

Le Concours du Silencieux est-il opportun ?

LE NUMÉRO
1 fr. 25

MOTOS REVUE

TOUS LES
SAMEDIS

17^e ANNÉE — N° 351

30 Novembre 1929

MOTOS - SIDE CARS
CYCLE CARS
ET VOITURETTE;

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

Les beaux jours ensoleillés et chauds sont finis... mais d'ici peu le gel séchera la moiteur dérapante des routes et le soleil, moins pénétrant, mais aussi clair, incitera à revoir, en hiver, de beaux coins tel que le Mâconnais aux coteaux adoucis.



LA 350 CMC.
Type R2

Pas
de
Surprise!...

DOLLAR

Livre toutes ses machines avec équipement électrique sans supplément de prix

Les nouvelles motos Dollar avec "châssis poutre" en acier forgé et traité et bloc moteur à culbuteurs comportent le maximum de perfections mécaniques

PRIX :
sans concurrence

4.700
FRANCS

Vente à Crédit
au même prix
qu'au Comptant

Livrables en 250, 350 et 500 cme. à Chaîne ou à Cardan

Voyez chez les 2.000 Agents de DOLLAR

La 4 cv. Type R2, Moto 350 de Luxe,
livrée avec Bloc-Moteur, 3 vitesses à Culbuteurs,
Pneus 26x3,5 DUNLOP, Cadre CHASSIS-POUTRE,
Fourche de Précision, Réservoir 12 litres,
Équipement électrique comprenant : Accus,
Dynamo, Phare-Code et Route, Lanterne
AR, Avertisseur électrique.

ÉTABLISSEMENTS DOLLAR
19, Quai de la Marne JONVILLE-LE-PONT (Seine)
Veuillez m'adresser votre Catalogue illustré
à nos conditions de Vente à Crédit
Rue
30 Novembre 1929

sera l'année
de la...

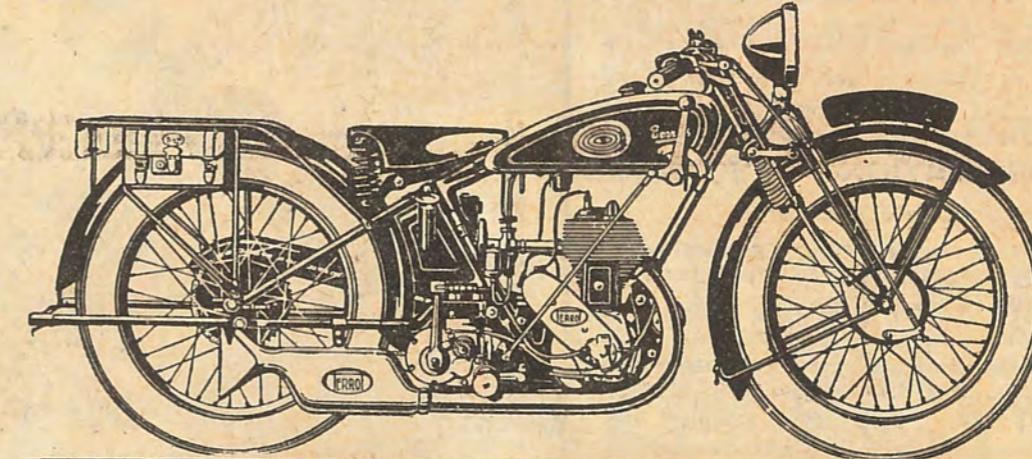
350 cmc.

1930

Terrot



LE PLUS GROS SUCCES de VENTE du DERNIER SALON



La Nouvelle 350 cmc., Type HST (4 CV.
STANDARD), n'est vendue que . . .

4.375 fr.

La 350 cmc. TERROT est le véritable prototype de la Moto à tout faire: Service urbain, Tourisme, Taxis, elle s'acquitte à merveille des tâches les plus variées et les plus dures. Ni trop grosse, ni trop petite, c'est le JUSTE MILIEU... attendu par tous les Motocyclistes!

Un Prix aussi bas, appliquée à une Machine de cette classe, ne trouve sa justification que par :

- Les grosses Séries mises en œuvre;
- Un outillage d'une puissance formidable;
- La perfection de la mise au point du Modèle qui évite tout aléa de fabrication.

SPÉCIFICATIONS GÉNÉRALES : Moteur et Boîte séparés, conférant : Propreté, Silence et Rendement optima. - Graissage sous pression de la tête de bielle par Pompe "MIKRO" à débit visible et réglage en marche ad libitum. - Réservoir d'huile séparé à 2 lit. 700 évitant l'échauffement de la réserve d'huile au contact du Moteur. - Carburateur "AMAC" avec filtre "TÉCALÉMIT". - Boîte 3 vitesses à engrenages silencieux toujours en prise. - Débrayage très doux à grands disques. - Freins de 170 mm. - Pneus ballon de 26x3,5. - Genouillères. - Frein de direction à long levier. - Amortisseurs de suspension. - 2 Sacoches à serrures. - Trousse garnie d'outillage, etc., etc. Poids de la Machine: 115 Kilos. - Vitesse : 90 Kilomètre-heure. - Consommation : 3 Litres aux 100 Kilom.

NOTICE SPÉCIALE & CATALOGUE GÉNÉRAL FRANCO SUR DEMANDE

Établissements TERROT (2, Rue André-Colomban, 2) **DIJON**

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

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**

THE MOTORIST
28, rue des Acacias, 28 PARIS (17^e)
41, avenue des Ternes

SPÉCIALITÉS D'ÉQUIPEMENTS ANGLAIS
Nouveautés 1929-1930

BOTTILLONS AMÉRICAINS	25 fr.
GANTS FOURRÉS	25 fr.
Anglais tout cuir Mousquetaires cresspins, 5 doigts	
SERRE-TÈTE CUIR	25 fr.
SACOCHES DOUBLES	25 fr.
CUISSLARDS Caoutchouc	39 fr.
CASQUES PROTECTEURS	39 fr.
SEATLESS Pantalon Cuissard	75 fr.
IMPERMÉABLES AMÉRICAINS	99 fr.
Officiers origine U.S.A.	
PALETOTS ANGLAIS	125 fr.
Imperméables	

Le Réal "Raincoat"
125 fr.

BON pour un SUROIT
expédié avec 3 catalogues
60 pages, 100 gravures
CONTRE 3 fr. EN TIMBRES



Une belle 500 cmc.
mais aussi...
un prix...

RHONY'X
BLOC MOTEUR
"STAINLESS"
TYPE ST-50
500 CMC.

Entièrement démontable
avec une simple clé
en moins de 15 MINUTES

350 cmc. 4.375 fr.

500 cmc. 4.875 fr.

NOUS VENDONS TOUTES
nos machines
à peu près au même prix
que au comptant 1/4 dans
toute la France. 1/4 à la
commande le solde en
12 mois
Demandez-nous directement
nos notices de vente à
nos 2.000 AGENTS

BON A DÉCOUPER

MOTORHONY'X, 50, Chemin de Monchat - LYON
Veuillez m'adresser votre catalogue illustré gratis
ainsi que vos conditions de vente à crédit.

M _____
Rue _____
Ville _____
Depart. _____

Pub. G. Sweerts

Novembr.
1929
No 21

MOTO-TRAIN

PAGE MENSUELLE DES PROPRIÉTAIRES DE MOTOS "TRAIN"

CAUSERIE LA BAISSE DES PRIX

Le dernier SALON de la Motocyclette a été caractérisé, comme nous l'avions prévu, par la baisse des prix.

Cette baisse de prix est due, il faut bien le dire, à la concurrence acharnée à laquelle se livrent les Constructeurs, et non pas en général, à un meilleur prix de revient de la fabrication, dont les facteurs primordiaux : matières et main-d'œuvre, sont au contraire, en hausse constante.

Dans beaucoup de cas, du reste, le meilleur prix de vente n'a été obtenu par la majorité des Fabricants, qu'en revenant à des solutions plus rudimentaires, et partant, moins coûteuses.

C'est ainsi que, malgré les avantages de rendement et d'économie que présente le moteur à culasse hémisphérique et soupapes en tête, beaucoup de constructeurs en sont revenus aux soupapes latérales, parce que meilleur marché de fabrication. Il en est de même en ce qui concerne la boîte des vitesses, où, par esprit d'économie, on en reste ou on en revient au pignon balladeur, malgré l'avantage indiscutable des pignons toujours en prise à entraînement par clavots.

Le même esprit préside à de nombreuses améliorations de détail, rendant la conduite d'une motocyclette plus agréable, plus sûre et plus économique, et que, pour faire bon marché à tout prix, on laisse délibérément de côté, pour ne conserver que des solutions peu coûteuses, telles que les roulements à billes sur cônes dans les moyeux, dispositif depuis longtemps abandonné pour l'automobile.

Nous nous empressons de dire que cette méthode d'obtenir des bas prix, n'est pas la nôtre. Nous ne recherchons pas de meilleurs prix de revient en conservant ou en revenant à des solutions rudimentaires, nous cherchons, au contraire, à apporter à nos machines des améliorations constantes, quel qu'en soit le prix de revient supplémentaire où que l'amélioration nous entraîne.

C'est par une étude approfondie de tous nos modèles, et par une organisation scientifique de notre fabrication que nous améliorons constamment nos prix de revient. C'est aussi parce que nous construisons nous-mêmes tous les organes de nos motocyclettes et que, par conséquent, nous ne sommes tributaires d'aucun intermédiaire.

Nous reviendrons, dans notre prochaine

CAUSERIE

sur nos méthodes de fabrication ; pour aujourd'hui, nous nous contenterons de dire que ce sont ces méthodes seules qui nous permettent d'abaisser nos prix de revient et de livrer :

améliorations de détail, rendant la conduite d'une motocyclette plus agréable, plus sûre et plus économique, et que, pour faire bon marché à tout prix, on laisse délibérément de côté, pour ne conserver que des solutions peu coûteuses, telles que les roulements à billes sur cônes dans les moyeux, dispositif depuis longtemps abandonné pour l'automobile.

Nous nous empressons de dire que cette méthode d'obtenir des bas prix, n'est pas la nôtre. Nous ne recherchons pas de meilleurs prix de revient en conservant ou en revenant à des solutions rudimentaires, nous cherchons, au contraire, à apporter à nos machines des améliorations constantes, quel qu'en soit le prix de revient supplémentaire où que l'amélioration nous entraîne.

C'est par une étude approfondie de tous nos modèles, et par une organisation scientifique de notre fabrication que nous améliorons constamment nos prix de revient. C'est aussi parce que nous construisons nous-mêmes tous les organes de nos motocyclettes et que, par conséquent, nous ne sommes tributaires d'aucun intermédiaire.

Nous reviendrons, dans notre prochaine CAUSERIE sur nos méthodes de fabrication ; pour aujourd'hui, nous nous contenterons de dire que ce sont ces méthodes seules qui nous permettent d'abaisser nos prix de revient et de livrer :

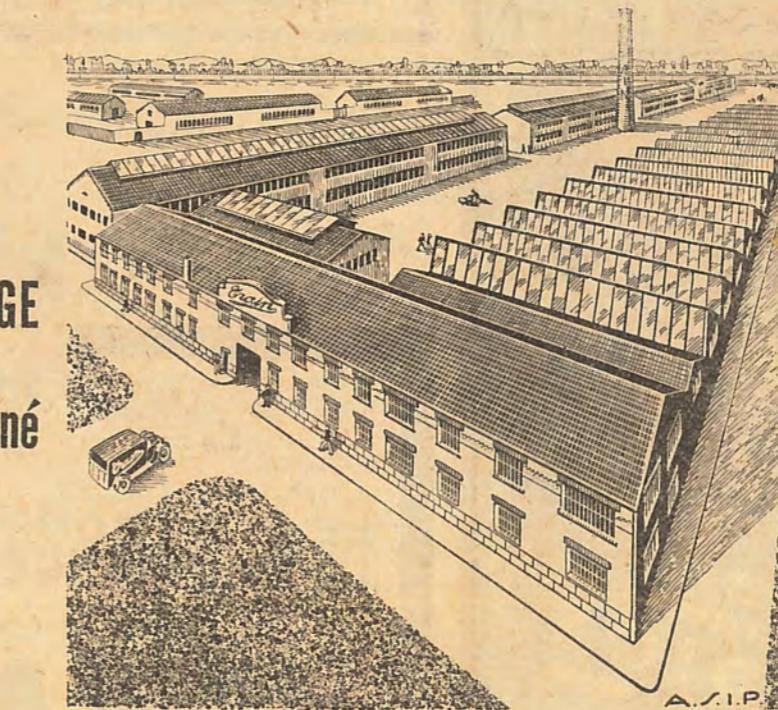
Une motocyclette
de qualité

Telle que notre M. 7, 4 CV de 350 cmc, à bloc-moteur quatre temps, soupapes en tête, avec 3 vitesses toujours en prise. Embrayage progressif comportant 9 disques, moyeux indéréglables à roulements annulaires, 4 freins à tambours dans les moyeux, fourche à amortisseur sur chaque articulation, frein de direction, etc. Machine pouvant réaliser la vitesse de 105 kilomètres à l'heure, pour une consommation moyenne d'environ 31. $\frac{1}{2}$ d'essence aux 100 kilomètres.

AU PRIX DE : 4.500 FR.

Notre nouvelle usine que nous venons d'édifier à Bezons et dont nous donnons ci-dessous, la perspective, nous permettra encore, en augmentant nos moyens de production, d'améliorer la qualité de nos machines et de maintenir, malgré tout, nos prix de vente bien au-dessous de ceux de la concurrence.

OUTILLAGE
perfectionné



PRODUCTION
économique

Vue de notre nouvelle Usine de BEZONS

SUPERFICIE : 21.870 Mètres carrés.

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

**...C'est un
Radios!**

On reconnaît de loin la franche lumière d'un Radios, le phare électrique qui permet au motocycliste les mêmes moyennes qu'en plein jour.
Modèles à 280, 315 et 360 frs, RM C4 (Radios motos à accus) à 790 et 850 francs. Demandez la notice documentaire à Bellegarde (Ain). Envoi gracieux.

**ECLAIRAGES ELECTRIQUES
RADIOS
POUR CYCLES ET MOTOS**
Direction, usine et bureaux :
BELLÉGARDE (Ain)
Pour PARIS montage et vente :
38, Rue du Château-d'Eau (10)

Géo Arandel

♦ GURTNER ♦
SA NOUVELLE
Pompe à Huile Mécanique

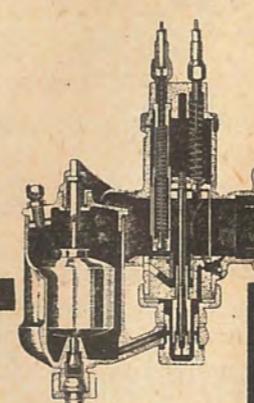


A COURBE RÉGLABLE EN 12 TYPES DIFFÉRENTS
- CARBURATEURS -
ROBINETS A ESSENCE

ÉTABLISSEMENTS J. GURTNER PONTARLIER
—(Doubs)—
Dépôt à PARIS: 188 bis, Boulevard Péreire

Détendeur de toutes les 1^{re}, 2^{me} et 3^{me} places dans toutes les grandes Épreuves Internationales...

**LE PLUS SOUPLE
LE PLUS AGRÉABLE**
es. encore le CARBURATEUR A AIGUILLES
TYPE M - 1927



AMAC

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

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

SOYER

BAISSE SES PRIX

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

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

VENTE A CRÉDIT AU MÊME PRIX QU'AU COMPTANT

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

GILLET-HERSTAL
(MARQUE FRANÇAISE)

AJOUTE A SES INNOMBRABLES SUCCÈS 1929 ET A SES 26 RECORDS DU MONDE

3 nouveaux RECORDS du MONDE — A —
 Oostmalle

Catégorie 750 cmc. - Kilomètre lancé : 195 km. 800 et établit : 3 RECORDS de BELGIQUE

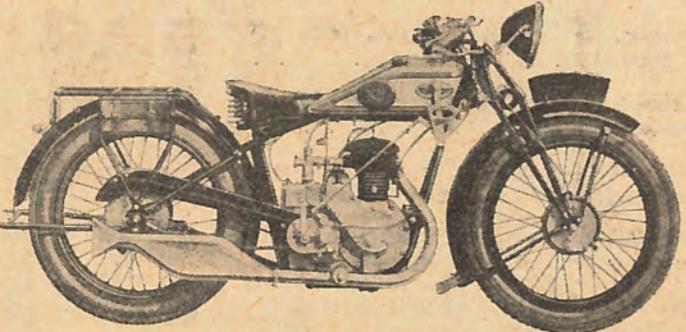
750 cmc. - Kilomètre arrêté : 143 km. 750 ;

1.000 cmc. - Kilomètre arrêté : 142 km. 750 ;

GÉCO-HERSTAL 3 Motos 4 Temps, 175, 250 et 350 cmc.
 Culbuteurs.

DEMANDEZ PALMARES 1929 - CATALOGUES
 — CONDITIONS DE VENTE EN 12 MOIS —
 32-34, Rue Pierret - NEUILLY-SUR-SEINE

GNOME RHONE



La 4 CV., Type M 1, Bloc-moteur.

3 CV., E 3. Bloc-Moteur ..	4.700 fr.
4 CV., M 1. Bloc-Moteur ..	4.975 fr.
5 CV., D 3. Tourisme ..	5.950 fr.
5 CV., D 4. Supersport ..	6.950 fr.

SIÈGE SOCIAL :
 34, Rue de Lisbonne, PARIS

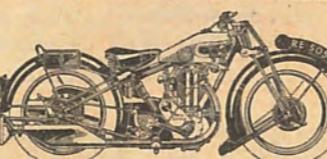
MAGASIN DE VENTE :
 49, Avenue de la Grande-Armée, PARIS

SUCCURSALES : Lille - Lyon - Toulouse - Marseille

ROYAL ENFIELD
Made like a Gun

A CRÉDIT
 ET AU
COMPTANT

LA MACHINE de PUR SANG ANGLAIS
 - ET LA MIEUX PERFECTIONNÉE



SOLIDITÉ - RAPIDITÉ - SÉCURITÉ - ÉCONOMIE

Les nouveaux Modèles 1930 à circulation d'huile
 avec cylindre incliné, sont visibles et disponibles.

BAISSE de PRIX

FORTE REMISE aux AGENTS

Téléphone :
 (GALVANI 55-52)

AGENCE GÉNÉRALE
 — FRANÇAISE — ÉTABLISSEMENTS PIERRE PSALTY

271, Boulevard Péreire
 PARIS

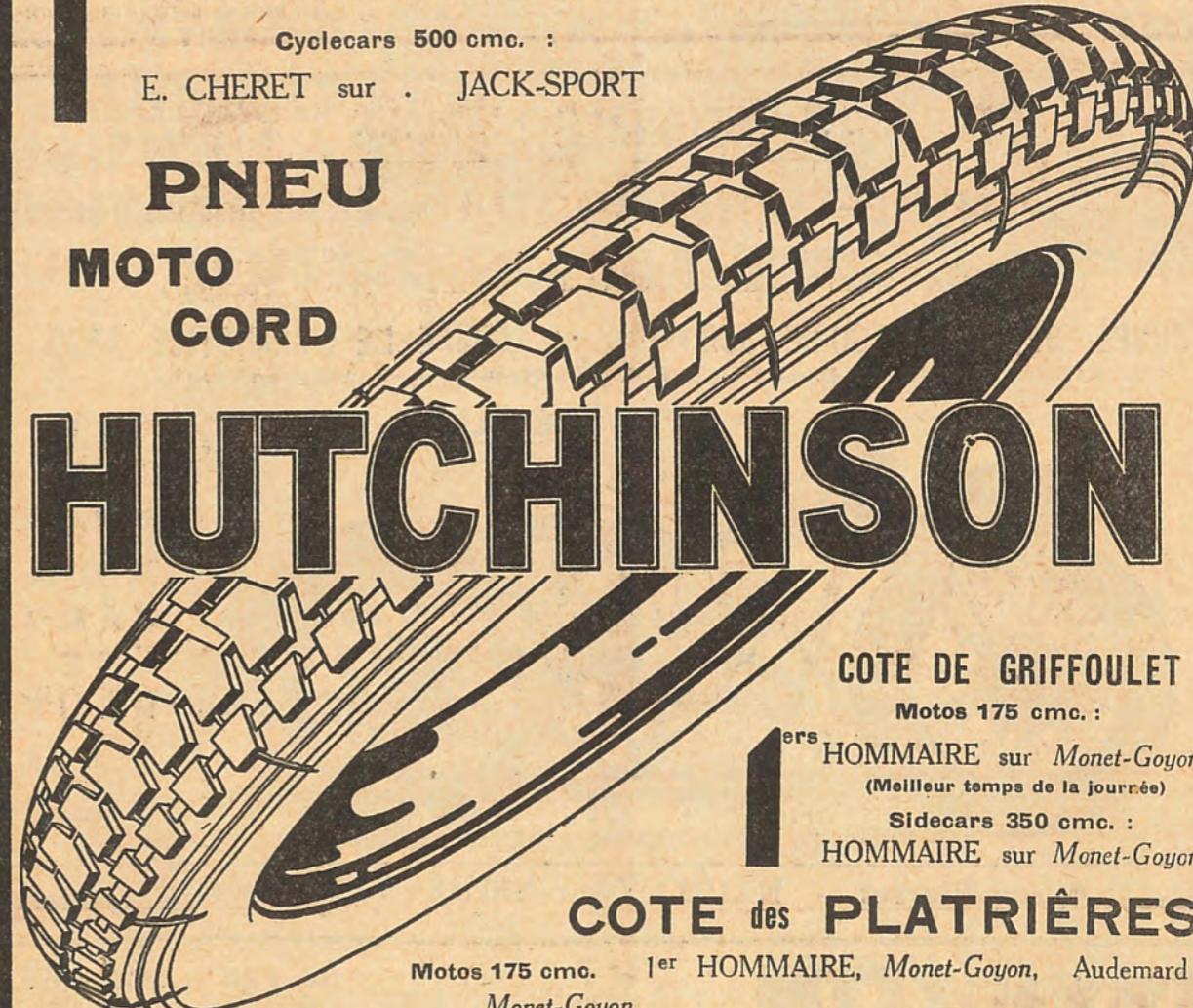
(Métro :
 MAILLOT)

COUPE DE L'ARMISTICE

ERS Motos 175 cmc. :	CABET, sur . . .	MONET-GOYON
Motos 500 cmc. :	DEBAISIEUX sur . .	MONET-GOYON
	(Meilleur temps de la journée)	
Sidecars 350 cmc. :	MARTIN sur . .	MARC
Cyclecars 350 cmc. :	A. CHERET sur . .	JACK-SPORT
Cyclecars 500 cmc. :		
E. CHERET sur . .	JACK-SPORT	

**PNEU
 MOTO
 CORD**

HUTCHINSON



COTE DE GRIFFOULET

Motos 175 cmc. :

1^{er} HOMMAIRE sur Monet-Goyon
 (Meilleur temps de la journée)

Sidecars 350 cmc. :

HOMMAIRE sur Monet-Goyon

COTE des PLATRIÈRES

Motos 175 cmc. 1^{er} HOMMAIRE, Monet-Goyon, Audemard
 Monet-Goyon.

Motos 350 cmc. 1^{er} GAUSSORGUES, Monet-Goyon, 2^e Boetsch, Magnat-Debon.

Sidecars 350 cmc. 1^{er} HOMMAIRE, Monet-Goyon.

SALON DES POIDS LOURDS — Grand-Palais, Stand 1, Galerie B

BANDE PLEINE HUTCHINSON

CONFORT - CONFORT - CONFORT - CONFORT - CONFORT - CONFORT

Principes entièrement nouveaux
"BERCEUSES" CLÉMENT-GLADIATOR

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

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

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

FABRIQUE NATIONALE D'ARMES HERSTAL-LEZ-LIÈGE BELGIQUE

NICE-PARIS 1929 L'épreuve la plus pénible de la Saison

7 MACHINES F.N. au Départ - 7 MACHINES F.N. à l'Arrivée
(4 premières avec Médailles d'Or et 3 avec médailles de Vermeil)

COUPE DE LA CATÉGORIE 350 cmc. - **COUPE DE L'ARMISTICE 1929**
3 F.N. au Départ - 3 F.N. à l'arrivée sans pénalisation

COUPE ROUSSELET
La 350 cmc. 1930

BON SANG NE PEUT MENTIR

FN

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

STYL'SON
LA MOTO DE GRAND STYLE

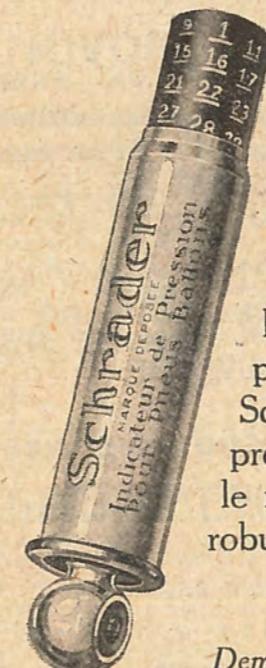
de 175 à 500 cmc.

Société Anonyme
DES
Motocyclettes
"Styl'son"
au Capital de
2.000.000 fr.
LE CHAMBON-
FEUGEROLLES

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

TOUS LES VENDREDIS VÉRIFIEZ LA PRESSION DE VOS PNEUS



Pourquoi tous les Vendredis ? Parce que vous profitez fréquemment du Samedi et du Dimanche pour faire de plus longues randonnées.

Vous ne pouvez, évidemment, rouler sans air dans vos pneus, mais encore faut-il qu'ils soient gonflés à une pression correcte. Votre sécurité et votre confort en dépendent.

La méthode la plus précise pour vérifier la pression de l'air de vos pneus est la méthode Schrader. Employez donc l'Indicateur de pression Schrader, son action directe en fait le meilleur indicateur de pression. Juste et robuste, il assure toujours un très long service.

Demandez les articles Schrader à votre garagiste habituel.

Schrader

MARQUE DÉPOSÉE

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

ROVIN

APRÈS AVOIR BATTU LES RECORDS DU MONDE
SUIVANT LE 1^{ER} 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^{ERE} 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 Périphérique - PARIS

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

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

SAN SOU PAP CLOTURE LA SAISON SPORTIVE PAR

1^{ER} COTE DE GAILLON 1^{ER} COTE DE GOMETZ-LE-CHATEL

A 98 KM 360 DE MOYENNE
RECORD BATTU

A 100 KM DE MOYENNE
RECORD BATTU

DEMANDEZ NOS NOUVEAUX PRIX 1930

SANSOU PAP.
LA MOTO QUI DURE

CATALOGUES ILLUSTRÉS
SUR DEMANDE

CONDITIONS DE VENTE A CRÉDIT

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

Fondée en 1913

CAMILLE LACOME

Directeur-Fondateur

RÉDACTION, ADMINISTRATION
ET PUBLICITÉ

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

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

MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE
PARAÎSSANT LE SAMEDI

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

ABONNEMENTS

UN AN SIX MOIS
52 N° 25 N°

France :
Colonies... 45... 23...
Union postale 65fr. 34fr.
Autres Pays... 81fr. 43fr.
Militaires... 25fr. 12fr.

Toutes communications,
chèques et mandats
doivent être libellés
"MOTO-REVUE"

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

EDITORIAL

Commentaires sur la Moto

Nous avons déjà signalé l'animosité inexplicable dont fait montre un organisme motoriste l'*Auto Garage* contre la motocyclette. Que les motoristes représentants de voitures prêchent pour leur saint, cela se conçoit, les affaires sont les affaires. Mais encore n'ont-ils pas le droit de calomnier la moto qui alimente une importante industrie et fait vivre des frères. Ce n'est ni généreux, ni même loyal. L'auto a des avantages et des inconvénients, dont celui d'être hors de la portée de beaucoup de gens. La moto a des avantages et des inconvénients, dont celui de ne pas protéger le motocycliste contre les intempéries. Si la discussion se plaçait sur ce terrain, il n'y aurait rien à dire. Que le vendeur d'automobiles démontre à son client, que l'auto n'est pas aussi coûteuse qu'il le croit, que le vendeur de motos fasse ressortir à son acheteur qu'avec un bon vêtement imperméable il n'a pas à craindre le mauvais temps, c'est fort bien. Mais nous constatons un autre état d'esprit qui est très regrettable. Nous ne devons pas en être surpris, car même entre motoristes vendant des voitures, la concurrence n'est pas toujours très courtoise. Le représentant de la voiture X affirmera non seulement que sa voiture est la meilleure, ce qui est son droit, mais que toutes les autres marques ne valent rien, que le moteur de l'Y est mort en 20.000 kilomètres, que le pont arrière de la Z, s'effondre au moindre cahot, que la W. n'a pas de freins... Autrement dit, il s'efforce plutôt de dissuader l'acheteur de faire l'acquisition d'une voiture d'une autre marque, plutôt que de le persuader d'en acheter une de sa propre marque. D'ailleurs tout cela n'a heureusement, dans beaucoup de cas, pas beaucoup d'influence. Les acheteurs ne sont pas toujours si naïfs.

En ce qui concerne la moto, ces médisances des motoristes vendant des voitures sont beaucoup plus graves. Car il subsiste chez le grand public des préjugés qui ne se dissipent que lentement. On dit qu'il reste toujours quelque chose de la calomnie, et c'est bien le cas lorsque les esprits ne demandent qu'à la croire. Elles ont encore plus de portée quand elles figurent dans un organisme professionnel et sous la plume d'une personne dont les titres peuvent donner l'impression qu'elle a quelque

compétence. Dans cet article intitulé : « Sagesse motocycliste », il y a des attaques d'autant plus dangereuses qu'elles sont présentées sans violence et qu'elles sont enrobées d'éloges. C'est à proprement parler doré la pilule. M. Vaillant y constate des choses fort intéressantes. Il s'est aperçu, et nous le félicitons de sa sagacité, qu'il y avait entre la bicyclette et la moto une différence essentielle : le moteur, et entre la motocyclette et l'auto une autre : le nombre de roues. Sur ce point nous sommes absolument d'accord. Conséquences de ce raisonnement profond : l'attitude du motocycliste est celle du cycliste et non celle de l'automobiliste. Erreur complète ; je n'ai pas encore rencontré de coureur motocycliste qui ait adopté la position d'un coureur cycliste. Alors que la position du cycliste est celle qui lui permet d'utiliser au mieux son effort musculaire, la position du motocycliste est celle qui lui donne le meilleur contrôle de sa machine.

Il est parfaitement faux de dire que « l'attitude obligatoire du motocycliste, penché sur son guidon, lui interdit la large vue sur le terrain permise à l'automobiliste confortablement installé dans un fauteuil campé sur quatre roues ». M. Vaillant n'a sans doute pas vu des conducteurs de certaines conduites intérieures, si bien enfouies dans leur moelleux fauteuil, qu'ils devaient, à force de tendre le cou, avoir le soir un bon torticolis. Quant à la stabilité des voitures, n'est-il jamais arrivé qu'une voiture ne versât ? c'est, direz-vous, que le conducteur était un maladroit ; nous pouvons vous rétorquer que le motocycliste qui manque un virage a été sans doute imprudent ou maladroit.

C'est toujours la même histoire, cette absurdité qu'un véhicule à stabilité statique est plus stable qu'un véhicule à stabilité dynamique. Qu'on ne nous fasse pas une histoire des réflexes nécessaires à assurer cette stabilité. Il faut tout aussi bien des réflexes pour ne pas conduire une voiture dans le fossé. Conduire une moto ce n'est pas faire l'équilibre sur la corde raide. Il faut des réflexes au piéton qui marche. Il en faut pour tous les actes de la vie. L'utilisation des réflexes est quelque chose d'aisé et de normal. Pour M. V. la motocyclette étant moins stable que la voiture, elle doit être utilisée à des vitesses réduites, cela est absurde. La moto n'est pas dangereuse aux grandes vitesses du fait d'une stabilité réduite, inhérente à son principe. Elle

SOMMAIRE

No 351

Samedi 30 Novembre 1929

Par-ci, par-là.....	1489
LES SIX JOURS D'HIVER 1930	1490
Assemblage, par H.-P. Bo- restroke	1491
La vogue du deux-temps, par J. Mellier	1492
Mon petit doigt, par Ka- motsu	1492
Soupapes en tête... Sou- papes latérales, par Gra- bette	1493
LE CONCOURS DU SILEN- CIEUX, par de Saint- Aubin	1496
Flâneries au Salon, par Robert Sexé	1497
Au Maroc, par Ch. Magne Propos motocyclistes, par De Lavallée	1502
Le Sidecar, par Regairaz ..	1505
Panne sentimentale, par Leca	1506
En vacances, par Boucheron	1513

l'est comme l'auto par suite des obstacles qui peuvent se présenter. C'est là une question de freinage, et non de stabilité. Il est absurde de dire qu'un engin à deux roues n'est pas fait pour atteindre normalement des vitesses qui en exigent quatre... la sécurité pour tous exige un minimum de trois roues, c'est-à-dire le sidecar. Autant vaudrait dire que la stabilité du piéton exige des béquilles.

Mais, arrêtons là cette discussion et demandons seulement à l'*Auto Garage* de ne pas insérer à la légère des articles aussi fantaisistes, mais néanmoins capables de laisser dans l'esprit de lecteurs non avertis une impression fausse. La moto n'est pas l'ennemie de l'automobile, mais elle en est le complément.

Jeunes gens, méfiez-vous des agents

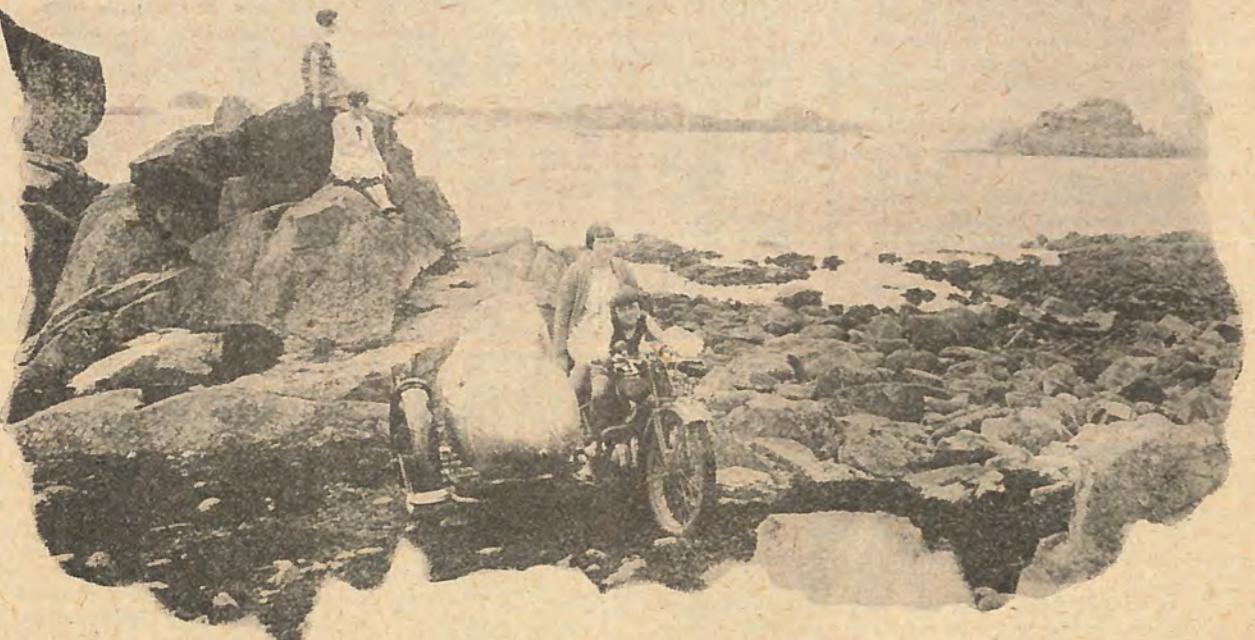
Un de nos lecteurs passait, le 31 octobre, à 22 h. 45, saubourg Saint-Honoré sur une moto X, équipée du silencieux de série, par conséquent accepté par le Service des Mines. Comme il avait un passager sur le porte-bagages, il passa en seconde, mais au coin du boulevard Hoche, il tombait sur l'agent 8.852, qui lui dressait une contravention pour « faire du bruit ». Mais ce qui est cocasse, c'est que l'agent en question lui a laissé entendre qu'il lui dressait contravention parce qu'il était jeune. Va-t-il falloir que les marchands d'équipements adjoignent un rayon de postiches, qui permettront aux jeunes conducteurs de se donner l'apparence de pères nobles. Faudrait-il que pour ne pas attirer les foudres des agents de police, nous portions une barbe comme Charlemagne ? Y aura-t-il, pour l'appréciation des fautes, un barème basé sur l'âge, et à partir de quatre-vingts, pourra-t-on juger d'une complète immunité ? C'est à vrai dire un aspect de la police routière ou urbaine à laquelle nous n'avions pas encore songé.

Trop de fous

Pourquoi faut-il qu'une bande de fous s'acharnent à donner à la motocyclette une réputation qu'elle ne mérite pas. Certains sont littéralement à fesser. Malheureusement leur stupidité

Le numéro Album du Salon est complètement épuisé. La Nomenclature des Motocyclettes du Salon touche à sa fin : 2 fr. 50.

Voilà donc un accident dont l'unique cause est la folie de la victime, un orgueil mal placé. Nous sommes arrivés à la moto stable, nous avons des freins excellents, et tous les éléments de sécurité. Nous allons à la moto silencieuse et propre. Pourquoi faut-il que tant de fous jettent le discrédit sur ce merveilleux instrument. Il y a moins d'accidents de motos que d'autos, même proportionnellement, mais il y en a toujours trop. Il est attristant de songer que de jeunes vies se trouvent ainsi fauchées en pure perte, et sans l'excuse même d'un danger surmonté. La fierté d'un bon conducteur ne doit pas être de tout gratter sur la route, de faire des moyennes formidables, mais de ne pas avoir d'accidents. Cela suppose avant tout du sang-froid et la maîtrise de soi-même. La griserie de la vitesse, la crispation, l'énerver, la perte du sens de la réalité, tout cela relève non du sport, mais de la neurologie.



Parmi les rochers à Plougrescant dans les Côtes-du-Nord. Joli coup d'œil... quelques pélerades de tout moteur sérieux et les sites maritimes sont votre but de promenade pendant les fêtes (Concours n° 105. M. Dargent).

est, en général, plus sévèrement punie et ce sont eux qui alimentent la rubrique des accidents motocyclistes dans la presse. La moto ne peut devenir dangereuse que par imprudence ou par maladresse. Hélas ! il y en a trop de commises. C'est ainsi qu'un de nos abonnés nous adresse une coupure de la *Dépêche du Berry* où est relaté un accident dû à la stupidité d'un novice.

Ils étaient trois jeunes gens qui chevauchaient une unique motocyclette, ce qui était déjà une imprudence. Un passager, c'est fort bien, deux c'est trop. A Melun, le trio s'arrêta. Notons en passant que la moto leur avait été prêtée par un camarade, ce qui n'est pas une chose à conseiller. Un des jeunes gens qui n'avait pas la moindre expérience de la moto, voulut épater ses camarades et, sans aucun respect pour cette machine qui ne lui appartenait pas, par un sentiment de gloire, se lança à toute allure dans une descente. Il donna en plein dans un nid de poule un peu profond, et incapable de se redresser, il bûcha d'une manière si malheureuse qu'il se fracassa le crâne. Nous passons sur quelques détails un peu curieux de l'article et en particulier sur la machine qui tourne autour du repose-pieds, mais l'article n'est pas malveillant et l'auteur reconnaît que la moto est un engin pratique et sportif, et il se contente de donner quelques conseils de prudence, auxquels nous ne pouvons que souscrire.

On sait que Kaye Don va s'attaquer en février au record de Segrave sur les sables de Floride avec un monstre de 4.000 chevaux. Le nouveau grand champion anglais, qui connaît, avec ses bolides divers, une si brillante saison, cette année, à Brooklands, était, encore tout récemment, un as motocycliste. Il participa même au Paris-Nice Motos de 1920, où il remporta la première place du classement ; car il y en avait une à cette époque.

Les organisateurs d'alors oublièrent même de lui envoyer, malgré ses réclamations, médailles et coupes qu'il gagna à cette occasion...

Il courut aussi pour « Norton » dans plusieurs Grands Prix belges et devint un assidu de Brooklands.

Il ne méprise pas ses anciennes amours et vient encore de déclarer, dans une interview à la grande presse, que la conduite de motos rapides était la meilleure « école de pilotage » possible pour bolides terrestres et aériens.

La Coupe Rousselet

On sait que cette belle Coupe a été créée à l'épreuve du Circuit de l'Armistice pour perpétuer la mémoire de l'homme charmant, du sportif loyal que fut Rousselet, et qu'un accident stupide au Bois de Boulogne élimina de ce monde, il y a 2 ans. Cette coupe est attribuée définitivement cette année, à la marque F. N. qui a totalisé, avec une équipe de trois coureurs, Leroy, Richard et Lhuissier, et machines de même catégorie, le meilleur temps dans la course de côte de Levi-Saint-Nom. Nul doute que la sportivité de la F. N. nous permettra de revivre l'an prochain la lutte pour cette coupe qui est l'une des plus disputées de toutes les récompenses des épreuves françaises.

Aux intéressés

Vous m'obligeriez en informant, selon vos possibilités, les constructeurs et agents que je visite régulièrement les arrondissements de Dunkerque, Hazebrouck, Saint-Omer et Béthune. J'examinerai volontiers toutes les propositions qu'elles voudront bien me faire. PLATEL, Grande Place, Hondschoote, Nord.

Anonymous

Notre abonné qui nous a envoyé un schéma pour changement de vitesse pour motocyclette légère à cardan a dû oublier une partie de sa communication. Présentée sous la forme que nous avons reçue, son idée est absolument intelligible ; de plus il a omis de donner son nom et son adresse, enfin tout ce qui peut nous diriger. Nous ne croyons pas qu'il soit un lâche anonymous et qu'il voudra bien nous permettre d'étudier son projet qui, de prime abord, a l'air intéressant.

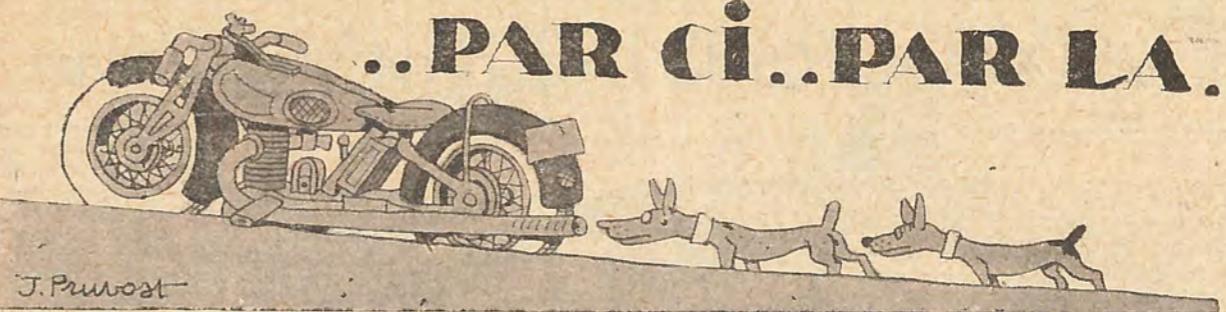
Chère Moto-Revue

Pour l'instant je ne suis pas un actif motocycliste, car je suis dans un sauna depuis déjà six mois ; mais à ma sortie, je voudrais moderniser ma moto, une Henderson 4 cylindres modèle 27, je voudrais donc lui faire changer de réservoir, lui en faire faire un à cheval comme c'est la mode, mais j'ai beau chercher une adresse sur les revues ou même sur ton numéro du Salon je ne trouve rien.

Serais-tu assez gentil de me donner une adresse d'une maison faisant des réservoirs et son prix approximatif.

Abonné n° B. 6.733. Paul PERUCCIO.

.. PAR CI.. PAR LA.



Kaye Don

On sait que Kaye Don va s'attaquer en février au record de Segrave sur les sables de Floride avec un monstre de 4.000 chevaux.

Le nouveau grand champion anglais, qui connaît, avec ses bolides divers, une si brillante saison, cette année, à Brooklands, était, encore tout récemment, un as motocycliste.

Il participa même au Paris-Nice Motos de 1920, où il remporta la première place du classement ; car il y en avait une à cette époque.

Toujours en pays orientaux, Nebil Dino continue son voyage : le 18 novembre, il est à Athènes et envoie à *Moto Revue* ses amitiés de la vieille et poétique Grèce.

Le Monde Motocycliste

De l'Hellade...

Toujours en pays orientaux, Nebil Dino continue son voyage : le 18 novembre, il est à Athènes et envoie à *Moto Revue* ses amitiés de la vieille et poétique Grèce.

Boisset n'est plus

L'Association Motocycliste Casablancaise vient de perdre Boisset André, mort accidentellement à Casablanca le 16 novembre à l'âge de 23 ans.

Boisset qui mettait au point une moto 500 devant prendre part le lendemain à la course de côte d'Anfa, course qui, en signe de deuil a été reportée au 1^{er} décembre, montait la rampe aux virages difficiles à assez vive allure, en sens inverse arrivait une voiture automobile et, à la sortie d'un de ces virages, c'était la rencontre inévitable, terrible, e'les motocyclistes marocains perdaient un de leurs meilleurs camarades, laissant malheureusement derrière lui, une jeune femme et une petite fille qui le pleurent.

C'est le 238...

... qui cette semaine, a l'honneur de la couverture. Le n° 238 du concours des photos sportives est M. Hocepied.

Le record du kilomètre

La Commission nationale n'a pas homologué le record du kilomètre établi par Henn sur B.M.W. Pour couper court à tous les racontars, il importe de préciser pour quelles raisons cette homologation n'a pas été faite. Il n'y a eu aucune fraude, aucune erreur dans l'estimation de la vitesse et celle-ci a été effectivement réalisée. En fait cela résulte de l'article du règlement qui veut que les essais de records soient effectués sur la même base, parcourue dans les deux sens, la moyenne des deux-temps comptait pour l'essai. Or, l'essai de la B.M.W. a été établi sur la base d'un mille (1.609 mètres), qui fut effectivement parcourue dans les deux sens. A l'aller, une bande de l'appareil de chronométrage fut placée à 1 kilomètre du point de départ, et au retour on procéda de même. Le but était naturellement de faire d'une pierre deux coups. C'est une dangereuse entreprise qu'une attaque contre de tels records. Mais voilà le point délicat, c'est que si la base du mille est bien restée la même, la base du kilomètre s'est trouvée modifiée. Elle a bien eu dans les deux cas les mille mètres voulus, mais la bande de route parcourue n'était pas la même. Cela, évidemment, est une chinoiserie, mais l'application d'un règlement sportif surtout en des questions aussi délicates, doit être rigoureuse. Il est lamentable que les chronométrateurs officiels n'aient pas songé à cela et aient ainsi fait perdre à la grande marque allemande un record magnifique, et loyalement établi. Fort heureusement, officiel ou officiel, ce record est considéré comme authentique par tous les motocyclistes.

Mais, c'est normal...

Plusieurs abonnés parisiens nous signalent que le quatorzième arrondissement est agréable pour les motocyclistes : sans doute, on sévit contre les motards, mais les vrais motocyclistes ne sont pas brimés ! Eh ! quoi d'étonnant à cela. N'y a-t-il pas un commissaire de police, dans ce quartier, qui s'appelle Debeury et que nous avons connu dans le sixième arrondissement également commissaire, mais aussi pratiquant avec ardeur de néophyte la René Gillet en sidecar : tout s'explique n'est-ce pas ? M. Debeury s'occupe de ce qu'il connaît : ils ne sont pas assez nombreux dans son espèce et c'est dommage !

Progrès ... à rebours

L'an dernier un Méchant confrère motocycliste et automobiliste se fondait près de nous, en plein centre de Paris avec l'espérance de nous en mettre un coup (c'était son programme...) quelques mois après... *par suite d'agrandissements...* il doit s'en aller vers l'est, en l'autre du faubourg (!) au bout de 6 mois, *toujours par suite d'extension...* il doit fuir et c'est vers l'ouest... en banlieue. Et maintenant son brave directeur-fondateur, après avoir croqué 600.000 francs (c'est lui qui le dit) et avoir essayé de passer la main... (nous connaissons plusieurs organisations auxquelles il a proposé la suite... du passif !) vient d'annoncer qu'après les félicitations si nombreuses qui sont pour lui de précieux encouragements pour continuer sa formule... et la perfectionner, d'accroître... ses deux publications de bimensuelles, passent... mensuelles... c'est du progrès... à rebours ou je m'y trompe. Pourquoi ne pas avoir la franchise de dire : Nous n'avons plus le sou, nous cessions... et merci tout de même.

Mais voilà !... et le remboursement des abonnés peu nombreux peut-être, mais encore des sous à sortir !... et l'espérance de trouver une nouvelle poire : cruelle énigme... trouvera pas...! Quelle confiance peuvent avoir les annonceurs pour de telles combinaisons.

Ouvert pendant les fêtes

Il n'est pas toujours possible aux motocyclistes de faire coïncider leurs heures de liberté avec les heures où les magasins de mots sont ouverts. D'autre part si leur choix n'est pas fixé sur une marque déterminée, s'ils veulent se faire une opinion et choisir entre plusieurs machines de marques distinctes, il leur faut souvent pour se renseigner établir une véritable tournée... Ceux qui font déjà des prévisions en vue de 1930, seront heureux d'apprendre qu'à l'occasion des Fêtes de Noël et du Nouvel-An, une exposition permanente de plus de 100 motos différentes sera ouverte le dimanche, 22 décembre, précédent Noël et le dimanche, 29 décembre, précédent le Nouvel-An. Chacun pourra ainsi se renseigner, étudier à loisir chaque type, voire passer commande immédiatement à ce stand bien connu... puisqu'il s'agit du Stand Motos du Palais de la Nouveauté.

Les nombreux amateurs qui ne manquent pas de visiter ce Palais apporteront par leur présence le plus sincère remerciement qu'on puisse adresser à ses dirigeants pour leur excellente initiative.

Les SIX JOURS d'HIVER de Moto Revue

auront lieu du 12 au 19 janvier 1930

LES « Six Jours d'Hiver de Moto Revue » se disputeront en janvier prochain et pour la septième année. Ils auront lieu vraisemblablement sur la même formule que les années précédentes, autrement dit, les concurrents partiront de Paris tous les matins pour y revenir le soir. Cette formule plaît beaucoup, en raison, précisément, du peu de frais qu'elle entraîne pour les participants, aussi bien professionnels qu'indépendants.

Ceux-ci, pour la plupart, peuvent rentrer chez eux tous les soirs, et dans tous les cas, peuvent être fixés par avance sur le montant des frais qu'ils ont à envisager pour une telle épreuve, puisqu'ils n'ont pas la surprise, en arrivant dans les étapes nouvelles, tous les soirs, d'avoir à payer parfois des sommes assez élevées pour des chambres, pour des repas, etc. : ils peuvent avant le départ, s'entendre avec un hôtel proche du Parc Ferme.

Nous adopterons donc cette même formule cette année encore, mais il y aura malgré tout, de gros changements.

Les principales modifications

L'enquête à laquelle nous nous sommes livrés pour connaître près des intéressés, quelques seraient les plus grandes modifications à apporter à nos Six Jours d'Hiver au point de vue itinéraires, horaires, formule, etc... ne nous a rien apporté d'intéressant, à l'exception toutefois de quelques renseignements utiles qui nous sont parvenus entre temps, de M. De Berc, un ancien participant qui demande une formule permettant aux voitures de 1.500 cmc. par exemple de s'aligner avec chances de succès pour l'attribution des Coupes, et de pouvoir mieux se défendre.

Itinéraires

Après mûre réflexion, nous avons décidé d'apporter quelques modifications aux itinéraires. Tout d'abord, nous éviterons cette année les routes déplorables que nous avons toujours rencontrées jusqu'à maintenant entre Beauvais, Gournay et Rouen ; de même, celles que la Préfecture nous avait ordonné de prendre l'an dernier, celles de Beauvais, Gisors et Ecouy, qui n'ont de route que le nom et sont vraiment dangereuses et une source d'accidents, que nous n'aimons pas beaucoup enregistrer, pour les pilotes.

Cet itinéraire sera donc ainsi transformé : départ de Saint-Germain et par Vernon, Rouen, Forges-les-Eaux, retour par Gisors, Pontoise et Bezons pour le Groupe Bleu, cependant que le Groupe rouge, de Rouen, s'en ira se promener à Dieppe et reviendra par la N. 15 et Forges-les-Eaux par Gisors et Pontoise. Les anciens itinéraires sur Amiens, Péronne et Saint-Quentin restent cette année les mêmes ; également pour les itinéraires de Paris, Reims, Laon, Soissons, Le Bourget. Maintenant, nous abandonnons définitivement l'itinéraire Chartres-Orléans, en raison également de la mauvaise route qui relie Chartres à Orléans par Allaines et Artenay, et de ce fait, nous supprimons également la déplorable route d'Angerville à Rambouillet. Cette étape donc, qui se courait jusqu'à

maintenant le samedi, sera remplacée par Paris-Tours et retour pour le groupe rouge, et Paris-Vendôme et retour pour le groupe bleu.

Le dimanche, au lieu de faire l'étape Evreux-Dreux-Versailles, nous avons examiné la possibilité de faire Versailles-Dreux-Laigle et retour pour les Rouges, cependant que les groupes bleus iront simplement jusqu'à Verneuil.

L'Etape de nuit

Les concurrents qui ont déjà fait nos Six Jours d'Hiver, se souviennent que nous faisons une étape de nuit sur Paris-le Mans-La Ferté-Bernard et retour, mais précisément cette année, nous avons pensé que notre épreuve serait encore plus intéressante si nous obligeions les concurrents à marcher quelques heures de plus dans la nuit. Les conditions de transport en commun pour les concurrents de retour à Paris, ne nous ont pas permis de décaler les horaires de retour après 23 heures, et c'est pourquoi nous allons purement et simplement décaler de 2 h. le départ de cette étape de nuit, ce qui fait que les concurrents arriveront au plus tard à Versailles, à 22 heures et pourront ainsi rentrer à Paris au Parc Ferme, suffisamment tôt pour pouvoir prendre métro ou autobus pour rentrer chez eux.

Le lendemain

Le lendemain : repos ; une nouveauté qui plaira, croyons-nous, parce que c'est une amélioration sensible au sort du pauvre concurrent qui aura déjà marché pendant 5 jours et ne sera pas fâché de trouver la journée du vendredi qui sera une journée complète de repos.

Vitesse accélérée (?)

Une autre innovation que nous avons envisagée pour nos Six Jours d'Hiver est la suivante : les concurrents devront se rendre le samedi matin sur un circuit où ils devront accomplir une vitesse minimum, selon leur cylindrée, et sur un parcours de 200 à 300 kilomètres à couvrir en 5 heures.

Cette vitesse minimum de 40 à 60 par exemple aura pour but de départager les ex-aequo ; nous examinerons, à l'heure actuelle, la possibilité même de permettre au concurrent qui aurait été malheureux pendant les 5 jours précédents par suite d'une crevaison ou toute autre petite panne sans grosse importance en améliorant sensiblement sa moyenne sur le kilométrage qui aura été imposé à sa catégorie, voilà une innovation dans nos 6 jours qui recevra, nous en sommes persuadés, l'approbation de la plupart des futurs participants.

Les horaires des départs

D'une façon générale, les concurrents trouvent que nos départs, le matin, sont faits de trop bonne heure et nous, Orga-

nisateurs et Officiels qui devons être au Parc Ferme, avant eux, nous nous rangeons volontiers à cette suggestion, qui nous permettra de dormir quelques instants de plus. C'est pourquoi nous avons pensé pouvoir décaler d'une heure en moyenne, toutes les heures de départ : voilà qui plaira.

Le programme

En définitive, voici donc comment se présenterait, d'après le projet que nous soumettons à l'U. M. F. le programme de nos Six Jours d'Hiver, ou même plutôt, pour parler plus clairement, de notre *Semaine d'Hiver*.

Dimanche 12 Janvier : Saint-Germain-Rouen-Dieppe-Bezons.

Lundi 13 : Barrage de Pierrefitte-Amiens-Saint-Quentin-le Bourget.

Mardi 14 : Livry-Gargan-Reims-Laon-Soissons-le Bourget.

Mercredi 15 : Paris-Tours et retour.

Jeudi 16 : Etape de nuit sur à Ferté-Bernard et Le Mans, avec départ du Parc Ferme vers minuit.

Vendredi 17 : Jour de repos et exposition des machines.

Samedi 18 : Epreuve accélérée sur circuit fermé.

Dimanche 19 : Ultime étape Versailles-Laigle et retour avec arrivée comme d'habitude à la porte Maillot.

Nos règlements à l'U. M. F.

A l'heure actuelle, nos règlements sont à l'étude à l'U. M. F. Nous tiendrons les intéressés au courant toutes les semaines.

On en parle...

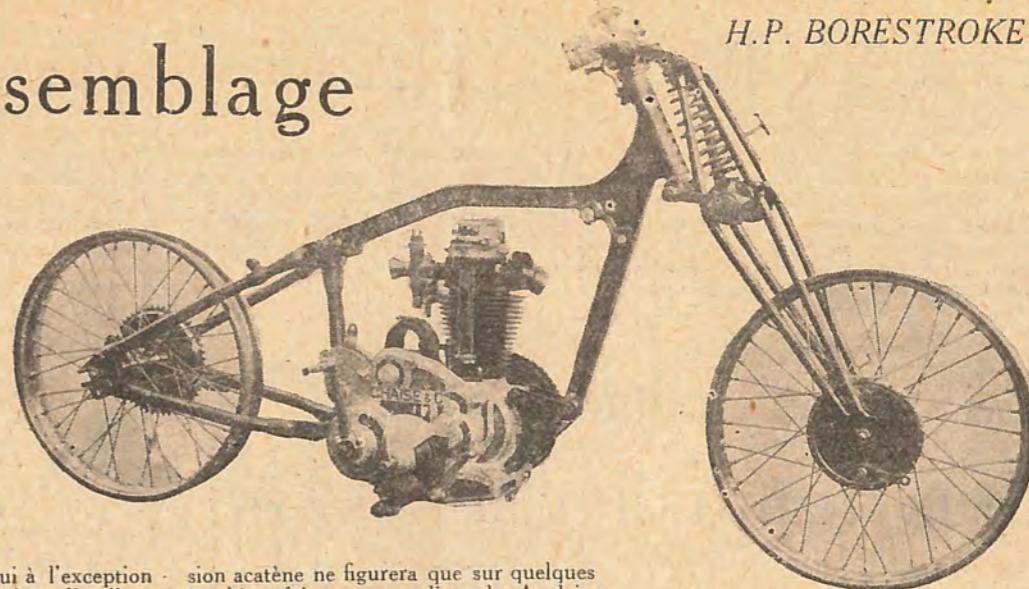
Tulacktin a fait à peu près toutes les épreuves classiques : ajoutez-y les records d'Argenteuil, des 17 Tournants, etc... les Grands Prix de France, les Six Jours d'Hiver 3 Bol d'Or, enfin c'est un expérimenté. Il est en outre champion de Russie en petites cylindrées et vous savez que du 65 sur les routes russes, avec des machines sans embrayage et il y a dix ans, cela représente un certain cran. Gageons que quelque constructeur qui désire attacher une des meilleures chances à sa firme pour les Six Jours d'Hiver, aura l'excellente idée d'engager Tulacktin dont le délice est de rouler sur le gel, le verglas et sous la pluie. Ils sont rares les types de cette trempe.

Un revenant...

C'est Erard, celui que nous vîmes si brillant, il y a deux ans, au concours d'estafettes, à l'inoubliable démonstration de Satory, aux derniers Six-Jours d'Hiver, toujours sur sidecar René Gillet, et toujours dans les épreuves dures, qui demandent un cran peu ordinaire. 1929 a passé, mais voici l'hiver et ses frimas. Erard se réveille et veut tenter sa chance ou plutôt apporter sa chance perpétuelle au constructeur qui voudra mener ses sidecars à la victoire : qui veut gagner et s'attirer la clientèle touristique ? Qui l'engage Erard.

Assemblage

H.P. BORESTROKE

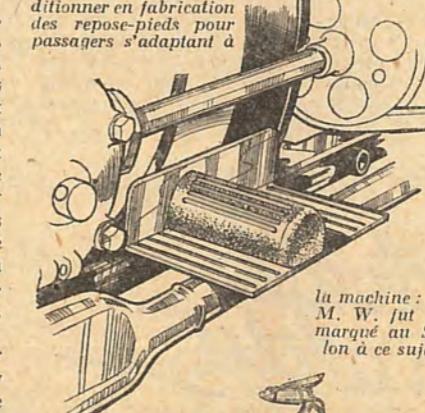


Chaise s'assemble très heureusement sur la Dollar du Salon.

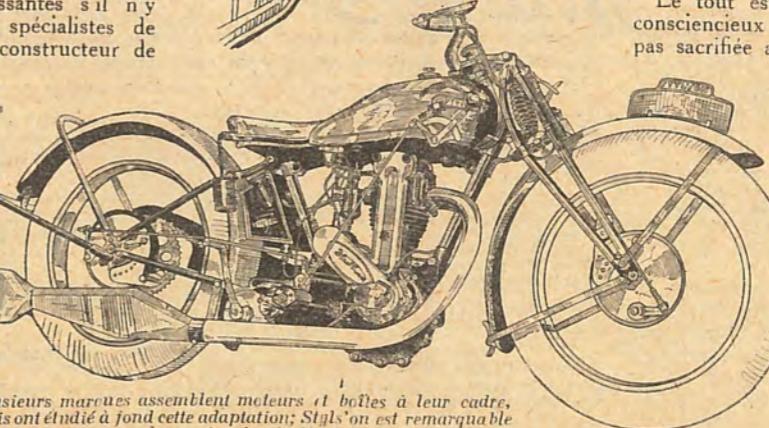


Le succès du Garda au Salon vient de son étude standard : les collets permettent toutes positions des manettes.

Le constructeur doit conditionner en fabrication des repose-pieds pour passagers s'adaptant à



la machine : B. M. W. fut remarquée au Salon à ce sujet.



Plusieurs marques assemblent moteurs et boîtes à leur cadre, mais ont étudié à fond cette adaptation; Styl's on est remarquable dans cet ordre d'idées

Nous avons par exemple une marque de moteurs qui livre ses blocs complets avec changement de vitesses, un constructeur de boîtes qui fait maintenant également ses moteurs et ainsi réalise lui aussi des blocs-moteurs. Cela est extrêmement heureux et c'est grâce à cette heureuse collaboration, à cette préoccupation de ce qu'on fait dans les autres spécialités, qu'on a pu voir tant de machines acatène et cela sans les erreurs de dessin et les montages défectueux excusables sur de nouvelles productions. Il y a des machines assemblées qui donnent une impression d'homogénéité. A l'heure actuelle, la construction intégrale d'une machine par une usine unique nécessite des moyens très puissants si on veut arriver à des prix intéressants. Et il est extrêmement sage, si on ne dispose pas de tels moyens, d'acheter telle ou telle pièce chez des spécialistes. Sans doute, y sacrifiera-t-on quelque peu l'originalité de ses conceptions, mais on livrera une bonne machine à un prix abordable.

Le tout est que le constructeur soit conscient et que la qualité ne soit pas sacrifiée au prix de revient. Monter un moteur de 500 cmc., dans un cadre prévu pour un moteur de 250 cmc., prendre une boîte 350, une fourche et des moyeux trop faibles, c'est peut-être la possibilité d'atteindre un prix très réduit, ce n'est pas le moyen d'arriver à produire une bonne machine. Ce n'est d'ailleurs pas le moyen de faire fortune. Tout finit par se sa-

voir. Un jour ou l'autre, quelque chose lâchera, un client s'adressera directement au fabricant de la pièce défectueuse et le pot aux roses sera découvert. Et rien ne fait aussi rapidement son chemin que les critiques adressées à une machine.

L'assemblage permet à de petites marques de vivre. Il permet aux chercheurs de ne porter leur attention que sur les points qui les intéressent. Ainsi, on pourra étudier une nouvelle formule de cadre

sans avoir à s'occuper d'autre chose que des cotés du bloc-moteur ou des moyeux. Des marques importantes préfèrent même acheter à des spécialistes sérieux quelques organes de leurs machines. Ce n'est pas qu'elles ne pourraient les faire elles-mêmes mais elles se rendent compte, ou bien qu'elles ne feraient pas mieux, ou bien qu'elles auraient à faire de longs essais, ou bien qu'elles devraient immobiliser un capital considérable.

Au fond, en ce qui concerne la clientèle, cela importe peu, elle ne juge les machines que sur leur qualité, sur les résultats obtenus, sur la réputation acquise. Qu'elle sorte tout entière d'une même usine, qu'elle comporte des organes provenant de maisons spécialisées, cela, au fond, est secondaire si, malgré ces origines diverses, l'ensemble est homogène.

H.-P. BORESTROKE.

La vogue inouïe du deux temps il y a quelques années

par J. MELLIER

UN véritable enthousiasme a accueilli les deux temps après-guerre, et presque tous les constructeurs qui se respectent, aussi bien ceux d'automobiles que d'avions, lancèrent soit une motocyclette complète, soit un groupe moteur. Dès que les affaires reprirent sérieusement, ils planteront là le moteur de motocyclette qui leur avait permis de maintenir leur activité en attendant les commandes et le fonctionnement normal de leur usine.

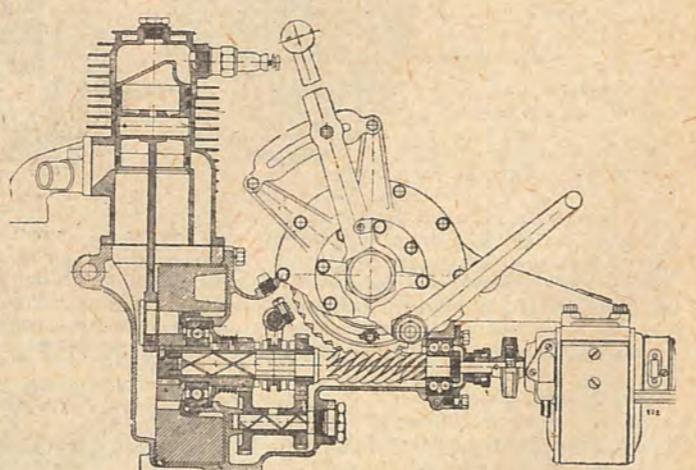
Certains constructeurs semblent, actuellement, se détacher du moteur à deux temps; les uns le font, à leur corps défendant, à regret, pour se conformer à la

mode et aux désirs de leur clientèle : il faut

bien vivre, et c'est encore mieux de le faire avec son temps. Mais certains n'en sont pas moins fidèles aux deux-temps en ce qui concerne les faibles cylindrées, et ils ne penseront pas encore de si tôt à livrer des 175, 150 ou même 75 cmc. en quatre temps, car la complication d'une distribution de soupapes se résout très bien sur un moteur de forte et même de moyenne cylindrée, mais est plus complexe sur les petites cylindrées.

Que le moteur à quatre-temps règne en maître sur les fortes cylindrées, il n'y a rien de changé, car le deux temps n'a jamais cherché à le concurrencer sur ce terrain et sur les moteurs polycylindres : le moteur à deux-temps conserve en 250 cmc., 175 cmc. et au-dessous des partisans irréductibles, et le deux-temps, on peut en être certain, sera difficile à détrôner en petite cylindrée : son règne est loin d'être fini.

J. MELLIER.



Mon petit doigt m'a dit....

... qu'un club de la Côte d'Azur où l'on servait le « porto » à ras bord, a vu ses obligations baisser ces derniers temps... et que ses anciens membres qui ont fondé d'autres clubs... verraienr accroître le nombre de leurs membres, et leur sympathie.

... qu'un commissaire d'une des dernières épreuves de grand tourisme, aurait péniblement obtenu 300 francs de frais de déplacement et que cette oblige aurait été payée en trois tranches... péniblement, du reste, et après bien des réclamations.

... que toujours, pour ce club, la cotisation annuelle à l'U. M. F. n'aurait été payée que 24 heures avant le départ, sinon l'épreuve n'aurait pu avoir lieu. Drôle de truc pour ceux qui avaient fait un déplacement pour courir de plus de 1.000 kilomètres.

... que la remarquable machine à boîte électromagnétique du 1^{er} stayer ayant fait

100 kilomètres dans l'heure allait sortir en série pour février.

... que les demandes devenant nombreuses les intéressés seraient servis au fur et à mesure de leur ancianeté.

... qu'aux Six Jours d'Hiver, ce constructeur qui fut vainqueur « éphémère » en sidecar au Bol d'Or, se vengerait glorieusement.

... qu'une jeune équipe de sides conduite par un certain Fournelle et un plus certain Henger viendrait appuyer la chance de cette firme.

... que toutefois cette équipe n'est pas si sûre si l'on en croit certains bruits.

... que l'Ultima du Salon n'avait pas la position de la selle surbaissée de 5 cmc. et heureuse des machines livrées actuellement à la clientèle.

... que la nouvelle présentation du réservoir élargi considérablement, en selle, à cheval, bande nickelée, chromé dessus et sur toute la longueur, forçait les visiteurs du Salon à redemandez le catalogue.

... que la maison Prester aurait engagé aux Six Jours d'Hiver un jeune qui fit des étincelles l'an dernier à cette même épreuve, puis à Gaillon plus récemment.

... que « la fin du monde » approche... du monde automobile et moto-cycliste sans doute.

... que pourtant notre confrère bi-mensuel incriminé ferait des progrès à pas de géant en paraissant dorénavant une fois par mois.

... qu'à Moto Revue ce programme à rebours ne serait pas goûté de nos nombreux lecteurs.

KAMOTSU.

Le Numéro Album du Salon est complètement épuisé.

Soupapes en tête Soupapes latérales

DANS le n° 309 a paru un article de H.-P. Borestroke sur les soupapes en tête. Le titre était précédé d'un autre : "Une controverse à amorcer". L'amorce produit son effet... à retardement, nous nous en excusons, car, malheureusement, la rédaction d'articles pour Moto Revue n'est pas notre seule occupation.

Borestroke ne cache pas ses sympathies pour les soupapes en tête. Sans méconnaître leurs avantages, nous pensons que, pour un moteur de tourisme normal, les soupapes latérales défendent très bien leur chance.

Il est bien entendu que nous ne parlons ici que des moteurs à culasse Ricardo, qui ont été décrits dans un précédent article sur la turbulence. Pour les autres, la discussion est insoutenable.

On dit toujours : moteur à soupapes en tête = moteur à rendement élevé. Qu'en tend-on par rendement ?

Est-ce le nombre de chevaux fournis par ce moteur ? C'est une question de vitesse de rotation. Un moteur établi pour faire des chevaux en vitesse n'est pas faumeux dans les bas régimes, et réciproquement.

Est-ce la consommation au cheval-heure ? C'est une question de conception du moteur et... d'éléments qu'il est parfois bien difficile de dégager.

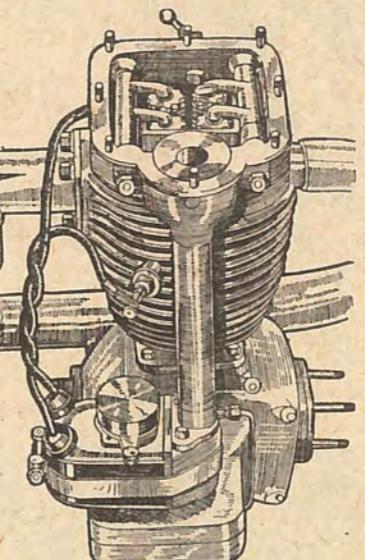
Les deux sens du mot rendement se trouvent rarement réunis dans un même moteur.

Nous allons nous placer à un autre point de vue qui montre la question sous un jour différent.

La position des soupapes ne dépend, à notre avis, pour des régimes moyens que d'une chose : la course du moteur.

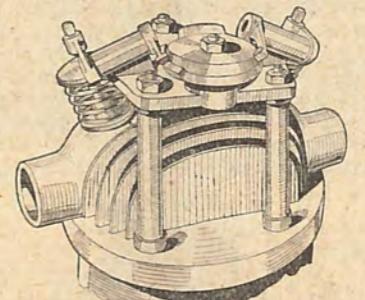
Aussi bizarre que puisse paraître, de but en blanc, cette affirmation, nous allons tenter de la motiver.

Un moteur, pour bien fonctionner, doit bien respirer. Cela dépend du réglage du carburateur, de celui de l'arbre à cames, et enfin, de la soupape. Rien ne sert d'avoir un gros gicleur et une grosse buse au car-



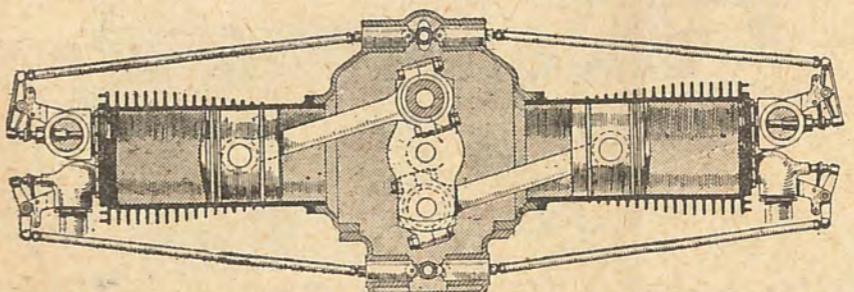
Quatre soupapes en tête du K Motor

burateur, si la soupape ne permet pas l'accès dans le cylindre de tous les gaz que celui-ci peut contenir.

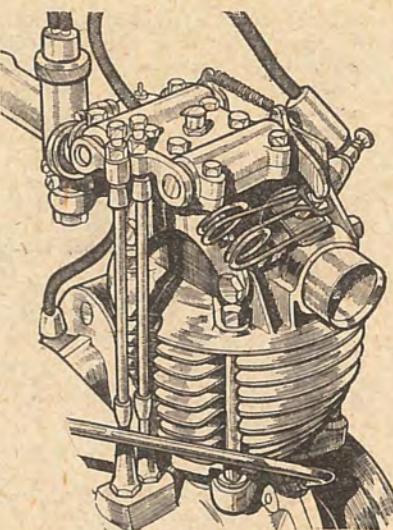


Culbuteurs des 2 soupapes commandés par plateau tournant avec galets sur les queues

Or, le débit d'une soupape est fonction non seulement du carré du diamètre et de sa levée, mais encore de l'espace libre autour et dessus d'elle.



Commande du Douglas flat-twin



Les ressorts de soupapes ressemblent aux épingle de sûreté sur certains moteurs

On conçoit bien que des deux soupapes de même diamètre et de même levée, la soupape 1, qui est bien dégagée, débitera beaucoup plus que la soupape 2 qui se trouve freinée. Le débit est donc fonction du dégagement.

Mais ce dégagement est, lui, fonction de la course.

Cas des soupapes latérales. — En effet, prenons deux moteurs de même cylindrée, de même compression, dont l'un a une course égale à l'alésage, l'autre sensiblement plus grande.

Le premier aura une chambre d'explosion plus plate que le deuxième puisque, les volumes étant les mêmes, la surface de la chambre du premier sera plus grande que celle du deuxième. La soupape du premier moteur sera plus près du fond de la culasse à sa levée maximum ainsi que des parois latérales. Elle sera moins bien dégagée que celle du deuxième moteur. La deuxième soupape débitera donc plus que la première.

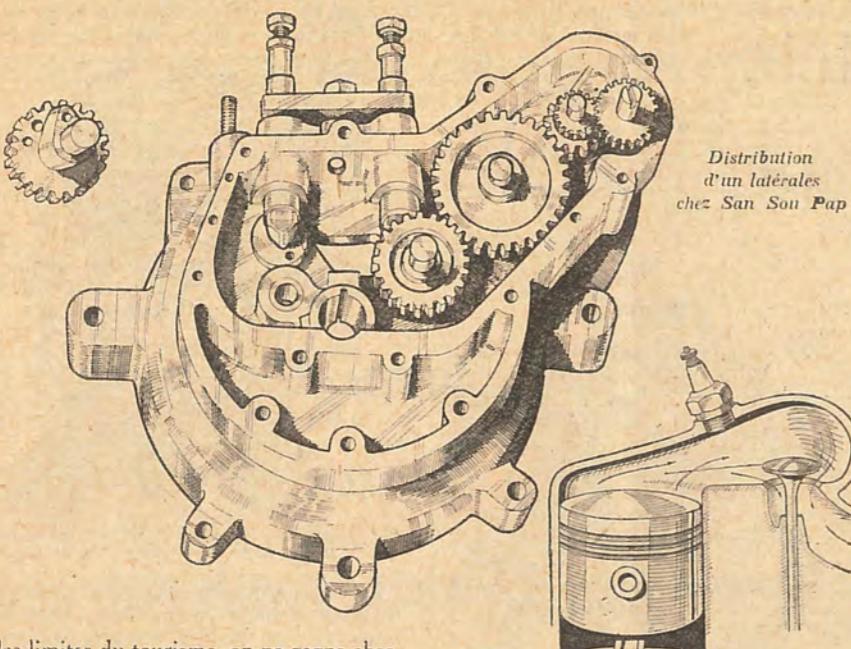
Cas des soupapes en tête. — Supposons maintenant nos deux moteurs de mêmes caractéristiques que précédemment, mais avec des soupapes en tête.

Prenons d'abord le cas de la culasse à fond plat.

Dans le moteur à gros alésage et à faible course, nous aurons la place de loger des soupapes de grand diamètre qui, bien dégagées, débiteront au maximum.

À l'inverse, le moteur à petit alésage et à longue course ne pourra comporter que des soupapes de faible diamètre. On ne peut, à cause des ressorts de rappel et des cames, augmenter indéfiniment la levée. Le moteur s'alimentera donc moins bien, et le gain sur des soupapes latérales sera nul.

Si les soupapes sont inclinées, on peut leur donner des dimensions convenables, mais leur établissement se fait au prix d'une réelle complication qui se traduit toujours par un prix élevé. Leur avantage n'apparaît alors que dans les hauts régimes ; c'est la technique des moteurs sport ou de course. Si l'on veut se maintenir dans



Distribution d'un latéral chez San Sou Pap

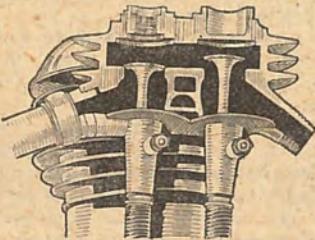
les limites du tourisme, on ne gagne absolument rien sur les soupapes latérales.

Résumons donc :

Pour les moteurs à régime moyen dits de tourisme, la question se pose ainsi :

Moteurs à longue course : soupapes latérales.

Moteurs à faible course : soupapes en tête.



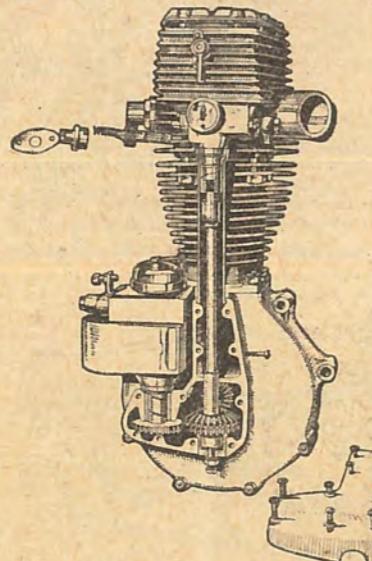
Comment se comportent les soupapes à l'intérieur du cylindre

Toute médaille a son revers. — Un bon moteur à soupapes en tête n'est pas facile à réaliser, et il ne suffit pas d'en monter un sur sa machine pour pulvérifier des records.

Beaucoup manquent de turbulence qui assure une combustion rapide et complète du mélange gazeux. De ceux-ci, malgré tous les réglages possibles, on ne tirera que de médiocres résultats.

Une autre difficulté réside aussi dans la position de la bougie. Les soupapes génèrent considérablement, et la place laissée libre par les ressorts, les culbuteurs, les tiges, est rarement celle qui convient pour un bon emplacement, autre cause d'un allumage défectueux. Cela se traduit par une avance à l'allumage égale sinon supérieure à celle que l'on rencontre dans un modeste "latéral".

L'inégalité de dilatation. — L'argument de la dilatation dissymétrique de la chambre a plus de valeur, mais comme dans les moteurs à soupapes latérales, on en vient aussi à la culasse détachable ; il



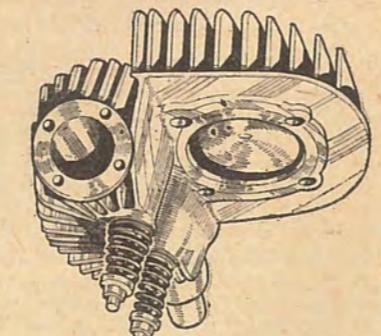
La commande d'arbre du K Motor présenté par Picard au Salon.

à l'ouverture échappement et de grandes soupapes. Les gaz brûlés s'évacuent bien et le moteur ne chauffe pas.



Une commande desmodromique chez Norton

Mais à soupapes et à réglages égaux, toutes autres conditions restant les mêmes, un des moteurs ne chauffera pas sensiblement plus que l'autre. Un fabricant de culasses spéciales (Diatherm) part, lui, du principe opposé, soutenant qu'on a intérêt d'avoir une grande surface de parois... et il garantit d'excellents résultats. Alors ?



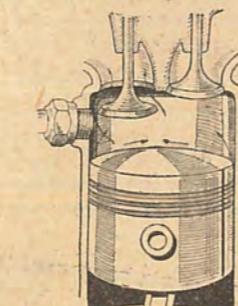
Moteur à soupapes latérales et à longue course

y a glissement de celle-ci sur le cylindre, ce qui évite en partie la déformation de ce dernier.

Si l'on a remarqué, à l'usage, que les moteurs à soupapes en tête chauffent moins que les autres, cela ne tient pas à une question de parois. Leur influence n'a pas l'importance qu'on leur attribue. Elles cèdent au moment de l'admission une partie importante de la chaleur absorbée pendant la détente et l'échappement. Il s'établit un équilibre avant que la chaleur ne soit transmise aux ailettes. Ce qui fait chauffer, c'est la durée de contact des parois avec les gaz chauds. Les moteurs à soupape en tête étant, en général, établis pour tourner vite, ils ont pas mal d'avance

Une culasse de latérale à haut rendement équipant les San Sou Pap 4-temps du Salon

Quant à l'argument des motocyclettes industriels qui sont équipés avec des arbres à cames en tête, il est très discutable, et nous croyons que ce sont des raisons tout à fait étrangères à la technique qui ont motivé ce choix. La mode — elle est partout — est aux arbres à cames en tête et aux blocs-moteurs. Les constructeurs ont pris sur le marché ce qu'ils ont trouvé —



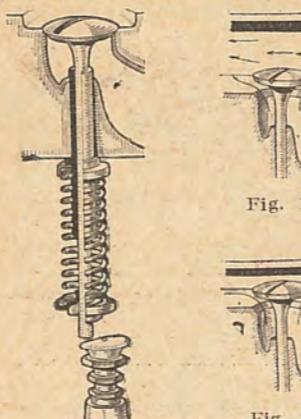
Moteur à soupapes en tête à faible course.

le choix n'était pas grand — et nous sommes convaincus que s'il y a eu une modification, il faut la chercher beaucoup plus dans la multiplication que dans le réglage de l'arbre à cames.

Le vrai moteur de tourisme. — Que demande-t-on surtout à un véhicule de

tourisme ? De la souplesse et de bonnes reprises.

La souplesse s'obtient au détriment de



Il est évident que le débit est fonction du dégagement : dans la soupape 1 bon dégagement tandis qu'il y a freinage dans la 2

A gauche un Schéma exagéré de la chute de la queue de soupape qui est décentrée de son siège.

la puissance : 10° de retard à l'admission, une trentaine à la fermeture, 45 à 50° à l'ouverture échappement et 5 à 6° à la fermeture, nous donneront un moteur "pépère". Des tubulures de faible section et un petit réglage de carburateur assureront dans les tuyauteries une vitesse de gaz suffisante pour éviter les condensations. Toutes ces conditions s'accordent remarquablement avec les soupapes latérales. Nous aurons un moteur qui aura du couple en bas et qui tournera très rond aux faibles vitesses. Il ne faudra pas lui demander des puissances élevées aux grands régimes.

Rien ne nous empêche d'ailleurs de mettre une soupape d'admission sensiblement plus grande que celle d'échappement. Les gaz sous pression sortent toujours ; il est plus difficile de les faire rentrer. Le rendement est accru, et comme les métaux employés sont différents pour les deux soupapes, la raison d'interchangeabilité n'est plus valable.

Quant à la question reprises, elle se réduit à une chose : puissance du moteur par rapport au poids total transporté. Gros

moteur, véhicule léger. C'est tout le secret de la supériorité de la moto ou du cyclecar sur la voiture ; c'est aussi la formule américaine avec ses moteurs de 1100 cmc. sur une moto.

Conclusion. — En résumé, nous croisons à la vitalité des moteurs à soupapes latérales pour les véhicules de tourisme. Un bon moteur à culasse Ricardo bien étudié et bien réalisé donne dans les régimes usuels des résultats comparables à ceux des moteurs à soupapes en tête. Ils ont pour eux la simplicité, donc, le minimum d'entretien et le bon marché. C'est suffisant pour justifier leur vogue.

Et maintenant, si l'on nous permet d'exprimer notre goût personnel, nous qui faisons de la moto utilitaire tous les jours, par tous les temps, nous terminerons en disant que des moteurs à soupapes en tête, à soupapes latérales, c'est très bien, mais sans soupapes, c'est encore mieux, et notre fidèle Villiers fait tout à fait notre affaire.

GRADETTE.

A l'Étranger

EN ALLEMAGNE

Quelques statistiques sur la production allemande des motocyclettes

L'emploi de la motocyclette a fait de tels progrès, en Allemagne, qu'il y avait, en date du 1^{er} juillet 1929, 608.342 motocyclettes enregistrées, contre 433.205 automobiles de tourisme, et 143.952 poids lourds.

En un an, 168.000 nouvelles motos ont été mises en circulation !

C'est du reste la petite moto qui a le plus bénéficié de cette augmentation.

Le nombre en a doublé, tandis que les machines plus grosses ne progressaient que de 15 % seulement.

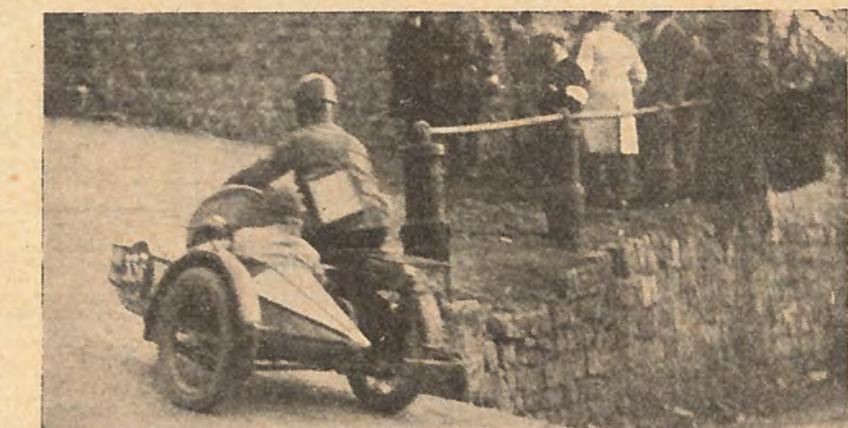
On sait que les possesseurs d'une machine en dessous de 200 cmc. de capacité n'ont en Allemagne pas besoin du permis de conduire et ne payent pas d'impôt.

Il y a en Prusse, 246.000 autos de tourisme, et plus de 332.000 motos.

En Bavière, 28.000 autos de tourisme et 85.300 motos.

En Saxe, 27.900 autos de tourisme et 70.000 motos, etc., etc.

On estime que la production des fabriques allemandes, atteindra pour 1929 le chiffre de



Stienlet, l'as bruxellois, lors de l'épreuve de l'A. M. C. Marchois, amorce l'assaut du redoutable non-stop.

Mais il semble bien que l'on craigne en Allemagne qu'emballée par la conjoncture favorable l'industrie ne produise trop à l'avenir. D. K. W. pour sa seule part aurait produit plus de 100.000 machines. Et de bons connaisseurs estiment qu'avec la capacité des nouvelles usines créées par lui Zundapp et par d'autres « concern » la production annuelle pourrait et devrait atteindre facilement 250.000 unités.

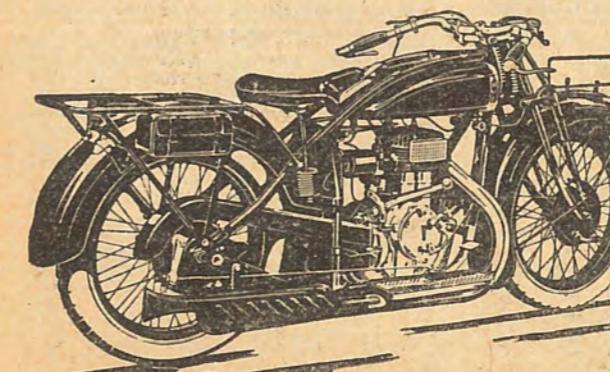
L'industrie allemande, dans ces conditions, va se tourner avec une énergie nouvelle vers l'exportation où elle a obtenu déjà de bons résultats.

Notons quels sont ses principaux clients : la Tchéco-Slovénie : 1.020 motos dans le premier semestre de 1929. Tchéco-Slovénie 1.020 motos dans le premier semestre de 1929.

	Autriche	660	—	—
Yougo-Slavie ..	401	—	—	—
Suisse	327	—	—	—
Hongrie	255	—	—	—
Pologne	211	—	—	—
Roumanie	205	—	—	—

Notons également qu'en six mois le Japon a importé 132 motos allemandes et le Brésil 175.

R. S.



La 300 cmc. "N.S.U." est un exemple particulièrement réussi des blocs moteurs à carter d'huile. Elle a été très imitée, même en France.



le Concours du Silencieux 1930 est-il Opportun

Quelle formule adopter ?

Le premier concours du silencieux a soulevé quelques critiques sur sa formule : certainement, il est assez malaisé, dans un règlement de prévoir tous les cas personnels de constructeurs, tout en évitant de favoriser plus l'un que l'autre et aussi en se mettant d'accord avec les usagers et surtout les pouvoirs publics.

Il y a le côté technique et c'est le point le plus discuté, car à ce jour, aucune directive n'a été acquise : nous avons un empirisme merveilleux à ce sujet : deux fabricants ont déjà évolué sérieusement à ce sujet en se basant sur la physique aérodynamique : l'un est un conducteur d'autos de course, l'autre un aviateur, l'un et l'autre férus de moto et leur opinion est précieuse. D'autres se maintiennent dans les conceptions classiques, ils ont de bonnes raisons aussi. De tout cela, il faudra faire un choix judicieux.

Il y a le côté clientèle : le motocycliste est coquet et c'est une condition énorme du succès commercial. Le silencieux doit donner une belle présentation : il fait partie de la ligne de la machine : pour le client c'est important : sinon, il eût été aisé aux fabricants de conditionner de formidables boîtes de détonées et d'obtenir un silence parfait.

Il y a le côté commercial : le prix d'achat doit être subordonné aux conditions et aux moyens financiers du motocycliste : certains métiers pourraient également résoudre la question : mais, ils coûtent bien cher.

Et puis, la question du silencieux est polygonique : elle a encore bien d'autres côtés : le côté policier qui n'est pas le moins important ; le côté propagande, vis-à-vis du public non initié ; le côté rendement ; le côté freinage ; etc., etc...

I. — Eliminatoires

a) Choix de deux machines : une à deux temps et une à quatre temps prises au hasard parmi les modèles de séries, lesquelles serviront obligatoirement pour la pose de tous les silencieux concurrents.

II. — Constitution de jury

b) A notre sens, le jury devrait être composé par ceux mêmes qui sont appelés à prononcer des sanctions contre des motocyclistes trop bruyants, c'est-à-dire que nous verrons avec plaisir en faire partie :

Un certain nombre d'agents de la police des rues ou de surveillants affectés au service de la circulation ; des représentants du Conseil Municipal de la Préfecture de Police, du Corps des Ingénieurs des Mines et enfin quelques piétons pris au hasard au moment du concours pour compléter le jury.

c) Conditions d'élimination. — Les machines, pour tous les silencieux, devront être montrées par le même conducteur dont la personnalité sera reconnue et garantie.

Il conduira les machines dans les conditions normales de leur usage habituel, c'est-à-dire mise en route normale, passage en première, en seconde et en prise directe ainsi que changement de vitesse, à proximité du jury. Ce dernier devra voter sur l'acceptation ou non acceptation de la machine en se basant sur son impression, sur les quatre opérations précitées.

Les machines acceptées aux éliminatoires pourront donc concourir à l'épreuve dite d'accélération qui déterminera le classement.

P.-S. — Nous ne jugeons pas indispensable la présence d'un audiomètre pour la raison suivante : L'audiomètre est un instrument extra-

Alors comment faire ?

C'est bien simple ; nous avons demandé à chacun des fabricants de silencieux, leur avis personnel : nous publierons, dans ces colonnes, au grand jour, ces observations, et c'est de ces impressions que nous tirerons la substance de notre règlement du deuxième Concours du Silencieux qui aura lieu sous peu. Comme il s'entend, les Pouvoirs Publics sont consultés de leur côté et leur opinion devra se refléter dans les grandes lignes de ce règlement, car il ne faut pas oublier que les Pouvoirs sont à la limite des concessions et qu'ils attendent ce deuxième concours pour provoquer une législation définitive. Aussi toutes les opinions de fabricants ou lecteurs seront les bienvenues et le plus tôt possible.

Procédons par ordre d'arrivée des réponses reçues :

C'est d'abord M. J. de Saint-Aubin, directeur technique des établissements A. S. A. : aviateur, motocycliste, automobiliste, ingénieur coté, il est spécialisé dans les études aerodynamiques, sur la résistance de l'air et des gaz : praticien, technicien, son avis est important. La question commerciale ne se pose pas pour lui :

sensible ; il enregistre donc toutes les vibrations du milieu ambiant, c'est-à-dire que les vibrations dues au moteur en lui-même risquent de s'ajouter aux oscillations dues à l'échappement. Dans ces conditions, il peut y avoir matière à erreur puisqu'il ne s'agit de discriminer que les bruits de l'échappement.

Puisque ce concours a particulièrement pour but d'assurer le calme des rues, il semble logique de s'adresser à l'oreille de ceux qui, jusqu'à présent, sont incommodés par les bruits intempestifs des moteurs à explosion qu'à un instrument qui certes donne des enseignements précieux mais ne déterminera nullement l'instant où un bruit commence à devenir désagréable.

Ces étalonages seront renouvelés environ toutes les heures et on prendra pour base la moyenne arithmétique entre les différents temps.

3^e Essais des silencieux. — Le même parcours sera effectué dans les mêmes conditions avec les mêmes machines munies successivement des silencieux des différents concurrents.

Trois montées au moins seront faites avec chaque silencieux et le temps admis sera la moyenne arithmétique entre les différents essais.

4^e Attribution des points. — Chaque concurrent partira avec 500 points à son actif qui lui seront attribués immédiatement s'il a satisfait aux exigences des éliminatoires ; on prendra donc, comme base, le temps approché au 5^e de seconde de la moyenne à l'échappement libre.

Le concurrent effectuant avec son silencieux le même temps qu'à l'échappement libre aura donc 500 points. Il sera pénalisé d'un point par 5^e de seconde au-dessus de la moyenne à l'échappement libre et obtiendrait une bonus de 1 point par 5^e de seconde au-dessous de la moyenne au temps à l'échappement libre.

Le participant obtenant le plus grand nombre de points sera donc classé premier et vainqueur du concours.

viront 30 kilomètres à l'heure et on chronométrera le temps employé pour parcourir la distance qui aura fait l'objet d'une mesure exacte.

Nous demandons que tout le parcours soit fait en prise, afin d'éliminer les chances d'erreur dues au passage plus ou moins précis des vitesses par le pilote.

(Ca, c'est une autre histoire : n. d. l. r.)

Ces étalonages seront renouvelés environ toutes les heures et on prendra pour base la moyenne arithmétique entre les différents temps.

3^e Essais des silencieux. — Le même parcours sera effectué dans les mêmes conditions avec les mêmes machines munies successivement des silencieux des différents concurrents.

Trois montées au moins seront faites avec chaque silencieux et le temps admis sera la moyenne arithmétique entre les différents essais.

4^e Attribution des points. — Chaque concurrent partira avec 500 points à son actif qui lui seront attribués immédiatement s'il a satisfait aux exigences des éliminatoires ; on prendra donc, comme base, le temps approché au 5^e de seconde de la moyenne à l'échappement libre.

Le concurrent effectuant avec son silencieux le même temps qu'à l'échappement libre aura donc 500 points. Il sera pénalisé d'un point par 5^e de seconde au-dessus de la moyenne à l'échappement libre et obtiendrait une bonus de 1 point par 5^e de seconde au-dessous de la moyenne au temps à l'échappement libre.

Le participant obtenant le plus grand nombre de points sera donc classé premier et vainqueur du concours.

F. DE SAINT-AUBIN.

(La suite au prochain numéro).



Flâneries au SALON

par R. SEXÉ.

Mais, bien entendu, on gardait, dans tous les cas, la fourche avant de la bicyclette...

Les hautes allures actuelles, les courses sur cendrée, et même le cross country ! ont démontré la nécessité d'un cadre.., et d'une fourche ! rigide latéralement.

Le haubanage de la fourche, usité pour les courses de sidecar, n'est qu'un palliatif.

La vraie faiblesse de tous les dessins actuels, c'est le moyen employé pour réunir le cadre à la fourche : une tête de direction sans point d'appui latéral.

Le seul remède est de placer la roue avant à l'intérieur du cadre, ou du châssis, prolongé.

Notez que la « Majestic », comme la « Wallis » et la « Ner-a-Car », a une direction indirecte. Le guidon de l'« O. E. C. », par contre, est monté directement sur la fourche de la roue avant.

Certes, devant une réalisation aussi neuve que la « Majestic », et qui pose tant de problèmes, il importe de faire cette réserve : que seul un essai prolongé permettra de se rendre compte de la valeur pratique de tant de solutions nouvelles.

Il reste à voir, par exemple, comment, par grand vent (ou aux grandes allures que son 1.000 cmc. « J. A. P. » autorise), la machine se comporte avec son vaste garde-boue avant.

Il semble bien aussi, à première vue, que les moteurs, très abrités derrière une cloison étanche, ne bénéficient point d'un courant d'air bien intense.

Le poids des plus forts modèles semble dépasser un peu les limites que doit se fixer, dans son intérêt, l'industrie motocycliste.

Et il ne faut jamais perdre de vue la maniabilité au départ, au ralenti, et dans les manœuvres qu'impose la circulation.

Mais toutes ces critiques, même si elles étaient justifiées, ne seraient qu'en détail et ne toucheraient en rien à un excellent principe : M. Roy a montré la route ou, fatallement, doivent s'engager les dessinateurs de la moto, « grand sport » de demain.

II
La moto carrossée

Atout Seigneur, tout honneur ! Ma première visite sera pour Sa Majesté « Majestic » qui tient son grand lever.

J'hésite à poser les clous de mes bottes démocratiques sur les beaux tapis où s'épanouissent les fleurs de lys ! sur fond bleu... de roy ! N'est-ce point, ici, la maison... d'Orléans !

Mais cet engin à l'immense garde-boue fleurdelisé lui aussi : « Ce n'est pas une émeute, sire ! c'est une révolution... »

Dans « motocycle », il y a « cycle... » Et le fantôme de l'aile bicyclette hante encore les bureaux de dessins des marques les plus progressistes ».

Ici, rien ne rappelle plus l'ancêtre : sauf, peut-être, le guidon et la selle, un peu incongrûment perchés au sommet de la « carrosserie ».

M. George Roy a bien créé un engin nouveau, une silhouette imprévue, qui nous deviendra familière... Il ne reste plus qu'à le baptiser.

Et cette création ne choque pas plus « l'homme dans la rue » que le « technicien », car elle est agréable à voir, et semble parfaitement logique.

Il faut admirer le goût et le courage ! du réalisateur.

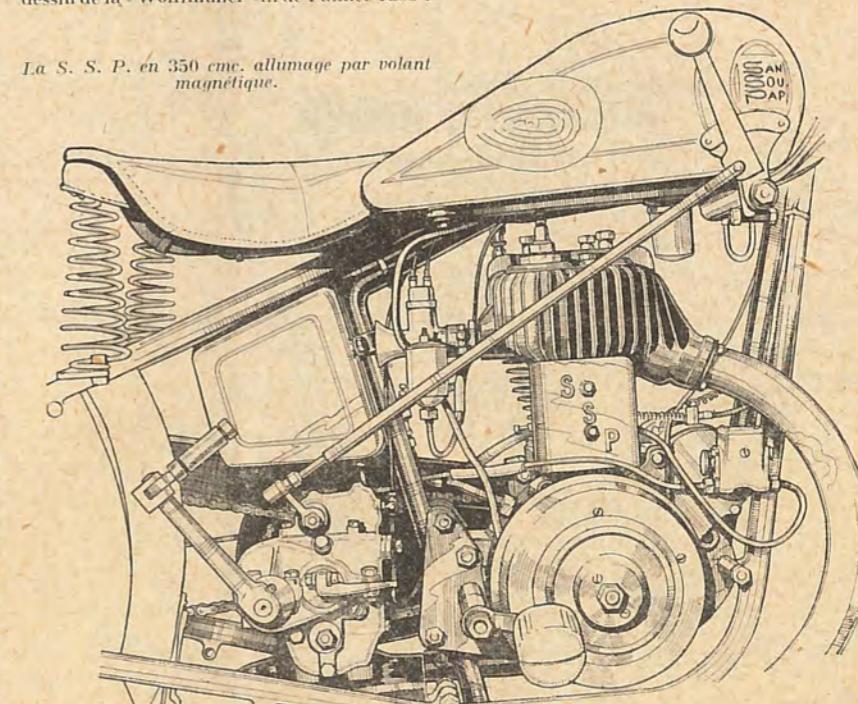
Dès que parurent en France, vers 1921, les premiers « Ner-a-Car », bien des motocyclistes avisés penseront : « Voici la première ébauche de ce que sera la moto dans dix ans. »

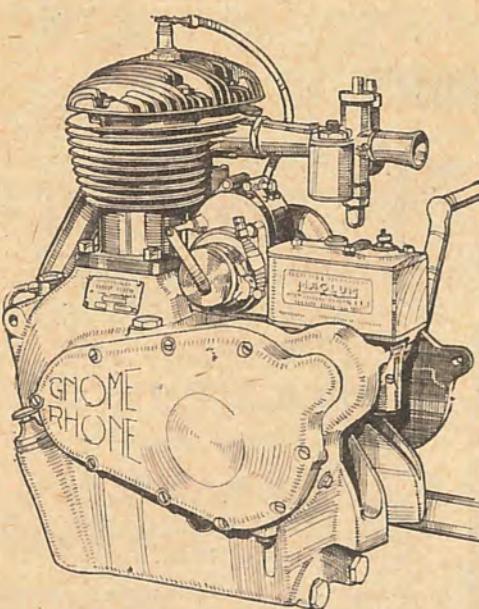
Car, du premier coup, ce mode de construction éliminait deux des défauts inhérents à tous les autres types : le centre de gravité trop élevé, et la fourche avant, cette pièce particulièrement fragile et exposée, dont le dessin « classique » est assez faible et simpliste..

Une direction de voiture !

Moto Revue vous a entretenu des recherches poursuivies en Angleterre par Wallis, A. J. W., et O. E. C. pour doter nos

La S. S. P. en 350 cmc. allumage par volant magnétique.





Le 308 cmc. bloc moteur de Gnome et son éclairage Maglum qui vient de construction.

qui se classa si brillamment dans le grand Prix belge.

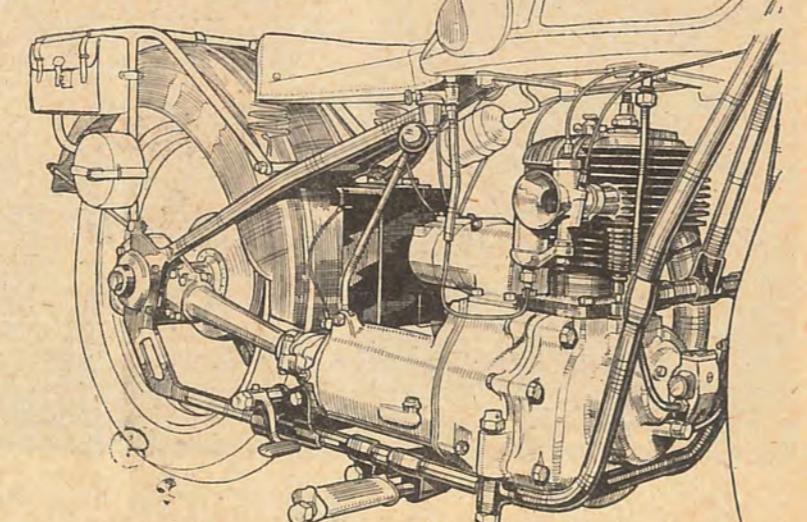
Nous admirons le nouveau bloc quatre cylindres de « Motobécane » : C'est d'une telle pureté de lignes qu'il semble que ce soit trop beau pour être vrai», me dit Garrison.

Vous savez que l'on reprochait aux quatre cylindres d'allonger démesurément l'empattement de la moto. Aussi le montage latéral de la boîte de vitesse sur la « Motobécane », qui permet d'établir un bloc très court, est une véritable trouvaille.

On a, semble-t-il, choisi l'aluminium pour le bloc où sont noyés les cylin-

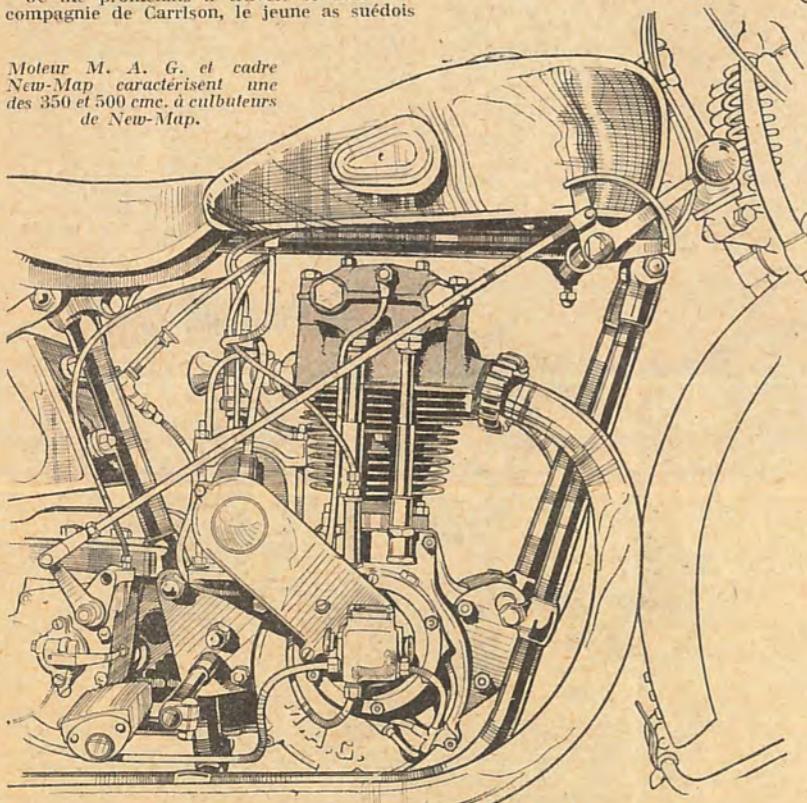
dres, plutôt pour l'alléger que pour en améliorer le refroidissement, car on ne gagne guère, à ce point de vue, paraît-il, sur la fonte, en employant des cylindres chemisés.

Si l'on en juge par toutes les positions qu'ont successivement adoptées les Américains pour le carburateur de leur quatre cylindres (au centre, à l'arrière, etc.) le problème de la carburation nécessitera quelques essais.



La 350 cmc. Argenté acalène, bloc-moteur et son cadre double en berceau.

Moteur M. A. G. et cadre New-Map caractérisent une des 350 et 500 cmc. à culbuteurs de New-Map.



Pour ses nouveaux modèles monocylindriques, la « Motobécane » s'est jointe à l'honorables phalanges des constructeurs de bloc.

L'heureuse disposition du carter d'huile (dont les ailettes latérales, toutefois, nous semblent un peu vulnérables en cas de « bûche »), le montage « en selle » dans le cadre, imité de la « Gillet », ont permis d'établir un des blocs les plus compacts que nous ayons vus.

Fâneries au Salon : elles permettent de se rendre compte « de ce qui vient » : moto-chassis, plus ou moins carrossés, moteurs polycylindriques et la transmission finale par arbre...

« Enfin ! B. M. W. vient... »

Inutile, n'est-ce pas, de s'étendre longuement sur la « B. M. W. », si souvent décrite dans ces colonnes. Mais, vraiment, il y a toujours quelque chose à dire sur cette belle machine, dont la présence à nos Salons a influé grandement sur l'évolution actuelle de la moto française.

Les « Bayerische Motoren Werke » poursuivent avec persévérance, depuis 1923, une ligne de développement propre. Ils surent reprendre à temps, et améliorer, par un effort laborieux, d'excellentes solutions, au moment même où leurs créateurs, manquant de tenacité, les abandonnaient...

Avec le bloc moteur « A. B. C. » de Bradshaw, la transmission à cardan des vieilles « F. N. », la fourche « Indian », ils ont su créer la plus homogène des machines.

Et, cette année, reprenant pour leur compte le cadre en tôle, cher à « Durandal », ils exposent, sans conteste, un des plus beaux exemples de technique motoélectrique.

Révolution ... dans les cadres...

Savez-vous que le pauvre tube est bien malade, qu'il disparaît, peu à peu, de la construction motocycliste ?...

Regardez, d'un peu près, cette moto, d'allure parfaitement classique ; vous serez surpris de la place qu'y tient l'embouti ou le fer forgé...

Que de réservoirs, que l'on croit « en selle », masquent des colonnes vertébrales en acier forgé ; que de fourches avant, même, que l'on suppose être en tubes, et qui sont en embouti.. camouflé.

Regardez, par exemple, la « Saroléa » 500 cmc., et le véritable châssis en fer à cornière qui en constitue la très rigide partie inférieure.

Voyez l'évolution, bien symptomatique à cet égard, de « B. S. A. ».

Sans rien changer à la ligne, le « squelette » s'est transformé, et une remarquable pièce d'acier remplace les tubes supérieurs du cadre. (Entre nous, l'aimable M. Cox exposait à ce Salon la plus belle gamme de motos anglaises qui soit...).

« Peugeot », « New-Map », « Dollar » ont adopté la même poutre dorsale que créa Bradshaw pour sa petite « Panthette », malheureusement disparue.

M. Ulléric qui est, en France, le tenace pionnier de la construction « en embouti », se sert maintenant d'une pièce similaire pour son nouveau « châssis rationnel ». « Durandal », qui est, lui, entièrement en éléments boulonnés, très facilement assemblés, et dont l'élegance et la solidité firent l'admiration de tous les techniciens étrangers qui visitèrent ce Salon. Plus de brasage, plus de soudure, donc plus « d'élément humain » entrant en ligne de compte dans la solidité de la machine...

Des châssis en aluminium...

L'idée d'utiliser les alliages légers pour en constituer les « bâtis » de nos motocyclettes, n'est pas nouvelle. On vit, à un Salon passé, la monstrueuse carapace de la « Macé ». Au dernier Salon de Milan, un ingénieur italien exposait une moto constituée d'éléments en fonte d'aluminium. Et le créateur de la « Neander », Neumann, utilisait exclusivement du duralumin profilé pour sa petite 175, dès 1924...

Mais c'est à M. Marcel Guignet que nous devons la réalisation pratique de la moto en alliage léger. Le constructeur, lui-même, tint à la piloter et, pour ses débuts, se classa ornementalement dans les trois dures épreuves auxquelles elle participa. La construction de la « M. G. C. » est basée sur les brevets Mesly. Deux pièces principales en fonte d'alpax (aluminium et silicium), très rigides, forment, l'une, un véritable châssis inférieur ; l'autre, l'ensemble supérieur : réservoir, tête

En trimoteurs Galland a une transmission par cardan très moderne.

de fourche et support de selle, et sont réunies par cinq haubans en acier, possédant, eux, une certaine élasticité.

Il faut avoir vu — j'allais dire « tripoté » — ces deux belles pièces, pour se rendre compte du soin, du goût et de « la science » qu'il a fallu pour les établir. Le châssis inférieur forme un « socle » massif pour le moteur et la boîte, et supporte d'une façon très rigide la roue arrière.

L'ensemble est d'une ligne qui serait très classique, sans la forme spécialement profilée donnée au réservoir, et que vient rompre le très complet tableau de bord...

Je puis, en tous cas, certifier que la position est, dans mon cas, plus confortable qu'avec un réservoir « standard ».

C'est le redoutable Adam qui me tire par la manche : « Ca va ! ça va !!! mon vieux... Avec tout ce que j'ai encore à caser dans le numéro !

« Allez-y d'un petit chapeau de quelques lignes ? » — « Comprends pas... Quelque chose comme : « chapeau bas devant notre industrie, alors ? ».

— Mais non ! comme on voit bien que vous n'êtes pas « du bâtiment », un chapeau quoi, un petit paragraphe qui arrondisse, qui « coiffe » la finale... Et dépêchez-vous !!!.

Allons-y !

Toutes ces solutions entrevues, ces recherches devinées, montrent que notre industrie, tout en travaillant avec ses données personnelles à, maintenant, largement ouvert ses fenêtres aux vents du dehors, d'où qu'ils viennent...

« Qui n'avance point, recule !!! » Même s'il est Ford... Le temps est passé où un constructeur pouvait se contenter de feuilleter le « Blue un » en murmurant dévotement :

Les Anglais seuls sont grands !
Et « Motorcycle » est leur prophète.

(A suivre)
Robert SEXÉ.

New Map a un frein sur la roue de son sidecar.

F. N. a une commande très pratique pour son standard d'éclairage par dynamo.

Malgré l'emploi d'alliage léger, la « M. G. C. » est du même poids qu'une machine de conception normale, et cela m'a un peu déçu...

Ce dessin se prête assez mal au montage de moteurs divers, et oblige à une certaine rigidité dans la « spécification ».

J'admiré beaucoup le fini adopté, qui montre la nature même du métal que ne masque pas le camouflage des peintures.

Les travaux de M. Sensaud de Lavaud aboutiront peut-être à bouleverser nos conceptions actuelles du châssis et de la carrosserie de la voiture, remplacées par une « coque » en alliage léger.

Et je vois très bien, pour ma part, un système semblable appliquée aux « Ner à Car » futurs.

De-ci, de-là

Une heureuse idée de l'A. D. A. C.

La commission sportive de l'Automobile Club de Munich a décidé de créer pour ses membres qui prennent une part active au mouvement sportif une épingle d'honneur. Elle constitue une véritable légion d'honneur motoriste.

Un certain nombre de points sera attribué par victoire aux grandes épreuves inscrites au calendrier.

C'est ainsi qu'une place de premier d'une catégorie dans un grand Prix de vitesse donne droit à dix points et que le meilleur temps de

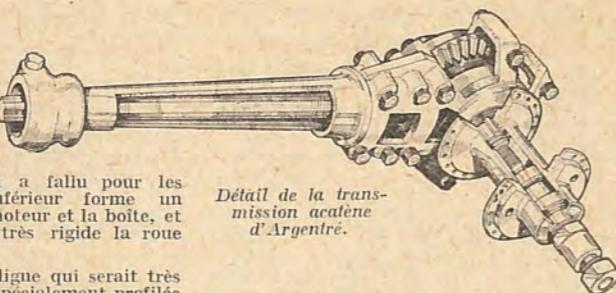
la journée vous fait encore octroyer cinq points supplémentaires.

Un record du monde vaut vingt points et une médaille d'or dans une des grandes épreuves de tourisme, dix points.

Une épingle d'or, d'argent et de bronze est accordée pour respectivement, 100, 60 et 40 points.

L'idée semble particulièrement destinée à encourager une rivalité de bon aloi entre les motocyclistes et automobilistes, véritablement sportifs, surtout parmi « la génération qui vient ».

Elle semble digne d'être imitée en France, où elle aurait, certes, un grand succès... N'avons-nous pas la réputation mondiale de peuple qui aime les décorations ?



Détail de la transmission acalène d'Argentière.

On ferme ! on ferme !

C'est le redoutable Adam qui me tire par la manche : « Ca va ! ça va !!! mon vieux... Avec tout ce que j'ai encore à caser dans le numéro !

« Allez-y d'un petit chapeau de quelques lignes ? » — « Comprends pas... Quelque chose comme : « chapeau bas devant notre industrie, alors ? ».

— Mais non ! comme on voit bien que vous n'êtes pas « du bâtiment », un chapeau quoi, un petit paragraphe qui arrondisse, qui « coiffe » la finale... Et dépêchez-vous !!!.

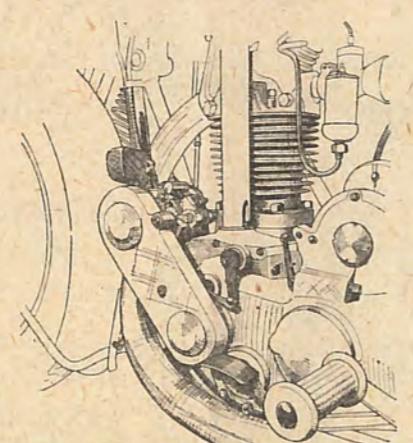
Allons-y !

Toutes ces solutions entrevues, ces recherches devinées, montrent que notre industrie, tout en travaillant avec ses données personnelles à, maintenant, largement ouvert ses fenêtres aux vents du dehors, d'où qu'ils viennent...

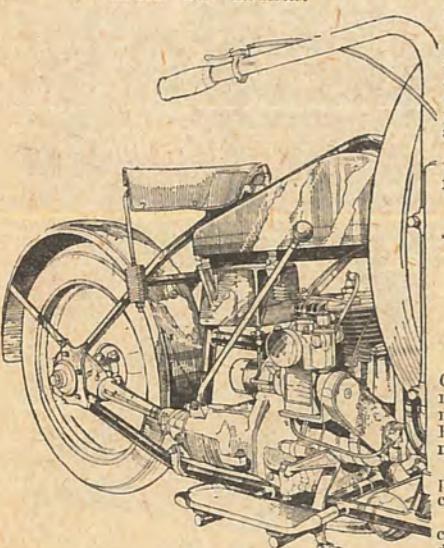
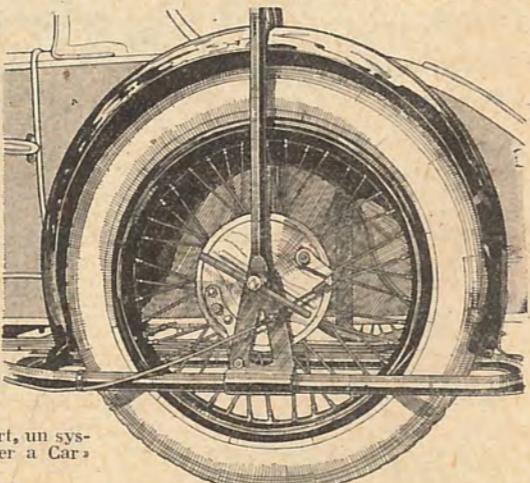
« Qui n'avance point, recule !!! » Même s'il est Ford... Le temps est passé où un constructeur pouvait se contenter de feuilleter le « Blue un » en murmurant dévotement :

Les Anglais seuls sont grands !
Et « Motorcycle » est leur prophète.

(A suivre)
Robert SEXÉ.



New Map a un frein sur la roue de son sidecar.



De-ci, de-là

Une heureuse idée de l'A. D. A. C.

La commission sportive de l'Automobile Club de Munich a décidé de créer pour ses membres qui prennent une part active au mouvement sportif une épingle d'honneur. Elle constitue une véritable légion d'honneur motoriste.

Un certain nombre de points sera attribué par victoire aux grandes épreuves inscrites au calendrier.

C'est ainsi qu'une place de premier d'une catégorie dans un grand Prix de vitesse donne droit à dix points et que le meilleur temps de

Le salon

par H.-P. BORESTROKE. (suite et fin.)

ACCESOIRS

Naturellement sur les deux-temps, le volant magnétique est toujours à l'honneur et nous en trouvons même un sur un quatre-temps San-Sou-Pap. On sait qu'on arrive actuellement à utiliser le volant magnétique pour charger des accus. A cet effet sur les nouveaux Villiers on emploie une soupape cuproxide qui ne laisse passer le courant que dans un sens.

Nous disposons maintenant d'appareils d'éclairage puissants. Ce sont tantôt des alternateurs, tantôt de petites dynamos. Sur celles-ci on a pris diverses précautions pour éviter que la dynamo charge à plein pendant le jour. Avec la petite capacité des accumulateurs de moto, cela provoquerait le bouillonnement de l'électrolyte et sa disparition

s'agisse de la machine elle-même ou du motocycliste, on trouve tout ce qu'on peut rêver. Il y a en particulier des casques protecteurs, que tout motocycliste prudent doit posséder. Parmi les avertisseurs, Cicca a mis sur le marché un type mécanique à friction, efficace et de son agréable.

Il nous faudrait également mentionner les efforts faits par les fabricants de silencieux. Si toutes les machines en étaient équipées, nous ne serions pas menacés de certaines mesures.

CONCLUSION

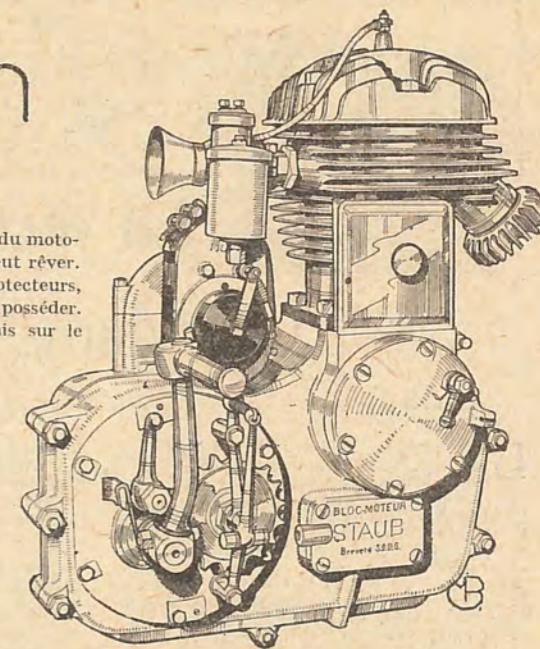
Un journal anglais a froidement écrit que quelques modèles français revus (cleaned up) par un ingénieur anglais feraien de bonnes machines. Nous mentionnons cette appréciation profondément injuste parce qu'elle a indigné beaucoup de nos constructeurs. On ne peut

rapidement. L'entrainement se fait souvent par friction ou par une petite courroie en caoutchouc. Nous nous proposons cet hiver d'examiner cette question. Etant donné les fortes variations de régime d'un moteur de moto, l'étude d'une génératrice est plus compliquée que pour une voiture. Des projecteurs puissants nous donnent toute sécurité pour rouler la nuit d'autant que nous ne sommes pas gênés par un pare-brise.

Les freins à segments sont à peu près exclusivement employés, et d'excellents modèles ont été établis par les fabricants de moyeux. Les grands tambours nous garantissent un freinage puissant, progressif et durable. Il nous faut faire une mention spéciale pour les servo-freins. Le système Perrot est au monde, ce qu'on peut concevoir de plus simple et de plus sûr. Un des segments non seulement freine le tambour, mais utilise cette force pour appuyer fortement l'autre segment sur ce tambour. Autrement dire on substitue à l'effort musculaire du conducteur, la force vive emmagasinée par la machine.

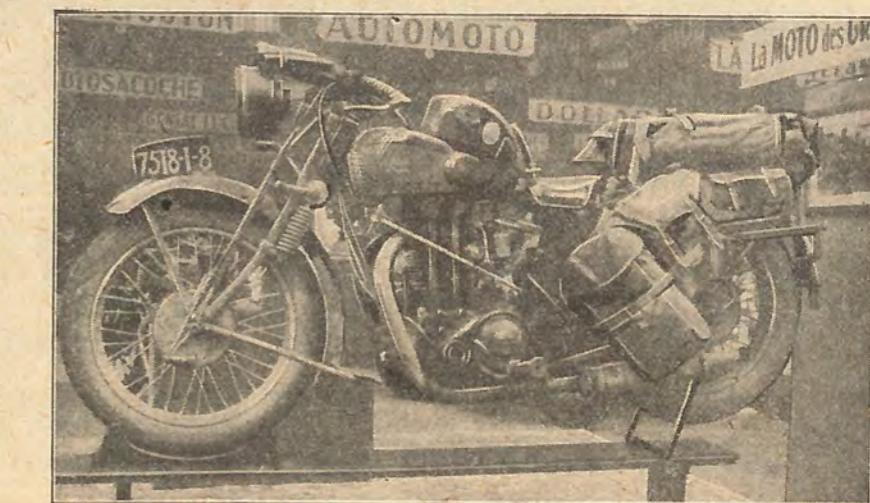
Sur beaucoup de machines nous voyons maintenant figurer des systèmes de réglage rapides par boutons molletés ou papillons. On est inexcusable de rouler maintenant avec des freins mal réglés.

La visite des galeries est fort instructive et le nombre des accessoiristes est une preuve du développement pris par la moto. Qu'il



Le bloc Staub 1930 monté en moteur et en boîte de vitesses de la même firme. Le même bloc se fait également à transmission acalène par échange de la partie postérieure.

avoir à tel point les yeux bouchés. Jamais nos industriels n'avaient encore fourni un pareil effort un tel raffinement. Voyez le montage si soigné des accessoires, les tableaux de bord si nets, l'allure racée et dégagée des machines. Il y avait, nous ne craignons pas de le dire, certaines motos anglaises au Salon, dont le fini n'était pas parfait. Et on pouvait sans crainte mettre nos représentants en concurrence avec les plus belles productions anglaises. Il est certain, et cela les Anglais de bonne foi ne le contestent pas, que nous avons pris une avance technique. Mais les réalisations sont à la hauteur des conceptions. L'industrie française de la motocyclette a affirmé une maîtrise dont elle peut légitimement s'enorgueillir. Nous savons d'autre part qu'elle ne veut pas s'en tenir là.



20.000 km. de Max End, 60.000 km. de Sezé (avec sacoches non bourrées d'hydrogène !...) voilà références sur références pour Gillet Herstal.



Le Maroc et la saison d'hiver

Le 11 novembre le Maroc vit deux réunions motocyclistes bien réussies, quoiqu'il soit dommage qu'elles aient eu lieu le même jour. L'une, le Circuit du Gargan organisé par un jeune club, le Moto-Club de Kénitra, et l'autre la manifestation de l'Union motocycliste de Rabat « dit Les Lévriers ». Réunion unique motocycliste, sans une seule voiture.

La hardiesse des épreuves du programme laissait au début beaucoup sceptique quant à la réalisation. La réunion avait lieu près de la ville, ce qui est un avantage, et plus de trois mille spectateurs furent présents. Tribunes, musique militaire.

Des notabilités de la Ville avaient tenu à rehausser de leur présence la manifestation qui débuta par le Concours de Silence.

Défilé de motos de série et choix par le jury de la machine la plus silencieuse. Résultats :

1^{er} Vaubrun, sur Raleigh ; 2^{er} Castronovo, sur Raleigh.

Une partie comique. La moto à travers les ages, présentation de vieux modèles, vieux teuf-teufs de derrière les fagots, trainés par des bœufs rétifs.

Puis sauts en longueur avec tremplin, dont voici les résultats : 1^{er} Capot, sautant 5 m. 70 ; 2^{er} Roland, sautant 5 m 60 ; 3^{er} Alves, sautant 5 m 50 ; 4^{er} Guitro, sautant 5 m 32 ; 5^{er} Vaubrun, sautant 3 m 90.

Partie très goûtee du public et très impressionnante ainsi que le saut en hauteur effectué par Alves sur Triumph qui fit courir un certain frisson et qui fut applaudi pour son adresse et son intrépidité.

Il sauta ensuite par-dessus trois hommes à terre.

Puis ce fut la reconstitution fidèle du carrousel de Saumur, présentation en file indienne d'abord de vingt motocyclistes aux maillots blancs aux couleurs de l'U. M. R., fanions au bout de hampes.

Mouvements d'ensemble du plus merveilleux effet, mouvements tournants, ailes du moulin, croisement, inversant leur sens, obéissant avec ensemble, défilant par deux, le public fut littéralement emballé par cette démonstration de maniabilité de la moto.

On ne pourra pas dire qu'au Maroc les motocyclistes sont en retard, car à notre connaissance, c'est la première fois que cette manœuvre est exécutée. Nous avons entendu dire dans la foule par un profane :

« Mais ils font tout ce qu'ils veulent avec leurs motos, c'est joliment maniable, ces machines-là. »

Ceci prouvant malgré tout que le public est intéressé par ces sortes d'épreuves.

Parmi les spectateurs : M. Mario, le bugiste bien connu, président de l'Association Motocycliste Casablancaise.

Puis une course de chars romains. Acrobates de M. Léveillé et Alves sur moto.

Saut avec élans, sur tremplin à travers un cercueil de papier, exécuté avec brio par M. Roland sur son Ariel.

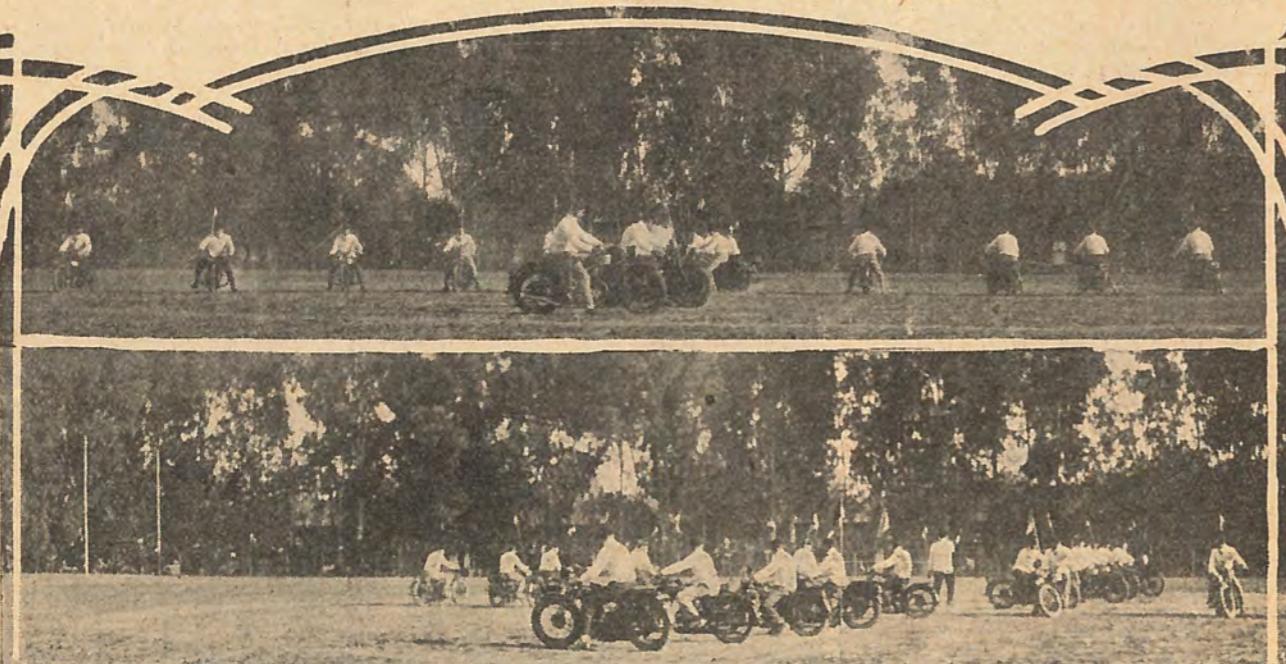
Et pour clôturer, un gymkhana suivant la formule chère à Moto Revue bascule, quilles paquets-surprises, planches, barrières, tir à la cible, œuf à la cuiller, qui eut le don de Roland sur son Ariel.

Mouvements d'ensemble du plus merveilleux effet, mouvements tournants, ailes du moulin, croisement, inversant leur sens, obéissant avec ensemble, défilant par deux, le public fut littéralement emballé par cette démonstration de maniabilité de la moto.

Et le public de se disperser enchanté d'avoir passé une bonne journée, l'Union Motocycliste ayant remporté pour sa première épreuve un succès retentissant. Le Président et son Comité furent récompensés ainsi de leurs efforts, et les motocyclistes qui prirent leur concours ont droit à de vives félicitations.

Le soir, pour clôturer la fête, un grand bal fut donné, au cours duquel récompenses furent remises aux gagnants de la journée ainsi qu'à ceux du dernier circuit du Sud (Marrakech).

Ch. MAGNE.



Un carroussel inédit au monde : l'U. M. Rabat a organisé cette manifestation avec succès : 20 motocyclistes en maillots blancs et bretels bleus en action. La figure du carroussel : les Lévriers.



Propos d'un vieux motocycliste

leurs priviléges pratiques ont voté leur diminution de prestige... moral !

2^o Les « dissidents », les « Sauvages » peuvent être inscrits à l'U. M. F., sans passer sous les fourches caudines et peuvent abréger leur vie de martyrs.

3^o L'U. M. F. ne risque qu'une chose : s'agrandir de quelques recrues intéressantes.

4^o Enfin le sport motocycliste ne peut que gagner à l'ouverture d'une nouvelle porte fédérale.

clubs, de personnes ou simplement le besoin d'entretenir la lutte par politique d'infériorité, feront-ils tenir à l'écart quelques « irréductibles » ? Nous « vieillisons » pour connaître de ces choses... Concluons donc : l'U. M. F. continue !

Une anomalie

Ne quittons pas pourtant ces « zones » sans signaler à l'U. M. F. nouvelle formule, cette anomalie :

Que signifie la délégation à « un club » de ses pouvoirs sportifs ? Le « pouvoir sportif » s'exerce par le truchement de certains personnages que l'on nomme actuellement « commissaires » et non pas par des clubs, personnages abstraits, variables, et... dont la compétence sportive ne peut être vérifiée !

Exemple : l'U. M. F. accepte comme « zonier » le... Motard Club dont les dirigeants sont connus pour leur compétence. Pataugas ! Révolution intérieure : les « compétences » sont blackboulées et remplacées par des combinards ; le « pouvoir » leur sera-t-il dévoilé ?

Certainement non. Donc les « zones » sont bien mortes et seules subsistent les différences suivantes :

1^o Certains clubs anciens, connus, habitués des organisations, auront la faculté d'organiser des épreuves, fermées, ouvertes, voire internationales sans que la Fédération s'en occupe par le détail.

2^o D'autres clubs moins connus se verront imposer des commissaires pour leurs organisations.

Ceci est, somme toute, logique et voilà que moi aussi... je critique les « zones » !

Cinq arrivées dans une

Après les choses sérieuses, amusons-nous un peu de quelque chose de plus fort que la fameuse trilogie, c'est difficile certes ! mais le M. C. F. ne recule devant aucun sacrifice !

Je veux parler, en effet, de la Coupe de l'Armistice qui, se disputant en une seule étape, comporte pourtant — finalement — les cinq arrivées que voici :

1^o Arrivée à Lévy Saint-Nom dernier contrôle horaire à la fin du parcours de... printemps !

2^o Arrivée en haut de la côte chronométrée. Celle-ci... d'arrivée, est de plus... arrêtée !

3^o Arrivée administrative et préfectorale à l'entrée de Versailles. Celle-la est aussi « réelle » car le concurrent remet là, définitivement, sa fiche !

4^o Arrivée place d'Armes à Versailles. Là c'est l'arrivée « vraie » de vraie pour le public avec Exposition-parc et... déjeuner, car on a pensé au déjeuner : un bon point au M. C. F.

5^o Enfin arrivée porte Maillot, c'est la bonne, celle qui permet de rentrer chez soi prendre un bain !

G. de LAVALETTE.

Des Zones

Ça tombe bien pour un début : les zones ! Le mot lui-même est désastreux : avant-guerre, il a mis le feu à la Champagne ! qui ne se souvient de la guerre civile dans l'Aube, à propos du vin mousseux ! Il y avait aussi le... tabac de « zone » : avé des bûches !

Il y eut, pendant la « tourmente » d'autres zones : celles des armées de l'arrière et de l'intérieur ! Elles étaient... en guerre !

— Qui inventa la zone automobile ? Bien sûr personne ne dira : c'est moi, et en effet il n'y a pas « de quoi » !

Si la zone « tient » en automobile il serait en tous cas assez difficile maintenant de définir une « zone » motocycliste d'après les nouveaux statuts de l'U. M. F. !

U. M. de... Normandie

Y a-t-il ou non des pommes, pardon ! des zones ?

A peine les nouveaux statuts de l'U. M. F. étaient-ils promulgués que des rotatives de nos confrères débitaient des critiques à plein tuyau !

A quoi se résument ces critiques ?

A ceci : les zones n'existent plus, en fait ! C'est « presque » exact. Mais de quoi se plaint-on ? jusqu'à preuve du contraire, je crois que les seuls plaignants sont des journalistes devenus plus royalistes que le roi, car :

1^o Les anciens « zoniers » qui conservent

Malentendu de base

Ce que l'on oublie trop souvent dans toutes ces questions motocyclistes c'est que le sport motocycliste mondial est en tutelle partout des Automobiles Clubs !

Lisez donc, dans les nouveaux statuts de l'U. M. F., l'article 5 qui stipule que : « en cas de désaccord persistant au sein du Comité, la Commission sportive de l'A. C. F. pourra prononcer la dissolution du Comité et au besoin de l'U. M. F. »

Cela, c'est l'A. B. C. : les automobiles clubs se partagent le monde et, quand ils le veulent bien, ils déléguent leurs pouvoirs à des Unions motocyclistes qui ne sont en somme que des « Commissions » !

En ce qui nous concerne, en France, où est le mal ?

L'A. C. F. offre en principe à l'U. M. F. une armature, un « support » qu'il serait bien difficile de remplacer même en imagination ! En pratique, depuis la retraite du Chevalier de Kniffy, les motocyclistes ont-ils eu à se plaindre de l'A. C. F. en tant que pouvoir central ? Certainement non.

Alors...

Sommes-nous parvenus avec « les Sauvages » au... dernier des Mohicans ?

Verrons-nous en 1930 une grande union, une « fusion » fraternelle des clubs motocyclistes sous la bannière — ma foi, pas si mal — de l'U. M. F., ou bien les rivalités de

NOS ORGANISATIONS

Le 3^e Bal de Moto Revue

C'est le samedi, 4 janvier, qu'aura lieu le 3^e Bal annuel *Moto Revue*; la première année, il eut lieu aussitôt après le Banquet, à la salle des Expositions de la porte de Versailles; ce fut plutôt une réunion fermée; de plus, l'éloignement de la salle ne permit pas de donner toute ampleur populaire à cette première; le succès cependant fut net: 500 personnes, et de qualité, assistèrent au banquet présidé par M. le Général Maurin. Le deuxième bal fut organisé sous la formule populaire, celle dont ne doit pas se départir *Moto Revue*. Il eut lieu au début de cette année, à la salle des fêtes du *Petit Journal*; nous n'avions pas prévu un succès aussi retentissant; sans doute, avions-nous escompté les danseurs par centaines, mais ce fut par milliers: réunion massive, bruyante, gaie au possible et aussi de choix puisqu'à la surprise des non-initiés, ce fut une assistance aussi correcte et élégante que celle des bals les plus cotés des sociétés parisiennes. Hélas; le succès fut formidable, le mot n'est pas de trop! Plusieurs milliers d'amis ne purent pénétrer; une faute, légère sans doute, avait été commise: nous n'avions pu louer, pour cette réunion, que la salle du 2^e étage qui, ayant même l'ouverture officielle du Bal, fut trop exigüe malgré ses dimensions pourtant respectables; et ce fut la joyeuse cohue, jusqu'à 5 heures du matin, comme onques n'en voient réunions sportives!

Nous avons donc, cette année, évité cet écueil; depuis plusieurs mois déjà, nous avons retenu la *Grande Salle* des Fêtes du *Petit Journal*, au premier, qui, cette fois, s'adaptera parfaitement à l'ampleur de notre fête. Toutes les dispositions, tant pour les orchestres, les buffets, l'entrée, les attractions, voire les surprises que nous envisageons sont en préparation.

C'est aussi ce 4 janvier que nous procéderons à la 2^e élection des Reines de la moto-cyclette pour 1930; qui veut succéder à Mlle William, reine des Reines? Qui veut être la reine de l'industrie, la mascotte des clubs? la fée de la moto-cyclette? Le tournoi

Dernière heure

Dans les Clubs

Causeries au XV^e

L'Amicale motocycliste du XV^e a décidé, dans sa séance du 20 novembre, d'organiser chaque mercredi à 21 heures, des causeries motocyclistes sur tous sujets techniques ou sportifs. Nul doute, que les jeunes de cette partie de Paris ne profitent de l'occasion qui leur est donnée d'accroître leur formation.

Anniversaire

La société Moto Sport Colmar, fêtera son premier anniversaire le 14 décembre prochain en organisant une petite soirée, et une tombola. Tous les lots, voire même les plus petits, sont acceptés.

L'Assemblée générale du M.C. Seine

L'assemblée générale du M.C. S. a eu lieu vendredi 22. M. Oziau étant obligé de céder sa place pour raison de santé, ce fut M. Borodin qui l'assumera nomma, à l'unanimité, au poste de Président.

Le bureau a été formé comme suit:

Vice-présidents : MM. Thuellin et Oziau; secrétaire général : M. Delahaye d'Anglemont; secrétaire adjoint : M. Achard; trésorier : M. Vincent; trésorier adjoint :

Tous les mardis et vendredis, cours de Préparation militaire. Salle des cours : 5, rue St-Augustin, à 20 h. 30.

JANVIER

- 1. — Grand Bal *Moto Revue*.
- 11-19. — Six Jours d'Hiver de *Moto Revue*.

Nous donnons...

Oui, nous donnons des cours. Nous avons encore beaucoup de lecteurs qui semblent l'ignorer; et pourtant combien n'avez-vous pas reçu de lettres, nous demandant qui des conseils techniques, qui des instructions pour des panneaux qui sont souvent très simples. Et le nombre de personnes qui nous ont demandé de faire des cours... alors nous sommes mis en frais, nous avons aménagé une salle et nous y donnons, deux fois par semaine, le mardi et le vendredi de 8 h. 30 à 10, des leçons sur tout ce qui concerne la moto.

Cette salle de cours se trouve, 5, rue Saint-Augustin, à nos anciens bureaux.

Ceux qui voudront bien se déranger, au moins une fois pour se documenter sur la qualité de ce qui s'y dit, trouveront là un de nos ingénieurs qui leur parlera à chaque fois d'une partie de cet ensemble que l'on appelle **MOTO**. Et puis ce n'est pas tout, si vous avez une moto, vous pourrez trouver là tous les conseils qui peuvent vous être utiles pour son meilleur fonctionnement. Venez donc retirer à *Moto-Revue*, 51, rue Vivienne, une carte gratuite pour assister une fois à notre salle, vous ne le regretterez pas.

Pour les jeunes gens de la préparation militaire, les cours sont entièrement gratuits. Se faire inscrire, 51, rue Vivienne, pour obtenir une carte.

Et enfin, il faut aller vous mettre à la page au point de vue technique avant nos sorties qui auront lieu au printemps, en groupe, le dimanche matin et qui auront pour but : des démonstrations pratiques sur la route: Ce sera évidemment la suite normale de nos cours, l'application pratique des leçons données.

Donc, voici les sujets pour les :

Mardi 26 courant: La Moto, son fonctionnement général; vues sur les éléments principaux; types de machines. Discussions autour de ce sujet.

Vendredi 29 courant: Le Moteur. Etudes des cycles, fonctionnement général des moteurs à deux et à quatre temps, le refroidissement, avantages du refroidissement à l'eau et de celui à l'air.

trésorier : M. Vincent; trésorier adjoint : M. Duvigoureux; commission touristique : M. Emile Maire; commission sportive : M. Duval; assureur-conseil : M. Duvigoureux.

Le banquet annuel du M.C. S. aura lieu le samedi 8 février, Grand Chalet Edouard, rue Manin, à Paris. Le prix en a été fixé à 40 francs par sociétaire.

A cours de la saison 1930, de nombreuses sorties touristiques et épreuves sportives seront organisées par le Motoclub de la Seine. Des prix de valeur seront distribués à toutes ces sorties. Pour les épreuves sportives, un d'une valeur de 2.000 francs, offert par M. Borodin, président du Motoclub de la Seine a déjà été reçu.

A l'issue de cette soirée, il a été remis à MM. Mairs et Maisonneuve une jolie plaquette bronze souvenir, ainsi qu'à M. Larché, le « camarade » de tous.

Paris et la Seine repart pour 1930

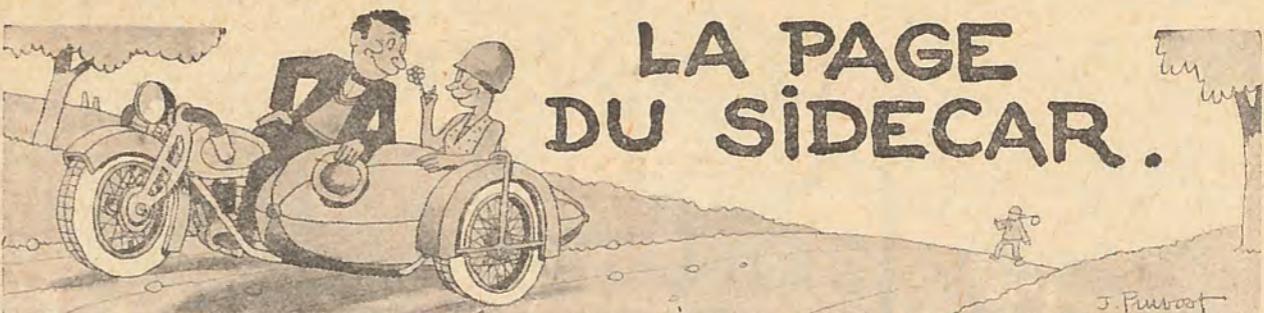
C'est le 30 novembre que le M.C. de Paris et la Seine organisent son banquet: c'est le premier banquet de ce groupement: il aura lieu à la salle Martin, 120, boulevard de Belleville, Paris.

Le M.C. de Paris et la Seine est un club que trop de Parisiens de la région est-sud et même de toute la région parisienne ignorent: il y a eu confusion, une certaine époque, entre ce nouveau club et un groupement collatéral. Le M.C.P.S. a été fondé en 1928, en février, à la suite de désaccord entre membres d'un autre groupement: le tourisme surtout, la camaraderie sont à la base des règlements de ce club; pas d'excentriques, pas de fous, mais des jeunes pondérés et des vieux pleins de jeunesse: n'est-ce pas la belle formule?

Le banquet est ouvert à tous les motocyclistes qui aiment la gaité: il leur suffira d'aviser le samedi avant 4 heures de leur présence: prix d'entrée : 35 francs.

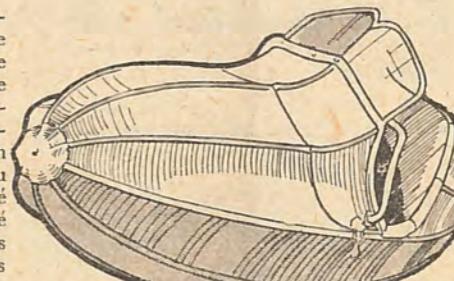
Un bal suivra le banquet: à ce bal, toute la gent sportive est gracieusement invitée à la condition toutefois de demander avant le samedi 4 heures une ou deux (ou plus) cartes gratuites au Président : M. Brisset au siège ou au secrétaire Roelly, 7, rue Mozart, Ivry. Le siège? Mais depuis mercredi dernier, il est 58, boulevard Sébastopol, Café Dupont, Paris, où tous les mercredis, à 21 heures, ont lieu les réunions.

Le M.C.P.S. est sur le point de s'affilier à l'U.M.F. donc, jeunes gens, qui désirez, après avoir fait de belles balades, tenter votre chance en compétition, la porte officielle vous est dorénavant ouverte: c'est un atout sérieux et dorénavant ouverte: c'est un atout sérieux.



LA PAGE DU SIDECAR.

Le renouveau 1930 pour le sidecar



Une carrosserie Buffler. Type Segrave à panneaux incrustés, vu de l'avant.

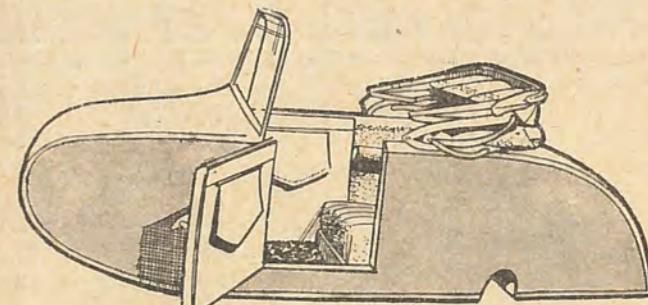
Il n'est guère possible de dresser une statistique annuelle des sidecars en usage puisque l'attelage d'un sidecar ne modifie pas l'impôt des motocyclettes. Pour une fois, nous devons approuver le législateur, car cette absence d'impôt particulier peut contribuer à la popularité d'un admirable véhicule. Le sidecar a connu après la guerre une grande popularité due sans doute à la mise sur le marché d'un grand nombre de machines des stocks. Des machines comme la Douglas ou la P. M. étaient des motos solos, mais il y en eut peu chez nous. Les B. S. A. et les Triumph, bien qu'étant excellentes pour le solo, étaient le plus souvent accouplées à des sidecars. Les machines américaines, qui étaient en beaucoup plus grand nombre, étaient exclusivement destinées au sidecar. La Harley des stocks était encore utilisable en solo, et nous en avons gardé personnellement un souvenir excellent, mais la Powerplus Indian, si elle était confortable, n'avait pas en solo une très bonne tenue de route, la suspension arrière manquant de rigidité latérale. Après cette ère de prospérité du sidecar, celui-ci a connu un déclin, du fait de la réduction des cylindrées. Il n'est d'ailleurs pas à dire que le sidecar n'ait continué à avoir des adeptes et nous n'avons jamais pour notre part cessé de le pratiquer

concurrentement au solo et au tricycle. Certains constructeurs comme René Gillet, qui est, si on peut ainsi s'exprimer, un des piliers de la construction, n'ont jamais cessé de s'intéresser au sidecar et de l'améliorer. L'industrie du sidecar elle-même n'a pas cessé d'être prospère, car il subsistait un noyau d'enthousiastes qui offrait une clientèle fidèle. On connaît Peuple, Vannod, Tony Boulay, Richard et tant d'autres. De nouveaux constructeurs sont même venus et n'ont nul lieu de s'en repentir; voyez par exemple Bernardet. Nous n'avons nullement l'intention d'opposer le sidecar au tansad ou au cyclecar. Il est évident que le tansad est meilleur marché alors qu'un sidecar augmente le prix de la moto d'un ou

deux billets, qu'il réduit moins la vitesse que le fait un sidecar, surtout pour les petites cylindrées. Le cyclecar offre, lui, une protection contre les éléments au conducteur aussi bien qu'au passager. Mais cela n'empêche pas que le sidecar n'offre à la passagère un confort beaucoup plus grand que le tansad. Un sidecar peut être parfaitement isolé des chocs, car les ressorts n'assurent que la suspension peuvent être d'une extrême souplesse. Il protège également cette passagère contre les intempéries (même sans recourir aux sidecars complètement fermés) et nous avons toujours apprécié la possibilité d'emmenager une grande quantité de bagages, ceux-ci étant parfaitement isolés des vibrations. Nous avons même bien souvent voyagé seul et pris cependant un sidecar pour loger des bagages et en particulier des instruments fragiles comme des appareils photographiques du type Reflex, aussi délicats que coûteux. Le sidecar se prête donc tout particulièrement au tourisme confortable. Il permet au motocycliste qui aime la moto, qui préfère ce bain d'air à l'abri d'une voiture, de conserver la moto, et d'autre part, de n'avoir aucune anxiété pour sa passagère qui goûte un confort égal à celui d'une bonne voiture.

(A suivre)

G. REGAIRAZ.



A droite ou à gauche?

A droite... droite!

Le side à droite permet de marcher en somme avec un maximum de sécurité et tout en restant, à droite (de la route ! de la route !) naturellement.

Qu'on ne vienne pas me dire qu'en cas d'accident, le pilote aura bras, jambes cassées.

Mais justement la position à droite permet d'être jugé du danger aussitôt qu'il se présente et d'agir au mieux pour éviter le cabossage et d'ailleurs on semble oublier que le passager aussi a droit à la vie et qu'il n'a peut-être pas fait son testament, même dans le side à droite.

De même à l'arrêt, on risque le tamponnement, si l'on répare ou seulement l'on visite, en l'occurrence, il y a une véritable imprudence sur une route droite où à grand trafic, de laisser sa machine au bord de la route et de tourner autour, mais j'ajouterais le danger est même avec une voiture, chose qui se produit souvent. Il faut, par principe, monter sur l'accotement de façon à libérer le maximum

de route et là vous pouvez faire des vérifications de pignons de boîte à vitesses ou des calculs de freinage sans crainte.

Tout ce que je viens de signaler se reporte au side à gauche quand la circulation est réglementée à gauche: voyez Angleterre.

Donc le choix du côté de l'attelage est, à mon avis, question de circulation et cette question devrait primer toutes les autres.

J. Alvarez,
ratiquant à raison
de 12.000 km. par an.

La parole est maintenant aux artisans du sidecar à gauche et nul doute que leurs raisons n'équivalent celles des piliers du side à droite...

La Nomenclature des Motos du Salon, franco : 2 fr. 50.



par J. LECA.

JANE, vêtue en homme, respirait avec joie l'air pur, haleine de liberté, qui lui soufflait les joues, avivant les couleurs de son fin visage et intensifiant l'éclat enchanteur de ses beaux yeux noirs. Ses doigts fins, chaudement gantés, guidaient les manettes sur leur curseur, tempéraient la fougue de la 500 cmc. Le moteur claquait bien dans le froid matinal et la route goudronnée entraînait à vive allure le double film coloré des paysages calmes sous leurs mélancoliques teintes automnales.

Une grosse voiture double majestueusement la charmante motocycliste qui s'arrache au charme idyllique du paysage pour lutter de vitesse, jusqu'au moment où une patte d'oie rendit la lutte impossible. La douceur attrayante des vergers la reprit. Elle fut toute à la contemplation de cette riante campagne d'Ile-de-France, où de temps en temps un nom sur une plaque indicatrice mettait un parfum de vieille France.

Le monstre indocile cessa brusquement de répondre aux appels de la petite main sur les manettes nickelées. Le moteur, s'arrêta avec un souffle rauque.

Et vite, dans la profonde sacoche, la petite main parfumée chercha les clefs graisseuses et, inquiète, penchée sur le mystérieux moteur, Jane chercha l'origine de la panne.

la côte et la charmante enfant agite une grosse clef anglaise en signal d'arrêt. La voiture passe en trombe ; un chauffeur, au sourire insolent, pilote très vite un vieux Monsieur somnolent, Jane murmure : « Quels sauvages » et, du moteur d'Edipe cherche l'éénigme. Le Sphynx accroupi ne retrouve pas sa voix au rythme puissant.

Des voitures passent, petites et grosses ; rapides ou lentes, elles ne s'arrêtent pas.

Et, dans le miroir rétroviseur de la moto, la voiture s'éloigne, diminue... Nul doute que le miroir de la voiture, pour un tendre regard, ne reflète aussi...

Des journées se sont passées depuis la rencontre de Jane et du bel inconnu : Jane attend. Elle sait qu'il viendra bientôt, ou qu'il écrira, elle a remarqué qu'il lisait avec soin le numéro de la moto.

Cependant, au jardin où les dernières



De grosses voitures passent...



Un teint mat... un jeune homme correct...

roses jettent un ultime éclat sur le déclin d'une année qui va mourir, Jane effeuille une rose ; les pétales tombent un à un : « viendra, viendra-pas, écrira, écrira-pas », et ce jeu puéril cause en Jane, le souvenir du bel inconnu qui lui apporte un secours si courtois, sur la grand-route hostile.

Un mois s'est écoulé. Sur les pavés bleus de la grand-rue, la pluie fait jaillir des étincelles d'argent.

Des dos voûtés courrent sous le dôme noir des parapluies ruisselants, des chaussures affolées dansent un fantaisiste black-bottom-rims au-dessus des rivières et marais éphémères de la grand-rue. Le facteur accoutumé aux intempéries, jette le courrier dans la boîte aux lettres. C'est pour aujourd'hui ! Jane le sent, Jane le sait. Une seule lettre... à allure commerciale. Papa l'ouvre et Jane lit pâr-dessus son épaulé :

A. DUPONT
Garagiste
B...-sur-E...

Le 11 octobre 1929,

Doit, M. Dubois pour réparations effectuées le 10 septembre 1929, sur la grand-route de P...-les-O... à la moto n° D46E7 :

Décrassé une bougie 12 francs.
Nettoyé carburateurs 8 francs.

Total 20 francs.

GRINGOIRE.



Un mois après, le facteur...

Après le 1^{er} Rallye du Salon 1929

La distribution des prix a commencé le 15 ; la plupart des concurrents ont touché de fort beaux prix : nous ne parlons pas de ceux qui ont su arriver en tête du classement, ceux-là ont été, tout particulièrement bien gâtés.

Nous continuons à recevoir quelques demandes de renseignements, et voici les réponses ci-après : Nous sommes en tout cas satisfaits que des erreurs n'ont pas pu se produire, et que les réclamations que nous avons reçues n'ont pas eu de suite. Néanmoins, nous restons toujours à la disposition de ceux qui désireront des renseignements (joindre un timbre pour la réponse, sinon pas de réponse).

Quelques autres réclamations

481-482-483.

Le classement paru dans le n° 347 fut publié sans vérification des feuilles de contrôle, qui nous furent remises deux jours après et ne purent être publiées du fait de

notre bon à tirer à l'imprimerie. Le chef de groupe de l'équipe que vous signalez monta à Gometz-le-Châtel, et il n'eut que 700 mètres d'écart avec la moyenne imposée alors que le vôtre eut un écart plus grand (exactement 1.400 mètres) : ce chronométrage fut fait par deux chronométreurs de l'U.M.F. rétribués à 300 francs pour cette petite opération.

147-148-149.
Voir ci-dessus.

Les chefs des groupes que vous citez, ont effectivement monté Gometz-le-Châtel, et leur écart entre la moyenne réalisée et celle imposée. En ce qui concerne votre seconde question, vous n'êtes pas le club ayant obtenu le meilleur classement.

Nous regrettons de n'être pas d'accord avec vous, mais le règlement publié dans le n° 344 du 12 octobre, page 1256, prévoyait cette pénalisation de 10 points. Il n'y a donc pas là une décision prise après l'épreuve, mais nettement avant. Nous sommes trop au courant de l'application des règlements

pour nous permettre de telles incertitudes.

365 L.

Les contrôleurs d'arrivée à Versailles ne furent pas défaillants pour les autres concurrents, pourquoi l'auraient-ils été pour vous si vous aviez été à Versailles à l'heure. Quant aux heures d'arrivée aux contrôles, elles sont indiquées d'une façon très précise sur les carnets de routes :

N° 364 : M. Salmon, 17 heures ;
N° 365 : M. Lesage, 17 h. 3 ;
N° 366 : M. Riobe, 17 h. 3.

d'où 6 minutes de retard pour le groupe :

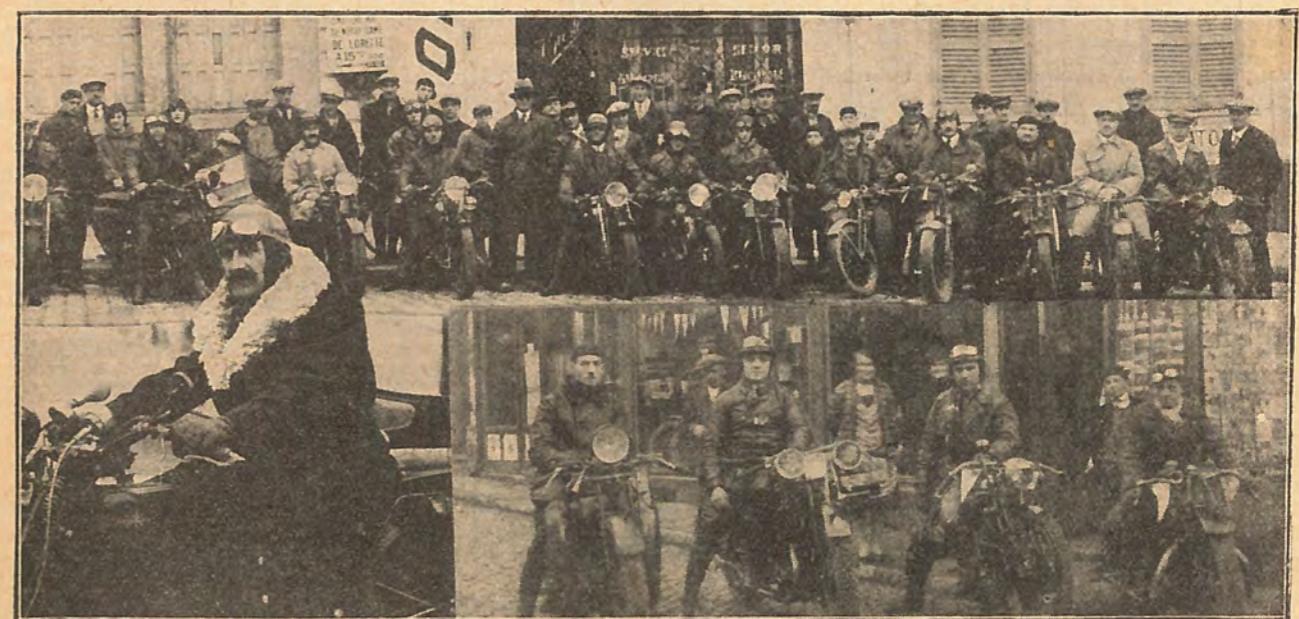
M. T. Anvers :

Le règlement publié dans le n° 344, ainsi que la feuille dactylographiée qui accompagnait les carnets de route mentionnait tous les contrôles. Votre parcours traversait une ville figurant sur cette liste, vous deviez vous y faire contrôler. Comme vous ne l'avez pas fait, vous avez eu une pénalisation de 10 points par contrôle manquant et par concurrent, soit 30 points pour votre groupe : les contrôles n'avaient pas été à dessin du reste, choisis sur la route nationale même, c'eût été bien trop facile.

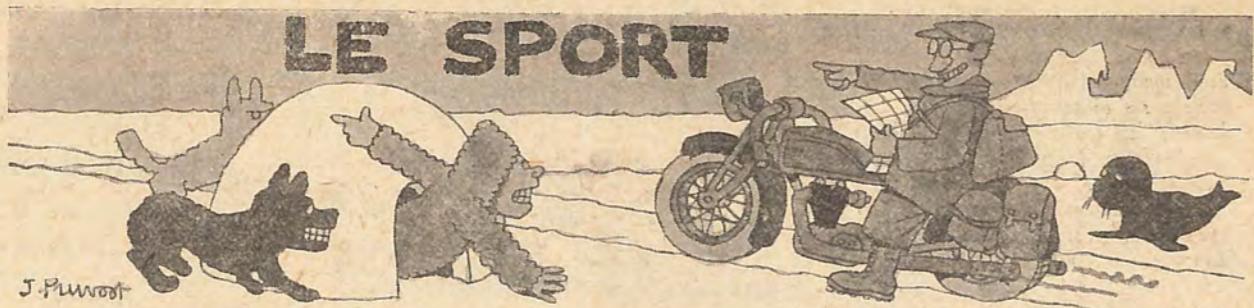
Nous ne retrouvons aucune trace de votre numéro, sur les feuilles officielles de contrôle. Vous êtes donc considéré comme n'ayant pas monté la côte de Gometz-le-Châtel.

J.-B. HOMÉCOURT.

Voyez la réponse faite aux Numéros 147-148-149.



Les formidables équipes au moment du départ, des participants de la région de l'Artois, et parmi lesquels se trouve l'équipe gagnante : Camus, Elfanti et Barthélémy ; à gauche, le portrait de M. Barthélémy, chef de groupe du 1^{er} groupe classé ; à droite, l'équipe de Metz.



J. Puyrot

DÉCEMBRE

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

JANVIER

- 12-19. — Six Jours d'Hiver (organisés par Moto Revue sous le contrôle de l'A. C. I. F. et l'A. M. C. F.).
26. — Course du Boulevard Michelet (A. C. et M. C. de Marseille).
26. — Concours de régularité (M. C. d'Algérie).

Après Nice-Paris

Sur les journaux donnant les résultats de Nice-Paris, j'ai été surpris de voir que les deux 175 ccm, Monet et Goyon, dont les pilotes étaient terrassés par la fatigue avaient abandonné à Lyon. Je dois vous dire que ces assertions m'ont causé quelques désagréments avec certaines maisons d'accessoires qui me refusaient les primes promises. Je dois vous dire que je suis parfaitement arrivé sans pénalisation et que même j'ai gagné le concours d'éclairage dans la catégorie « au-dessous de 500 francs » avec alterno « S ». Ce qui aurait été impossible si j'avais abandonné à Lyon.
Max RIGOLLET.

Après les Plâtrières

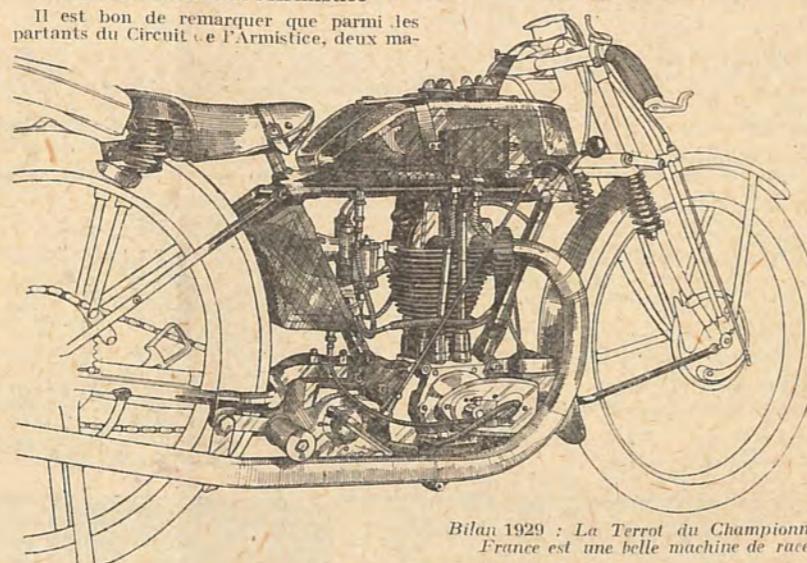
Il y a quelque chose à faire ressortir de l'épreuve du A. M. C. d'Aix où des as tels que Gauvorgues, Hommairé, Barnavol, connaissent un brillant succès ; ce quelque chose, c'est un quelqu'un, c'est Oliva qui a débuté la

nouvelle saison par une remarquable performance dont les chiffres en disent long et surtout sa lutte avec deux des plus grands et incontestés as français. Non seulement ces derniers font un temps record mais Oliva fait encore mieux qu'eux et cela sur une marque que d'aucuns ne croyaient pas aussi rapide ; Styl'son par cette rentrée en scène a fait ériger de l'œil aux meilleurs, et l'on dit que ce n'est qu'un début.

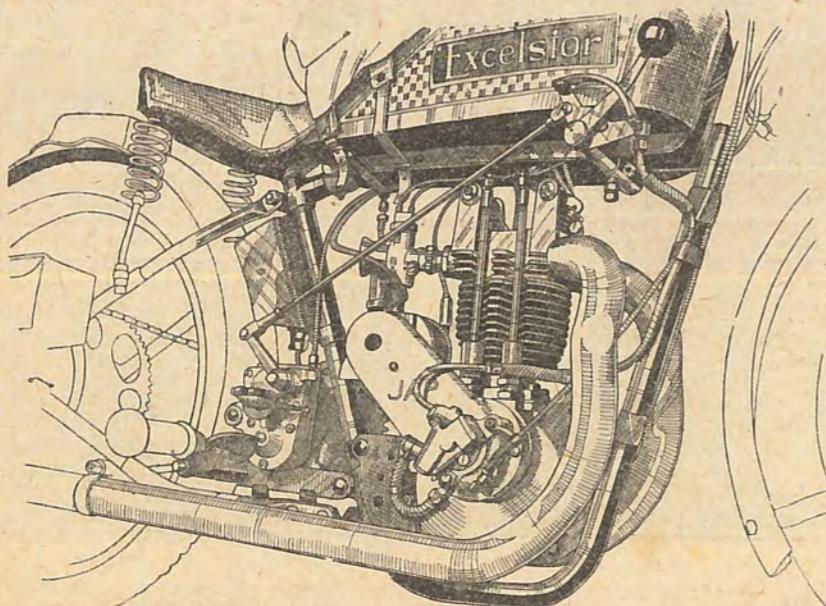
Après le Circuit de l'Armistice

Il est bon de remarquer que parmi les partants du Circuit de l'Armistice, deux ma-

chines françaises seulement à transmission acatène prirent le départ et se classèrent toutes deux sans pénalisation. Nous voulons parler de Maurs, qui sur une machine Magda 350 ccm, strictement de série deux-temps, affronta courageusement le dur parcours à côté de spécialistes de grandes marques qui eurent sur lui le seul avantage de le distancer dans l'épreuve de vitesse de Lévy-Saint-Nom. A côté de Maurs, signalons également la belle performance de Durand qui sur sa



Bilan 1929 : La Terrot du Championnat de France est une belle machine de race.



moto 350 ccm Argentre, également à transmission acatène, figure au palmarès sans pénalisation.

Il convient de ne pas laisser sous silence, quelques-uns des auxiliaires précieux qui ont au cours de cette dure épreuve, contribué fortement pour leur part à la victoire de certains concurrents. C'est ainsi qu'il faut signaler pour ses trois victoires dans trois catégories différentes la nouvelle boîte Staub type C. 28 « Sport-Compétition » que nous avons vue au salon dernier et dont une coupe paraîtra dans un prochain numéro de Moto Revue.

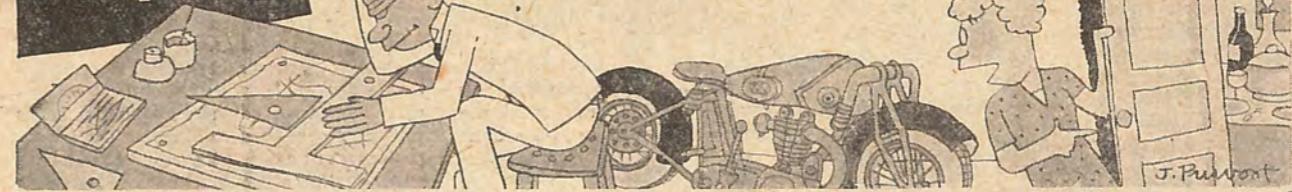
En effet, pour sa première épreuve, cette boîte se trouve classée, première avec le sidecar Marc 350, première également en catégorie cyclecar 350 ccm, avec Ghéret, et première enfin avec l'autre cyclecar, frère du précédent, mais en 500 ccm.

Cette boîte du fait qu'elle équipait des sidecars ou des cyclecars prouve donc, pour sa première démonstration qu'elle peut être définitivement classée au nombre des solutions mécaniques rigoureusement éprouvées.

Dans le même circuit nous voyons figurer en seconde place le nouveau sidecar Vannod dont c'était également la première épreuve ; piloté par Bruscoli, il se classe deuxième de la catégorie sidecar 350 ccm, attelé à la Clément-Gladiator à suspension arrière.

A gauche : Fin de saison : L'Excelsior des Records, celle que nous vîmes aussi au Grand Prix de l'U.M.F.

La page du technicien



Mécanique

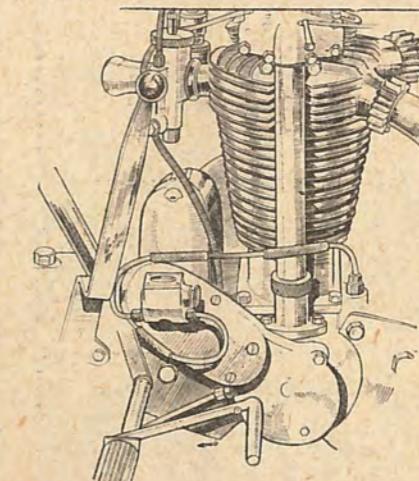
Thermodynamique

Erreurs et Paradoxes

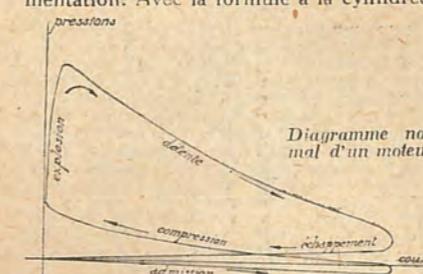
Récemment nous avons étudié une première partie de cette question : voyons d'autres erreurs :

Vitesse de rotation des moteurs

Il n'est également pas rare d'entendre des raisonnements erronés sur la vitesse de rotation des moteurs. Ce n'est pas la première fois que nous entendons dire autour de nous que, pour tourner vite, un moteur doit avoir une longue course. S'il s'agit d'encore de la vitesse de piston... mais la vitesse angulaire ? Il n'est d'ailleurs pas nécessaire ici d'avoir recours à des considérations théoriques ; les renseignements fournis sur la question, par les courses d'autos, dans ces dernières années, sont assez éloquents à cet égard. Il faut évidemment faire abstraction de la suralimentation. Avec la formule à la cylindrée



Le moteur à longue course, très en faveur, n'est pas techniquement un moteur à vitesse de rotation maximum : il faut considérer aussi la vitesse angulaire...

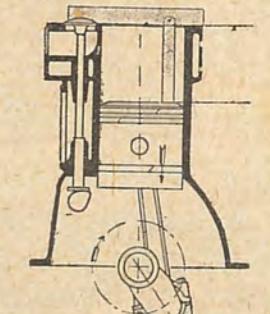


Compression et Rapport volumétrique de compression

La substitution du mot « compression » à l'expression « rapport volumétrique de compression » fait que l'on ne sait pas toujours s'il s'agit de la pression en fin de compression, pour un fonctionnement normal du moteur, ou du rapport lui-même. Il n'est, en effet, pas rare que l'on écrive qu'un moteur a une compression de x kilogrammes ; on comprend en général qu'il s'agit d'un rapport volumétrique égal à x , mais il arrive qu'on désigne de la même façon la valeur maximum de la compression (adiabatique) ; le cas s'est maintes fois produit pour des moteurs à combustion interne dans des annonces de constructeurs.

Un autre exemple nous est fourni par les moteurs d'aviation qui ont des régimes plutôt lents, malgré les hautes compressions requises et sur lesquels on remarque que la course est relativement grande.

La conclusion est facile à tirer. On peut d'ailleurs dire que la vitesse moyenne de piston est, entre certaines limites de la course et toutes autres données égales (rapport volumétrique de compression, pression moyenne, etc....)



Moteur « carré » à course et alésage identiques

commençant effectivement que lorsque les soupapes obtiennent la culasse, le rapport volumétrique réel de compression doit tenir compte de ce fait : il n'est en effet pas rare, surtout sur les moteurs rapides, que la soupape d'admission reste ouverte durant une faible fraction de la course de compression du piston ; c'est également le cas des moteurs à plusieurs cylindres sur lesquels on pratique le « remisez », permettant une augmentation du rapport de détente et, par suite, un accroissement du rendement thermique.

Examinons maintenant un diagramme normal de moteur ; nous remarquons que l'admission s'est produite à une pression légèrement inférieure à la pression atmos-

phérique ; la ligne de compression coupe donc la droite parallèle à l'axe des volumes et ayant pour ordonnée la pression atmosphérique en un point situé sur la course de retour du piston. Cette remarque, a son importance si l'on considère la production de l'auto-allumage. On sait que pour éviter celui-ci, il ne faut pas dépasser une température déterminée, pour chaque carburant, durant la compression. Or, si l'on désigne par T_0 la température absolue des gaz au début de la compression (cette température est supérieure à la température extérieure, le mélange s'étant échauffé dans le cylindre pendant la course d'admission), par T_1 la température absolue en fin de compression, on a la relation :

$$\frac{T_1}{T_0} = C_1^{\gamma - 1}$$

γ étant le rapport des chaleurs spécifiques à pression constante et à volume constant du mélange gazeux. Comme nous

avons vu que T_1 dépend du carburant employé, il est donc possible de déterminer C_1 dans chaque cas particulier. Mais C_1 n'est pas ici le rapport $\frac{T_1}{T_0}$ correspondant à la position extrême du piston ; C_1 correspond au point indiqué plus haut, sur la droite de la pression atmosphérique ; on a donc



de la pression atmosphérique : on a donc : $C_1 = \frac{V+v}{v}$. Dans les compte-rendus de recherches sur les anti-détonants, en particulier, ce rapport à une grande importance et il faut toujours se demander si la valeur donnée par C_1 est bien celle qui convient ; des expériences sont bien celles qui conviennent ; des expériences ont pu à première vue paraître contradictoires par suite de la confusion des deux valeurs.

Nous terminerons là une énumération qui, pour être trop complète, risquerait de devenir fastidieuse. Nous aurions pu encore parler du temps de fermeture des soupapes, de l'influence des jeux sur les pièces du moteur, etc... mais ce sont des questions qui, par les considérations générales qu'elles comportent, doivent être traitées dans des articles particuliers. Nous aurons l'occasion d'y revenir.

F. Debordat.

Chez nos Fabricants

Un rétroviseur

Un nouveau rétroviseur avec feu de position, voilà qui n'est pas banal, vient d'être mis en vente au Salon. D'un coup, il se substitue à deux accessoires indispensables, et c'est le rétroviseur classique du point de vue montage, c'est-à-dire qu'il s'adapte instantanément sur toutes les motos. De plus, il économise votre batterie d'accumulateurs par suite de l'emploi de la lampe unique. S'il a été fait robustement, économiquement, il est, malgré son prix de vente modéré, irréprochable à tous points de vue. Le Lumieretro



est donc un miroir rétroviseur pour la marche, et feu de position pour l'arrêt, et, en outre, peut servir à Madame pour remettre en état sa grâce chiffonnée par une trop grande robe.

Horrible suicide

L'imprudence en moto est un geste assommant au suicide : ce jeune, que nous estimions beaucoup pourtant, voulut, dimanche passé, sortir en bras de chemise pour avoir l'air de quelqu'un.

Hélas ! la pneumonie fut une réponse tragique pour ce jeune qui avait refusé d'acquérir en cette période glaciaire, à température, un motocuir payable mensuellement. Mais nombreux sont ceux qui craignent le

Porte-bidon Planor

Guignard a réussi

Sa boîte électro-magnétique Cottal a terminé heureusement ses essais. Cette boîte, en outre, reviendra au même prix que la boîte mécanique classique : enfin, l'exclusivité ayant été donnée définitivement au Père Guignard, faut s'attendre à ce que nombre de jeunes s'exhibent dans les carrefours avec la nouvelle machine à la grande stupéfaction des agents et de la foule que la souplesse intense des reprises surprend. Un essai Moto Revue s'impose. Allez voir Guignard, 39, rue Balagny, et peut-être aussi acquerez-vous l'une des remarquables machines d'occasion qu'il a aussi en magasin.

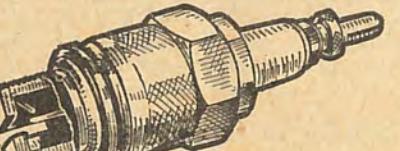
Pour tous les goûts

Nous avons appris que le garage Renouvier, le spécialiste du trois roues et de la voiturette, avait traité au Salon deux nouvelles marques de voiturettes, une utilitaire 5 CV Peugeot, une sportive la Clément-Rochelle.

La 5 CV Peugeot est trop connue pour qu'il soit utile de s'étendre sur ses légendaires qualités ; quant à la Clément-Rochelle, tous les sportifs connaissent ses possibilités de vitesse grâce à son Ruby, de confort et de hautes moyennes grâce à la technique de son châssis et à ses quatre roues indépendantes.

Ces nouvelles agences n'empêchent pas le garage Renouvier de continuer comme par le passé à diffuser les trois roues Morgan et Sandford et les motos neuves et d'occasion de toutes marques. Le garage possède donc la gamme complète de tous les véhicules intéressants ce qui permet les achats, les ventes, les reprises, les échanges : bref toute transaction normale.

La lugubre que les lecteurs de l'Actualité Automobile auront en prime sous peu : la J. M. J. pour moteurs à départ difficile ou qui remontent à huile.



Le lugubre que les lecteurs de l'Actualité Automobile auront en prime sous peu : la J. M. J. pour moteurs à départ difficile ou qui remontent à huile.



Superfect

Nombreux sont les repose-pieds, parce que nombreux sont les caprices du public. Un repose-pieds que l'on trouve absolument parfait, est considéré comme absolument inconfortable par le voisin. Ne cherchons pas à comprendre, ce sont les caprices des usagers. Aussi, il n'est pas étonnant de voir un certain nombre imposant de repose-pieds sur le marché. Parmi tous les fabricants, il y en a qui ont étudié les besoins des passagers. La qualité excellente est celle de pouvoir les fixer à l'endroit désiré immédiatement, en variant la position de l'appareil afin d'assurer au passager le maximum de confort et d'autant que la vitesse est plus considérable. Voyez le repose-pieds Superfect l'un des plus intéressants sur le marché. Le porte-bagages, par rapport au cadre, et le siège par rapport au porte-bagages, sont des éléments invariables. C'est donc sur le repose-pieds que les variations doivent se faire. Le Superfect est



conçu sur le principe de la trigonométrie, c'est-à-dire, sur la forme du triangle déformable à l'infini, réglable en hauteur, donc d'une précision absolue d'avant en arrière, avec les plus grandes amplitudes possibles. La forme même du cadre triangulaire va permettre la fixation du collier à toutes les positions imaginables, et quel que soit le nombre d'accessoires gênants qui s'opposent dans bien des cas à la fixation des repose-pieds. La largeur du collier supprime tous ces cisaillements du cadre, donnant une adhérence parfaite et s'adaptant à tous les tubes de quelque diamètre qu'ils soient. On sent que le Superfect a été fait par un motocycliste pratiquant, car il est simple, pratique, indéréglable, et se monte sans distinction de type sur tous les cadres.

Excellent garage

Vous priant d'excuser ma liberté et me référant à votre article paru sur votre n° 349, du 16 novembre, Moto Revue, au sujet des

garages et autres susceptibles de garer des motos, j'ai l'honneur de vous informer que, possédant déjà plus de 80 motos en garage à 30 francs par mois, je vous serais reconnaissant de bien vouloir mentionner mon adresse sur Moto Revue, car je peux facilement garder 200 machines et que le meilleur accueil est réservé à tous les motocyclistes.

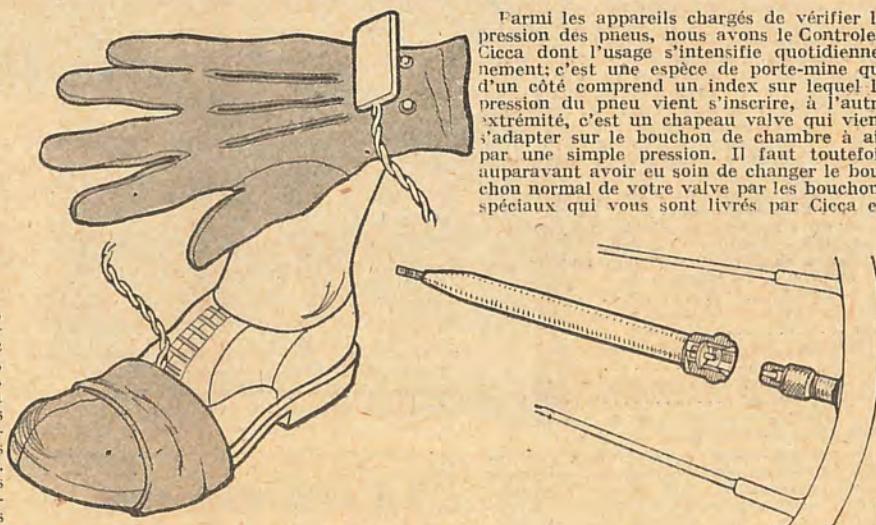
Dans l'espoir que vous donnerez entière satisfaction à ma demande.

Garage ouvert de 7 heures du matin jusqu'à 10 heures du soir et l'été de 6 heures du matin à 11 heures du soir.

Rémy VERCHÈRE,
21, rue Tlemcen, Paris.

Voici l'hiver... Voici le froid

Il faut reconnaître que, par le froid yé, voire même par les temps simplement humides, la conduite ou plutôt le contrôle de la moto est quelquefois pénible. Si le corps et le visage résistent fort bien aux basses températures, il n'en est pas toujours de même des mains, dont le rôle actif important, se trouve souvent considérablement gêné par l'onglée ; la difficulté de conduire avec les mains gelées se fait particulièrement sentir dans les agitations ou le travail des phalanges est incessant ; la manœuvre du débrayage, entre



avons rendu visite aux Etablissements Goisot spécialistes en cette matière et qui nous ont informés que des motocyclistes, connaissant leurs accessoires, employaient déjà avec succès les gants électriques. Ces gants, dont rien extérieurement ne révèle l'usage spécial auquel ils peuvent être destinés, sont sillonnés par un fin réseau de cordonnets chauffants dont la texture et la composition en cuivre rouge et nickel-chrome assure une température constante sans risques d'incandescence, donc sans danger de brûlures. Ils existent en toutes formes depuis les modèles les plus simples jusqu'aux plus luxueux gants à cravates revêtus de fourrure. Le réseau chauffant est extrêmement souple et, pour autant dire, impalpable ; il ne se sent pas à travers le gant et ne crée aucune gêne dans les mouvements de la main et des phalanges.

Pour ceux qui roulent tous les jours et par tous les temps, voici donc un accessoire indispensable et qui peut du reste être complété par des sandales également chauffantes, basées sur le même principe.

Disons enfin que la consommation électrique est négligeable et peut ainsi permettre un usage constant.

Controlex Cicca

Parmi les appareils chargés de vérifier la pression des pneus, nous avons le Controlex Cicca dont l'usage s'intensifie quotidiennement ; c'est une espèce de porte-mine qui d'un côté comprend un index sur lequel la pression du pneu vient s'inscrire, à l'autre extrémité, c'est un chapeau valve qui vient s'adapter sur le bouchon de chambre à air pour une simple pression. Il faut toutefois auparavant avoir eu soin de changer le bouchon normal de votre valve par les bouchons spéciaux qui vous sont livrés par Cicca en

même temps que l'appareil. Une pression sur votre valve et immédiatement vous avez le contrôle de votre pneumatique. Le procédé est simple et s'agit en l'espèce d'un clapet monté sur le Controlex qui vient déclencher l'obus de votre valve, mettant ainsi l'air de votre chambre en contact avec l'index du Controlex. Mieux, le bouchon livré est tellement étanche qu'il vous enlève le souci des valves qui fuient. Une question toutefois se pose : « et quand on veut gonfler son pneu ? ».



Aie..! la récompense

J'ai l'honneur de vous adresser tous mes remerciements pour mon numéro de Moto-Revue égaré que vous avez bien voulu me remplacer.

En récompense, permettez-moi de vous adresser une petite nomenclature des kilomètres que j'ai parcourus avec une Monet-Goyon 2 CV, 147 cmc, deux-temps Villiers avec 25×3 . J'ai acheté cette machine, à Paris, au mois de mai, elle avait déjà parcouru 1.000 kilomètres environ.

J'ai fait avec ma femme en tansad, à nous deux 150 kilogrammes, tous les environs de Paris, étant colonial en congé, je sortais tous les jours et je faisais en moyenne 50 kilomètres de trajet. J'ai roulé ainsi jusqu'au mois d'août. Je suis parti de Paris, avec ma femme et 25 kilogrammes de bagages, le 4 août pour Marseille. Par étapes de 150 à 200 kilomètres par jour, nous sommes arrivés au but sans ennui mécanique. Un petit dérapage seulement, à 9 heures du soir, dans ces bons pavés de Troyes ! sans gravité pour les cavaliers. Ma consommation d'essence pour ce trajet a été de 20 litres et 1 1/2 d'huile, y compris le graissage de la boîte de vitesse. Pas trop mal pour un deux-temps !

HASTELY, Constructeur des motos Hastedy.

Le Numéro Album
du Salon
est complètement épousé

prochaine côte, l'excès d'avance à l'allumage (mauvaise utilisation de la manette) ne peut qu'en faire autre chose que cliquer le 500 Chaise prend 15 mm. d'avance sans difficulté, il suffit de la réduire aux reprises en troisième un peu dures, on ne change pour ainsi dire jamais de vitesse avec ce moteur très souple et très bon grimpeur.

HASTELY, Constructeur des motos Hastedy.

Ridicule en effet !

Je viens te donner mon opinion sur un spectacle dont j'ai été témoin et qui m'a fort affligé :

— Le sens du ridicule.

Il est certaines personnes, hélas, qui ne l'ont pas !

Je fais allusion à quelques motocyclistes — en nombre restreint, heureusement ! — que j'ai eu l'occasion de voir, lors du Salon au Grand Palais, où ils se promenaient en bandes bruyantes, jouant des coudes, lunettes sur le front ! (Pour quoi faire... dans un Salon !) en tenue ultra-sportive — ce qui est tout à fait permis — mais d'une saleté repoussante, couverts de boue et suintant l'huile ! Etait-ce pour se donner un genre ? — déplorable, vous l'avouerez ! Aussi la foule s'écartait-elle d'eux avec mépris.

Mais quelle mauvaise réclame pour notre sport motocycliste ! — Monsieur le Critique.

La page est à vous...

Je lis sur le N° 343 dans la page des consultations techniques, l'article intitulé : « Un vieux pur-sang ».

Voudrais-tu utiliser la même rubrique pour faire savoir à M. Battière (19^e) que j'ai un cadre de 350 cmc. Monet Goyon, type et CC qui peut être lui permettrait de terminer sa construction ?

J. PITREAU,
5, rue du Soleil-Levant,
Gentilly (Seine).

Bougie mauvaise

Je lis dans votre numéro 343 votre réponse à M. Delahaye, employant moi-même le Chaise sur mes machines je crois devoir vous signaler que les difficultés dont se plaint M. Delahaye, viennent d'un type de

Au feu ! Au feu !!

Permettez à un fidèle lecteur de la Moto-Revue de relever une petite erreur du camarade Mellier dans son article sur les feux de moto, mais comme il serait possible qu'une partie des 340.000 motards désignés par le T. C. F. comme roulant en France se rendent et assiègent les Etablissements Bengué, en leur demandant du chlorure d'éthyle comme liquide extincteur, veuillez aller faire un tour chez le potard (pas chez le bistro) du coin et lui demander de regarder le Codex ou le Formulaire magistral qui vous donneront la magistrale réponse, elle aussi (Liquide très inflammable). Autant vaudrait préconiser aux possesseurs des extincteurs à pompe et similaires de remplacer les solutions à base de tétrachlorure de carbone par de l'essence moins chère et se trouvant partout.

J'ai essayé le fameux savon Westropol qui est à la base comme extincteur, naturellement celui-ci qui est liquide rend bien, mais il ne faut pas que le feu soit assez important pour amer l'inflammation des graisses saponifiables en dissolution dans le tétrachlorure ; il faudra que je demande si cette maison peut fournir du tétra pur, moins cher que les doses de recharge des extincteurs.

Je vous rappelle vous avoir donné une indication sur le camphre pur et non synthétique pour les serviettes du décalaminage par ce moyen ; mais pas plus que la réduction de 10 % sur des articles de parfumerie et accessoires même à prix imposés consentie aux adhérents de la L. N. M. n'est parue dans la Moto Revue ; ce n'était pas tant une affaire commerciale qu'un service que je désirais rendre aux lecteurs à qui une réduction sur des articles non spéciaux ou d'usage non courant ferait toujours plaisir.

Qui ne se sera pas foulé au moins de savon, fut-il dit de Marseille. — M. Barbier, Paris (11^e).

Accessoire excellent
sur machine médiocre ...

Je viens de lire l'article paru à la page 1442 au sujet du possesseur d'une boîte de vitesse. Je trouve que son article n'est pas suffisamment sévère pour le constructeur de sa machine, je n'ose dire constructeur, car l'appeler ainsi serait vexer les autres qui, je l'espère, sont autrement sérieux que celui-là et, en résumé, il faudrait donner toute la publicité possible et désirable au nom du constructeur d'une telle machine pour que les jeunes gens comme moi désireux d'acheter une machine, n'aillent pas jeter au vent des économies péniblement amassées.

Vous dites qu'un constructeur n'est pas obligé de fournir une boîte adéquate à un moteur 500 cmc., s'il en est ainsi, où en est la construction ? De ce fait, un constructeur me livrera une machine avec les roues, mais sans les pneus, en me disant que n'étant pas fabricant de ces articles, il n'est pas obligé de me les fournir.

P..., Paris.
N.D.L.R. — Nous ajouterons que le procédé qui consiste à monter une pâte ou un accessoire de 175 sur une 500 est terriblement préjudiciable au fabricant de cet accessoire. Car on risque souvent de déprécier une fabrication excellente à tous points de vue et dont nous n'avons pas jusqu'à ce jour enregistré de reproches.

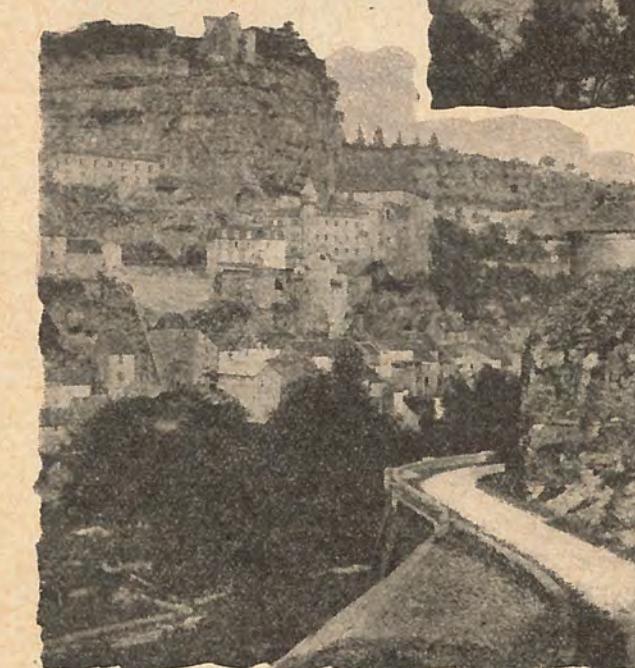
En Vacances

LES vacances tant attendues sont enfin arrivées.

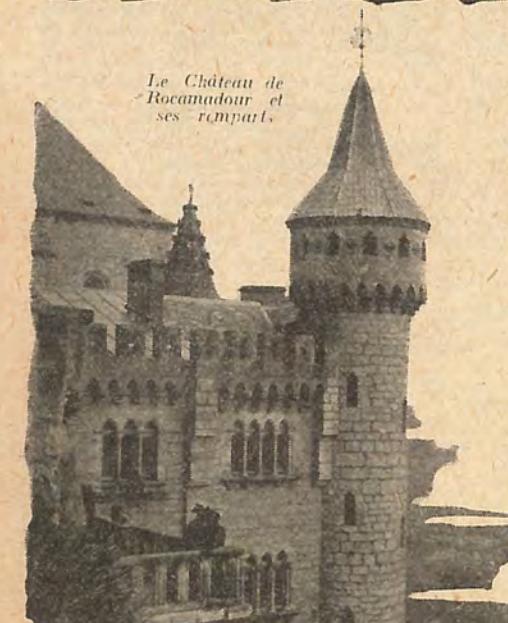
La Terrot 350 latérales prend la route, le 7 juillet, à 5 h. 30.

Après une marche régulière de 1 h. 50, j'arrive aux portes d'Orléans. A l'entrée de la ville, la voie du train est dans un état déplorable, un rail me fait dérapier. Chute sur la tête. Secouru par un débitant, je reçois les premiers soins dans une salle

Uzerche et ses maisons antiques à tourelles



L'route qui connaît sur Rocamadour dont on aperçoit l'église et le Château



Le Château de Rocamadour et ses remparts



Le mercredi, je me mets en route pour Bordeaux.

Après Périgueux, la route longe la vallée d'Isle dans un cadre de verdure faisant place ensuite aux figures régulières des vignobles de la région de Bordeaux. Déjeuner à Léognan, entre la forêt et les vignes.

L'après-midi, à Bordeaux visite du Macilla, superbe courrier pour l'Amérique du Sud.

Jeudi matin, traversée de la forêt pour aller rejoindre la route autoroute de Bordeaux à Arcachon.

A la Teste de-Buch, je respire l'air pur des pins.

A Arcachon, les distractions ne manquent pas : bains, tennis dans le parc des Abatilles en bordure du bassin.

Le samedi après-midi, direction : Vallée du Lot, par Cadillac, Langon, La Réole, Marmande, Tonneins.

Ces localités, d'allure espagnole, sont tapies dans la riant vallée de la Garonne.

Après la traversée de Villeneuve-sur-Lot, le pays change d'aspect.

La pittoresque vallée du Lot commence :

Route escarpée : d'un côté le roc, de l'autre le ravin.

A Cahors, je passe près de la tour des Pendus avant de prendre la Route de Saint-Géry où je m'arrête chez des amis.

Le dimanche matin, je pars avec un passager.

Nous suivons le Lot jusqu'à Cajarc. La route acerboche au flanc du Causse longe la rivière : à certains endroits, elle se continue par un tunnel. Dans les villages entourés de remparts, l'église est fortifiée.

L'après-midi, pêche en bateau sur le Lot.

Lundi matin, visite de Cahors : ville très ancienne, belle cathédrale possédant un cloître magnifique. Vieilles rues, port fortifiée sur le Lot.

L'après-midi : vallée du Célé ; Cabreret : château féodal très curieux.

Macilhac, église remarquable. Nous montons sur le Causse pour redescendre ensuite au pont suspendu de Cajarc, que nous traversons pour admirer le château de Salvagnac.

Nous rentrons à Saint-Géry en longeant l'autre rive du Lot pour passer à Cénevières

et Saint-Cirq-Lapopie, village pour ainsi dire aérien, accroché aux rochers.

Le mardi matin, départ pour Solignac.

La vallée de Vers est remplie de vestiges des temps passés : ruines de fortresses anglaises de la Guerre de Cent Ans, aqueducs romains.

En face du village de Vers, sur la rive opposée du Lot, au sommet d'une colline, se dressent les remparts du château de Béars.

A Carlucet, la route est escarpée ; on se croirait aux Montagnes Rocheuses.

Aucune description ne peut dépeindre l'aspect unique de Rocamadour : visite de l'Eglise, du château, d'où la vue est splendide.

L'Eglise a l'air d'être une excroissance du rocher avec lequel elle fait corps.

L'ascension de la ville ouvre l'appétit, heureusement, la cuisine est bonne.

L'après-midi, visite du Gouffre de Padirac : c'est un émerveillement d'un bout à l'autre de la visite.

La promenade en bateau sur la rivière souterraine est d'un attrait nouveau.

Par Saint-Céré et Bretenoux, j'arrive à Tulle.

Route agréable aux horizons changeants.

A Uzerche, les maisons ont l'aspect de châteaux forts dont les tourelles descendent le long de la colline sur laquelle elles sont construites : à leurs pieds coule la Vézère.

Quelques jours de repos et je repars le dimanche après-midi pour Paris.

Le retour s'accompagne normalement.

J'ai passé des vacances très agréables et cela grâce à la moto.

Quelques crevasses seulement m'ont obligé d'ouvrir mes sacoches.

J'ai toujours trouvé l'accueil le plus aimable chez Terrot ; aussi, à mon retour, je suis allé assurer au Directeur de la succursale de Paris que j'étais pleinement satisfait de ma machine.

Je lui ai montré mon super casque Amo qui ne me quittera plus désormais.

J. BOUCHERON.



Bonnes Adresses

Fervent de la moto, je vous envoie une photographie d'une de nos randonnées motocyclistes. Lecteur assidu et abonné de votre revue, je viens vous demander (et pour démentir les détracteurs du tansad, de vouloir bien insérer cette photo dans un de vos numéros.)

Comme vous le constaterez, c'est toute une famille qui roule, et avec le maximum de sécurité. Bien entendu, pas de vitesses folles, ce qui n'empêche pas des moyennes de 50 à 55 sur parcours de 180 kilomètres à 200 kilomètres, notamment Vaux-Paris déjà plusieurs fois cette année. Deux machines tourisme neuves 350 cmc. latérales Dollar et Motoconfort également. Ces machines se conduisent dans la perfection, mieux à trois qu'en solo.

Pourquoi deux motos direz-vous ? le prix d'une auto occasion ! Trouvant la moto plus agréable, en plus pour notre travail la semaine, et les randonnées pour le dimanche.

Voilà deux ans que je fais de la moto et aucun accident. Pour conclusion, assurez les motophobes. Vous pourrez remarquer sur la photo que ces machines sont équipées avec tansad de ma fabrication deux places, très confortables et marche-pieds appropriés. Jamais les passagers n'ont ressenti aucune fatigue. — HERLEMONT et sa famille.

Dis donc ! tu charries...

... et, en plus de ça, tu me fais passer pour une noix. Tu demandes des adresses de restaurants ou hôtels, je t'ai écrit voici deux mois pour t'en donner deux, et rien.

Déjà l'année dernière je t'avais signalé l'hôtel du Pilori à Pont-Audemer ; cette année je te signale l'hôtel Mimosa à Pontorson et le restaurant du Cheval Rouge à Saint-Lô, et rien dans tes colonnes. Moi qui avais promis à ces restaurateurs de les signaler et de leur envoyer la page où leur hôtel serait mentionné ; depuis deux mois, ils doivent se dire que je me suis payé de leur fiote, et que les motocyclistes ne sont pas des gens sérieux. Ne dis pas que t'as pas reçu ma lettre car en même temps je te demandais autre chose et tu m'as répondu à ce sujet sans me parler des adresses.

Abonné 2412-5

R Un petit retard aurait été évité en mettant ce qui s'adressait à nous sur une feuille spéciale ; mais enfin tranquille-toi, tu pourras tenir ta promesse, Moto Revue ne manque pas de passer à la L. N. M. ce qui la concerne et il a été pris note de tes bonnes adresses qui paraîtront prochainement.



A ajouter à la liste des bons mécanos

J'ai l'avantage de vous signaler pour ajouter à votre liste des « Bons mécaniciens », M. Thomas, 11, rue de Paris à Grisolay (S.-et-O.) qui pour un prix modique s'est mis aimablement à ma disposition un dimanche après-midi pour remettre en état de marche mon Indian dont j'avais besoin le lendemain.

Nous sommes près du but, il ne reste plus qu'un tout petit effort à fournir.

Envoyez-nous des adresses pour les quelques villes que nous allons vous indiquer et le but que nous nous étions proposés, il y a six mois à peine, sera définitivement atteint.

C. à Saint-Brice-sous-Forêt.

Avec ristourne

Voici l'adresse d'un restaurant, Hôtel Arrieu, chambres, repas, 14 francs, vin compris, garage gratuit.

Sur présentation de toute carte de club motocycliste, il est fait une ristourne de 2 francs, ce qui fait le repas à 12 francs.

En plus, crovez que l'on ne quitte pas l'établissement avec la faim. Pour ma part j'y ai déjà pris plusieurs repas et c'est sur ma requête que M. Arrieu consent à la ristourne de 2 francs.

Je vous prie de faire passer cette annonce sur Moto-Revue. Voici l'adresse : Restaurant Arrieu au bas du col de Peyresourde, Luchon. Recevez...

MARRO, abonné, Luchon.

Servi à souhait

Prière de m'indiquer un restaurant où le coup de fusil est inconnu dans Grenoble ou aux environs.

Avec mes remerciements...

D... à l'Oseraie par le Pontet (Vaucluse).

R. — Grenoble. — Restaurant : restaurant La Boulangère. Mécanicien : Barthélémy.

Moirans. — Mécanicien : Garage Devaux.

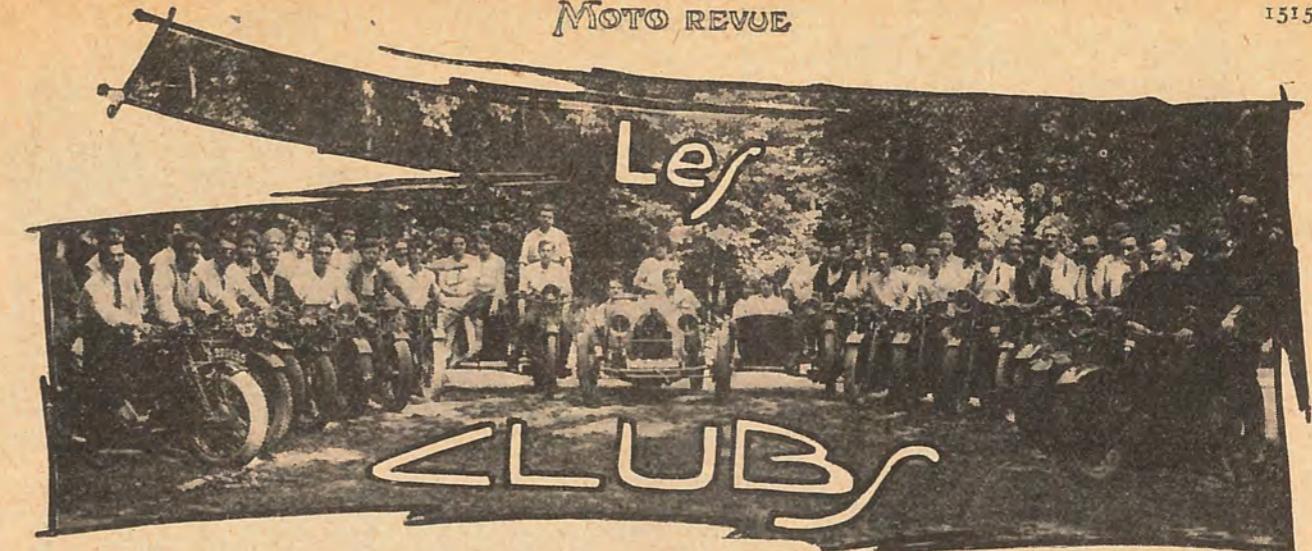
Vif. — Rest. av. ch. : Hôtel de la Paix, 15, rue de Grenoble.

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

Midi	Centre	Sud-Est
Agen	Ambert	Aix-en-Provence
Aire	Angoulême	Châtillon-sur-Seine
Auch	Argent	Digne
Béziers	Aubusson	Dijon
Carcassonne	Aurillac	Draguignan
Condom	Bourges	Forcalquier
Gaillac	Clermont-Ferrand	Gray
Lannemezan	Espinol	Langogne
Langon	Gien	Montargis
Marmande	Le Vigan	Montbard
Montauban	Mende	Nyons
Montlouis	Millau	Tonnerre
Montrejeau	Montluçon	Toulon
Orthez	Périgueux	
Pau	Romorantin	
Perpignan	Saint-Flour	
Saint-Pons	Ussel	
Tarbes		
Toulouse		

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

Apportez-nous votre concours.



la nouvelle réglementation et l'opinion

(suite)

U. M. F.

DÉCEMBRE

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

JANVIER 1930

- 12-19.—Six Jours d'Hiver (organisés par Moto Revue sous le contrôle de l'A. C. I. F. et l'A. M. C. F.).

téressant au sport motocycliste ; 16 autres représenteront les clubs motocyclistes et seront élus de la manière suivante. Il y eut avant la fermeture du Salon motocycliste une assemblée générale des Clubs Motocyclistes appartenant à l'Union Motocycliste de France. Il y a un représentant par club, mais ce représentant dispose d'un nombre de voix variable suivant l'importance du club (1 voix au-dessous de 100 membres, 2 au-dessous de 300, 3 au-dessous de 600, 4 au-dessous de 1.000 etc.). Chaque club a pu présenter un candidat, et l'élection s'est faite à la majorité des voix. Nouvel écueil ! Que diront les clubs dont le représentant n'a pas été élu. Ils pourront alors s'entendre avec un quelconque des 16 délégués et lui confier leurs intérêts. Tel est le système institué. Il paraît compliqué, mais il faut se représenter que la question n'est pas, elle non plus, aisée à résoudre. On peut prévoir un certain nombre d'objections. C'est d'abord que le choix de 16 des délégués est fait par l'A. C. F. Actuellement il n'y a, avec les hommes qui représentent l'A. C. F., aucun risque. Ils apportent au mouvement motocycliste une collaboration entière, loyale et ne sacrifieront pas le sport motocycliste au sport automobile. Mais n'y a-t-il pas disproportion, théoriquement au moins, entre la puissance électoral, si on peut dire ainsi, la voie hiérarchique, mais peuvent entrer directement en relations avec l'U. M. F. Il est évident que, dans ces conditions, la dissidence n'a plus sa raison d'être. Il faut évidemment se soumettre à l'autorité de l'U. M. F., mais comme nous le disions plus haut, une autorité est en matière de sport absolument nécessaire. Enfin l'U. M. F. a toujours un droit de contrôle et dans le cas où elle pourrait craindre des irrégularités, il lui est toujours loisible d'envoyer des délégués. Bref pour les épreuves fermées, les clubs affiliés qui ne sont pas chefs de zone, traitent directement avec l'U. M. F. Pour les épreuves ouvertes, ils peuvent choisir le contrôle du club chef de zone ou bien celui de l'U. M. F. Les concessions faites sont donc très appréciables et devraient rallier l'opinion de la majorité des motocyclistes qui tiennent à faire du sport.

C'est surtout à propos des épreuves sportives que des difficultés peuvent surgir. Si un club veut organiser une épreuve et qu'il se heurte au veto du club chef de zone, va-t-il devoir y renoncer ? Il peut y avoir des réalités personnelles qui soient cause de ce refus. Il n'y a plus besoin de cette autorisation puisque tous les clubs affiliés peuvent organiser des épreuves fermées, c'est-à-dire réservées à leurs membres, en avisant le Comité de l'U. M. F. et bien entendu en se conformant aux règlements sportifs de cette dernière (sans préjudice bien entendu des mesures de sécurité imposées par les Pouvoirs publics). Donc pour les épreuves fermées, il n'est nul besoin de l'autorisation du club chef de zone. Le club affilié traite donc directement avec l'U. M. F. La demande d'autorisation est justifiée, car il faut que l'U. M. F., pourvoir sportif responsable, en dernière analyse de toutes les manifestations motocyclistes sache ce qui se passe et puisse empêcher des irrégularités de se produire.

Pour les épreuves ouvertes, les clubs, après avoir obtenu l'autorisation de l'U. M. F., peuvent faire contrôler ces épreuves soit par le club chef de zone

ou par des délégués de l'U. M. F. Si donc ils sont en désaccord avec le club chef de zone, ils n'ont pas besoin de suivre si on peut dire ainsi, la voie hiérarchique, mais peuvent entrer directement en relations avec l'U. M. F. Il est évident que, dans ces conditions, la dissidence n'a plus sa raison d'être. Il faut évidemment se soumettre à l'autorité de l'U. M. F., mais comme nous le disions plus haut, une autorité est en matière de sport absolument nécessaire. Enfin l'U. M. F. a toujours un droit de contrôle et dans le cas où elle pourrait craindre des irrégularités, il lui est toujours loisible d'envoyer des délégués. Bref pour les épreuves fermées, les clubs affiliés qui ne sont pas chefs de zone, traitent directement avec l'U. M. F. Pour les épreuves ouvertes, ils peuvent choisir le contrôle du club chef de zone ou bien celui de l'U. M. F. Les concessions faites sont donc très appréciables et devraient rallier l'opinion de la majorité des motocyclistes qui tiennent à faire du sport.

Un autre reproche que les clubs ont souvent adressé à l'U. M. F. c'était de constituer une sorte de pouvoir central dont l'autorité leur était imposée et non librement acceptée, bref une institution peu démocratique. Cela soulève la question de la représentation des clubs au sein du Comité directeur de l'U. M. F. Ce comité directeur va désormais être composé de 32 membres : 16 de ces membres sont choisis chaque année par la commission sportive de l'A. C. F. parmi les constructeurs et les personnalités s'in-

MOTO REVUE

plus grande. Il ne faut assurément pas qu'il y ait conflit entre le sport automobile et le sport motocycliste qui au fond servent le même but et dont les besoins sont très souvent les mêmes. Mais pour qu'il y ait entente, pour éviter des rivalités et des frottements, il faut éviter de donner l'impression que le sport motocycliste soit à la remorque du sport automobile. Certes l'U. M. F. a fait un pas, un grand pas et manifesté un désir d'entente que nous ne saurions trop applaudir. Il est naturel, il serait peut-être même imprudent qu'elle allât trop loin dans le domaine des concessions. Il y a une mise au point progressive à faire, et tous se doivent d'apporter à cette tâche toute leur bonne volonté et toute leur courtoisie.

En somme si on considère l'organisa-

tion des épreuves, on peut considérer que toutes les concessions nécessaires ont été faites, et qu'aller plus loin serait risquer de priver le sport motocycliste d'une discipline qui est indispensable. Il y a assez d'irrégularités comme cela dans trop d'épreuves officielles et sans que les organisateurs le veuillent. La question des zones reste très délicate, car d'une part les clubs chefs de zone entendent garder leur zone sans que d'autres clubs puissent s'y fonder, et les autres clubs se plieront difficilement à l'autorité même affaiblie des chefs de zone. Il faut espérer que dans l'intérêt du motocyclisme, les clubs sauront faire passer les questions personnelles après l'intérêt général. D'une poussière de petits clubs ne peut pas venir grand' chose de bon. Là encore

faisons l'expérience du système proposé et apportons-y par la suite, les retouches qui sembleront utiles. En tous cas les clubs chefs de zone ne pourront plus être des associations inertes et c'est là un grand point. Quant à la réforme du Comité directeur, elle n'est sans doute pas exempte de critique, mais elle présente un progrès sérieux sur les institutions précédentes.

Soyons bien déterminés en tout cas, à marcher vers l'union possible et à confédérer toutes les associations motocyclistes de France en un groupe solide et puissant : il appartient à M. Pérouse, l'actif président de l'U. M. F., de s'y appliquer en donnant accès à toutes les initiatives, au sein de l'U. M. F. rajeunie.

C. L.

Aux Motocyclistes

Il n'existe, à l'heure actuelle, dans le sport motocycliste que deux amalgames : les groupements affiliés à la Fédération Officielle l'Union Motocycliste de France (U. M. F.) et ceux qui ne le sont pas ; ces derniers rentrent dans la catégorie dite des Sauvages, c'est-à-dire des indépendants. Cette appellation est une création-propre de Moto Revue, l'an dernier ; il n'y a rien de changé dans cette méthode de voir : Etre ou Ne pas être, Affilié ou Non affilié. Le concours de Moto Revue est également acquis aux affiliés et aux sauvages. Des essais ont, à diverses reprises, été tentés pour constituer de nouveaux amalgames, mais la logique, fonction du succès, exige toujours cette formule : Affiliés ou non affiliés.

Dissidence

Le premier cas de dissidence vient de se produire au sein de l'U. M. F. et juste au moment où, cette dernière vient de faire un premier essai vers le *venise ad me omnes* (laissez venir à moi les petits enfants).

C'est de l'Union Motoциклiste du Forez que nous voulons parler. Ce club qui avait été si actif jusqu'à ce jour, en organisant les trois jours du Forez et d'autres épreuves. Ce club encore désireux de faire des épreuves « officielles », les « vrais de vrai », dans lesquelles pourront participer les constructeurs et les coureurs professionnels. Eh ! bien, l'U. M. du Forez s'est ralliée à un Club automobile parisien dissident, et pour cause.

Le but ? Une Compagnie mutuelle de la rue Richelieu qui l'assurait n'a pas voulu leur continuer les primes réduites... (ca arrive) et voilà l'U. M. du Forez affiliée à l'Automobile-Club dissident, parce que là, ils ont trouvé, oh ! momentanément, des primes réduites... C'est peut-être très bien du point de vue assurance, mais du point de vue sportif, l'U. M. du Forez va peut-être avoir à le regretter.

Notre Fédération officielle va donc disqualifier ce groupement, ça, c'est logique. On nous dira que l'U. M. du Forez s'en moque, ça, c'est différent.. et alors vous verrez encore au Forez, un autre groupe prendre naissance et s'affilier à la Fédération « à la vraie » et organisant des épreuves en collaboration avec l'A. C. du Forez, et pour son plus grand bien, et obtenant bien des avantages, rien que pour donner raison à l'opinion, que le caractère français, et surtout sportif, est par essence même... combatif. Et c'est ce que nous voyons tous les jours, et dans toutes les régions, voyez sur la côte d'Azur, voyez même dans notre région de Paris et de la Seine les clubs qui furent les plus dissidents et qui commencent à comprendre.

Pour nous, il y a longtemps que nous avons compris que souvent fois, c'est l'intérêt particulier qui est à la base de ces petites combinaisons et au plus grand détriment du sport motocycliste.

L'industrie qui l'alimente est assez malade pour ne pas de son côté disséminer ses efforts : elle aussi, elle a compris.

Renouvellement à Marseille

Le Moto Touring Club, dans son assemblée générale du 6 novembre a procédé au renouvellement des membres de son bureau :

President : Dailly J., réélu ; Vice-President : Garrigue, réélu ; Secrétaire général : Février, réélu ; Secrétaire général adjoint : Bartnelemy ; Trésorier : Ruggieri ; Archiviste-Bibliothécaire : Barthès.

Le Conseil a également décidé d'organiser

Sauvages

DÉCEMBRE

- 7. — Banquet (M. C. B.-O.).
- Banquet (M. C. Audonien).
- Banquet (M. C. Courbevoie).
- 7. Banquet (M. C. Les Lilas).
- 8. — Banquet (M. C. Villeurbanne).
- 11. — Banquet (M. C. Vincennes).
- 14. — Banquet (A. M. Charentonne).
- 21-22. — Bal et loterie (M. C. Villeurbanne).
- 21. — Diner amical (M. C. Seignaire).
- 30. — Banquet (A. M. Dijonnaise).



Le jour de l'Armistice, nous rencontrâmes, là-bas dans le col de la Faucille, deux membres du M. C. Paris et la Seine "en vadrouille"; club touristique, en effet, que ce groupement parisien bien mené par le Président Brisset, un ami de tous nos confrères.

pour le réveillon du Nouvel An, un banquet qui aura lieu dans une salle réservée au siège de la Société ; il y aura de la musique.

Nul doute qu'avec la bonne chère, les bons vins et l'entrain méridional, cette fête familiale ne se termine dans les rires et les chansons. Inscription au siège jusqu'au 10 décembre. Frais de participation : Pour MM. les Sociétaires : 20 francs ; invités : 25 francs.

Bal

Le M.-C. Dolois avait organisé pour dimanche 17 son Banquet annuel et son Bal, avec un éclatant succès. Le Banquet fut présidé par le sympathique Président du M.C.D., M. A. Viard entouré du Sous-préfet et du représentant du Maire-Député retenu à Paris, des Délégués de la Presse et de très nombreuses dames égayaient la table.

Le Président donna l'assurance que le nombre des fêtes serait encore accru, et qu'en plus de la Course du Circuit de la Serre déjà célèbre dans la région on ferait d'autres manifestations de vitesse. Les excursions si nombreuses cette année seraient reprises dès le printemps.

Le Sous-préfet et le représentant du Maire complimentèrent le Comité d'une telle activité et ne ménagèrent pas leurs encouragements au Club sur qui la population de la Ville compte pour varier le « déjà vu » des fêtes locales.

Le soir Bal charmant : succès fou. Une loterie organisée au profit des œuvres de bienfaisance produit une jolie somme ; gaité folle quand on remit le dernier lot : un potiron d'une taille peu commune agrémenté d'une présentation comique.

Moto-Club de Courbevoie

Résultat de la course de côte de Marines se disputant sur 600 mètres, départ arrêté :

- 1^{er} D'Hubert sur Dollar 500 cmc.
- 2^e Brouillon sur C. P. Roléo 500 cmc.
- 3^e Bonin sur F. N. 350 cmc.

Sortie réussie

Le M. C. B.-O. a fait une sortie le 17 novembre, profitant d'un des rares beaux jours de la saison. Ce même Club eut sa réunion mensuelle le 21 novembre où il fut mis au point la question du bal du 7 décembre.

Dernière minute :

Les Lilas, le groupement animateur des « Sauvages » de France, organise son banquet pour le 7 décembre et vient de reconstituer son bureau. L'annonce arrivée trop tard ne nous permet aucun commentaire cette semaine.



Pour aller à l'Etranger

par REGAIRAZ

la langue. On trouvera à peu près partout des interprètes ou des personnes connaissant le français surtout dans les pays continentaux et peut-être surtout en Allemagne. Il est en tout cas aisément de mettre sur un papier quelques mots essentiels ou d'avoir un petit manuel de conversation. Bref, le voyage lui-même ne présente pas grande difficulté. Bien entendu il ne faut pas aller au devant des ennuis en exaggerant imprudemment, en n'observant pas les prescriptions relatives à la circulation. Les guides donnent les indications nécessaires et quelques minutes consacrées à la lecture des règlements qu'en France et la plupart des pays sont extrêmement hospitaliers. Ils traitent le voyageur étranger non comme un intrus mais comme un hôte. Bref, il n'y a nul lieu d'hésiter à aller chez les autres comme ils viennent chez nous. Les formalités douanières ont été très simplifiées et en particulier le dépôt de sommes importantes à la douane peut être évité. D'ailleurs le nombre des voyageurs français à l'étranger est en progression constante.

Laissons de côté le voyage lui-même pour lequel un bon guide donnera toutes les indications voulues ; il est agréable mais nullement indispensable de connaître

NOTRE PRIME HEBDOMADAIRE
PRIME N° 64 DU SAMEDI 30 NOVEMBRE 1929

LE SKOPÉOGRAPHE

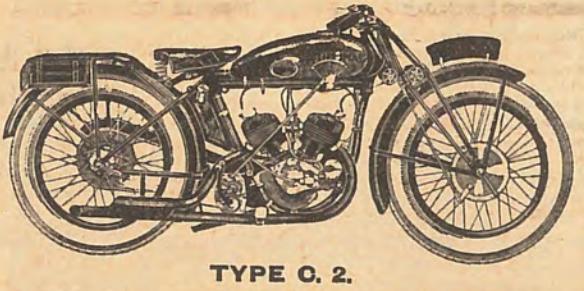
qui contient sous le volume et la forme d'un stylographe ordinaire, un porte-mine perfectionné et un tube contrôleur grâce auquel les PANNES de BOUGIES, BOBINES et MAGNÉTOS sont découvertes sans démontage.

VALEUR : 18 fr.

PRIX en nos Bureaux : { Abonnés 8 fr.
Non Abonnés 12 fr.
(Franco en sus : — 2 Francs)



Les Etablissements "ULTIMA"



TYPE C. 2.

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

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

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

Allé! VAUDREY 02-04

Agents demandés partout Catalogue sur demande

V&W Pour l'hiver

NOS PROTÈGE-JAMBES...
...NOTRE PARE-BRISE de GUIDON...

NOTRE PARE-BRISE de SIDE-CAR.

...NOS PROTÈGE-MAINS

...vous seront d'une nécessité absolue pour lutter contre les intempéries... Ils sont en vente dans toutes les bonnes agences de motos.

Exiger la marque **V&W**

ETABLISSEMENTS **V&W**, 5 et 7 rue Franklin, LE PRES GERVAIS, Seine

6^e ANNÉE

LE NUMÉRO : 1 FR. 25

L'actualité Automobile

SUPPLÉMENT MENSUEL

MOTO REVUE

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

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

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

D.S. 350 cmc. 4.850 fr.
500 cmc. 5.350 fr.
500 cmc. Culbut, 2 Échappem. 6.600 fr.

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

Course de Côte de Gometz-le-Châtel

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

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

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs



Tarif des Insertions

AVIS IMPORTANT. — Les annonceurs sont informés que dorénavant, aucune réclamation ne sera acceptée pour erreur s'ils ne se conforment pas aux indications suivantes :

- 1^o Utiliser une feuille de papier de format commercial de 21 % sur 13 %.
- 2^o Ecrire sur la largeur en haut : la rubrique et le numéro dans lequel elle doit passer.
- 3^o Dessous, l'annonce très lisible, de préférence en caractères d'imprimerie avec nom et adresse.

Si l'annonce doit passer plusieurs fois, la recopier sur autant de feuillets séparés.

Aucune réclamation ne sera acceptée si l'annonce n'est pas conforme aux indications ci-dessus.

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^o Abonnés, la ligne : 5 francs. Pour bénéficier de ce tarif il faut que l'annonce ait un caractère accidentel ou strictement personnel.

2^o Non abonnés, la ligne : 10 francs.

3^o À caractère commercial, la ligne : 10 francs.

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

SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

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

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

MOTOS A VENDRE

Pour la saison 1930, Pierre, Garage Renouvier, 4, r. Charles-Renouvier, Paris (20^e), s'est assuré toutes les grandes marques : Terrot, Soyer, Motobécane, Rhonyx, Train, Mare, etc., mais il réserve aux amateurs de motos de luxe la Berceuse-Clément et, le clou du Salon : la toute jeune M. G. C. déjà célèbre.

B. M. W. 500 cmc., type R/47, éclair. électr. Bosch, tansad, excell. état ; Norton 500 cmc. arbre à cames, excell. état : 8.000 fr. Marlin, 136, r. Tocqueville, Paris (17^e).

Cleveland 4 CV, très bon état de marche. Isabelle Auguste : 11, rue Poncelet, Paris (15^e).

F. N. 60, 500 cmc., culb., bloc-moteur, éclair. électr. Bosch, pns bal. 715×115, pare-jambes, tansad, outil., access. ; prix à débattre. Thuriot : 8, r. Paris, Joinville-le-Pont.

F. N., 350 cmc. surbaissée, avril 29, peu roulé, chomé, Novi, pr. intér. Monsigny, 160 r. de Belleville, Paris.

F. N. 350 cmc., M. 70, état neuf, éclair. électr., compt., tansad, sac. ; prix très intér. 12 bis, r. Sept-Arpents, Pré-St-Gervais (Seine).

F. N. 500, culb., tansad, sac. équip. complet. Lebreton : 19, r. Bagnolet, Paris (20^e).

F. N. 500 surb., mod. 28 715×115, compt., éclair. Novi, tansad ; sam. et dim. ap.-midi. Vergne : 10, r. Loing, Paris (14^e).

Gnome-Rhône 500 D. 4, éclair. électr. Lucas neuf, klaxon, montre, compt., télémètre avec ou sans side. Gnome-Rhône sport alum. très peu roulé, à l'état neuf ; prix à débattre. Capelle : 43, Bd. Vert de St-Julien, Meudon (S.-et-O.).

Gnome-Rhône 500 cmc., écl. électr., compt., état parf. ; crédit : Collard, 3, r. Aumont, Paris (13^e).

Monet-Goyon 175 emc. supers., ayant gagné 2 courses côte et battu 1 record en 1929, état méc. excell. cause triple emploi : 1.950 fr. Une autre Monet 175 emc. sport. écl. électr. Ducellier, tansad, rep. -

Maison F. TOUTIN Téléphone Péreire 10-411
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

PIÈCES pour MOTOS
INDIAN
— TARIF ILLUSTRE —
INDIAMOTO
1, Rue Faraday, PARIS-17^e
Reste ouvert le Dimanche matin

pieds, etc., accès., 85 kms. Prix : 2.250 fr. à débattre : Gillon, 3, rue Aulx, Provins (S.-et-M.). Motobécane type F. 4 305 cmc. oct. 28, parf. état : 2.900 fr. Side Peuple, capote : 700 fr. Sentz, 186, Bd St-Denis, Courbevoie.

Motocovert 500 emc. lat. 29, tansad, div. access., 3.000 kil. ; urgent : 4.800 fr. à déb. : Durand, 21, r. Vertus, Paris (3^e).

Ner A Car, moto dame état neuf, impeccable, éclair. électr. ; à vendre, ces santé, bas prix : L. Gautier, 4, r. Guil-Bertrand, Paris (11^e).

Terrrot 2 CV, parf. état : 500 fr. : P. C. M., 188 bis, Bd Péreire, Paris.

René-Gillet 6 CV avec side : Terrrot écl. électr. Maglum luxe, 28 Ph. 220, lant. AR, mont. pn., 250 cmc., 350 cmc. Prix 250 fr. Bernard, 62, rue des Renouillers, Colombes (Seine).

6.200 fr., mod. 28. Motoconfort 500 lat., équip. : 3.900 fr., état garanti à neuf ; F. N. 350 lat. équip. : 3.200 fr., état gar. neuf ;

Terrrot 250 Jap, équip. : 2.400 fr., état gar. neuf ; Terrrot 250, deux-temps, équip. 1.900 fr., état gar. neuf.

Dollar 250 emc., culb., équip. 2.600 fr., état gar. neuf. Motobécane 250 emc., deux-temps, 1.900 fr., état gar. neuf. Motobécane 175 emc., deux-

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^e)

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

— Pour la Moto —
SERVO-FREIN

PERROT-PIGANEAU

POUR
MOTO
MOYEU AFA
PUISANT - PROGRESSIF

POSE RAPIDE
à l'avant de toutes Motos
E. L. POUTRAIT
7-9, Rue de la Croix-Faubin, 7-9
PARIS

Agence Spéciale
DES MOTOS → FN.
Modèles 1930 FN.
500 c.m.c. Touriste 6.650 fr.
500 c.m.c. Touriste-luxe 6.850 fr.
350 c.m.c. Touriste-luxe 4.975 fr.
OCCASIONS depuis 2.500 fr.
CRÉDIT UNIQUE
REPREND de suite en compte
REPARATION par Spécialiste
Pièces en Stock avec 20% de remise
FN LATSCHA 187 bis, Rue Armand-Silvestre
ASNIERES (pr. gare d'Asnières)
(Ouvert Dimanches et Fêtes)
Tél. Défense 07-02

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^e)

PIÈCES POUR B.S.A TRIUMPH
DALBIAC RUE DES JARDINS S' PAUL PARIS

PLUS de CABLES Cassés ou Rouillés
UN SIMPLE COUP DE LA POMPE ERKATE ASSURE LEUR GRAISSAGE INTÉGRAL sans transformation des gaines

AGENT EXCLUSIF POUR la FRANCE
Ed. KAHN Anc^e Etab^t DELLHEIM
39, Avenue du Roule, 39 Téléphone WAGRAM 27-95
NEUILLY - sur - SEINE Notices sur Demande

GARAGE DE MOTO A L'ÉTOILE
Nous avons agencé spécialement un beau local pour garage de motos à des prix modérés.
GRAND GARAGE DES ACACIAS 43, rue des Acacias
Téléphone : CARNOT 31-60

VINCENNES-MOTOS
VENTE - ACHAT - ÉCHANGE - Téléphone: VINCENNES 593
Léon CABET, 43, Avenue de Paris - VINCENNES
Agent directeur des Marques : MONET-GOYON, TERROT, MOTOCONFORT, MOTOBÉCANNE, PEUGEOT, F.N., NEW-MAPP, DOLLAR, O.S.A., RÖVIN, SAN-SOU-PAP, ROCHESTER, DRESCH, etc...
L'ente Comptant Crédit Stock important de Machines d'occasion, revisées et livrées avec garantie.

LEÇONS GRATUITES A TOUT ACHETEUR

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

G. AUGOYAT 8, Avenue Dorian - PARIS (12^e)
(Face métro Nation)

PIÈCES DÉTACHÉES avec 20 % de baisse
RÉPARATIONS garanties par mécaniciens spécialistes FN
11, Quai d'Anjou-Danton 77-57

neuves d'exposition : Terrot 350 c.m.c., champion de France, écl. Marchal ; Terrot 350 c.m.c. Standard équip. ; Soyer 350 c.m.c. Jap. écl. Noiv. 54, 100er. ; y Soyer 350 c.m.c. Jap. culb. 4.950 fr. ; Gillet-Herstal 500 et 350 c.m.c. ; Sty'son 350 et 500 c.m.c., la vraie machine anglaise au prix français, occasion de la semaine ; F. N. 500 c.m.c., mod. 67, culb. ball. écl. électr. compt., tansad, project., aout 29, pas roulé, 4.500 fr. ; Norton 500 c.m.c., arbre à cames 29, superb., 7.500 fr. ; Gillet-Herstal 500 c.m.c., nve, laissée pour compte, à enlever, prix inter., achat comptant, échanges.

Monet-Goyon 2 CV, 2 vit., 1.000 fr. ; Monet-Goyon 3 CV, 3 vit., 1.500 fr. ; Indian avec side, 1.000 fr. ; Indian transformée en monocylindre, 700 fr. Philippe Robert, Reugny (Indre-et-Loire). Liquidation de reprise à crédit : N. S. U., prise directe, 400 fr., ch. Gérald 800 fr. ; Auto-moto 2 CV, 1.200 fr. ; Peugeot 4 CV, 1.200 fr. ; B. S. A. 5 CV, 1.300 fr. ; Motosacoche, 1.500 fr. ; Dollar 2 CV, quatre-temps, 1.800 fr. ; Dollar 3 CV, 2.500 fr. ; Gnome-Rhône 3 CV, 1.800 fr. ; Suplexa 3 CV, 2.500 fr. ; Terrot 3 CV, 2.200 fr. ; Motoconfort 5 CV, 4.200 fr. ; Monet-Goyon 4 CV, 2.800 fr. ; sidecar Motosacoche 1.000 c.m.c., 5.200 fr., échange vente, achat crédit. Largeot, 4, Grande-Rue, Saint-Maurice. Tél. : 59, tram, Bastille, n° 13, desc. Pont de Charenton.

Motos neuves 250 et 350 c.m.c., quatre-temps, moteur L. M. P., culbuteur avec garantie totale fabricant, soldées cause ancien réservoir, visibles à l'Automotion, 29, rue Salineuve, Paris (17^e).

Avia Moto transforme Indian, Harley, B. S. A., Triumph en type salon 29, cat. et photo contre timbre 0 fr. 50, 100 boul. Keller-mann, Paris (13^e).

CYCLOCARS ET VOITURETTES

Pierre, Garage Renouvier, 4, rue Ch.- Renouvier, Paris (20^e). Tél. : Rog. 07-67. Est agent des voiturettes Clément - Rochelle et Peugeot, crédit, reprise en compte.

Amilcar gr. sport, torp., 7 CV, 3 pl. trèfle, graiss. sous press., freins av. et ar., magnéto Bosch, 5 roues, équipée absolu., compt., excel. état, garantie et jolie. Prix 11.000 fr., reprenrais moto solo moderne en compte Psalty, 271, boul. Péreire, Paris.

Benjamin 5 CV, 4 cyl., torp., 4 pl., ent. rév., écl. démar., 4.200 fr. Larbandre, 12, rue Fontaine-du-But, Paris.

Citroën 3 CV, détax., janvier, torp., 3 pl., confort, parf. état. 5.500 fr. Lucien, 1, quai Grenelle.

Citroën B2, t. acier, parf. choc AV et AR, nombr. accès, exc. état, carros. ronde. Blanche, 6, rue Léopold-Robert, Paris (14^e).

A. DE SARELLO

90, AVENUE DES TERRES, PARIS (17^e) Téléph. Wagram 01-00 Carnot 53-57

MAGNÉTOS
DYNAMOS
DÉMARREURS

Toutes Marques
Pièces détachées
Pour tous Modèles

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

RÉPARATIONS

en 24 heures

avec

Garantie de 6 Mois

SPÉCIALITÉ pour MOTOS

Moteur Douglas 600 c.m.c. De Givry, 24, villa Prévost, Saint-Ouen (Seine).

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

J'achète au comptant motos et voitures, avances 80 % de leur valeur de suite à 5 %. S'adresser de 12 à 13 et 18 à 19 heures, 17, avenue Rachel, Paris (17^e).

DIVERS

Les sides Bernardet, Faurné et Richard ont confié leur agence à Pierre Garage Renouvier, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. : Rog. 07-67, qui dès maintenant, peut vous les montrer en 24 heures, pose gratuite.

SIDE-CAR CARROSSERIES EN TOUS GENRES CHASSIS - CAPOTES - PAR-BRISE Fernand RICHARD 189, Av. d'Italie, Paris, 13^e, T. Cab. 25-00 Envoi du Catalogue contre 0 fr. 50

BEAUCOUP DE CARDANS AU SALON

Mais à la COUPE de l'ARMISTICE

2 CARDANS SEULEMENT AU DÉPART
CARDANS A L'ARRIVÉE SANS PÉNALISATION
ARGENTRÉ & MAGDA

en 350 c.m.c. Cardan MOUSSARD

et THÉVENET sur 250 ARGENTRÉ sans pénalisation

ARGENTRÉ & MAGDA

1, Rue de Romainville - PARIS (19^e)

Tél. : Ménilm. 63-45

Pour petits constructeurs 500 paires de roues moto, 1.000 porte-bagages, 2.000 sacoches, bâquilles avant et arrière, moyeux avant et arrière, clés pneus, 5.000 mètres de courroie caoutchouc, en 19 et 22 mm., etc. A vil prix, pour cause surnombrée. Delaunay, 34, rue Pétrelle.

Super moto strop avec pieds valeur 175 fr., v. 100 fr., une dynamo 4 volts p. moto, v. 100 fr. ; un casque Thomson 2.000 ohms, v. 40 fr. le tout était neuf. Bureau, 20, rue du Petit-Pantin, Pantin (Seine).

Appareil photo pliant 6x9, plaque pell., tous access., 100 fr. ou échange contre mandoline, outil. moto. Fillon M., La Villette, Saint-Brest (E.-et-L.).

Petit local à céder, rue de Belleville pour mécano ou autre. Voir Hern, 2 ter, rue David-d'Angers, Paris (19^e).

BIÉMANS

PRÉSENTE AUX MOTOCYCLISTES LE...

STOP RUTILA

Pour Motocyclette - Sidecar - Cyclocar
MODÈLE W.B. Prix 35 FR.

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^{1/2}.

En vente chez les Marchands d'Accessoires, Garages, Marchands de Motos, etc.

Ets RUTILA - 31, r. du Fg St-Martin, PARIS-10^e - Botzaris 44-05

La serviette qu'il vous faut si vous avez à transporter papiers, documents, échantillons & SOUVRE et se FERME en 1 seconde fermeture hermétique sécurité absolue

En Vente: Libraires, Papetiers, maroquiniers, 9^e magasins &

GROS: A. LAMARCHE 7, Passage Pecqau PARIS IV.

Bien exiger la marque ECLAIR entièrement garantie et méfier des contrefaçons

JEAN JEAN MOTOS 133, Av. d'Argenteuil, ASNIERES COMPTANT - CRÉDIT Agence de Banlieue : TERROT, C. ROLÉO, MOTOCONFORT, MONET-&-GOYON, DRESCH, etc. Reprise - Occasions - Réparations ÉCOLE MOTO

Dresch, roulé 500 kms., mod. 1930, 4 CV, tout équipée, 5 mois garanti : 3.800 fr. Ag. Dresch, 128, r. J.-Jaurès, Levallois.

Dresch neuve Soubitez : 1.000. 178, rue Révolte, Levallois.

D. S. 500 cmc. 1928, parf. état, prix intér. vis. t. l. jours. Leroy, 116, rue du Vivier, Aubervilliers.

D. S. 500 cmc., pn. bal., éclair. tansad, tte équip., peu roulé. S'adres. : 23, rue Jules-Guesde-14^e. Cse achat voiture, vend sup. F. N. 500 cmc. surb., fin 28, tr. h. équip. 5.000 fr. Deville, 10, rue Meynadier, Paris (19^e).

F. N. 500 cmc. surb., 1928, nomb. acces. Bugnet, 84, boul. de Crétel, Parc-St-Maur (Seine).

Gnome-Rhône 4 CV, gr. tourisme, modèle 27, éclair. élect. Magnum luxe, 3 coffres métalliques à outils, pare-jambes, portebagages, pneus neufs 760 x 90, sacrifiée à 3.200 fr. ; cse départ. Prudhomme Henri, avenue de la Grange-Blanche, Tassin Demi Lune (Rhône).

Gnome-Rhône 5 CV, 3 vit., Courroie 1.000 fr. Clyno 2 cyl., 5 CV 3 vit., ch. ch. 1.000 fr. Terrot 3 CV, 2 vit., deux-temps. 900 fr. Glorian, 28, rue Sadie Carnot, Béthune (P.-de-C.).

Motoconfort M. C. 7. 308, fin 28, ballon neuf 27 x 4, éclair. Novi gar. 4.000 kms. ; revue par usine avant vente ; vendu cse achat voiture. 2.800 fr. Visible soir 7 h. Lefebvre, 32, rue Pelleport, Paris (20^e).

New Motor 350 cmc., culb. 3.300. Reprendrais moteur A.B.C. Barthélémy, 48, rue Auguste-Lançon, Paris (13^e).

Peugeot, t. mod. 1930, crédit et comptant, reprise, répar., prime. Ag. Peugeot, 128, r. Jean-Jaurès, Levallois (Seine).

Peugeot 105, g. tourisme, complet. René Gillet 6 HP, 750 cmc., bon état, à l'amiable. S'adres. : M. Charles, 20, rue Vieille-du-Temple, Paris (4^e).

Peugeot, 1930, moteur quatre-temps, 2, 3 et 4 CV ; crédit, premier versement : 785, 865 et 1.205 fr. ; modèle à culb. : 1.460 fr., le reste en 10 mois. Reprend toutes machines en compte ; les commandes passées avant la fin de l'année profitent de l'assurance et des impôts gratuit. Ag. Peugeot, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.

P. 105, grand luxe, état neuf, équip. complet, éclair. Marchal ; cse départ, prix à débattre. Quintard, 10, rue Copernic, Paris (16^e).

Toutes les réparations faites chez Maurice, 9, rue Cousin, Cléchy, donnent satisfaction. Venez le voir c. une référence.

Terrot 350 cmc., lat., état neuf, compl. équip., écl., etc. ; cause maladie. 3.800 fr. Ivanne, 11, rue du Trosy, Clamart (Seine).

Terrot 250 cmc. Sport, deux-temps, comme neuve, compt. éclair. Magnum, tansad, filtre Amal, rétroc., pare-jambes, assur. payée. Fernand Soult, 8, rue Elisabeth, La Barre Deuil.

Terrot 250 cmc., supers., écl. élect., sac., caval., équip. compl., état neuf. Gadeau, 78, rue du Chêne-Midi, Paris (6^e).

Triumph, 4 HP, b. état, mod. 27. 2.000 fr. Cycl. 2 pl. Defrance, mot. Scap., b. état. 2.500 fr. Voitur. Peugeot, an. 23, 4 pl., parf. état : 6.500 fr. ; mot. Majola, 7 HP, arbre à cames en tête. 1.000 fr. Ragoneaux, 47, rue Liancourt, Paris (14^e).

Triumph T. T., 1928, 500 cmc., à culb. enferm., 130 kms. ét. neuf, sup. machine conv. à amateur, val. 10.000, laissée à 5.000 fr. 7, rue Barbette, Paris (3^e).

Triumph Ricardo, 500 cmc., culb., tr. b. état méc. ; à vendre, prix intér. ou échan. contre

5 HP ou Amilcar. Sirop, 32, rue Taitbout, Paris.

Vends 1.200 fr. moto 350 cmc. Alcyon, culb. sp., machine rapide. Rabot, 10, rue Rouget-de-l'Isle, Cléchy (Seine).

Terrot 500 cmc., Jap, lat., 1929, éclair. Marchal, tansad réglable E. N., sacoché, pièces out., etc., état neuf ; essais gd dist. 4.800 fr. Sam. ap. midi, dim. Bernard, 68, rue Didot (14^e).

Peugeot, 5 HP, cal., 172 m. 28, parf. état, essais. 7.800 fr. Musique, 3 bis, place République, Levallois-Perret, 6 h. 1/2 dim. 1928, Ra 1.100 cly.mec., gd

S'adres. : 23, rue Jules-Guesde-14^e.

Cse achat voiture, vend sup. F. N. 500 cmc. surb., fin 28, tr. h. équip. 5.000 fr. Deville, 10, rue Meynadier, Paris (19^e).

F. N. 500 cmc. surb., 1928, nomb. acces. Bugnet, 84, boul. de Crétel, Parc-St-Maur (Seine).

Gnome-Rhône 4 CV, gr. tourisme, modèle 27, éclair. élect. Magum luxe, 3 coffres métalliques à outils, pare-jambes, portebagages, pneus neufs 760 x 90, sacrifiée à 3.200 fr. ; cse départ. Prudhomme Henri, avenue de la Grange-Blanche, Tassin Demi Lune (Rhône).

Gnome-Rhône 5 CV, 3 vit., Courroie 1.000 fr. Clyno 2 cyl., 5 CV 3 vit., ch. ch. 1.000 fr.

Terrot 3 CV, 2 vit., deux-temps. 900 fr. Glorian, 28, rue Sadie Carnot, Béthune (P.-de-C.).

Motoconfort M. C. 7. 308, fin 28, ballon neuf 27 x 4, éclair. Novi gar. 4.000 kms. ; revue par usine avant vente ; vendu cse achat voiture. 2.800 fr. Visible soir 7 h. Lefebvre, 32, rue Pelleport, Paris (20^e).

New Motor 350 cmc., culb. 3.300. Reprendrais moteur A.B.C. Barthélémy, 48, rue Auguste-Lançon, Paris (13^e).

Peugeot, t. mod. 1930, crédit et comptant, reprise, répar., prime. Ag. Peugeot, 128, r. Jean-Jaurès, Levallois (Seine).

Peugeot 105, g. tourisme, complet. René Gillet 6 HP, 750 cmc., bon état, à l'amiable. S'adres. : M. Charles, 20, rue Vieille-du-Temple, Paris (4^e).

Peugeot, 1930, moteur quatre-temps, 2, 3 et 4 CV ; crédit, premier versement : 785, 865 et 1.205 fr. ; modèle à culb. : 1.460 fr., le reste en 10 mois. Reprend toutes machines en compte ; les commandes passées avant la fin de l'année profitent de l'assurance et des impôts gratuit. Ag. Peugeot, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.

New Motor 350 cmc., culb. 3.300. Reprendrais moteur A.B.C. Barthélémy, 48, rue Auguste-Lançon, Paris (13^e).

Peugeot, t. mod. 1930, crédit et comptant, reprise, répar., prime. Ag. Peugeot, 128, r. Jean-Jaurès, Levallois (Seine).

Peugeot 105, g. tourisme, complet. René Gillet 6 HP, 750 cmc., bon état, à l'amiable. S'adres. : M. Charles, 20, rue Vieille-du-Temple, Paris (4^e).

Peugeot, 1930, moteur quatre-temps, 2, 3 et 4 CV ; crédit, premier versement : 785, 865 et 1.205 fr. ; modèle à culb. : 1.460 fr., le reste en 10 mois. Reprend toutes machines en compte ; les commandes passées avant la fin de l'année profitent de l'assurance et des impôts gratuit. Ag. Peugeot, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.

New Motor 350 cmc., culb. 3.300. Reprendrais moteur A.B.C. Barthélémy, 48, rue Auguste-Lançon, Paris (13^e).

Peugeot, t. mod. 1930, crédit et comptant, reprise, répar., prime. Ag. Peugeot, 128, r. Jean-Jaurès, Levallois (Seine).

Peugeot 105, g. tourisme, complet. René Gillet 6 HP, 750 cmc., bon état, à l'amiable. S'adres. : M. Charles, 20, rue Vieille-du-Temple, Paris (4^e).

Peugeot, 1930, moteur quatre-temps, 2, 3 et 4 CV ; crédit, premier versement : 785, 865 et 1.205 fr. ; modèle à culb. : 1.460 fr., le reste en 10 mois. Reprend toutes machines en compte ; les commandes passées avant la fin de l'année profitent de l'assurance et des impôts gratuit. Ag. Peugeot, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.

New Motor 350 cmc., culb. 3.300. Reprendrais moteur A.B.C. Barthélémy, 48, rue Auguste-Lançon, Paris (13^e).

Peugeot, t. mod. 1930, crédit et comptant, reprise, répar., prime. Ag. Peugeot, 128, r. Jean-Jaurès, Levallois (Seine).

Peugeot 105, g. tourisme, complet. René Gillet 6 HP, 750 cmc., bon état, à l'amiable. S'adres. : M. Charles, 20, rue Vieille-du-Temple, Paris (4^e).

Peugeot, 1930, moteur quatre-temps, 2, 3 et 4 CV ; crédit, premier versement : 785, 865 et 1.205 fr. ; modèle à culb. : 1.460 fr., le reste en 10 mois. Reprend toutes machines en compte ; les commandes passées avant la fin de l'année profitent de l'assurance et des impôts gratuit. Ag. Peugeot, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.

New Motor 350 cmc., culb. 3.300. Reprendrais moteur A.B.C. Barthélémy, 48, rue Auguste-Lançon, Paris (13^e).

Peugeot, t. mod. 1930, crédit et comptant, reprise, répar., prime. Ag. Peugeot, 128, r. Jean-Jaurès, Levallois (Seine).

Peugeot 105, g. tourisme, complet. René Gillet 6 HP, 750 cmc., bon état, à l'amiable. S'adres. : M. Charles, 20, rue Vieille-du-Temple, Paris (4^e).

Peugeot, 1930, moteur quatre-temps, 2, 3 et 4 CV ; crédit, premier versement : 785, 865 et 1.205 fr. ; modèle à culb. : 1.460 fr., le reste en 10 mois. Reprend toutes machines en compte ; les commandes passées avant la fin de l'année profitent de l'assurance et des impôts gratuit. Ag. Peugeot, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.

New Motor 350 cmc., culb. 3.300. Reprendrais moteur A.B.C. Barthélémy, 48, rue Auguste-Lançon, Paris (13^e).

Peugeot, t. mod. 1930, crédit et comptant, reprise, répar., prime. Ag. Peugeot, 128, r. Jean-Jaurès, Levallois (Seine).

Peugeot 105, g. tourisme, complet. René Gillet 6 HP, 750 cmc., bon état, à l'amiable. S'adres. : M. Charles, 20, rue Vieille-du-Temple, Paris (4^e).

Peugeot, 1930, moteur quatre-temps, 2, 3 et 4 CV ; crédit, premier versement : 785, 865 et 1.205 fr. ; modèle à culb. : 1.460 fr., le reste en 10 mois. Reprend toutes machines en compte ; les commandes passées avant la fin de l'année profitent de l'assurance et des impôts gratuit. Ag. Peugeot, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.

New Motor 350 cmc., culb. 3.300. Reprendrais moteur A.B.C. Barthélémy, 48, rue Auguste-Lançon, Paris (13^e).

Peugeot, t. mod. 1930, crédit et comptant, reprise, répar., prime. Ag. Peugeot, 128, r. Jean-Jaurès, Levallois (Seine).

Peugeot 105, g. tourisme, complet. René Gillet 6 HP, 750 cmc., bon état, à l'amiable. S'adres. : M. Charles, 20, rue Vieille-du-Temple, Paris (4^e).

Peugeot, 1930, moteur quatre-temps, 2, 3 et 4 CV ; crédit, premier versement : 785, 865 et 1.205 fr. ; modèle à culb. : 1.460 fr., le reste en 10 mois. Reprend toutes machines en compte ; les commandes passées avant la fin de l'année profitent de l'assurance et des impôts gratuit. Ag. Peugeot, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.

New Motor 350 cmc., culb. 3.300. Reprendrais moteur A.B.C. Barthélémy, 48, rue Auguste-Lançon, Paris (13^e).

Peugeot, t. mod. 1930, crédit et comptant, reprise, répar., prime. Ag. Peugeot, 128, r. Jean-Jaurès, Levallois (Seine).

Peugeot 105, g. tourisme, complet. René Gillet 6 HP, 750 cmc., bon état, à l'amiable. S'adres. : M. Charles, 20, rue Vieille-du-Temple, Paris (4^e).

Peugeot, 1930, moteur quatre-temps, 2, 3 et 4 CV ; crédit, premier versement : 785, 865 et 1.205 fr. ; modèle à culb. : 1.460 fr., le reste en 10 mois. Reprend toutes machines en compte ; les commandes passées avant la fin de l'année profitent de l'assurance et des impôts gratuit. Ag. Peugeot, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.

New Motor 350 cmc., culb. 3.300. Reprendrais moteur A.B.C. Barthélémy, 48, rue Auguste-Lançon, Paris (13^e).

Peugeot, t. mod. 1930, crédit et comptant, reprise, répar., prime. Ag. Peugeot, 128, r. Jean-Jaurès, Levallois (Seine).

Peugeot 105, g. tourisme, complet. René Gillet 6 HP, 750 cmc., bon état, à l'amiable. S'adres. : M. Charles, 20, rue Vieille-du-Temple, Paris (4^e).

Peugeot, 1930, moteur quatre-temps, 2, 3 et 4 CV ; crédit, premier versement : 785, 865 et 1.205 fr. ; modèle à culb. : 1.460 fr., le reste en 10 mois. Reprend toutes machines en compte ; les commandes passées avant la fin de l'année profitent de l'assurance et des impôts gratuit. Ag. Peugeot, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.

New Motor 350 cmc., culb. 3.300. Reprendrais moteur A.B.C. Barthélémy, 48, rue Auguste-Lançon, Paris (13^e).

Peugeot, t. mod. 1930, crédit et comptant, reprise, répar., prime. Ag. Peugeot, 128, r. Jean-Jaurès, Levallois (Seine).

Peugeot 105, g. tourisme, complet. René Gillet 6 HP, 750 cmc., bon état, à l'amiable. S'adres. : M. Charles, 20, rue Vieille-du-Temple, Paris (4^e).

Peugeot, 1930, moteur quatre-temps, 2, 3 et 4 CV ; crédit, premier versement : 785, 865 et 1.205 fr. ; modèle à culb. : 1.460 fr., le reste en 10 mois. Reprend toutes machines en compte ; les commandes passées avant la fin de l'année profitent de l'assurance et des impôts gratuit. Ag. Peugeot, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.

New Motor 350 cmc., culb. 3.300. Reprendrais moteur A.B.C. Barthélémy, 48, rue Auguste-Lançon, Paris (13^e).

Peugeot, t. mod. 1930, crédit et comptant, reprise, répar., prime. Ag. Peugeot, 128, r. Jean-Jaurès, Levallois (Seine).

Peugeot 105, g. tourisme, complet. René Gillet 6 HP, 750 cmc., bon état, à l'amiable. S'adres. : M. Charles, 20, rue Vieille-du-Temple, Paris (4^e).

présentation, 178, route de la Révolte, Levallois.

Compt. moto O. S., lit d'enfant, laqué blanc et cuivre, Hamac. Ecr. : M. Collas, 60, boul. de Maisons, Poissy.

Tansad avec dossier, état neuf, bonne occas. Virault, 44, rue Thiers, Billancourt (Seine).

Voyageur bien introduit dans la clientèle motoriste et vélociste, et susceptible de faire un chiffre intéressant avec spécialistes connus pour motos, est demandé par Office Central des Fabricants, 54, rue Louis-Blanc, Paris. Commissions intéressantes ; ne pas se présenter, écrire en fixant détails visités.

Les pneus 27x4 à 105 fr. ; les roues voitures complètes sur 27x4 neuves à 200 fr. ; les pneus 715x115 emballés, 180 fr. Pierre, Garage Renouvier, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roquette 07-67.

Bout. Magondeaux 200 litres, chargée à 15 kg., un gros phare acétylène code et route, lanterne arrière, le tout comme neuf. 200 fr. Roger Thiney, 3, rue du Chemin-Vert des Courses, Asnières, 4-Routes (Seine).

Le Benzol pour moteurs à haute compression à 15 fr. le bidon ; la Castrol X. L. et le Ricin Course à 10 fr. le litre, sont vendus avec garantie d'origine par Pierre, Garage Renouvier, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e).

Magasin moto, atel. répar., outil., facil. paiement. Ecr. : Mile Chavelet, 94, rue Lafayette, Paris.

Boîte de vitesse Staub, 3 vit., état de neuf, à enlever. 350 fr. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e).

J'achète Sima Violet, accus Delco ou échange, c. moto Liberty, c. neuve souffle Arachart, 3, rue de Paris, Aubervilliers.

Suis acheteur Sima Violet 1928-29, éclair., démar. élect., cond. int., ou commerciale, 3500 fr. S'abst. si pas parf. état. Benilan, 10, rue Orangerie, Versailles



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

Les seuls assurant le Confort et la Sécurité du Passager arrière

P. REVELLE & Cie, Fabr.
36, rue Emile-Desvaux - PARIS-19^e
Téléphone : NORD 29-76

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

MONNERET cède dans de très bonnes conditions, les Machines de course "SUNBEAM" en 350 et 500 cmc. sur lesquelles il a couru en 1929. S'adresser à : Monneret, 79, rue Castagnary, PARIS-15^e.

Suis acheteur toutes motos modernes, les offrir. Maurice 9, rue Cousin, Clichy (Seine). J'achète toutes motos de 4 à 9 CV. La Moto pour Tous, 3, rue Aumont, Paris.

Cherche éclairage élect. pour moto, 500 cmc., alternateur de préférence, faire offres à Canal, à Polmonha (Cantal).

Suis acheteur fonds de garage avec atelier réparations. G. Fuzeau, La Feuillie (S.-I.).

Achète moteur 40 à 60 CV à air pour avionnette monos. X, 5 à 6 CV à eau, dynamos, voiture bon état. Barres, Atelier mécanique, Lambarene, Gabon (A. E. F.).

Achète carrosserie cond. int. pour Renault 6 CV, type N. N. Goussu, T. S. F., 46, rue de Rome, Paris.

Suis acheteur cycl. ou voit. 5-7 CV. Donnerais préf. à qui reprend. en compte side Harley, parf. ét., gros pns. Carpentier, 17, rue Victor-Massé, Lorient.

DIVERS

Castrol X. L. 10 francs le litre, ricin course, 10 francs le litre, spécial, mélange Benzol course, 15 francs, le bidon ; tous les pneus motos 700x80 à 90 francs ; 27x4 à 105 francs. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. Rog. 07-67.

Eclair. Marchal luxe phare, code, lanterne équip., compi., excell. état. Porunier, 7, av. Camoens (16^e).

Ne roulez plus sur des pneus usagés vous trouvrez PARIS-79, avenue PARIS un stock de pneus neufs en 27x4 26x3,50 - 26x3,25 - 25x3 A DES PRIX SANS CONCURRENCE pneus 27x4 depuis 100 frs chambres à air depuis 5 frs

BULLETIN D'ABONNEMENT - CATÉGORIE A - B - C (BIFFER LES LETTRES — INUTILES —)

Veuillez m'abonner à⁽¹⁾

numéros de Moto-Revue à partir du Numéro en date du

Ci-joint la somme de⁽²⁾

Nom _____

Prénoms _____

Profession _____

Adresse _____

TARIF DES ABONNEMENTS (FRANCE & COLONIES)

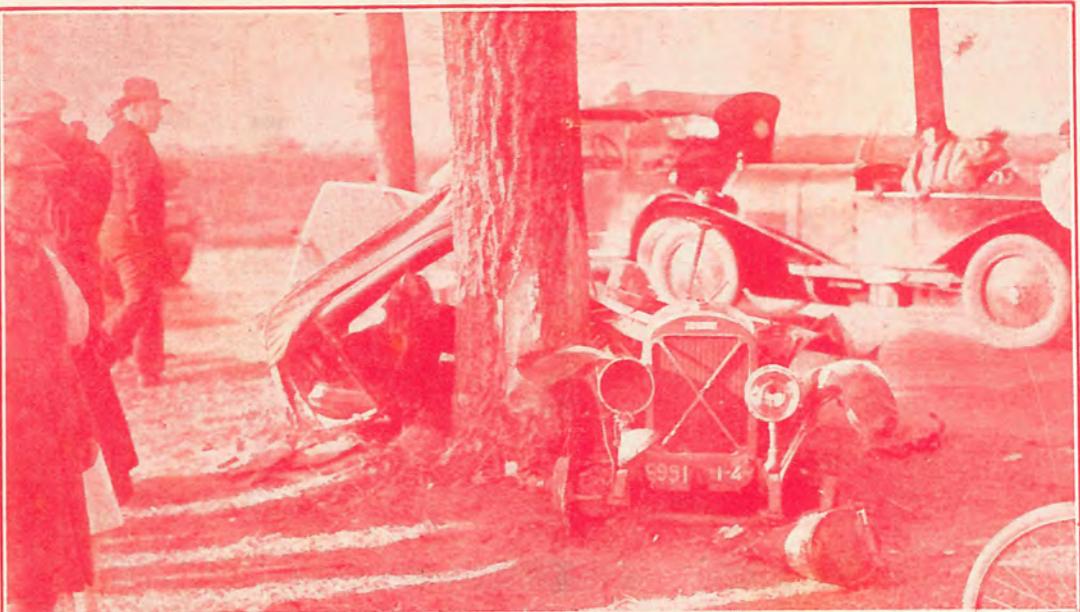
A			B			C		
Abonnement complet : MOTO-REVUE hebdomadaire et son supplément mensuel : L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE	Abonnement simple : MOTO-REVUE Hebdomadaire	Abonnement simple : L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE Mensuel	UN AN 64 Numéros	SIX MOIS 32 Numéros	TROIS MOIS 16 Numéros	UN AN 52 Numéros	SIX MOIS 26 Numéros	TROIS MOIS 13 Numéros
55 »	30 »	18 »	45 »	23 »	14 »	20 »	11 »	

Signature _____

(1) Indiquer le nombre des Numéros souscrits.

(2) Pour l'envoi des fonds, un simple mandat-poste ne vous coûtera que 0 fr. 40. si vous faites porter sur ce mandat par l'employé des postes la mention CHÈQUES POSTAUX 29.737 PARIS (2^e)

Ne croyez-vous pas qu'une telle photo... ne donne pas lieu à certaines réflexions ?...



... et après le premier frisson, quand on devient raisonnable, on pense à aller s'assurer. Heureux ceux qui y pensent avant.

Service des Assurances

Les dernières VICTOIRES de

MONET & GOYON

COUPE de l'ARMISTICE

1^{ers}
— 175 cmo.
500 cmo.

Meilleur Temps toutes Catégories

CABET :

DEBAISIEUX ;

COTE des PLATRIÈRES

1^{ers}
— 175 cmo.
350 cmo.
350 cmo.
SIDECAR

HOMMAIRE ;
(Record battu)
GAUSSORGUES ;
(Record battu)
HOMMAIRE ;
(Meilleur temps des Sidecars)

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

— NOTICE SUR DEMANDE A —



MONET & GOYON

57, Rue du Pavillon -- MACON (S.-&-L.)