parcours en 6 h. 50. Après avoir déjeuné, il repartait à 11 h. 20 pour arriver à Strasbourg à 18 h. 45. Sans avoir connu aucun ennui mécanique.

### Au Moto-Club de Montrouge

Le M.C. de Montrouge s'est réuni le dimanche 21 juillet pour une sortie qui fut des mieux réussies. Le but choisi : les côtesaux frais et ombragés de Chartrette-sur-Seine. Une course de cote eut lieu où rivalisèrent de vitesse Maisonneuve (1) Ricou (2) Capet (3) Fourneret (4).

Un déjeuner intime « Chez Fernand » (qui s'y connaît) n'engendra pas la mélancolie.

L'après-midi, une vingtaine de sociétaires se révélèrent des sportifs accomplis. Un match en canot fut gagné par le si actif Président M. Décomard. Un 300 m. en nage libre fut enlevé par le sympathique agent de Vélocette, Huvey, suivi de près par Mme Ricou et Maisonneuve. A l'apéritif, distribution des nombreux prix et retour à Paris sans incident où chacun se sépara emportant un bon souvenir de cette sortie si réussie. Prochaine sortie sur Lagny.

### En Tourisme

Le M. C. Mulhouse organisera le 11 août le circuit du Haut Rhin 1929, épreuve touristique touchant les divers faîtes de nos belles Vosges et dont la distance totale sera de 320 kms., l'itinéraire sera : départ Mulhouse Masevaux, route Joffre-Ranspach-Markstein-Schlucht-Munster-Colmar-Mulhouse, soit : 160 km. à couvrir deux fois avec 1 heure de repos entre les deux parcours, sur les bonnes routes sur presque tout le parcours les moyennes ont été décidées comme suit : 175 emc. 35, 250 emc. 40, 350 emc. 42, 500 emc. 50.

Nul doute que ce Circuit ne rencontre parmi les motocyclistes un accueil empressé, car de nombreux prix viendront récompenser les participants.

### Dans le Livarot

Dans le Livarot il y a une trentaine de motocyclistes. Nous ne voyons pas pourquoi il n'existe aucun groupement dans ce canton. Souhaitons que cet entrefilet réveille les desirs longtemps contenus.

### A Saint-Dizier

A Joinville, dans la Haute-Marne, il y a un club très florissant. Par contre, il n'en existe aucun à Saint-Dizier, qui est beaucoup plus important. Il semble pourtant que la région de Saint-Dizier se prête à des épreuves telles que les kilomètres lancés, courses de côtes, etc. qui mettraient un peu d'activité dans ce pays.

### Régularité Senonaise

Le M. C. de Sens fait courir le circuit des sous-préfectures, le 4 août. Cette épreuve avait groupé l'an dernier plus de 250 coureurs, et elle fut gagnée par un club parisien. Le Challenge sera remis en compétition cette année, dans les conditions prévues aux règlements. Nul doute que les nombreux Parisiens indépendants, qui ont des loisirs profitent de l'occasion pour participer au circuit des sous-préfectures.



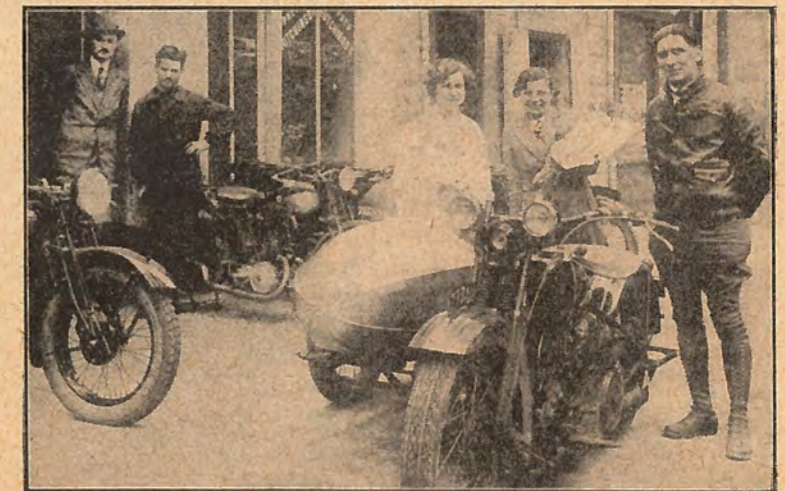
### SAUVAGES

#### AOÛT

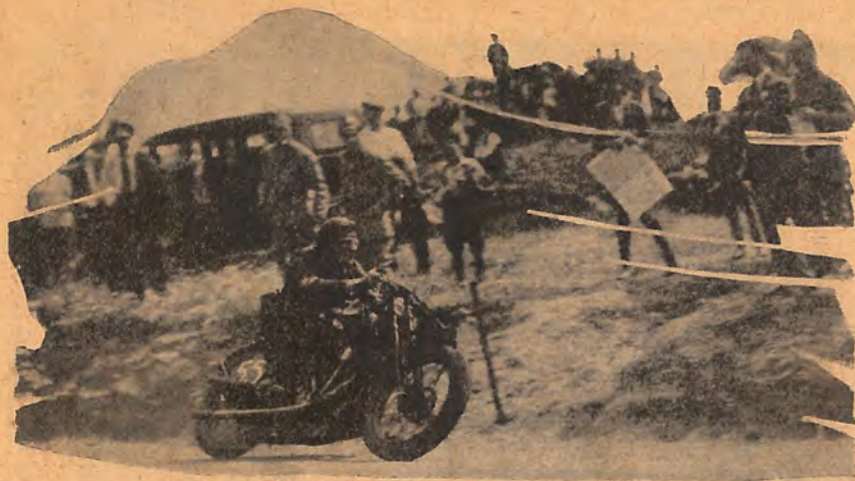
4. — Championnat de Course à la Rose (A. M. Dijon).
- Sortie vers le lac S' Point (A. M. Ledonnienne).
11. — Sortie Collective sur Chenonceaux-Amboise (M. C. Berry).
- Kilomètre lancé (M. C. d'Argent).
- Rallye « La Moto Perdue » (A. M. Ledonnienne).
15. — Course de vitesse sur circuit fermé (M. C. Jura).
- Paris-Beauvais-Paris (M. C. XI<sup>e</sup>).
18. — Sortie facultative (M. C. Artois).
- Gymkhana (M. C. Charente-Inférieure).
- Gymkhana (M. C. Cote d'Argent).
- Circuit des Lacs (A. M. Ledonnienne).
25. — Sortie mensuelle (M. C. Artois).
- Paris. La Roche Guyon Vernon-Mantes (M. C. XI<sup>e</sup>).
31. — Sortie sur Genève (A. M. Ledonnienne).

#### SEPTEMBRE

1. — Rallye jeton (M. C. Artois).



L'organisation d'une épreuve nécessite souvent le déplacement d'une vedette : le M. C. de Strasbourg envoie une estafette sidecar pour poser les jalons de son prochain Circuit d'endurance.



Course de Côte de Labaraque :

Eddourra, sur Kähler Escoffier 1000 cmc., en pleine action

Course de Côte de la Baraque

C'est le 28 juillet que Eddoura épingla une nouvelle gloire à son record déjà chargé ; il monta la côte classique à plus de 102 à l'heure ; l'Automobile club et le M. C. d'Auvergne ont eut un succès très net à cette occasion.

Le temps est orageux, mais la course peut avoir lieu quand même, nous notons en catégorie 350, un excellent temps fait par Debaisieux qui monte à 89 k. 153.

Notons que le record appartenait à ce jour à notre collaborateur Fred S. Lipman.

En 175 cmc. c'est Belli qui est vainqueur, tandis qu'en 500 cmc. Elimaç fera le meilleur temps.

Il y eut quelques incidents : Laroche cassa ses freins. Oilter qui devait doubler eut des démêlés avec sa boîte de vitesse ; Durand et Debaisieux chutèrent.

Le Classement

175 cmc. — 1. Belli, 9'46" 4/5 (moyenne 61 km. 245) ; 2. Gimel 10'50" 2/5 ; 3. Laroche 11'4" 3/5.

250 cmc. — 1. Durand (Terrot) 7' 40" (moyenne 81 km. 818), record battu. Ancien record Huzel 8' 15" 4/5.

350 cmc. — Debaisieux (Monet-Goyon) 6' 43" 4/5 (moyenne 89 km. 153), record battu. Ancien record, Fred Lipman 8' 23" ; 2. Oilter (Motosacoche) 6' 47" 4/5 (moyenne 82 km. 278) ; 3. Goutebessis (Vélocette) 7' 50" 1/5 (moyenne 76 km. 563), meilleur temps des membres du M. C. A.

500 cmc. — Emliaç, 7' 59" (moyenne 75 km. 125) ; 2. Védrine, 8' 19" 1/5 ; 3. Sui-ram, 10' 23" 2/5 ; 4. Bouchet ; 9' 7" 2/5 750 cmc. — Bonnot 9' 7" 2/5 moyenne 65 km. 765.

1.000 cmc. — Eddoura (Koeller Escoffier), 5' 51" 4/5 (Moyenne 102 km. 330). Meilleur temps de la journée, record toutes catégories battu. Ancien record Eddoura 6' 17" 2/5.

Sidecars 350 cmc. — Savioz, 15' 30" 1/5, (moyenne 38 km. 701).

Sidecars 600 cmc. — Rolly (Motosacoche), 7' 46" (moyenne 77 km 253). Record battu. Ancien record, Rolly 8' 57" 3/5.

La Côte de Doullens

Notre confrère l'Echo des Sports a eu un succès exceptionnel dans l'épreuve qu'il organisait sur la côte de Doullens, avec le concours de l'Automobile Club de Picardie, le 28 juillet.

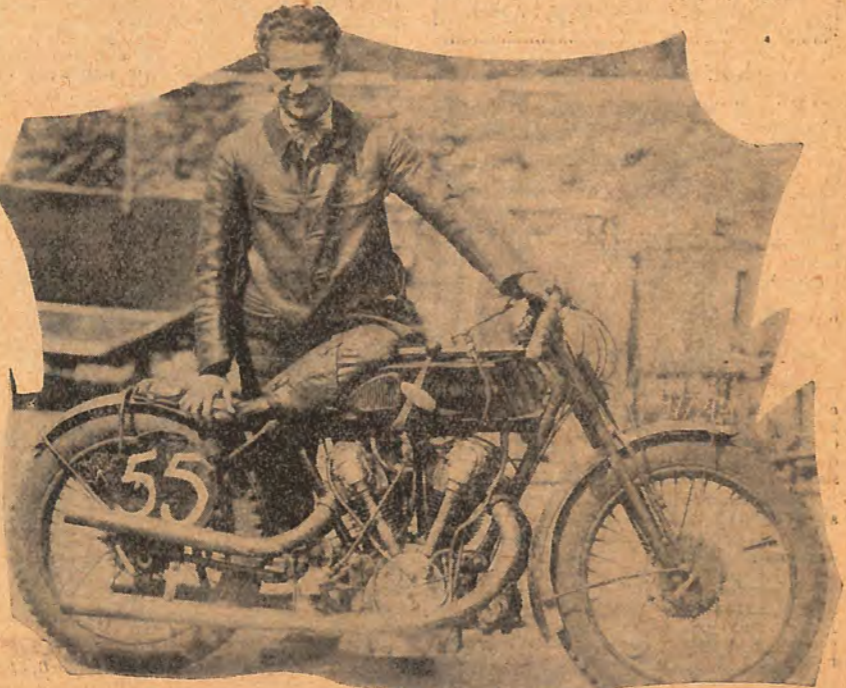
Le record des engagés avait été largement battu : 67 engagés, 48 partants sur le « Juge de Paix ».

On note de magnifiques résultats en particulier d'un indépendant Figea qui, en catégorie 500 cmc monte à près de 110 à l'heure.

En professionnels, la victoire reste à Joly, sur Alcyon 175 cmc., tandis que Coulon selon sa bonne habitude, fait coup double en 250 et 350 cmc. à 127, 600 de moyenne ; Prévost également fait la même vitesse sur 500 cmc. Sunbeam et l'on voit une F. N. montée en dsiecar sous la conduite d'Agez monter à plus de 104 km. 650.



Goutebessis qui fit, en 350 cmc., le meilleur temps des M.C.A., battant les 500 cmc.



Eddourra le vainqueur de l'épreuve

Indépendants 175 cmc. — 1. Lefebvre R., 1' 2", moy. 53 km. 065.

350 cmc. — 1. Hamiot, 36", moy. 100 km. ; 2. Lefebvre P. ; 3. Tourdes ; 4. Poulet ; 5. Secrauly ; 6. Poulbot ; 7. Alain ; 8. Fleury.

500 cmc. — 1. Figea, 32" 4/5, moy. 109 kilomètres 756 ; 2. Troisvallet ; 3. Lambert. Sidecars 350 cmc. — 1. Gayot, 51" 1/5, moy. 70 k. 312 ; 2. Régis.

Professionnels, 175 cmc. — a. Jolly (Alcyon), 36" 4/5, moy. 97 k. 826 ; 2. Collet (Monet-Goyon), 3. Derville (Automoto), 250 cmc. — 1. Coulon (Terrot), 34" 1/5, moy. 105 k. 263 ; 2. Gaussorgues (Monet-Goyon), 3. Bruscoli (Clément-Gladiaator) ; 4. Decarpentries (Terrot) ; 5. Derville (Automoto), 6. Jim Kanah (Alcyon).

350 cmc. — 1. Coulon (Terrot), 28" 1/5, moy. 127 k. 660 ; 2. Monneret (Sunbeam), 3. ex æquo, Gaussorgues (Monet-Goyon), Lemasson (Alcyon).

500 cmc. — 1. Prévost (Sunbeam), 28" 1/5, 127 km. 660 ; 2. Pascaud (Gnome et Rhône) 750 cmc. — 1. Croutel (Saroléa), 52", moy. 69 k. 231.

Sidecars 600 cmc. — 1. Agez (F. N.), 34" 2/5, moy. 104 k. 651.

Les Hirondelles sportives

A l'occasion de la course de côte organisée le 28 juillet par le M. C. D. course disputée à Saint-Leu-Taverny douze amateurs de ce genre d'épreuves sont venus apporter leur engagement au Club de Saint-Denis.

Classement de la course de Saint-Leu. 175 cmc. — Garden, 52" (M. C. D.), 350 cmc. — Mehly, 48" (M. C. D.) ; Lane dais (M. C. D. ; Lechien (M. M. C.) ; Tongn (M. C. D. ; Devilaque (M. C. P. S.).

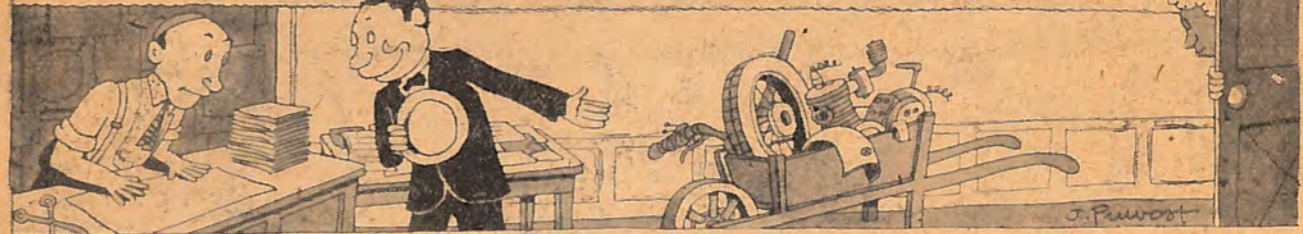
500 cmc. — Chèze A., 49" (H. M. C.) ; Chèze M., 49" (H. M. C.) ; Bouvier (M. C. D.) Bessac (H. M. C.). 250 cmc. — Dupuis, 49" (H. M. C.) ; Cercis (H. M. C.) ; Alain (M. C. D.) ; Hefter (H. M. C.).

750 cmc. — Decressy, 57" (H. M. C.) ; Landais (H. M. C.) ; Valé (M. C. D.). 500 cmc., sidecar. — Berranger, 1' 2" (M. C. D.).

750 cmc., sidecar. — Guied, 1' 24" (M. C. D.). 1.000 cmc. sidecar. — Perren, 51" (H. M. C.). Lechien du H. M. C. meilleur temps de la côte 41" déclassé pour non arrêt à l'arrivée.

Terminons en remerciant les organisateurs pour l'accueil courtois qui nous a été réservé et surtout pour la munificence des prix offerts aux concurrents.

CONSULTATIONS TECHNIQUES



Savez-vous conduire...

J'ai acheté au mois de juillet 1928, une Gnome et Rhône D4 cette machine a toujours eu le défaut de cliqueter davantage à chaud, quand je veux faire une reprise. Je suis allé à la maison avenue de la Grande-Armée quatre fois. Une première fois, on m'a dit d'essayer de la roder encore un peu. 600 km. parcourus. Deuxième fois, démontage du cylindre et du piston pour envoyer à l'usine réviser les cotes reconnues bonnes. Troisième fois, on verrait à la mettre en main à un as-essayer qui venait de rentrer de vacances. Essai seul. Il revient me disant que ma machine était normale. Je monte avec lui, moi, sur le siège arrière ; dans le Bois, il me dit alors : « Vous voyez que ça va ». Je lui demande d'où vient ce cliquetis, il me répond : « Trop d'avance ». Je lui demande de mettre tout le retard et le résultat est le même. C'est le seul, d'ailleurs, qui ait signalé à la maison la tendance à cliqueter. Là, on a essayé autre chose, on m'a changé mon pignon moteur, mais le résultat : néant. Mon moteur a toujours cliqueté. Dégouté, je ne suis jamais retourné à la maison, mais j'ai essayé moi-même, d'avoir un résultat. Hélas ! je n'ai pas réussi. C'est le seul, d'ailleurs, qui ait signalé à la maison la tendance à cliqueter. Bougies Ponsot, Gilardoni, S. E. V. Champion. La bougie actuelle est un K L G., mais le cliquetis est le même.

Deux choses me sont venues à l'idée : 1° chambre d'explosion mal calculée ? 2° Axe flottant, cherchant à s'écarter à droite et à gauche au moment de l'explosion et frappant les parois du cylindre ferait ce bruit. Carburateur Amac dont avec l'aiguille j'ai essayé de donner plus d'essence aux reprises sans résultats. 5 litres aux 100 km. Je ne sais quoi penser. Pour la conduite, je crois savoir me servir des manettes. Quinze ans de moto. 5° machine et c'est la seule qui m'ennuie. Pour citer un exemple : la côte de Ris-Orangis : Attaquer cette côte à 50 km. et dans la côte essayer de mettre des gaz. Il vaut mieux que je n'essaye pas : on dirait que j'ai laissé une clef dans mon cylindre. Après les essais de la maison Gnome et Rhône, principalement, et les miens, si petits soient-ils, je n'ai plus que vous qui puissiez me renseigner, ce que je souhaite et dans la réussite.

LETURQUE.

Le défaut que vous nous signalez est au contraire une qualité. Pour répondre au désir des clients, Gnome livre sa D4 parfaitement usinée, et le cliquetis que vous signalez, est, si l'on peut dire, normal. Il provient de ce que ces machines sont excessivement sensibles.

- 1° A l'avance à l'allumage ; 2° Les rapports de puissance à poids sont à la limite des possibilités touristiques ; 3° Le graissage doit être surveillé de près ; 4° Le rodage est excessivement long à exécuter.

Nous croyons que votre ennui provient précisément de ce dernier paragraphe ; 600 km. ne sont pas suffisants pour le rodage de la Gnome et Rhône ; de même que pour toute machine, après 600 km, vous pouvez pousser, il n'y a aucune crainte d'ennuis mécaniques. Mais, la maison Gnome et Rhône est une maison d'aviation et a un usinage des plus méticuleux. Les cotes des filières sont très fines, la tolérance d'usinage est poussée à ses limites extrêmes : elle y est contrainte par les contrats d'aviation. Or, la moto reçoit le contre-coup de ces excellentes qualités de fabrication, et il faut compter qu'après une période de 600 km., vous pouvez pousser votre machine à sa limite, mais elle ne donnera

pas sa vitesse maximum. Votre D4, à 600 km de rodage, a encore des axes très serrés et donnera au moins 20 km. de moins de vitesse. A 1.000 km, il vous restera encore une dizaine de kilomètres à acquérir, et ce n'est qu'après 1.800 km, avec un graissage assez abondant, que votre machine commencera sa véritable vie. Le résultat est que cette machine conservera une durée beaucoup plus longue que beaucoup d'autres, car son commencement d'usure ne débutera que lorsque précisément d'autres constructions sont déjà en période de sénilité. Ensuite, pendant cette période de convalescence, la machine est sujette à un cliquetis qui peut être évité de différentes façons ; Ou votre graissage n'est pas abondant et la machine peine par suite du frottement des organes, frottement conséquent à l'usinage parfait et à la période de rodage ; ou bien vous graissez trop, ce qui n'est pas économique, et qui provoque un cliquetis souvent expliqué dans Moto-Revue : ou bien encore, la compression étant assez élevée ainsi que la vitesse donnée à cette machine, vous employez une bougie défectueuse, qui fait auto-allumage, d'où cliquetis.

Lorsque vous roulez à deux, il y a certaines particularités à observer. L'as-essayer que vous signalez a été très juste dans ses déductions. A deux, le cliquetis provient souvent d'un excès d'avance à l'allumage, par suite du déséquilibre des rapports de puissance, poids et vitesse.

Vous auriez mieux fait de laisser votre machine telle qu'elle était. Tous vos déboires proviennent précisément des multiples changements que vous y apportez. Revenez aux cotes de début, et apprenez à conduire un peu mieux ; et là est le secret de ce cliquetis. En conclusion, revenez aux cotes primitives, mettez une bougie appropriée, soit par exemple une Gilardoni 30 ou 31, continue à roder encore jusqu'à 1.800 km. ; surveillez le passage de vos vitesses selon le régime de votre machine, et sous peu vous enverrez des félicitations, à la maison, sur l'excellente machine que vous avez, mais de grâce, rodez avant de toucher à quoi que ce soit. Employez aussi de la camphonine qui supprimera le cliquetis et donnera 5 à 7 km de supplément.

Le 27 x 4 est idéal pour un 500 cmc.

Avant l'intention d'acheter une moto Gillet d'Herstal 500 cmc, type O.H. V. et à la suite de la lecture de vos articles, dont j'apprécie l'expérience et l'autorité, je viens vous demander quelques conseils.

Le constructeur donne, au choix, des pneus à tringles de 26x325, 26x3,5 et 27x4.

1° Quel est à votre avis la dimension de pneu qui convient le mieux à la vitesse, au confort et qui est le moins dangereux en cas d'éclatement et par mauvais temps ? — Est-ce que le 27x4 rallie tout ou partie de ces avantages ?

2° Je me suis laissé dire qu'avec des 27x4 un éclatement se traduit le plus souvent par la bûche. Quelle part de vérité faut-il accorder à ces dires (J'ai eu une 350 cmc. Terrot sur 27x4, et n'ai créé qu'une fois. Cette seule fois ma roue crevée (arrière) a chassé légèrement, je marchais alors à 50 kilomètres environ).

3° Je voudrais équiper cette machine d'un éclairage Maglum ou Novi. Est-ce suffisant pour la vitesse de la machine ? Pouvez-vous me dire ce qui convient à la moto et ce que vous achèteriez à ma place, ou, si ce n'est trop abuser, les avantages et désavantages de chacun ?

4° Je désirerais également un compteur et me permettrai les mêmes questions que ci-dessus. VINEL-VALENÇAY.

1° et 2° Nous préférons pour notre compte le 27x4 qui allie le confort à la sécurité de marche ; pour le confort seul 27x4 ; pour la vitesse pure 26x3,25 ; le 26x3,50 est sûr et à notre avis d'un confort suffisant ; nous avons complété notre équipement pneumatique par des pare-clous Michelin qui jusqu'à ce jour nous ont donné toute satisfaction. Rappelez-vous que 27x4 est idéal pour 500 et 26x350 pour une 350.

3° Il y a un montage Maglum prévu pour la 500 cmc. Le Maglum et le Novi donnent un éclairage très puissant et sont d'un fonctionnement sûr. Comme éclairage par dynamo et accus le Magluc-Marelli s'adapte merveilleusement à la Gillet, combiné avec la magnéto, il n'exige pas d'entraînement supplémentaire ; nous en avons un sur notre Gillet 500 depuis six mois et n'avons jamais eu le moindre ennui, ni du côté allumage, ni du côté éclairage.

Des essais faits d'autre part, avec Novi et Maglum, nous ont donné également toute satisfaction.

4° Compteurs O. S. ou Jaeger sont également appropriés aux motos.

De l'éclairage, en général

Avant acheté une moto Terrot AHP, type HSSO supersport, cette moto m'a été livrée avec éclairage électrique Soubitex. La dynamo d'éclairage, à double débit, doit donner 3 ampères sous 6 volts aux points : zéro, veilleuse, code et 9 ampères sous 6 volts à la position : phare. Or quelle que soit la position de la clef sur le tableau, la dynamo débite toujours 9 ampères (évidemment au-dessus d'un certain régime du moteur). Je crains que cette charge, trop forte, ne détériore la batterie, d'autant plus que je ne me sers guère pour l'instant que de l'avertisseur. Comment pourrai-je rétablir le double débit ?

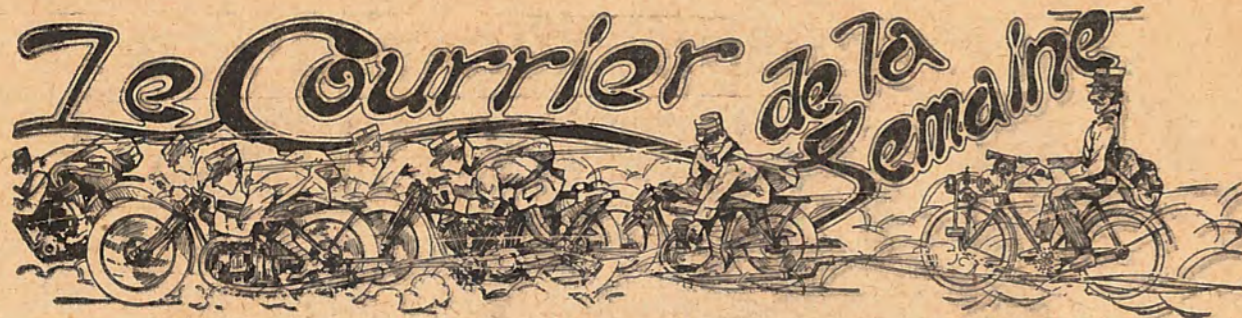
D'autre part, ayant équipé ma machine d'un "Trilux" Marchal, quelle est la puissance maximum que je pourrais obtenir (75 bougies ou 100) ; je ne roule pas souvent ni longtemps pendant la nuit, mais j'aime un éclairage très puissant. Enfin puis-je me servir uniquement de l'avertisseur électrique sans craindre de décharger à l'excès les accus. Abonné 3° A.6336.

Marcel CAROL.

Il doit y avoir un court-circuit dans le commutateur. A la position O, il ne doit pas y avoir de débit, aux positions charges et lanternes, c'est le débit réduit, aux positions code et phare, c'est le plein débit. Il y a dans le commutateur une résistance qui limite la quantité de courant envoyée aux inducteurs. Il est évident que dans votre cas cette résistance n'entre pas en action. Comme, d'autre part, à O, la dynamo débite, il est probable qu'un fil s'est détaché. La charge de 9 ampères pour un accu de 14 est trop forte (lorsque les phares ne marchent pas). L'eau de votre batterie se trouvera décomposée et s'évaporerait très vite. La dépense du Klaxon est peu de chose, 2 ou 3 ampères ; moi-même si vous avez un trembleur et non le Klaxon.

6 volts x 9 ampères = 54 watts ; les ampoules à atmosphère gazeuse dépendent en réalité plus d'un demi-watt surtout pour les petites ampoules. Avec une ampoule de 75 bougies vous absorbez à peu près tout le courant débité par la dynamo. De plus, une ampoule de 100 bougies soumettrait votre batterie à un régime de décharge un peu trop rapide, et sa durée s'en trouverait quelque peu réduite.





**Un abonné, c'est un ami !**

Comme abonné (donc ami) de la Revue, je te fais savoir que dimanche passé, lors du Circuit du Nord, j'ai fait une chute et j'ai passé par une belle porte, je dois de la reconnaissance, au Palais des Soldes de Paris, de m'avoir expédié, au reçu de ma commande, mon casque, car sans lui, j'avais la tête fendue, je m'en tire avec la clavicule de l'épaule gauche cassée et des contusions à la figure.

Grâce à la belle organisation du Moto Club du Nord de la France, qui dédommage tous les coureurs en cas de blessures, des frais de docteur et pharmacie, chose appréciable, pour nous motocyclistes, il ne me reste plus que le mal et l'absence au travail.

Je dois également un grand merci à toutes les personnes qui se sont occupées de moi lors de ma chute et à mon arrivée à Roubaix.

R. DELAPLANQUE, Tourcoing.

**Accessoires bien chers !**

J'ai récemment fait installer sur ma moto une dynamo qui me fournit l'éclairage et l'allumage. Elle me donne entière satisfaction jusqu'à présent. Ayant égaré l'unique clé que je possédais, qui commande le tableau, j'en ai demandé deux de rechange à la maison, après qu'un mécano débrouillard m'en eût confectionné une de fortune avec une goupille de dimension appropriée. Quelques jours après, je reçus les clés qui m'ont été facturées (port non compris) seize francs. Comme elles ne ressemblent en rien à des clés Fichet, j'ai l'impression qu'elles sont plutôt... chères. Bien que nickelées, je ne pense pas qu'elles soient en acier-nickel. Je suis certain que, pour le même prix, j'aurais trouvé un mécano qui m'en aurait confectionné une demi-douzaine ; sans être nickelées et sans porter le nom de la maison, elles m'auraient rendu les mêmes services.

Motocyclistes, mes frères, n'imitiez pas mon imprévoyance ! N'oubliez pas de faire confectionner, par le mécano du coin, des clés de rechange avant de perdre celle d'origine !

L'année dernière je t'ai signalé que le concessionnaire en France d'un moteur étranger m'avait facturé dix-sept francs et des centimes (port compris) deux graisseurs d'axe de culbuteur. Moto Revue n'en a rien dit. J'arriverai à croire que tu ne soutiens pas nos intérêts si tu gardes encore le silence.

J. CUSSAC, Clermont-Ferrand.

**La routine, Monsieur, est seule en cause**

Possesseur d'une moto lourde et rapide, je voudrais bien ne plus jamais crêver. Cette belle utopie serait-elle réalisée en adoptant pour mes pneus, un produit genre Protex ou Never Flat ? Qu'en pensez-vous ? Ce que les réclames nous en disent est tellement merveilleux, qu'il est inconcevable que tous les motoristes n'en fassent pas usage. Cependant je n'ai jamais rencontré qui que ce soit, les ayant au moins essayés. Il s'ensuit que je me demande si, à côté d'avantages réels, il n'existe pas un inconvénient grave qui serait cause de ce que l'emploi ne s'en généralise pas. Ce ou ces inconvénients existent-ils, et quels sont-ils ? S'ils n'existent pas, vous rendriez un fameux service à tous les motoristes en le signalant dans votre si intéressante revue, et en sortant ainsi de l'ombre une question si importante.

HERGEO.

**Celui-ci proteste**

Au sujet de l'essai de M. B. Couller de la 250 Triumph, qui a paru récemment, M. Dufaud, contrairement à l'habitude de beaucoup de nos lecteurs qui protestent parce que nous ne trouvons pas assez de défauts dans les machines essayées, celui-ci donc proteste parce que nous avons trouvé des défauts. Comme vous le voyez, il est difficile de contenter tout le monde et son père : « Je regrette vivement de ne pas connaître Couller, car je lui prouverai par A plus B, que la Triumph est très silencieuse, que les bruits dégagés par la culbute et la chaîne primaire, sont une erreur de ses sens abusés. Je suis possesseur d'un de ces modèles, et je certifie que ces machines sont les reines du silence. A moins que M. Couller n'aime à entendre que le bruit de l'air pénétrant dans le carburateur ! Dans de telles conditions voyez Brough Superior, mais voyez aussi 34.000 francs. Sans rancune M. Couller. »

Merci de votre critique... élogieuse.

**Allons, les Ch'ty-my, protestez !**

Revenant de Lens par la route 19 (il faisait un temps de chien) et dans un virage au village de T j'ai eu un dérapage et j'ai été jeté la tête sur la bordure du trottoir et j'avais un ami en tandsad mais il n'a presque rien eu.

Nous avons réquisitionné une voiture pendant qu'une personne allait mettre la moto en sûreté. Quant à moi je perdais le sang à flot de la tête et les bonnes sœurs de l'hôpital avant de nous admettre ont voulu savoir si vraiment nous avions de l'argent pour payer tous les frais.

Cela ne leur a pas encore suffi, car quand le docteur est venu une heure après sans plaisanter quand mon pansement était fini il m'a demandé de ne surtout pas oublier ses honoraires et on appelle cela des êtres humains et dire qu'il portait fièrement la tenue d'officier.

J'avais craint une fracture du crâne, mais, par bonheur, il s'en fallait d'un centimètre. Depuis un mois et demi je reste chez moi sans faire de moto à cause de mon bras qui a les nerfs froissés.

Donc invitez bien sur notre revue tous camarades qui passent devant l'hôpital de T à faire attention de ne pas y rentrer car c'est très froissant de s'entendre dire des choses de ce genre.

A ce qu'il paraît que tous les pays miniers du Pas-de-Calais c'est pareil.

M. SAENEN BERNARD, Roubaix.



**Voyez M. Gillet !**

J'ai vu avec satisfaction que vous considérez la 350 cmc 2 temps Gillet T. D. M. comme une des meilleures machines mondiales, mais que vous semblez ignorer que cette machine tire fort bien son sidecar et que les essayeurs de Moto Revue doivent assurément en ignorer la conduite ; qu'un essai avec sidecar aurait été bien plus intéressant (dernier essai sidecar Geco Herstal 175 cmc). Beaucoup ont à la mémoire les belles performances des excellents sidecaristes MM. G. Heude, Guignet, sans oublier le fameux raid du lieutenant Fabry avec son side. Pourquoi la marque Gillet, à part les Six Jours d'Hiver, semble-t-elle délaisser cet intéressant modèle pour s'employer entièrement qu'à la 500 cmc, qui est bien moins accessible à la majorité des bourses modestes et que c'est cette même 350 cmc 2 temps, remarquable à tous points de vue qui fit la réputation universelle de la marque, et personnellement ce serait avec plaisir que je la verrai prendre part à Paris-les-Pyrénées-Paris.

Jules PÉNICAUD, Cognac.

**Est-ce vrai ? 2<sup>e</sup> ville !**

Est-il admissible qu'à Marseille, 2<sup>e</sup> ville de notre chère France, MM. les Garagistes, place Castellane et ailleurs peut-être, n'acceptent pas les motos (c'était un dimanche), GERTRUDE est née le 6 mai 29 avec une force de 5 H.P. par conséquent jolie et bien faite à la mode. Je crois qu'elle ferait tout aussi bonne silhouette qu'une Rols-Royce. Ce qui m'inquiétait le plus, c'est que midi approchait, impossible de garer ma très chère Gertrude ; heureusement l'amabilité d'une gracieuse et bien jolie marchande de fleurs, tout près de la « Ménagère Restauration », rue de Rome angle-Cannebière, a bien voulu jusqu'après dîner — Pardon — jusqu'après déjeuner, hein c'est ça ? me la garder. De qui avait-elle le béguin : de ma Gertrude ou de moi, Loulou... ? Quant à la question du garage, c'est formidable, révoltant, et dès que vous aurez un peu de temps et de la place, faites-moi connaître votre idée.

TROUX, abonné 5785.

**Ne mettez pas tout dans le même saladier**

Permettez-moi de vous remercier pour votre exacte et obligeante réponse au sujet du permis de conduire cyclecar ou automobile. J'ai le plaisir de vous adresser un « truc » concernant les demandes de votre revue du 1<sup>er</sup> juin 1929 au sujet départ difficiles sur Sima Violet, moteur chaud.

Ayant moi-même une Sima Violet, voici comment j'opère lorsque j'arrête mon moteur pour avoir un départ au quart de tour.

- 1<sup>o</sup> Arrêt de cycle-car sans arrêter le moteur ;
- 2<sup>o</sup> Fermeture du robinet d'essence ;
- 3<sup>o</sup> Emballer le moteur ;
- 4<sup>o</sup> Arrêter le moteur.

Cette façon d'opérer me permet de repartir très aisément au quart de tour, même avec un moteur très chaud à condition de ne pas appeler d'essence.

A. THIERRY.

(De grâce, un papier pour chaque bricole et le tout dans la même enveloppe).



**Mélangé à l'essence, complète le graissage**

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

LA VÉRITABLE SAUVEGARDE DES MOTOCYCLISTES

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

Société Française MIXTROL, 10, Rue Pergolèse - PARIS (16<sup>e</sup>)

**Motocyclistes...**

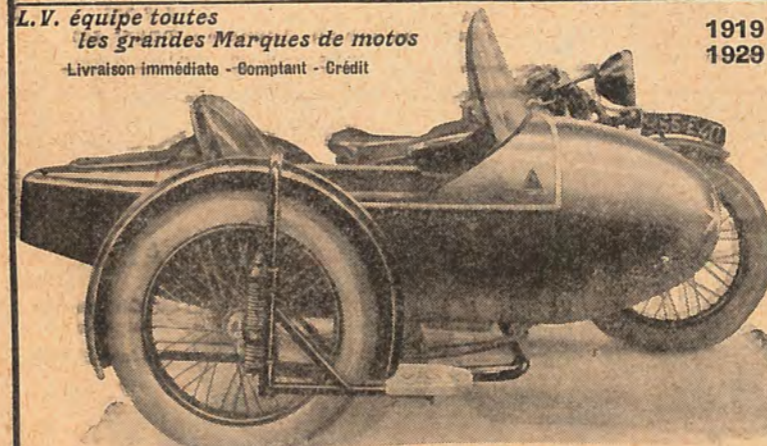
MIEUX VAUT PRÉVENIR QUE GUÉRIR...

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

1919  
1929



Louis VANNOD, 35, rue Arago - PUTEAUX

MODELE ET PRIX UNIQUE  
FRANCS 2.500 COMPLET

- Carrosserie profilée 1 place 1/2
- Capote - Pare-brise - Châssis Standard - Route suspendue
- Moyeu à broche - Marchepied
- Pneu 700x100 - Montage -- sur toutes motocyclettes --

CATALOGUE FRANCO

**BRIDIER & CHARRON**  
7, Rue du Bac  
SURESNES (Seine)

TYPE A 3  
175 cm³.

TYPE C  
350 cm³.

TYPE 3 A 3  
250 cm³.

TYPE D  
500 cm³.

Boîte pour bloc-moteur, à cardan.

**Motocyclistes...!**

LA CÉLÈBRE MARQUE

# JEAN THOMANN

Vous présente sa Nouvelle Motocyclette 500 cmc.

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

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

Livraison par ordre d'inscription 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

**LE SILENTÉCHAPPEMENT**  
(BREVETÉ DÉPOSÉ)

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

EN TOLE D'ACIER FINEMENT NICKELÉ

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

L'Appareil complet: **80 francs**

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

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

**LES SAGOCHEs**

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

PRIX: **90 francs**

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

6<sup>e</sup> ANNÉE LE NUMÉRO: 2 FRANCS

# L'actualité Automobile

SUPPLÉMENT MENSUEL

DE

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>)

# PLANOR

continue...

Après la Selle arrière...  
**le Siège arrière**  
A NAPPE DE RESSORTS SUSPENDUE

**F<sup>CS</sup> 85**  
sans dossier  
—  
**Franco**

LARGEUR 34 cmc.

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

Pour les Connaisseurs!...

# La BERCEUSE Clément-Gladiator

PRIX .. { 350 cmc. .. 5.500 fr.  
500 cmc. .. 5.950 fr.

— Moteurs J.A.P. —

**VENTE A CRÉDIT - 12 MENSUALITÉS**

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

# LA FABRIQUE LEGRAND

12, rue Saint-Gilles - PARIS (3<sup>e</sup>)

## Sacrifie...

un certain nombre de manteaux de cuir, indispensables aux motocyclistes et vous offre au **PRIX DE GROS** des manteaux de cuir hommes et dames, de qualité irréprochable, de coupe soignée et élégante à partir de

**350 francs**

Vous trouverez aussi dans les mêmes conditions avantageuses, Gants et Serre-tête en cuir à

**28 francs**

**LA VESTE CANADIENNE**, que tous Motocycliste doit posséder, est la grande spécialité de la Maison qui vous en offre un choix incomparable.

**CONDITIONS RÉSERVÉES AUX LECTEURS DE MOTO-REVUE**

# STYL'SON

de 175 à 500 cmc.

## LA MOTO DE GRAND STYLE

**ADSIM**  
Le Chambon-Feugerolles (près Saint-Étienne) (Loire)

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

**AGENT POUR PARIS: BÉALE, 100, Avenue des Ternes**



# Carif 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.

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

**TARIF**

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

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

## SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

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

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

**LES CHARMES DU TOURISME A DEUX**  
**NEW-MOTORCYCLE**  
77, Av. d'Antony à CHATENAY (Seine)  
Agence Générale pour la France : **PARIS-MOTO**  
9, Av. des Termes PARIS-1<sup>e</sup>

**PIECES POUR MOTOS INDIAN**  
TARIF ILLUSTRE  
INDIAN MOTOS  
1. RUE FARADAY, PARIS 17

F. N. 350 cmc. surb. 1929, tab. bord., écl. élect., klax. t-sad, comp. mont. 2 sac. af. confiance. Roul. 2000 kms. Prix 6000 fr. S'adress. Tabac, 27, boul. La Tour-Maubourg, Paris (7<sup>e</sup>).

Gillet-D'Herstal 500 cmc., complét. neuve, cause santé, 7000 fr. Ecrire La Grangette, Vaucresson (S.-et-O.).  
Gillet-D'Herstal 350 cmc., type tour du Monde, compt. sac., t-sad comme neuve, occas., 2.600 fr. Gautrot, 25, rue Verneuil (7<sup>e</sup>).

Bloc-mot. Gnome-Rhône 2 h. 1/2 confort, compt., t-sad 2.000 fr. ou échangerai contre 350 cmc. sport, avec soule. Barraco, 33, pass. Avenir, Saint-Ouen (Seine).

Gnome-Rhône 500 cmc. 5 CV mod. 1928, toute équip. 3000 fr. S'adr. Hubert, 107, rue St-Charles, t. l. j. de 6 h. 3/4 à 7 heures.

Gnome-Rhône 500 cmc. ch., cour. bon état mécan., lat. 2.200 fr. t.l.j. Delahaye, 38, rue du Dragon.  
Griffon P. 104 bl.-emot. 4 CV later., dble berceau 27 x 4, moyeux à broche F. AV. 5.000 kms. 3.600, cause achat voiture, D. Levrard, 3, Cité Chapelle, Paris (18<sup>e</sup>). apr. 18 h. 30.

Lutetia 1 CV 1/2 sur bicycl. neuve, débr. f. elast. 625 fr. éch. Thivet, 80, rue Diderot, Vincennes.

Monet-Goyon 175 cmc., état de neuf, prix intér. Gatimel, Rond-Point du Petit Clamart (Seine).

Monet-Goyon 5 CV, parf. état mécan. 5000 fr. Paris-Motos, 79, avenue des Termes, Paris.

Monet-Goyon 350 cmc. à culb. d. tube confort 120 kms heure, équip. comme nve, 4.400 fr. reprend en compte 250 cmc. b. prix ; voir le samedi tantôt ou dimanche matin. Epicerie, 11, Cité Lemière (18<sup>e</sup>).

**MOTOS Sarcotea**  
Magasin de Vente  
**F. DELAUNAY**  
62, Rue Rochecouart - PARIS (8<sup>e</sup>)

### MOTOS A VENDRE

Aicyon 3 CV bloc-mot. Ballot ; tr. h. état 1.200 fr. Hallen, 44, rue Pelt-Kao, Paris (20<sup>e</sup>).

B. S. A. 5 HP modèle 28, 4.500. B. S. A. 3 HP 4 tps, bon état, 1800 fr. ou échange contre voiture. Moto Vexin, 29, rue Halle-aux-Blés, Dieppe.

2 B. S. A. armée, dont 1 avec side-bateau, pare-brise, ch.-ch., éclair. Magondeaux, révi. entier. L'autre chaîne, courroie t-sad, etc. Lerondel, 64, rue des Bains, Fécamp (S.-Inf.).

C. P. Roléo 250 cmc., 2 tps, t-sad, éclair. comme neuve. Conraux, 10, rue des Mûriers (20<sup>e</sup>).

192 neuve D. F. R. 350 cmc., 4CV, mag., équip. élect., gar. 3100 fr. à crédit, side, peuple, D. F. R. Ballon 450 fr. Max, 178, route de la Révolte, Levallois.

D. F. R. 2 tps, 250 cmc. écl., outill. compl. 1.200 fr. à enlever M. Félix, 12, rue du Terrage (10<sup>e</sup>).

Dresch 250 cmc., 4 tps, éclair. Soubitez au plus offrant, cause achat 500 cmc. Gibault, 72, avenue Fontainebleau, Bicêtre (Seine).

Favor 3 CV, 250 cmc., 1928, 3 vit. double échap. parfait état de marche 1950 fr. Ecrire Serre, 58, boul. de la Pyramide, Clermont Ferrand (Puy-de-Dôme).

F. N. 350 cmc., 1928, pneus 26 x 3,25, très bon état, chère, acces. div. prix intér. Garreau, 289, rue Vaugirard, Paris.

F. N. 4 cyl. avec side bpl., pneus 715 x 115, éclair. élect., nomb. acces. 8000 fr. Paris Motos, 79, avenue des Termes, Paris.

**JEAN-JEAN MOTOS**  
133, Avenue d'Argenteuil, 133 - ASNIÈRES  
AGENT DE TOUTES LES MARQUES  
NEUF - OCCASION - REPRISE  
REPARATIONS - CREDIT

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

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

**"LUXOR"**

Les PLUS ROBUSTES  
Les PLUS APPRÉCIÉS  
Dispositif spécial (Breveté) à manette pour éclairage

CODE & ROUTE

Exigez-le de votre fournisseur

N. B. - Les faces Luxor munies du double robinet peuvent être transformées avec le dispositif à manette, éclairage Code et Route.

**TRAIZET & C<sup>o</sup>**, fabricants, 3, rue Tesson, PARIS-10<sup>e</sup>

**FIL TREZ...**  
VOTRE ESSENCE PLUS D'ENNUIS DE CARBURATEURS AVEC **L'ENTOMOS**

Entonnoir à double filtrage muni d'un filtre spécial permettant le mélange de l'huile et de l'essence, sans réduire le débit du filtrage.

EN VENTE : DANS LES GARAGES ET MAISONS D'ACCESSOIRES

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

**NEUILLY-MOTOS**  
AGENCE SAN-SOU-PAP  
Atelier spécial de réparations pour toutes Marques - Dépannage Rue Montrosier-Neuilly (Seine)

**PNEUS MOTO NEUFS**  
650 x 65 et 650 x 60, solides : 50 fr.  
**COURROIES NEUVES**  
pour Moto: larg. 16-19-22-24  
Priz. . . le mètre, de 8 à 20 fr.  
EXPÉDITIONS EN PROVINCE

**F. DELAUNAY**  
62, Rue Rochecouart - PARIS (8<sup>e</sup>)

Motobécane 2.000 fr. ch.-ch. 2 vit., écl. élect. abs. neuve, cause maladie, gar. imp. p. l'année, et assur. Pottin, 25, rue Turbigo, Paris.

Motobécane 2 HP peu roulé, très bon état, prix avant. Coufrier, 48, rue Coriolès, Paris (12<sup>e</sup>).

Motobécane 250 cmc. 2 tps, mod. 1929, peu roulé encore sous garant. écl. Nov. sacoches, acces. pns. 25 x 3. Prix 2800 fr. vis. dim. et lundi matin. Renault, 46, boul. Strasbourg, Paris.

Motocofort 2 CV 2 tps, abs. neuve, roulé 1000 kms, p. jamb. t-sad, 2600 fr. Ecr. Fontas, 25, boul. Aulnay, Villemonble.

**JE LIQUIDE**

Fourches à parall. neu. 120 fr.  
Boîtes 2 et 3 vitesses neu. 350 fr.  
Cadres moto 30 cm3 neufs. 100 fr.  
Réservoirs modernes email. 60 fr.  
Guidons sport nickelés neu. 20 fr.  
Roues, moteurs, magneto carb., sièges arrières neufs 55 fr.  
MOTOS neuves 175 et 250 cm3  
Terrot - B.S.A. - Harley.  
Un lot précis pour Smart  
Achat comptant motos modernes  
**BEAUSOLEIL**, 9, R. St-Sabin, Paris

**Pour vous Mesdames!** Qui vous plaignez du manque de confort des sièges arrière X., Y., Z...  
Profitez des beaux jours, pour faire un essai gratuit, sans engagement, du **SUPER-MOTO STRAP**

avec Suspension réglable et ressorts dans la garniture du Siège.

**BÉRARD FRÈRES** 20, Rue d'Armenonville - NEUILLY-s.-SEINE  
Téléphone : Wagram 65-12 & 94-16

SE FAIT ÉGALEMENT EN BIPLACE

New Motorcycle 250 cmc. Zurcher spécial, tous access. sam. à m. Daniel M. (Aramis) Au Lino-léum, Choisy-le-Roi (Seine).

Norton 500 cmc., culb. grais., pression Dry Sump. éclair. élect. Lucas compt. Bonniksen montre, roulé 6000 kms, état neuf. S'adr. Magnétos, 15, rue Acacias, Tél. Wagram 57-82.

Jusqu'à preuve du contraire tous les motocyclistes admettent que pour acheter ou vendre une moto neuve ou d'occasion les meilleures conditions sont faites par Pierre, Garage Renouvier, 7, rue Ch.-Renouvier, Paris (20<sup>e</sup>). Tél. Roquette. 07-67.

Peugeot P. 105, 5000 kms, écl. élect. Rosengart, t-sad compt., montre, sacoches, parf. état, ess. à vol. 4500 fr. Urgent. Birtet, 14, rue Tlemcen, Paris (20<sup>e</sup>).

Peugeot P. 104 parf. état, t-sad, éclair. pn. bal. assur. Payée 3.900 fr. A Perrot, 11, avenue Pauline, Joinville-le-Pont (Seine).

Ravat 350 cmc., écl. élect. toute équip. Roulé 700 km. encadré 4 mois garantie, à vendre cause santé. D. Haene, 13, rue Ardennes.

Si vous êtes en panne ou accidenté même à 100 kms de Paris, adressez-vous à Pierre,

**MOTO-HALL**

Soyer - Sarcotea - Vélocette  
Gillet-Hers. - Motobécane  
Motoconfort - Mondiale  
NEUF - OCCASIONS  
COMPTANT - CREDIT

Stock toutes Marques  
Réparations - Échanges  
Dépannages

**HABERT, 78, Av. des Termes PARIS**  
Galvani 09-45

**L. DEKTEREFF & C<sup>o</sup>**  
88 AV. DES TERMES PARIS  
**SPECIALITE ANGLAISE**

**BOUGIES K & L G**

**DOIGNEES TOURNANTES**

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

**PARMENTIER**

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

119, Av. des Batignolles SAINT-OUEN

Magasins de Vente **SOYER & C<sup>o</sup>**

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

**PRÉSENTATION SOYER**  
de tous les Modèles  
Comptant et crédit  
Formalités de permis de conduire gratuites  
Toujours de bonnes OCCASIONS  
en toutes marques  
**SPECIALITE de FÊTICHES OUVERT LE DIMANCHE**

LE CATALOGUE GÉNÉRAL 1929, DES SIDECARS

# P.E.U.P.L.E.

EST PARU

IL VOUS SERA ADRESSÉ FRANCO SUR DEMANDE. ADRESSEZ VOTRE DEMANDE

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

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**

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

Terrot 250 cmc. 2 tps, doubl. éch. t-sad, écl. cour. rech. coffre outils, acc. parf. état mécan. Paquet, 156, rue Saint-Charles, Paris; le soir jusqu'à 8 h.

Si vous voulez faire réparer votre Moto, adressez-vous à Pierre, Garage Renouvier, 4, rue Ch.-Renouvier, Paris. Tél.: Roq. 07-67 il a un atelier spécialisé.

Terrot 5 CV culb. parf. état, 4800 fr. Paris Motos, 79, aven. des Ternes, Paris.

Terrot 3 CV, 2 tps, excell. état, ballon écl. élect., compt. t-sad, 3.000 fr., cause achat voiture. Gagniard, 4, villa Carnot, Bondy (Seine).

Terrot 3 CV sport, 2 échap., frein AV; AR, équip. 2900 fr. Hébert, 83, rue de Paris, Ivry.

Garez votre Moto chez Pierre, 4, rue Ch.-Renouvier, Paris. Tél., Roq. 07-67.

Terrot 350 cmc., émail grenat, sport luxe, jolie machine, parf. état, nomb. acces., écl. él. Soubitez phare Code SPE, chromé 215, stop, et feu position, t-sad EN, compt. Jaeger. E. Maillier Gqste, 83, rue Martyrs, Sur R. V.

Terrot Jap, 350 cmc., latér. 27, état marche abs. comme neuf, 2.500 fr. Ecrire pr. R. V. à Paris, si nécessaire ou voir Creully, 2, rue Foch, St-Brice-s-Forêt (S.-et-O.).

Triumph 5 CV, avec joli side

bon état, 3000 fr. t. l. j. 60, rue Ch.-Chelton, Bois-Colombes.

Vélocette 350 cmc. à cames, écl. élect. compt. montre roulé 2.500 km. Ecrire rendez-vous, affaire de conf. O. Dugue, 16, Grande-Rue, Créteil (Seine).

A crédit au même prix qu'au comptant: Parmentier 119, aven. des Batignolles, Saint-Ouen; Une moto Terrot F. N. Monet-Goyon, Dollar, Automoto, Peugeot, New-Map, New-Motorcycle, pas un sou d'intérêt à payer, carte grise et lec. gratuites.

Vendrais à crédit, 1200 fr. comptant et 16 paiements de 100 fr. ma belle moto 2 tps 4 CV, comme nve, rapide, Chris, 143, avenue Emile-Zola, Paris.

A vendre ou échanger contre pl. forte, moto neuve 250 cmc., moteur Moussard, encore sous garantie 2300, Laurier, Saint-Savinien (Ch.-Inf.).

A saisir Evans 1 1/2 650 fr. Renet Paul, St-Christ, par Brie (Somme).

SPÉCIALITÉ 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

**SACOCHES SKILFO**  
Type Cavalerie  
très solide en beau cuir souple naturel  
350 x 250 x 70  
Prix: 100 francs  
350 x 200 x 60  
Prix: 70 francs

Etabl. SKILFO CHARLEVILLE (Ardennes)

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

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

**POUR ÉVITER LA PANNE D'ALLUMAGE NETTOYEZ périodiquement vos BOUGIES**  
UN INSTRUMENT PRATIQUE: La Clé-Nettoyeur **APAX**

Contient: 1 clé à tube à 2 ouvertures - 1 nettoyeur de bougies à fils métalliques - 1 jauge pour vérifier l'écartement des pointes.

Le tout nickelé, livré en étui bois... 24.  
Le Nettoyeur de bougies seul... 9.75

GEORGES COCORDAN, Spéc. pour Auto - 22, Rue des Apennins, PARIS

ACHAT **PONT DE CHARENTON** ECHANGE

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

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

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

**LE SILENCIEUX SCHNEEBELI**  
Le plus efficace - Le plus silencieux  
Le plus élégant - Le meilleur marché  
Rendement maximum  
1er au Concours de Moto-REVUE  
2 et 4 temps - Toutes cylindrées  
11, r. de Bécon, COUREVOIE (Seine)

Motocyclistes!...  
Exigez le Siège arrière **CAMBRIDGE**

**LE RACCORD DE POMPE**

**BATAM MOTO**  
BREVETÉ S.O.D.C.  
PRINCIPE DU JOINT HYDRAULIQUE  
ECHANTILLON 4.50 CONTRE EN TITRE A BATAM ARGENTEUIL

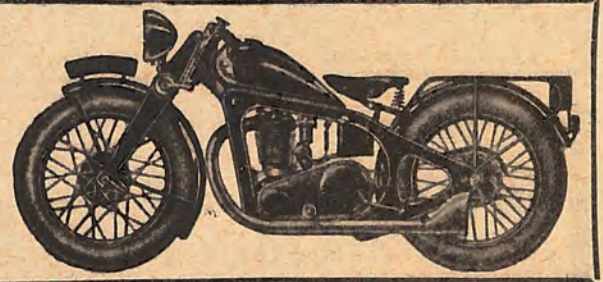
**F.N. & AUTOMOTO**  
R. ROBERT, A ent Exclusif POUR VERSAILLES & LA RÉGION  
65ter, Avenue de St-Cloud - Tél.: 997  
Tous Modèles en Magasin

**CLEVELAND** 4 cylindres, pneus Firestone et Pièces détachées d'origine p: 2 temps  
Établissements VALPIC 23, Avenue Trudaine - PARIS

S. A. des **MOTOCYCLETTES DURANDAL**  
21, Rue de Reims, 21, DIJON

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

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



GROS DÉTAIL

**CHAINES YELLOW**

STOCK O.C.F.  
54 R. LOUIS BLANC PARIS X<sup>e</sup>

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

## BAGGI-SAMYN

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

Munie des derniers Perfectionnements et des meilleurs Accessoires: Boîte Burman; Moteurs: J.A.P., Blackburn, L.M.P., Moser

AUX PRIX INCROYABLEMENT BAS DE: -

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

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

Adresser votre commande directement à l'Usine

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

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

VENTE AU COMPTANT ET A CRÉDIT

Motocyclistes! calculez combien vous auriez pu acheter de Robinets filtre Rapido avec l'essence perdue par le robinet de votre réservoir

**ACCUS SLEM**  
LA PREMIÈRE MARQUE

Pub. G.S.

**SIÈGES-ARRIÈRE SIDE-CARS.**

**FAURNÉ VALENCE**

tan-sad, rep.-pieds, ess. vol., ferai 12 mois crédit, prix à déb. Ne pas écrire. Barre, 123, boul. National, Saint-Maur (Seine).

F. N. M. 60, état neuf, pn. ball. compt. élect., 4.500 fr., cause dép. Hulot, rest. Château Madrid, 27, boul. Richard-Wallace, Neuilly-sur-Seine.

F. N. M. 60, excel. état méc., éclair. Magondeaux, compt. Jaeg., t-sad Terry, sacoches caval., prix intér., visib. t. l. j. Renaud, 30 bis, rue de l'Est Boulogne-sur-Seine.

F. N. 500 cmc., base creuse, mai 28, 4000 kms imp., 6100 fr. Maillet, 1, Carr. Four-à-Chaux, Angers (M.-et-L.).

Gnome et Rhône, 500 cmc, chaîne, courroie, éclair. élect., nomb. pièces détachées, 1900 fr., échange contre voiture ou cycl. Pressé. Jouan, 12, rue Th.-Ribot, Colombes.

Gnome et Rhône 250 cmc, 3 HP 1/2, 2 tps, graiss. mécan., t-sad, écl. acétyl. rév. assuré, 2300 fr. urgent, caus. dép. Triana, 40, rue Liège, Tél. Richelieu 99-09.

Griffon Moteur Anzani culb. 3 HP 1/2 bon état, Bertaux, 81, rue Paroisse, Versailles (S.-et-O.).

Grimpeur 4 tps, Mag., état neuf, 3000 fr. Tournemire, 17, rue Savier, Malakoff (Seine).

Monet-Goyon 350 cmc. Mag. 1928, 4 tps, 3 vit., t-sad, route à broche, freins 200 %, état neuf, ess. vol. ferai jusqu'à 12 mois cré-

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

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

Expédition immédiate en Province  
Envoi gratis du Catalogue Illustré

**DELAUNAY** - 62 - rue Rochechouart PARIS (9<sup>e</sup>)

TOUT POUR **TRIUMPH**

# ÉCOLE DE MOTOS G. AUGOYAT

AGENCE DES GRANDES MARQUES  
8, Avenue Dorian - PARIS (12<sup>e</sup>)  
(OUVERT LE DIMANCHE, FERMÉ LE MARDI) (FACE MÉTRO NATION)

Avant d'acheter une Moto voyez la

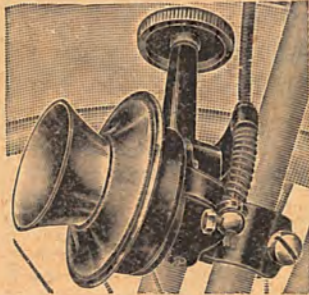
## ROYAL-SPORT

175-250-350-500 cmc. montée avec les Moteurs - JAP - Aubier-Dunne et Kœlher-Escoffier  
VENUES À CRÉDIT EN 12 MENSUALITÉS  
**DEVAUX & C<sup>e</sup>**  
Constructeurs  
241 bis, Avenue Daumesnil  
CATALOGUE SUR DEMANDE  
TÉL. : DIDEROT 37-64

MOTOCYCLISTES !!

## LE "ROTAPHONE"

LIBÈRE LA ROUTE



VIBREUR AUTOMATIQUE

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

VANGIN & SOUDY

Constructeurs  
:: LYON ::

HALL

## DE LA VOITURETTE

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

Les plus belles Occasions en Voiturettes et Cyclecars DE TOUTES MARQUES  
Garage gratuit pour Véhicules à vendre  
VENTE et ACHAT

Terrot 2 CV, parf. état assur., 1 an payé de suite, 1200 fr. Grisseisen, 7, passage Piver, 92, faub. du Temple, Paris.

Terrot 3 HP, 2 tps, parf. état, access. 2.000 fr. Hubert, 69, boul. Sénart, Saint-Cloud Coteaux.

Terrot 350 cmc sp., écl. élect., sac., outill. ; 4000 fr. pr. à déb. ess. sur rend.-v. vis. Masson, 6, boul. Courbevoie, Neuilly-sur-Seine.

Terrot 5 CV, 3 vit., gar. bon. marche, pneus neufs, 1500 fr. R. Combe, Pont-Faverger (Marne).

Terrot 3 ch. 250 sport, 2 tps, 700x100, parf. état, bas prix ou éch. contre 500 sur ball. soult. Bergeon, 20, rue Suisses, Paris (14<sup>e</sup>).

Triumph 5 CV, parf. état, 2000 Durand, 40, rue St-Paul, Paris.

Moto 3 CV, 3 vit., ch.-ch., rés. en selle 1929 mot. Mag. culb., pn. bal., à enlev. 2.600 fr. Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.

11 Août Challenge Jeanjean, à tout acheteur d'une moto pour participer à l'épreuve aura droit à une intéressante surprise. Jeanjean, 133, aven. d'Argenteuil, à Asnières (Seine).

Liquidation de motos neuves d'exposition à 6% de remise sur tarif actuel en 500, 350, 250 cmc, 4 tps, en Blackburne Jap et bloc. Chaise dont F. N. 350, 350 cmc, 2 Rhony'x 350 cmc ; 2 Peugeot P. 107, P. 108 ; 1 Royal Moto, Bloc-mot., 350 cmc. Motoconfort 500, 350, 250 cmc, 4 tps, vente à crédit, en 8 et 12 mois. Belleville Motos, 85, rue Julien-Lacroix, Paris (20<sup>e</sup>). Tél. Ménil. 77-03.

Terrot 350 cmc., pneus 27x4, siège ar. compt. 3.700 ; Triumph 5 CV, boîte 3 vit. parf. état, 1850 fr. ; Grimpeur, 250 cmc. boîte 3 vit., débr. kick, 1000 fr. ; Motobécane 175 cmc., boîte 2 vit. débr. kick, 1100 fr. 7, boul. Victor-Hugo, Saint-Ouen (Mairie).

Gnome et Rhône D. 4 compt. montre, Jauge, t-sad, sacoche, sortie été 1928, roulé 2000 kms, pn. comm. neufs. Francis Botche, 11, rue Hélène, Marcadet 53-30.

Gnome 250 cmc. Graiss. séparé, absolument neuve, ayant fait étalage, à céder l'une et l'autre pour 3.400 fr. Ancelin, agent, boul. Edgar-Quinet, Paris.

## SAROLÉA SIMON

170 bis, Av. de Paris  
VINCENNES - Tél. Did. 24-47

## LE DURACUIRE

SOLIDE - ÉLÉGANT - PRATIQUE  
LE MEILLEUR DES CASQUES

Modèle en Graincuir, depuis 95 fr.  
Raglan Moto — 275 fr.  
Culotte — 195 fr.

Vêtements en cuir sur mesure.

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

Une référence de plus :

« Dans notre épreuve le Circuit du Finistère, nous avons pu assister à la résistance de votre casque dont un concurrent a fait les frais, une bûche à 60 kilomètres sur une mauvaise route, notre homme a fait un plongeon sur un tas de cailloux, la machine est esquintée, des contusions mais rien à la tête, on peut assurer que sans son casque il n'existait plus. Ce qui fait apprécier vos casques Duracuire c'est leur solidité et leur élégance, aussi je vous prie de m'envoyer etc... »

GUILLAUME UGUEN. Lamtezellec.

## AUX DOCKS DU PNEU

vous trouverez en toutes Marques, en toutes Dimensions PNEUS et CHAMBRES, pour Vélo, Moto et Autos

Soldes et Occasions - RÉPARATIONS

TOUJOURS EN DESSOUS DES COURS

Demander Tarif

Maison VAYSSE

387, Rue de Vaugirard, PARIS (15<sup>e</sup>) - Tél. Vaugirard 41-12  
Toute commande référence MOTO-REVUE bénéficiera d'une remise 5 %

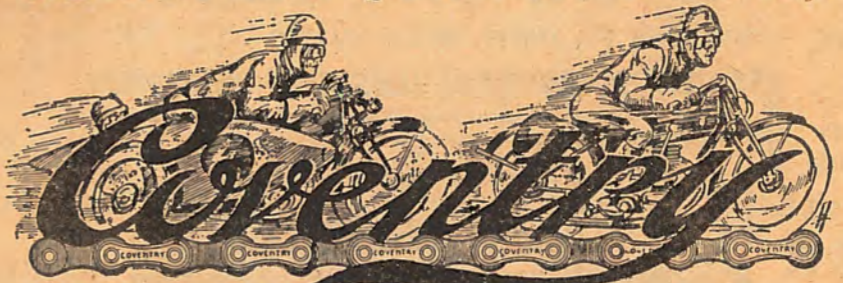


Tri-moteur GALLAND charge utile 400 kg. Moteur JAP, 500 cmc., Boîte vitesse BURMAN & vitesses, Frein sur les 3 roues Moyes AR amovible, Pneus Michelin 700 %. Le plus économique, Le mieux conçu 16, rue Charvalot, PARIS (15<sup>e</sup>) Ag. demand.

HARLEY-DAVIDSON — complète la série de ses — 350, 500, 1.000 et 1.200 cmc. — La merveilleuse 750cc. Idéale pour le Solo comme pour le Sidecar

Nombresuses Occasions en stock. — Réparations par Spécialistes réputés. — TOUTES PIÈCES D'ORIGINE À LETTRE LUE — HARLEY-DAVIDSON, 82-84, r. Pierrret-Neuilly-s-Seine (Tél. Maitot 06-81 et 14-81)

## NE ROULEZ QUE SUR CHAINES



SUPLÉESSE  
RESISTANCE  
ECONOMIE

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

MOTOCYCLISTES  
SOUCIEUX DE VOTRE  
SÉCURITÉ

Terrot 350 cmc. compétition peu roulé fin mai 1929 compt., mont., écl. élect. Marchal Trilux, prix à déb. Chalaud, 21, rue Tlemcen, Paris (20<sup>e</sup>).

Saroléa 350 cmc. soup. lat., pn. conf. 3200 fr. Saroléa, 500 cmc. culb. supersport, 3500 fr. Minot, 16, rue Guillaume-Tell, Paris.

Terrot 250 cmc. 2 tps, sp. 700x100, access., 2500 fr. ou éch. contre 350 cmc. ou 500 sur ball. soult. compt. apr. 7 h. ou écrire. Bergeon, 20, rue Suisses, Paris (14<sup>e</sup>).

Terrot 350 cmc. lat. tourisme 29 Maglum luxe, t-sad roulé 4000km. cédée pour machine sport à vend. 4.250 fr. Campion 69-71, boul. Poniatowski, Paris.

## CYCLECARS ET VOITURETTES

Amilcar grand sport surb. 6 roues, Rudge ballon, parf. état, équip. compl. très bas prix. Bouttes, 28, rue Eglise, N.-sur-S. 5 CV Bordino neuve, à vendre 5.000 fr. facil. ou reprend. moto en échange. Goffon, 163, rue de Rome, Paris. Dim. matin.

Il existe une maison spécialisée sur les trois roues, venez voir chez Pierre, Garage Renouvier, 4, rue Ch.-Renouvier. Tél. Roq. 07-67. Son stock de 30 Morgan et Sandford en neuf et en occasion.

DeFrance Scap, 6 CV, Sport, 2 pl. écl. élect., compt. montre, 5 R. Rudge rév. Scap., int. capote cons. 6 L. ess. à vol. Garage, 12, aven. M. Bertheux, Sartrouville ou Tél. Défense 06-79.

Urg. Cabr. E. H. P. 5 CV, mot Ruby, écl. Batt. Magond., pneus b. état, 4500 fr. Bazille, 10 rue Conrat, Paris (20<sup>e</sup>).

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

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

son en vente partout et aux Usines  
CERRETI & VALEN 204, Bd St-Denis, A COURBEVOIE (Seine).  
Téléphone Défense 14-17

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

## HARLEY, INDIAN, F.N., TERROT DOLLAR, RHONY'X, SOYER, etc...

Toutes Motos neuves et d'occasion, garantie 6 Mois  
Crédit : 13 Mois sans intérêt — Reprise de toutes Motos  
Toutes pièces HARLEY INDIAN soldées avec 50 0/0 de remise

OUVERT MÊME LE DIMANCHE MATIN — PERMIS GRATUIT

LA MOTO POUR TOUS 3, Rue Aumont, PARIS

## VINCENNES-MOTOS

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

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

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

LEÇONS GRATUITES A TOUT ACHETEUR

## MOTO-AGENCY

24, Bd de Charonne PARIS (20<sup>e</sup>)  
ACHATS - VENTES  
RÉPARATIONS - ÉCHANGES  
F.N. Terrot, Peugeot, Motoconfort - Soyer, etc.  
Stocks en neufs et occasions  
Ecole de Motos - Permis gratuits à tout acheteur

## FN - PIÈCES DÉTACHÉES -

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

Laffitte 5 CV, 3 pl. mot. et carr. état abs. neuf, acces. vendu cause urgente, 3.600 fr. ess. à vol. Duminil, 64, aven. Alphand, Saint-Mandé (Seine).

Monotrace démonstr. coul., alu. écl. élect. accus, roue secours, montre, pare-brise klax. et nomb. access., roulé 1000 kms, prix intér. Ecr. Luccanton, 33, boul. Paoli, Bastia (Corse).

Morgan Sporting 110 kms heure, freins QV, volant souple amac, gris, pn, roue br. 4800 fr., peinture neuve, état péc. par. Lecomble, 35, rue Tour, Malakoff.

Gabrielot 5 CV Deguingand ayant servi démonstration, à enlever à 12.500 fr. Pierre, Garage Renouvier, 4, rue Ch.-Renouvier, Paris (20<sup>e</sup>). Tél. Roq. 07-67.

Morgan 8 CV eau, écl. Mag. ent. rév. 3.000 fr., matin seulement, 66, avenue Hte-Futaie, Montfermeil.

Morgan hors série, roue à broche, écl. cap. tr. b. état mécan. ess. toute dist., 2700 fr. t. l. j. 20 h. Prie, 87, rue Château, Paris (14<sup>e</sup>).

Morgan à air, 3 pl. peint. neuve, parf. ét. mécan. complet équip., 3500 fr. Truchot, 7, rue Colonel-Oudet. Tél. Diderot 38-42.

Urgent 4.800 fr. Salmson sport 3 pl., 4 cyl. culb. écl. compt. montre, etc... état neuf Moto Soyer 3 CV, bon état. 1500 fr. Haegelin, 10, rue 11-Novembre, Drancy (Seine), gare Blanc-Mesnil-Drancy

Sima-Violet confort, roue sec. Jaeger 3.000 fr., ess. à volonté, apr. 19 hour. Jacquemin, 14, rue Toricelli (17<sup>e</sup>).

Voiturette Zebre 6 CV, capote, écl. démar., élect., 5 roues, 4 pn. nfs. Prix 3.200 fr. Morival, 25, boul. Ch.-Floquet, Aulnay-s-Bois.

Amilcar CC 2 pl. éclair. élect., tr. bon état. Jeanjean, Motos, 133, aven. d'Argenteuil, Asnières.

Amilcar CC. Torp. 2 pl., vend. par part. dim. matin. Berthier, 70, boul. Hôpital, Paris.

Amilcar Bord. tr. b. état, ass. 1 an dém. 6 roues, 6.650 fr. dim. matin, 20, rue Coypel.

Citroën 5 HP, cabr. décap. bon état et tréfle 3 pl. écr. R. Pierre, 8, rue Crespin-du-Gast (11<sup>e</sup>).

Morgan à vendre, origine, refroidiss. à eau, ailes rondes, écl. mag. pne. nfs. nomb. access., parf. état marche, 4200 fr. assur. et contrib. Lafon, 3, rue Liberté, Vincennes (Seine).

Changement situation Morgan-Darmont air bon. marche, éclair. mag. 2800 fr. Crepeaux, 74, rue J.-Jaurès, Puteaux (Seine).

Peugeot 5 HP cabr. éclair. dém. élect. compt. mont. nomb. access., état mécan. parf. à vend. 5.500 fr. ou échangeur contre moto moderne, 350 cmc Peugeot P. 107, de préf. Brossier Olivier, 4, rue du Parc, Asnières (Seine).

**MAGNÉTOS  
DYNAMOS  
DÉMARREURS**  
Toutes Marques

**A. DE SARELLO**  
90, AVENUE DES TERNES, PARIS (17<sup>e</sup>) Téléph. { Wagram 01-33  
Carnot 53-57

**RÉPARATIONS  
en 24 heures**  
avec  
Garantie de 6 Mois

**SPÉCIALITÉ  
pour MOTOS**

RUDGE WHITWORTH Sport 350 cc. culb. 4 soup., 4 vit. écl. électr. pers. disp. de suite . . . . . 8.250 fr.  
RUDGE WHITWORTH Sport 500 cc. culb. 4 soup., 4 vit. écl. électr. pers. disp. de suite . . . . . 9.500 fr.

CHARLET, 72, RUE DE BONDY - PARIS

**PRESTER  
MOTOS**  
20, Av. Pasteur - COUBEVOIE (Seine)

1900 fr. cycl. Sima-Violet p. état mécan. ess. à vol. E. Briant, 13, route d'Orléans, 43, Mont-rouge.  
Benjamin 6 CV, 2-3 pl., 6000 kms, écl. démar. access., vendu confiance 3500 fr. ess. à vol. apr. 6 hour. 160, avenue Bati-gnolles, Saint-Ouen (Seine) (Porte Saint-Ouen).

**SIDECARS**  
Soyer 3 CV av. sidecar t. b. ét. 2.800 fr. 70, rue, Paris, St-Germain-en-Laye.  
D. S. Malterre 500 cmc. 1928 bal. 700x100 avec side grand Tourisme, cap., par-brise, nomb. acces. tan-sad, etc., s/s garantie, Garreau, 289, rue Vaugirard, Paris.  
Occas. Harley side dipl. b. état, peint. neuve. Comenfort, 154, rue Vincennes, Bagnolet (Seine).  
F. N. 350 cmc. M.70, b. état, équip. compl., side sport, 85, Cartier-Bresson, Pantin.  
F. N. sidecar M.60, culb. c.équi. écl., pare-brise, ess. t. d. Pressé, 4.000 fr. Bazille, 10, r. Courat (20<sup>e</sup>)  
René-Gillet avec side dipl., toute équipée, 6 CV. Arigon 23, rue Maret, Paris (11<sup>e</sup>).  
Side dipl. libre dans remise. Bonnet, 47, rue du Commerce, Paris (15<sup>e</sup>).

Se complément d'un moteur...  
une boîte

**Picard**

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

26, Rue Carnot  
COURBEVOIE  
— Seine —

**Skilfo**  
ACCESSOIRES pour MOTOS  
CHARLEVILLE

CATALOGUE FRANCO

**ECHANGES**  
Ech. ou vend. super 7 lampes, parf. état fonc. gar. dern. prix 2.500 fr. ou éch. contre 175 ou 250 cmc. même état et même prix. Scherzer, 52, r. Vinaigriers, Paris.  
Echange contre Citroen 4 pl. Bignan Salmson sport 2/3 pl., très bon état, 4 pns nfs, roue secours, avec soultte, ess. à vol. Barbier, 32, av. Guillemain, Asnières (Seine)

**ON DESIRE ACHETER**  
On désire acheter tri-porteur à pédales, caisse fermée. Memin, Cuires, Le Mans (Sarthe).  
Achète à partic. Citroën 5 HP, 3 pl. tréfle dern. mod. Ecrire Govin, 33, rue Philippe-de-Girard (10<sup>e</sup>).  
J'achète toutes motos de 4 à 9 CV. La Moto pour tous, 3, rue Aumont.  
Je rachète votre 250 cmc. à votre prix d'achat et vous fournis 350 ou 500 cmc. neuve ou occas. 29, soultte crédit. Chenel, 173, route Révolte, Levallois.

Side Peuple 1929, état neuf, par-brise, mobile, prix 900 fr., cause départ, visibl. le soir 7 h. Debrieu, 15, r. Guénégaud, Paris (6<sup>e</sup>).  
A vendre side alum. Richard, à droite, capote, pare-brise, colif. arr. sur ball. 27x4 comme neuf. S'adress. 159, rue Temple, Paris.  
Saroléa side 500 cmc. parf. ét., t.-sad, éclair., 2 pn. rechange, cause infirmité, prix 4.500 fr. L. Dion, La Neuville-en-Tourne-en-Brie (Ardennes).  
F. N. Side surb. é. neuf, s. gar., us. écl. électr., compt., t-sad; pare-brise, cap. vend., contre achat voiture 9500 fr. de 12 à 14 hour., et le soir. Guilhen, 2, rue La Solidarité, Paris (19<sup>e</sup>).  
René-Gillet side dipl. b. état, 3800 fr. Rivière, 37, rue Simplon.  
B. S. A. sidecar pare-brise, cadre neuf, état mécan. parfait, essais à vol. 2500 fr. Querrière, Brevat (S.-et-O.).  
René-Gillet side dipl. 715x115 roulé 6000 kms, très bon état. Mercier, 32, rue Rosiers, Saint-Ouen, à partir 19 heures.

**DIVERS**  
L'été votre moteur a chaud, donnez-lui à boire l'huile Castrol X. L. vendue 10 fr. le litre par Pierre, 4, rue Ch.-Renouvier (20<sup>e</sup>).  
Soupapes Triumph origine 6 fr. l'une ou 50 fr. la douzaine 1 lot pièces détachées neuves d'origine pour Triumph nouveau modèle prix avantageux. Dupouchel, 133, boul. Gambetta, Calais.  
1 pare-chocs et ferrures, 140 fr. 3 projecteurs phares secours, 40 à 100 fr. Dynamo 12 v. 25 a. 300 fr. Moteur Industriel 8 HP, châssis et poulie 300 Moteur Japy, 4 CV, 650 fr. Chris, 143, aven. Emile-Zola, Paris.  
A vendre pour 6 Amilcar sup., Ricardo 300 fr.; Bouchon barre, 15 fr. couv.; Radia, 40 fr.; le tout 320 fr. Ecrire Vincini, 18, rue Alph.-Brault, Choisy-le-Roi.  
Si votre moteur est constipé, donnez-lui de l'huile de ricin pure vendue 10 francs le litre, par Pierre, 4, rue Ch.-Renouvier, Paris (20<sup>e</sup>).  
A vendre carrosserie tôle pour C. Car. trois roues compl., pneus 710x80. S'adr. : 11, rue Cugnat, Colombes (Seine).  
Poste T. S. F. 4 lampes intér. et selfs mobiles, à enlever 250 fr. Joris, 5, rue Marguerite, Pierrefitte.  
Suis Vendeur Monotrace, capote éclair. Marchal, Pierre, 4, rue Ch.-Renouvier, Paris (20<sup>e</sup>). Tél. Roq. 07-67.

Pour la Moto

**SERVO-FREIN  
PERROT-PIGANEAU**  
POUR  
MOTO

MOYEUFAFA  
PROGRESSIF

POSE RAPIDE  
à l'avant de toutes Motos

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

Nous avons quelquefois des...

**BMW**

D'OCCASION

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

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

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

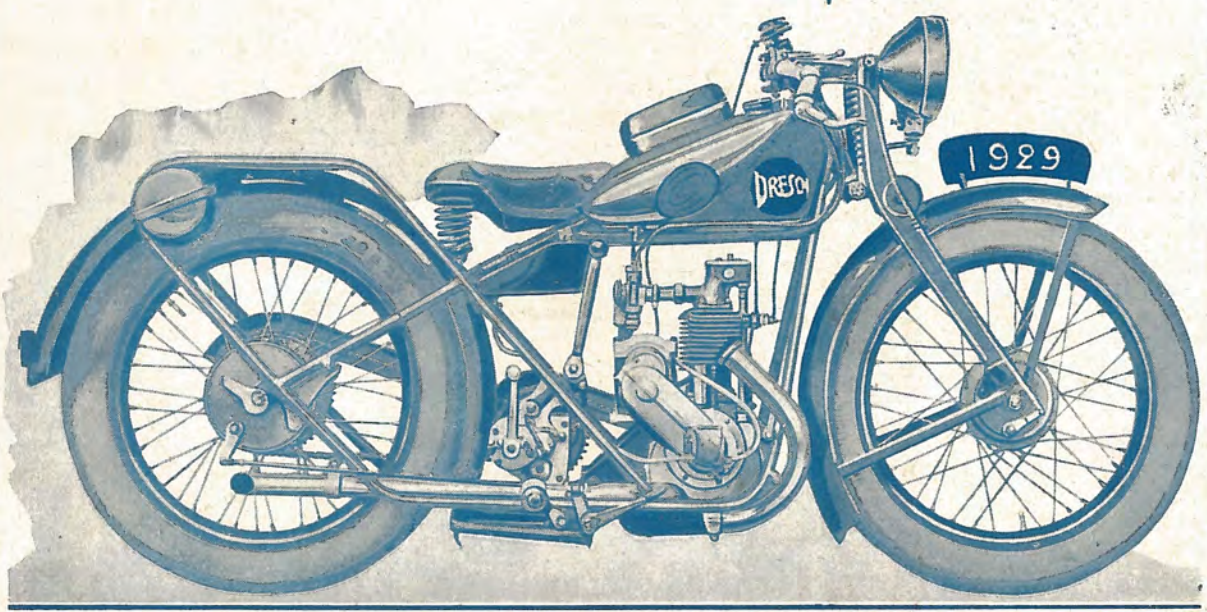
**UNUS**

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 : NORD 81-24

**DRESCH**

LA MOTO DE RACE...



3.650 FR.

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

3.650 FR.

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

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

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

MAGASINS de VENTE: } 6, Boulevard Richard-Lenoir - PARIS  
174, Rue de Courcelles - PARIS (17<sup>e</sup>)

LES TRIOMPHES DE

**MONET & GOYON**

*dans les dernières compétitions*

**1** ers

Meeting de Dieppe, cat. 175 et 350<sup>cmc.</sup>

Côte de l'Escrinet, catégorie 500<sup>cmc.</sup>

RECORD BATTU

Circuit de l'Ain, ex æquo, catégorie 175 et 350<sup>cmc.</sup>

Côte de Montbazillac, cat. 175<sup>cmc.</sup>

RECORD BATTU

Côte de la Baraque, cat. 350<sup>cmc.</sup>

RECORD BATTU

Côte du Val de Cuech, cat. 175<sup>cmc.</sup>

RECORD BATTU

Circuit des Vosges, ex æquo, cat. 175 et 350<sup>cmc.</sup>

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

— NOTICE SUR DEMANDE A —

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