

*Ce qu'on a vu au Salon...*

LE NUMÉRO

1 fr. - 25

# MOTO REVUE

TOUS LES  
SAMEDIS

17<sup>e</sup> ANNÉE — N° 348

9 Novembre 1929

MOTOS - SIDE CARS  
CYCLE CARS  
ET VOITURETTES

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

Tandis que le froid revient, piquant, dans nos régions, là-bas, dans le Centre Africain, à Colomb-Béchar, nos coloniaux goûtent aux joies et à l'ivresse prenantes de la motocyclette à travers les sables roussis du désert.

*La Gamme des Modèles*

# René GILLET

4 CV., 350 cmc. - Pour Solo ; -

6 CV., 750 cmc. - Cadre surbaissé  
pour Solo ou Sidecar ;

9 CV., 1000 cmc. - Cadre surbaissé  
pour Solo ou Sidecar.

*ET LE*

## NOUVEAU CADRE A SUSPENSION ARRIÈRE ÉLASTIQUE BREVETÉE

ONT ÉTÉ DES PLUS REMARQUÉS AU SALON

*Le nouveau cadre à suspension arrière élastique, sur lequel on peut adapter le Modèle 6 CV., 750 cmc. ou 9 CV., 1000 cmc., est la vraie solution mécanique et simple du confort à Motocyclette.*

CATALOGUES ENVOYÉS FRANCO SUR DEMANDE

aux Établissements RENÉ GILLET & C<sup>ie</sup>

-- 126<sup>bis</sup>, 128, Route d'Orléans — MONTROUGE (Seine) --

— APRÈS LE SALON —

# G N O M E R H O N E

a baissé ses Prix

MAIS...

MAINTIENT SA QUALITÉ!...

C'EST...

**la Moto qui marche...  
et qui tient !**

SIÈGE SOCIAL :

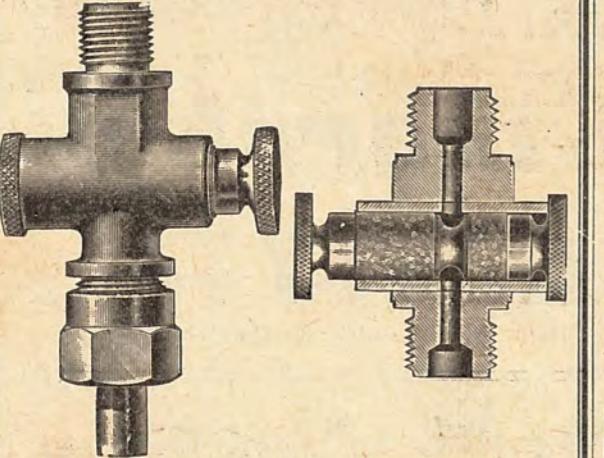
34, Rue de Lisbonne - PARIS

MAGASIN de VENTE :

49, Avenue de la Grande-Armée - PARIS

SUCCURSALES : LILLE - LYON - TOULOUSE - MARSEILLE

*Sportifs!* le  
**PALAIS**  
 DE LA  
**NOUVEAUTÉ**  
 24, Rue de Clignancourt, PARIS  
 VEND LES  
**MOTOS**  
 A CRÉDIT  
 AUX MÊMES PRIX  
 QU'AU COMPTANT  
 (Prix de Catalogue des Constructeurs)  
**SANS INTÉRêTS**  
 SANS OBLIGATION d'ASSURANCE  
 LIVRAISON GRATUITE A DOMICILE DANS LES  
 LOCALITÉS DESSErvIES PAR LES VOITURES DU  
**PALAIS de la NOUVEAUTÉ**

**GURNER**  
  
  
 LE NOUVEAU ROBINET A ESSENCE J.C.  
**SIMPLE - ROBUSTE**  
 PARFAITEMENT ÉTANCHE  
 Établis **J.GURNER** - PONTARLIER (Doubs)

**Pour les petites motos**

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

**Radios Moto n° 1 bis**  
 phare fixé sur la fourche parallélégramme par deux brides munies de contrebrides. Equipement complet : 280 Frs

**Radios Moto n° 2**  
 phare avec bride universelle. Equipement complet : 315 Frs

**Radios Moto n° 3 "Veilleuse Code"**  
 phare à deux ampoules monté sur bride universelle. Coffret à commutateur avec sa pile. Equipement complet : 360 Frs

**Radios Moto n° 3 bis**  
 même caractéristique que le n° 3 mais fixation du phare sur la fourche parallélégramme et mode de fixation du coffret différent. Equipement complet : 360 Frs

Tous ces équipements sont prévus pour admettre le feu AR. rouge et blanc : Prix 20 Frs

**ÉCLAIRAGES ÉLECTRIQUES**

**RADIOS**

pour cycles et motos  
 Direction, Usine et Bureaux  
 18, rue Denfert-Rochereau, à  
 BELLEGARDE (Ain)  
 pour PARIS :  
 Montage et vente, 38, rue du Chateau-d'Eau.

# SOYER

## BAISSE SES PRIX

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

Nos Modèles peuvent être équipés avec les éclairages suivants :  
 Alternateur 315 fr. — Dynamo 570 fr. — Nagdino Marelli 500 fr. et 1050 fr. les équipements comportant des accumulateurs sont prévus avec klaxon.

**VENTE CRÉDIT AU MEME PRIX QU'AU COMPTANT**

MAGASIN d'EXPOSITION et de VENTE : 6, Avenue de la GRANDE ARMÉE. PARIS  
 Bureaux et Pièces détachées, 69, route de la Révolte, Levallois-Perret

# THE MOTORIST

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



Équipez-vous chaudement  
avec un

## "STORMY RAINCOAT"

3 épaisseurs de tissus imperméables, cols fourrés ou non, intérieur toile huile, molletonnés poil de chameau.

Vêtements anglais Idéal Hiver

## CANADIENNES FOURRÉES

250 fr. et 350 fr.

## GANTS ANGLAIS

fourrés 20 fr.  
Moufles... 20 fr.



## "OILSKIN RAINCOAT"

Le plus léger des vêtements imperméables, sans caoutchouc en tissu de fil huilé transparent, toutes teintes.

Ponchos 95 fr.

Cuissards 75 fr.

Nouveauté !

## Le "Casque Motorist"

PRIX  
tout cuir  
115 fr.



PRIX  
Pégamoïd  
39 fr.

tout cuir et liège,  
triple tampon  
métal ressort  
Extra seyant.

Nos Serre-têtes  
25 fr.

BON pour un SUROIT  
et le nouveau catalogue 60 pages  
80 gravures  
Envoyé contre 3 fr. en Timbres-Postes

Simili cuir et liège,  
triple tampon métal ressort.  
Extra léger.

Nos Sacoches  
25 fr.

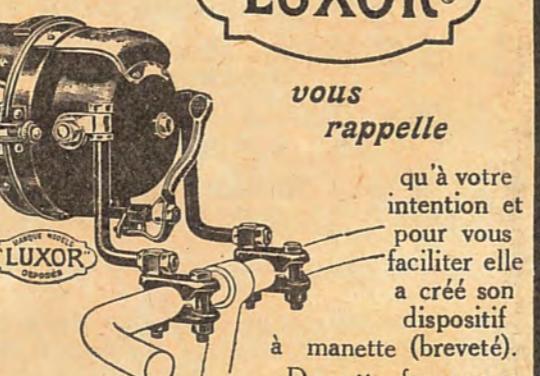
les carters en aluminium coquille d'un beau groupe moteur motocyclette, se commandent à la

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

## Motocyclistes !!!

La marque de  
qualité:

"LUXOR"



vous  
rappelle

qu'à votre intention et pour vous faciliter elle a créé son dispositif à manette (breveté).

De cette façon vous voyagerez toujours sans ennuis et sans panne d'éclairage.

Les appareils Luxor sont les seuls conçus et construits techniquement, ils sont garantis.

N. B. Les anciens phares Luxor à double robinet peuvent être transformés avec le nouveau dispositif.

Exiger cette marque de votre fournisseur,  
c'est une garantie.

TRAIZET & Cie, Fabricants, 3, rue Tesson, Paris (X<sup>e</sup>)

# KERVOLINE

*Triomphe*

Dans NICE-PARIS avec...

Motos 175 cmc.

1<sup>ers</sup>

GARRY sur MONET-GOYON

RIGOLLET sur MONET-GOYON

MIDROIT sur STYL'SON

CHENU sur MAGNAT-DEBON

PRÉJOUX sur PEUGEOT

MITCHELSON sur MAGNAT-DEBON

BOETSCH sur MAGNAT-DEBON

CUVELLIER sur TERROT

BOURRA sur STYL'SON

Motos 350 cmc.

1 ex-æquo

Motos 500 cmc.

—

Sidecars 350 cmc.

Sidecars 600 cmc.

Course de Côte du

HOMMAIRE sur MONET-GOYON

Record battu

HOMMAIRE sur MONET-GOYON

Record battu - Meilleur temps  
de la journée toutes catégories

HOMMAIRE sur MONET-GOYON

Record battu

Course de Côte de GOMETZ-le-CHATEL

Motos 175 cmc.

1<sup>ers</sup>

J. DE LATOUR sur ROVIN

Record battu

Motos 250 cmc.

1 ex-æquo

J. DE LATOUR sur ROVIN

Record battu

Cyclecars 350 cmc.

CHERET sur JACK SPORT

Record battu

Voitures course 500 cmc.

B. DE LATOUR sur SIMA-VIOLET

Record battu

Voitures course 750 cmc.

DE ROVIN sur ROVIN-JAP

Record battu

TOUS EMPLOIAIENT

# KERVOLINE

L'HUILE QUI S'IMPOSE PAR SES QUALITÉS

**pour  
auto  
moto  
vélo**

Rien n'est plus facile que de réémailler au

**ROBBIALAC**

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

**ROBBIALAC**

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

Postez ce coupon dès à présent.



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

## SUCCÈS OBLIGE !!!

DEVANT L'AFFLUENCE DES COMMANDES PRISES au SALON

**Novi**

S'ORGANISE POUR DOUBLER SA PRODUCTION ET, DÈS A PRÉSENT, AMÉLIORE ses PRIX

**ÉQUIPEMENT A 0 (BOUGIES<sup>50</sup>)**

Pour Moto à volant extérieur.	<b>340</b> fr.
Prix .. . . . .	340
Pour Moto sans volant extérieur.	<b>400</b> fr.
Prix .. . . . .	400

**ÉQUIPEMENT A 1 (BOUGIES<sup>100</sup>)**

Pour Moto à volant extérieur.	<b>415</b> fr.
Prix .. . . . .	415
Pour Moto sans volant extérieur.	<b>475</b> fr.
Prix .. . . . .	475

**ÉQUIPEMENT A 2 (BOUGIES<sup>200</sup>)**

Pour Moto à volant extérieur.	<b>550</b> fr.
Prix .. . . . .	550
Pour Moto sans volant extérieur.	<b>610</b> fr.
Prix .. . . . .	610

## Montage dans nos Ateliers

Moto à volant extérieur.	<b>10</b> fr.
Prix .. . . . .	10
Moto sans volant extérieur.	<b>25</b> fr.
Prix .. . . . .	25

**Novi**

12 à 16, Chemin des Vignes - PANTIN

Téléphone : { COMBAT 14-42  
PANTIN 04-15

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

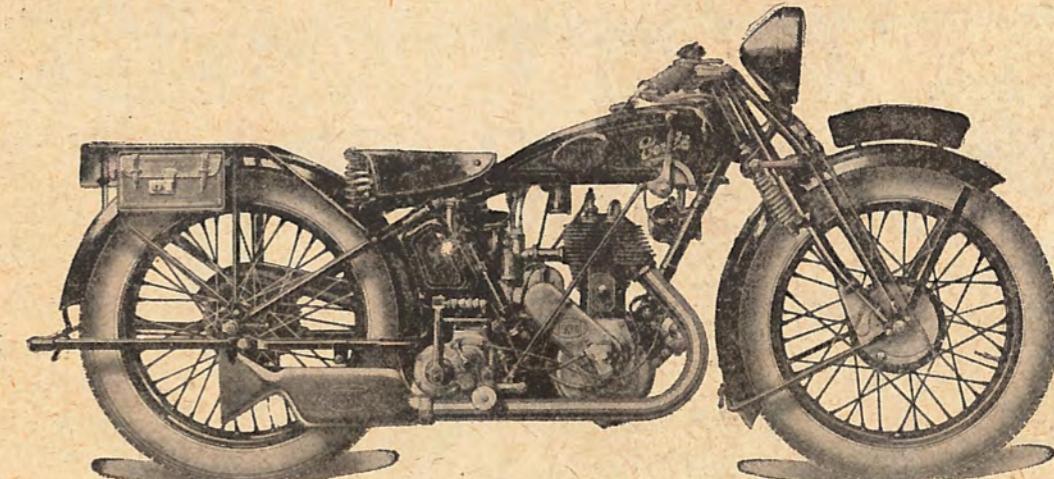
# 1930

sera l'année de la nouvelle 350 cmc.

**Eerrot**



**4 cv. standard - Type HST**



— DERNIERS SUCCÈS —

27 Octobre

Côte de Gometz-le-Châtel :

350cmc. 1<sup>er</sup> COULON (Record battu)  
Side 350cmc. 1<sup>er</sup> COULON (Record battu)

Côte du Griffoulet :

250cmc. 1<sup>er</sup> SCHLUMBERGER

**Prix : 4.375 fr.**

**Quelques particularités :** Moteur et boîte séparés conférant protége, silence et rendement optima. — Cache-soupapes. — Epurateur Técalemit. — Graissage sous pression de la tête de bielle. — Gros freins de 170 % dans les moyeux. — Fourche entièrement brasée. — Cadre à double tube supérieur entièrement brasé. — Amortisseurs. — Frein de direction. — Genouillères. — Silencieux en aluminium poli avec queue de poisson. — Deux sacoches à serrure avec porte-bagages. — Réservoir en laiton 15/10 verni au duco, panneaux rouges sur fond noir. — Toutes pièces polies nickelées sur cuivre chromées ou parkérisées.

Demandez le catalogue des nouveaux modèles et documentez-vous spécialement sur la

175 cmc. 2 cv. standard, Type L. P. P. **Prix : 2.350 fr.**

CYCLES ET MOTOCYCLES **TERROT**, 2, Rue André Colombe, DIJON (MAGASIN DE VENTE A PARIS : 30, Av. de la Gde-Armée)

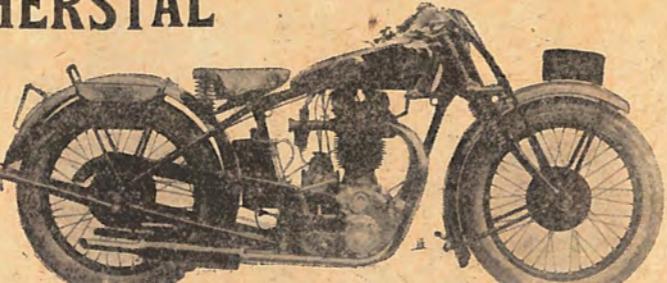
Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

# GILLET-HERSTAL

dans NICE-PARIS 1929

3 Premières Places ex-æquo  
3 MÉDAILLES D'OR  
COUPE des SIDE-CARS

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

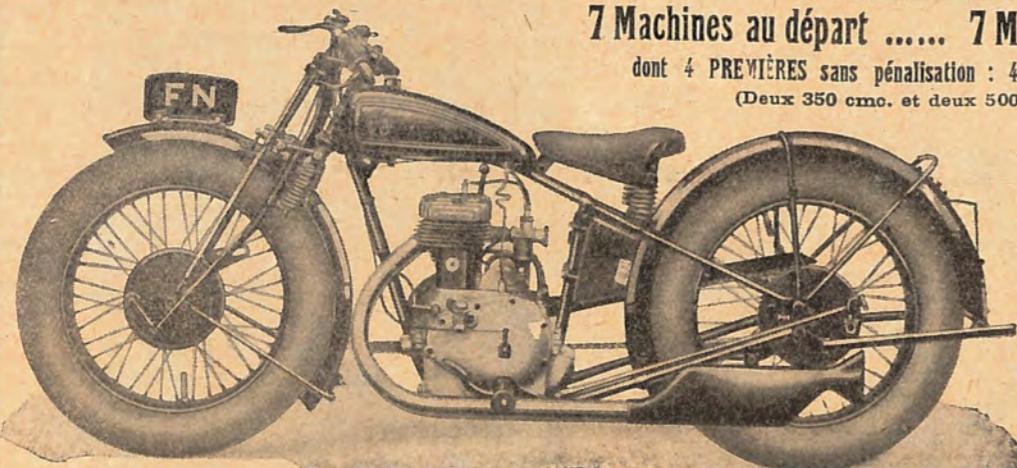


La 500 cc "COUPE DE FRANCE"  
Demandez Palmarès 1929 et Catalogue 1930  
32-34, RUE PIERRET, NEUILLY-S/SEINE



FABRIQUE NATIONALE D'ARMES HERSTAL-LEZ-LIÈGE BELGIQUE  
**NICE - PARIS 1929**

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



La 350 cmc. 1930

7 Machines au départ ..... 7 Machines classées  
dont 4 PREMIÈRES sans pénalisation : 4 MÉDAILLES D'OR  
(Deux 350 cmc. et deux 500 cmc.)

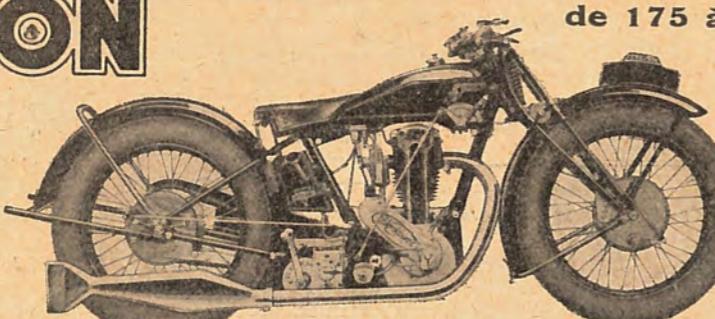
et 3 MACHINES remportant 3 Médailles de Vermeil  
(Deux 350 cmc. et une 500 cmc.)

Toutes ces machines strictement de série.

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

# STYL'SON

LA MOTO DE GRAND STYLE



de 175 à 500 cmc.

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

AGENT POUR PARIS : BEALÉ, 100, Avenue des Ternes

Société Anonyme  
DES  
Motocyclettes  
"Styl'son"

au Capital de  
2.000.000 fr.

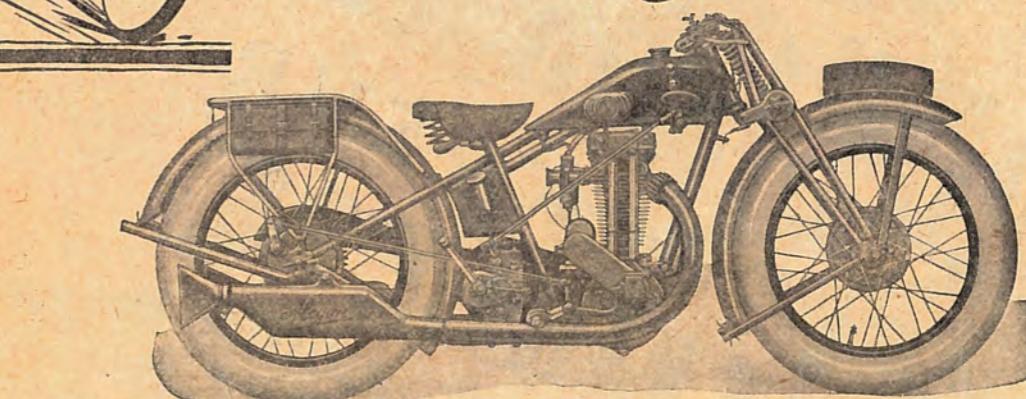
LE CHAMBON-  
FEUGEROLLES

*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

350 cmc., SUPERSPORT



qui a triomphé dans

# LE TOUR DE FRANCE MOTOCYCLISTE

1<sup>ers</sup>  
ex æquo

MEUNIER,  
PARIZET,  
FLAVENTINE.

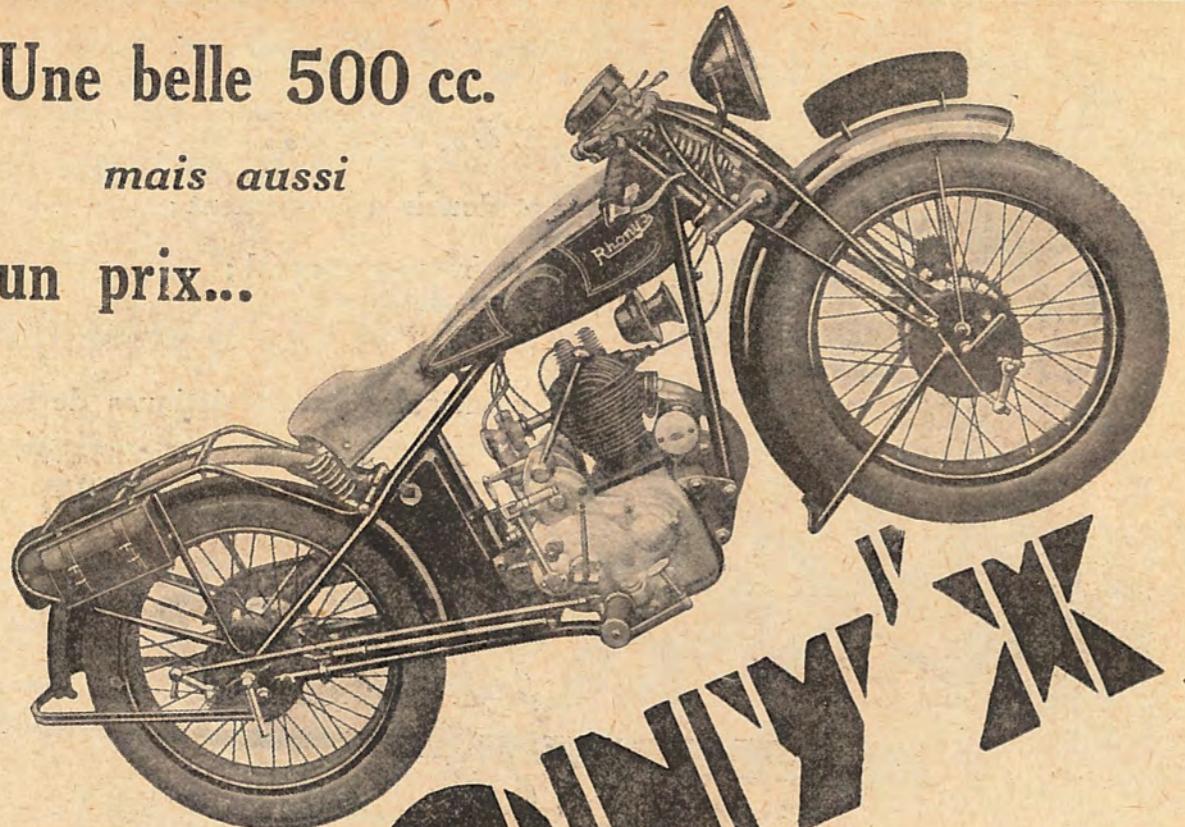
démontrant une fois de plus les qualités principales :  
ENDURANCE, VITESSE, SOLIDITÉ de la 350 cmc., ALCYON

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

Une belle 500 cc.

mais aussi

un prix...



**MOTORHONYX**  
BLOC-MOTEUR  
"STAINLESS"

Type ST 50 — 500 cmc.

Entièrement démontable  
avec une simple clef  
en moins de 15 minutes

PRIX :

**4875**  
FRANCS

PUBL. G. SWEERTS.

MOTORHONYX, 50, Chemin de Montchat — LYON  
Veuillez m'adresser votre Catalogue illustré gratis.  
M Rue Ville Dép'

la selle  
Terry



# ROVIN

APRÈS AVOIR BATTU LES RECORDS DU MONDE  
SUIVANTS LE 1<sup>ER</sup> SEPTEMBRE 1929 A MONTHLÉRY  
(CATÉGORIE 175)

5 KILOMÈTRES DÉPART LANCÉ	130 KM 170	ANCIEN RECORD	118 KM 618
5 MILES	" 129 KM 448	" "	118 KM 280
10 KILOMÈTRES	" ARRÊTÉ 125 KM 326	" "	115 KM 792
10 MILES	" " 126 KM 000	" "	116 KM 635

A GOMETZ LE CHATEL  
ENLÈVE DE HAUTE LUTTE LA 1<sup>ERE</sup> PLACE  
(Catégorie 175)

A 91 KM 371 DE MOYENNE RECORD BATTU

ENVOI SUR DEMANDE DES NOUVEAUX  
TARIFS EN VIGUEUR - VENTE A CRÉDIT

MOTOS ROVIN

169, Boulevard Péreire - PARIS

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

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

SAN SOU PAP CLOTURE LA SAISON SPORTIVE PAR  
1<sup>ER</sup> COTE DE GAILLON 1<sup>ER</sup> COTE DE GOMETZ LE CHATEL  
A 98 KM 360 DE MOYENNE RECORD BATTU  
A 100 KM DE MOYENNE RECORD BATTU

DEMANDEZ NOS NOUVEAUX PRIX 1930



CATALOGUES ILLUSTRÉS

- SUR DEMANDE -

CONDITIONS DE VENTE A CRÉDIT

MOTEX

49. Route des Petits-Ponts, PANTIN

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

Fondée en 1913

CAMILLE LACOME  
Directeur-Fondateur

RÉDACTION, ADMINISTRATION  
ET PUBLICITÉ

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

TÉLÉPHONE  
CENTRAL 03-81 CENTRAL 08-24  
C/C Postal 29.737

# MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE  
PARAÎSSANT LE SAMEDI

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

## ABONNEMENTS

UN AN SIX MOIS  
52 N° 26 N°

France et Colonies. 45fr. 23fr.  
Union postale 66fr. 34fr.  
Autres Pays. 84fr. 43fr.  
Militaires... 25fr. 12fr.

Toutes communications,  
chèques et mandats  
doivent être libellés

« MOTO-REVUE »  
51, Rue Vivienne, 5<sup>e</sup>  
PARIS (2<sup>e</sup>)

## EDITORIAL

### Service

Il est arrivé plus d'une fois qu'un modèle nouveau ait été mis prématurément sur le marché et que les acheteurs aient eu des ennuis. Les maisons, dans le désir de répondre à la présentation d'un modèle nouveau par un concurrent, sortent à tout prix, elles aussi, une nouveauté qui n'a pas été assez longuement essayée. Il en est résulté dans le passé bien de déboires qui ont fait à certaines maisons ou au moins à certains de leurs modèles, une assez mauvaise réputation. La maison sérieuse, dans ce cas, fait rentrer les motos et les voitures défectueuses et y apporte les modifications voulues, mais quel sacrifice pécuniaire cela représente-t-il ? La maison qui se désintéresse de ses clients après la vente, et il en existe malheureusement, s'expose à trouver dans ses clients, qui devraient être ses meilleurs propagandistes, des ennemis acharnés. Cela est d'autant plus regrettable qu'en général, il ne s'agit pas d'une mauvaise voiture ou d'une mauvaise moto, car il est rare aujourd'hui qu'un constructeur, ayant tant soit peu d'expérience, ait établi un véhicule entièrement défectueux. Souvent une modification insignifiante, une retouche facile remédierait à ce défaut qui n'est pas dû à une erreur de conception, ni même à une fabrication peu soignée ou à l'emploi de matériaux mal choisis, mais seulement à une mise au point inexiste ou trop hâtive. Actuellement, il semble que la construction soit, à certains égards, stabilisée pour un certain temps. L'auto ou la moto de 1930 ne sont pas, certes ! absolument parfaites et leur évolution n'est pas achevée, mais cette évolution est ralentie. Le public demande l'économie, le confort, des vitesses normales et les véhicules actuels les lui donnent. Il est donc satisfait. Le mécanicien enthousiaste et le technicien sont plus difficiles à satisfaire et entrevoient d'autres progrès, mais ils ne constituent, dans les acheteurs actuels, qu'une très faible minorité. Pour la moto, il en est encore un peu différemment parce qu'au contraire, les amateurs de mécanique y dominent et que la moto silencieuse, propre et aisée à entretenir n'est que partiellement réalisée. Mais là encore l'évolution se ralentit au fur et à mesure que cet idéal est suffisamment rapproché. Actuellement un modèle de voi-

ture peut, semble-t-il, rester à la page pendant deux et peut-être trois ans et cela est, au point de vue de la sûreté de marche des voitures, très heureux. Si une marque envisage le lancement d'un nouveau modèle, elle pourra le soumettre à deux ou trois ans d'essais et ainsi ne le mettre sur le marché que lorsqu'il sera parfaitement au point. Et au fond, cela correspondra-t-il à un ralentissement du progrès ? Nous ne le croyons pas, car à cause de ce large délai, on ne craindra pas de risquer quelque chose de très nouveau, alors que, si on ne dispose que de quelques mois, on prendra forcément comme base de construction les types existants.

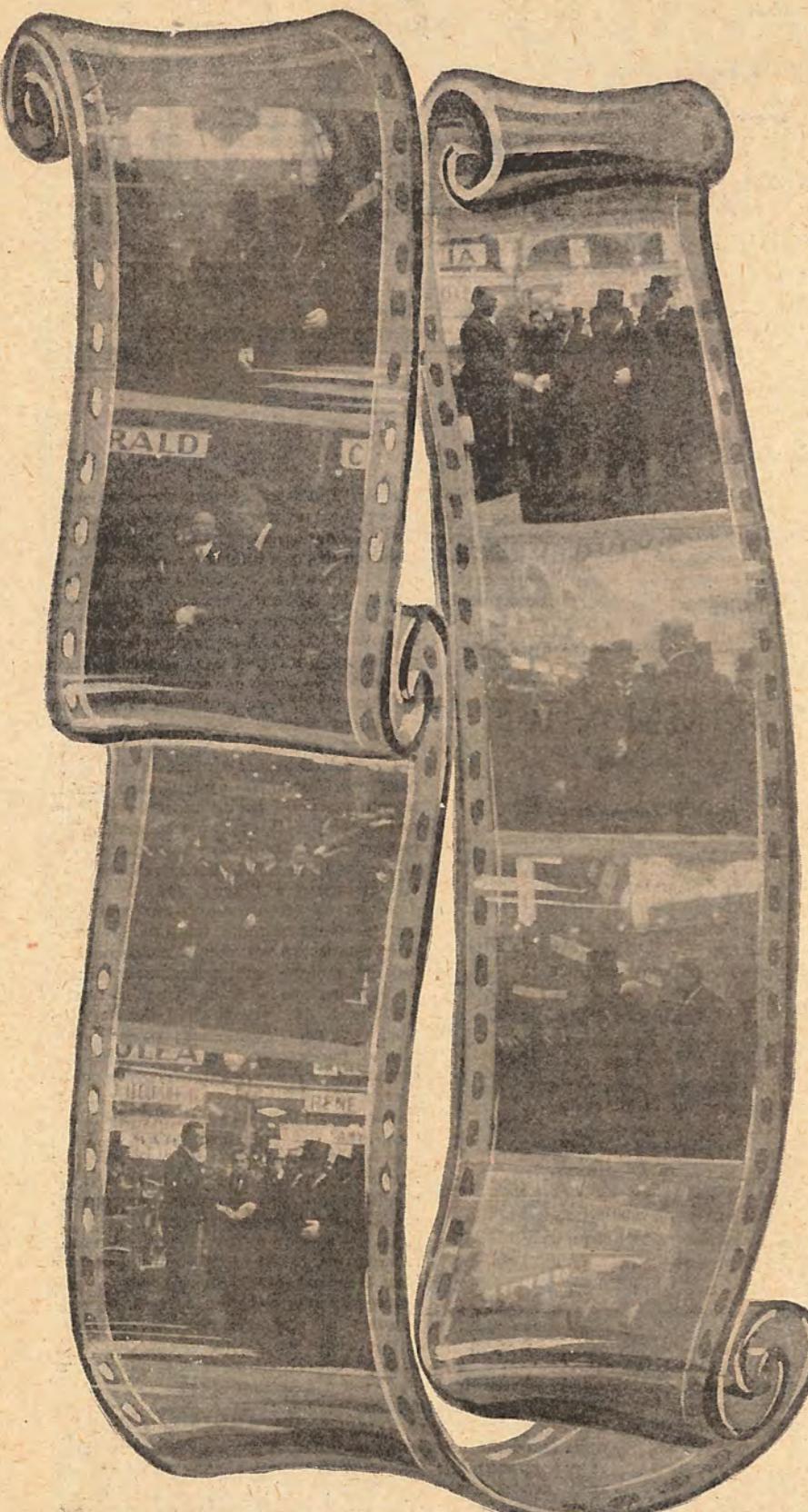
En tout cas, nous aimons bien mieux, pour notre part, un modèle 1925 parfaitement au point qu'un modèle 1930 qui ne le serait pas. Il est beaucoup plus important de ne pas avoir d'ennuis mécaniques et de frais de réparations que de faire 10 kilomètres à l'heure de plus ou de dépenser un litre de moins aux cent kilomètres. Nous sommes heureux de constater que les constructeurs maintenant se rendent compte de l'importance énorme de la mise au point de leurs nouveaux modèles et de l'organisation des services d'après-vente. Nous apprenons avec plaisir, par exemple, qu'un modèle qui est destiné, certainement, à être très populaire a été établi avec une méthode et, si on peut ainsi s'exprimer, avec un sang-froid des plus remarquables. Après une étude préalable, on a réuni une commission de vingt et un experts indépendants qui ont comparé ce nouveau modèle avec dix autres voitures très appréciées. On a donc pu, avant d'entreprendre la construction, se rendre compte que les frais d'organisation nécessaires à sa production étaient justifiés. Une dizaine de voitures de ce modèle ont été construites et confiées à un as du volant chargé de les éprouver à fond, dans les conditions les plus pénibles, avec une surcharge de 30 %. Tout a tenu bon. Trente voitures ont été alors mises entre diverses mains et elles ont parcouru chacune entre quinze et vingt mille kilomètres et toujours dans les conditions les plus dures. Voilà une saine méthode et qui garantit à la fois les intérêts des clients futurs et aussi ceux de la maison, car celle-ci pourra s'engager dans une construction en grandes séries sans craindre des pépins et interrompre la production.

## SOMMAIRE

No 348

Samedi 9 Novembre 1929

Par-ci, par-là.....	1385
Le 1 <sup>er</sup> Rallye du Salon.....	1394
Le Refroidissement par air, par H.-P. Boerstroke.....	1387
Pistons composites, par J. Mellier.....	1389
Le 2 <sup>o</sup> Salon de la Moto. L'Expérience de la route, par le Dr Imbert.....	1396
Le Nouveau Code de la Route, par H.-P. Boerstroke.....	1400
La 1 <sup>re</sup> motocyclette utilitaire, par le Dr Hirschhorn.....	1403
Le Courrier de la Semaine.....	1408
Consultations techniques.....	1409
Page pratique.....	1411

Le moteur deux-temps

Bien que le moteur à deux-temps n'ait été couramment employé que peu avant la guerre, et qu'il se soit surtout développé près la guerre, il existait depuis longtemps. On le trouvait, par exemple, sur la voiture Legros. Dans Paris-Madrid, réduit, à la suite des accidents, à Paris-Bordeaux, figurait un deux-temps remarquable, le Lepape, qui comportait deux cylindres dont l'un était une pompe. C'est une formule à laquelle on est revenu sur certains deux-temps. Les deux-temps à précompression dans le carter, ou à carter-pompe, ont été employés tout d'abord sur des embarcations. Nous ne savons pas exactement quand on eut l'idée d'utiliser ce type de moteur pour la propulsion des motocyclettes. Nous nous rappelons un moteur Ixion, remontant à plus de 25 ans. Mais les deux-pionniers qui imposèrent le deux-temps à l'attention du public furent Scott et Levis. Leur succès engagea d'autres constructeurs dans cette voie, et il y eut, avant la guerre, une élosion de deux temps. Ce moteur, grâce à sa simplicité, pouvait être produit à un prix assez modeste, et apparut ainsi comme le moteur type de la moto populaire. Néanmoins, ses qualités étaient telles qu'il a rencontré sur une machine comme la Scott, plus chère que la plupart des deux-temps, un succès qui ne s'est jamais démenti. On sait combien de deux-temps virent le jour après la guerre, et combien aussi, établis au petit bonheur et mal construits, n'ont connu qu'une existence éphémère. Ils ont malheureusement contribué à créer contre les deux temps pas mal de préjugés. Ce deux-temps est un moteur dont la construction est très délicate et nécessite un grand nombre de recherches expérimentales, et de plus, un usinage très précis. Une fuite, une perte de compression affectent plus un deux-temps qu'un quatre-temps. Comment a-t-on réussi à triompher des imperfections du deux-temps primitif ?

Le quatre-cylindres et le cardan

Est-ce une offensive brutale ? Est-ce un essai en profondeur ou simplement une tentative modeste des partisans du cardan ? Toujours est-il que le Salon 1929 a vu une élosion redoutable de la conception dite à polycylindres et à cardan, précisément au moment où d'autres constructeurs, et non des moindres, démentent publiquement toutes les intentions qu'on leur a prêtées de flat-twin, de bi et tétracylindres, d'acatènes et transmission par engrenages.

L'avenir nous fixera.

*La visite présidentielle : Aux stands Terrot, René Gillet, Monc-Goyon, F. N. la Belge, B. M. W. l'Aller-ande, B. S. A. l'Anglaise chez Peugeot la marque nationale, chez Moto-sacoche la franco-suisse.*

Félicitations...

Mes félicitations pour ton numéro Album du Salon. J'ai trouvé, en outre, un vieux article que je t'avais envoyé voilà plusieurs mois déjà, et tu ne m'en avais pas accusé réception ; c'est celui, ma vieille Moto Revue, de « A la Manière de Fred S. Lipman », et je t'assure, que je le croyais au panier (pas Fred, l'article). J'ai vu le Salon comme tout brave motocycliste qui se respecte ; j'ai voulu voir ton Stand, mais c'était dimanche et je n'ai pu en approcher, certainement parce que, avec les « Majestic », tes « Demoiselles Moto Revue », tout en rouge et bleu, sont évidemment les engins les mieux carrossés du Salon. Allez, adieu, Vieille Moto Revue, et cordiales amitiés. — Abonné B. 7081.

Envoyez laiuis...

Dans un numéro de Moto Revue, article sur le dérapage, un ingénieur, je crois, finit par conclure que la force centrifuge n'est pour rien dans le dérapage et trouve comme cause de celui-ci... l'effet gyroscopique des roues. Vraiment un peu... bizarre ! Si cela peut vous intéresser, je suis prêt à vous envoyer là-dessus, moi aussi, mon petit laiuis. — M. SULLY, Sanvic (S.-I.).

Les Facéties du Salon

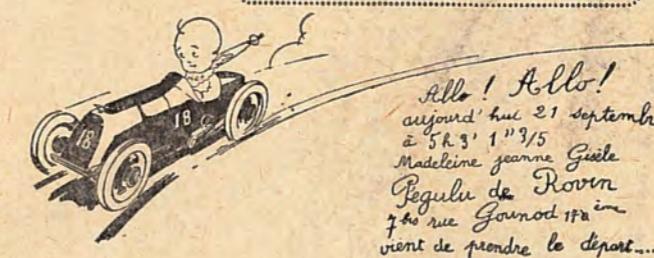
En consultant les différents catalogues des Constructeurs, nous relevons de remarquables facéties. A vouloir trop prouver, on ne prouve rien. Nous nous en voudrions de signaler le nom de ce joyeux luron qui offre des moteurs à cinq pattes ou plutôt des motos à cinq roues, à la clientèle. Celui-ci nous annonce sur son catalogue « une vaporisation d'huile à jet continu qui évite aux soupapes leur usure prémature et leur déformation, chaque souape étant munie d'un double ressort de secours. Cette magnéto à haute tension dont les longues étincelles facilitent le départ par basse température, est très curieuse ; ce carburateur à faible consommation, qui est muni d'une manette d'air pour les dépressions atmosphériques, est très bien ; quant à la fourche munie d'amortisseurs spéciaux, réglables à la main, pour les routes défoncées et le frein de direction pour les courses sur piste : l'inventeur s'appelle La Palisse\* mais les tambours de frein qui provoquent l'arrêt instantané de la machine sans dérapage, nous paraissent une trouvaille, toutefois pas aussi belle que le dispositif de décalaminage rapide monté sur l'échappement. Ce sont des choses qu'il faut éviter de dire à la clientèle, parce que, comme nous écrivent certains lecteurs, on a l'air de nous prendre pour des « ballots ».

Pour nos jeunes...

De nombreux magasins attenants et un atelier, 200 mètres carrés devant deux portes, permettant de faire exposition de plus de 30 motos et excessivement bien placé, avec un chiffre d'affaires pouvant atteindre 350 à 400.000 francs, un bail de 5 ans, pour un loyer de 8.000 et une mise à prix de 25.000, voilà ce que nous offre Landelle, l'acrobate qui fit Alès-Nîmes, sans toucher à son guidon.

Un Concours à faire

De nombreux visiteurs, au Salon, nous ont demandé pourquoi nous n'aurions pas ouvert un Concours attrayant et pratique pour les... usagers. Par exemple, le lundi matin suivant la clôture du Salon de la Moto, on aurait donné une demi-heure aux exposants pour sortir le ou les modèles principaux exposés au Grand Palais et chacun aurait dû par ses propres moyens gagner la place de la Concorde. Le premier arrivé... mais chut ! il y aurait peut-être eu des catastrophes : songez au nombre imposant de cylindres en bois : l'industrie de la fonte aurait peut-être reçu un choc dont elle ne se serait pas relevée... et Moto Revue aurait été détesté, n'est-ce pas ?

Naissance Le monde motocycliste sportiveUn deuil

Nous apprenons la perte cruelle que MM. Henri et Roger Breitenstein, les sympathiques..., viennent de faire en la personne de leur épouse et maman, à l'âge de 30 ans. Que la famille éplore reçoive ici nos condoléances émues.

Tribunal Correctionnel  
12<sup>e</sup> Chambre — 16 juillet 1929

M. Maurice Philippe, journaliste, a été condamné pour injures et diffamation pour un article paru dans Paris-Soir, solidiairement avec Gauthier, gérant, à 50 francs d'amende.

Maurice Philippe était poursuivi par M. Jacques Altazin, qui a obtenu le franc de dommages et intérêts qu'il demandait.

Coupe de l'Armistice  
Qui veut ?...  
Qui veut les engager ?  
Il y a des jeunes qui ont du cran et qui déjâ ont fait la Coupe de

d'armistice avec succès en indépendants : ils honoraient les firmes qui les engayaient.

La présentation de 1929

La présentation des modèles 1929 a surtout porté sur un point : l'email. Chaque marque a cherché à flatter le visiteur par le brillant de ses couleurs, la variété des coloris, etc... Mais où la lutte commerciale ne va-t-elle pas se nicher ? Le cardan a ouvert la lutte, et les fabricants de chaînes se sont redressés et ils nous ont présenté une réplique imprévue, nous dit un frère..., en coloriant les sides de cette maison avec l'email. On de chaine... Oh !...

Pourquoi le cacher ?

Puisque c'est le secret de polichinelles, pourquoi cacher que la Majestic qui a fait une si brillante apparition au Salon, n'est ni plus ni moins qu'une production de la maison Dollar. Les deux firmes sont maintenant alliées vers le même but. Il est très curieux, en effet, de voir ces mariages qui se sont produits en cette année 1929. Est-ce un bien ou un mal pour notre fabrication ? Nous n'hésitons pas à dire que ces alliances qui vont permettre de disposer de bureaux d'études puissants, de moyens financiers et techniques en rapport, et tout cela pour donner satisfaction à une plus grande variété d'usagers, c'est la meilleure solution que depuis longtemps nous souhaitons dans notre partie motocycliste. Les preuves du grand succès de ces combinaisons (Automoto-Peugeot, la semaine dernière, Dollar-Majestic cette semaine, si indéniables dans la partie automobile) ont permis la fabrication de l'auto d'une façon imposante. Souhaitons que le même résultat illustré avant peu de temps la motocyclette.

Ces G.-7

Le petit entrefilet sur les Stop motocyclistes paru récemment nous vaut une réplique d'un lecteur. M. Rouvière nous écrit :

« Je crois que vous allez un peu fort : les G-7 n'étaient pas nés à la Marne... Nous pensons que tous nos vieux lecteurs et les jeunes ont saisi le sens de l'auteur : nous aurions dit que les X-4 ou autres « que l'on voit à Paris » c'eût été bien nébuleux. Précisons donc en disant que le type de taxi dénommé actuellement G-7 est l'ancien type qui fit la bataille de la Marne. »

## Notre Rallye Motocycliste du Salon

*Voici quelques instantanés qui montrent qu'en France, il y a encore quelques motocyclistes qui ne craignent pas d'affronter, à moto, les éléments déchaînés.*



La centralisation des concurrents près du Grand Palais.

Le départ à la Porte de St-Cloud.

Ci-dessus, la course de côte de Gometz, en dessous, M. Tisnel, Directeur Commercial de la Purfinna donne satisfaction à tous les concurrents.

### FAUT-IL Y RENONCER ?

## Le refroidissement par air

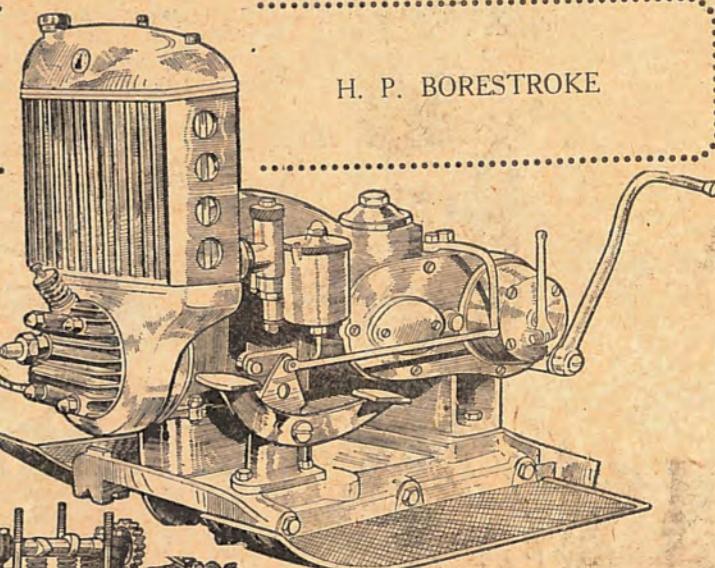
Il semble que, dans certains milieux, on constate une tendance à réclamer le refroidissement par eau. On invoque son emploi presque exclusif sur les moteurs d'automobile, ainsi que les très bons résultats qu'il donne sur une moto comme la Scott (il est juste de remarquer d'ailleurs que la nouvelle monocylindre Scott a un refroidissement par air). On rappelle même certains moteurs comme le Green Precision, en oubliant combien les joints de ce moteur donnaient d'ennuis. Nous ne méconnaissions pas la possibilité de faire des motos à refroidissement par eau qui donnent entièrement satisfaction. Le prix élevé des radiateurs et leur fragilité ne nous paraissent pas des obstacles sérieux. C'est une question d'étude et de mise au point. Le radiateur de la Scott ne donne guère d'ennuis et le prix de cette machine est voisin du prix d'autres motos de la même classe. Ce n'est donc

La Windhof à refroidissement par air a aussi son succès en Allemagne.

pas de ce côté qu'on peut chercher des objections sérieuses.

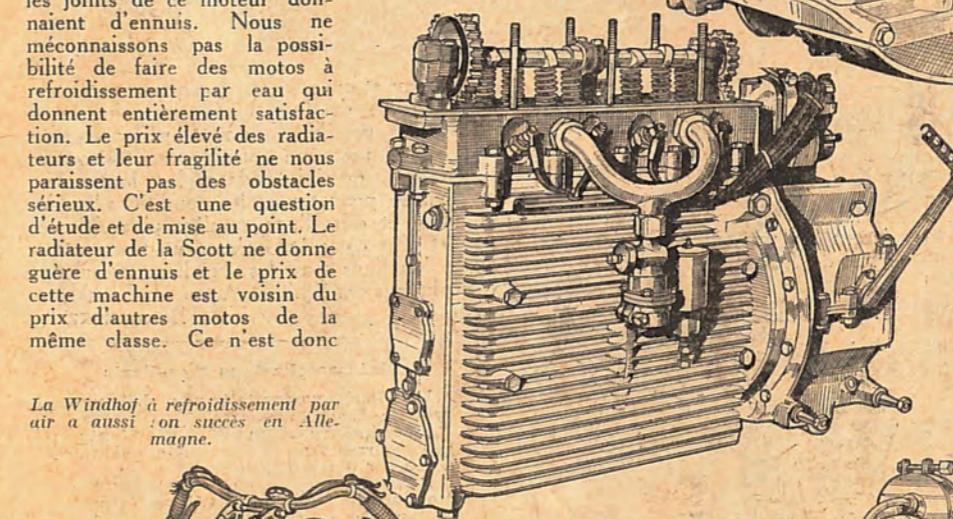
Quels reproches adresse-t-on au refroidissement par air ? On ne peut plus reprocher aux moteurs actuels de chauffer d'une manière anormale. Qu'il s'agisse de courses ou même de l'ascension de montagnes, un moteur est suffisamment refroidi. Il est d'ailleurs avantageux de faire fonctionner un moteur à une température aussi élevée qu'il est compatible avec son bon fonctionnement. Les huiles de graissage ont fait d'indiscutables progrès et permettent des températures de

Autre étude non réalisée du refroidissement forcée par l'air.

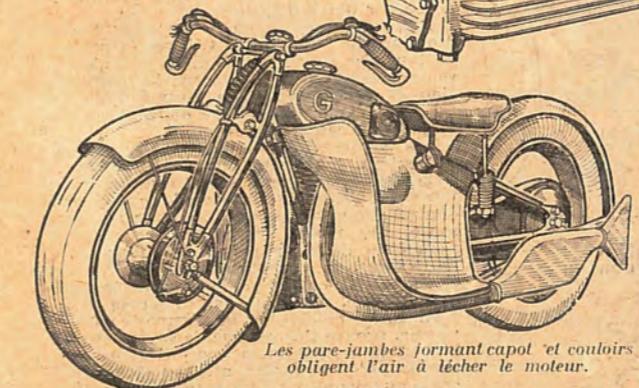


H. P. BORESTROKE

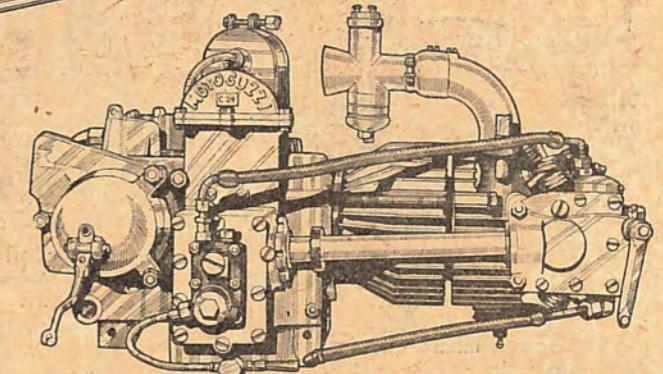
En Italie, pays chaud, le refroidissement par eau a conquis des constructeurs : voici un beau groupe.



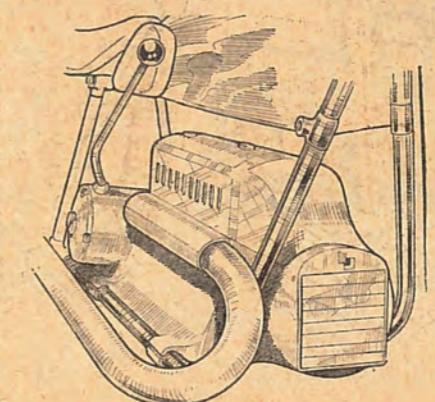
La Windhof à refroidissement par air a aussi son succès en Allemagne.



Les pare-jambes formant capot et couloirs obligent l'air à lécher le moteur.



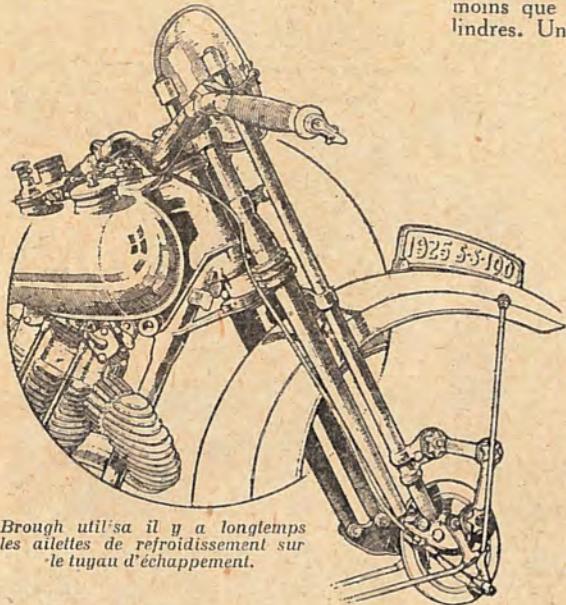
Le Guzzi a. c. t. avec moteur horizontal a un bon refroidissement : ses ailettes forment coulisseaux.



se produit ici d'une manière atténuee. Il n'est donc pas nécessaire d'abaisser la température des moteurs, dès l'instant que l'huile conserve la viscosité nécessaire. Le refroidissement par air est donc suffisant pour toutes les conditions normales.

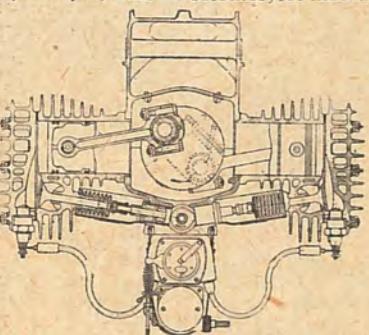
Dans certains cas exceptionnels, il se peut toutefois que le refroidissement par l'air ambiant laisse un peu à désirer : en côte prolongée, par exemple, lorsqu'en montagne on doit gravir des rampes de 8 ou 10 % pendant 10 kilomètres et plus. Dans ce cas, si on commet la maladresse

de vouloir monter à pleins gaz, le refroidissement, par suite de l'allure ralenti devient moins actif et ne suffit plus pour la marche à pleine puissance. Dans de



Brough utilisait il y a longtemps les ailettes de refroidissement sur le tuyau d'échappement.

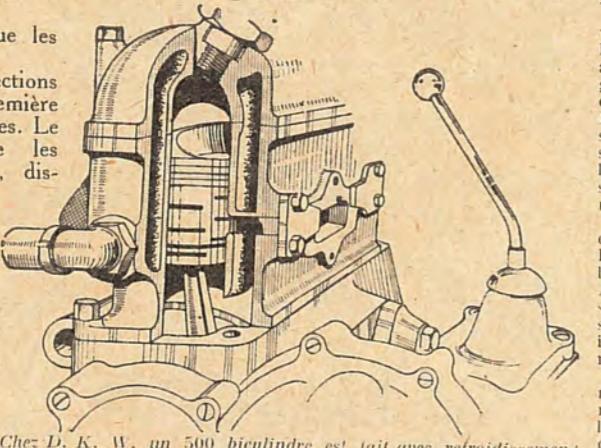
telles conditions, le moteur chauffe ; notons d'ailleurs qu'il en serait de même avec un refroidissement par eau, et bien des radiateurs se trouvent transformés en chaudières. Le refroidissement par eau ne serait donc pas un remède. Il est fréquent que, dans les colonies, les moteurs



Douglas et son refroidissement par dispositif dans le sens du cadre.

à air fonctionnent mieux que les moteurs à eau.

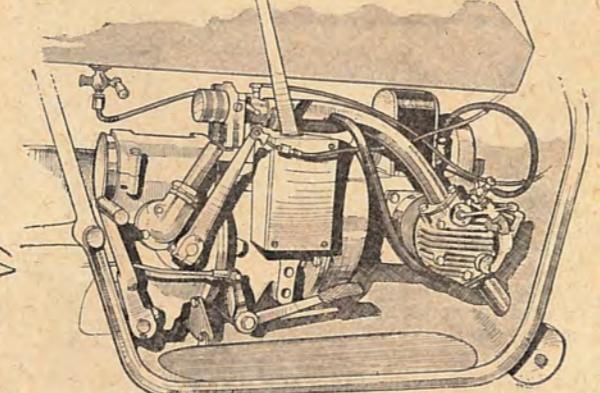
Nous arrivons à des objections peut-être plus graves. La première se rapporte aux polycylindres. Le premier cylindre masque les autres. Dans le flat-twin, disposé longitudinalement, il est évident que le cylindre arrière est exposé à chauffer et c'est pourquoi le flat-twin transversal (A. B. C. ou B. M. W.) est beaucoup plus logique. Dans le moteur en V, le cylindre arrière est également masqué, mais à un moindre degré. Dans le 4 cylindres en ligne, on constate que



Chez D. K. W., un 500 bicylecylinder est fait avec refroidissement par air ou par eau pour concilier tout le monde.

les cylindres 2 et 3 chauffent plus que les cylindres 1 et 4. En ce qui concerne ce dernier, les filets d'air se reforment en arrière de lui, c'est pourquoi il chauffe moins que le second et le troisième cylindres. Une autre objection, c'est l'im-

Si, en tout cas, on voulait renoncer au refroidissement par l'air ambiant, nous croyons que ce n'est pas du côté de l'eau qu'il faudrait chercher et nous avons plutôt confiance dans l'air canalisé qui permettrait, lui aussi, le capotage du méca-



Deux cylindres flat-twin, en travers du cadre : A. B. C. et B. M. W. par exemple

possibilité de capoter complètement une moto dont le moteur est refroidi par l'air ambiant. Nous ne savons pas si cette objection est décisive et si par un agencement des écrous de protection il n'est pas possible de laisser passer l'air en arrêtant

nisme et qui présente quelques avantages : absence de fuites, aucune crainte des gelées, possibilité d'une température assez élevée pour un fonctionnement économique, possibilité de régler la température pour toutes les conditions possibles et cela d'une manière plus efficace et plus complète qu'avec un thermostat. N'oublions pas les excellents résultats obtenus par S. A. R. A. ou par Franklyn. H.-P. BORESTROKE.

#### Motosacoche dans Nice-Paris

Nice-Paris comportait une distance de près de 1.000 kilomètres.

Cette épreuve fut un réel calvaire tant pour les concurrents que pour les engins qui avaient à souffrir des intempéries.

Personnellement, je dois en convenir, la Motosacoche type 310, 4 CV que je pilotais en tant que suiveur et commissaire, n'eut à souffrir d'aucune défaillance. La construction de cette mécanique permit d'ailleurs au seul concurrent en ligne de remporter la victoire en catégorie 350 cmc.

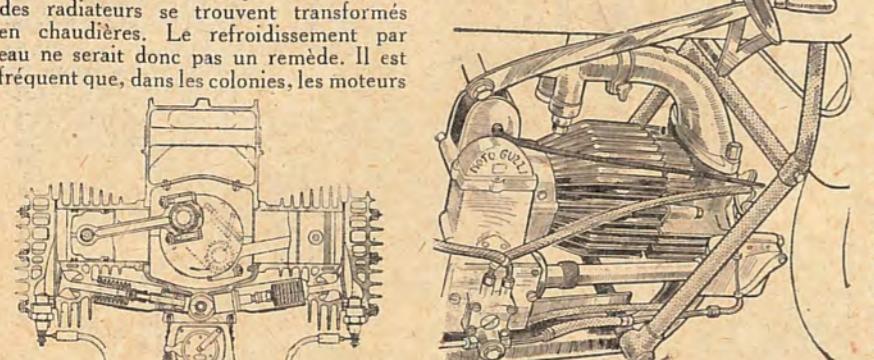
Les caractéristiques de la Motosacoche démontrent nettement que son allure ne la cède en rien à sa prestance et ceux qui l'ont vue sur la route n'ont eu que des expressions d'admiration pour sa stabilité et sa tenue de route. Les moins compétents ne peuvent s'empêcher de rendre hommage à la précision de la direction, en constatant les souplesses et permettant les allures les plus élevées pour sa puissance, même sur routes sinuées.

Aucune trépidation à n'importe quelle vitesse, prouve l'excellence de sa suspension, la douceur du moteur, son parfait silence, son absence d'effort apparent, toutes qualités grâce auxquelles on peut traverser le pays à des moyennes intéressantes et sans fatigue. Le freinage joue un grand rôle également sur les routes encombrées. Qu'un obstacle surgisse, l'énergie du freinage vient compléter l'enchantement en y ajoutant l'inestimable sécurité, par un blocage compensé des deux roues.

Munie des confortables pneus Hutchinson, effectuer un tel parcours parsemé de nombreux obstacles n'était qu'un jeu. Malgré l'inclémence de la température, les phares Anexhip m'ont permis de traverser en toute sécurité la couche épaisse de brouillard qui s'étendait depuis Villefranche jusque Tournus ; ils balayaient la route sans aveugler et assuraient une parfaite visibilité.

La Motosacoche que je possède est strictement de série et me permet de couvrir une moyenne de 100 kilomètres par jour avec l'appoint intéressant de la bougie Nerka, qui tient à toutes les allures.

NOËL, Correspondant.



Position rationnelle du Guzzi dans le cadre, l'eau ou la boue. Il y a des motos qui sont bien capotées et dont le mécanisme est bien abrité.

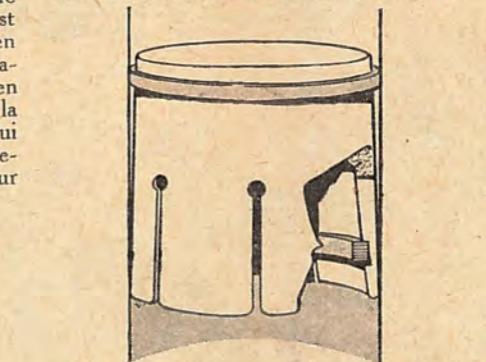
Il y a eu des pistons dont les parois formaient une surface élastique pour augmenter l'étalement par des fentes appropriées ; il semble que ce système entraîne des déformations nettement préjudiciables.

#### MÉTAUX MODERNES

## Le piston composite

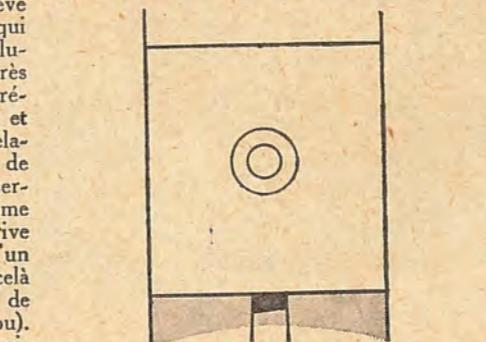
par J. MELLIER.

PAR sa grande légèreté et par sa bonne conductibilité thermique, le piston en alliage d'aluminium ou de magnésium est certainement supérieur au piston en fonte, mais, par contre, on lui adresse deux reproches : celui de claquer à froid et d'user plus rapidement les cylindres. La cause du claquement à froid, c'est le jeu qu'on doit laisser entre le piston et le cylindre pour que le piston qui se dilate plus que le cylindre ne serre pas quand le moteur est chaud. Depuis l'apparition du piston en aluminium on a trouvé de nouveaux alliages dont le coefficient de dilatation, bien que plus grand encore que celui de la fonte, est néanmoins très inférieur à celui des premiers alliages utilisés. Un traitement thermique préalable qui donne pour

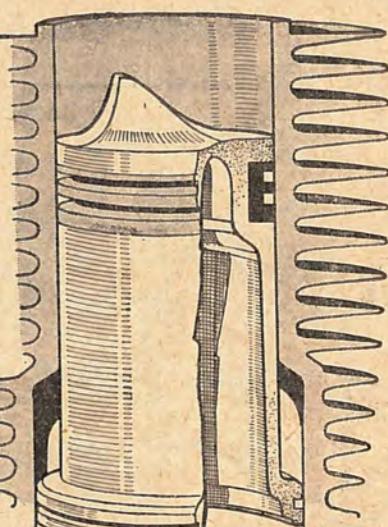


Il y a eu des pistons dont les parois formaient une surface élastique pour augmenter l'étalement par des fentes appropriées ; il semble que ce système entraîne des déformations nettement préjudiciables.

laisser un jeu à froid assez considérable. Il en résulte et c'est ce qui produit le claquement, le piston est appliqué tantôt d'un côté tantôt de l'autre, selon la position de la bielle. Pendant que le piston esquisse ce léger va et vient horizontal, le segment reste appliqué contre les parois du cylindre et ne bouge pas latéralement. Il y a donc un glissement latéral du piston dans sa gorge et de l'usure. Le segment prend un jeu vertical. Les gaz qui s'infiltrent sur les côtés du piston et auxquels il ne faut qu'un très petit espace pour passer, s'insinuent au-dessus du segment arrivent derrière lui, et à l'élasticité du



Que le piston se dilate trop vite, ou même que le cylindre soit surchauffé trop rapidement, c'est le serrage classique,



Voici le piston de la Dunelt qui a servi récemment à la tentative remarquable des records de longue durée : il y a certainement base à réflexion pour nombre de constructeurs.

segment viennent joindre leur pression considérable. Le segment est appliqué contre la paroi du cylindre par une très grande force et peut chasser l'huile en partie.

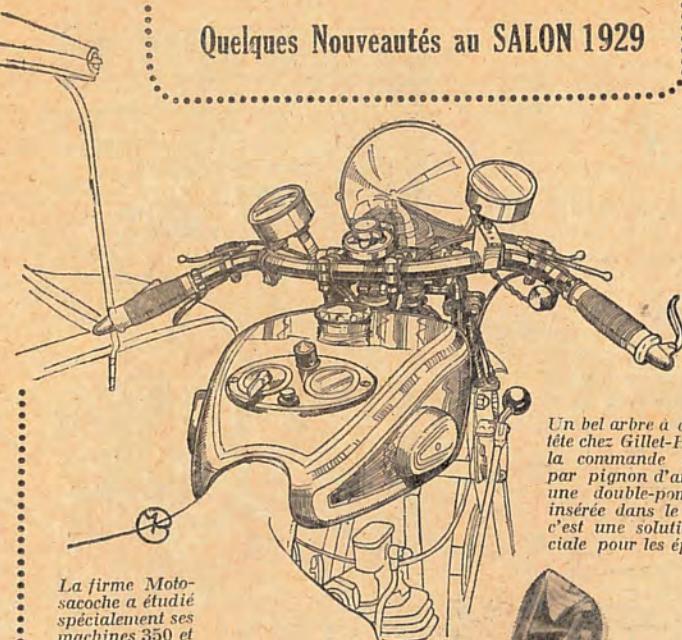
On a essayé, et réussi de bien des manières, de réduire le claquement à froid, et un des procédés les plus simples, c'est de pratiquer dans les parois du piston un certain nombre de fentes. On dispose alors un segment interne qui fait ressort et applique les parois du piston contre le cylindre, mais il est évident que cet artifice, tout en épargnant à nos oreilles un bruit désagréable, n'a aucune action sur l'usure, puisqu'il faut laisser à la partie supérieure du piston le même jeu qu'auparavant, que le métal n'en devient pas plus dur et que les segments prennent tout aussi rapidement du jeu vertical avec les conséquences indiquées ci-dessus. On constate donc, dans la construction automobile, un léger retour offensif du piston en fonte qui, d'ailleurs, par une meilleure étude des formes a été allégé, sans que la circulation et l'évacuation de la chaleur en souffrent. Toutefois le poids reste supérieur et la conductibilité thermique inférieure à ceux d'un bon piston en alliage d'aluminium.

Une troisième solution, et il semble qu'elle ait l'avenir pour elle, consiste à employer des pistons composites ou mixtes nous voulons dire des pistons, dont certaines parties sont en aluminium et les autres en acier ou en fonte. Il existe déjà un certain nombre de ces pistons et le seul obstacle sérieux à leur diffusion, c'est qu'ils sont d'un prix élevé. Pourtant, sur la deux temps Dunelt, nous en trouvons un exemple.

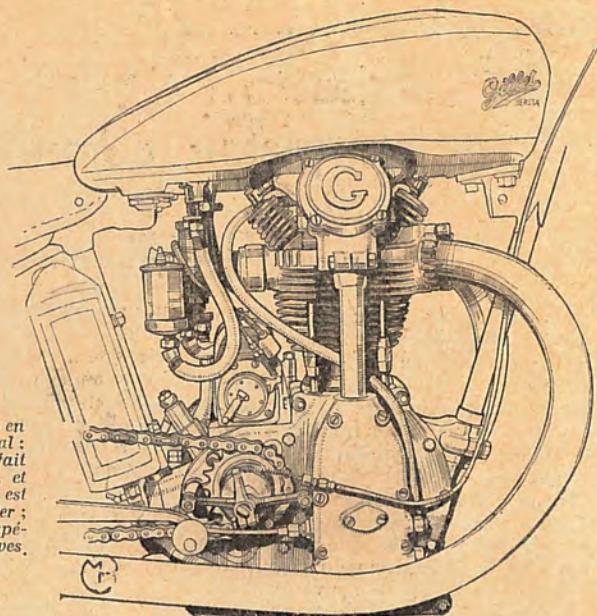
#### Diverses solutions

Le problème est plus aisément posé que résolu, car nous nous trouvons là encore en présence de la difficulté qui s'est rencontrée quand on a voulu frotter

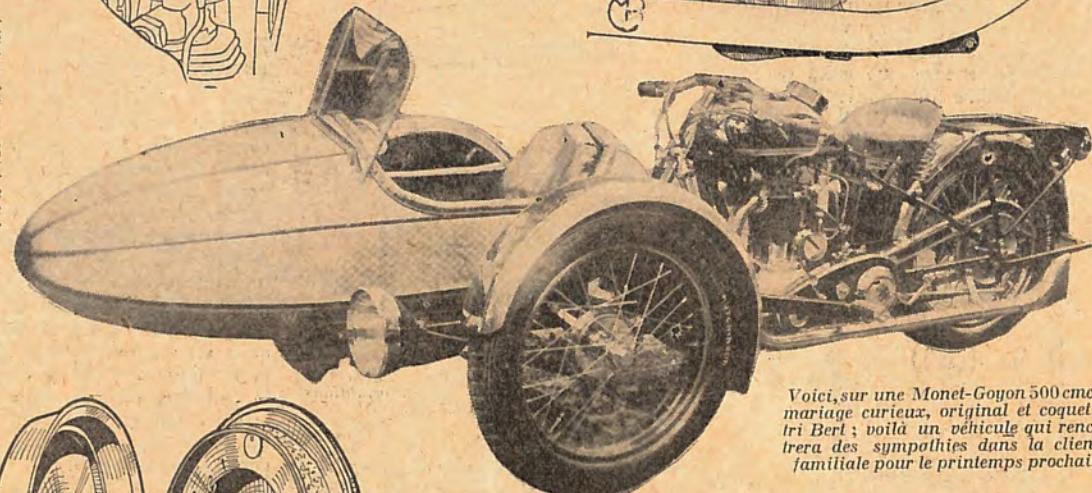
Quelques Nouveautés au SALON 1929



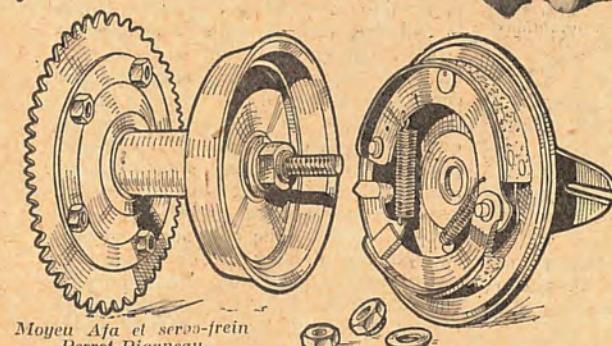
La firme Motosacoche a étudié spécialement ses machines 350 et 500 cmc. pour l'usage intensif du sidecar : le tableau de bord, la direction et l'équipement général font une alliance parfaite avec le réservoir chromé.



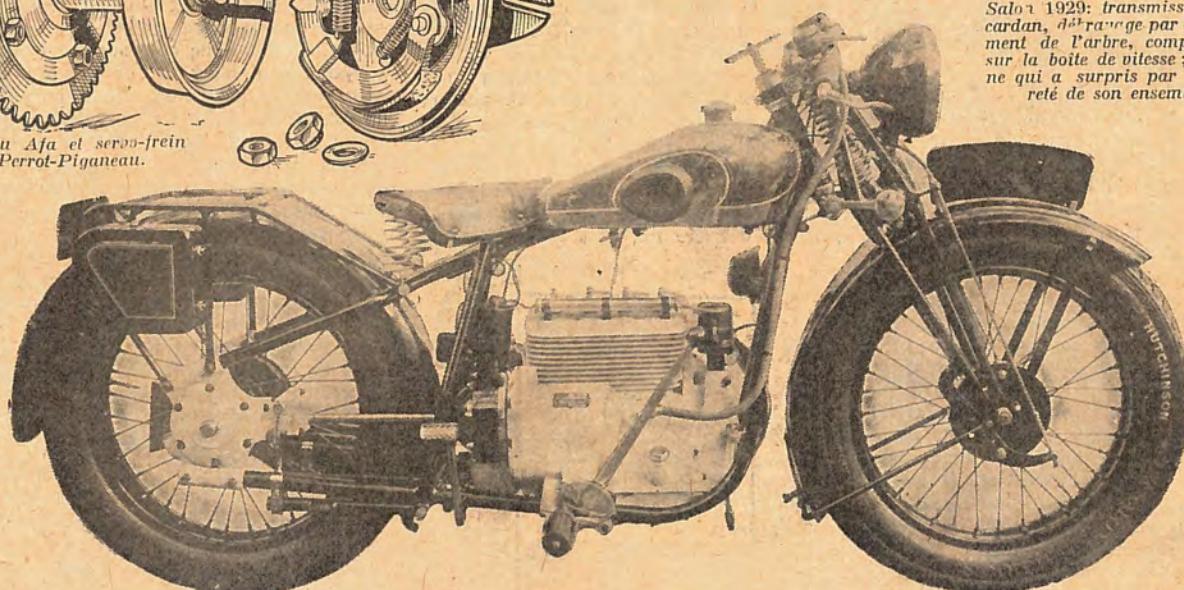
Un bel arbre à came en tête chez Gillet-Herstal : la commande se fait par pignon d'angle, et une double-pompe est insérée dans le carter ; c'est une solution spéciale pour les épreuves.



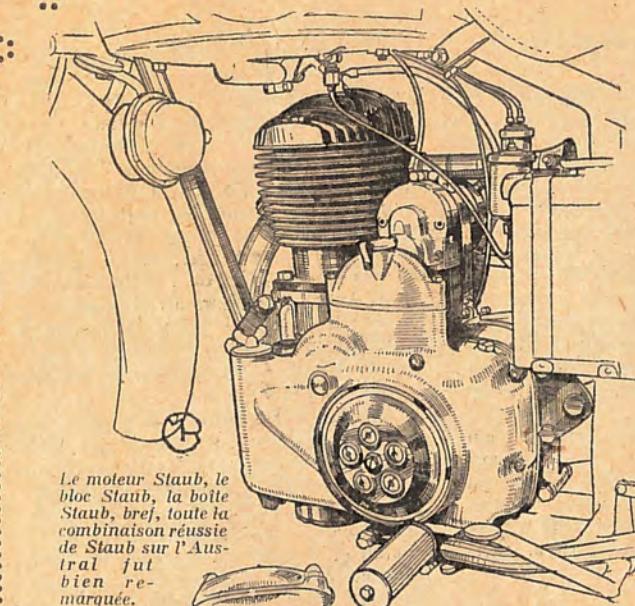
Voici, sur une Monet-Goyon 500 cmc., le mariage curieux, original et coquet du tri Bert ; voilà un véhicule qui rencontrera des sympathies dans la clientèle familiale pour le printemps prochain.



Moyeu Afa et servo-frein Perrot-Piganeau.

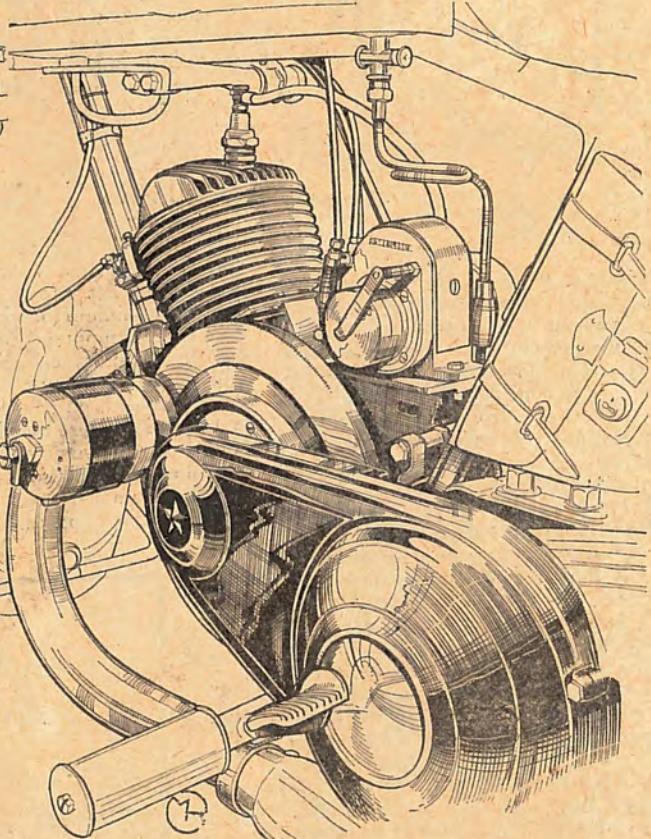


La 1 cylindres Motoconfort 500 cmc., la grande nouveauté du Salon 1929; transmission par cardan, dérivation par déplacement de l'arbre, compte-tours sur la boîte de vitesse ; machine qui a surpris par la légèreté de son ensemble.



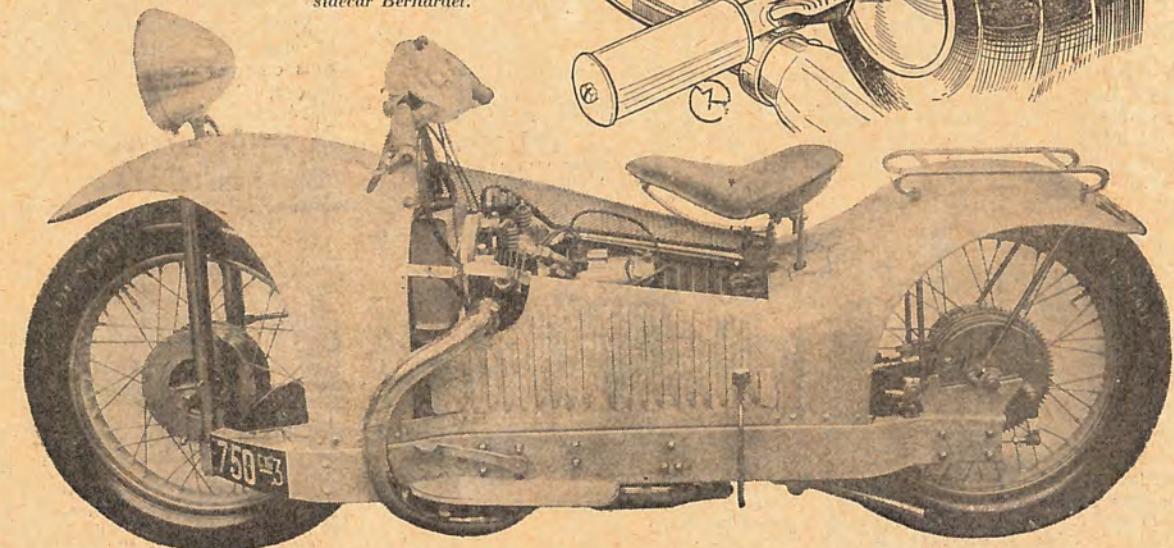
Le moteur de la Terrot 350 cmc. à culbuteurs enfermés.

En-dessous : Magnat-Debon, avec un carter de chaîne bien réussi et un double volant pour l' entraînement particulier de la dynamo sur la 175 cmc. 2 temps.

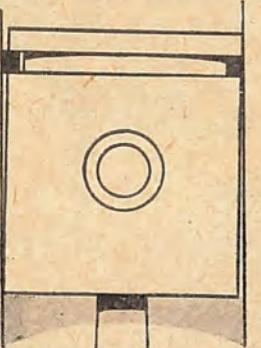


Système de roue libre permettant automatiquement le débrayage de l'ensemble si jamais le moteur, par faute de graissage, s'arrête : il est présenté par Terrot, mais son succès nous semble limité, si l'on considère que c'est précisément la firme qui a réalisé l'un des meilleurs graissages qui l'emploie. Cette solution est d'ailleurs adoptée sur presque tous les moteurs-compétition actuels.

Un des jupes du Salon 1929 : la Majestic aux héracliques couleurs et blason a été présentée dans toutes les combinaisons possibles : voici le modèle 750 cmc. bi-cylindres que l'on voit aussi équipé du sidecar Bernardet.



vec des chemises en fonte ou en acier, des cylindres en aluminium, c'est-à-dire la différence des coefficients de dilatation de ces deux métaux. Le problème n'est d'ailleurs pas insoluble, puisqu'il y a bon nombre de moteurs d'avio à refroidissement par air, dont les cylindres sont ainsi constitués et depuis l'emploi courant des chemises en acier nitruré, le chemisage des cylindres est devenu plus



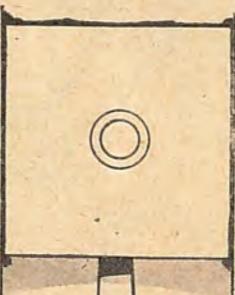
Le cliquetis ou plutôt le claquement du piston entraîne une usure latérale des segments.

intéressant que jamais. Le problème résolu actuellement pour les cylindres l'est également pour les pistons.

La question peut se poser de deux manières. Ou bien, on se contente d'éliminer le claquement à froid, ou bien on veut empêcher le frottement de l'aluminium sur la fonte du cylindre et ainsi ralentir l'usure de ce dernier. Notons d'ailleurs qu'en atteignant un but, on s'approche souvent de l'autre. C'est ainsi que, si on constitue la partie inférieure du piston, jusqu'aux bossages de piston, par de l'acier ou de la fonte, et en laissant entre cette partie du piston et le cylindre un jeu réduit, la bande ainsi constituée sera guidée par le cylindre et n'oscillera pas sous l'influence de la bielle. A son tour, elle maintiendra la partie supérieure du piston qui sera en aluminium, et celle-ci ne sera pas renvoyée d'un côté à l'autre du piston. Par conséquent les segments ne frotteront pas contre leur gorge et ne prendront pas de jeu vertical. Par contre, on pourrait avoir des difficultés de refroidissement par suite du mauvais contact de la partie supérieure du piston avec le cylindre.

#### Pistons en deux parties

En Amérique, on emploie un piston dont les caractéristiques sont les suivantes. Les parties supérieure et inférieure sont en aluminium (ou plus exactement en alliage d'aluminium). Elles sont réunies par deux bandes en acier Invar. Ici le seul but, c'est la suppression du claquement à froid. L'on peut en effet diminuer la partie inférieure du piston sur laquelle la chaleur n'arrive qu'en petites quantités, mais il est nécessaire de laisser à la partie supérieure un jeu assez grand pour permettre la dilatation sans coincement.



Il se forme dans certains cas une couche d'aluminium sur le piston surchauffé : c'est une attaque possible du cylindre qui se dessine.

#### 

#### Pistons à bande rapportée

Le piston Dunelt en est un exemple. Le but poursuivi est de réduire l'usure en empêchant le mouvement latéral des segments dans leurs gorges. A cet effet, une bande de fonte est fondue autour du piston d'aluminium. C'est dans cette bande que sont fraîchement les gorges des segments. Comme il est possible de ne laisser entre les bandes et le cylindre qu'un jeu léger, on a par surcroît une bonne surface de contact, ce qui est intéressant pour l'usure et pour le refroidissement. Quand le piston s'échauffe, l'aluminium se dilate davantage et ainsi une cohésion parfaite est obtenue.

Il existe un piston de voiture basé sur le même principe, mais la bande rapportée est en bronze, parce que celui-ci est meilleur conducteur de la chaleur et aussi parce que son coefficient de dilatation est plus voisin, ce qui facilite la fabrication.

Beaucoup plus intéressant est un autre type de piston dans lequel la partie supérieure, y compris les bossages de l'axe, est en alliage léger, mais dont la partie inférieure est en tôle d'acier emboutie. Des vis réunissent les deux parties. La bande inférieure s'emboîte sur la partie supérieure et monte jusqu'aux segments... Le piston est ainsi très bien guidé. Non seulement, le poids est léger, mais il ne semble pas que le prix de revient soit très élevé. Avec les moteurs à refroidissement par eau, le jeu entre la bande de tôle et le cylindre n'est que du millième de l'alésage (à froid). C'est à peine le jeu des pistons en fonte.

Dans un autre piston, la partie inférieure est également en tôle d'acier, mais constituée par deux moitiés réunies par des rivets ou des points de soudure autogène. Cette partie n'est pas rigoureusement ronde, mais légèrement en retrait à l'endroit de jonction. Dans les deux surfaces en contact sont percés des trous. On fond alors l'aluminium et le moule est établi de telle manière que le métal coule et enrobe seulement l'endroit où les deux moitiés sont jointes. Il pénètre dans les trous et ainsi la partie en tôle est montée sur la partie supérieure du piston et seulement par cet endroit. Par suite de la dilatation de l'aluminium, la partie supérieure tend à écarter les deux points où elle est réunie à la tôle d'acier et ainsi à lui redonner une forme circulaire.

Bien d'autres formules sont en usage et en essai. Actuellement, le claquement à froid n'est pas très gênant sur nos motos. D'abord les progrès faits dans l'établissement des pistons en alliage léger a permis de réduire le jeu nécessaire et par contre-coup le claquement, mais de plus l'échappement bruyant et les autres bruits mécaniques l'estompent. Ainsi au fur et à mesure que la moto deviendra plus silencieuse, ce bruit deviendra plus gênant et ressortira davantage. D'autre part, il est intéressant de prolonger la durée des moteurs. Pour la double raison du silence et de la durée, nous croyons que les pistons composites sont appelés à se développer, même si leur prix est un peu plus élevé. Les arguments de prix n'ont rien de décisif et, par exemple, le piston en alliage léger est plus coûteux que le piston en fonte et cela ne l'a pas empêché de le détrôner.

J. MELLIER.

#### Quand vous commandez

Quand vous commandez un vêtement en motocuir ou plutôt en cuir box-calf extra, retenez que vous devez tout d'abord signer les papiers de vente à tempérance qui vous sont adressés sur demande par le Motocuir. Ensuite, vous renvoyez la moitié de l'échantillon cuir qui vous a été adressé, afin de collationner votre demande avec le colis choisi ; enfin, n'oubliez pas d'indiquer clairement les trois mesures qui sont énumérées en fin du document. Et puis, vous attendez 10 jours, car il y a un temps utile pour les références à prendre, la coupe et la confection de votre manteau et son envoi. D'ailleurs, conformez-vous aux indications données, et vous serez satisfait. Le cuir dure 10 ans sans usure notable : évidemment, ne l'essayez pas dans les pignons de vos chaînes !

KAMOTSU.

... que la maison d'éclairage par accus, créateur d'un rallye connu, avait fait un achat important de terrain dans la banlieue parisienne en vue d'augmentation et création d'une usine ultra-moderne.

... que des malins ajoutent avec un fin sourire que cette maison a vu d'un bon œil la décision récente du ministre sur l'éclairage des motos, et qu'elle prendrait une avance imposante pour inonder le marché d'éclairages modernes puissants, et... pas cher.

*Mon petit doigt m'a dit....*

... qu'une seule marque exposant au Salon avait sous chacune de ses machines la tache d'huile traditionnelle.

... que des pince-sans-rire ont déclaré à tout venant que, seul, New Map avait présenté des machines ayant tourné réellement avant leur exposition.

... que voilà un ciseau de plus pour couper les ailes au mauvais bruit qui a couru sur l'origine étrangère de ce moteur...

## NOTRE RALLYE DU SALON

avec le concours du journal "LE MATIN"

### LES PRIX

A la suite d'un pointage minutieux des feuilles de contrôle, et d'après la montée de la côte de Gometz-le-Châtel, le classement général s'établit ainsi :

#### Classement général

1. 781 Elfanti, 782 Camus, 783 Barthélémy, avec 3.000 points (- 4) : un appareil T. S. F. Hélios à 2.350 francs offert par *Le Matin*, et 1.000 francs espèces offerts par *Moto Revue* et bon de réduction de 1.000 francs chez Helyett ; - 2. 147 Legros, 148 Devos, 149 Schynys (premier des Belges) : avec 3.000 points (- 7) : un appareil T. S. F. Hélios à 2.350 francs offert par *Le Matin* et 500 francs en espèces offerts par *Moto Revue* et un redresseur de courant 4 V offert par Pavy ; - 3 ex æquo. 257 Cistoldi, 258 Loste, 259 Bertin et 421 Ziegler, 422 Stiess, 423 Weibel, avec 3.000 points (- 8) : un appareil de T. S. F. Automatic Hélios à 1.200 francs à chacun des groupes, offert par *Le Matin*, et 300 francs offerts par *Moto Revue* et un redresseur de courant 4 V offert par Et. Pavy ; - 5 ex æquo. 257 Fornier, 258 Campiotti, 488 Pointu, 489 Baudry, et 707 Rasser, 708 Huet, 709 Dufreix, avec 3.000 points (+ 9) : un phono portatif à 925 francs offert par *Le Matin* à chacun des groupes, et une lampe Maglum ; - 7. 181 Richer, 182 Casadei, 183 Taifer, avec 3.000 points (+ 11) : un phono Diamond offert par *Le Matin* ; - 7. 181 Fournier, 778 Lefebvre, 779 Vasseur, 791 Printamp, 792 Beaufroido, 793 Tarin, et 797 Lallemand, 798 Poncin, 799 Matz (Belges), avec 3.000 points) n'ont pas effectué la montée de la côte de Gometz-le-Châtel : à chaque groupe, un portefeuille offert par *Le Matin* ; - 10. 242 Berranger, 205 Pierre, 206 Chaldin, avec 3.000 points (+ 13) : un portefeuille offert par *Le Matin* ; - 11 ex æquo. 777 Fornier, 778 Lefebvre, 779 Vasseur, 791 Printamp, 792 Beaufroido, 793 Tarin, et 797 Lallemand, 798 Poncin, 799 Matz (Belges), avec 3.000 points) n'ont pas effectué la montée de la côte de Gometz-le-Châtel : à chaque groupe, un portefeuille offert par *Le Matin* ; - 12 ex æquo. 777 Fornier, 778 Lefebvre, 779 Vasseur, 791 Printamp, 792 Beaufroido, 793 Tarin, et 797 Lallemand, 798 Poncin, 799 Matz (Belges), avec 3.000 points) n'ont pas effectué la montée de la côte de Gometz-le-Châtel : à chaque groupe, un portefeuille offert par *Le Matin* ; - 13 ex æquo. 777 Fornier, 778 Lefebvre, 779 Vasseur, 791 Printamp, 792 Beaufroido, 793 Tarin, et 797 Lallemand, 798 Poncin, 799 Matz (Belges), avec 3.000 points) n'ont pas effectué la montée de la côte de Gometz-le-Châtel : à chaque groupe, un portefeuille offert par *Le Matin* ; - 14 ex æquo. 777 Fornier, 778 Lefebvre, 779 Vasseur, 791 Printamp, 792 Beaufroido, 793 Tarin, et 797 Lallemand, 798 Poncin, 799 Matz (Belges), avec 3.000 points) n'ont pas effectué la montée de la côte de Gometz-le-Châtel : à chaque groupe, un portefeuille offert par *Le Matin* ; - 15 ex æquo. 777 Fornier, 778 Lefebvre, 779 Vasseur, 791 Printamp, 792 Beaufroido, 793 Tarin, et 797 Lallemand, 798 Poncin, 799 Matz (Belges), avec 3.000 points) n'ont pas effectué la montée de la côte de Gometz-le-Châtel : à chaque groupe, un portefeuille offert par *Le Matin* ; - 16 ex æquo. 777 Fornier, 778 Lefebvre, 779 Vasseur, 791 Printamp, 792 Beaufroido, 793 Tarin, et 797 Lallemand, 798 Poncin, 799 Matz (Belges), avec 3.000 points) n'ont pas effectué la montée de la côte de Gometz-le-Châtel : à chaque groupe, un portefeuille offert par *Le Matin* ; - 17 ex æquo. 777 Fornier, 778 Lefebvre, 779 Vasseur, 791 Printamp, 792 Beaufroido, 793 Tarin, et 797 Lallemand, 798 Poncin, 799 Matz (Belges), avec 3.000 points) n'ont pas effectué la montée de la côte de Gometz-le-Châtel : à chaque groupe, un portefeuille offert par *Le Matin* ; - 18 ex æquo. 777 Fornier, 778 Lefebvre, 779 Vasseur, 791 Printamp, 792 Beaufroido, 793 Tarin, et 797 Lallemand, 798 Poncin, 799 Matz (Belges), avec 3.000 points) n'ont pas effectué la montée de la côte de Gometz-le-Châtel : à chaque groupe, un portefeuille offert par *Le Matin* ; - 19 ex æquo. 777 Fornier, 778 Lefebvre, 779 Vasseur, 791 Printamp, 792 Beaufroido, 793 Tarin, et 797 Lallemand, 798 Poncin, 799 Matz (Belges), avec 3.000 points) n'ont pas effectué la montée de la côte de Gometz-le-Châtel : à chaque groupe, un portefeuille offert par *Le Matin* ; - 20 ex æquo. 777 Fornier, 778 Lefebvre, 779 Vasseur, 791 Printamp, 792 Beaufroido, 793 Tarin, et 797 Lallemand, 798 Poncin, 799 Matz (Belges), avec 3.000 points) n'ont pas effectué la montée de la côte de Gometz-le-Châtel : à chaque groupe, un portefeuille offert par *Le Matin* ; - 21 ex æquo. 777 Fornier, 778 Lefebvre, 779 Vasseur, 791 Printamp, 792 Beaufroido, 793 Tarin, et 797 Lallemand, 798 Poncin, 799 Matz (Belges), avec 3.000 points) n'ont pas effectué la montée de la côte de Gometz-le-Châtel : à chaque groupe, un portefeuille offert par *Le Matin* ; - 22 ex æquo. 777 Fornier, 778 Lefebvre, 779 Vasseur, 791 Printamp, 792 Beaufroido, 793 Tarin, et 797 Lallemand, 798 Poncin, 799 Matz (Belges), avec 3.000 points) n'ont pas effectué la montée de la côte de Gometz-le-Châtel : à chaque groupe, un portefeuille offert par *Le Matin* ; - 23 ex æquo. 777 Fornier, 778 Lefebvre, 779 Vasseur, 791 Printamp, 792 Beaufroido, 793 Tarin, et 797 Lallemand, 798 Poncin, 799 Matz (Belges), avec 3.000 points) n'ont pas effectué la montée de la côte de Gometz-le-Châtel : à chaque groupe, un portefeuille offert par *Le Matin* ; - 24 ex æquo. 777 Fornier, 778 Lefebvre, 779 Vasseur, 791 Printamp, 792 Beaufroido, 793 Tarin, et 797 Lallemand, 798 Poncin, 799 Matz (Belges), avec 3.000 points) n'ont pas effectué la montée de la côte de Gometz-le-Châtel : à chaque groupe, un portefeuille offert par *Le Matin* ; - 25 ex æquo. 777 Fornier, 778 Lefebvre, 779 Vasseur, 791 Printamp, 792 Beaufroido, 793 Tarin, et 797 Lallemand, 798 Poncin, 799 Matz (Belges), avec 3.000 points) n'ont pas effectué la montée de la côte de Gometz-le-Châtel : à chaque groupe, un portefeuille offert par *Le Matin* ; - 26 ex æquo. 777 Fornier, 778 Lefebvre, 779 Vasseur, 791 Printamp, 792 Beaufroido, 793 Tarin, et 797 Lallemand, 798 Poncin, 799 Matz (Belges), avec 3.000 points) n'ont pas effectué la montée de la côte de Gometz-le-Châtel : à chaque groupe, un portefeuille offert par *Le Matin* ; - 27 ex æquo. 777 Fornier, 778 Lefebvre, 779 Vasseur, 791 Printamp, 792 Beaufroido, 793 Tarin, et 797 Lallemand, 798 Poncin, 799 Matz (Belges), avec 3.000 points) n'ont pas effectué la montée de la côte de Gometz-le-Châtel : à chaque groupe, un portefeuille offert par *Le Matin* ; - 28 ex æquo. 777 Fornier, 778 Lefebvre, 779 Vasseur, 791 Printamp, 792 Beaufroido, 793 Tarin, et 797 Lallemand, 798 Poncin, 799 Matz (Belges), avec 3.000 points) n'ont pas effectué la montée de la côte de Gometz-le-Châtel : à chaque groupe, un portefeuille offert par *Le Matin* ; - 29 ex æquo. 777 Fornier, 778 Lefebvre, 779 Vasseur, 791 Printamp, 792 Beaufroido, 793 Tarin, et 797 Lallemand, 798 Poncin, 799 Matz (Belges), avec 3.000 points) n'ont pas effectué la montée de la côte de Gometz-le-Châtel : à chaque groupe, un portefeuille offert par *Le Matin* ; - 30 ex æquo. 777 Fornier, 778 Lefebvre, 779 Vasseur, 791 Printamp, 792 Beaufroido, 793 Tarin, et 797 Lallemand, 798 Poncin, 799 Matz (Belges), avec 3.000 points) n'ont pas effectué la montée de la côte de Gometz-le-Châtel : à chaque groupe, un portefeuille offert par *Le Matin* ; - 31 ex æquo. 777 Fornier, 778 Lefebvre, 779 Vasseur, 791 Printamp, 792 Beaufroido, 793 Tarin, et 797 Lallemand, 798 Poncin, 799 Matz (Belges), avec 3.000 points) n'ont pas effectué la montée de la côte de Gometz-le-Châtel : à chaque groupe, un portefeuille offert par *Le Matin* ; - 32 ex æquo. 777 Fornier, 778 Lefebvre, 779 Vasseur, 791 Printamp, 792 Beaufroido, 793 Tarin, et 797 Lallemand, 798 Poncin, 799 Matz (Belges), avec 3.000 points) n'ont pas effectué la montée de la côte de Gometz-le-Châtel : à chaque groupe, un portefeuille offert par *Le Matin* ; - 33 ex æquo. 777 Fornier, 778 Lefebvre, 779 Vasseur, 791 Printamp, 792 Beaufroido, 793 Tarin, et 797 Lallemand, 798 Poncin, 799 Matz (Belges), avec 3.000 points) n'ont pas effectué la montée de la côte de Gometz-le-Châtel : à chaque groupe, un portefeuille offert par *Le Matin* ; - 34 ex æquo. 777 Fornier, 778 Lefebvre, 779 Vasseur, 791 Printamp, 792 Beaufroido, 793 Tarin, et 797 Lallemand, 798 Poncin, 799 Matz (Belges), avec 3.000 points) n'ont pas effectué la montée de la côte de Gometz-le-Châtel : à chaque groupe, un portefeuille offert par *Le Matin* ; - 35 ex æquo. 777 Fornier, 778 Lefebvre, 779 Vasseur, 791 Printamp, 792 Beaufroido, 793 Tarin, et 797 Lallemand, 798 Poncin, 799 Matz (Belges), avec 3.000 points) n'ont pas effectué la montée de la côte de Gometz-le-Châtel : à chaque groupe, un portefeuille offert par *Le Matin* ; - 36 ex æquo. 777 Fornier, 778 Lefebvre, 779 Vasseur, 791 Printamp, 792 Beaufroido, 793 Tarin, et 797 Lallemand, 798 Poncin, 799 Matz (Belges), avec 3.000 points) n'ont pas effectué la montée de la côte de Gometz-le-Châtel : à chaque groupe, un portefeuille offert par *Le Matin* ; - 37 ex æquo. 777 Fornier, 778 Lefebvre, 779 Vasseur, 791 Printamp, 792 Beaufroido, 793 Tarin, et 797 Lallemand, 798 Poncin, 799 Matz (Belges), avec 3.000 points) n'ont pas effectué la montée de la côte de Gometz-le-Châtel : à chaque groupe, un portefeuille offert par *Le Matin* ; - 38 ex æquo. 777 Fornier, 778 Lefebvre, 779 Vasseur, 791 Printamp, 792 Beaufroido, 793 Tarin, et 797 Lallemand, 798 Poncin, 799 Matz (Belges), avec 3.00



A droite, les pompes débitent sans arrêt,..

Notre rallye a remporté un gros succès d'engagements comme jamais aucune autre organisation en France n'en a eu. Si les éléments avaient été plus cléments dans la journée du 26, c'est plus de 850 concurrents que l'on aurait trouvé à l'arrivée. Malgré cela, c'est près de 600 qui furent classés représentant un parcours de plus de 100.000 kilomètres.



Purfina dispense..

La Société des Pétroles du Nord qui distille l'huile Purfina, l'huile que presque tous les concurrents adoptent actuellement, a tenu, à l'occasion de notre rallye, à s'associer d'une belle façon à notre effort et à fournir près de 30.000 francs de carburants... même aux concurrents qui n'avaient pas été classés, mais qui avaient un... disque.

## Notre Grand Rallye du Salon organisé avec le concours du journal

**Le Matin**

Nos lecteurs trouveront, pages 1393 et 1410, le classement complet de notre grand rallye du Salon de la Moto, pour lequel Le Matin nous a apporté un concours des plus actifs en offrant une somme supérieure à 10.000 francs de prix. Voici quelques instantanés pris à la Porte de Saint-Cloud où se fit la centralisation des concurrents.

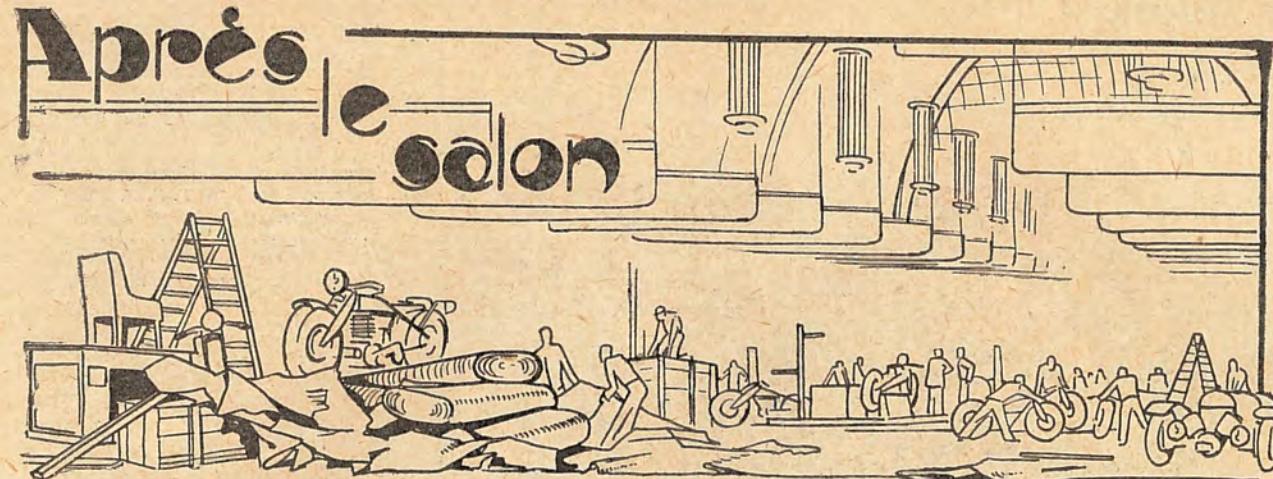
A gauche, on cale des bidons sur les porte-bagages.



Cette photo ci-dessous représente la centralisation au Pont Alexandre III. Nous crâmes jusqu'au dernier moment, que le Comité du Salon aurait accordé l'accès gratuit, surtout après la demande de pétition signée de tous les exposants, mais... les exposants de la T. S. F. n'auront sans doute, pas cru devoir accepter!...

Moto Revue rembourse toutes les entrées aux concurrents!...

Voici l'alignement des huit pompes qui ne cessèrent de fournir pendant une heure, et sans aucun embouteillage.



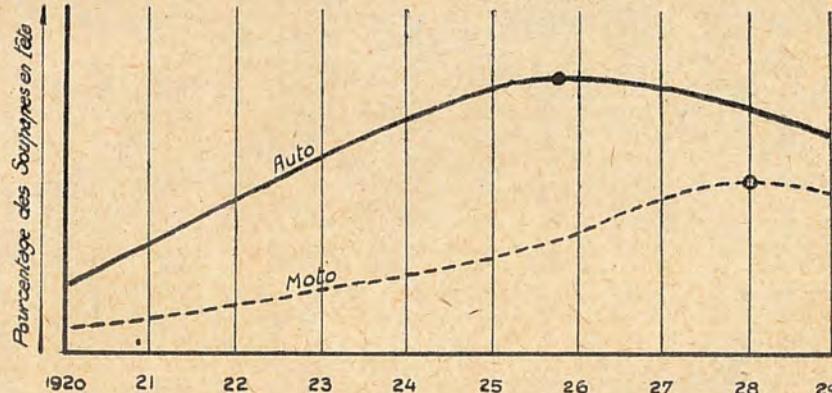
## Réflexions d'un grincheux, par MARC CHAUVIÈRE

Il est de règle, pendant le Salon, de se montrer optimiste, et la plupart de mes confrères trouvent que tout est pour le mieux dans le meilleur des mondes motocyclistes : les solutions nouvelles sont admirables et les anciennes aussi. Il ne faut faire aux constructeurs nulle peine, même légère, et le répertoire des qualificatifs est insuffisant pour exprimer l'admiration profonde que l'on ressent pour tous les constructeurs, sans exception.

Si vous le voulez bien, je vais jouer les Cassandre. Non pas que ce rôle me plaît tout particulièrement, mais parce qu'il n'est pas dans ma nature d'être facilement satisfait.

\*\*

Je crois que l'on peut diviser les constructeurs de motocyclettes en deux grandes classes ; d'une part, les industriels, les commerçants, ceux qui construisent les motocyclettes, non pas pour l'amour de l'art, mais pour le plus grand bien de l'industrie française et pour faire vivre de nombreuses familles d'ouvriers ; d'autre part, les artistes, les poètes, les rêveurs,



ANNÉES

ceux qui ont le feu sacré, ceux qui cherchent à créer une technique nouvelle.

Eh bien ! voyez si j'ai mauvais caractère, j'ai envie de reprocher aux premiers d'être trop terre à terre, et aux seconds d'être trop rêveurs.

La moto classique, qui n'a guère changé depuis cinq ans, comporte un cadre en tube d'acier, avec fourche élastique, un moteur monocylindre, une boîte de vitesses

indépendante, une transmission chaîne-chaîne.

La moto moderne est caractérisée par le chassis en tôle emboutie, fourche élastique, et peut-être (voyez que je suis peu difficile, je dis peut-être), par une suspension élastique à l'arrière, un bloc-moteur et une transmission « acatène ».

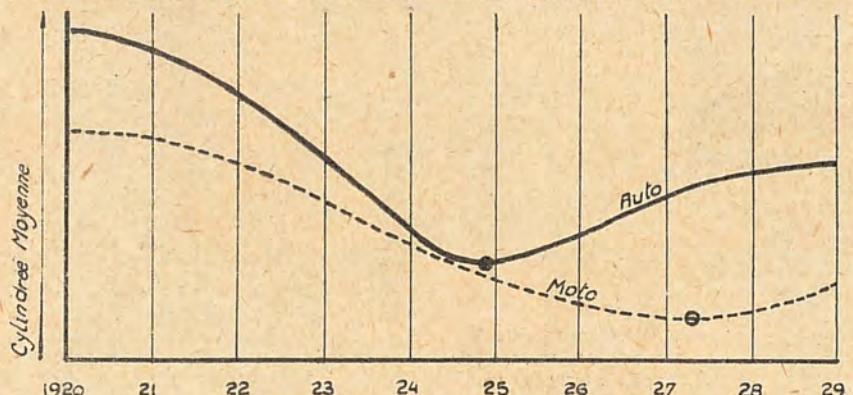
Bien entendu, entre la moto tout à fait classique et la moto tout-à-fait moderne, il y a un grand nombre de solutions intermédiaires, par exemple la moto à cadre en tube d'acier, mais à transmission par pignons.

Le problème est de savoir quel est le type de moto qu'il faut travailler.

\*\*

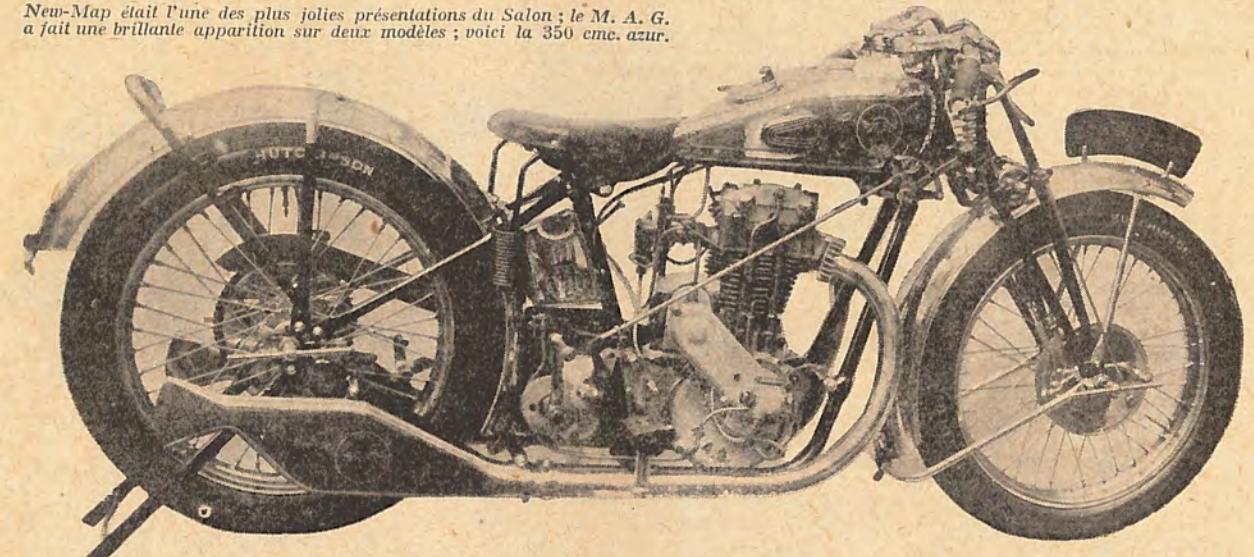
Je crois, pour ma part, à la formule moderne. La motocyclette classique me fait toujours l'effet d'une grosse bicyclette sur laquelle on a monté tant bien que mal un moteur. C'est un peu le même genre d'impression que je ressens lorsque je regarde les journaux sportifs des environs de 1900, et lorsque je vois les automobiles carrossées comme les coupés à chevaux de nos grand'mères.

La technique motocycliste a toujours suivi la technique automobile, mais avec un décalage de quelques années. Aux



Comparaison de l'évolution de la technique automobile et de la technique motocycliste : il ne s'agit bien entendu, pas de valeurs absolues, mais bien plutôt de valeurs relatives : voyez le décalage des courbes motos et autos.

New-Map était l'une des plus jolies présentations du Salon ; le M. A. G. a fait une brillante apparition sur deux modèles ; voici la 350 cmc. azur.



environ de 1922, au moment du succès de la soupape en tête sur les moteurs d'autos, les moteurs de motocyclettes conservaient la soupape en chapelle, même en course. Aujourd'hui, alors que la soupape en chapelle reprend ses droits dans l'automobile, nous voyons à ce Salon une floraison de soupapes en tête.

Depuis deux ans, et avec juste raison d'ailleurs, la construction automobile a réagi contre l'emploi de la petite cylindrée. Aujourd'hui seulement se dessine dans la construction motocycliste un très net retour en faveur des grosses cylindrées, coincant d'ailleurs avec le recul du moteur à deux temps trois lumières.

Mais il est deux points sur lesquels la construction motocycliste ne veut pas suivre la construction automobile : la transmission, le freinage. Toujours la chaîne, toujours le freinage indépendant.

Je m'explique mal, surtout en ce qui concerne le premier point, la répugnance que montrent nos grands industriels de la moto à cette solution.

Un constructeur m'invoque aujourd'hui le rendement. Le rendement de la chaîne est, paraît-il, supérieur au rendement de la transmission « acatène ».

Cela est peut-être vrai au laboratoire, à l'abri de la pluie et de la boue, mais je serais curieux de refaire cette même mesure de rendement d'une transmission après un *Six jours d'Hiver* de Moto Revue !

C'est peut-être attacher beaucoup d'importance à la question présentation, mais il me semble qu'une transmission sous carter est plus élégante. Et ne me parlez pas du prix de revient. Il est avant tout fonction de la série, beaucoup plus que de la solution employée. De toute façon, ce n'est pas une raison suffisante.

La plupart des cyclecars (à l'exception du Morgan), qui se sont inspirés de la construction motocycliste, ont disparu du marché. La plupart de ceux qui se sont inspirés de la voiturette se retrouvent encore aujourd'hui. (Ils ne sont d'ailleurs presque plus cyclecars, mais surtout voiturettes.)

Lorsque j'entreprends un constructeur sur ce sujet, celui-ci a deux arguments : d'abord, dit-il, il nous a fallu vivre et lutter contre la concurrence étrangère, et

nous avons combattu sur son propre terrain.

J'admettrai qu'il y a trois ou quatre ans, il fallait parer au plus pressé, mais il n'en est plus tout à fait de même aujourd'hui, et avec juste raison, la clientèle française fait confiance à la construction française. C'est maintenant le moment de reprendre notre personnalité.

En France, nous avons toujours passé pour avoir, en matière de mécanique, des conceptions très impersonnelles. Il est regrettable que ce ne soit pas tout à fait l'expression de la vérité.

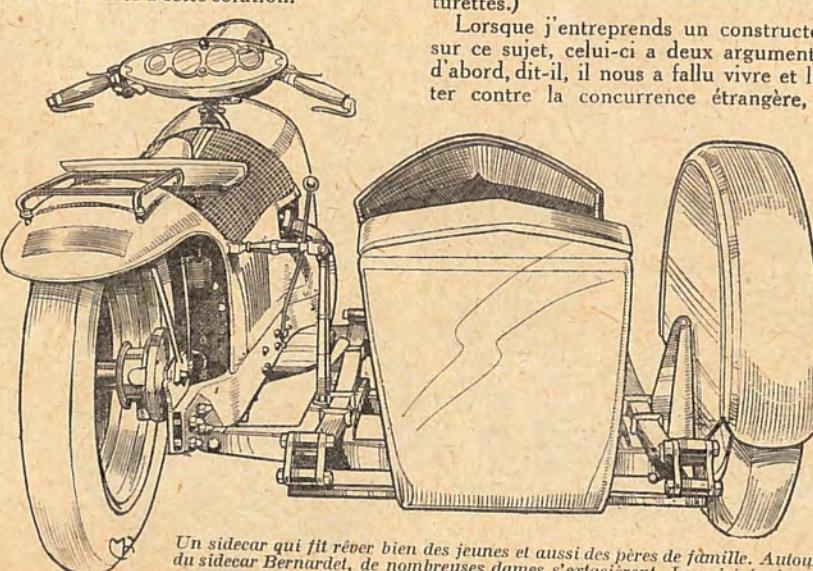
L'autre argument est celui-ci : ce que nous faisons marche très bien ; peut-être une solution nouvelle nous donnera des déboires, et pensez, pour nous industriels qui fabriquons en grande série, la gravité d'une erreur.

Je reconnaissais que la construction classique actuelle est remarquable. Pour ma part, j'ai fait cet été trois mille kilomètres sur une motocyclette qu'a bien voulu me prêter M. Vurpillot, et je n'ai pas pu la casser (je vous assure que c'est une référence). En trois mille kilomètres, pour tout incident, j'ai perdu une fois mon pot d'échappement.

Mais, ce n'est pas parce qu'une solution est bonne qu'il faut la conserver « ad vitam aeternam ». Il est de notre devoir de toujours chercher à faire mieux, et les solutions nouvelles, qui sont les plus logiques au point de vue technique, doivent donner de bons résultats au point de vue pratique.

Si le cadre en tôle emboutie ou la transmission acatène devaient donner des déboires, ce n'est pas la solution qu'il faudrait incriminer, mais l'ingénieur qui aurait conçu la machine.

\*\*



Un sidecar qui fit rêver bien des jeunes et aussi des pères de famille. Autour du sidecar Bernardet, de nombreuses dames s'extasiaient. Le voici équipant la Majestic

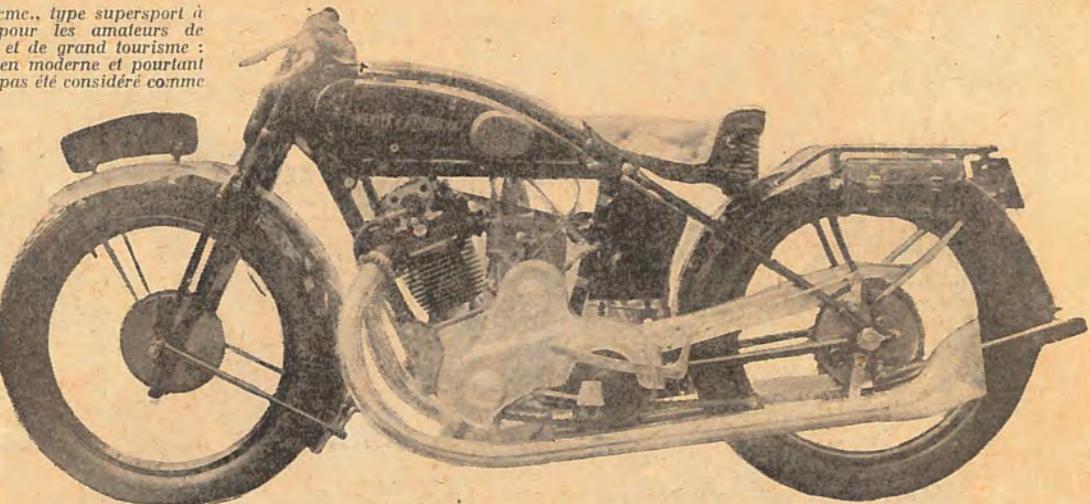
Ceci posé, vous allez me dire que la production de certains constructeurs a dû pleinement me satisfaire, et que j'ai dû facilement trouver au Salon la moto de mes rêves.

Ce n'est malheureusement pas vrai.

Koehler-Escouffier, 500 ccm., type supersport à double échappement, pour les amateurs de machines extra-rapides et de grand tourisme : voiez cette silhouette bien moderne et pourtant le réservoir en selle n'a pas été considéré comme indispensable : révolution ? Peut-être !

La moto de mes rêves n'existe pas... parce qu'elle est trop chère.

Mais je ne voudrais pas que cette phrase soit pour les partisans de la motocyclette classique l'occasion d'un triomphe trop facile. Si la moto moderne est chère, ce n'est



pas parce qu'elle est moderne ; c'est parce qu'elle est faite au compte-gouttes, prise dans la masse, et montée une à une.

Un cadre en tôle emboutie coûte dix fois plus cher si vous le voulez qu'un cadre en tube d'acier, mais cinq mille cadres en embouti doivent coûter deux fois moins cher que cinq mille cadres en tube. On peut en dire autant de tout le reste, et c'est là surtout où je voudrais en venir.

Le mal de l'industrie motocycliste, c'est le trop grand nombre de types que construit chaque firme. La plus petite marque se croirait déshonorée, si elle ne présentait pas une dizaine de modèles, depuis la bicyclette à moteur jusqu'à

Ne dites pas qu'un détail insignifiant

à l'hypersport quatre soupapes en tête. Les constructeurs sont convaincus que cette dispersion de la fabrication leur est nécessaire. Je n'en suis pas assuré.

Il ne faut pas oublier que la véritable clientèle de l'industrie motocycliste, ce n'est pas quelques gigolos qui veulent imiter Sprouts-Helder ou Gunnar Kalen. Ceux qui doivent faire vivre l'industrie motocycliste, ce sont les huit millions de propriétaires de bicyclettes, en France, qui commencent à trouver ridicule de pédaler pour aller au travail lorsqu'on peut, sans fatigue et sans effort, pour quelques sous seulement, faire le même trajet.

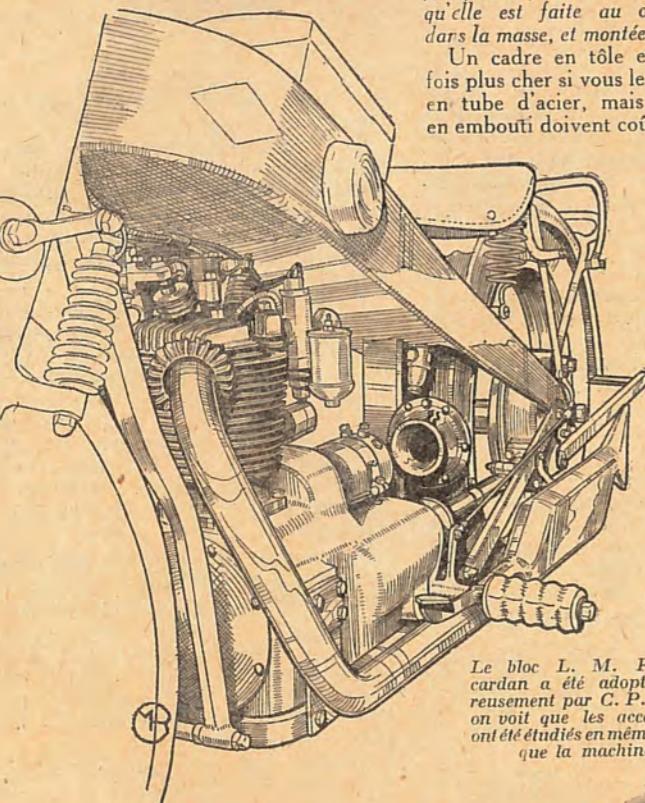
Relativement à l'automobile, la motocyclette est beaucoup plus chère, cela il faut l'avouer. Elle est plus chère parce que, lorsqu'un constructeur d'autos construit cinq cents voitures, le constructeur de motos n'en fait que cinquante.

La seule solution pour abaisser les prix de revient, c'est d'augmenter la production.

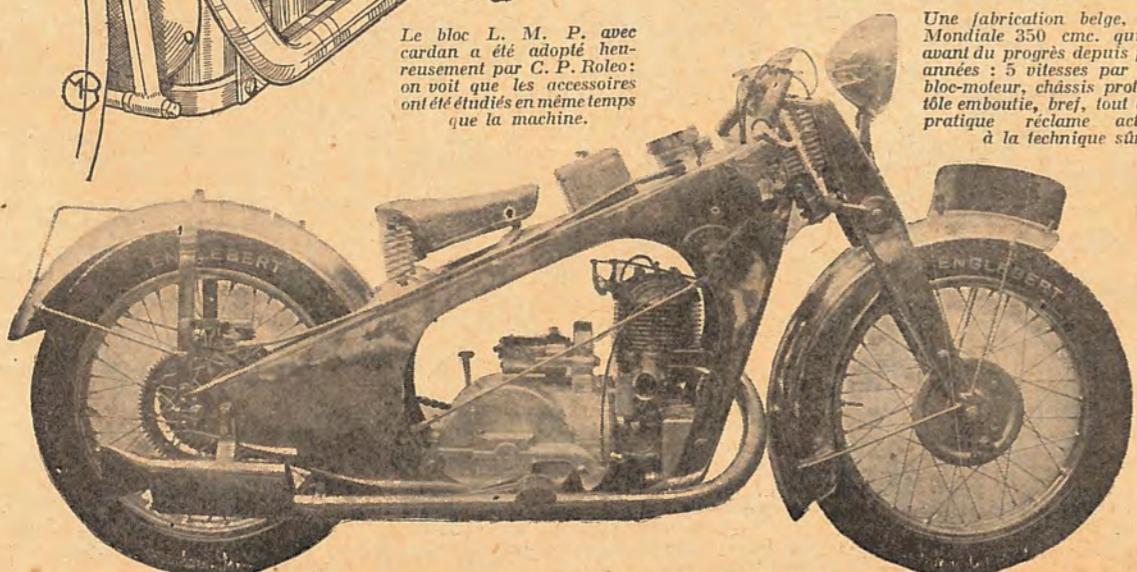
Pour augmenter la production, il faut réduire considérablement le nombre de types de véhicules construits.

Le bloc-moteur « Stainless »

Une fabrication belge, c'est la Mondial 350 ccm. qui est en avant du progrès depuis plusieurs années : 5 vitesses par friction, bloc-moteur, châssis protecteur en tôle emboutie, bref, tout ce que la pratique reclame actuellement à la technique sûre.

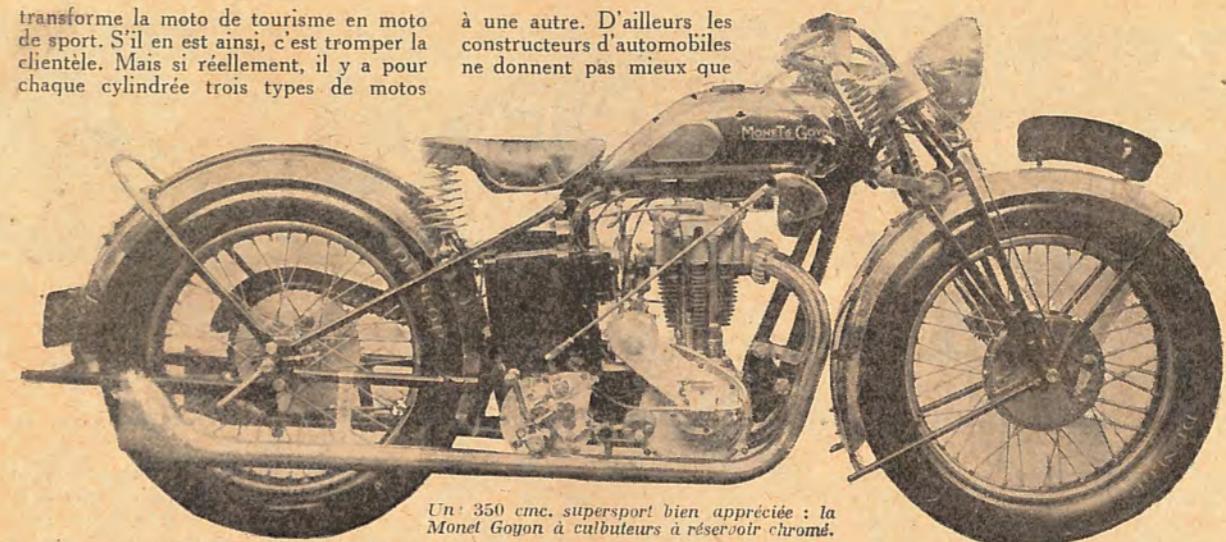


Le bloc L. M. P. avec cardan a été adopté heureusement par C. P. Roleo : on voit que les accessoires ont été étudiés en même temps que la machine.



transforme la moto de tourisme en moto de sport. S'il en est ainsi, c'est tromper la clientèle. Mais si réellement, il y a pour chaque cylindrée trois types de motos

à une autre. D'ailleurs les constructeurs d'automobiles ne donnent pas mieux que



Un 350 ccm. supersport bien apprécié : la Monet Goyon à culbuteurs à réservoir chromé.

differents, c'est trop compliquer la fabrication.

Si on construit en grande série, c'est le moment d'en profiter pour adopter d'emblée les solutions modernes, car il ne faut pas que la moto qui sortira par milliers d'exemplaires se démode au bout d'un an.

Or, j'en suis fermement convaincu, les solutions dites « modernes » se généraliseront. Je suis prêt à parier que d'ici cinq ans, et avant même, nécessairement, Terrot et Peugeot par exemple feront de la transmission acatène. Alors, pourquoi attendre ?

Oui mais voilà... il y a inertie considérable de grosses firmes, dictée par les frais formidables du passage d'une fabrication

solutions soient si lentes à s'imposer.

\*\*

Il eût été plaisant de voir l'industrie motocycliste, pour une fois, montrer la voie à l'industrie automobile. Il eût été plaisant de voir une de nos grandes marques sortir avant les autres une motocyclette originale. Ce n'est pas encore pour cette fois-ci. Consolons-nous en pensant que nous pouvons acheter (un peu cher d'ailleurs) d'excellentes motos robustes, honnêtes, vites si on le désire, et que nous sommes bien difficiles d'en vouloir encore plus.

Marc CHAUVIERRE.

ainsi d'un fonctionnement particulièrement silencieux, ce qui est difficile à obtenir dans le cas du bloc-moteur.

L'embrayage est à disques multiples traînant dans l'huile ; il offre cette particularité que tous les motocyclistes avertis apprécieront, de pouvoir être démonté avec une simple clé à molette, à l'encontre de certains blocs-moteurs, nombreux sur le marché, qui nécessitent pour cette opération un outillage spécial.

Le système d'embrayage peut être retiré simplement avec la main lorsqu'il est mis à jour après avoir enlevé son carter couvercle.

La boîte à vitesses en acier au nickel chrome est à trois vitesses et est du type à clabots, engrenages toujours en prise montés entièrement sur roulements à double rangée de billes, y compris le train intermédiaire.

Le graissage est d'un principe tout particulier. La pompe classique a été supprimée et remplacée par un disque capillaire tournant à grande vitesse dans le fond du carter muni d'ailettes de refroidissement, et formant réservoir d'huile. Elle est projetée par force centrifuge dans des auglets et, de là, conduite par gravité aux différents points à graisser.

L'avantage de ce principe réside d'abord dans sa simplicité ; plus de risque de désamorçage de la pompe ; utilisation de l'huile jusqu'à la dernière goutte ; épuration automatique de l'huile par centrifugation ; refroidissement parfait de l'huile de graissage.

Passons maintenant aux chiffres : La Rhony'x équipée du 350 ccm. Stainless atteint très facilement 100 kilomètres à l'heure au chronomètre et peut monter en prise directe des côtes de 8 %. On tient aisément le ralenti de 7 kilomètres-heure en prise directe.

La transmission du moteur à la boîte se fait par engrenages droits. L'angle de pression de ces engrenages est de 20°. On est assuré

Huile 1 lit. aux 1000 km.  
En 500 ccm., la même machine atteint 112 kilomètres et consomme 4 l. 5 d'essence aux 100 kilomètres ; sa souplesse est remarquable et une côte de 10 % est aisément avalée en prise.

Voilà en deux mots ce qu'il est possible d'obtenir avec de tels engins.

Si l'on songe qu'on peut en devenir l'heureux possesseur, respectivement pour 4.375 fr. et 4.875 francs, nul doute que la Société Rhony'x, qui a enregistré sur ces deux modèles des ordres considérables au Salon, ne reçoive dans le courant de l'année la juste consécration de ses efforts par un succès commercial complet.

Avez-vous vu...

L'avez-vous vu, ce guidon de la Triumph ? Non, sans doute, et c'est bien dommage, car vous auriez été surpris du soin et de la précision apportés à cette partie de la moto. Les attaches de manettes sont venues de construction, et la position et la facilité de commande qui en résultent n'ont de comparables que la libération et la netteté de guidon désormais partie intégrante et non abandonnée de la moto. Mais, l'avez-vous vu ?

Chez New-Map

M. Paul Martin, le constructeur de la New-Map, nous annonce la naissance d'une petite Jeannine-Marcelle, qui a fait son apparition en ce bas monde, le 24 octobre 1929. Souhaitons que lorsqu'elle sera grande, la Maison New-Map soit l'une des plus grandes constructions mondiales. C'est le meilleur voeu que nous puissions faire à la petite Jeannine.

Consommation : Essence 3 l. 8 aux 100 km.



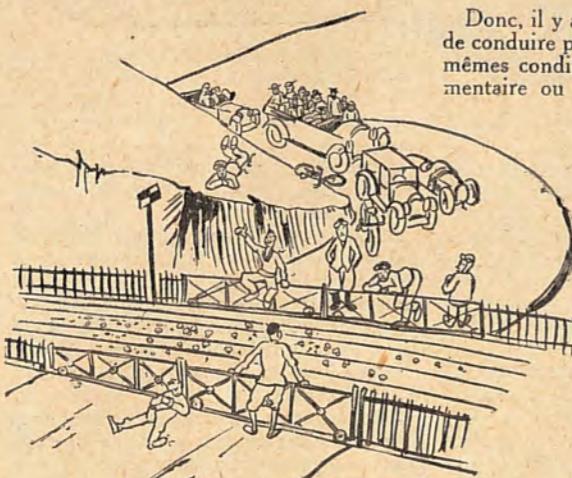
## L'Expérience de la Route

Par le Docteur R. IMBERT

Tous les motocyclistes expérimentés savent combien il est difficile de tenir une moyenne un peu élevée sur route, même en défaillant le temps des arrêts pour crevaison, changements de bougie, etc.

Sur de grandes distances, autant le 40 est assez facile à atteindre, autant un gain de quelques kilomètres est pénible à obtenir. Cette constante préoccupation de moyenne nous incite tous tant que nous sommes à marcher le plus rapidement possible pour gagner les quelques minutes que nous a fait perdre le méchant virage, une portion de route défoncée, etc.

Or, cette nécessité de pousser toujours, de pousser tant que ça peut dès que la route le permet, est certainement la cause initiale de la plupart des accidents de motos : elle conduit à rester constamment tangent aux conditions limites imposées par la route. Le moindre imprévu dans ces conditions peut déterminer l'accident, et

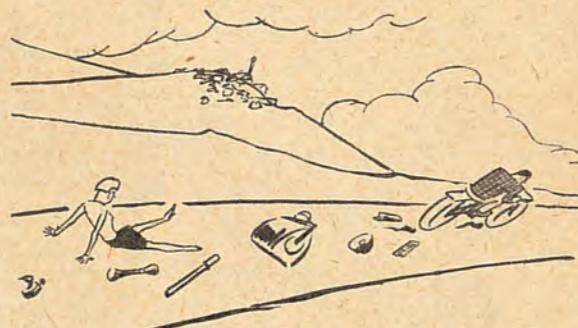


L'égalité de tous devant l'éternel... passage à niveau.



Vire sur le chapeau de roue est un art réservé aux as et aux... maladroits.

cependant on ne peut nier que certaines personnes arrivent à tenir des moyennes phénoménales sur de grandes distances, dans les courses dites de tourisme, et ceci assez fréquemment pour que l'hypothèse d'un coup de scène exceptionnel ne puisse être retenue. La plupart du temps, ceux qui sont capables de tels exploits sont ou deviennent des professionnels. Enfin, parmi les amateurs, certains arrivent à tenir des moyennes plus élevées que d'autres avec des machines identiques ou équivalentes.



...Quelle erreur de fixer ses accessoires avec trop de légèreté ou par du bricolage.

encore qu'il y ait quelques facteurs personnels à considérer. Un malade se laissera plus facilement entraîner dans une telle situation que d'autres, mais un individu moyennement adroit ne sera pas sensiblement plus mal placé que le meilleur.

Inutile d'ajouter qu'on ne peut voir là la preuve de leur valeur de conducteur : leur inconscience, seule est mise en évidence, ce qu'ils croient être du courage n'étant que l'inintelligence du danger.

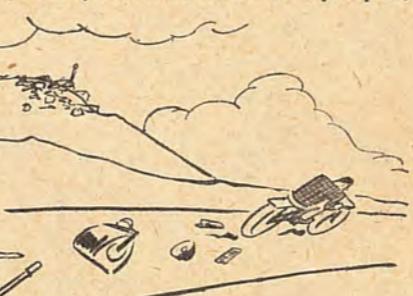
Donc, il y a d'heureux mortels capables de conduire plus vite que d'autres dans les mêmes conditions et sans danger supplémentaire ou à peu près pour leur personne. Quelles peuvent être les causes de leur supériorité ? Sans doute le sang-froid l'adresse, la vue, la souplesse de chacun intervient-elle, mais c'est surtout à mon avis un autre facteur que j'appelle l'expérience de la route.

On peut, en effet, concevoir deux catégories de chutes : celles qui sont fatallement déterminées par les circonstances extérieures, et celles qui résultent de faute ou d'imprudence

du conducteur.

Comme exemple des premières, je citerai le cas où un embûche vous force à couper obliquement un rail déchaussé, ou un piéton traversant dans vos roues, vous fait bloquer votre roue arrière sur un pavé gras, ou détermine une embardée aboutissant à la chute.

Evidemment il n'y a là, en général, qu'une question de chance ou à peu près,



leur conducteur. C'est la disposition matérielle des impedimenta qui domine la situation.

Pour ce qui est des accidents résultant de fautes de piétons ou de voitures à chevaux (qui sont assez voisines les unes des autres) un certain nombre peuvent être évités par un conducteur expérimenté : la psychologie du piéton est assez simple et le nombre de types d'accidents qu'il détermine réduit.

Il y a le piéton distrait, ou pressé, qui fonce tête baissée sans souci des véhicules. Si vous l'apercevez à temps, vous le reconnaîtrez facilement : la seule manœuvre consiste à passer derrière lui à tout prix, car s'il a peur en vous entendant, loin de s'arrêter, il foncera de toute sa



Cas angoissant et qui demande des réflexes héroïques...

vitesse sur le trottoir opposé et la rencontre aura lieu à moins que, pour l'éviter, vous ne vous sacrifiez. Il n'est pas très dangereux parce que sa conduite est précise et qu'il n'hésite pas.

Il y a l'hésitant, celui qui ne peut se décider à passer par crainte de l'auto qui arrive à 300 mètres, mais qui, aussitôt qu'elle aura passé, se jettera sous vos roues. Facile aussi à reconnaître, il est infinité plus néfaste que le précédent : aucune manœuvre ne peut être préconisée, il les déjouera toutes. Seul l'arrêt à peu près complet vous donnera la sécurité, car semblable aux poules dont il a la cervelle, il exécutera les traversées les plus fou-droyantes, les voltes les plus imprévues, les fuites les plus éperdues, les arrêts les plus brusques que lui permettra une musculature asservie au plus désordonné des systèmes nerveux.

Enfin, il y a le piéton modèle, celui qui vous entendant venir, souvent avant votre coup d'avertisseur, s'arrête net et vous regarde en face en vous indiquant bien qu'il n'a plus l'intention de bouger et qu'il se repose sur vous du soin de l'éviter, que

quitte à reprendre rapidement au-dessus si le changement de teinte était dû à une autre cause : revêtement refait, mais pas encore goudronné par exemple.

Faute d'expérience, un autre ne coupera pas et c'est lorsqu'il verra les nids de poule qu'on ne distingue qu'à quelques mètres qu'il rabattra ses manettes et bloquera ses freins, ce qui ne l'empêchera pas de rentrer à 70 dans les premiers défoncements où il cassera ses ressorts, fêlera son cadre, effondrera ses roues... s'il ne se retourne pas d'emblée.

Par contre, à la suite d'une chute dans ces conditions, ou même d'une menace de chute, s'il n'est pas de la catégorie des inconscients dont je parlais plus haut, il est probable que l'expérience lui sera profitable et qu'il ne chuterà plus dans des circonstances analogues.

Cette expérience ne s'acquiert qu'en roulant beaucoup et en tombant un certain nombre de fois, mais ceux qui commencent à la posséder reconnaîtront qu'ils ne sont jamais tombés plusieurs fois de la même façon. C'est toujours une traîtrise nouvelle du sol qui les surprend, et lorsqu'ils ont suffisamment roulé pour que toutes les circonstances classiques se soient produites, ils seront à peu près à l'abri de ces accidents jusqu'au jour où se présentera une cause nouvelle pour eux.

Inversement l'expérience permet de gagner souvent un temps précieux en évitant des ralentissements inutiles que le débutant, s'il veut être prudent, sera amené à admettre en pure perte.

Dans un tournant caché et inconnu, on arrive avec de l'habitude à deviner suffisamment sa nature pour le prendre à une allure assez rapide et cependant largement compatible avec le tournant. Le vieux conducteur sait d'avance, si ce tournant qui est en train de disparaître à sa vue, est dur ou non : évidemment il se trompe quelquefois, mais moins souvent que celui qui roule peu. Il sait mieux profiter des dénivellations de la route : une ornière en voie de formation fournit, lorsqu'on sait s'en servir, une aire relevée, qui permet de virer à une allure sensiblement plus

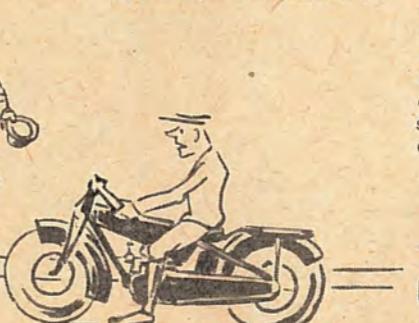


Le gros avantage des ornières puissamment creusées par les tombereaux est de vous guider d'une manière sûre, vers le but... non désiré !

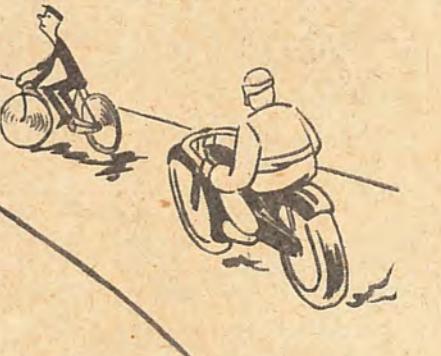
sa seule intention est de ne pas vous gêner. Celui-là mérite d'être décoré ! Rien à craindre avec lui, il se provoquera jamais l'accident ou ce sera par l'imprudence du conducteur.

Eh ! bien, avec un peu d'habitude, on arrive à prévoir suffisamment à temps la manœuvre d'un piéton quelconque pour éviter beaucoup de difficultés. Ici l'expérience du pilote commence à intervenir, mais c'est plutôt une expérience de ville que de route, et elle repose sur la connaissance de la psychologie du piéton.

Dans la deuxième catégorie d'accidents, se placent tous ceux que déterminent les



Un « régence » de la route : Passez les premiers, Messieurs les... motocyclistes !



Cycliste qui a lu (?) Moto Revue ou le voyage en « zig-zag » de Sexé.

considérable comme sur un petit vélo-drome en miniature.

La nature du sol ne trompera pas un vieux routier : il sait très bien, pour un

tournant, donné la vitesse qu'il peut imprimer à sa machine suivant qu'il est sur du goudron gras, un empierrement sec, ou une route boueuse.

Il y a des fermes au bord des routes, dont la disposition est telle qu'on a l'impression d'une vieille connaissance, alors qu'on les voit pour la première fois... et toujours vous en verrez sortir le même gamin incorrigible, qui traversera devant vos roues et se mettra à se tordre parce que vous aurez, par un énergique coup de frein, amorcé une superbe queue de poisson.

Le cycliste, également, mérite de la part du conducteur une attention toute particulière et si, dans beaucoup d'accidents auxquels ils participent, les chauffards et motards sont les grands responsables, combien de fois dans sa journée commet-il des imprudences qui pourraient lui être fatales sans sa chance, ou la bonne volonté des chauffeurs et motocyclistes conscients ? Quand le cycliste commet une faute, c'est presque toujours invariablement la même : passage de droite à gauche, plus rarement en sens inverse du moment où vous arrivez à son niveau. Rien de plus incohérent que sa manœuvre, mais si on y fait attention, on verra qu'elle est déterminée par la présence de sable dans lequel il dérape, ce qui tend à lui faire essayer l'autre côté, ou par la présence de trous, ou par la présence d'ombre du côté opposé en été et de soleil en hiver ; que l'automobiliste ne soupçonne pas l'existence de ces contingences, il n'est pas blâmable, mais excusable. Le motocycliste qui se débat dans des difficultés du même ordre est impardonnable de les ignorer. Souvent, vous évitez par l'observation attentive de la route, la manœuvre en apparence intempestive du cycliste que vous alliez dépasser

Enfin, il y a la préparation de la machine qui intervient dans l'obtention de moyennes élevées. Il ne suffit pas d'enfourcher sa machine, après avoir ajusté à la hâte, la veille entre 9 heures du soir et minuit, toute sorte d'accessoires plus ou moins héteroclites pour n'avoir plus qu'à rouler jusqu'à la fin de l'étape.

Avec ce procédé, votre moyenne élevée, exigeant une grande vitesse continue dès que la route le permet, vous sémerez sur la route vos accessoires et leur remise en place quand elle sera possible, rendra bien problématique la moyenne finale.

Je conserve, pour ma part, le plus triste souvenir d'une étape de 350 kilomètres faite dans ces conditions par suite d'un retard de livraison

#### Back' Spur Records

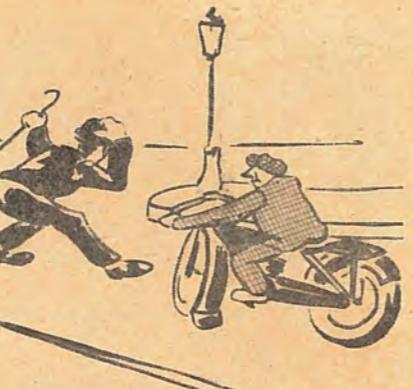
Le Back' Spur Records vient d'être érasé le 9 septembre à Victoria, en Australie, par une Triumph. Cette épreuve a lieu sur 24 heures sans arrêt. Le side-car qui a réussi cette performance était chargé d'un poids dénommé 24 stones, c'est-à-dire, 24 fois 14 livres. Il a réussi cette performance sans avoir reculé une seule fois dans les 78 côtes que comportait l'épreuve. Nous voyons dans une photo que nous donnons d'autre part : Vic Barclay, Pat Malone, Jack Morris

de ma machine et de la nécessité de profiter des vacances pour me déplacer : tous les cinquante kilomètres, je devais m'arrêter, prévenu par un son argentin que quelque accessoire abandonnait la partie.

Le premier, le compteur de vitesse quittait son poste (la lame du frein de direction) les vibrations devaient la lui faire paraître dangereuse pour la carie dentaire dont souffrent congénitalement ses engrenages. Quelques temps après, la molette dentée tournait et passant entre deux rayons de la roue arrière réussissait à décrire un demi-cercle sans avoir bloqué la roue, donc sans chute. Ecœuré de la sollicitude que je témoignais à ce précieux appareil, le miroir ne tardait pas à s'orienter agréablement le long de la verticale, tandis qu'un peu plus tard un des colliers de la bouteille d'acétyle rendait sa belle âme au dieu de la mécanique.

On peut évidemment arriver à fixer solidement les accessoires, mais tout de même pour être sûr de tenir une moyenne élevée ne mettez que le strict nécessaire d'accessoires sur votre machine... à moins que le constructeur ne les livre spécialement montés sur votre coursier. Tant que les accessoires seront de provenance diverse plus ou moins bien fixés par des brides dites universelles qui ne sont jamais sur le cas particulier constitué par la machine que vous possédez, plus vous mettrez d'accessoires et plus faibles seront vos moyennes, à moins que patiemment par des essais successifs vous n'assuriez expérimentalement le maintien de ces assemblages. En principe, un accessoire ne tient jamais du premier coup, d'où la nécessité de ne pas attendre l'étape décisive pour faire l'essai d'un accessoire.

En résumé, pour faire de la vitesse (la vraie, celle qui consiste à faire en peu de temps une longue étape inconnue), il faut d'abord marcher avec un plafond très



Laissez donc au piéton le temps voulu pour la réflexion...



Nids de poules : avec leur contenu, on fait l'omelette...

lanterne.

R. IMBERT.

souriant, et le contrôleur de l'A. C. U., Charlie Sahiberg, ainsi que le secrétaire Cliff Wilson, après la performance au pied du Black, à Fernshaw ; ces personnages sont à distinguer de gauche à droite.

#### Un anonyme lâche

Vous êtes si aimables avec vos lecteurs, lorsque l'on vous demande un conseil, que je ne puis me défendre d'en solliciter un.

Nous possédons ici à Bourg, un examinateur pour le permis de conduire, bourru et acerbe ; et à mon point de vue — serait-ce un excès

de zèle ?... — dépasse bien les bornes de sa profession ! Il exige de la part d'un candidat motocycliste un demi-tour dans un court rayon, sans caler le moteur, et sans mettre pied à terre.

Croyez-vous qu'il y ait faute lorsqu'un motocycliste met pieds à terre pour faire demi-tour ? Je crois plutôt que ce soit la une mesure de prudence et de sécurité de la part du conducteur.

A qui doit-on en référer pour faire respecter ses droits en ce cas ? — Un candidat mécontent.

## Modification prochaine au... Code de la Route

H.-P. BORENSTROK

On sait que le Ministre des Travaux Publics a annoncé récemment que de nouvelles dispositions du Code de la Route entreraient en vigueur le 1<sup>er</sup> novembre.

De ces nouvelles dispositions, l'une intéressera surtout les usagers de la route. Les autres qui concernent le freinage et l'éclairage sont plutôt, pour l'instant du moins, du ressort des constructeurs.

Le gros point c'est le retour à la priorité des routes nationales. La priorité à droite subsiste cependant, quand deux routes nationales se croisent ainsi que pour tous les croisements des routes secondaires. Mais attention ! Le texte que nous allons donner comporte un certain nombre d'atténuations.

*Art. 10. Bifurcations et croisées de Chemins.* — Tout conducteur de véhicules à animaux, abordant une bifurcation ou une croisée de chemins, doit annoncer son approche et vérifier que la voie est libre, marcher à allure modérée et serrer sur sa droite, surtout aux endroits où la visibilité est imparfaite.

Et, à propos de ces courses de grand tourisme, j'ajouterais encore :

Beaucoup de parents laissent volontiers leurs enfants s'engager dans ces courses, sous prétexte qu'il ne s'agit pas d'aller vite, mais de tenir une moyenne qu'ils jugent faible, et leur refusent énergiquement toute participation à des courses de vitesse. A ceux de qui l'intellect ne permettrait pas de juger entre les deux, je répondrai : comptez les morts de coureurs en course de vitesse (où les chutes sont pourtant

nombreuses), et comptez les bras et jambes cassés, et autres balivernes similaires dans les courses dites de tourisme. Ensuite concluez, sans chercher les raisons mystérieuses qui peuvent présider à ces statistiques, encore qu'un peu de bon sens et de réflexion ne puissent tarder à éclairer votre lanterne.

R. IMBERT.

Les belles routes de la « douce » France...

Le conducteur est tenu aux bifurcations et aux croisées de chemins de céder le passage au conducteur qui vient sur la voie située à sa droite.

Toutefois, en dehors des agglomérations, la priorité de passage aux bifurcations et croisées de chemins est accordée aux véhicules circulant sur les routes nationales.

Si on examine ce texte, on constate tout d'abord que la priorité de la route nationale n'est mentionnée que tout à fait à la fin et qu'elle n'est même donnée



Oh ! kolossal celui-là !...

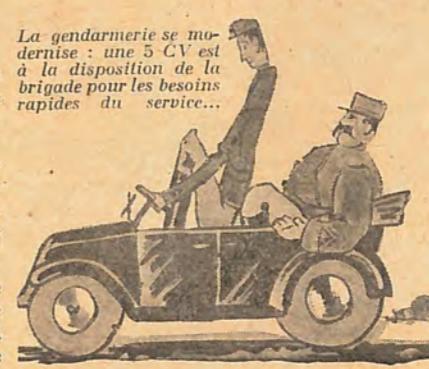


Les rois de la route : leurs Majestés le poivrot, la charrette à bras, la voiture de fourrage, le pasteur, maîtres incontestés de la route :



Les belles routes de la « douce » France...

La gendarmerie se modernise : une 5 CV est à la disposition de la brigade pour les besoins rapides du service...



nationale, n'aura pas assez ralenti pour éviter la collision. C'est donc plutôt une sorte de préséance qu'on accorde aux usagers de la route nationale plutôt qu'un droit absolu de priorité. Dans de telles conditions, l'avantage accordé est à peu près insignifiant. La satisfaction accordée par le nouveau texte est illusoire. Il eût été déjà mieux de se placer plutôt au point de vue des conducteurs arrivant sur la route secondaire et de leur imposer un temps d'arrêt avant de s'engager sur la route nationale. Mais combien eût été préférable la solution préconisée par un grand nombre de clubs automobiles :



La Commission de freinage et le candidat au diplôme de bon conducteur

## MOTO REVUE

déterminer de grands itinéraires ayant un droit de priorité et, d'autre part, signaler spécialement les croisements au moyen d'un signal très visible placé sur la voie secondaire et prescrivant de marquer l'arrêt avant de traverser la voie du grand itinéraire. Bien entendu, il eût fallu lier la priorité à la signalisation. Les dispositions actuelles ne donnent en somme satisfaction



A l'affût !...

à personne. Ce que le ministre nous accorde d'une main avec ce nouveau décret, il nous l'enlève de l'autre. Ce n'est pas certes que nous soyons partisans des chauffards qui considèrent comme contraire à leur dignité de ralentir et qui s'imaginent être les express de la route. Il sera toujours nécessaire de ralentir aux croisements et d'avertir, mais la sécurité ne peut venir d'un texte administratif. Ce qu'il faut, c'est une signalisation complète et une police routière efficace. Actuellement, notre signalisation routière n'est que réalisée d'une manière très incomplète et il est illogique qu'elle soit effectuée par des organismes particuliers. La signalisation des routes devrait être effectuée avec autant de soin et de discipline que celle des chemins de fer. En même temps que l'on travaille à la réfection de notre réseau routier, il faut travailler à sa signalisation. C'est une grosse affaire, cela est certain, mais c'est la seule manière d'arriver à la sécurité de la route, au moins si les conducteurs de tous les véhicules se conforment aux règlements.

Même, si on a la meilleure volonté du monde, il se peut fort bien qu'on ne sache pas si on va traverser une route nationale et il est, au surplus, des croisements qu'on ne peut voir que lorsqu'on s'y trouve déjà engagé. Et en second lieu, les conducteurs raisonnables (nous ne voulons pas dire ceux pour lesquels l'allure maximum est le quarante à l'heure, mais ceux qui proportionnent leur vitesse aux possibilités de la route sur laquelle ils se trou-

vent) ne peuvent que souhaiter l'apparition d'une police de la route vraiment qualifiée, ne sevrissant que contre les fautes graves et d'une manière énergique, au lieu de s'emboîter et de ne relever que des fautes administratives. Il faut pour cela, non pas tant une police nombreuse qu'une police active, sportive même et se déplaçant à grande allure. Et répétons une fois de plus que seule la moto permet l'organisation d'une police comme celle-là. N'est-il pas significatif que les Américains, chez lesquels la moto n'est pas très populaire, montent tout leur police routière sur des motos. Evidemment nombre de nos gendarmes et surtout de leurs chefs ont peur de la moto et préfèrent une petite voiture pèpère à une moto qui peut rouler à 160; mais, c'est cette dernière seule qui peut faire l'affaire. Nous sommes d'ailleurs persuadés qu'on recruterait facilement des motocyclistes parmi les jeunes générations élevées dans la pratique des sports et même parmi les jeunes gendarmes qui ne sont pas encore trop marqués par la déformation professionnelle. En somme, la nouvelle réglementation ne nous donne pas la route à grand trafic et à grande vitesse. De même qu'actuellement la

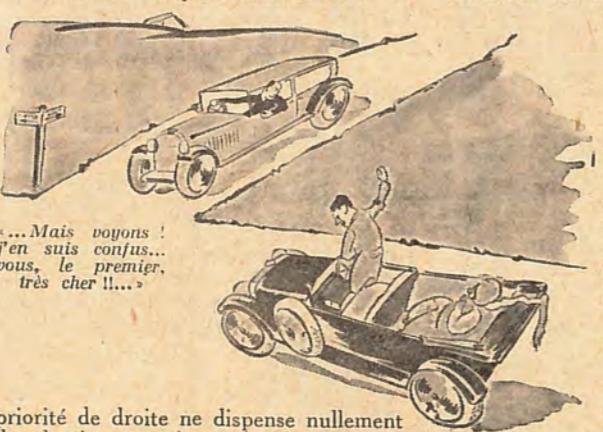
leur cela importe peu. Il y aura toujours des fous et des sages. Ces derniers observeront toujours la grande règle pratique qui est de marcher à une allure telle qu'on puisse s'arrêter sur une distance nettement inférieure à celle que découvre la vue. Il ne faut jamais courir aucune chance.

Les autres prescriptions partent aussi d'une excellente intention, mais au moins la première, nous voulons dire celle relative au freinage, n'intéresse que les constructeurs car on ne peut bien entendu, obliger à modifier des véhicules quand le Service des Mines les a reconnus comme pourvus de freins suffisants. D'ailleurs, un nouvel arrêté ministériel sera nécessaire pour déterminer les conditions exactes que doit remplir un système de freinage. Nous ne sommes que très médiocrement partisans de ces règlements techniques. La première raison, c'est qu'ils sont inutiles. Constructeurs et Public sont assez avertis de la nécessité d'un freinage efficace. Il y a même deux grandes vérités que tout le monde admet aujourd'hui. C'est que, pour réaliser de belles moyennes, il y a surtout deux qualités qui comptent, l'accélération et le freinage. Et, dans la publicité des constructeurs, on peut remarquer qu'on y attache beaucoup plus d'importance qu'à la vitesse maximum. Les systèmes de freinage ont été constamment améliorés et nous croyons qu'il n'y a

guère d'accidents provenant d'un freinage insuffisant (avec les voitures de type récent bien entendu). On peut aussi remarquer que les mêmes tendances se font jour dans la construction motocycliste. Nous comprendrions peut-être un règlement de cette nature si les freins n'avaient pas progressé, mais on peut dire qu'ils sont loin d'avoir été négligés. C'est seulement faute de réglage ou d'entretien que les freins d'une voiture actuelle deviennent insuffisants.

De plus, n'y a-t-il pas le service des Mines dont les ingénieurs sont assez grands garçons pour savoir si et freinage du chassis type qu'on leur présente est adéquat.

L'autre arrêté concerne l'éclairage qui devra répondre aux prescriptions et, en particulier, ne pas être aveuglant. Désormais les phares devront être estampillés. Ils seront soumis à l'examen du service des Mines dans les mêmes conditions que les chassis. C'est-à-dire qu'un type sera admis par le Service des Mines et que les phares de ce type porteront ensuite chacun une estampille attestant qu'ils sont conformes au type accepté. Dans un délai de 12 mois, toutes les voitures existantes devront avoir des appareils d'éclairage estampillés et d'un type réglementaire. C'est peut-être une bonne affaire pour les fabricants de phares, mais c'est un coup dur pour les automobilistes qui ont des voitures antérieures à la parution de



priorité de droite ne dispense nullement de ralentir, même si un véhicule est visible sur la gauche, de même la priorité sur la route nationale ainsi conçue oblige les conducteurs à prendre les mêmes précautions qu'aujourd'hui. Au fond d'ail.

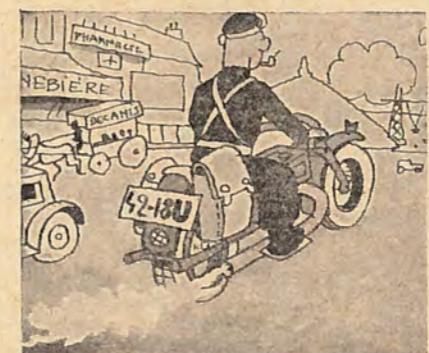


Un repos bien gagné : correction courtoise vis-à-vis du tombereau de jumier...

l'arrêté. Nous ne serions nullement surpris que l'estampille donnât lieu à la perception d'un droit, car tout en France se termine non par des chansons mais par des taxes.

Ces nouvelles modifications portent encore la marque de l'esprit administratif. Le mal viendra toujours qu'au sein des comités il y a, si on peut dire, des titres et non pas des hommes. Malheureusement les présidents de nos grands groupements touristiques sont peut-être des personnalités remarquables ou bien qui connaissent l'art de se pousser dans le monde, mais avec une expérience pratique de la

## MOTO REVUE



### ABRACADABRANTES ORDONNANCES !

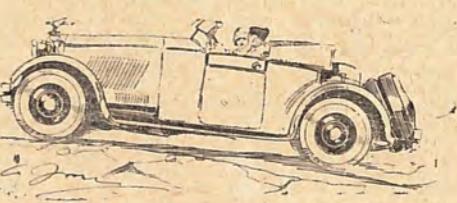
#### Trop de zèle...

par Frantz REICHEL

route insuffisante. Ils se croient omniscients et ne daigneraient pas prendre l'avis de gens qui roulent et qui conduisent eux-mêmes. Au lieu d'avoir un code pratique et qui pourrait tenir dans une page, nous avons un indigeste document administratif. Ce ne sont pas les papiers qui rendront jamais la circulation facile et réduiront le nombre des accidents.

Pour conclure, il vaut mieux attendre, avec un léger scepticisme, des louables intentions ministérielles le résultat, assez lointain, qu'elles comportent et aussi celui financier qui va nous échoir.

H.-P. BORENSTROK.



L'encombrement des voies parisiennes. — Les menaçantes conséquences d'une ordonnance. — Un appel aux automobilistes.

Nous lissons dans l'Ami du Peuple, sous la signature autorisée de notre confrère Franz-Reichel, les quelques lignes suivantes, auxquelles nous nous associons.

Nous voici donc dotés d'une nouvelle ordonnance en quatre articles et huit paragraphes qui doit être — sinon pour quoi aurait-elle été prise ? — la solution savante et définitive du problème de la circulation dans Paris, dans l'esprit de ceux qui la conseilleront, de notre distingué préfet de police qui l'a contresignée.

Nous avons qualifié ce document et ses prescriptions d'« abracadabrant ». Nous l'avons lu, relu et relulu. Nous n'avons pas changé d'opinion. Acquise dans le sport où l'on est si justement strict sur les questions de distance et de temps, une vieille expérience nous a permis d'apprécier les difficultés insurmontables que rencontrera l'application d'une réglementation qui, génératrice de gâchis, de conflits, d'irritation, portera préjudice à tant de commerces et de commerçants.

Cette ordonnance, il ne faut pas l'oublier, par le désordre qu'elle va provoquer dans l'usage de la rue, faite pour qu'on y circule ou s'y arrête selon que le besoin d'aller et de venir pour ses affaires ou ses agréments, comporte une opération qui nous a été annoncée : l'organisation dans certaines rues et places de parcs de stationnement dont l'exploitation sera concédée à une entreprise qui déjà sévit, ou à des entreprises similaires.

A ces combinaisons — si avantageuses pour quelques-uns au détriment de tous — l'initiative de l'Automobile Club de France a porté un coup droit. Pas plus que la suppression du bulletin vert, le régime de l'interdiction du stationnement ici et là, avec l'obligation d'utiliser — contre l'acquittement d'une taxe — des parcs concédés, n'est une solution du problème de la circulation.

C'est une nouvelle et alarmante manière de prélever un impôt injuste et multiple sur un mode de locomotion dont l'in-

dustry est une des gloires et des richesses de la France.

Les mesures annoncées, et celles promulguées auront leur répercussion sur la vente des automobiles qu'elles restreindront, et par conséquent sur la production de nos firmes qu'elles ralentiront.

Vous peignez le diable au mur, dirent certains.

Sans doute mais c'est que — excusez notre fatuité — nous voyons un peu plus loin que le bout du nez de nos conseillers municipaux.

Si dans quelques jours, quelques semaines ou quelques mois, nos constructeurs d'automobiles sont, par le ralentissement des ventes, contraints de débaucher dans leurs usines et de priver de leur gagne-pain et des ressources de leur famille, des milliers de travailleurs, il sera bien trop tard de déplorer le trouble social que des mesures insensées ont en vérité préparé.

Et ce qui nous surprend aussi, en l'occurrence, c'est la magnifique inaction des chambres syndicales de l'automobile en présence de réglementations qui peuvent avoir, qui auront une influence si déplorable sur l'activité et la prospérité de leurs industries.

Nous prétendons et ne cesserons de prétendre, d'affirmer qu'avant que soient prises des mesures restrictives vexatoires, iniques, ou que des impositions nouvelles viennent frapper le contribuable, tout doit être mis en œuvre pour adapter la



rue aux besoins de la circulation moderne, sans pour cela porter atteinte à la physionomie, à la beauté de Paris, si peu respectée déjà par notre édilité et l'administration.

La suppression des tramways. Leur remplacement soit par des autobus, soit par des autobus à trolley — tels ceux qui fonctionnent à Vitry ; la suppression des refuges, qui étranglent la circulation et la rendent spasmodique ; la suppression des terres-pleins aussi avec — là où ce sera nécessaire — l'élargissement des trottoirs ; l'interdiction à certaines heures des véhicules à marche lente : voitures à bras, attelages hippomobiles, qui — nous parlons des derniers — bénéficient d'un traitement fiscal de faveur, aujourd'hui que le cheval est, au rendement, une traction ou un transport de luxe ; l'organisation de transports aériens soit téléfériquement, soit par viaducs passant au-dessus des immeubles ; la signalisation d'itinéraires déroulant les véhicules des parcours encombrés.

Dans cet ordre d'idées il y a beaucoup à faire...

Contrairement à la géométrie, le plus court chemin, et le moins onéreux, d'un point à un autre n'est pas dans Paris la ligne droite.

Si le détournement au cadran du compteur 25 ou 50 centimes de plus au kilomètre, le client doit être persuadé qu'il lui vaudra moins de 25 centimes supplémentaires que les minutes perdues dans les barrages, aux croisements des rues ou aux traversées des places et carrefours. Gain de temps pour chacun et pour tous : réduction dans la consommation d'essence aussi. En vérité, bénéfice pour tout le monde.

Et c'est par de telles mesures qu'on arrivera, avec la bonne volonté intelligente de tous, à une circulation satisfaisante sans qu'il soit nécessaire de céder à une entreprise particulière l'exploitation scandaleuse du stationnement, telle celle qui opère autour de Longchamp et d'Auteuil, et sur laquelle nous aurons l'occasion de revenir.

Le coup a réussi une fois ; il ne réussira pas deux.

Frantz REICHEL.

Dr HIRSCHHORN

**La 1<sup>re</sup> Moto Utilisable**

HISTORIQUE

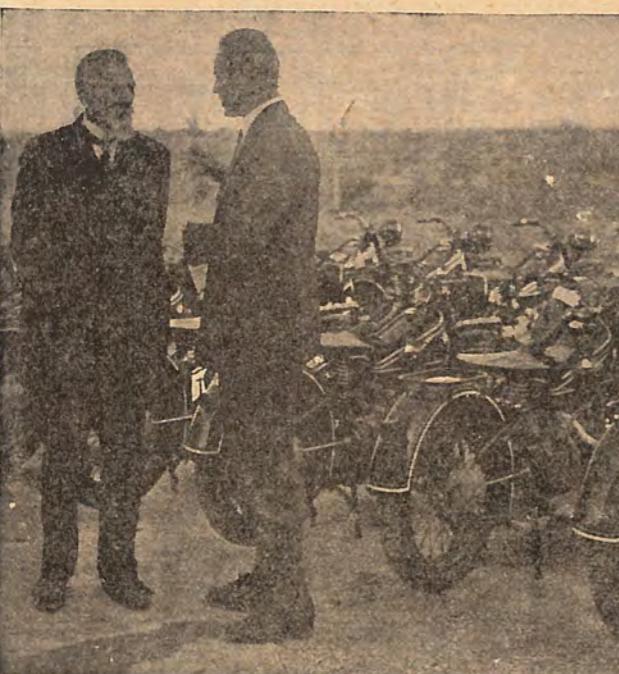
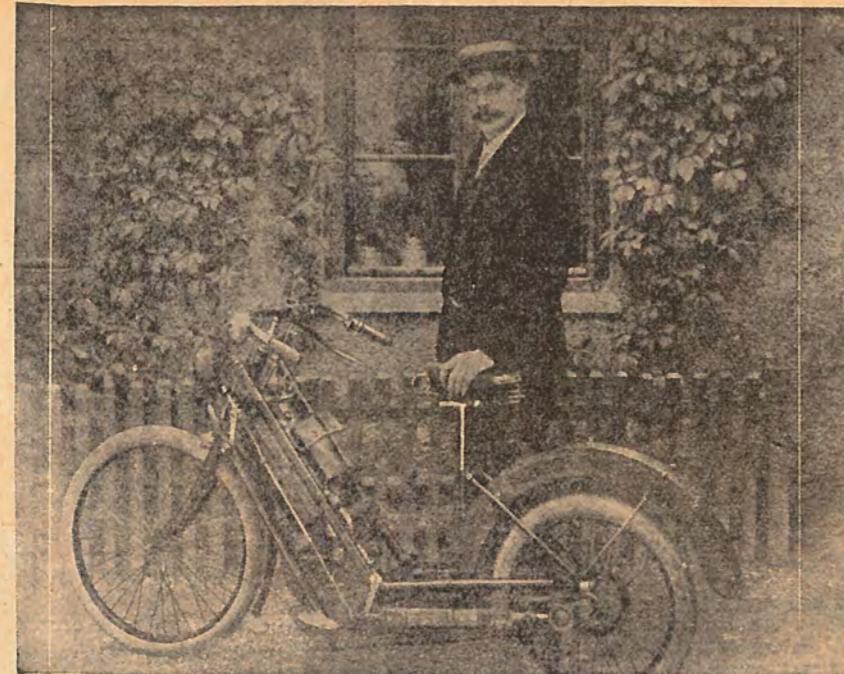
On ne sait guère en Allemagne, ni même à Munich que l'inventeur de la première motocyclette utilisable, Alois Wolfmüller, réside dans la capitale de Bavière. Dans les milieux motocyclistes de la France, le nom de Wolfmüller est connu depuis longtemps comme celui de l'inventeur de la première motocyclette pratique. Celui qui n'a pas eu l'occasion de voir cette machine au Deutsches Museum, à Munich, ne pensera qu'à Daimler, à la mention de l'inventeur de la motocyclette. Cependant, la motocyclette de Daimler, n'était qu'une construction d'essai qu'on ne réussit à faire rouler qu'une seule fois. Cette moto avait des « pneus » en fer, faisait 300 tours et avait une lampe à essence au-dessous de la selle pour l'allumage. Il ne pouvait donc pas être question d'une utilisation pratique.

Il en était autrement de la motocyclette de Wolfmüller. Il s'était mis en rapport avec Orto Lilienthal et ne songeait d'abord en 1894, qu'à créer un moteur pour des essais d'aviation. Il n'entreprit la construction d'une motocyclette que pour démontrer que cette idée était réalisable et pour s'assurer des fonds pour la solution pratique des problèmes posés par l'aéronautique. J'eus dernièrement le plaisir de voir M. Wolfmüller et il a bien voulu me raconter quelques événements de sa vie mouvementée.

Agé de 65 ans, il est encore plein d'enthousiasme pour les problèmes techniques qui le passionnent plus que jamais. On sait qu'il est une personnalité bien connue dans les milieux aéronautiques pour ses idées novatrices sur le vol à voile. Ce qui nous intéresse avant tout sont les détails qu'il a bien voulu nous communiquer au sujet de la première motocyclette utilisable. Wolfmüller avait cherché longtemps à mettre son invention en valeur en s'adressant aux usines de bicyclettes réputées de cette époque, comme Dürkopp, Kleyer, etc., ainsi qu'à l'armée autrichienne, sans trouver, cependant, assez d'intérêt pour ses idées. Il se résolut donc, en 1894, à créer, avec Hildebrand une usine à Munich. Voici les comptes-rendus des *Münchener Neueste Nachrichten* relatifs aux premiers essais :

1. *Münchener Neueste Nachrichten* Nr. 255 du 5 juin 1894 !

La bicyclette à moteur qu'on a réussi à mettre au point après des années de travail et d'essais et dont les Mü-



nchener Neueste Nachrichten ont déjà donné une description détaillée dans leur supplément de sport, a été essayé ce matin sur la piste près du Schyrenplatz devant un groupe d'experts et de personnes invitées. La machine fonctionne avec une remarquable précision et roule à chaque vitesse voulue. Le problème d'une bicyclette à moteur peut être considéré comme résolu par cette invention.

2. *Münchener Neueste Nachrichten* Nr. 256 du 6 juin 1894 : L'invention de la motocyclette, dont nous avons parlé dans le numéro précédent, suscite un intérêt énorme. Elle pourrait prendre une importance qui la relèverait au-dessus du rang d'un sport amusant. Avec une quantité d'essence qui coûte 75 Pf., on peut franchir 100 km. (de 20 à 30 km. par heure). Le pilote peut emporter avec lui la quantité d'essence nécessaire pour un parcours de 200 km. Au cours d'un tel trajet, il trouvera des stations où il pourra se ravitailler en essence. Il est évident qu'un moyen de locomotion avec une telle performance et dont les frais d'entretien sont très réduits, permettra des emplois les plus différents, par exemple, dans le service de poste, pour de

commis-voyageurs, des médecins de campagne, etc. L'invention, qui sera sans doute encore perfectionnée, pourra jouer un rôle très important là où il n'y a pas de chemins de fer et même à côté de ces derniers. Que ce soit de Munich que cet apport important aux moyens de circulation modernes prend son issue, nous semble particulièrement heureux.

Au cours de l'entretien, M. Wolfmüller me raconta que son usine de motocyclettes comptait déjà 830 ouvriers et 50 employés.

Nous fabriquons 10 motos par jour, que nous vendions au prix de M. 850. La motocyclette était du type à 2 cylindres à refroidissement par eau. Le réservoir d'eau était disposé au-dessus de la roue arrière en forme d'un garde-boue. La gravure montre nettement les organes principaux.

Les cylindres avaient un alésage de 90 mm et une course de 120 mm. Le poids de la machine avec l'essence, l'huile, la trousse d'outils et la lampe s'élevait à 84 kg., la puissance à 7 CV. Dès lors, j'utilisais un cadre ouvert dans le genre de la Scott actuel, mais je profitais également de l'intérieur des tuyaux du cadre. Dans les tuyaux supérieurs se trouvait l'huile, dans les tuyaux inférieurs circulait l'air chaud et l'air froid pour l'allumage par tube incandescent.

L'air chaud émanant du brûleur était amené dans le tuyau de cadre antérieur gauche jusqu'au couvercle de protection qui était placé à l'endroit où se trouve actuellement le phare.

**MOTO REVUE**

De ce couvercle, un autre tuyau allait au tuyau du cadre antérieur gauche dans lequel circulait l'air frais au brûleur. La disposition de ce couvercle permettait au brûleur de brûler malgré les chocs provenant des inégalités de la route, ainsi que des coups de vent. Un dispositif analogue, préservant le brûleur de l'extinction, manquait absolument à la motocyclette de Daimler. La manœuvre de ma moto se faisait de la poignée du guidon. Des revendications de mon brevet en fait mention, d'ailleurs, et prouve que ce mode de réglage pratique du moteur faisait défaut à la motocyclette de Daimler.

La transmission était également d'une conception singulière. Mon deuxième modèle conçu en 1894, avait une transmission à cardan et comportait une transmission spéciale pour voyager en pays montagneux. La pre-

mière motocyclette avait une transmission directe de la bielle à la roue arrière. Une tringle à caoutchouc était intercalée de sorte que la bielle était retirée avec le temps d'échappement. Une attention particulière était consacrée à l'allure régulière et exempte d'écoulement. Les motocyclettes primitives avaient des pneus avec des cellules à air, dites cellules de guêpe. Ces pneus se montaient avec de la poix qui s'échauffait à tel point qu'elle bouillait et fumait, ce qui nous obligea de revenir au pneu normal. Une machine établie pour un officier autrichien, et qui comportait des soupapes particulièrement grandes, réalisait une vitesse supérieure à 70 km. Dès cette époque, on entreprenait des traversées des Alpes. Il n'y avait pas encore de stations de ravitaillement d'essence, on prenait l'essence aux pharmacies. Pour 75 Pf., on recevait une quantité d'essence suffisante pour franchir 100 km.

Nous éprouvions beaucoup de difficultés dans la lutte avec la police qui se montrait plutôt hostile à nos premiers essais. Il fut interdit de rouler dans les villes, sous prétexte que la vitesse de la moto pourrait cause aux gens des attaques de nerfs.

L'usine ne florissait pas longtemps, car on préférait bientôt les types à allumage électriques. Tout de même, j'étais fier d'avoir réussi à réaliser l'idée d'une bicyclette à moteur et que la motocyclette allemande la plus moderne ait son lieu de naissance également Munich.

**De-ci..., de-là...****LE M. U. Gagny-Villemonde est créé**

Le 1<sup>er</sup> août 1929, une réunion de motoristes de Gagny-Villemonde créait un nouveau groupement dans cette région. Ce club qui a déjà un nombre important de membres et qui prépare ses sorties du printemps prochain a décidé une réunion le 13 novembre, au Siège social, Café de la Gare, Gagny, Tél. 818, à 21 heures. Accueil amical à tous ceux qui voudront venir.

**Réiproque**

Je ne vois guère ce que l'opinion du très puritain R. Fischback vient faire dans un journal motocycliste (N° 345, page 1318). Ne vous étonnez plus après, si, dans *La Vie Parisienne*, *Le Rire* ou tout autre journal, on attaque *Moto Revue* ou la moto, puisqu'on trouve la réiproque dans vos colonnes. (Tous, à notre revue, ne la partagent peut-être pas d'ailleurs...) Laissons à d'autres le soin d'émettre des critiques sur « les saletés... ordures... pornographies », etc. qui ont distract ce correspondant dans la lecture du récit de MM. Bastide et Cie, qui m'a fort intéressé, moi-même, humble motocycliste.

Louis ECKART.

**La réponse est précise et sèche**

A la suite des plaidoyers déjà parus, sur le tansad, dans *Moto Revue*, en voici un autre : Ma belle-sœur, qui fit du tansad durant sa grossesse, sur pneus 26 x 3 et assez longs parcours, n'a pas vu sa santé s'altérer, bien au contraire. Quant au bébé qu'elle mit au monde depuis, il stupéfierait certes tous les détracteurs du duo en moto, tant il est resplendissant de vie.

Ma femme, qui, il y a cinq ans, dut porter une ceinture pour dilatation d'estomac et descente légère des organes abdominaux, fait du tansad depuis plus de trois ans sur 26 x 2 1/2, d'abord, et sur 27 x 4 depuis.

Jamais elle ne s'est si bien portée qu'à présent. Ces troubles ont disparu.

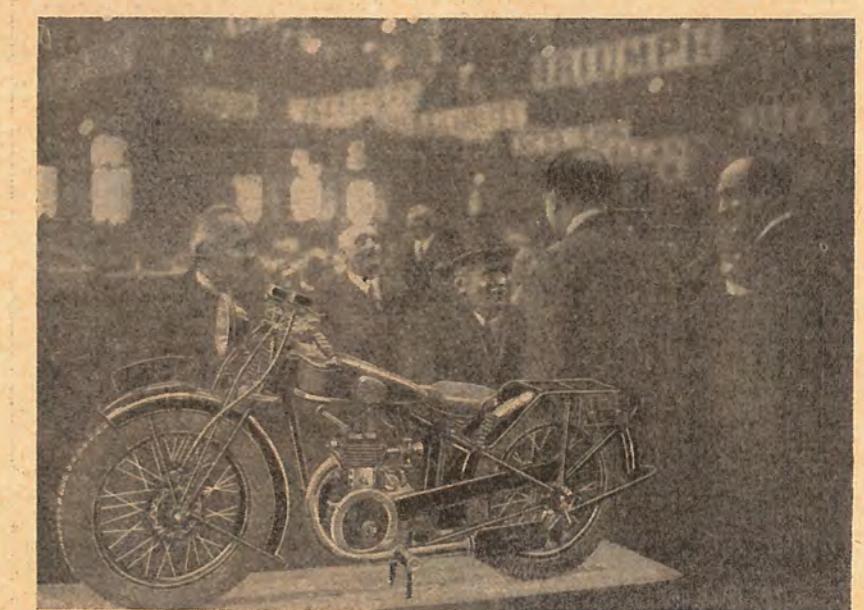
Abonné B 9715.

**Lui non plus...**

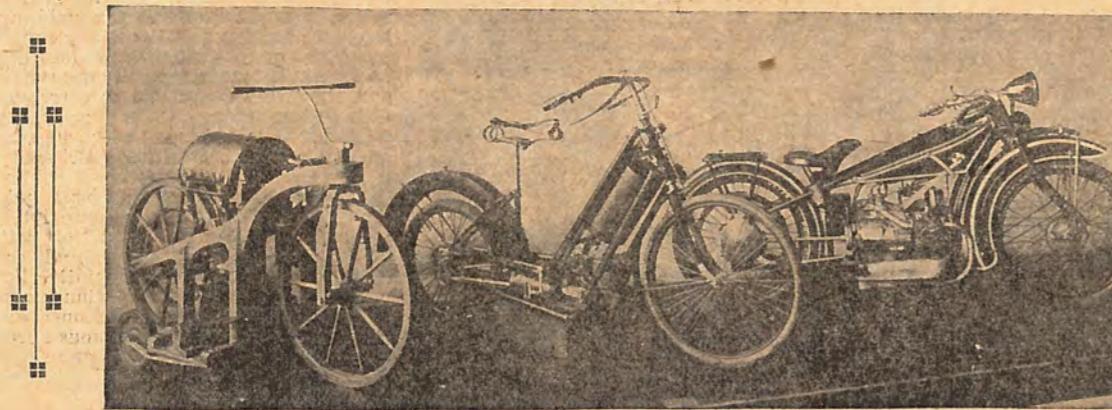
Ce lecteur nous envoie ce petit poulet, qui, au fond, nous a plu.

*Au sujet de l'annonce du fameux bloc 350 cmc*

*1<sup>er</sup> Bloc moteurs, un S à supprimer ;*



La visite présidentielle au Salon : au stand Stainless-Rhony's.





## Le courrier de la semaine

### Toujours au sujet des passages à niveau

Possesseur d'une moto 175 cm<sup>3</sup>, 2 HP 1/2, et revenant de chez un ami le dimanche au passage à niveau de Bouy, la barrière étant fermée, j'ai corré par trois fois en cinq minutes et attendu. La cabine du veilleur se trouve à environ deux mètres de la barrière. Quand je suis arrivé, le veilleur s'est levé et a regardé par la fenêtre à travers les carreaux, puis... s'est rassis. De là, j'ai corré par trois fois et commencé à m'impatienter, comme j'avais arrêté mon moteur, j'ai entendu le veilleur qui disait à une dame qui était avec lui dans la cabine : « Il peut toujours corner, celui-là, s'il croit que je vais lui ouvrir. » Chère Moto Revue, je lui aurai je ne sais pas quoi fait en l'entendant, mais étant seul je me suis abstenu et j'ai bien fait, je crois.

Enfin, je me suis armé de courage et prenant ma moto par la main, il m'a fallu passer par le portillon ; les voies étaient en réparation en face du portillon. J'ai eu toutes les peines du monde à passer, et, m'étant rentré, je vis ce veilleur... un goulard, et la dame qui était avec lui, se tordre de rire à la fenêtre en me voyant passer. Combien me suis-je retenu pour ne pas leur jeter des pierres ! De plus, je ne suis pas le seul dans ce cas. Un camarade y passant à 6 h. 1/2 du matin, il faisait jour pourtant, il fallut aussi qu'il passe par le portillon ; et combien de motocyclistes d'ici sont dans le même cas !

Chère Moto Revue, étais-je en droit de faire ouvrir et que faire d'autre en cas de refus ? car étant responsable en passant au portillon. Quand donc fera-t-on cesser cet état de chose ?

Qu'aurais-je donc fait si j'avais eu une 500 cm<sup>3</sup> ? car j'avais déjà toutes les peines à passer une 175 cm<sup>3</sup>.

Par contre, je te signale une barrière où on peut se présenter à toute heure de la nuit, corner une seule fois et attendre... une minute pour avoir la barrière ouverte. Combien de fois y ai-je passé ? Ce brave homme mérite les remerciements de tous mes frères motocyclistes et mérite vraiment d'être signalé à tous : Barrière de Mourmelon-le-Petit. Par contre, éviter toujours autant que possible celle de Bouy.

Roger DARSONVAL.  
Mourmelon.

R Portez plainte auprès de la compagnie. Le garde-barrière devrait vous ouvrir. C'est la 20<sup>e</sup> fois que nous répondons ainsi.

### Conscience professionnelle

Je tiens à te signaler que si beaucoup de constructeurs sont consciencieux, tous malheureusement ne le sont pas.

Possesseur d'une 350 cm<sup>3</sup> depuis cinq mois, par conséquent encore sous la garantie, huit jours après la livraison par un excellent agent du boulevard Edgar-Quinet, une fuite d'huile se déclarait à la pompe. Sur conseil d'Ancelin, j'emmène la machine chez le constructeur : l'on me refait (soi-disant) un joint ; deux jours après refuite. Je remmène la machine (même travail, gratuit également) et comme la fuite persistait toujours, je la rapporte une troisième fois, cette fois-ci coût 12 francs. Je demande la raison de cette modeste facture, vu que les deux premières fois je n'ai pas payé. L'on me répond qu'on avait jugé bon, les deux premières fois, de ne pas faire payer, mais que cette fois-ci c'était nécessaire ? Alors, chose que j'aurais dû faire de suite, j'ai fait faire la réparation par Ancelin, changer le joint

de la pompe et distribution, le tout additionné d'hermétique et depuis, cela tient.

Le Gall, Paris (14<sup>e</sup>).

### Le Démon dé la moto qui pousse...

Poussé par le démon motocycliste, j'ose tout : j'ose même vous déranger pour une petite affaire très personnelle pour laquelle je crois que vous me serez très utile. Je suis élevé dans une école connue ; je possède mon bac sciences complet, deux années de mathématiques spéciales. Voulez-vous me chercher et trouver si possible un travail que je puisse faire de façon satisfaisante et qui pourrait m'occuper pendant les heures de liberté que me laisse l'école : soit, tous les soirs de 16 h. 30 au lendemain 8 h. 30 ; le jeudi après-midi et tout mon dimanche. Je ne serai à Paris que jusqu'en juillet prochain et avant cette date, je voudrais avoir en ma possession au moins 6.000 francs dont vous devinez la destination : (Usine X, prix de la 350 cm<sup>3</sup>, quatre-temps dont je rêve). Aucun travail ne me rebute, ni sale, ni peu aristocratique : j'aime le cambouis sur mes mains, et une seule idée me guide : je veux gagner ma moto. J'ai beaucoup de confiance en vous et il ne se peut pas que vous abandonniez un motocycliste qui sa petite deux-temps ne satisfait plus. — Écrire, pour ceux qui s'intéressent à ce petit ardent : Moto Revue : A... 3110.

### Notre Numéro du Salon a remporté un gros succès...

Il est certainement bien mieux que l'an dernier. Il y a dans ce numéro spécial une documentation que l'on ne trouve que dans ce numéro spécial. Les articles de *La Moto et la Femme*, par Arlette Latour, *La Chanson de route des motards* (paroles et musique de Waechter), *Les acrobates à moto*, *Les Motos d'entraînement*, *Un beau voyage chez les Centraux*, etc... et à cela ajoutez les contes illustrés de grand-père Pruvost, *Le Petit Poucet*, *Le Chat botté*, *Le Petit Chaperon rouge*, *La Belle au bois dormant* et *Cendrillon*, etc., etc.... 240 pages, et cela pour 10 francs.

Il reste quelques milliers de numéros encore. Les demandes seront servies jusqu'à épuisement... et, en tout cas, si tout ne partait pas, aucun numéro ne sera vendu au rabais. Qu'en se le dise bien.

Pour l'étranger, ajouter le prix du port soit 2 fr. 25 pour l'Union Postale, et 4 fr. 50 pour les Pays tels que l'Angleterre, la Suisse, etc., à tarif postal double.

### Pneus exagérés...

C'est sur votre intéressant article sur la Moto de *Tourisme* du N° 337 du 24 août.

Vous montrez un bel optimisme justifié par les progrès de la moto. Ces progrès permettent aujourd'hui la moto à n'importe qui. Par exemple, à un novice comme votre serviteur d'aller de Nîmes à Paris, de Paris à Argenton et Caen, retour par le même chemin

Le client sans expérience est le plus important pour l'industrie motocycliste. Vous conviendrez facilement que c'est la grande diffusion dans le public qui fait la popularité de la moto et la prospérité actuelle de cette industrie. Or le public est composé de novices.

J'crois que ce public, nécessaire au progrès de la construction des machines, devrait être écouté par les constructeurs. Il ne faut pas dissimuler que si le progrès passé est honnête, il reste beaucoup à faire.

Votre correspondant n'a peut-être pas tort de se plaindre de la position recroquevillée. Les longues étapes donnent une douleur sensible au genou et à la cheville. Il faudrait pouvoir allonger la jambe. Peut-être faudrait-il des repose-pieds moyens ? Quelle que soit la solution, il convient de la chercher et non de commencer par déclarer que le problème est inexistant.

Dans le même ordre d'idées, le confort n'est pas satisfaisant. J'ai une selle souple et des pneus de 27 x 4 sur ma 250 cm<sup>3</sup>. C'est déjà bien, mais sur mauvaise route, l'impression est désastreuse. La faute en est surtout aux routes et à l'incurie de l'Etat D'accord ! Mais le problème existe. Il faut chercher. Suspension arrière ? sans doute. En attendant une solution ultra-simple. En voyant comme ma 250 cm<sup>3</sup> supporte les 27 x 4, je conclus :

1<sup>o</sup> Que toute 350 cm<sup>3</sup> de tourisme devrait être livrée avec pneus de 715-115 ou 720 x 120 ; 2<sup>o</sup> Que toute 500 cm<sup>3</sup> de tourisme devrait être livrée avec des pneus d'auto de 730 x 130 ou 740 x 140 ou plus.

Vous m'objecterez que le poids de l'auto par roue est plus considérable. D'abord il faut compter sur la moto deux fortes personnes et les bagages. Ensuite, le pneu de moto assume à lui seul la suspension.

Il y a encore bien des détails moins importants. L'éclairage est une nécessité. Aucune moto ne devrait être livrée sans éclairage.

Le ravitaillement en essence donne des ennuis, surtout avec les deux-temps. Il est rageant d'avoir un réservoir de 10 litres trop juste qui vous interdit de ravitailler à 10 litres. La perte de temps devient importante lorsque le deux-temps oblige à consommer du mélange. Cette opération malpropre répétée tous les 100 kilomètres arrive à perdre une heure en trois ou quatre fois.

Ne dites pas que la moyenne ne doit pas être la hantise du touriste. La hantise, non ! mais un abaissement de la moyenne est une augmentation des frais.

Comparez avec le voyage en chemin de fer. Vous partez le soir, vous arrivez le matin ; achat du billet, frais accessoires : néant.

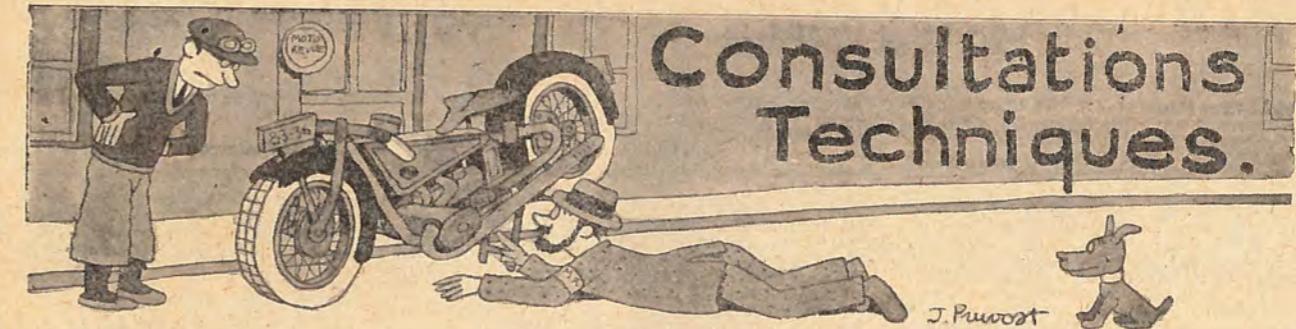
En moto, vous allez moins vite que le train. Vous voyagez de jour. Frais accessoires : trois repas et souvent une nuit d'hôtel. Si votre moyenne vous empêche d'arriver le soir chez vous, c'est une seconde nuit d'hôtel qui vient s'ajouter avec petit déjeuner.

C'est à croire que les constructeurs ne montent pas leurs machines. Vous connaissez bien l'embarras du motocycliste arrêté pour une cause quelconque. Il se promène sa machine à la main sans savoir où la poser. La mettre sur sa béquille est une gymnastique athlétique. En ville on a le trottoir toujours trop bas. En route, rien !

Aucune moto un peu lourde — et toutes sont lourdes à l'heure actuelle — aucune moto de tourisme, ne devrait être vendue sans seconde béquille d'arrêt sous le moteur.

Vous avez raison de vous féliciter des progrès actuels, à condition de ne pas encourager les constructeurs à en rester là. Il mantrait vite un optimisme bête.

Jean LECERF, abonné N° A. 6.171.



### Avez-vous vu la bougie ?

Possesseur d'une moto P. 107 depuis juillet 28, équipée d'un carburateur Zénith à une manette et d'une magnéto S. E. V. à avance variable. Je voudrais savoir : 1<sup>o</sup> d'où provient un bruit métallique (bruit analogue à celui que l'on ferait en frappant sur les ailettes du cylindre avec un morceau d'acier, qui se produit lorsque, étant en 3<sup>e</sup>, je veux accélérer. Quelquesfois même je l'entends en 2<sup>e</sup>, lorsque la machine peine un peu).

2<sup>o</sup> La magnéto est à avance variable, mais j'ai beau placer la manette au maximum ou au minimum, le résultat est le même, c'est-à-dire que le régime du moteur ne varie pas, et pourtant le mécanisme ou du moins la came de rupture varie de position. Je n'ai pourtant jamais été avancé à l'allumage ? sinon la perte de puissance ne pourrait s'expliquer que par l'usure (segments, ovalisation du cylindre etc.) Un embrayage qui patine et qui ainsi permet au moteur d'embrasser est naturellement mauvais pour le moteur.

### LA COUR ROYALE

#### du TOUR SME 1929

Les rois et les as du Tourisme 1929, sont

### INDISCUTABLEMENT

ceux qui ont résisté à la démolisante épreuve :

PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS  
Leur nombre est réduit à 32.

Boutillier, Bernard, Baudart, Bourgois, Calvet, Dumoulin, Debay, Carré, Fouchy, Golaz, Gruyère, Mahaud, Maisonneuve, Louis, Lardenois, Leroy, Mourat, Marciau, Naas, Péan, Pousset, Quenette, Richard, Renaud, Schneider, St rny, Reisser, Simon, Marguit, Bobs, Dino, Boura.

32 as du tourisme en France !

### Puis-je insinuer

Sur l'article que vous avez fait paraître sur le Grand Prix de l'U. M. F. vous dites : « Il est incontestable que deux marques dominent actuellement en course Sunbeam et Velocette — sans méconnaître la vieille supériorité du moteur anglais, grâce à des années d'expérience, puis-je insinuer qu'il y a certain moteur Mag, une certaine Maison Motosacoche, qui s'est octroyé le Grand Prix d'Europe 350 et 500 devant Velocette et Sunbeam en 1928. Sauf erreur, en 29, le T. T. Belge en 350, le circuit de Dieppe : au circuit du Maroc, à celui de Lyon, nous voyons notre vieille connaissance Richard sur Peugeot. Ensuite à la page 356, vous dites : « Remarquons que même en Angleterre, au moins en 500 et 350, la victoire revient à une machine assemblée : vraiment la 500 Dodson n'a-t-elle pas un moteur Sunbeam ? qu'en pensez-vous ? Puis, page 782, c'est Sexé qui, au sujet du Salon de Genève, nous parle des moteurs dont le volant a un plan de rotation perpendiculaire à l'axe de la machine. Avouons que, pendant un essai de la Wanderer à cardan et cadre rigide en tôle, nous n'avons pas réussi, dit Sexé, à sentir les oscillations transversales, malgré une attention très grande ». Je ne suis pas de l'avis de Sexé, car j'ai essayé moi-même une Wanderer, bien avant son article ; or, j'ai constaté qu'à 20 h l'heure en prise, les oscillations étaient sensibles, mais qu'on s'habitue très vite à ce phénomène. Voilà, c'est tout pour aujourd'hui.

Colin Paul, abonné 82541.

Elle refuse complètement de marcher ma Francaise-Diamant 250 cm<sup>3</sup>, 2 temps, type F 3, graissage sous pression ; alors connaissant ton obligeance et ta compétence, j'ai recours à toi ; voici les faits : j'ai fait revenir de la maison F. D. une bielle et un vilebrequin neufs, les anciennes pièces ayant été mises hors d'usage par suite d'un grippage, j'ai remonté tout de l'ordre après ajustage soigneux, calé la magnéto 3 millimètres avant le point mort haut : coups de kick, impossible d'aprir une explosion, j'ai essayé de toutes les manières : calage à 1, 2, 3, 4 millimètres, rien et j'ai une bonne étincelle à la bougie, j'ai nettoyé carburateur à fond, et passé l'essence dans le carter-moteur puis vidangé, j'ai essayé de mettre en marche en courant ; même pas une explosion. J'ai changé de bougie, mis une Jam mica, une Gilardoni, une Colin, toujours rien ; j'en ai même mis deux, une à la place du décompresseur, les deux reliées par un fil isolé, mais las de « pomper » sur le kick j'ai recours à toi, si tu pouvais me dire d'où ça vient, je t'en serais infiniment reconnaissant.

Etes-vous sûr d'avoir une bonne compression, cela étant encore plus important pour un deux temps que pour un quatre temps. N'avez-vous pas de joint qui perde ? Pour vous en assurer, versez de l'huile sur les joints et voyez en faisant tourner le moteur au kick starter s'il n'y a pas de bulles. A notre avis c'est dans un mauvais ajustage de segments ou dans un joint defectueux qu'il faut chercher la cause de la panne. Il n'y a en effet aucune raison de soupçonner le carburateur et la magnéto puisque vous n'y avez pas touché. Nous ne nous dites pas si vous avez l'avance variable. Dans ce cas vous pourriez sans doute porter ce maxima à 5 millimètres. N'auriez-vous pas monté par mégarde votre piston à l'envers

A nos lecteurs :  
Pourquoi n'avez-vous pas lu  
L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE ?

### Multiples causes

J'ai une 350 Magnat Debon qui consomme énormément en tansad environ 6 litres aux 100 km, et 2 litres d'huile aux 600 km : elle monte les forces côtes avec difficulté et je suis souvent contraint de mettre la 1<sup>re</sup> (toujours en tansad) est-ce normal ? je trouve que le moteur manque de puissance et le moteur cogne pour passer la 3<sup>re</sup> vitesse.

Georges MENTON.

La consommation d'essence est trop forte. Celle de l'huile est plus normale.

Nous ne nous dites pas de quel type de moteur il s'agit, de quelle année, ni l'usage de la machine. La compression est-elle bonne ? c'est là le premier point. (Vérifier la compression à chaud et non à froid, vérifiez par la même occasion l'état de vos ressorts de soupapes. Si votre moteur n'a pas été décrassé depuis deux ou trois mille kilomètres, décalmez-le. Il est possible aussi que votre bougie ne convienne pas : bougie plus froide).

Il y a de multiples causes de cognement, si les roulements du moteur n'ont pas de jeu, soupçonnez un excès d'avance à l'allumage ou un excès d'air.

DELAHAYE, Paris.

R Nous nous plaçons au point de vue des courses de 1929 et non de celles de 1928, sinon on pourrait dire que vous avez entièrement raison. Nous reviendrons sous peu sur cette qualification de soupapes. Si votre moteur n'a pas été décrassé depuis deux ou trois mille kilomètres, décalmez-le. Il est possible aussi que votre bougie ne convienne pas : bougie plus froide).

En ce qui concerne la Wanderer, nous ne pouvons décider, Sexé et vous, êtes d'accord : le résultat seul compte.

## Le Grand Rallye du Salon (Voir page 1393)

robinet-filtre Rapido ; - 96. 651 Choisis, avec 625 Plaiz, 526 Papillon, 536 Richard, 537 Julot, 568 Theret, 569 Legros, et 905 Bachmann, 906 Mouillet, avec 1.000 points (n'ont pas effectué la montée de la côte de Gometz-le-Châtel) : un fétiche Rozaz à chacun des groupes.

19. 598 Van Parys, 599 Delafay, avec 998 points ; 20. 523 Dutter, 524 Guillard, avec 994 points ; 21. 562 Deumaz, 563 Ledran, avec 990 points ; 22. 592 Couture, 593 Bettignies, avec 987 points ; 23. 507 Jungbluth, 508 Seror, avec 986 points ; 24. 665 Theret, 567 Etaix, avec 960 points ; 25. 921 Appert, 922 Soyer, avec 952 points ; 26. 559 Derimay, 561 Galars, avec 950 points ; 27 ex aequo. 532 Grillon, 533 Dury et 534 Laville, 535 Masset, avec 918 points ; 28. 589 Even, 591 Lejal, avec 913 points ; 30. 503 Vranchen, 504 Barta, avec 880 points ; 31. 909 Descourtis, 911 Maillet, avec 874 points ; 32. 501 Tassart, 502 Dallay, avec 820 points ; 33. 656 Despeix, avec 500 points (+ 19) : un portefeuille offert par *Le Matin* ; 34. 706 Cazal, avec 500 points (+ 21) : un étui à cigarettes offert par *Le Matin* ; 35. 679 Otti, avec 500 points (- 32) ; 36. 672 Duday, avec 500 points (+ 35) ; 37. 768 Armand, avec 500 points (+ 38) ; 38. 665 Fouache, avec 500 points (+ 42) ; 39. 658 Nudelman, avec 500 points (+ 44) ; 40. 685 Quantin, avec 500 points (+ 53) ; 41. 627 Félix, avec 500 points (+ 65) ; 42. 631 Collette, avec 500 points (+ 76) ; 43. 681 Guildeaud, avec 500 points (+ 99) ; 44. 655 Marion, avec 500 points (- 132) ; 45. 657 Arsenigo, avec 500 points (+ 141) ; 46. 643 Corret, avec 500 points (- 135) ; 47. 677 Schlächter, avec 500 points (+ 151) ; 48 ex aequo. 520 Aramis ; 639 Lavalle ; 662 Boué ; 668 Le Moullec, et 925 Maraud, avec 500 points ; 53. 659 Pichot, avec 497 points ; 54 ex aequo. 663 Guignon, et 919 Hennion, avec 487 points.

56. 901 Deparday, avec 486 points ; 57. 694 Laumonier, avec 483 points ; 58 ex aequo. 647 Richard, 633 Aucclair, avec 475 pts ; 60. 691 Epinay, avec 470 points ; 61. 674

## Liste des prix offerts par MM. les Constructeurs ou Fabricants

Primes offertes par Maglum aux groupes 421 à 423 : un Maglum record ; 297 à 299 : un phare code Maglum ; 367 à 369 : un phare code Maglum ; 434 à 436 : un phare code Maglum ; 701 à 703 : un phare code Maglum ; 777 à 779 : un phare code Maglum.

Primes offertes par Forton aux groupes 701 à 703 : un Forton.

Primes offertes par D. S. Malterre aux groupes 297 et 299 : un bon de 100 francs en espèces pour les deux.

Primes offertes par Dollar aux numéros 782 : un bon de 500 francs en espèces ; 707, 708, 709 : un bon de 300 francs en espèces pour le groupe.

Primes offertes par Gillet Herstal aux groupes 291 à 292 : une paire de pneus pour les deux ; 295 : une enveloppe ; 793 : une enveloppe ; 797, 798 et 799 : une chambre à air pour le groupe ; 124 : une enveloppe ; 116 : un tansad ; 449 : un tansad ; 485 : un tansad.

Primes offertes par Automoto aux groupes 257 : un tansad ; 398, Mme Wenger : un poudrier chromé.

Primes offertes par F. N. aux groupes 483 : 300 francs en espèces ; 322 à 323 : 200 francs en espèces pour les deux.

Primes offertes par Styl'son au groupe 623 : un bon de 500 francs en espèces.

Primes offertes à Motosacoché aux groupes 367-368-369 : 450 francs pour le groupe plus une somme de 100 francs aux passagers et pour le 297 une somme de 50 fr. pour le passager.

Prime offerte par Gnome et Rhône aux groupes 783 : un bon de 1.000 francs de marchandises à prendre dans les magasins Gnome et Rhône ; 421 à 422 : un bon de 200 francs pour les deux ; 701 à 703 : un bon de 300 fr. en marchandises pour le groupe.

Prime offerte par les Etablissements 625 Plaiz, 526 Papillon, 536 Richard, 537 Julot, 568 Theret, 569 Legros, et 905 Bachmann, 906 Mouillet, avec 1.000 points (n'ont pas effectué la montée de la côte de Gometz-le-Châtel) : un fétiche Rozaz à chacun des groupes.

Thounnie, avec 448 points ; 62. 665 Le Foll, avec 445 points.

## Machines les mieux équipées pour le tourisme

394 Genoux : un sifflet échappement offert par MM. Touchet et Dupieux ; 707 Rasser : un sifflet échappement offert par MM. Touchet et Dupieux ; 359 Laurençon : un carburateur Gurtner.

## Machines les plus propres

257 Gi-toeddi : un fétiche Rozaz, une bretelle Maglum ; 679 Otti : un fétiche Rozaz, une bretelle Maglum ; 276 Gomet : un fétiche Rozaz, une bretelle Maglum. N'ont pas été pointés dans les contrôles d'arrivée et sont considérés comme ayant abandonné :

251 Reumaux, 252 Chabonat, 253 Lombardin, 273 Morailon, 494 Ponce, 495 Fontan, 621 Dubourg, 675 Chomat, 713 Senoze, 788 Pillot, 789 Guillot.

## Un peu de patience

Nous prions nos aimables participants de prendre un peu de patience pour leurs prix. Nous mènerons cette liquidation avec la plus grande célérité. Les prix seront à la disposition des bénéficiaires en nos bureaux à partir du 15 novembre, date à laquelle les chefs de groupe pourront faire retirer leurs prix. Ceux de province sont priés de les faire prendre, mais ces prix ne seront remis que contre signature du chef de groupe ainsi qu'il a été stipulé sur nos précédents numéros. Cette signature devant nous servir de quitance. Les prix en espèces seront reçus remis en un chèque au nom du chef de groupe.

Pour toute communication concernant le rallye, porter sur l'enveloppe la mention *Grand Rallye du Salon* et joindre un timbre de 50 centimes s'il y a lieu à réponse de notre part.

Prime offerte par Dunlop au groupe 487 à 489 : un chronographe pour le groupe. Prime offerte par Saroléa aux groupes 481 à 482 : un bon de 100 francs en espèces pour chacun ; 153 : un bon de 100 francs en espèces ; 121 à 123 : un bon de 200 francs en espèces pour les deux.

Primes offertes par Hydra au groupe 297-298 : un chandelier électrique Hydra pour les deux ; 103 : une aviette Hydra. Primes offertes par Mortagne au groupe 117-119 : un bon de 500 francs pour les deux ; 299 : un bon de 200 francs en espèces.

Prime offerte par Magnétos France aux numéros 182 et 147 : à chacun une magnéto France, type Z.

## Un incident...

Nous nous en voudrions de ne pas signaler l'effort accompli par deux trimoteurs qui ont fait le grand Rallye du Salon à la même cadence que les motocyclistes solos.

Comme toujours, ces deux trimoteurs étaient conduits par les deux « as » que sont Couture et Bettignies, et si leur classement n'est pas aussi près de la première place bien qu'ils soient en excellente posture, cela tient à un incident joyeusement triste :

Primes offertes par Peugeot aux groupes 731 à 733 : une pendulette, un bronze, un porte-mine ; 521-522 : un bronze, une pendulette.

Primes offertes par Triumph au numéro 767 : un bon de 100 francs en espèces.

Prime offerte par Saint-Martin Automobile au numéro 202 : un bon de 500 francs en espèces.

Prime offerte par Soyer au numéro 275 : une garniture complète de pneus.

Primes offertes par Terrot à chacun des chefs de groupe suivants : 781, 421, 181, 737, 367, 121, 381, 371, 101, 387, 291, 202 : une pendulette ; 147, 487, 481, 297, 767, 154, 741, 431, 701, 321, 384, 191 : un portefeuille ; 257, 707, 117, 731, 151, 434, 357, 497, 294, 184, 301 : un stylo.

Primes offertes par A. F. A. aux groupes 297 à 299 (classé 11<sup>e</sup> ex aequo) : un bon de 50 % de réduction sur les spécialités A. F. A. ; 741 à 743 (classé 20<sup>e</sup>) : un bon de 50 % de réduction sur les spécialités A. F. A. ; 184 à 186 (classé 30<sup>e</sup>) : un bon de 50 % de réduction sur les spécialités A. F. A.

Prime offerte par les Etablissements

Thounnie, avec 448 points ; 62. 665 Le Foll, avec 445 points.

## Machines les mieux équipées pour le tourisme

394 Genoux : un sifflet échappement offert par MM. Touchet et Dupieux ; 707 Rasser : un sifflet échappement offert par MM. Touchet et Dupieux ; 359 Laurençon : un carburateur Gurtner.

## Machines les plus propres

257 Gi-toeddi : un fétiche Rozaz, une bretelle Maglum ; 679 Otti : un fétiche Rozaz, une bretelle Maglum ; 276 Gomet : un fétiche Rozaz, une bretelle Maglum. N'ont pas été pointés dans les contrôles d'arrivée et sont considérés comme ayant abandonné :

251 Reumaux, 252 Chabonat, 253 Lombardin, 273 Morailon, 494 Ponce, 495 Fontan, 621 Dubourg, 675 Chomat, 713 Senoze, 788 Pillot, 789 Guillot.

## Orifices d'aération

## Niveau d'essence

## Fils de fer

## Oeillets

## Tube

## Rondelle

## Fils de fer

## Cheville

## écorchée

## Soupapes cassées

## 1

## 2

## 3

## 4

## 5

## 6

## 7

## 8

## 9

## 10

## 11

## 12

## 13

## 14

## 15

## 16

## 17

## 18

## 19

## 20

## 21

## 22

## 23

## 24

## 25

## 26

## 27

## 28

## 29

## 30

## 31

## 32

## 33

## 34

## 35

## 36

## 37

## 38

## 39

## 40

## 41

## 42

## 43

## 44

## 45

## 46

## 47

## 48

## 49

## 50

## 51

## 52

## 53

## 54

## 55

## 56

## 57

## 58

## 59

## 60

## 61

## 62

## 63

## 64

## 65

## 66

## 67

## 68

## 69

## 70



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

#### Vraie famille

1<sup>o</sup> A La Rochelle, Moto Sports, 4, rue de la Ferté. Accueil cordial; on garde la machine pendant que je visite la ville; au retour, on retire d'une machine neuve une pièce qui me manque et qui fait défaut en magasin.

2<sup>o</sup> A Poitiers. Venant de Paris (vers Bordeaux) évitez de contourner la ville. Passez par la gare, suivez le tramway; place d'Armes : stop. Y débouche la rue Magenta. Au n° 1, chez Besson, ce n'est pas un commerçant, c'est un cuisinier qui vous accueille comme un frère, une patronne qui sait sourire et vous gâter, des serveuses aimables. Menu de mon dîner du 13 septembre (un vendredi! jour maigre!) : potage *ad libitum*, thon frais avec mayonnaise *ad idem*, veau rôti aux tomates, poulet rôti laitue, salade, fromage, 4 fruits, 4 gâteaux,  $\frac{1}{2}$  vin excellent. Total 12 francs.

Plus de chambre libre, mais on me gare ma moto gratuitement. Une vraie famille!

..., à Colombes.

#### Motocyclistes avisés

Quoique fervent de la Gnome je suis obligé de reconnaître l'amabilité et les bons soins apportés par M. Hartmann, agent de Terrot, place de la Fontaine, à Saulieu, dans ses réparations. Motocyclistes, retenez cette adresse si, sur la route, il vous arrive un pépin. Travail soigné. Prix modique.

Abonné 4716.

#### Le Carnet de la L. N. M.

##### Région Sud-Est

Aix-les-Bains. — Rest. av. ch. : Au Petit Trianon, 58, avenue du Petit-Port (M. Charnanne, à Saint-Chamond).

Annemasse. — Rest. av. ch. : Hôtel du Midi, place Nationale (M. Mattelon, à Annemasse).

Arnay-le-Duc. — Mécanicien : Perrotin, Terrot (M. Perrier, à Paris).

Asquins (Yonne). — Rest. av. ch. : Neterpeller + (M. Junca, à Paris).

Avignon. — Rest. av. ch. : Hôtel Saint-Yves ; restaurant : Grand Restaurant Hiely, Louis Ribert, 5, rue Balanie (M. Salvan, à Avignon).

**NOTRE PRIME HEBDOMADAIRE**  
PORTE-PLUME RÉSERVOIR  
**L.N.M.**

Ebonite 1<sup>re</sup> Qualité  
PLUME OR 18 CARATS  
pointe iridium



PRIME N° 61  
DU SAMEDI 9 NOVEMBRE 1929  
Valeur : 50 fr.

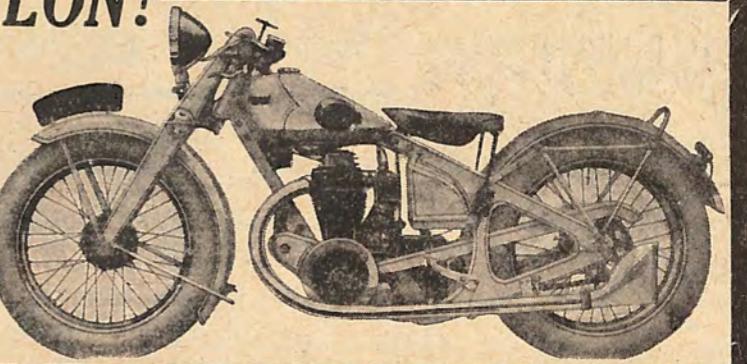
Abonnés... 25 fr.  
Non Abonnés... 35 fr.  
Franco de Port et Emballage : 1.25 en sus

**LE CLOU du SALON!**

## DURANDAL

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

S.A. DURANDAL rue de Reims - D'JON (Côte-d'Or)  
BÉAUME, 100, avenue des Ternes  
PARIS (17<sup>e</sup>)



6<sup>e</sup> ANNÉE

LE NUMÉRO :  
1 FR. 25

## À l'actualité Automobile

SUPPLÉMENT MENSUEL

### DE MOTO REVUE

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

ABONNEMENT, 12 N° : 15 fr.  
ABONNÉS DE MOTO-REVUE : 10 fr.

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

**STOP**

Papier ou mica rouge

## BIÉMANS

présente aux --  
Motocyclistes le...

## STOP RUTILA

pour MOTOCYCLETTE;  
SIDECAR; --  
CYCLECAR; --

Modèle W. B. — 35—  
PRIX .. . . .

Le Stop "RUTILA" est livré avec son contact automatique en relation avec la pédale de frein. L'appareil est émaillé en noir, le couvercle nickelé. Le voyant STOP est en verre gravé renforcé. Diamètre de l'appareil : 7/8.

EN VENTE CHEZ LES MARCHANDS D'ACCESSOIRES, GARAGES, MARCHANDS DE MOTOS, etc.

**Éts RUTILA** 31, Rue du Faubourg Saint-Martin, 31 PARIS (10<sup>e</sup>) - Tél. BOTZARIS 44-05

Magnétos  
Carburateurs  
Réservoirs

## SAGA

POUR MOTOS

Société Anonyme

Grouvelle Arquembourg

71, rue du Moulin-Vert

PARIS (XIV)

**ÉCOLE DE MOTOS**  
— AGENCE DES GRANDES MARQUES —

(OUVERT LE DIMANCHE, FERMÉ LE MARDI)

**G. AUGOYAT**

8, Avenue Dorian - PARIS (12<sup>e</sup>)

(FACE MÉTRO NATION)



# Tarif des Insertions

**AVIS IMPORTANT.** — Les annonceurs sont informés que dorénavant, aucune réclamation sera acceptée pour erreur s'ils ne se conforment pas aux indications suivantes  
1<sup>e</sup> Utiliser une feuille de papier de format commercial de 21  $\frac{1}{2}$  sur 13  $\frac{1}{2}$ .  
2<sup>e</sup> Écrire sur la largeur en haut : la rubrique et le numéro dans lequel elle doit paraître.  
3<sup>e</sup> 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 feilles séparées.  
Aucune réclamation ne sera acceptée si l'annonce n'est pas conforme aux indications ci-dessus.  
Les erreurs viennent de la trop grande négligence apportée dans la transmission des annonces.  
Toute annonce qui ne nous parviendrait pas 10 jours avant la parution, passera dans le numéro suivant.  
Tout Abonné a droit à 6 lignes gratuites remboursant au-delà de son prix d'abonnement.

**TARIF** { 1<sup>e</sup> Abonnés, la ligne : 5 francs. Pour bénéficier de ce tarif il faut que l'annonce ait un caractère accidentel ou strictement personnel.  
2<sup>e</sup> Non abonnés, la ligne : 10 francs.  
3<sup>e</sup> A caractère commercial, la ligne : 10 francs.

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

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

Profitez de la Saison pour acheter à vil prix une moto presque neuve, garage gratuit pour tout l'hiver : 80 motos, modèle 1929, disponible en magasin, garage Renouvier, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20<sup>e</sup>).  
Tél. : Roq. 07-67.

D. F. R. 2 CV, 2 vit., très bon état, 1.300 fr. H. Bocquet, 31, rue Notre-Dame, Bordeaux (Gironde).

F. N. 500 cmc., 5 CV, sous garantie, roulé 1.400 km., prix 6.000 fr., side Richard à droite, état neuf, 1.000 fr. ; après 7 h. Ré, 15, r. de Steinkerque, Paris.

F. N. 350 cmc., type Sahara, en parfait état mécanique, très peu roulé, éclair. Mag., compt. O. S., magn. Bosch, tansad, outil., prix intéressante, cause achat auto. M. Minier, à Pont-Leroy (L.-et-C.).

F. N. 500 cmc., 1929, éclair. Bosch., klax., compt., porte-bagages, roulé 4.000 km., état neuf à enlever 6.300 fr. 42, bd Montparnasse, Paris.

**RIVE-GAUCHE-MOTOS**  
174, Rue de Vaugirard, PARIS-15<sup>e</sup>  
VENTE A CRÉDIT  
au même Prix qu'au Comptant

**SIDE-CARS**  
SIÈGES-ARRIÈRE.  
**FAURNÉ**  
VALENCE.

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



**VOUS DÉSIREZ :** une grande Marque.  
**VOUS DÉSIREZ :** une Occasion sérieuse.  
**VOUS DÉSIREZ :** une mise au point impeccable.  
**VOUS DÉSIREZ :** une réparation honnête chose rare.  
**VOUS DÉSIREZ :** vous éviter les soucis (assurances expertises etc.).  
**VOUS DÉSIREZ :** toutes pièces détachées et accessoires (Dollar, Favor, etc.).  
**VOUS DÉSIREZ :** un conseil pour tout ce qui concerne la moto.

VENEZ CHEZ  
**LIAUDOIS**  
9, Av. Félix - Faure  
PARIS (15<sup>e</sup>)

Téléphone Vaugirard 39-51

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

**AUX DOCKS DU PNEU**  
**ACTUELLEMENT :**  
Enveloppes 26x21/2x21/4, neuf soldé... 45fr.  
— 26x23/8..... 40fr.  
— 26x21/2..... 60fr.  
— 27x4,00..... cord soldé... 95fr.  
**TRÈS GROS STOCK TOUTES DIMENSIONS, TOUTES MARQUES**  
**DEMANDEZ TARIF**  
**VAYSSE** 387 - Rue de Vaugirard - 387  
PARIS (15<sup>e</sup>)

## SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

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

**PIÈCES POUR MOTOS INDIAN**  
— TARIF ILLUSTRE —  
**INDIAMOTO**  
1, Rue Faraday, PARIS (17<sup>e</sup>)  
Reste ouvert le Dimanche matin

Gillet Herstal 500 cmc., culb. type supers., 2 tubes, sortie usine juin, état neuf, roulé 2.000 km., pris 700x100, éclair. Lucas, accus. tansad V. W. av. amort., sacoché caval ; dim. tte journée, 6.700 fr. Krob, 95, rue des Boulets, Paris (11<sup>e</sup>).

Gnome-Rhône 500 cmc., culb. sous gar., éclair. élect., tansad, 5.500 fr., sans débatteur. Wolleschak, 14, rue Victor-Hugo, Bois-Colombes (Seine).

Gnome-Rhône 2 CV  $\frac{1}{2}$ , 1926, b. état mécan. enlever 900 fr. 19, r. Villas, St-Mandé (Seine). Gnome 175 cmc., 1928, parf. état ; visible t. l. j. à partir 18 h. et sam., dim. Remond, 63, av. Wagram, Paris.

Monet-Goyon 500 cmc., mod. mag., 2 échapp., éclair. élect., t. b. état, 4.500 fr. ; vis. apr. 18 h. Bailly, 4, r. Gresset, métro Crimée. Monet-Goyon 500 cmc., supers. Mag. à culb., mod. 29, pn. 700x100, roulé 6.000 km., état parf., ess. à vol., 4.800 fr. Bories, 14, rue Aspic, Nîmes (Gard).

Motobécane 1929, Jap, 250 cmc éclair. élect., assur. 1 an, tansad, accès., 3.200 fr. ; écrire ou voir après 19 h. p. rendez-vous, P. Fage, 9, r. Pasteur, Paris (11<sup>e</sup>).

New-Motorcycle 500 cmc., compt. m., tansad, écl., assur. payée, cse départ, 4.900 fr., sortie 28. Orial, 43, r. Daguerre, Paris (14<sup>e</sup>).

Norton 500 cmc., latér., sous garantie, à vendre 6.000 fr., cse départ. Barreau, 52, quai de Barrage, Joinville-le-Pont (Seine).

Pour les réparations de vos motos, adressez-vous à un spécialiste. Le garage Renouvier, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20<sup>e</sup>). tél. : Roq. 07-67, est agent de toutes les grandes marques ; il y a un stock considérable de pièces de rechange, un service de dépannage et de transport.

**LE SILENCIEUX SCHNEEBELI**  
Le plus efficace - Le plus silencieux  
Le plus élégant - Le meilleur marché  
Rendement maximum  
1<sup>er</sup> au Concours de Moto-Revue  
2 et 4 temps - Toutes cylindrées  
11<sup>e</sup> de Bécon, COURBEVOIE (Seine)

# GNOME & RHÔNE

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

## ELBORD

Ses équipements électriques pour Motos sont parfaitement au point, indégradables, inusables, exempts de pannes, ne demandent pas d'entretien, donnent un éclairage puissant, sont munis d'accessoires de 1<sup>e</sup> choix. Demandez les nouveaux Appareils que sortent en série, les grandes Usines **ELBORD**, à SELONCOURT (Doubs). CE SONT LES MOINS CHERS, puisque ses équipements absolument complets et garantis se vendent à partir de 325 fr., ce qui est possible, grâce à la conception et à la fabrication toute nouvelle de leurs Alternateurs, Dynamo et Magnéto-Dynamo.

Demandez la S. ELBORD à SELONCOURT (Doubs) ou à LEVALLOIS-PERRET, 7, Rue Carnot

**GROS DÉTAIL**  
**CHAINES YELLOW**  
STOCK O.C.F.  
54, R. LOUIS BLANC  
PARIS X<sup>e</sup>

maximum. Rémy, 21, rue de l'Embarcadère, Paris (20<sup>e</sup>), tél. : Ménil 76-39 ; ouvert dimanche et fêtes.

Amilcar C. G. S. gr. sport, surbaissé, 115 à l'heure, Bordina spécial, 1928, état de neuf, sacrifié.

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

Les seuls assurant le Confort et la Sécurité du Passager arrière  
**P. REVELLE & Cie, Fabr.**  
36, rue Emile-Desvaux - PARIS-19<sup>e</sup>  
Téléphone : NORD 29-76

**MOTOCYCLISTES ! !**  
LE  
**"ROTAPHONE"**  
LIBÈRE LA ROUTE

**VIBREUR AUTOMATIQUE**  
Seul pratique et efficace.  
En vente partout ... 80 fr.  
**VANGIN & SOUDY**  
Constructeurs  
118, Rue du Dauphiné :: LYON ::

catalogue avec photos c. timbres 0,50, 100, bd Kellermann, Paris (13<sup>e</sup>). Gob. : 88-77.  
Peugeot-Terrot 250, deux-temps, 2 vit., pn. neuf, tr. b. état, 950 fr. Vattier, 14, r. Pali-Kao, Paris (20<sup>e</sup>). Motoconfort, Terrot, Soyer, Gillet Herstal, Saroléa, Vélocette, F. N., Monet-Goyon, Gnome, neuves, disponibles, nouveaux prix. Liquidation après Salon motos neuves d'exposition : 2 Terrot 350, culb. 0,50, 100, bd Kellermann, Paris (13<sup>e</sup>). Gob. : 88-77.  
Peugeot-Terrot 250, deux-temps, 2 vit., pn. neuf, tr. b. état, 950 fr. Soyer 350, Jap, lat., écl. élect., 4.450 fr. ; Terrot 350, standard, 4.250 fr. ; Soyer 350, Jap, culb. 5.000 fr. ; Saroléa 500, culb. Racing spécial, course, juillet 29, roulé 800 km., 5.850 fr. ; Gillet Herstal 350, nve, soldée 4.600 fr. ; prime à tout acheteur achat 350 et 500 moderne. Reprise au

à 15.000 fr., cause maladie. Antoine Moreau, 23, r. Pilleaud, Ivry-Port (Seine).

Amilcar 6 CV, type C 4, torp. sport, 3 pl., 5 roues Rudge, écl. dém., nomb. access., état gén. impec., réel. occas. à saisir.

**SAROLEA SIMON**  
170 bis  
VINCENNES Tél. Did. 24-47

**Si vous n'êtes pas abonnés!...**

**Moto Revue**

peut vous manquer!

**ABONNEZ-VOUS**

FRANCE & COLONIES

26 Numéros.. 23 fr.  
52 Numéros.. 45 fr.

**LA MOTO**

Agence  
TERROT - GNOME - DOLLAR  
toutes les grandes marques  
Accessoires - CRÉDIT - Réparations  
141, r. Jean-Jaurès - LEVALLOIS

6.500 fr. ; repr. en compt. moto.  
Vattier, 14, r. Pali-Kao, Paris (20<sup>e</sup>)  
Citroën 5 CV, cabriolet 2 pl.,  
5 bau. conf., excel. état, 6.800 fr.  
Vattier, 14, rue Pali-Kao, Paris  
(20<sup>e</sup>).

Ford boulangère, 500 k., parfait état, 1/2 taxe, 1.500 fr. Renard,  
13, pl. Trouin, Suresnes.

Monotrace parfait état mécanique vendue par particulier au prix de 3.400 fr. S'adresser à Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, tél. : Roq. 07-67.

Lorsque vous lirez ce Numéro de MOTO-REVUE

songez que son beau supplément mensuel de Novembre...

**L'ACTUALITE AUTOMOBILE**

est paru ou sur le point de paraître.

Si vous ne l'avez pas encore demandé à votre librairie, demandez-le lui dès aujourd'hui. Vous y trouverez de beaux articles, des illustrations abondantes, une variété de documentation très grande, etc., qui complèteront heureusement vos informations. En un mot, c'est le SUPPLÉMENT DE MOTO-REVUE

Citroën 5 CV, cabriolet, capote blanche, ailes rondes, pont banjo, culasse Ricardo, volant souple. Cadeau départ, 49, rue Balagny, Paris (17<sup>e</sup>).

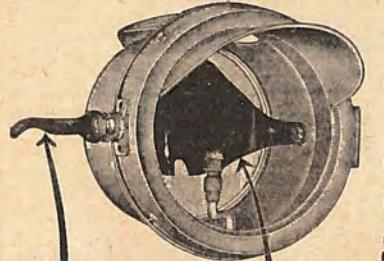
Pour les réparations de vos cyclecars 3 et 4 roues, adressez-vous à un spécialiste, le garage Renouvier, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20<sup>e</sup>), Roq. 07-67, est le seul à avoir en stock toute les pièces pour moteurs : Darmont, Ruby et Chapuis-Dornier; il a un service de dépannage et de transport.

Quadrilette Peugeot très bon état, 1.800 fr. Weil, 24, rue des Bernardins; le soir à partir de 19 h. 30.

**MOTOCYCLISTES... employez les Projecteurs****LUPPI**

ANTI-ÉBLOUSSANTS, SYSTÈME ÉCLIPSE

BREVETÉS S.G.D.G.



Tous Modèles

pour Motos

Acétylène ou  
Électrique**Générateurs Orientables**

Catalogues à Demande

Les Établissements LUPPI 27 bis, Rue Roux-Solignac LYON

MOTO-AGENCY 24, Bd de Charonne

PARIS (20<sup>e</sup>)

ACHATS - VENTES

RÉPARATIONS - ÉCHANGES

FN, Terrot, Peugeot, Motoconfort,

— Soyer, etc. —

Stocks en neufs et occasions

École de Motos - Permis gratuit à tout acheteur

D'Yrsan sport, mot. Ruby, 6 CV, culb., fr. AV, parf. état, à enlever 5.200 fr., reprends moto récente. André, 8, r. Gustave-Courbet (17<sup>e</sup>).

N'oubliez pas que M. Grandchamp, ex-chef d'atelier, 35, rue Delescluze, Kremlin-Bicêtre, à 30 mètres de la porte d'Italie, gd spécialiste de la voiture Peugeot et Agent de la marque, est à votre disposition pour tous renseignements. Ecrire ou passer aux Ateliers.

Triumph sidecar 5 CV, compt., pn., conf., bas prix. Bizot, 11, rue d'Aubervilliers, Paris (18<sup>e</sup>).

De confiance, Harley 1920, side bipl., écl. élect., dyn. Marchal, capote, malle, montre, compt., 4.200 fr., écl. Magondeaux, cour. 19, nve, bas prix. Pont, 10, r. Sermon, Montargis (Loiret).

Side B. S. A. susp. spéciale, état neuf, prix 500 fr. Sporting, 135, r. Galliéni, Boulogne (Seine).

Indian châss. side, 500 fr., mot., 600 fr. boîte, embr., 250 fr., compt., bon état. Granier R. à Laguenie (T.-et-G.).

Side B. S. A., état neuf, pneus, tensad, malle, éclair., 3.500 fr. Gomez, 118, r. Flandre, Paris (19<sup>e</sup>).

Kohler-Escoffier 4 HP, side bon état de marche, outil, nomb. et accès. à vendre, 3.400 fr. Renier, 67, avenue des Gobelins, Paris (13<sup>e</sup>).

Vends ou échange avec soultre contre voit. 5 à 7 CV, moto sidecar, bi-places, René-Gillet, roue sec., 715 × 115, écl. élect., capote, pare-brise, compt., fr. AV, faire offre Cognet, 25, rue Michelet, Saint-Etienne (Loire).

F. N. M. 70, bl. mot. 350, déc. 28 c/n. et Aleyon 250, culb., févr. 28. A v. ou éch. c. sidecar récent 12 à 6 CV, écr. Chevallier, 41, av. de Rosny, Le Perreux (Seine).

Acheteur Gillet Herstal 350 T. D. M., 1929, bon état, pxrlaison. éc. La Grangette, Vaucresson (S.-et-O.).

Suis achet. petite moto de dame, bon état et écl. élect. Descamps, 39, av. Moulin-Rouge, Caudéran (Gironde).

**A MOYEUX**

pour MOTOS  
en acier forgé  
entièrement décolletés  
Roulement acier Nickel

Munis ou non du  
Servo-frein  
mécanique  
à freinage intégral

LE PLUS DOUX ;  
LE PLUS PROGRESSIF ;  
LE PLUS PUISSANT ;

**A. ASTIER**  
CONSTRUCTEUR  
SAINT-ETIENNE

350 cc. :: 500 cc.

**MGC**

GRAND SPORT

\*

MARCEL GUIGUET &amp; Cie

CONSTRUCTEURS

A CORBELIN

(ISÈRE)

**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)

**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 % de remise.

OUVERT MÊME LE DIMANCHE MATIN. — PERMIS GRATUIT

**LA MOTO POUR TOUS** 3, Rue Aumont, 3 PARIS**DRESCH**VINCENNES  
**Simon** PIÈCES DÉTACHEES  
178 bis, avenue de Paris, à Vincennes - Diderot 20-47

Pour avoir un bon départ l'hiver, ne pas cliquer à froid, ni cogner à chaud ; utiliser du Benzol à 15 francs le bidon, de l'huile Castrol X. L. à 20 fr. les 2 litres, si vous l'achetez chez Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20<sup>e</sup>), tél. : Roq. 07-67.

Tansad Amo avec dossier et boîte à outils, 100 fr. Lutin, 10, r. Charles-Nodier, Pré-Saint-Gervais. Pneu Englebert, 715 × 115, neuf 150 fr. Sporting, 135, r. Galliéni, Boulogne-sur-Seine.

Radios écl., arrêt code, phare, lant. AR, neuf, 250 fr. Muret, 102, bd Chapelle, métro Barbès, 13 heures.

Plusieurs sidecars Richard, modèles standard et luxe, à enlever à bas prix. Une boîte de vitesses Staub, comme neuve, à 350 fr. Garage Renouvier, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20<sup>e</sup>), tél. : Roq. 07-67.

Deux silencieux en alum., neufs, de 45 mm., val. 120 fr., laissés pour 75 fr. Charrier, 17, r. de Savoie, Paris (6<sup>e</sup>).

Un moteur 4 cyl. B. B. Peugeot, compl., av. magn. Bosch, revisé, boîte 4 vit., radiat., roues et pont AR, tout 1.000 fr., un couvre-radiat. Amilcar, 6 CV, comme neuf, 40 fr. H. Collet, à Gex (Ain).

Fonds motos à céder avec facilités. Caillier, 4, r. Jules-Manier, Abbeville (Somme).

Avia-Moto c'est le rendez-vous des sportifs et Touristes de longue haleine ; vous y viendrez sans tarder ; votre moteur en a besoin. 100, bd Kellermann (13<sup>e</sup>). Gob. 88-77.

Raglan cuir, coul., nf, 0,90, 395 fr. Toner, 30, rue Chevert, Paris.

Peugeot nouv. mod. 1930, demandez catal. et condit. reprise ; la P. 110 3 CV 4 temps à 3.300 fr. acc. prime à tout achat, livr. de suite. Ag. Peugeot, 128, r. J. Jaurès, Levallois. Atel. de répar.

Voici l'hiver ; faites réparer, transformer vos motos et autos par spécialistes, tour, soudure autogène, etc., outillages avec machines modernes. Essai d'une 2 cylind. modifiée. A v. New-Map 350 Jap, Terrot moteur indust. 4 HP, parfait état, pièces A.B.C.

**JEAN JEAN MOTOS**

133, Av. d'Argenteuil, ASNIÈRES  
Vente à Crédit au prix de Comptant  
TERROT - MOTOCONFORT -  
BERCEUSE-CLÉMENT - DRESCH -  
SAN SOU PAP, etc.  
Neuf, Occasions, Reprises, Réparation

**ÉTS ACFOR & CUIRVET**

Tél. : Roq. 62-36 - 102, Rue Amelot - PARIS

**MANTEAUX & COIFFURES**  
Pour AUTO-MOTO-SPORTS-AVIATION  
**GUIR**

**MOTOCYCLISTES!!!**  
Seul l'équipement :

**"TOUSTEMPS"**  
vous assurera une production intégrale contre la poussière et les intempéries

**SPÉCIALITÉ DE TRENCH-COATS**  
**MANUFACTURE DE VÊTEMENTS de CUIR**

Magasin ouvert le samedi après-midi | Tarif et catalogues gratuit sur demande

**HARLEY-DAVIDSON** complète la série de ses Modèles 350, 500 et 1.200 c.m.c. par

La Merveilleuse 750 cc. Idéale pour le Solo comme pour le Sidecar  
Nombreuses occasions en stock. — Réparations par Spécialistes réputés.

TOUTES PIÈCES D'ORIGINE À LETTRE LUE —

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

Attention au dérapage, montez des pneus neufs et profitez des prix ridicules faits à titre de propagande, par Pierre, garage

Renouvier, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20<sup>e</sup>), tél. : Roq. 07-67. Les 27 × 4 à 105 fr., les 26 × 3, 50 fr. ou 3,25 à 95 fr., la roue cyclecar complète à 200 fr.

Un Stylo a été laissé au guichet de Moto Rouve le 21 octobre. Nous prions la personne intéressée de vouloir bien se présenter à nos bureaux, 51, rue Vivienne.

**Motocyclistes...**  
vous adopterez tous  
LES PARE-JAMBES

**"TOURISTE"**

d'une robustesse à toute épreuve, d'un fini sans égal. Seuls ils habilleront richement votre machine et vous protégeront efficacement.

Etabl's H. DARNAUT

48, Rue du Surmelin, 48 - PARIS



Gillet, Gnome et Rhône, etc.  
A. Barthélémy, Mécanique Générale, 48, rue Aug.-Lançon, Paris (13<sup>e</sup>).

Pour 450 fr. à la livraison et 14 effets mensuels de 211 fr., vous aurez la moto l'Unic, réellement unique pour sa conception et son prix : 4 temps, bloc, 3 vitesses, réservoir 1930, pneus ballons 2-3 CV, etc. Faites essais 178, ret de la Révolte, Levallois (Seine). Moto Dollar 175, 4 t., à culb., ét, neuf, bout. Mag., tansad. Herrier, 16, r. du Centre, La Garenne-Colombes (Seine).

Terrrot 175 sport, conf., roule 3.500 km., écl., et tansad, mach. en parf. état. 2.500 fr. envir. Petit, au Rippe, commune St-Usage (S.-et-L.).

F.N. 350 ccmc., culbut, au compt. 4.000. S'adres. 106, r. de Sèvres (15<sup>e</sup>), de 8 à 12 ou le soir. Renier, 4, rue d'Alleray.

Soyer 350 ccmc., ent. révis., eme neuve, écl. élect., compt., tansad, mallette, etc. 4.200. Après 19 h., Bureau, 68, bd Pasteur.

Scott 500 ccmc., b. état. S'adres. Féger, 9, r. des Lavandières-St-Opportune, Paris (1<sup>e</sup>).

— Pour la Moto —



POSE RAPIDE

à l'avant de toutes Motos

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

CYCLOCARS

ET VOITURETTES

A vendre Morgan 7 CV, air, écl. élect., accus, acces, nomb., stop, compt. 4.200 ou éch. ctre moto récente 350 ou 500 bloc-moteur, visible Paris. Ecr. Lemaire, 42, rue des Fossés-Patris, Troyes (Aube).

Citroën 5 CV, torp. 2 pl., dém. écl., compt., mont., klax., accus à nf., cap. nv. mot., comp. ref.

## A. DE SARELLO

90, AVENUE DES TERNES, PARIS (17<sup>e</sup>) Téléph. Wagram 01-31 Carnot 53-57

RÉPARATIONS  
en 24 heures

avec  
Garantie de 6 Mois

SPÉCIALITÉ  
pour MOTOS

25-7-29, r. sec., 5 pns, b. ét., car. prop., cause d'emb. 7.000 à déb. Bris, Château-du-Loir (Sarthe). Quadrillette Peugeot, écl. élect. 5 pns nrs, m. parf. 3.200 fr. Diodon, 231, r. de Paris, Clamart.



CARROSSERIES & CHASSIS  
pour SIDECARs

Modèles en mono et bi-place;  
Bois - Tôle - Aluminium

Capotes, Pare-brise, Tan-sad,  
Pare-boue, Repose-pieds,

ERNEST RICHARD, Constructeur  
184, Av. de Choisy - PARIS

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

Catalogue contre 0 fr., 50

Tél. Roq. 07-87 parce qu'il est le seul spécialiste ayant un choix constant de 20 véhicules, vous trouverez chez lui des metteurs au point compétents et un stock complet de pièces de rechange, vos cyclecars seront entretenus, garés et bénéficieront de trois vérifications gratuites pendant la période de garantie; enfin vous pouvez chez lui, trouver facilité d'échange et de crédit.

Amilcar 6 CV, tr. b. état, genre cabr., compte tour, montre, compt., etc. 4.000 fr. Gérard Martin, 49, bd. Port-Royal, Paris.

Benjamin 2 CV, deux-tps, écl. assur. 9 mois, bon état, p. 850 fr. A. Maugarny, 31, rue des Roisses, Clamart (Seine).

Citroën 5 CV très bon état, moteur révisé fact. en mains, s'adres. apr. 5 h. 30, M. Lépine, 3, rue Liberté, Paris (19<sup>e</sup>). Reprises voitures.

Sima Violet gr. sport, 1.500 km moteur sous capot, neuf abs. 5.000 fr., à enl. Maigret, 107, rue Boucicaut, Fontenay-aux-Roses. Turb. 85-57.

Rosengart modèle 1930. Demandez catal. Crédit repr. Permis de conduire grat. à tt achet. et à forf., tarif réduit à tt abonné. Rosengart, 128, r. J.-Jaurès, Levallois.

Rosengart modèle 1930. Demandez catal. Crédit repr. Permis de conduire grat. à tt achet. et à forf., tarif réduit à tt abonné. Rosengart, 128, r. J.-Jaurès, Levallois.

Cabriolet Sénéchal moteur Ruby, confort et freins, 2 V. 5.500 fr. Cabr. Chenard 7 CV, 4 vit., 6 roues Marchal, splendide 3 places simili-cuir grenat, 10.000 francs. Cabriolet B. 14 absolument comme neuf, 12.500 fr. Cabriolet E.H.P. grand sport, spé type, Le Mans, 11.000 fr. 15 Morgan depuis 2.000 fr. Darmont Spécial, 6.500 fr. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier Paris (20<sup>e</sup>). Tél. Rod. 07-67.

Part. vend 5 CV Peugeot, torp. 4 pl. 172 r. compl., équip., nomb. acces., état neuf, 7.500 fr.

## Achat, Vente, Echange

de toutes motos ou cyclecars, 150 machines en magasins (Liste 1<sup>e</sup>), un lot neuf, fourches, cadres, moteurs, magnétos, boîte de vitesses, réservoirs, guidons, roues, pneus, etc. BEAUSOLEIL, 9, r. St-Sabin, PARIS

## AUTOMOBILISTES! ATTENTION ICI!

Enfoncez-vous bien dans la tête que...

...Seul, le "BOUCHEVITE-SÉJOUR" arrête définitivement toutes les fuites de la tuyauterie du radiateur.

Prix. 20 fr.

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

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

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

Besoin argent, C.I. Ronde Majola 6 CV 2-3 places, pn. conf., écl. dem. élect., peint, neuve, à enlever, 4.500 fr. Georges, 38, rue Ecoles, Chatou (S.-et-O.).

Darmont spécial, 140 km. heure, double all., écl. Marchal, roulé 4.000 km. s. garantie, frein av. repère bonne moto en compte. Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.

Alternovi compl., état neuf, Piches à Portel (Aude).

CAMPHONINE

Décalaminant puissant préventif contre l'enrassement OPÈRE EN SERVICE NORMAL En vente partout. — Prix: 20 francs franco. Dépôt COUVE, 39, Rue de Chateaudun, PARIS - Chèq. post. Paris 1338-47

Sizaire, 91, rue Pasteur, Vitry-sur-Seine (Seine).

## DIVERS

Phares Marchal 50 fr., compt. O. S. 80 fr., poignées tournantes 35 fr., klaxon Kifonet 25 fr., etc.

178, rte de la Révolte, Levallois.

60 fr. siège arrière moto val.

125, n'ayant pas servi, M. Borisoff, 46, rue St-Jacques, Imps. Union.

Alternovi compl., état neuf, Piches à Portel (Aude).

## CLEVELAND

4 Cylindres

Pièces détachées d'origine p: 2 temps

Établissements VALPIC

23, Av. Trudaine - PARIS

6<sup>e</sup> ANNÉE — N° 64

Le Numéro du 1<sup>er</sup> Novembre 1929

1 franc  
à 25 cent.

EST PARU!

## ABONNEMENTS :

12 Numéros.

15 FR

PRIX . . . . .

Pour les Abonnés  
de Moto Revue. 10 FR

Donc, diminution sensible des Prix...

Augmentation sensible des pages du numéro.

...Mais difficile à trouver dans

les kiosques maintenant!

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

Dorénavant 1 fr. 25 le Numéro



# MONET & GOYON

*Après ses remarquables Succès dans les*

**Grand Prix Suisse** Catégorie 350<sup>cmc.</sup>

où il réalise le meilleur kilométrage toutes Catég.

**Grand Prix de France**

- où il gagne les 4 Catégories : -

**500, 350, 250 et 175<sup>cmc.</sup>**

fait unique dans les Annales sportives,

la firme MACONNAISE bat en Catég. **250<sup>cmc.</sup>**

**4 RECORDS DU MONDE**

dont celui des **24 heures, couvrant 2135 km. 206**

à la moyenne de **88 km. 966**

*Moteur VILLIERS, 2 Temps - M.A.G. d'origine 4 Temps  
Graissage KERVOLINE*

-----  
NOTICE SUR DEMANDE A -----

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