

Arrivée des "Six Jours d'Hiver"

LE NUMÉRO

1^{fr.} - 25

MOTO REVUE

TOUS LES
SAMEDIS

MOT'S - SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

et
*Motocyclisme
Automobiles*

18^e ANNÉE — N° 358

18 Janvier 1930



TÉLÉPHONE :
CENTRAL : 03 81
— 08-24
c/c. POSTAL 20.737

MOTO-REVUE
BUREAUX :
51, Rue Violonne, PARIS
c/c. POSTAL 20.737

A travers l'Alsace : sur une place de Colmar.

LA MOTO QUI DURE



LA MOTO QUI A OBTENU EN 1929 LES RÉSULTATS SUIVANTS :

Catégorie 250 cmc.

COTE DE GAILLON 1^{er}
RECORD BATTU
A 93 km. 360 de moyenne

COTE de GOMETZ-LE-CHATEL 1^{er}
RECORD BATTU
A 100 km. de moyenne

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

DEMANDEZ NOS NOUVEAUX PRIX 1930

CATALOGUE ILLUSTRÉ GRATUIT

VENTE EN 12 MOIS DE CRÉDIT

MOTOS SAN SOU PAP
49, Route des Petits Ponts - PANTIN

ROVIN

La Moto des Records

PALMARÈS

4 RECORDS DU MONDE

OBTENUS LE 1^{er} SEPTEMBRE 1929
A MONTLHÉRY, CATÉGORIE 175 cmc.

5 kilomètres départ lancé	130 km	170
5 miles " " "	129 km	448
10 kilomètres " arrêté	125 km	326
10 miles " " "	126 km	

GOURSE DE COTE DE

GOMETZ-LE-CHATEL

1^{er}

RECORD BATTU

CATÉGORIE 175 cmc.

Départ arrêté: à 91 km. 371 de moyenne

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

Motos ROVIN

169, Boulevard Fèreire - PARIS

Téléphone : GALVANI 44-28

le Ténor Cicca

avertisseur a grande puissance

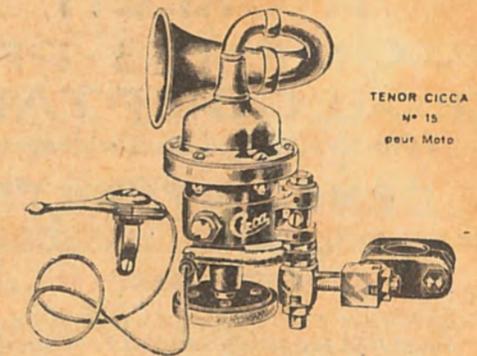
pour motocyclette

l'avertisseur attendu

par tous les motocyclistes, car jusqu'à ce jour, il n'existait vraiment pas d'avertisseur pour motos digne de ce nom.

La plupart des motocyclistes réalisait facilement une vitesse de 60 à 75 kilomètres à l'heure, n'ayant pour tout avertisseur qu'une simple trompette ne faisant même pas autant de bruit que la moto.

Le TÉNOR CICCA pour moto apporte la solution du problème.



TENOR CICCA
N° 15
pour Moto

Harmonieux

Puissant

et Clair

Il possède les qualités bien connues du célèbre Ténor électrique Cicca.

Fonctionnant par friction sur la roue avant, il se pose avec la plus grande facilité et le moindre frottement commandé par une manette Bowden le met en action.

Sa portée dépasse 1 kilomètre.

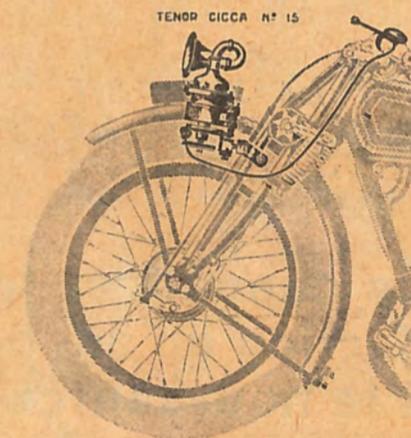
Qui l'entend, l'achète

Le TÉNOR CICCA pour moto, PRIX : 320 Francs.

L'ATTACHE ET LA COMMANDE, : 65 Francs.

En vente dans toutes les bonnes maisons

Les plus importantes usines françaises
d'accessoires pour Cycles et Automobiles



Cicca

114, Av. des Champs Elysees
PARIS (8^e)
98-04
Tél. Elysées 98-05
98-06

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



Le Réal
 «Raincoat»
 125 fr.

BOTTILLONS AMÉRICAINS. . . 25^{fr.}
 GANTS FOURRÉS ANGLAIS. 25^{fr.}
 Mousquetaires crispins, 5 doigts,
 en grandes tailles seulement.
 SERRE-TÊTE CUIR. . . 25^{fr.}
 SACOCHES DOUBLES. 25^{fr.}
 CUISSARDS Caoutchouc. 39^{fr.}
 CASQUES PROTECTEURS. 39^{fr.}
 SEATLESS Pantalon 75^{fr.}
 Cuissard . . .
 IMPERMÉABLES AMÉRICAINS. 99^{fr.}
 Officiers origine U.S.A.
 PALETOTS ANGLAIS. 125^{fr.}
 Imperméables

Nos Marchandises sont garanties, elles sont échangées ou
 remboursées si elles ne conviennent pas.

BON POUR UN SUROIT expédié avec le Catalogue
 1930, 60 pages, 100 gravures, contre 3 fr. en timbres.

UNE...

René GILLET

4 ou 6 cv.
 en Solo -

6 ou 9 cv.
 en Sidecar

EST LA MACHINE
 REVUE POUR LE
 LONG TOURISME

**Vous connaîtrez la
 perfection en adop-
 tant le nouveau ca-
 dre à suspension
 arrière élastique.**

Catalogue envoyé franco sur demande à :

RENÉ GILLET

126 bis, Route d'Orléans - MONTROUGE (Seine)

La *COURSE* est le meilleur critérium
 de la compétence du constructeur
 et de la valeur d'une fabrication

MONET & GOYON

a remporté de retentissants succès
 au cours de l'année 1929

GRAND PRIX DE FRANCE cat^{ies} 500-350-250 et 175 cmc.
 (Fait unique dans les Annales Sportives)
 et réalisant le meilleur temps de la journée

GRAND PRIX SUISSE toutes catégories.
 totalisant avec une 350 cmc. le meilleur kilométrage de la journée.

GRAND PRIX D'ALGERIE cat^{ie} 350 cmc.

GRAND PRIX DE POLOGNE cat^{ie} 175 cmc.

GRAND PRIX DES MOTOCYCLETTES (U. M. F.) cat^{ie} 175 cmc.

GRAND PRIX DE LYON cat^{ies} 250 et 175 cmc.

GRAND PRIX DE BORDEAUX cat^{ies} 350 et 175 cmc.
 avec le meilleur temps toutes catégories

TOUR DE FRANCE (4.500 km.) cat^{ies} 350 et 175 cmc.

4 RECORDS DU MONDE en cat^{ie} 250 cmc., (dont celui des 24 heures)

Plus de 150 VICTOIRES dans toutes les Cylindrées
 aussi bien en vitesse pure, qu'en tourisme et en côte

Moteurs Villiers 2 Temps - M. A. G. d'origine 4 Temps - Graissage Kervoline

Notice franco sur demande à

MONET & GOYON 57, RUE DU PAVILLON - MACON

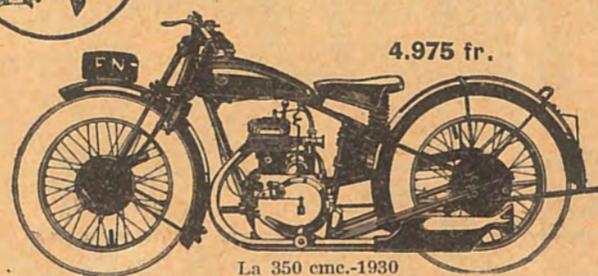
Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

III



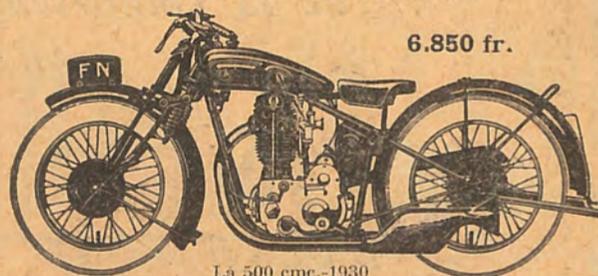
FABRIQUE NATIONALE D'ARMES d'Herstal-lez-Liège (Belgique).

4, Rue Pierret - NEUILLY-sur-SEINE - Tél. : Wagram 94-27
LES MOTOS LES PLUS PERFECTIONNÉES AUX MEILLEURS PRIX



4.975 fr.

La 350 ccm.-1930



6.850 fr.

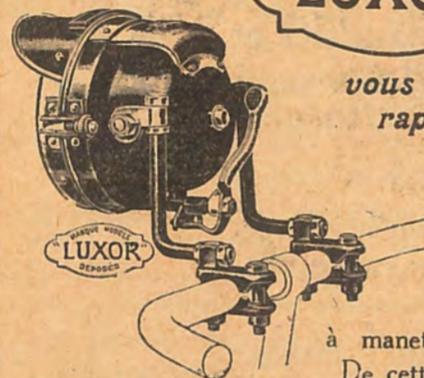
La 500 ccm.-1930

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 ennui 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 & C^{ie}, Fabricants, 3, rue Tesson, Paris (X^e)

AGENTS

ASSUREZ-VOUS L'AGENCE DU CARBURATEUR

GURNER

Toutes les bonnes marques de motocyclettes roulent actuellement équipées avec:

LE CARBURATEUR **GURNER**

LA POMPE A HUILE **GURNER**

LE ROBINET A ESSENCE **GURNER**

Usines et Bureaux : PONTARLIER (Doubs)

Dépôt : 188 bis, boulevard Pereire - PARIS

MOTOCYCLISTES
SOUCIEUX DE VOTRE
SÉCURITÉ

NE ROULEZ QUE SUR CHAINES



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

SOUPLESSE
RÉSISTANCE
ÉCONOMIE

Toujours plus robustes!
Toujours en ligne!.....

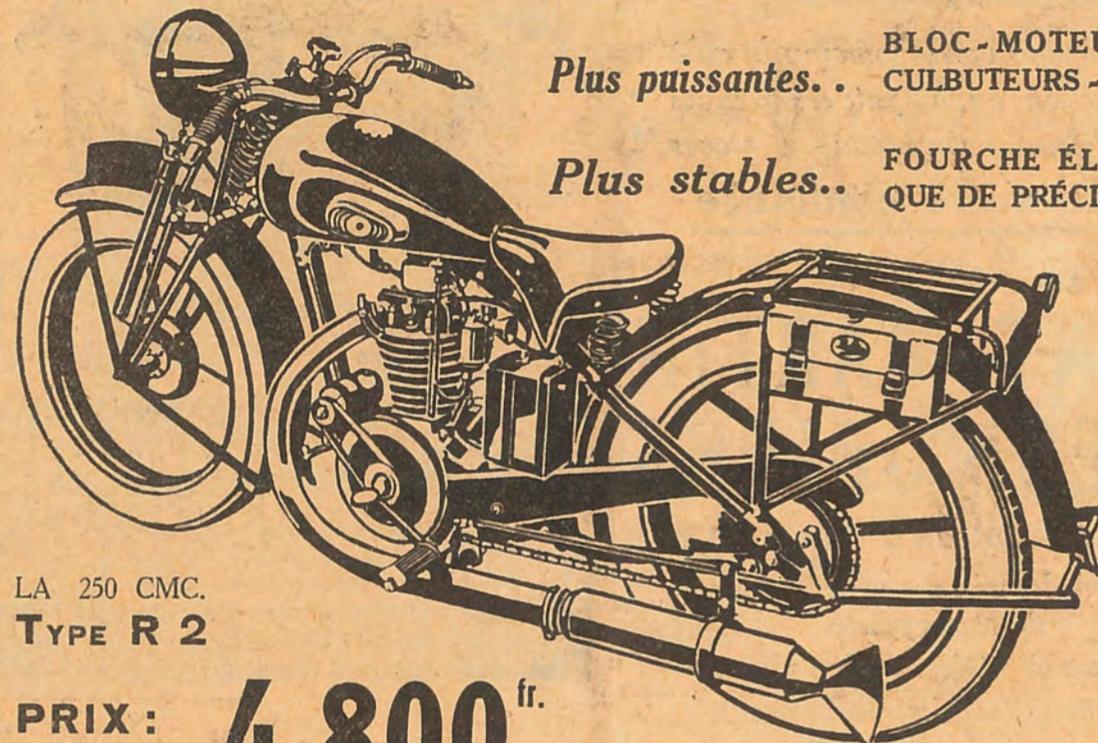
CHASSIS-POUTRE
ACIER FORGÉ...

Plus puissantes..

BLOC-MOTEUR A
CULBUTEURS...

Plus stables..

FOURCHE ÉLASTI-
QUE DE PRÉCISION-



LA 250 CMC.
TYPE R 2

PRIX : **4.800** fr.
Sans concurrence.

Plus confortables.....

Débrayage au pied - -
Bonne position - - -
Larges garde-boue - - -
Pneus Ballon - - - -

Livrées complètes.....

Équipement électrique -
Phare Code - - - - -
Avertisseur électrique -

LES MOTOCYCLETTES

DOLLAR

Sont toujours les meilleures
et les moins chères.

12 MOIS DE CRÉDIT SANS MAJORATION

Publicité G. SWEERTS.

ÉTABLISSEMENTS DOLLAR
19, P. Qualité de la Marne, JOINVILLE-LE-PONT (Seine)
Veuillez m'adresser votre Catalogue illustré
et vos conditions de Vente à Crédit.
M Rue 21-12-20.

Voici votre intérêt!

Ne remettez votre commande qu'à
une maison ayant fait ses preuves
et en laquelle vous pouvez placer
toute votre confiance

De 1923 à 1930

SAINT-MARTIN AUTOMOBILES

27, Rue du Château-d'Eau, à PARIS

a servi des milliers et des milliers
de Motocyclistes

Ils sont sa réclame bien vivante

et tous, satisfaits, proclament
sa parfaite loyauté.

Confiez-nous vos ordres de suite,
livraisons à votre date, vous vous acquitterez
par paiements échelonnés
sans surcharger votre budget.

EN 14 VERSEMENTS
sans intérêts, assurance gratuite
(remboursée par nos soins) permis de cir-
culer (impôt payé pour un trimestre)

ou **EN 20 VERSEMENTS**

Nous vendons tous les accessoires et TOUTES
LES MARQUES de MOTOCYCLETTES

aux prix des catalogues des constructeurs

MISE AU POINT GARANTIE

Nous sommes des Spécialistes techniciens qui
vous renseignerons gratuitement et sûrement

Visitez nos magasins...

Venez nous voir..

Notices des modèles 1930 adressées franco sur demande

AMAC
1930
Force
L'enthousiasme

Les carburateurs 1930 sont vendus
remboursables après 1 mois d'essais
Les anciens modèles peuvent être
remis pour 100 Fr. en échange partiel

St^e Anon. AMAC. 75^{me} Rue de Villiers - Neuilly, Seine
Dépôt de Paris: E^{ts} MUNRO - 198 Boulevard Péreire

A CRÉDIT
"MOTO CUIR"
3, Rue du Buisson-Saint-Louis
PARIS-10^e
OFFRE SES MANTEAUX DE
CUIR pour Homme et Dame,
payable depuis 40 fr. par mois.

CUIR SOUPLE

CRÉDIT 6 MOIS & 1 AN

Achat, Échange
en magasin **F.N.**
Modèles 1930
CRÉDIT AU MÊME PRIX
QU'AU COMPTANT
REPARATION
par Spécialiste
OCCASIONS depuis 2.500 fr.
Pièces en Stock avec 20% de remise

F.N. LATSCHA
16, Rue Auguste
Baillly
ASNIÈRES
(pr. gare d'Asnières)
(Ouvert Dimanches & Fêtes)

En magasin
GILLET-HERSTAL
SAROLÉA
MOTOBÉCANÉ

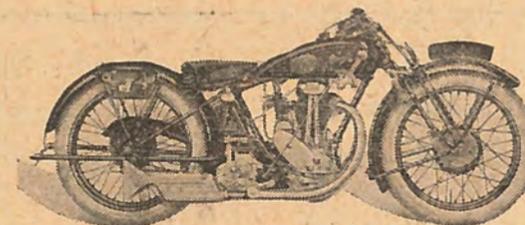
ACHAT **PONT DE CHARENTON** ÉCHANGE
TERROT - SOYER - DOLLAR
D. S. - MOTO-CONFORT, etc.

AGENCE DIRECTE : R. LARGEOT
4, Grande-Rue - SAINT-MAURICE (Seine) - Tél. : 59
Toutes Marques - Tous Prix - OCCASIONS - 6 et 12 Mois - de Crédit

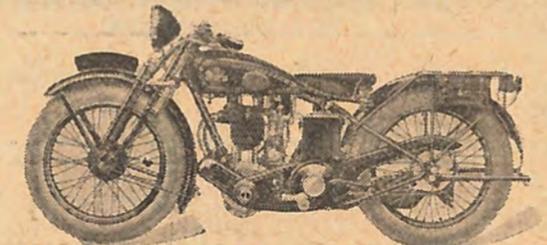
Terrot

CHAMPION de FRANCE 1924 cat. Tourisme 250 cmc.
CHAMPION de FRANCE 1925 cat. 250 cmc.
CHAMPION de FRANCE 1926 cat. 250 cmc.
CHAMPION de FRANCE 1927 cat. 500 cmc.
CHAMPION de FRANCE 1928 cat. 350 cmc.
CHAMPION de FRANCE 1929 cat. 250 cmc.

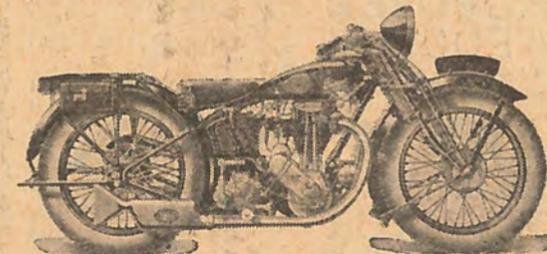
présente une gamme incomparable de modèles
"supersport"
bénéficiant de tous les derniers enseignements des courses



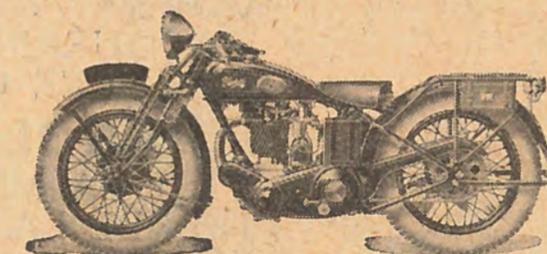
Type OSSE 250 cmc. 2 tubes : 5.350 fr.



Type HSSO 1, 350 cmc. 1 tube : 5.500 fr.



Type HSSR 350 cmc. 2 tubes : 5.850 fr.
Type HSSE culbuteurs enfermés : 6.200 fr.



Type NSSO 1, 500 cmc. 1 tube : 6.800 fr.
Type NSSO 2, 500 cmc. 2 tubes : 7.100 fr.

Catalogue illustré par Géo Ham envoyé
franco sur simple demande adressée aux **Établissements TERROT** 2, Rue André-Colomban
..... DIJON

LE PLUS GROS PRODUCTEUR FRANÇAIS DE MOTOCYCLETTES

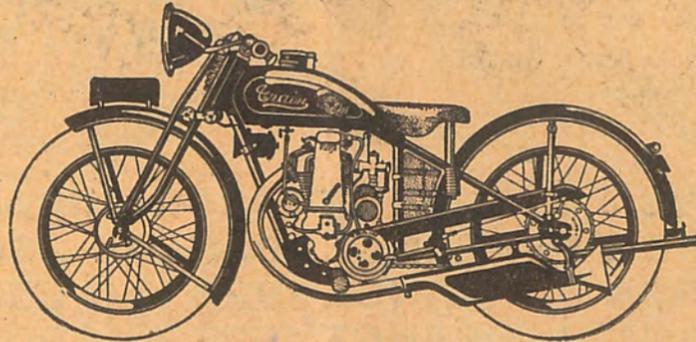
LA MOTO TRAIN

M 7, 4 CV.

EST LA MACHINE DE *Qualité, la meilleur marché* DANS LE MONDE

Bloc=Moteur
4 TEMPS, 350 cmc.
Soupapes en tête

■ ■
Fourche élastique
avec Amortisseurs
sur chaque
Articulation



MOYEUX
à roulements annulaires

4 FREINS

■ ■
PNEUS BALLON

■ ■
100 Kilomètres
à l'heure

PRIX : 4.500 fr.

VENTE A CRÉDIT PAR MENSUALITÉS

Etablissements E. TRAIN, 3, Rue Rouget-de-l'Isle, 3 — COURBEVOIE (Seine)

AGENTS PARTOUT

MOTOCYCLISTES...

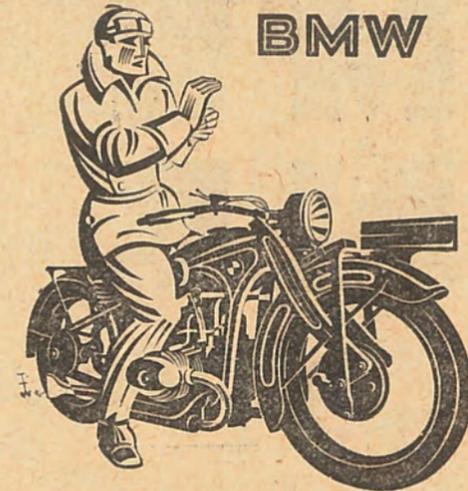
...SI LA MOTOCYCLETTE QUE
VOUS VOUS PROPOSEZ
D'ACQUÉRIR, EST ÉQUIPÉE
AVEC UNE CHAÎNE...

...RENOLD "MARK 10"
C'EST LA MEILLEURE INDICA-
TION DE LA HAUTE VALEUR
GÉNÉRALE DE LA MACHINE.

RENOLD CHAINS LTD.

14, Rue DANTON-LEVALLOIS-PERRET (Seine)
Téléphone : WAGRAM 75-97 --

Pub. G.S.



Quand vous achetez une
" **B.M.W.** "

vous pouvez être assuré
que vous aurez

La Motocyclette la plus moderne ;
Une livraison immédiate ;
Un moteur parfaitement équilibré ;
Une merveilleuse transmission
à cardan ;
Un cadre construit comme
un châssis ;

Une moto, qui a fait ses preuves
depuis 10 ans ;
La plus rapide ;

en un mot

La plus perfectionnée.

Agent général :

BALTIDE, 56, boul. de Clichy, PARIS

Ressort	3,85
Segment	3,95
Soupape	56
Piston alu	117
Fourche	540
Cadre	1,300 Frs.

Par exemple pour une 750 sport.

Des pièces d'origine bon marché,

Le moins de perte à la revente ;

Munich.

ouvriers spécialistes détachés de
premier ordre assuré par des

Un service de réparations de

et leur catalogue. Pas de surprises.

Le prix des pièces détachées,

La moins chère à l'entretien ;

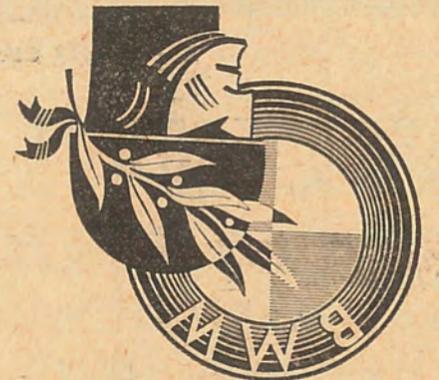
La moto la plus aristocratique ;

que vous aurez

vous pouvez être assuré

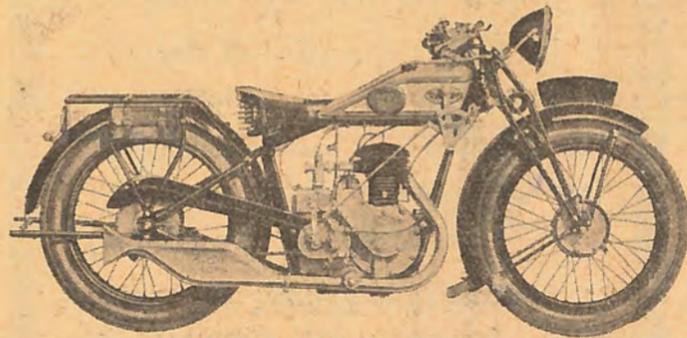
" **B.M.W.** "

Quand vous achetez une



GNOME RHONE

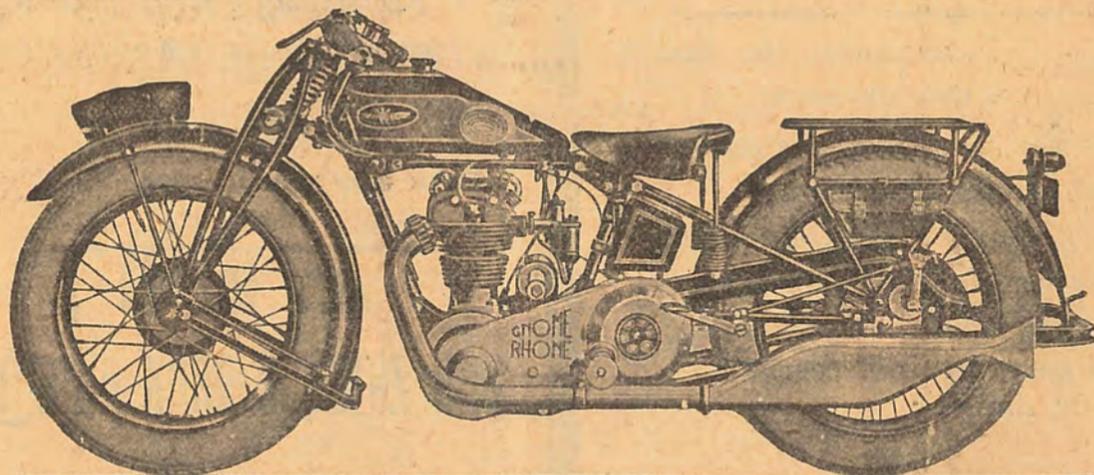
Motocyclettes



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.



La 500 cmc., D 4, Supersport.

5 CV., D 3.
Tourisme. 5.950 fr.

5 CV., D 4.
Super sport 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

X

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 Postal 29.737

MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE
PARAISANT LE SAMEDI

Salle de Cours et de Réunions : 5, Rue Saint-Augustin, 5 PARIS (1^{er})

ABONNEMENTS

	UN AN 52 N ^{os}	SIX MOIS 26 N ^{os}
France et Colonies	45 fr.	23 fr.
Union postale	63 fr.	34 fr.
Autres Pays	84 fr.	43 fr.
Militaires	25 fr.	12 fr.

Toutes communications
chèques et mandats,
doivent être libellés.

« MOTO REVUE »
51, Rue Vivienne, 51
PARIS (2^e)

Attention aux conséquences

UN grand club de la région sud-est a émis par la voie de la presse une proposition dont le but était d'étendre la taxe de luxe aux motos de moins de 7.500 francs. Et beaucoup de feuilles plus ou moins intéressées ont publié sans contrôle cette proposition qu'une étude un peu plus serrée est des plus évidentes et surtout excellente, mais les résultats en seraient « catastrophes » ; nous avons donné peu de publicité à cette initiative dangereuse, mais puisque des quotidiens nombreux et jusqu'à *L'Auto* (23 décembre) se sont faits l'écho d'une telle idée, nous avons pensé que l'insertion, les yeux fermés, de n'importe quel communiqué adressé aux journaux, sans en contrôler la source, devenait un danger contre lequel nous devions lutter ; il n'est guère admissible que ceux chargés de la rédaction des rubriques sportives motocyclistes ne soient pas des motocyclistes techniciens, pratiquants et instruits tout à la fois. Demander une taxe de 6 % sur les motos de moins de 5.000 francs et 12 % au dessus est « un monde » ! surtout venant des dirigeants du sport.

Les raisons qui motivent notre protestation sont nombreuses et nous les exposons petit à petit dans nos numéros, ôtant, un à un, de l'esprit de nos lecteurs ces sophismes pernicieux. Sans doute, il est incroyable qu'un grand groupement motocycliste ait pu réclamer la création d'une nouvelle taxe de 300 fr. pour des machines de 4.995 francs par exemple et risquer de nous grever de nouveaux frais : décidément, c'est à n'y rien comprendre ! Mais nous voulons aujourd'hui pousser la question plus loin et nous avons demandé l'avis d'un gros agent français d'une marque étrangère à ce sujet : « Répercussions très graves, nous écrit-il, sur la bourse de nos jeunes gens qu'une telle proposition qui ne rime à rien. Et elle tue l'industrie nationale : songez, en effet, que si le Parlement votait une telle absurdité, c'est moi agent d'une firme étrangère qui profiterait uniquement de cette histoire bien drôle ! Cela servait mes intérêts puisque je paie seul la taxe de luxe. Or l'écart entre mes machines et les Terrot, les Gnome, les Motobécane, les Monet, les Alcyon, etc... se trouverait alors réduit assez pour me permettre d'inonder le marché. Toutefois, je vous avouerai que

j'ai des conceptions commerciales plus éloignées de ce malhusianisme français et je m'attache simplement à obtenir la suppression de la taxe de luxe elle-même qui est un résidu du droit régalian, féodal, de l'ancienne France. »

Ne croyez-vous pas, chers lecteurs, qu'une telle réponse, dans son ironique philosophie, ne donne pas lieu à réflexion et que l'ignorance sportive de trop de dirigeants ne risquerait pas de blesser à mort la motocyclette qu'ils croient défendre. Par bonheur, il y a dans notre monde syndical un homme sérieux qui a su dans l'organe commercial qu'il dirige briser net l'élan désastreux de cette proposition inouïe et *Moto Revue* en remercie vivement M. Lainé

SOMMAIRE

N^o 358
Samedi 18 Janvier 1930

Dans les Landes	70
Par-ci, par-là	71
Propos d'un vieux motocycliste, par Lavalette	72
LES SIX JOURS D'HIVER 1930..	73
Repose-pieds, par Robert Sexé	75
Huiles de graissage III, par H.-P. Borestroke	77
La suspension arrière B.C.R.	79
Essai sur les transports humains, par J. Leca	81
En Italie, par Caporali	85
A l'Etranger	89
Les Débutants	91
Revue de la Presse	95
Les Clubs	97

Et le deux-temps

Il faut tout d'abord considérer que le deux-temps n'est pas complètement distinct du quatre temps. C'est une adaptation du cycle à quatre-temps, telle qu'il y ait pour un monocylindre, une impulsion motrice tous les tours. Les temps essentiels, c'est-à-dire la compression et l'explosion suivie de la détente des gaz, se produisent dans les mêmes conditions que dans le quatre-temps. Les deux autres temps : introduction du mélange dans le cylindre et évacuation des gaz brûlés se produisent simultanément au moment où le piston est au bas de sa course. Les gaz frais sont aspirés dans le carter quand le piston remonte ; cette aspiration se produit donc pendant le temps de compression. Lorsque le piston descend (temps de travail), les gaz aspirés sont comprimés dans le carter. Le piston étant presque complètement descendu découvre l'orifice d'un canal qui permet le transvasement des gaz dans le cylindre pendant que, par un orifice situé de l'autre côté du

cylindre, les gaz brûlés s'échappent d'abord par suite de leur pression supérieure à la pression atmosphérique, ensuite, sous l'action des gaz frais qui les balaient. Pour que les gaz frais ne s'échappent pas en même temps que les gaz brûlés, et qu'ils soient dirigés vers le fond du cylindre, le piston porte un écran déflecteur. Gaz brûlés et gaz frais ont une densité différente et ne se mélangent que si une mauvaise forme de déflecteur provoque des remous. Les gaz frais ne s'enflamment pas les gaz brûlés étant gaz carbonique et vapeur d'eau.

Dans les Landes



Des pins, toujours des pins!
Troncs saignants, cimes vertes,
Ombrent la voie déserte
Qui me paraît sans fin.



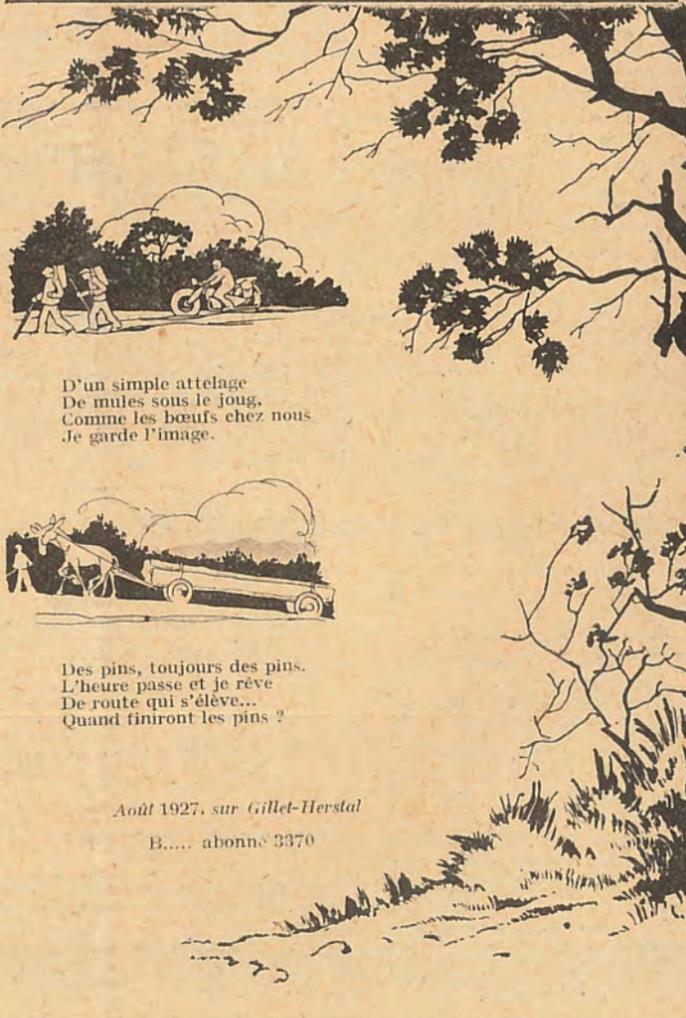
Le sable sort des bois,
Sur toutes les Landes
Il faut qu'il s'étende,
Sur la route en sournois



Le soleil euit la peau,
La cigale crisse,
La résine glisse,
Hésite au bord des pots.



Infini et triste
Pays des Résiniers.
Vois, loin des durs pavés,
L'air tous les touristes.



D'un simple attelage
De mules sous le joug,
Comme les bœufs chez nous
Je garde l'image.



Des pins, toujours des pins.
L'heure passe et je rêve
De route qui s'élève...
Quand finiront les pins ?

Août 1927, sur Gillet-Herstal
B..... abonné 3370

PAR CI..PAR LA.



J. Pruvost



Sigmund-Record

On se souvient d'une description récente, dans *Moto-Revue*, de la nouvelle boîte silencieuse Sigmund-Record. Cette boîte équipée désormais en série, entre autres, une grande marque de Saint-Etienne: les prochains Six Jours d'Hiver et d'autres épreuves de grand-tourisme doivent prochainement consacrer la valeur de la Sigmund-Record, dont voici l'adresse, à toutes fins utiles.

Sigmund-Record, 11, quai de l'Ourcq, Pantin (Seine).

L... anonyme

M. Max Moncourrier, qui nous a écrit le 8 janvier, est invité à passer à nos bureaux où toute explication lui sera donnée.

Le Père Cent

Qui ne connaît le Père Cent à l'exception toutefois des jeunes motocyclistes qui n'ont pas encore goûté à la caserne. Nous avons sous les yeux un exemple de la bonne humeur à l'armée, c'est le faire-part des obsèques du Père Cent à la 7^e batterie du 186^e R. A. L. de Dijon. Le pauvre Père Cent (de ses prénoms Silontan-Désiré) a été enterré copieusement et gaiement. Extrayons du faire-part: « Le cortège se formera devant la grande grille du Palace Junot pour accompagner le convoi. Vialatte, Roger, Charvet, Vaillat, précèdent le convoi sur leur puissante René-Gillet, encadreront les bleus qui tiendront à venir en nombre assister au départ. Comme l'on voit, l'industrie motocycliste s'imposera chez nos militaires par tous les moyens.

Mieux encore...

Un lapsus calami a fait dire au cours de l'essai paru dernièrement sur Ultima que le cadre de cette machine était soudé à l'autogène, alors qu'il était brasé entièrement. Si la soudure autogène donne entière satisfaction, il faut néanmoins reconnaître que les cadres brasés jouissent d'une préférence marquée et donnent en quelque sorte une plus-value sensible à la machine.

De même, une commande de magnéto par pignons est évidemment plus mécanique et plus précise et d'une sûreté de marche plus constante qu'une commande par chaîne: la magnéto du moteur Ultima est commandée par train de pignons, donc suivant la technique moderne.

Ajoutons, enfin, qu'après l'essai, M. Billion nous a adressé trois photos de ces tout nouveaux modèles, d'une ligne tout à fait moderne et que nous publierons bientôt dans *Moto Revue*; ces modèles, du reste, sont dès à présent adoptés définitivement et livrés de série.

Aux constructeurs français

Vu les demandes de plusieurs de nos clients de motos, qui désirent échanger leurs motocyclettes contre des voiturines à moteurs à quatre-temps, nous avons l'honneur de vous prier de nous faire connaître quelques adresses de maisons françaises sérieuses susceptibles d'être représentées en Tunisie. Notre Maison étant avantagusement connue à Tunis, et pourrions citer comme références toutes les Banques de la Tunisie ainsi que les maisons avec qui nous travaillons depuis trente ans environ. — *Moutin et Bœuf*, 57, av. Jules-Ferry, Tunis.

La roue tourne

On nous communique que M. Pétrand, spécialiste monteur de roues, dont la compétence et l'outillage lui ont valu la clientèle de gros constructeurs motocyclistes parisiens, vient de céder à M. Devy, son atelier de la rue Louis-Blanc, à Courbevoie.

Messieurs Pétrand et Devy nous informent qu'en fait il n'y aura rien de changé et que, comme sous l'ancienne direction, M. Devy réservera le meilleur accueil aux motocyclistes ou automobilistes, lecteurs de *Moto Revue* qui pourront avoir besoin de ses services, soit pour réparations, soit pour transformations de tous types de roues et rayonnages de tous genres.

L'entraînement par friction

A la page 1600, nous donnions une figure de l'entraînement de dynamo d'éclairage par friction sur le pneu: c'est par mégarde que nous l'avons appelé Radios: c'est de celui d'une autre marque connue qu'il s'agissait.

Lâche Anonyme

Le lecteur atteint de surdité qui nous a envoyé une lettre concernant l'obtention du permis de conduire par les sourds et qui a signé X. Y. Z. est prié de faire connaître son nom et son adresse, sinon aucune suite ne peut être donnée à sa lettre.

La stupéfaction du gagnant!

Nous recevons ce mot de l'heureux gagnant de la tombola de notre bal:

C'est avec grand plaisir que je viens vous remercier pour votre bal avec tombola comportant le fameux lot d'un sidecar Dresch: lot envié et convoité par des milliers d'yeux. Lorsque je fus hissé sur l'estrade du P. J. et que le préposé au tirage de la tombola m'annonça que j'étais l'heureux lauréat je ne pouvais pas croire à tant de chance; les paroles de: « Monsieur, ce sidecar vous appartient » furent pour moi un coup de massue sur la tête.

PRIME A NOS ABONNÉS ET LECTEURS

A titre de publicité nous vous offrons un ouvrage:

Le Cyclecar et la voiture légère
ouvrage de 220 pages des Editions Pratiques.

3 grandes divisions:

Théorie - Entretien - Conduite
L'auteur examine pour le lecteur comment sont construits le moteur, la magnéto et tous les organes des châssis.

Dans la partie « entretien » une grande part est réservée aux soins à donner, réglages, rodages, révisions, pannes diverses et comment y remédier, pour l'allumage, la carburation.

Dans la dernière partie « Sur la Route », étude pratique de la mise en marche, la conduite.

Cet ouvrage est indispensable à toute personne conduisant un cyclecar ou une voiture; elle y trouve sûrement des choses nouvelles.

Le prix de l'ouvrage est de 10 fr. Exceptionnellement et jusqu'au 15 janvier le prix est ramené à 6 francs...

Enfin par votre organe, puisque me voici devenu motocycliste et contrairement à tous les bruits qui ont pu courir dans la salle, je garde le tout et ne vends rien.

Veillez agréer, *Moto Revue*, l'expression de mes salutations empressées.

Marcel BOYÉ,
101, rue de la Santé, Paris, 13^e.

Curiosité déplacée

Qui nous dira pourquoi l'U. M. F. admet dans ses compétitions officielles pour les coupes de tourisme les sidecars 350 cmc. et omet les sidecars 600 cmc.

Pendons la crémaillère

Le 15 de janvier, à l'occasion du nouveau terme, les Etablissements Gillet-Herstal de Paris déménagent (des veinards); ils vont s'installer 38, rue des Bas-Rogers, à Puteaux, juste en face de la gare de marchandises, c'est une affaire pour les rares Gilletistes qui seraient éventuellement en panne et contraints de prendre le train. Là on trouvera un rayon de pièces détachées complet, et dans les ateliers de réparations un stock important de machines sera à la disposition des agents de la région parisienne. On nous prie de dire qu'un accueil particulièrement affable sera réservé à tous les Gilletistes. Voilà une belle occasion de pendre la crémaillère.

Après le Bal

La Commune libre du vieux Montmartre, sous la direction de son sympathique maire, Pierre Labric, prit une part active à notre fête du 4 janvier.

Modestement, Pierre Labric avait ceint de son écharpe son fidèle adjoint, le bon chansonnier Eugène Lemerrier lequel présenta la célèbre commune avec sa verve habituelle.

Ce fut, d'abord, la Muse, accorte brunette au fin profil, qui, bien que très émue — dans le sens noble du mot — par les vivats chaleureux d'un bruyant auditoire, fit admirer la fraîcheur de son joli sourire.

Les demoiselles d'honneur, en souriant aussi, montrèrent l'émail de leurs menottes.

On fut charmé par l'adorable minois de Mimi-Pinson dont les yeux en escarboucles illuminaient un teint de lis et de roses.

La sculpturale vivandière fit regretter le temps où la mode n'était pas aux femmes-échalas.

D'autres minois chiffonnés accompagnaient ces trois beautés comme un essaim de papillons multicolores.

La garde d'honneur encadrait ce joli tableau sous l'œil vigilant du capitaine des pompiers.

La commune libre du vieux Montmartre, qui n'est pas ennemie de la fantaisie cocasse, présentait, ce soir là, un personnage populaire sur la Butte et principalement dans la rue Lepic, le Tyrtée mangeur de cirage.

L'intermède fut très brillant, on acclama avec frénésie, le célèbre chanteur-auteur Dufleuve, le compositeur Raoul Soler, l'inimitable Dauvers et le chansonnier Eugène Lemerrier, déjà nommé.

Le clou de la fête fut un petit bonhomme de cinq ans, le plus petit jazz-bandiste du monde.

Ce vivant prodige tient avec maestria le jazz, puis exécute les pas en vogue dans nos dancings gracieux, léger, malicieux, étourdissant de fantaisie, il est assurément unique au monde.

Bref! la commune libre du vieux Montmartre a, une fois de plus, justifié sa réputation.



Des Formules ?

Nous avons dit que les formules d'épreuves sont variées ; peut-on, de cette diversité, tirer quelque enseignement ou la raison et les circonstances s'accordent aux exigences et aux goûts du public...

Classement ou « Ex æquo »

Dans la diversité des formules, deux tendances principales et opposées se remarquent. Certaines formules sont dites « sportives », telle celle du Circuit de l'Armistice parce que les pilotes sont classés un-deux-trois-quatre, etc... suivant les résultats d'une course de côte chronométrée !



« ex æquo »

Les autres formules sont plutôt considérées comme celles de « Concours » et les partisans des « sportives » disent d'elles en haussant les épaules : « Pas intéressant : tout le monde est premier » !

Il s'agirait pourtant de s'entendre. Si le circuit de l'Armistice (pour parler d'une épreuve jolite, bien organisée et qui connaît le succès) est une course de vitesse en côte, à quoi riment les deux cents et quelques kilomètres à travers « la campagne » et quelle campagne !

Si c'est une épreuve de tourisme pourquoi le gagnant est-il un as pilotant un superbe engin super-gonflé et alimenté en... hyper-carburant ?

La victoire magnifique de Debaisieux et de Monet-Goyon, cette année, fut précédée d'autres cas semblables dont une grande victoire de toute l'équipe Alcyon, avec ses motos de vitesse — si j'ai bonne mémoire, à la « première » des « 11 Novembre ».

propos d'un vieux motocycliste

Certes cela montre, cette année par exemple, à la fois les talents du pilote et la docilité des machines de vitesse, mais exposer ces vérités tout à l'honneur du constructeur, c'est amener immédiatement cette conclusion qui s'adresse aux organisateurs : un classement, réel, individuel à l'issue d'une épreuve de tourisme, est illogique et tendancieux.

Examen ou concours ?

L'épreuve du tourisme, c'est un examen : au-dessus d'un minimum de points, pilote et machine ont « le diplôme » !

En dessous, il et elle sont pénalisés.

Le malheur dérive du mot « concours » qui provient sûrement d'un déjà mauvais



C'est qu'il y a rivalité entre les concurrents.

emploi au Concours Hippique ou au Concours des Animaux gras ; le terme « examen » conviendrait mieux ; le mot « Epreuve » de tourisme serait parfait. Concours suppose une rivalité entre les concurrents, tandis qu'en tourisme la lutte ne doit exister, dans ses limites du règlement, qu'entre la machine et la route.

Les organisateurs du prochain Roubaix-Paris-Roubaix ont bien compris cela : ils avaient l'an dernier établi un classement individuel par un procédé un peu chinois et les concurrents se sont battus... à coups de chronomètres !

Cette année les « Nordistes » proclament que les ex æquo ne seront pas départagés.

Il y aura beaucoup de premiers ? Parfait. Vous ne voudriez tout de même pas mettre à la cravache des motos modernes montées par des « as » sur 460 kilomètres ?

Les faire d'une seule traite, dites-vous, c'est une affaire de pilote ? Tant mieux, car nous entrons, là et logiquement dans le domaine sportif et tout est mieux que l'arbitraire ou le hasard, même contenu dans un règlement !

Une étape de 1000 kilomètres

On nous annonce cela pour le futur Paris-Nice... motocycliste, car les autos prennent leur temps dans Paris-Nice !

Là ce sera du super-sport : mille kilomètres ! Vingt heures à cinquante de moyenne !

N'en serait-ce pas un peu trop, de Sport ?

Mes gants qui moisissent encore comme une tranche du meilleur roquefort attestent combien furent humides et pénibles les deux étapes du Nice-Paris motocycliste de cette année.



au 900^{ème} Km. de Paris-Nice sans escale.

Supposez une température inclemente de ce genre pour un Nice-Paris d'une traite et dites-moi ce que prouveraient les abandons.

Au-dessus de 500 kilomètres (au grand maximum 600), une étape motocycliste ne prouve plus guère que la résistance du pilote. Est-ce que la loi de 8 heures n'est pas applicable aux « motards » ?

Je sais bien que le « Bol d'Or » est un précédent, mais n'y a-t-il pas là trois équipiers qui se succèdent : au départ les « courriers » qui « cherrent » ! Ensuite les « noctambules » qui s'abreuvent de liquides divers... et d'été ! Enfin les... « rameurs » n'est-ce pas Marc ?

Que les « Niçois » n'aillent pas au moins se décourager, la « Côte d'Azur » est un puissant aimant et je rêve d'être partant... encore mieux : arrivant !

G. DE LAVALETTE.

A quoi rime cette publicité de la B.M.W. ?

Soyez tranquilles, ce n'est pas une erreur de mise en page. Bastide a tout simplement voulu attirer votre attention... sur les cartes routières.

Vous avez tous remarqué que leur lecture après orientation est très facile pour des Marseillais se rendant à Paris. Pourquoi n'en serait-il pas de même pour des Parisiens se rendant à Marseille ?

Il suffirait simplement d'utiliser le recto et le verso pour avoir deux orientations et le nombre des cartes ne serait pas augmenté. Qu'en pensent nos lecteurs et surtout les éditeurs de cartes routières ?

6 Jours d'Hiver

LES ENGAGÉS

Liste des Partants

Voici la liste des concurrents qui ont été pesés lundi dernier, avec les numéros qu'ils porteront pendant l'épreuve :

Motos 175 cmc. — 1. Sourdot (Monet-Goyon) ; 2. Lardenois (San Sou Pap) ; 3. Gillet (San Sou Pap) ; 4. Legal (Rovin).
Motos 250 cmc. — 5. Saussay Marceau (Terrot) ; 6. Saussay Robert (Terrot) ; 7. Renaud (The Marvel) ; 8. Rovenda (The Marvel) ; 9. Lacaze (G. R.) ; 10. Portrait (San Sou Pap) ; 11. Bila (Stylson) ; 12. Baudart (San Sou Pap) ; 13. Mouret (San Sou Pap) ; 14. Spruytte (San Sou Pap) ; 15. Calvet (Rovin) ; 16. Stern (Rovin) ; 17. Gruyère (Rovin) ; 18. Meaulle (Favor) ; 19. Hubert (Gallia-Sport) ; 20. P. Valin (Indépendant).

Motos 350 cmc. — 22. Carré (F.N.) ; 23. Richard (F.N.) ; 24. Lhuissier (F.N.) ; 25. Loret (Alcyon) ; 26. Hénon (Peugeot) ; 27. Aumaitre (Ravat) ; 28. Locq (Stylson) ; 29. Pittavino (Stylson) ; 31. Millot (Motosacoche) ; 33. Notamy (Motoconfort) ; 32. Aufrère (Indépendant).

Motos 500 cmc. — 35. Lovinfosse (F.N.) ; 36. Debaisieux (Monet-Goyon) ; 37. William (Monet-Goyon) ; 38. Berrenger (B.S.A.) ; 39. Naas (Gnome et Rhône) ; 40. Bernard (Gnome et Rhône) ; 41. Proal (Soyer) ; 42. Simon (Soyer) ; 43. Luc (Soyer) ; 45. Boutillier (Saroléa) ; 46. Leclerc (Saroléa) ; 30. Hachel (X...)

Motos 750 cmc. — 48. Raux (Super X. Excelsior).
Sidecars 350 cmc. — 50. Pouponneau (Magnat-Debon) ; 51. Reisser (Utilia) ; 52. Henger (Prester) ; 53. Mainquet (Utilia).
Sidecars 600 cmc. — 54. Delaunay (Saroléa).
Cyclecars 500 cmc. — 55. Feger (Monotrace-Roten).

Cyclecars 750 cmc. — 56. Maréchal (d'Yrsan).
Voitures 1.100 cmc. — 57. Robert (Amilcar).
Voitures 1.500 cmc. — 58. Lebrun (Bugatti).
3 litres. — 60. Ch. Montier (Ford) ; 61. Ferd. Montier (Ford).

L'Épreuve se déroulant pendant le tirage de ce numéro, nous reportons à la semaine prochaine tous détails concernant l'épreuve.

L'Arrivée à la Porte Maillot aura lieu à 15 heures dimanche 19 Janvier.

Dimanche 19 à l'Autodrome

les rescapés des 5 étapes des 6 Jours d'Hiver s'aligneront avec armes et bagages.

Entrée 5 frs à toutes les places

Concours d'éclairage

Voici les concurrents qui prendront part à notre concours d'éclairage :

Alternamotom-Rosengart. — 2. Lardenois ; 3. Gillet ; 4. Legal ; 10. Portrait ; 12. Baudart ; 13. Mouret ; 14. Spruytte ; 15. Calvet ; 16. Stern ; 17. Gruyère ; 55. Feger.

Renaud. — 7. Renaud.

Alternovi. — 11. Bila ; 19. X... ; 33. Notamy.

Maréchal-Vaucanson. — 26. Hénon ; 56. Baroclem.

Soubitez. — 18. Meaulle.

Anerhip. — 37. William.

Cicca. — 47. Simon Maurice ; 51. Reisser.

Organisés du 14 au 19 Janvier par MOTO REVUE avec le concours du Journal Le Matin

Les moyennes réelles à couvrir

Pour être premier ex æquo dans sa catégorie, le concurrent non pénalisé bien entendu, devra faire en 4 h. 20 (tous ravitaillements compris), les distances et moyennes suivantes : Pour qui connaît la difficulté de la piste routière de Monthéry, ces moyennes représentent quelque chose.

Les cyclecars 350 cmc., sidecars 350 cmc., voitures 350 cmc. : 200 kilomètres de distance soit moyenne réelle supérieure à 46 kilomètres.
Les motos 175 cmc., sidecars 600 cmc., cyclecars 500 cmc., voitures 500 cmc. : 225 kilomètres de distance soit moyenne réelle supérieure à 51 kilomètres.

Les motos 250 cmc., sidecars 1.000 cmc., cyclecars 750 cmc., voitures 750 cmc. : 250 kilomètres de distance soit moyenne réelle supérieure à 57 kilomètres.

Les motos 350 cmc., cyclecars 1.100 cmc., voitures 1.100 cmc. : 275 kilomètres de distance soit moyenne réelle supérieure à 63 kilomètres.

Les motos 500 cmc. et voitures 1.500 cmc. : 300 kilomètres de distance soit moyenne réelle supérieure à 69 kilomètres.

Les motos 750 cmc. et 1.000 cmc. et voitures 3 litres : 325 kilomètres de distance soit moyenne réelle supérieure à 75 kilomètres.

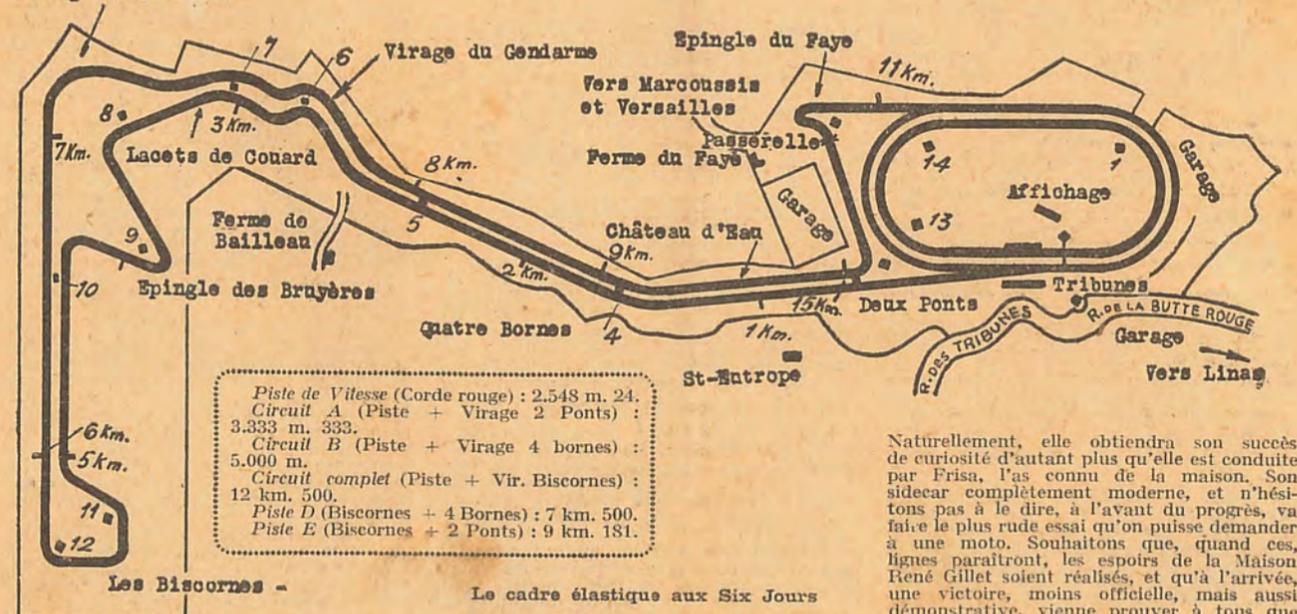
La Coupe du M.C.F.

La Coupe du Motocycle Club de France est destinée à récompenser, dans les catégories motos, le concurrent dont la machine sera continuellement en fin d'étape la plus silencieuse et la mieux équipée contre les projections de boue.

Le jury chargé de l'attribution de ladite coupe sera composé des trois commissaires sportifs, auxquels se joindra M. Collin, trésorier du Motocycle Club de France.

Voilà une coupe qui, nous l'espérons, sera chaudement disputée par la plus grande partie des concurrents.

Virage de la Forêt



Route de Limours à Arpajon

Le cadre élastique aux Six Jours

Voilà ce qu'il faut remarquer à l'arrivée des Six Jours, c'est la fameuse nouvelle 1000 cmc. René Gillet, à cadre élastique.

Naturellement, elle obtiendra son succès de curiosité d'autant plus qu'elle est conduite par Frisa, l'as connu de la maison. Son sidecar complètement moderne, et n'hésitons pas à le dire, à l'avant du progrès, va faire le plus rude essai qu'on puisse demander à une moto. Souhaitons que, quand ces lignes paraîtront, les espoirs de la Maison René Gillet soient réalisés, et qu'à l'arrivée, une victoire, moins officielle, mais aussi démonstrative, vienne prouver à tous que la mécanique française, par une pareille démonstration, est maintenant en tête de l'industrie mondiale.



Avant le Concours du Silencieux... Et les usagers ?

J'ai pris connaissance et étudié les opinions de quelques constructeurs de silencieux et je suis d'avis que la plus juste est celle de M. Cerreti. Il faut, en effet, que le concours serve à classer premier, le silencieux ayant le plus de valeur tant au point de vue silence que freinage et esthétique. Cependant, pour compléter les observations de mes confrères, je me permets de faire les quelques remarques suivantes :

Examen de silence. — Pour que cet essai soit concluant, il est indispensable de diminuer, autant que faire se peut, tous les bruits parasites du moteur et, à cet effet, les essais doivent être faits sur une motocyclette dont la mécanique est très silencieuse.

Pour choisir cette machine, il suffit de faire un essai comparatif avec plusieurs motocyclettes munies d'un silencieux très efficace au point de vue silence (sans tenir compte du freinage et des dimensions de cet appareil) afin de supprimer le bruit d'échappement, pour ne retenir que le bruit mécanique.

A défaut d'un appareil très silencieux, on peut arriver au même résultat, en canalisant les gaz d'échappement, à l'aide d'un collecteur, dans une cabine hermétiquement close.

De plus, il est préférable de choisir une motocyclette à moteur poussé dont le bruit d'échappement est assez fort.

La cylindrée de cette machine devra être celle des motocyclettes le plus couramment employées, c'est-à-dire quatre-temps 350 cmc. ou deux-temps 175 cmc.

L'essai du silence doit être fait comme suit :

1° A l'oreille, de la façon indiquée par M. Cerreti, avec cette différence qu'à la deuxième épreuve proposée par lui, la motocyclette devra être conduite en arrière puisque le bruit d'échappement est surtout envoyé dans cette direction.

2° A l'aide de l'audiomètre.

Examen de freinage. — Cet essai doit être fait de la façon suivante :

1° Essais de vitesse sur 500 mètres contrôlés au chronomètre.

2° Essais de vitesse sur pente, en prise directe.

3° Essais sur banc, à condition toutefois que le silencieux baigne dans un courant d'air ayant une vitesse d'au moins 50 kilomètres à l'heure.

Le classement devra être fait en totalisant les points donnés pour tous les essais de silence, tous les essais de freinage, de facilité de démontage et nettoyage, la conception et l'esthétique de l'appareil.

S'il se trouve deux appareils réunissant le même nombre de points, la priorité reviendra à celui dont le prix de revient sera le moins élevé.

Projet de classement

Silence. — Chaque concurrent commencera avec 500 points. De ce chiffre sera déduit le nombre de mètres des deux épreuves de silence, d'après le projet de M. Cerreti et le nombre de millimètres ou de parties de millimètre correspondant au maximum d'oscillation marquée par l'audiomètre.

Freinage. — Chaque concurrent commencera avec 500 points. Pour 1 kilomètre à l'heure gagné dans chacune des deux épreuves

de vitesse (route plate ou côte) le concurrent gagnera 25 points et pour chaque kilomètre de freinage il perdra 25 points. Sur banc, il perdra 10 points par 1/10 de cheval de freinage.

Les membres de la commission auront à distribuer les points pour l'esthétique de l'appareil de même que pour sa conception technique et la facilité de démontage et nettoyage, suivant l'idée soumise par M. Cerreti.

Exemple

Silence 500 points — (125 + 90 + 5 × 10)	235
Freinage 500 points — (25 + 50 + 60)	365
Esthétique	12
Conception technique	6
Nettoyage	10

Total..... 628

Z. WILMAN.

Tous les mardis et vendredis à 20 h. 30, cours de préparation militaire. Salle des Clubs, 5 rue Saint-Augustin.

JANVIER

Concours du silencieux.
14-19. — Six Jours d'Hiver.

Du Silence toujours...

Lorsque, il y a un mois, j'ai été vous voir au sujet d'une contravention qui m'avait été dressée pour échappement libre alors que ma Royal-Enfield est pourvue d'un silencieux anglais, vous m'avez dit que vous ne pouviez malheureusement rien faire pour moi, mais que vous seriez heureux que je vous tienne au courant des suites de cette histoire. Or donc, mon père qui est membre de l'A. C. I. F. leur écrivit, en demandant que l'on éclaircisse enfin ce point, à savoir : « Un agent peut-il dresser une contravention parce qu'il estime que cette moto fait trop de bruit ? Alors que vous pouvez passer devant dix autres agents qui ne vous diront rien. N'est-ce pas d'un grotesque absolu que de dépendre de la puissance auditive d'un sergent de ville ? L'A. C. I. F. a pris la chose en main, et très aimablement, l'avocat de l'A. C. I. F. et de l'A. C. I. F., maître Annet Badel, bien connu dans le milieu de l'automobile, m'a fait savoir qu'il s'occupait de la question. Ce qui fait qu'un grand avocat à la Cour d'Appel de Paris ira dans un tribunal de simple police... pour une contravention. Je pense que vous voyez l'importance que ceci aura pour les motocyclistes, il est, en effet, probable qu'un règlement sortira, concernant les silencieux de moto et par lequel, toutes les motos devront, avant d'être mises en circulation, passer devant un service compétent qui jugera s, oui ou non cette moto est assez silencieuse ; si oui, le silencieux sera poinçonné ; si non le constructeur devra trouver un autre pot d'échappement. Je serais personnellement très heureux que cesse le bruit des motos, à Paris, en tout cas, afin que tous les imbéciles,

agents ou journalistes, d'une incompréhension parfaite (*Merci!*) ne puissent plus dire avec leur habituelle bêtise (*Remerci!*) que les motos sont dangereuses, inutiles, sales, incommodes et bruyantes. La seule accusation à retenir est « bruyante ». En effet, une moto très silencieuse ne semble jamais un instrument de mort, tandis que la piteuse pétrolette qui passe, sans silencieux avec un bruit de tonnerre, le type crispé au guidon à 15 à l'heure, fait lever les bras aux bourgeois qui s'écrient : « Ah ! le fou ! l'écraseur ! »

LANDRY de L...

Silence partout...

Signalons à M. Clément Auscher, l'initiative des Automobiles clubs Scandinaves qui veulent abolir complètement tous les signaux sonores, et surtout le grand exemple de l'Angleterre, où l'on n'entend jamais, malgré le trafic, encore bien plus intense que chez nous, le moindre coup de klaxon.

Là-bas, les conducteurs serrent leur droite le plus souvent possible, même en pleine route, et toujours dans les courbes. Et ils ralentissent aux endroits dangereux, au lieu de corner simplement ! Il y a des bandes blanches dans les virages, et la police privée des grands clubs pour imposer le respect des règlements, ainsi qu'un minimum de civilité, sinon puérile tout au moins... honnête.

Qu'il n'oublie pas que si des automobilistes, exaspérés de n'être plus les « maîtres incontestés de la route », haïssent des échappements vraiment trop supersports de motos plus rapides qu'eux, que si le public s'irrite parfois des ridicules pétarades d'une inoffensive « pétrolette », il y a un mouvement général d'opinion contre l'impudence et l'imprudence de chauffards de plus en plus nombreux et bruyants, et criminellement lumineux... la nuit !

Et qu'il est du devoir des clubs et des revues automobiles, de coopérer, dans l'intérêt de tous, à créer une mentalité un peu plus altruiste, et une nouvelle bienséance, adaptée aux progrès de la circulation rapide.

Nous espérons que M. Léon Auscher saura enrôler les grandes associations d'automobiles et de Tourisme pour cette lutte contre le bruit... motoriste en général.

Et pas seulement contre cette partie infime de l'ensemble, le bruit... motocycliste, en particulier.

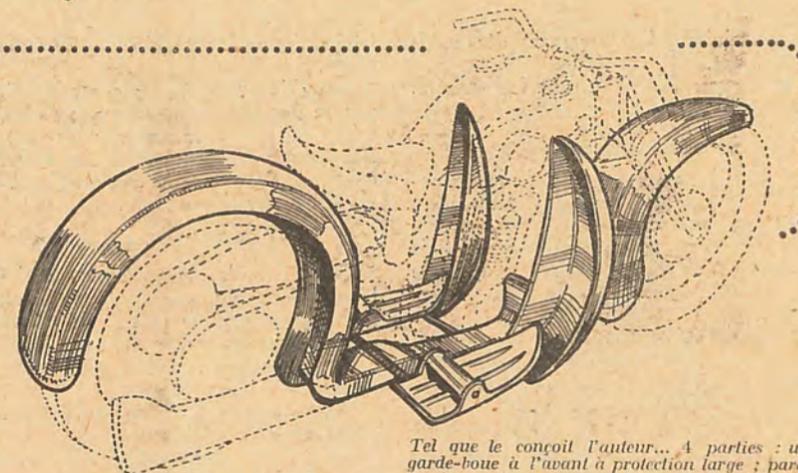
Ceci dit, nous sommes d'accord avec lui contre le bruit réellement exagéré que font encore trop d'échappements de motocyclettes et pour que les quelques pilotes de « motomitrailleuses » pour employer son expression, soient ramenés par la persuasion et même par la contrainte à de meilleurs sentiments.

Moto-Revue, par ses concours du silencieux, par sa campagne pour la moto silencieuse, a joué un rôle réellement efficace, et pratique, pour sa part, dans la lutte contre le bruit...

Nous attirons, une fois de plus, l'attention de nos constructeurs et de nos lecteurs sur l'intérêt primordial qu'il y a d'abord à diminuer, dès maintenant, le bruit des machines existantes à silencieux insuffisants, ensuite, à perfectionner encore, pour l'année qui vient non pas cet accessoire, mais cette nécessité : le Silencieux silencieux. R. S.

Repose-pieds

par Robert Sexé.



La carrosserie de notre carrosse !

Qu'est-ce donc qui correspond, sur une moto, à la carrosserie d'une voiture ?

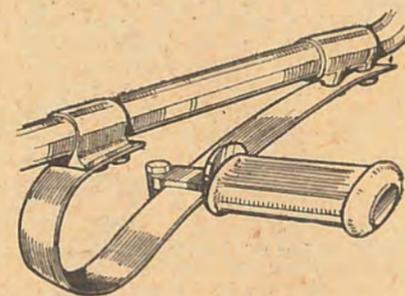
Rien !... ou plutôt : bien peu de chose !! Cette « selle », trop étroite pour un...e assiette normale (qui déborde !). Ces poignées de caoutchouc, déchiré et tout poisseux d'huile, couvrant mal le mince et primitif tube du guidon... Et ce percheroir rustique, orné de bloc de « régénéré » déchiqueté, ou, pis encore, d'une plaquette d'aluminium décorative, mais fendue... que les catalogues optimistes baptisent (philanthropiquement !) de... « repose-pieds ».

Nos motocyclettes d'avant-guerres s'enorgueillissent, dès la disparition du pédalier, de planchettes plus ou moins longues, en bois !... ou en tôle !!

La lutte des repose-pieds contre les marchepieds

Ces fameux marchepieds « wagons » (plus ils étaient longs ! plus la machine était sport !!), fixés sur deux triangles, donnaient une assez bonne protection contre la boue et protégeaient mieux nos « engins » dans les nombreuses bûches, qui étaient « fashionables » alors...

On y attachait volontiers le bidon d'huile, ou même un coffre à outils (et quelquefois la manivelle de mise en marche !! (mais oui !)).



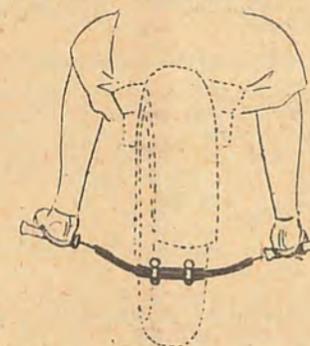
Ce repose-pieds est élastique et souple : le Club Zénith Anglais.

La bordure lisse, et continue des dits marchepieds ne vous labourait pas dangereusement les chevilles, au moindre effleurement (comme les boulons des « modernes » repose-pieds)...

Il était, parfois, bien difficile, sur mauvaise route, de garder les pieds dessus, à cause de leur pente, de leur revêtement dérapant (en linoléum !).

Ils vous donnaient, avec les guidons relevés d'alors (à la papa !), cette

attitude renversée en arrière du « dos au feu et ventre à table » qui les fit, finalement, abandonner, quand vint la mode salubre de la position « T T », en cavalier. Adoptée d'abord par les coureurs,



Le système de guidon élastique serait-il donc inefficace comme repose-pieds ? Qui l'a essayé ?

elle gagna peu à peu les gros bataillons des touristes.

Et les Américains, seuls, les conserveront montés sur charnières, en même temps que la posture antique et respectable que donnent leurs vastes guidons...

Grandeur et décadence

Le succès, éphémère, de l'« A. B. C. » fit, un moment, espérer que nos extrémités inférieures allaient, enfin, trouver un logement un peu confortable et plus protégé.

Maintenant on ne trouve plus guère que « B. M. W. » pour rester fidèle au marchepied.

Notons que les marques anglaises « A. J. S., Douglas, Raleigh » livrent, en Europe orientale, et aux colonies, presque toutes leurs machines équipées de marchepied.

L'état des routes, sur ces « marchés », s'étant chargé, éloquemment, de démontrer l'extrême fragilité de la solution à la mode en ce moment.

Pour ? ou contre ?

Il serait vraiment désirable que les dessinateurs consacrent enfin, en 1930, quelques minutes de réflexion à ce problème :

Tel que le conçoit l'auteur... A parties : un garde-boue à l'avant à protection large ; par-jambes aisément démontable ; marche-pieds réglables avec calage du talon ; tôle partant de l'avant du moteur, glissant dessous pour se terminer en garde-boue arrière.

Trouver quelque chose qui « cale » notre pied, et soit suffisamment robuste pour résister à un choc dû à un dérapage... sans déformation, déblocage... ou rupture !

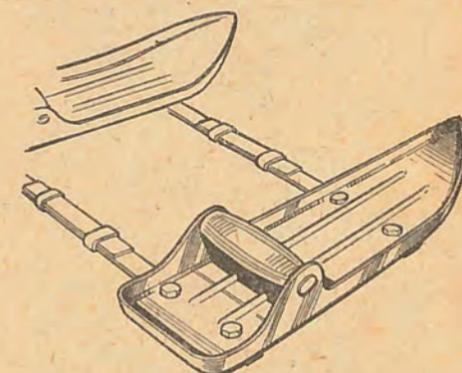
Il nous est tous arrivé de rentrer le pied pendant... son support ayant été guillotiné !... Et c'est plus drôle pour les spectateurs que pour vous.

Ou, le système de blocage ayant « lâché », de sentir les repose-pieds descendre soudain comme les pédales d'un vélo, jusqu'au sol, sous votre poids.

C'est, du reste, « un vrai poème » que le mode de fixation, coûteux, compliqué et fragile, qu'ont adopté les ingénieurs.

Des striures, décoratives certes, mais par trop superficielles, des crans, des créneaux de quelques millimètres n'attendent, pour céder, que la plus légère bûche. Des optimistes ont même jugé opportun de placer la pédale de frein sur cette protubérance « pare-choc ».

Sur trop de machines, le desserrage des



Combinaison du marche-pied type Sexé et du guidon souple comme squelette.

repose-pieds vous fait, à l'improviste, bloquer la pédale de frein, située en dessous !! et le frein ! à votre grande surprise... et à celle de l'automobiliste qui est derrière vous...

D'autres repose-pieds, traversant de luxueux... et coûteux ! carters de chaîne,

en aluminium, les fracassent dès qu'ils se tordent.

Et on sait s'ils se tordent facilement... comme de vraies petites folles...

Des solutions nouvelles

Il faut en prendre son parti : le repose-pieds « classique » (!) doit disparaître, même pour les courses !

Il y a quelque deux ans, je suggérais l'emploi (mais pour les pieds !) de quelque « guidon » souple, « Gazda » ou « Mas-son » !

C'aurait été plutôt lourd et coûteux. « Planor » semble bien avoir trouvé une élégante, efficace et économique solution, avec sa lame d'acier à ressort ingénieusement recourbée qui s'affaisse légèrement sous la pression du pied. Elle plie, mais ne rompt pas, tel le roseau de La Fontaine...

La « Zénith » anglaise, l'an dernier, montrait, sur son modèle compétition, une excellente réalisation de repose-pieds pliant fixé sur ressort, dessiné spécialement pour le « rough rider ».

Où l'on demande une résurrection...

De semblables « perchoirs » suffisent aux types sport.

Mais il semble, à l'usage de la machine utilitaire, opportun de ressusciter le marchepied wagon d'autrefois.

Éliminons tout d'abord les moulages en aluminium (trop coûteux)... parce que trop cassants.

Une tôle emboutie, nervurée, relevée en forme de ski à l'avant et recouverte d'un tapis souple en caoutchouc du genre « John Bull » fait bien mieux l'affaire.

Il faudrait la supporter en deux points, et sur des ressorts transversaux plutôt « durs ».

Il convient de donner au marchepied cette qualité inappréciable du repose-pied : celle de permettre au pied, et d'être calé, et de prendre différentes inclinaisons. La cale en question ne pourrait être que le super souple Certeti, à ressort ou à anneau de caoutchouc tendu en travers, qui, venu de fabrication avec le marchepied formerait support élastique absorbant les chocs.

Des pare-chocs pour la moto !

Comme vous le savez : dans une bûche, le repose-pieds, formant une véritable

bûche, freine la machine, et aggrave la chute.

Les skis proposés, au contraire, lisses par en dessous, formeraient de véritables pare-chocs, et permettraient une traînée non freinée et une chute moins brutale ; et même, dans certains cas, un rétablissement à la dernière minute.

Cette misère des souliers

Ce serait, n'est-ce pas, « un véritable bienfait social » que de voir la motocyclette se répandre comme moyen de transport utilitaire. Et les constructeurs ne seraient point sans tirer quelques avantages de cette « demande » accrue...

Reconnaissons qu'ils ne font pas grand'chose pour la déclancher.

On ne peut guère vaquer à ses occupations chaussé de bottes d'égoutier.

Et il n'est guère agréable de s'asseoir à son travail, à l'usine ou au bureau, avec des souliers qui ont pris l'eau... pendant que vous preniez... un bon rhume !

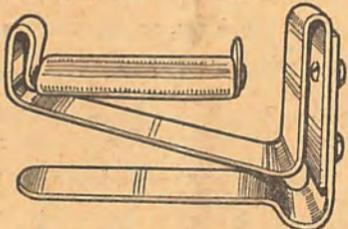
Des marchepieds de formes « adéquates ! et suffisantes !!! » protégeraient déjà pas mal.

Protégez-nous des intempéries !

Il serait facile de les dessiner pour qu'ils s'harmonisent par leur forme avec une tôle inférieure de protection allant du garde-boue arrière à l'avant du moteur. Et avec les pare-jambes esthétiques qui orneront nos machines en l'an de grâce 193... ?

Allons ! les amateurs de chrome ! Ne croyez-vous pas que des tôles, comme deux boucliers d'argent, ne seraient pas encore plus plaisantes que les courbes étincelantes de vos doubles tubes ?

Vous pouvez même, comme un radiateur de luxe, les imaginer à jalousies : pour la saison d'été... et d'hiver...



Un repose-pied idéal selon Sexé : une tentative heureuse mais pas complète a fait son apparition dans ce sens.

Asnières : Grand centre de motos

Il vient de s'ouvrir, à Asnières, 16, rue Auguste-Bailly, proche la gare et le tramway, un vaste magasin d'exposition exclusivement réservé à la motocyclette. Des agrandissements considérables de ce stand permanent vont permettre un large développement des affaires motocyclistes dans la région. Il es même à prévoir que cette nouvelle organisation pourra attirer, dans cette active banlieue, bien des motocyclistes parisiens, désireux de se rendre compte de l'importance de cette nouvelle affaire et des avantages qu'ils pourront en retirer.

Ils peuvent être, dès aujourd'hui, certains d'y recevoir un excellent accueil et n'hésiteront plus à faire le déplacement quand ils auront appris, par surcroît, que ces nouveaux magasins sont ouverts et tenus par M. Latscha dont on connaît la compétence motocycliste et qui a choisi, entre autres agences, les

marques belges indiscutées : F. N., Saroléa et Gillet d'Herstal.

Le tri à moteur

Nous recevons la lettre suivante de M. Bert, fabricant du Tri-Moto Bert.

Je vous serais reconnaissant en faisant paraître dans un prochain numéro, à la place qu'il convient, la réponse suivante :

Me référant à l'article paru dans votre n° 352 du 7 décembre dernier, je rappelle ici que le tri-moto Bert fait l'objet d'un brevet déposé en janvier 1929 et délivré en juin dernier. Ce brevet consiste spécialement à protéger le principe d'adaptation sur toutes motos et l'application de la direction automobile sur châssis tri-porteur transformable. Les lecteurs de Moto Revue connaissent du reste par le détail depuis mars dernier la conception toute nouvelle de cette construction et je me refuse

A propos d'autos et de porte-parapluie !

Il fut un temps où, votre châssis d'automobile acheté, il ne vous restait plus qu'à le chauffer de pneus et à l'habiller d'une carrosserie...

Vous alliez ensuite choisir quelques phares... à acétylène, le tablier... et le pare-brise, sans oublier le porte-parapluie d'osier accroché à l'arrière du tonneau (accessoire jugé indispensable alors).

Vous souriez ! cette façon de procéder vous semble ridicule ?

Eh bien ! nous en sommes encore là... en matière de motocyclette. Avec ce résultat qu'il faut vraiment faire preuve de bonne volonté pour posséder une machine équipée...

Et tous ces accessoires, accrochés au petit bonheur, présentent, naturellement, un aspect un peu hétéroclite, et un arrimage pas toujours satisfaisant.

La critique est aisée...

A qui la faute ? Au public, disent les constructeurs : non seulement, il n'exige point ces indispensables accessoires, mais il refuse de payer tout supplément pour qu'on les lui procure. Et demander une centaine de francs de plus que le voisin, c'est compromettre les ventes d'une saison...

A qui la faute ? « Aux constructeurs, dit le public, c'est à eux de nous fournir, à un prix « compétitif » un véhicule complètement équipé. »

Pour le reste ! qu'ils s'en arrangent ! Ils doivent deviner ce que nous désirons, les solutions qui finiront par s'imposer. Le succès est à ce prix. Et, entre parenthèses, qu'ils roulent un peu plus eux-mêmes en moto et qu'ils fassent sortir, par tous les temps, leurs dessinateurs, sur leurs « produits », ça leur en apprendra long...

Il appartient à la presse spécialisée d'éclairer un peu la lanterne ! à droite et à gauche ! de contribuer à former une opinion publique motocycliste et de servir de trait d'union entre les usagers et les constructeurs.

Même à propos... pas de bottes ! mais de... repose-pieds. Et il sied de commencer... par la base !

Robert SEXÉ.

à croire qu'il leur soit possible d'émettre qu'un appareil semblable soit encore une nouveauté.

F. BERT, à Romans.

Tubes en tôle emboutie

On se souvient de la démonstration de la P. P. Roussey à nos derniers Six Jours d'Hiver.

Nous avons vu au dernier Salon, les constructeurs qui sont venus au Stand de Moto Revue, nous instruire de leurs projets pour 1930.

Il se pourrait que bientôt l'on reparle de la P. P. Roussey dont le cadre en tôle emboutie avait séduit beaucoup d'amateurs ; quand paraîtront les nouveaux modèles, entre autres celui à suspension arrière, nul doute que ces nouvelles P. P. Roussey ne suscitent une vive curiosité dans les milieux sportifs ; nous en reparlerons à l'époque.

Les Huiles de Graissage

(IV)

par H. P. BORESTROKE

Densité

La densité, c'est-à-dire le rapport du poids d'un volume donné d'huile à un volume d'eau égal, à une température de 15 degrés centigrades, n'est pas non plus une indication de la valeur d'une huile comme lubrifiant.

Pour mesurer la densité d'une huile, on en verse dans un récipient et, en la réchauffant ou en la refroidissant, selon le cas, on l'amène à la température de 15° ; puis, on plonge un aéromètre, en prenant garde de ne pas l'enfoncer et de le maintenir éloigné des parois. On place l'œil à la hauteur du niveau et on note la division de l'échelle affleurant le niveau. L'huile monte toujours un peu le long de la tige de l'aéromètre. Cela gêne pour la lecture quand l'huile est foncée. Dans ce cas, on fait la lecture à l'endroit où l'huile est montée et on corrige en ajoutant au point noté 0.0005, si l'échelle de l'aéromètre est plus courte que 16 centimètres et 0.0010, si elle est plus longue.

On peut également mesurer la densité à la température du laboratoire, mais il faut alors corriger le résultat au moyen de tables que nous ne reproduisons pas ici, mais qu'on trouvera dans un guide intitulé : Méthodes choisies d'analyses des lubrifiants et des combustibles liquides, publié par la Société Franco-Egyptienne, chez Defontaine, 41, rue du Gros-Horloge, à Rouen (1925), et dû à la plume autorisée d'un spécialiste, A. K. Karpinski.

Les autres méthodes de mesure de la densité (balance aérothermique, fiole à densité, etc.), y sont également décrites.

Des huiles de propriétés très différentes peuvent avoir la même densité. Ainsi, parmi les Gargogyle, une huile pour cylindre de machine à vapeur à surchauffe, une huile pour transmissions, une huile pour coussinets de wagonnets ont la même densité : 0,910. Quatre huiles ayant la même densité : 0,905, ont des viscosités (viscosité Engler à 50 degrés) respectives de 12,7, 8,5, 5,8 et 4,6.

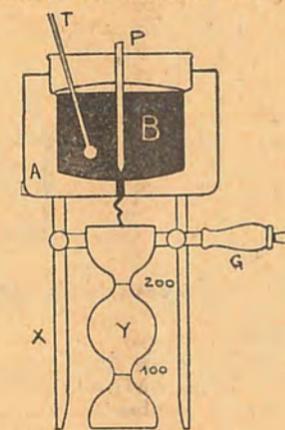
Dans toute la série des hydrocarbures, on constate d'ailleurs des propriétés extrêmement différentes pour des densités identiques. Le cyclobutane C₄H₈ et l'heptane C₇H₁₆ ont la même densité : 0,700 ; mais le premier bout à 11 degrés centigrades et le second à 98 degrés !

La viscosité d'une huile n'a donc pas plus de rapport avec la densité qu'avec la coloration.

Viscosité, onctuosité

Viscosité et fluidité sont deux qualités contraires. La viscosité est d'autant plus

grande que la fluidité est plus faible et vice versa. Il suffit donc d'examiner une seule de ces propriétés : la viscosité. Celle-ci provient de l'attraction réciproque des

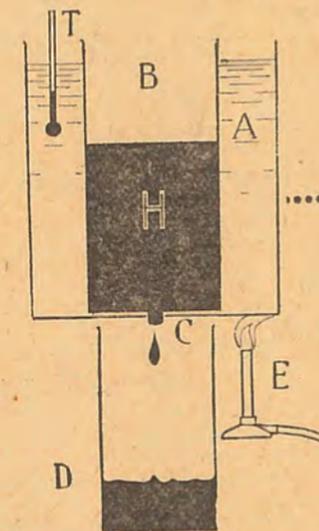


Viscosimètre Engler
A. bain-marie ; G. rampe à gaz ; B. réservoir à huile ; P. pointeau de bois ; T. thermomètre ; X. trépied ; Y. récipient gradué.

molécules. Elles adhèrent pour ainsi dire les unes aux autres et le liquide présente à l'écoulement d'autant plus de résistance qu'il est plus visqueux. On évaluera la



La fluidité ne doit toutefois pas dépasser un certain degré.



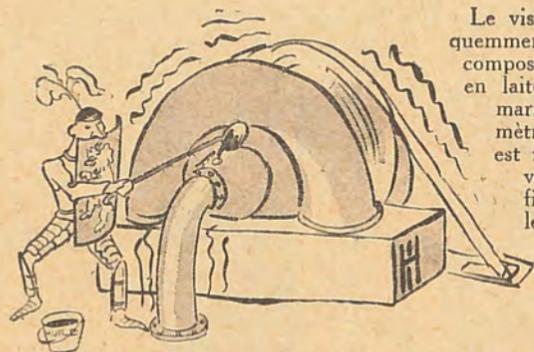
L'eau du bain-marie A, chauffée par le bec E est maintenue à une température mesurée par le thermomètre T. L'huile H à examiner, contenue dans le réservoir intérieur B est amenée à la température du bain-marie. Or la laisse alors s'écouler par le trou calibré C. Elle tombe dans le réservoir D. On mesure avec un chronomètre le temps nécessaire pour qu'elle passe de B en D. Ce temps est comparé avec le temps que mettrait une même quantité d'eau, ou bien d'huile de colza.



La viscosité est d'autant plus grande que la fluidité est plus faible... !

viscosité en mesurant la quantité d'huile qui, en un temps déterminé, à une température donnée, s'écoulera à travers un orifice donné. Ces appareils sont les viscosimètres. Il est regrettable que plusieurs appareils soient concurremment employés, et on en est un peu au même point que, dans le domaine de la photographie, la densitométrie. On pourrait utiliser des méthodes plus scientifiques, mais plus délicates et plus longues.

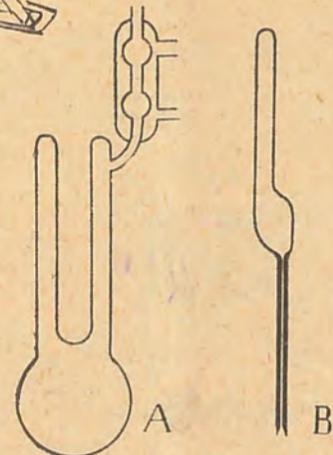
Le viscosimètre d'Engler est peut-être le plus employé. Il est formé de deux réservoirs concentriques, le réservoir extérieur servant de bain-marie ; le réservoir intérieur contient l'huile à étudier. Pour que l'huile s'écoule toujours sous une même pression, il y a un niveau, marqué



La turbine exige, aux rotations importantes, une huile de qualité parfaite.

par trois points, jusqu'auxquels il faut remplir le récipient. L'huile est versée chaude, à la température prise comme température d'expérience. Si, en effet, on versait de l'huile froide et si on amenait cette huile à la température d'expérience au moyen du bain-marie, elle se dilaterait et le niveau ne serait plus exact. On place l'appareil bien horizontalement et on chauffe le bain-marie à la température d'expérience, soit en général 50 degrés. L'appareil est chauffé électriquement ou à défaut par des becs à gaz. C'est alors qu'on verse l'huile chaude. Le tube d'écou-

Le viscosimètre de Redwood est fréquemment employé en Angleterre. Il se compose d'un réservoir cylindrique en laiton argenté plongé dans un bain-marie, tout comme pour le viscosimètre Engler. Le trou d'écoulement est foré dans une agate et fermé à volonté par une boule de cuivre fixée sur une tige de cuivre. Sur le côté du bain-marie se trouve

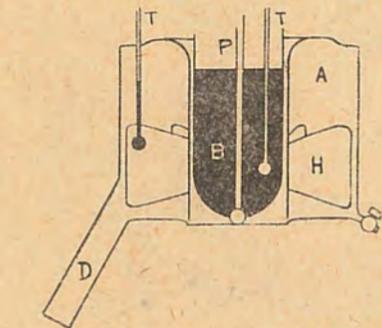


Viscosimètre Baume et Pyrex
A. jaquette thermostatique et son réfrigérant ; B. tube capillaire.

un tube en cuivre d'assez gros diamètre, fermé à son extrémité et incliné à 45°. Il peut être chauffé directement à l'aide d'un bec Bunsen.

Dans le bain-marie se trouvent une hélice qui permet de brasser l'eau du bain-marie pour lui donner une température uniforme et un thermomètre. Un autre thermomètre plonge dans le réservoir à huile. Le niveau de l'huile est indiqué par un index. L'appareil est monté sur un trépied à vis qui permet de le placer horizontalement et qui est assez haut pour qu'on puisse glisser un ballon d'une contenance de 50 cmc. plongé lui aussi dans un bain-marie chauffé à la température d'expérience.

Filtrage, chauffage de l'huile et autres précautions préalables sont les mêmes que pour le viscosimètre Engler, mais l'unité



Viscosimètre Redwood
A. bain-marie ; B. réservoir d'huile ; H. hélice pour brasser l'eau du bain-marie ; D. appendice de chauffe ; P. pointe à boule ; T. T. thermomètres.

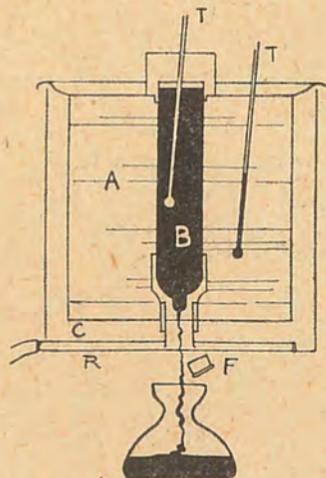
lement qui, en platine, en iridium ou en nickel, est rigoureusement calibré et est fermé par un pointeau en bois. Le réservoir étant rempli, on soulève un instant le pointeau pour que l'huile descende dans le tube d'écoulement. On s'assure qu'il y a une goutte d'huile qui perle à la sortie de ce tube. On recouvre d'un couvercle à double fond pourvu d'un thermomètre. On agite l'huile en faisant tourner le couvercle jusqu'à ce que la température soit bien égale. On commence alors l'essai.

La viscosité Engler, c'est le rapport qui existe entre la durée de l'écoulement de 200 cmc. d'un liquide quelconque et celle de 200 cmc. d'eau distillée, à une température de 20 degrés centigrades. Le volume étant constant, c'est donc la durée d'écoulement qu'on mesure. Cette durée est mesurée à l'aide d'un chronomètre au moyen duquel on constate le temps nécessaire pour remplir un ballon d'une contenance de 200 cmc.



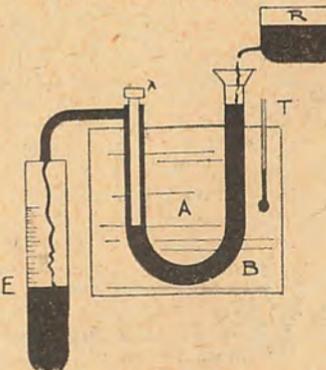
Vérifier la densité d'une huile exige beaucoup de soins et de précisions !

de mesure n'est plus la même. L'étalon ici, c'est la viscosité de l'huile de colza à 60 degrés Fahrenheit (15,5 degrés centigrades) qui est considérée comme égale à 100 unités. A cette température, 50 cmc. d'huile de colza s'écoulent en 53,5 secondes. Si donc l'huile à mesurer à cette



Viscosimètre Saybolt
A. bain-marie ; B. huile ; T. T. thermomètres ; F. bouchon ; R. rampe à gaz ; C. enveloppe de chauffe.

température s'écoule en un nombre donné de secondes, on multipliera par 100 le nombre des secondes (puisqu'il y a 100 degrés Redwood) et on divise par 535. Si le poids spécifique de l'huile diffère beaucoup de celui de l'huile de colza à 15,5 degrés, on doit de plus multiplier



Ixomètre Barbey
A. bain-marie ; B. tube en U ; R. réservoir d'huile ; E. éprouvette graduée ; X. tige métallique ne laissant entre le tube et elle qu'un espace annulaire ; T. thermomètre.

le chiffre obtenu par le poids spécifique de l'huile à examiner et on divise par 0,915, poids spécifique de l'huile de colza à 15,5 degrés centigrades.

Le viscosimètre de Saybolt est employé aux Etats-Unis. Il est, lui aussi, basé sur le même principe que celui d'Engler et comporte un réservoir intérieur contenant l'huile, un bain-marie et un orifice calibré. On mesure l'écoulement de 60 cmc. d'huile. L'orifice est calculé de telle manière que 60 cmc. d'eau distillée s'écoule, à la température de 15,5 degrés en 30 secondes.

Les mesures obtenues avec les différents instruments peuvent être converties grâce à une table publiée par le Bureau of Standards of the Trade Department des Etats-Unis. On les trouvera dans l'opuscule de Karpinski, dont nous parlions plus haut.

L'ixomètre Barbey est un appareil plus précis que ceux qui précèdent. Un tube en U reçoit l'huile. Il est plongé dans un bain-marie. Une branche de ce tube comporte un entonnoir, l'autre branche mesure intérieurement 5^m, exactement. On enfonce dans cette branche une tige de 4^m de diamètre, de manière à laisser un espace annulaire de 1^m d'épaisseur. L'huile arrive par la branche portant l'entonnoir, puis elle s'écoule dans l'espace annulaire de la seconde branche. Puis elle s'écoule par un petit déversoir dans un tube gradué. L'huile à examiner est contenue dans un petit réservoir situé au-dessus de l'entonnoir.

On chauffe le bain à la température d'expérience et on laisse couler de l'huile dans le tube en U dont on a enlevé la tige intérieure. Quand l'huile commence à sortir par le déversoir, on place l'appareil dans le bain, on remet la tige en place. On égle l'arrivée de l'huile et la température

du bain-marie. On s'assure que tout marche régulièrement et on procède à la mesure de la manière suivante. On prend l'heure et on met un tube gradué sous le déversoir et on laisse couler l'huile pendant dix minutes exactement. On enlève le tube gradué, on le place pendant cinq minutes dans le bain-marie. On lit le nombre de divisions occupées par l'huile dans le tube. De cette façon, on obtient directement en cmc. le volume d'huile qui s'écoulera en une heure. Cet appareil est beaucoup plus exact que les précédents où la pression diminue au fur et à mesure que l'huile s'écoule.

Le viscosimètre Baume est construit en verre spécial par la Société le Pyrex. Il est composé d'une jaquette thermosta-



tique et de son réfrigérant qui permettent de maintenir dans un tube central une température constante. Dans ce tube central plonge un tube à essai.

On remplit l'enveloppe thermostatique d'un liquide à point d'ébullition connu et on chauffe de manière à ce que cette enveloppe soit remplie de vapeurs (l'éther est en ébullition à 33,5 degrés C., l'acétone à 56,5 ; le chloroforme à 61 ; le benzène à 80).

Le tube d'essai est rempli d'huile et placé dans la chambre centrale au fond de laquelle on a versé du mercure pour assurer une bonne conductibilité thermique. On met également en place le thermomètre. On fait bouillir pendant 20 minutes. Ensuite, au moyen d'une poire en caoutchouc, on fait monter l'huile dans le tube viscosimétrique un peu au-dessus du point de repère. On suit alors la descente de l'huile au moyen d'un chronomètre en commençant au moment où l'huile franchit le point de repère le plus haut et en arrêtant quand elle atteint le repère inférieur. On répète l'expérience et on doit obtenir le même nombre de secondes.

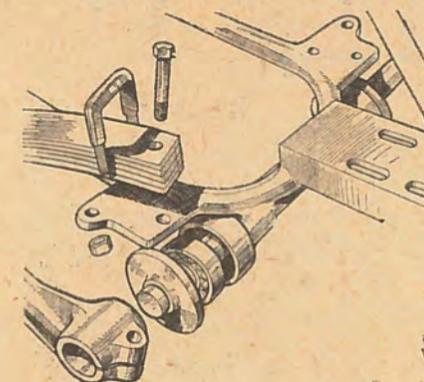
Telles sont actuellement les méthodes les plus courantes pour la mesure de la viscosité.

(A suivre). H. P. BORESTROKE.

La Suspension arrière B. C. R.

Nous avons dit, dans un précédent *Moto Revue*, que la marque B. C. R., aux mains désormais de MM. Poinard et Champagne, poursuivait efficacement la construction des réputés modèles à suspension arrière.

Un essai antérieur a révélé les qualités de



Détails de la suspension arrière.

cette suspension qui, aux avantages de son fonctionnement sûr et durable, joint celui, esthétique, de ne pas modifier la ligne générale de la machine et par conséquent de ne pas l'alourdir ni en apparence ni en réalité.

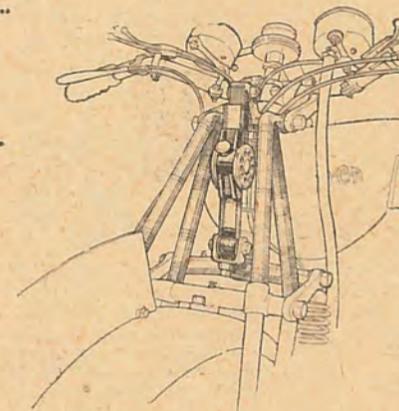
B. C. R. a été un précurseur de la suspension arrière et bien qu'il ait été imité depuis, on doit reconnaître qu'il est demeuré un modèle du genre et que les autres suspensions actuelles n'ont pas été réalisées avec la simplicité de facture et de ligne qui est l'apanage de cette marque.

Rappelons, en quelques lignes, les caractéristiques générales de la suspension B. C. R. :

La suspension B. C. R., se compose d'un long moyen solide du cadre et comportant à chaque extrémité deux cages pour roulements à billes R. B. F. de 52 mm., d'une résistance chaque de 880 kilos. Ces roulements sont traversés par un axe à épaulement de 28 mm., deux cache-poussière servent de butée et bloquent celui-ci. A chaque extrémité de l'axe viennent se monter deux bras oscillant verticalement et n'ayant aucun jeu latéral, leur blocage empêchant un travail séparé.

Au-dessus du moyen d'articulation, deux pattes solitaires du cadre reçoivent chacune un ressort demi-crosse de 35 mm. de largeur se rattachant, à son extrémité, à la patte arrière de fixation de roue au moyen d'une jumelle montée sur un axe de 14 mm.

Il est facile de se rendre compte que le seul



L'amortisseur de fourche G. F.

travail possible de cet ensemble mécanique est dans le sens vertical.

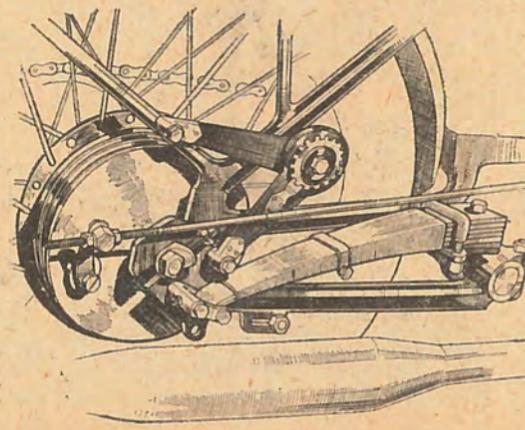
Le point d'articulation des bras de suspension a été judicieusement recherché, de manière que les oscillations ne causent aucune perturbation à la chaîne qui, pour un débattement de 6 cm., ne s'allonge pas d'un demi-millimètre.

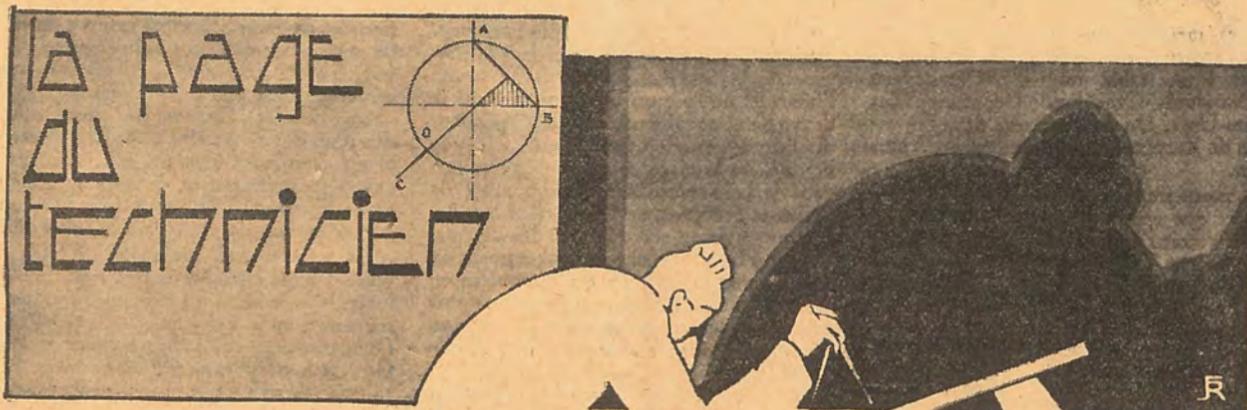
L'emploi du Tand-Sad, même avec de forts passagers, est recommandé et garanti.

Le graissage de toutes les articulations est assuré par les graisseurs Técalémit.

Les amortisseurs G. F. viennent compléter cette suspension.

Ajoutons enfin, pour fournir une documentation complète, que B. C. R. augmente le nombre de ses cylindres et fabriquera désormais en plus des 500 Jap et Chaise actuelles, un type de 350 cmc. avec le bloc-Chaise à culbuteurs et un type 500 cmc. également avec le nouveau Chaise à culbuteurs, ce dernier d'ores et déjà retenu pour un prochain essai.





A propos du dérapage

J'ai lu avec un vif intérêt l'article de M. Baillat au sujet des causes du dérapage. La théorie émise dans cet article est très curieuse, mais il semble que M. Baillat soit parti d'un mauvais point de départ en confondant la cause et l'effet. Le phénomène du dérapage est du domaine de la mécanique élémentaire et aucune intégrale n'est nécessaire pour l'expliquer.

Examinons d'abord les phénomènes très curieux connus sous le nom « Effets gyroscopiques ». Les deux effets les plus utilisés sont les suivants :

1° Lorsqu'un disque pesant, animé d'un mouvement de rotation très rapide autour de son axe, est suspendu de façon à ce que cet axe puisse se mouvoir librement en tous sens (suspension « à la Cardan ») et n'est soumis à d'autre force que la pesanteur, l'axe s'oriente suivant le méridien. C'est cette propriété qui a permis l'établissement des compas insensibles aux masses métalliques utilisés sur les bateaux (ces compas sont actuellement détrônés par les compas à induction terrestre).

2° Un disque gyroscopique étant en mouvement, tout déplacement angulaire de son axe donne lieu à une réaction dans un plan perpendiculaire à la fois au plan dans lequel a lieu le déplacement et au plan de rotation. C'est cette propriété qui est mise à contribution dans la stabilisation des véhicules monorails et les dispositifs anti-roulis pour bateaux.

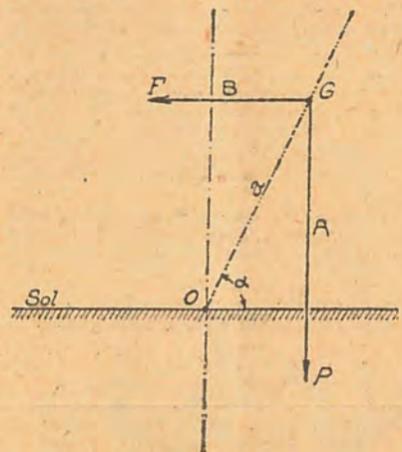
Faites l'expérience suivante : tenez entre vos deux mains, par les bouts d'axe, une roue de bicyclette et demandez à un aide de la mettre en mouvement dans le sens qu'elle prendrait si elle roulait devant vous. Tant que vos mains seront immobiles, vous ne sentirez pas d'autre réaction que le poids de la roue. Maintenant avancez la main gauche, c'est-à-dire prenez un virage à droite ; aussitôt vous sentirez la roue s'incliner sur la droite, c'est-à-dire qu'elle penche à l'intérieur du virage. Ramenez votre main gauche à sa position primitive, c'est-à-dire reprenez la ligne droite, votre roue se remettra verticale d'elle-même. Si nous appliquons cette constatation à notre moto, nous constatons que l'effet gyroscopique nous aide à nous pencher à l'intérieur du virage.

Arrivons maintenant au phénomène du dérapage dans les virages. Comme dit si bien M. Baillat, la force centrifuge n'agit pas sur l'adhérence qui est constante, toutes choses égales d'ailleurs, et indépendante de la vitesse, mais elle n'est pas annulée par l'inclinaison de la

moto, cette inclinaison ayant pour but d'en reporter le point d'application au sol, comme nous allons le démontrer :

Supposons une moto montée par son cavalier d'un poids total P et dont la distance du centre de gravité G au sol est a . Lorsque le pilote abordera un virage il sera soumis à une force centrifuge F qui tendra à la renverser en dehors du virage. Pour éviter la chute, il portera le centre de gravité O en dedans de sa trajectoire, de telle sorte que le moment $P \times OA$ soit égal au moment $F \times OB$. La moto forme alors avec le sol un angle α qui conditionne l'équilibre.

L'équilibre. — Oui, mais à certaine condition. Que se passe-t-il, en effet ? Nous sommes en présence d'un corps en équilibre soumis à deux forces, posant sur un appui. La mécanique élémentaire nous apprend que l'appui réagit par deux forces égales et opposées aux forces appliquées, c'est-à-dire une force verticale égale et opposée au poids ; dans notre cas, la résistance à l'écrasement du sol,



et une force tangentielle à l'appui égale et opposée à la force centrifuge, dans notre cas l'adhérence au sol.

Voici donc apparaître la relation entre la force centrifuge et l'adhérence.

« Tant que l'adhérence sera égale ou supérieure à la force centrifuge, il n'y aura pas dérapage, aussitôt que la force centrifuge dépassera l'adhérence il y aura dérapage. »

Ceci est la théorie. La pratique se complique du fait du rebondissement du pneu. Supposons l'adhérence suffisante pour un virage correct. Survient une

bosse qui fait quitter le sol à la roue. Celle-ci privée de son point d'appui et sollicitée par la force centrifuge « dérapera en l'air » et retombera sur le sol animée d'une certaine vitesse latérale : à ce moment le coefficient d'adhérence de frottement se substituera au coefficient de roulement. Le premier étant inférieur au second, l'équilibre pourra être rompu et le dérapage amorcé « en l'air » se continuera sur le sol.

Il en sera de même en cas de virage amorcé sur terrain à grand coefficient d'adhérence et terminé sur terrain mou ou mouillé.

Que se passe-t-il maintenant dans le dérapage en ligne droite à la sortie d'un trou de la route ? Là, encore, l'effet gyroscopique est innocent, puisqu'il ne se manifeste que lorsque nous faisons sortir le gyroscope de son plan de rotation. C'est encore l'adhérence qui est coupable. Lorsque la roue arrière, au sortir du trou quitte le sol, l'adhérence disparaît et la roue, sollicitée soit par le moteur, soit par le frein, prend une vitesse différente de celle de la machine. La roue reprenant contact avec le sol, la machine sera sollicitée par deux forces :

- 1° La force vive de la machine.
- 2° La force vive de la roue.

Si l'adhérence à ce moment est suffisante pour éviter le glissement de la roue, la chaîne « en prendra un bon coup » et il ne se passera rien. Si, au contraire (par suite de la substitution de l'adhérence de frottement à l'adhérence de roulement) l'adhérence devient insuffisante, il y aura glissement et notre traité de mécanique nous montrera par des formules un peu plus compliquées qu'il se crée une composante latérale qui tend à coucher la machine.

Moralité. — Méfiez-vous des « Formules-outils » à intégrales.

J. POINSARD,
Ingénieur E. T. P. 1910.

Puis-je ?

Je voudrais vous demander un renseignement : A quelle vitesse approximative doit tourner un turbo-compresseur pour deux cylindres modèle B. M. W. ?
André PRUNAT, Epinal.

Le turbo-compresseur employé sur une B. M. W. doit tourner à environ 5.200 tours, quand le moteur est à son régime élevé de 6.000 tours.

Essai sur la Naissance et le Développement des Moyens de Transport Terrestres

par J. LECA.



CETTE fois, ça y est bien ! Le coup de la pomme avait tout gâté, tout gâché !

Nanti d'un vigoureux coup de pied au bas de l'échine, notre père Adam tenant son épouse Eve embrassée, venait de recevoir le départ, le grand départ du Paradis ! Après cette exécution sommaire, le Père Eternel fort peu soucieux de ces créatures ingrates, qu'il voyait descendre à une vitesse uniformément accélérée sur la terre, se lissa la barbe, tâta le bout de son pied que la violence du coup avait légèrement meurtri, puis s'en retourna vers son Eden où le Esprit-Saint l'attendait impatientement pour faire une belote.

Pendant ce temps, les choses se gâtaient pour Adam ! Eve épouvantée, poussait des

hurlements de terreur, tandis que lui-même commençait à suffoquer, surpris par le vertige de cette abominable chute. Il pensait déjà que sa dernière heure était venue et cependant il se rappelait que le Père Eternel, à la fin de ses malédictions, lui avait promis qu'il apprendrait à souffrir sur la terre.

Comme il ne pouvait croire à un mensonge même éventuel du Père Eternel, il en arrivait à cette solution que l'unique souffrance en question serait de venir s'écraser douloureusement contre ce bloc de boue rondouillard qu'il voyait grossir à vue d'œil. Il en était à ce point de ses réflexions quand un fait imprévu se produisit.

Adam, pour avoir voulu croquer la pomme, n'en était pas moins un bon garçon, fort sympathique : il ne faut pas noircir sa mémoire ! Surtout nous ! Le fait est qu'à l'époque bénie où il évoluait chagement dans le Paradis, il était accoutumé d'offrir aux animaux qui l'entouraient une part de ses aliments et cette friandise était très goûtée des bénéficiaires.

Aussi, n'est-ce pas sans une vive surprise que l'Aigle qui évoluait selon son habitude, à quelque distance du Paradis, avait soudain vu apparaître Adam et la douce Eve à travers l'espace éthéré, qui, jusqu'à ce jour, leur avait été rigoureusement interdit.

Machinalement il accompagna la chute de ses bienfaiteurs : il la contempla tout d'abord d'un œil amusé car il ne pouvait que croire à un jeu ; puis quand il comprit soudain qu'il n'y avait pas là matière à plaisanterie, il se décida à intervenir.

Et c'est ici, Lecteur, que nous allons fixer un point d'histoire qui n'avait pas été encore soulevé par personne et cependant !... Comment, en effet, expliquer qu'Adam et Eve aient pu, par leurs propres moyens, effectuer sans dommage pour leurs anatomies, cette effroyable chute du Paradis à la Terre ? Voilà certes, une question que vous ne vous étiez jamais posée ! Voici la réponse.

Forçant à tire d'ailes, l'Aigle saisit notre Père Adam au moment précis où crispant dans un mouvement de désespoir son étreinte sur notre Mère Eve, il allait défaillir.

Ses ailes, certes, étaient puissantes ! Mais quel fardeau lui était imposé ! Il ne put faire mieux que de ralentir la chute et c'est ainsi que naquit le premier parachute. (Second point d'histoire fixé.)

L'atterrissage se fit dans de bonnes conditions sans une mare de boue.

Sa tâche étant accomplie, l'Aigle reprit son

vol pour arriver à temps au contre-appel du soir du Paradis.

Adam et Eve étaient sur la terre.

Il faut croire que notre premier père fut un rude débrouillard, car, enfin, nous sommes là ! nous, ses descendants ! Comment put-il, grevé d'une femme apeurée, surmonter toutes les embûches qui étaient semées sous ses pas au seuil de sa vie nouvelle ? Nul ne le sait ! Mais je pense que, plus d'une fois, il dut regretter que l'intervention reconnaissante de l'Aigle ait évité le terme fatal de la chute.

Quand il eut appris à se vêtir, à faire du feu, à se loger, il commença à se préoccuper de se procurer un peu de superflu. Il se paya le luxe de mastiquer des feuilles de tabac, créant ainsi le chic et le chewing-gum ; puis, ayant attaché des pierres multicolores à un bout de ficelle, il en fit un collier qu'il passa au cou de notre mère Eve toute rougissante de plaisir. Chaque jour, son ingéniosité s'attachait à créer un nouvel objet et c'est ainsi qu'il découvrit tout à tour : la poudre à punaises, le moulin à café, le corricide et le cure-dent.

Cependant les plus lourdes charges continuaient à lui peser sur les épaules ! Et ceci n'est pas une métaphore ! On en conviendra aisément, quand on songera qu'il lui arrivait presque journellement d'avoir à transporter sur son dos tel cuissot de diplodocus tué d'un



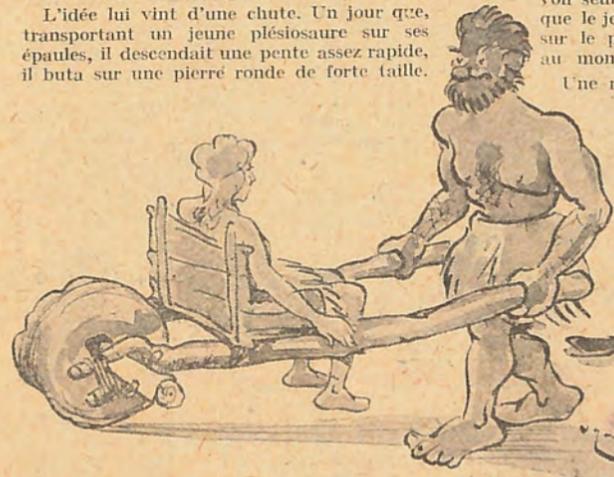
Chute accélérée...



L'Aigle surpris de cette violation des domiciles éthérés.

coup de pierre, ou tel filet de mosaïque abattu d'un coup de bâton !

Il était donc tout naturel qu'il songeât à s'affranchir de ces charges ! (sans jeu de mots). L'idée lui vint d'une chute. Un jour que, transportant un jeune plésiosaure sur ses épaules, il descendait une pente assez rapide, il buta sur une pierre ronde de forte taille.



Adam... il était un galant humain !!

Basculant au moment même où la pierre se mettait en mouvement, il tomba sur le ventre et roula pour la première fois de sa vie. L'expérience ne fut pas perdue et dès le soir même il se mit en devoir de percer de part en part une pierre ronde de petite taille. Quand ce travail fut accompli, il passa au travers du trou un fort morceau de bois et saisissant la civière qui lui servait, aidé d'Eve, à transporter les plus lourds fardeaux, il en fixa une extrémité à la barre de bois. La première brouette venait de naître.

C'était pour lui une vive satisfaction : mais que dire de celle éprouvée par Eve !

En effet, notre père Adam qui était un galant homme eut l'idée de faire bénéficier sa femme de ce moyen de transport et, par les beaux soirs d'été, les animaux étonnés regardaient, avec stupéfaction, l'étrange équipage formé par notre père Adam véhiculant notre mère Eve.

L'envie cependant naissait au cœur d'Adam,



Un beau collier...

non pas qu'Eve se refusât à se mettre dans les brancards, loin de là ! mais enfin, il lui eût été agréable de pouvoir se mouvoir seul d'autant plus que le jeune Abel était sur le point de venir au monde.

Une réflexion pous-

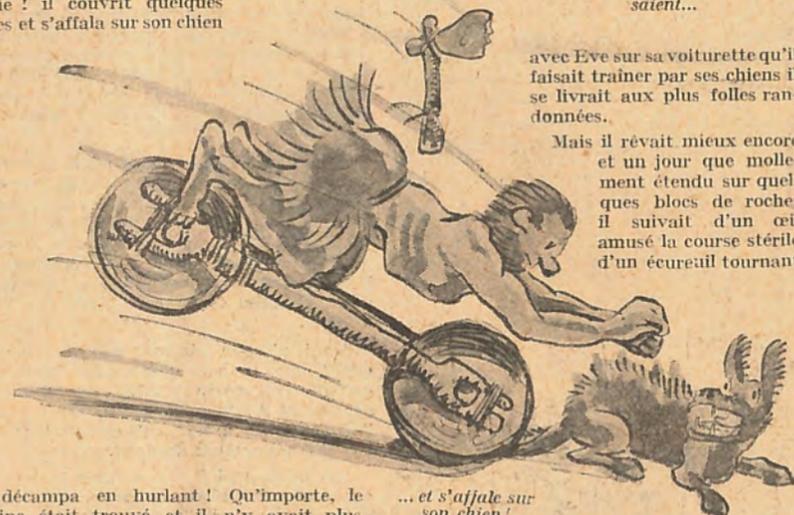


sant l'autre, il eut soudain l'idée de réunir deux pierres rondes par une petite civière : puis il s'assit sur cet ensemble instable et tenta de s'élever. O joie ! il couvrit quelques mètres et s'affala sur son chien

Les plus lourdes charges, pesaient sur ses épaules, l'écrasaient...

avec Eve sur sa voiturette qu'il faisait traîner par ses chiens il se livrait aux plus folles randonnées.

Mais il rêvait mieux encore et un jour que mollement étendu sur quelques blocs de rocher il suivait d'un œil amusé la course stérile d'un écureuil tournant



... et s'affale sur son chien !

qui décampa en hurlant ! Qu'importe, le principe était trouvé et il n'y avait plus désormais qu'à le perfectionner. C'est ce qu'il fit et bientôt dans sa grotte-garage il rangea à côté de son bi-cycle instable, une voiturette à quatre pierres rondes.

Ce furent alors de beaux jours car, monté

Adam était le garçon le plus sympathique...



... l'arrivée dans une mare de boue...

dans sa cage près de la grotte-habitation, il eut une révélation : celle du moteur.

Fixant une, puis deux cages à écureuils à son bi-cycle, il créa la motoeyclette.

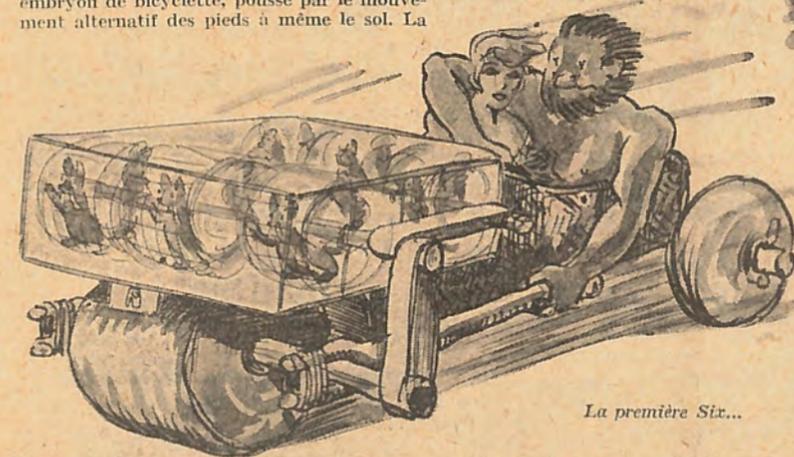
Il fit mieux encore, fixant quatre puis six, puis douze, puis vingt-quatre cages à écureuils à l'avant de sa voiture, il put se déplacer à des allures de plus en plus grandes : l'automobile était née !

Désormais Adam délaissant de plus en plus Eve et ses fils Abel et Caïn, ne songeait plus qu'à augmenter sans cesse la puissance et la vitesse de ses voitures.

Et le jour fatal arriva, où notre père Adam attaquant à grande vitesse un virage relevé à rebours, dérapa, se renversa et trouva une mort glorieuse dans le premier accident d'automobile.

Et l'histoire se renouvela passant, telle une sinusoïde de la nullité à l'extrême perfection pour revenir à la nullité et recommencer.

Après la brouette utilitaire, et le char trop important, l'homme créa la draissienne, cet embryon de bicyclette, poussé par le mouvement alternatif des pieds à même le sol. La



La première Six...

pédale à son tour fut découverte et pour la première fois l'homme put avancer d'un mouvement purement mécanique. Puis vint la chaîne qui permit de donner une forme plus

rationnelle au bicycle et de proche en proche, on en vint à la motoeyclette. Ce fut l'épopée des moteurs.

Mais l'homme qui est, avant tout, un

Camphonine partout

Parmi les nombreuses références accumulées à l'heure actuelle par la Camphonine, on distingue entre autres, la lettre que M. Radal, d'Orange, adressait le 14 décembre 1929 à la Camphonine :

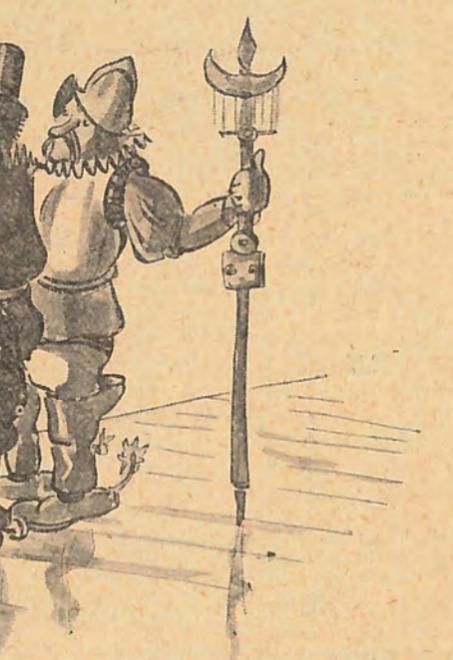
Je viens vous rendre compte des résultats que j'ai obtenus avec la Camphonine sur ma Terrot 175 cmc 2 temps, touriste confort. Quand je vous ai commandé une cartouche

de Camphonine, ma machine venait de dépasser 2.000 kilomètres et depuis quelque temps les départs devenaient, parfois, très difficiles. J'ai pensé que cela pouvait provenir de la calamine qui avait dû se former, puisque la Maison Terrot indique de décalaminer tous les 2.000 kilomètres.

J'ai donc employé votre produit à raison de 2 couvercles (1/2 boîte) par 5 litres de mélange et j'ai remarqué à partir de ce moment que les départs se faisaient presque toujours au

1^{er} ou 2^e coup de kick. Il m'a également paru que la marche accélérée en prise était plus correcte. J'ai employé 4 couvercles de suite (chaque fois : 2 couvercles par bidon) et ai maintenant accompli plus de 600 kilomètres depuis le jour où j'ai commencé à employer la Camphonine. Mon moteur marche très bien.

Des lettres de particuliers, de chefs d'Industries, de sportifs, etc... viennent s'ajoutant les unes aux autres, apporter à Camphonine un témoignage général de satisfaction.



Antiquités... Au Louvre en 2029... le dernier bulletin vert

cela roulait cependant et l'élan étant donné il fallait toujours aller de l'avant.

Trois roues ne pouvaient plus suffire. On en mit quatre : ce fut l'automobile.

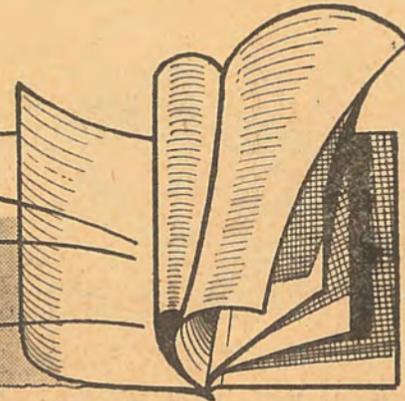
Ici nous nous arrêtons car nous pensons que tous nos lecteurs savent ce qu'est une automobile. Au cas où ils ne seraient pas très fixés à ce sujet qu'ils n'hésitent pas à nous écrire et nous nous ferons un plaisir de les renseigner.

Jean LECA.
Essaieur.

N. B. — Nous croyons de notre devoir de signaler qu'au dernier Salon se manifestait un certain mouvement de régression : nous y avons vu en effet de nombreux « trois-roues » et un essai de « quadricycle » du plus mauvais goût et de la meilleure facture.

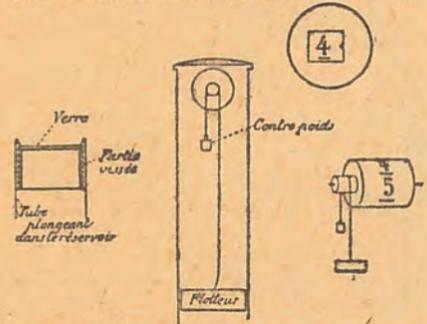
J. L.

la page pratique



Encore une jauge

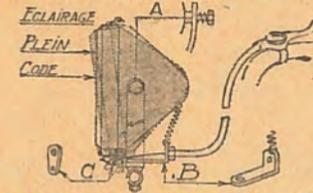
Une vieille lanterne à bougie de voiture, vous prenez le tube, la partie cuivrée qui se fixe au corps de la lanterne vous fera un dessus de jauge étonnant, d'autant que vous pourrez encore encastrer un fil de fer très



mince, le flotteur sera écarté afin de permettre le passage du contre-poids. Percez deux petits trous dans la partie fileté plongeant dans le réservoir pour l'axe de l'indicateur.
AVERSENQ à Chopples. N° 160. (A gagné une bougie.)

Inclinaison de phares Maglum

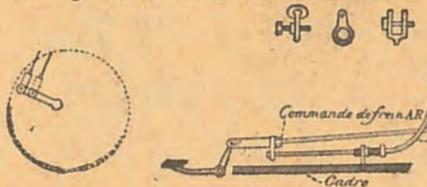
Ce système appliqué sur le Benard de Maglum peut être utilisé sur tous les autres phares avec quelques variantes. Deux vis latérales fixent le phare sur sa fourche, remplacez-les par deux autres plus longues en interposant



des rondelles ressort pour permettre l'oscillation sans jeu A ; au pied de la fourche une équerre B reçoit d'une part un ressort dont le haut s'accroche à l'arrière du phare, et d'autre part à l'extrémité d'un Bowden dont le câble sera fixé à l'avant sur une plaque C ; serrez dans la vis de fermeture du phare, une manette quelconque au guidon agit, le Bowden incline le phare à volonté en vous libère des ennuis de l'éblouissement.
THILLARD à Neuilly. N° 155. (A gagné une bougie.)

Freins conjugués

Percez sur la roue avant la bielle de commande ; disposez-y une deuxième chappe sur laquelle on relie le câble de commande



pour l'arrière, ajoutez deux pièces, l'une faisant point d'appui sur le cadre et fileté pour y adapter un tendeur, l'autre s'attachant à la commande au pied du frein arrière ; un câble de 2 mètres environ sera suffisant.
NEUVILLE à Marrakeck. N° 162. (A gagné une bougie.)

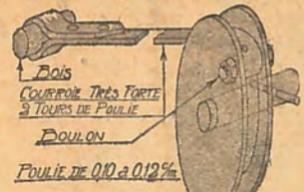
Transformation acétylo-électrique

De votre vieux phare acétylène, enlevez la tige support du bec, remplacez-la par une lampe de phare de voiture dont vous aurez enlevé le chapeau et l'interrupteur, que l'ampoule soit bien face au centre du rétroviseur et vous avez un excellent phare électrique.

SACREZ, à Namur. N° 156. (A gagné une bougie.)

Départ des cyclecars

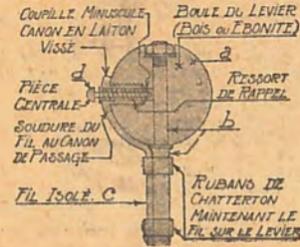
Pour ceux de nos lecteurs qui ont des difficultés avec leurs cyclecars Aleyon ou Sima-Violet ; pour démarrer à froid : donnez plusieurs tours de manivelle, clé fermée, jusqu'à ce que le moteur parle. Ouvrez les clés d'un



tiers ou d'un quart, mettez la poulie, roulez la courroie, décompressez légèrement afin de pouvoir commencer à tirer, puis ayant lâché le décompresseur, tirer fortement. A chaud, ouvrez les clés d'un tiers ou d'un quart et pratiquez la même chose. Le résultat, dit-on, est parfait.
JUNCA à Paris. N° 151. (A gagné une bougie.)

Vitesse à l'as

Voilà en quoi consiste cette astuce. Quand on veut monter la gamme des vitesses « assez sec » avec les moyens ordinaires, il arrive de râcler la boîte de vitesses. Voilà encore un nouvel interrupteur d'allumage qui vous permet d'impressionner le novice par votre



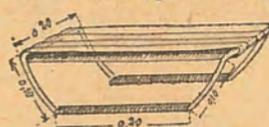
rapidité et votre silence à passer les vitesses. Sur la boule de votre levier, agissez selon le croquis ; un contacteur avec fil relié à la magnéto, cela demande un peu de soin, mais la satisfaction du résultat obtenu n'en est que plus grande, d'autant plus que si vous avez soin de compléter l'appareil par une rondelle de caoutchouc découpée dans une chambre à air de vélo qui vient appuyer sur le bouton empêchant toute communication, vous obtenez en outre un anti-voil appréciable.
PASSERAT à Paris. N° 158. (A gagné une bougie.)

Deux à la fois

Le nombre des tansad par truc est immense. En voici deux dont le système est identique et qui fusionneront puisqu'ils sont arrivés en même temps. Confectionnez une armature avec 1 m. 30 de fer rond de 12 m/m, prenez



des chambres à air de préférence ayant éclaté, car généralement le caoutchouc est en parfait état, celles de camion sont encore meilleures ; fixez-les bout à bout après avoir enlevé les

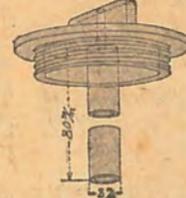


valves, la façon de les attacher est des plus simples, il suffit ensuite de garnir le tout de molesquine pour avoir un tansad qui, comme absorbeur de chocs, n'a pas son pareil avec le caoutchouc.

BERSON et SAUNOIS à Semur. N° 150. (A gagné une bougie.)

L'essence fuit toujours

Que de trucs pour empêcher le jaillissement de l'essence par le trou du réservoir. En voici encore un. Prenez un tube de cuivre de 8 centimètres de longueur sur 8 m/m de diamètre environ, soudez-le à l'intérieur du bouchon le trou d'air étant bien au centre du tube, ce tube plongeant dans le carburant, vous pouvez remplir le réservoir à pleins bords sans



craindre le moindre giclement.
PINOT à Breuchotte. N° 149. (A gagné une bougie.)

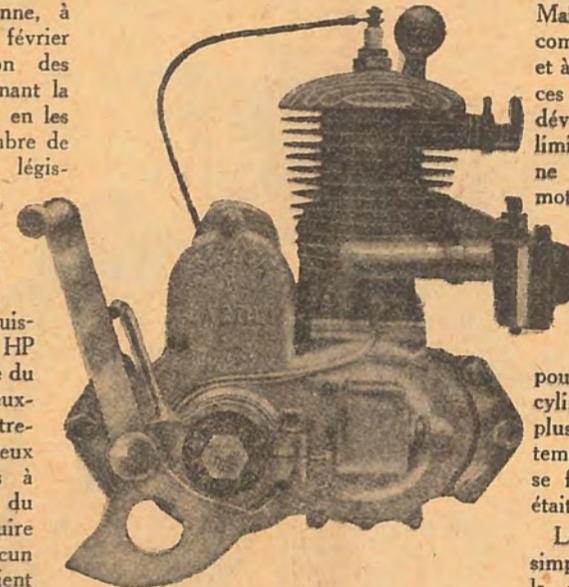
la moto en italie

par CAPORALI



La nouvelle législation italienne, à commencer du premier février 1929, a modifié la situation des bicyclettes à moteur en leur donnant la dénomination de motos légères et en les faisant jouir d'un plus grand nombre de facilités. Auparavant, dans la législation italienne, les bicyclettes à moteur devaient être soumises à certaines limitations. Savoir : le poids du moteur avec le changement de vitesse ne devait pas être supérieur à 17 kilos ; sa puissance devait être limitée à 3 HP italiens, ce qui limitait la cylindrée du moteur à 132 cmc. pour les deux-temps et à 220 pour les quatre-temps, ces derniers étant mieux favorisés ; enfin les bicyclettes à moteur devaient être munies du pédalier. Tous pouvaient conduire une bicyclette à moteur sans aucun examen à soutenir car elles étaient considérées comme bicyclettes.

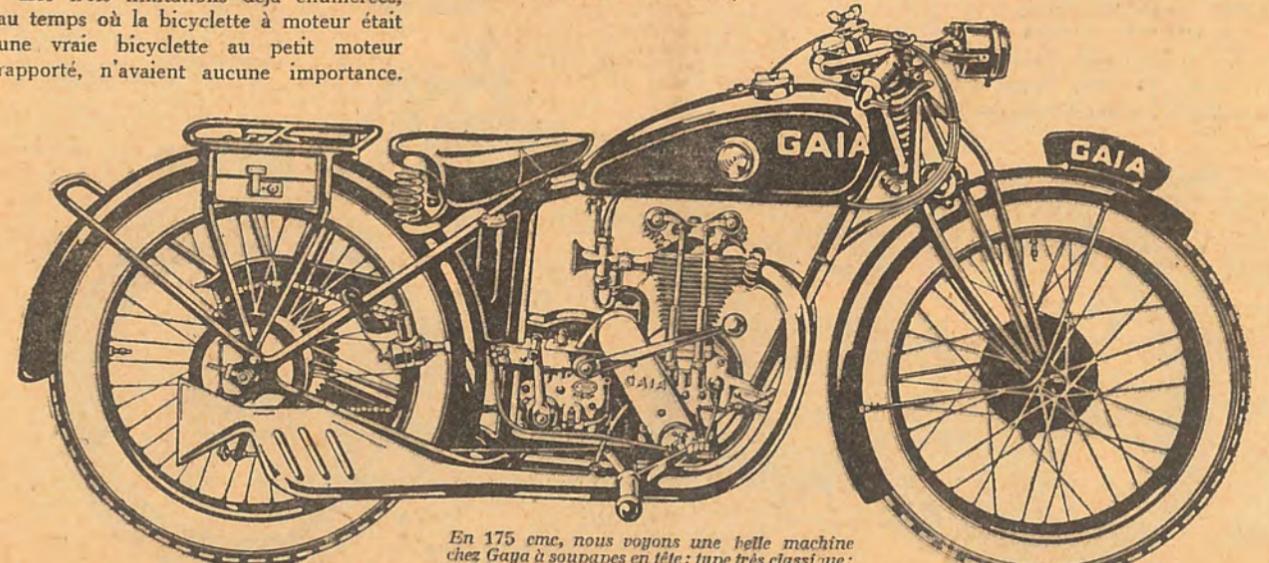
Les trois limitations déjà énumérées, au temps où la bicyclette à moteur était une vraie bicyclette au petit moteur rapporté, n'avaient aucune importance.



Le moteur Casoli est un deux-temps bloc moteur très massif

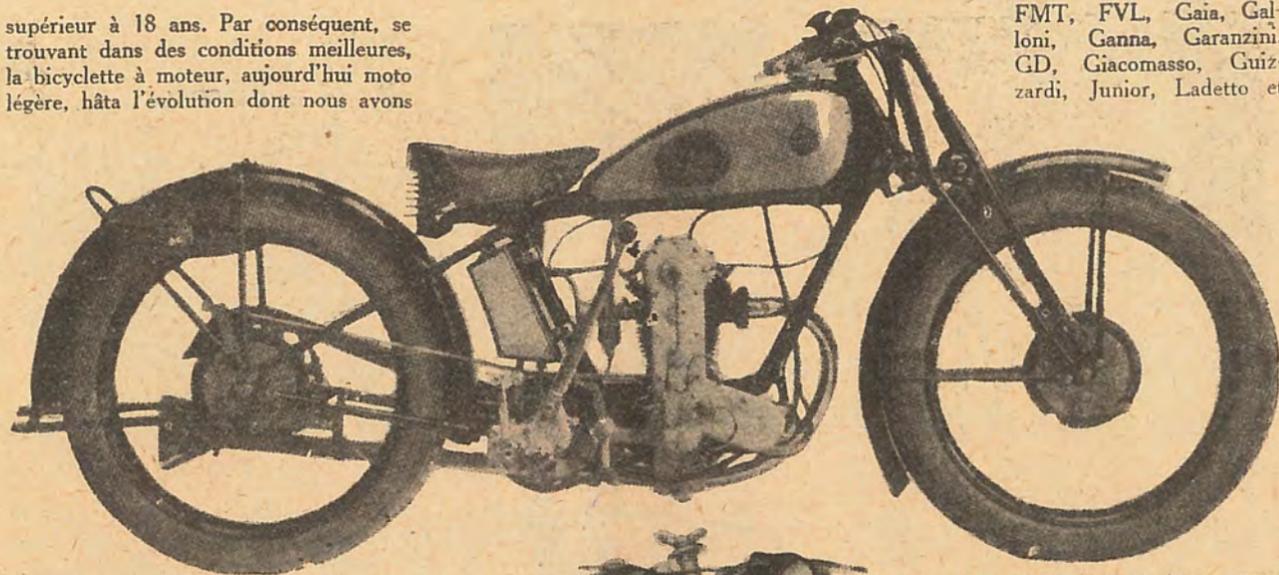
Mais, lorsque la bicyclette à moteur commença à évoluer vers la moto légère et à devenir une vraie petite motocyclette, ces limitations furent un obstacle à son développement et à sa diffusion. La limitation du poids du bloc-moteur à 17 k. ne permettait pas de construire des moteurs de la plus grosse cylindrée possible car ils en résultaient peu solides. D'autre part, la formule fiscale italienne mettait le deux-temps en nette infériorité en le limitant à 132 cmc. ; et on sait bien que le moteur à deux temps, pour les motos légères utilitaires d'une cylindrée suffisamment élevée, est en plusieurs cas préférable à celui à quatre temps. Le besoin du pédalier enfin, ne se faisait plus sentir et au contraire il était devenu un encombrement inutile.

La nouvelle législation a beaucoup simplifié la situation et a fixé seulement la cylindrée du moteur à 175 cmc., prescrivant pour le conducteur l'âge



En 175 cmc, nous voyons une belle machine chez Gaia à soupapes en tête : type très classique : l'éclairage est un type alterno sur roue arrière : la boîte est une Albion,

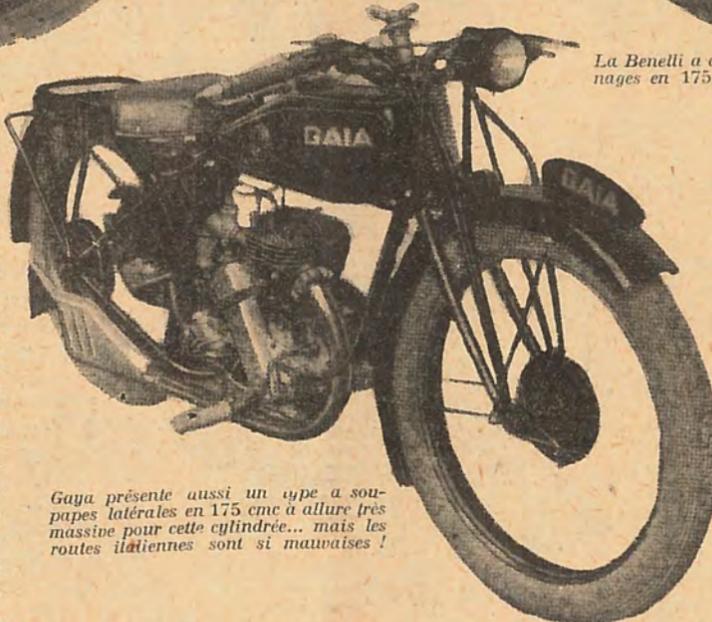
supérieur à 18 ans. Par conséquent, se trouvant dans des conditions meilleures, la bicyclette à moteur, aujourd'hui moto légère, hâta l'évolution dont nous avons



FMT, FVL, Gaia, Galloni, Ganna, Garanzini, GD, Giacomasso, Guizzardi, Junior, Ladetto et

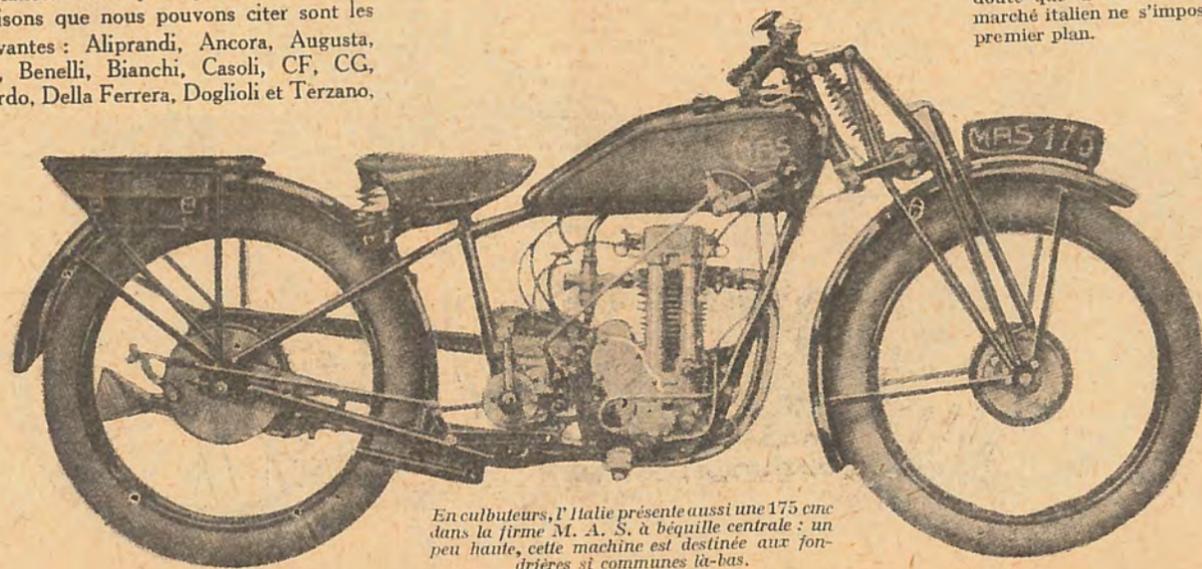
déjà parlé et commença à se créer une individualité, avec la cylindrée presque dominante de 175 cmc.

La moto légère se trouve donc en Italie dans une condition très favorable à sa diffusion, car qui en achète une n'a qu'à payer 42 livres de taxe pour pouvoir librement circuler. A cause de toutes ces qualités et facilités, les motos légères augmentent toujours plus, et les fabriques italiennes, qui étaient déjà nombreuses, sont encore en croissance; à noter cependant qu'il y a plusieurs noms d'une moindre importance. Les principales maisons que nous pouvons citer sont les suivantes: Aliprandi, Ancora, Augusta, BB, Benelli, Bianchi, Casoli, CF, CG, Dardo, Della Ferrera, Doglioli et Terzano.



La Benelli à arbre à cames en tête par engrenages en 175 cmc. s'est illustrée dans le Grand Prix d'Italie 1929

Gaia présente aussi un type à soupapes latérales en 175 cmc à allure très massive pour cette cylindrée... mais les routes italiennes sont si mauvaises!



En culbuteurs, l'Italie présente aussi une 175 cmc dans la firme M. A. S. à béquille centrale: un peu haute, cette machine est destinée aux fondrières si communes là-bas.

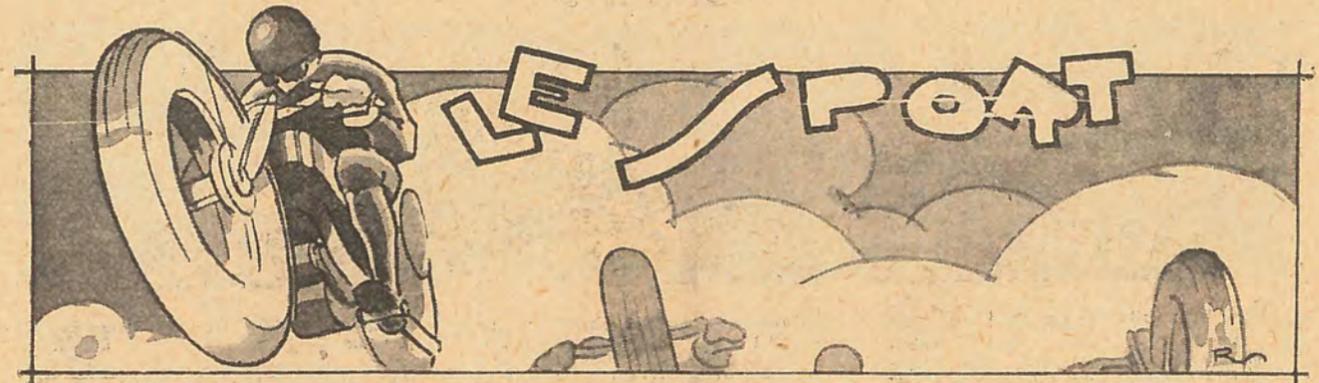
Blatto Marini, Mas, Mennon, Mignon, Miller, Minerva, MM, Navone, Ollearo, Ottolenghi, Patriarca, Piazza, Posdam, Simplex, Superba, Taura, Vassena. (A suivre)

CAPORALI.

Progression en Italie

Les plus récentes statistiques montrent pour l'année 1928 une augmentation de 20 % du nombre de motocyclettes dans tout le royaume.

La progression est particulièrement forte dans le sud de l'Italie et en Sicile. Les machines italiennes vont vers l'utilitarisme à grand pas: nul doute que d'ici deux ans, le marché italien ne s'impose au premier plan.



Paris-Nice par Vichy Le règlement de Paris-Nice 1930 est paru

Le règlement de la grande épreuve de tourisme Paris-Nice par Vichy vient de paraître: il convient de féliciter les organisateurs de cette importante épreuve, qui font paraître cette année leur règlement trois mois avant le départ. D'ailleurs, les grandes lignes du règlement de l'épreuve avaient déjà été publiées, avant même l'ouverture du Salon des voitures de tourisme. De la sorte, tous les intéressés auront devant eux le temps nécessaire pour apprêter leur voiture et se préparer eux-mêmes à affronter les épreuves du Critérium de Tourisme. Comme les autres années, Paris-Nice comporte un parcours d'environ 1.000 kilomètres, et des épreuves de classement: course de vitesse de trois kilomètres départ lancé à Grenoble et à Nice course de vitesse départ arrêté; épreuves de ralenti et d'accélération sur 200 mètres; épreuve de braquage; course de côte de la Turbie. En plus, le règlement de Paris-Nice 1930 prévoit une épreuve de freinage qui sera l'une des principales attractions du meeting: c'est en effet la seule épreuve de freinage qui existe au calendrier mondial du tourisme automobile. Engagements reçus à L'Auto et à l'Automobile Club de Nice, rue Massenet à Nice.

Paris, le 7 janvier 1930

La Coupe de Tourisme

Roubaix-Paris-Roubaix

Roubaix-Paris-Roubaix sera à présent disputée par tous ceux qui envisagent l'espoir d'obtenir la Coupe de Tourisme pour 1930.

Ça va barder

Nous sommes au bois de Vincennes, un attroupelement, c'est un agent motocycliste bien connu qui vient d'arrêter un autre motocycliste dont il vérifie les papiers, rien que de très naturel. Il est monté sur la nouvelle René Gillet 1000 cmc., que la police vient d'affecter depuis le 15 décembre à ses agents. Le motocycliste contrevenant n'a pas l'air fier. L'agent nous aperçoit, une poignée de main. — Ah! ah! c'est la nouvelle 1000 cmc., René Gillet, lui dis-je. — Une fameuse avec laquelle chacun des agents motocyclistes pourra désormais donner une chasse impitoyable. Merveilleuse comme tenue de route. Une diversion, à ce moment-là passe une Salmson: pétarade, échappement libre et vitesse que nous pouvons évaluer au jugé à 80-90 à l'heure. Dans le Bois, c'est bien dangereux. Nous faisons remarquer à l'agent combien la chasse à ces héros de la vitesse sera bien plus profitable que la vérification de papiers à de petits motocyclistes bien sages... surtout, ajoutons-nous avec une pointe d'ironie, avec vos nouveaux bolides! Piqué au vif, l'agent, encore à cali-

JANVIER
14/19. — 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 Michélet (A. C. et M. C. de Marseille).
26. — Concours de régularité (M. C. d'Algérie).

FÉVRIER

2. — Course de Riva-Bella (A. C. Nice et M. C. Roquebrune).
9. — Kilomètre lancé (A. C. Tunisie).
10. — Côte de Morlaas (A. C. Basco-Bernais et M. C. Palois).

Chaque concurrent recevra au départ autant de fiches que le parcours comprend de contrôles, c'est-à-dire 14 fiches. C'est le concurrent lui-même qui devra demander au contrôleur, dans chaque lieu de contrôle, d'introduire sa fiche dans la pendule enregistreuse, et faire fonctionner lui-même le mécanisme. Attention également au départ: l'heure idéale qui est inscrite sur la fiche est officielle, donc aucune réclamation à ce sujet, retard ou avance, peu importe. Les fiches ne seront remises qu'au départ. Une pénalité de 100 points sera appliquée à tout concurrent qui aura devancé, si peu que ce soit, son heure officielle. N'oublions pas aussi de signaler la signature du concurrent devra être lisible et non pas un griffonnage quelconque. Les contrôles sont Raches, Cambrai, Saint-Quentin, Guiscard, Compiègne, Senlis, Gon-

fouchon sur sa machine, rend les papiers au jeune homme éberlué et agréablement surpris. Un coup de kick, et le voilà aux trousses de l'automobiliste délinquant. Quelques minutes après, nous retrouvons l'agent ayant arrêté la Salmson; beau gibier, paraît-il; c'étaient deux soldats sans permission, sans permis de conduire qui épataient la galerie des bébés et des nonnoux promeneurs du bois de Vincennes. — Mais, à combien marchez-vous avec vos nouvelles machines? — Mon cher, nous tenons un facile 120, nous retorque l'agent; peut-être, pouvons-nous faire davantage, mais c'est bien inutile; à cette allure, nous ne connaissons pas un seul automobiliste ou motocycliste qui peut nous échapper, d'autant que les nouvelles René Gillet ont un freinage et une tenue de route qui confine

à la perfection. Et voilà pourquoi nous tenons à faire paraître un document inédit, c'est la façon dont sont faits les essais chez René Gillet. Voici les quatre essayeurs de la maison sur la route de Choisy-le-Roi à Versailles; notre photographe les ayant rencontrés en compagnie d'une B. M. W., voulut savoir quelle heureuse rencontre les avait réunis; un hasard et surtout un esprit sportif très large. Des essais furent tentés entre les René Gillet et la B. M. W., on dit que d'un côté comme de l'autre, on a admiré la marque opposée et surtout leur vitesse respective. Quelle est la plus vite des deux? La question, aussi surprenante que cela soit, reste en suspens. Voilà qui va faire hurler dans notre monde motocycliste. On remarquera que le possesseur de la

B. M. W. n'est ni neveu ni moine que le neveu du docteur Schacht, Directeur de la Banque d'Empire en Allemagne. Curieuse rencontre entre deux industries nationales si différentes et si semblables à la fois. Et puis ajoutons que les Six Jours d'Hiver qui se terminent voit confirmer nos dires ci-dessus...





Une tuile sur le crâne

Agant réussi, après pas mal de privations, à m'acheter une petite moto d'occasion (Motobécane 250 cmc.), il vient de m'arriver une tuile. Le premier jour que j'ai sorti avec pour l'essayer à Saint-Maur-des-Fossés, j'ai perdu mon tuyau d'échappement. Attiré par la pétarade de ma moto, un agent me demande mes papiers. N'en étant encore pas muni (j'avais juste la carte grise de l'ancien propriétaire), il m'emmène au commissariat de Saint-Maur où je me vis dresser quatre conventions : échappement libre, défaut de permis de conduire, de circuler, etc. Ma moto m'a été confisquée et depuis près de deux mois, elle est dans la cour du commissariat, exposée à toutes les intempéries.

Le commerçant qui m'a vendu la moto m'a complètement laissé tomber. Je suis encore bien jeune (19 ans) et conseillé par personne, je ne sais comment me retourner dans cette impasse.

Je ne peux retirer ma moto sans mon permis, et qu'en versant une certaine caution. J'ai été trouver plusieurs Moto-Ecoles qui ne peuvent me faire passer mon permis qu'à condition que j'aie une moto. Je trouve que l'agent a été un peu sévère pour moi. Logiquement, je ne pouvais avoir mes papiers avant d'avoir la moto. D'un autre côté, le mécanicien qui m'a vendu la moto n'est pas très complaisant, j'ai peut-être été un peu vite pour le payer, j'avais réglé ma facture avant de prendre livraison de ma machine.

Je viens donc vous demander si vous pourriez me donner la marche à suivre pour me tirer de ce vilain pas. (Cet accident m'est arrivé le 25 octobre.)

M. MULLER Auguste, Bicêtre.

Assurément, vous vous êtes mis dans une situation difficile, car le règlement prévoit que, quand un conducteur est démuné du permis de conduire, le véhicule est mis en fourrière. Mais pourtant, aucun règlement ne spécifie que ledit véhicule doit être conduit par son propriétaire. C'est dire qu'une tierce personne peut, avec autorisation écrite de votre part, retirer votre machine, si celle-ci est en règle. Vous devez donc : 1° Faire immatriculer votre machine à la préfecture ; 2° Acquitter les droits de circulation ; 3° Avoir une plaque d'identité avec nom et adresse. Ayant fait ces démarches, vous iriez avec un ami, possesseur d'un permis de conduire, au commissariat, vous expliqueriez votre affaire, mais posément. On laissera votre ami prendre la machine, mais il faudra, bien entendu, qu'il la pousse, à cause du silencieux qui n'est pas en ordre. Si le commissariat ne voulait pas vous délivrer votre machine, n'hésitez pas à écrire au préfet.

Oui, vous pouvez

Mon père possède une moto, une P. 105. Il a son permis de conduire, la carte grise et la carte verte à son nom. Je voudrais bien savoir, si moi, possédant mon permis de conduire, j'ai le droit de me servir de la carte grise et de la carte verte qui sont au nom de mon père, car nous voulons nous servir tous les deux de la moto. Si, de cette façon, je ne suis pas en règle, que dois-je faire ? Est-il possible d'avoir les cartes verte et grise en double ?

Naturellement les contributions sont payées. Vous seriez bien aimable de répondre par la voie de votre journal. Abonnés : B. 6842.

Oui, vous pouvez conduire n'importe quelle moto, du moment que vous avez votre permis de conduire. La carte grise est un document de propriété de la machine elle-même et doit suivre la machine

obligatoirement, partout où elle va ; elle justifie la propriété de cette machine, c'est un papier au même titre qu'un acte de propriété d'une maison. La carte verte est également affectée à la machine et non à la personne ; par conséquent, vous pouvez très bien monter une machine qui ne soit pas à votre nom : vous devez avoir sur vous votre permis de conduire personnel, et par suite, la carte grise et la carte verte de la machine que vous montez, que ces deux cartes soient ou non à votre nom.

Rues pour débutants

Nous avons déjà dit qu'il existait à Paris des rues où il était permis, après en avoir fait la demande au Commissariat de Police, de circuler en moto ou en auto sans permis ; nous précisons qu'il faut, dans ce cas, que ce soit en vue d'obtenir son permis de conduire et plus particulièrement pour la moto en vue d'apprendre le maniement de ce véhicule. Donc, toute vitesse ou acrobatie doit être strictement bannie ; voilà que cet exemple s'étend à la province. Aujourd'hui, c'est le Préfet de la Marne qui vient de signer l'arrêté suivant :

Article premier. — Toute personne désireuse de prendre des leçons de conduite, fera parvenir à la gendarmerie de sa résidence, ou celle du professeur de conduite, une déclaration contenant son nom, prénoms, adresse et mentionnant son intention d'apprendre à conduire les véhicules automobiles avec l'assistance d'un conducteur muni d'un permis régulier.

Art. 2. — L'apprentissage ne pourra avoir lieu que sur les voies de communication placées sous le contrôle de la brigade de gendarmerie où la déclaration aura été faite.

Art. 3. — En ce qui concerne spécialement la motocyclette l'apprentissage pourra se faire sans l'assistance d'un conducteur muni d'un permis régulier, mais seulement aux heures et sur les voies de communication indiquées par la gendarmerie locale.

Art. 4. — La déclaration aura une validité de trois mois. A l'expiration de ce délai, les leçons de conduite, en cas de refus de permis, ne pourront être reprises qu'après dépôt d'une nouvelle déclaration.

Happé par derrière

Allant en moto et à ma droite sur une route nationale, j'ai été happé par derrière par une auto venant dans la même direction que moi. J'ai été projeté à terre et ma moto traînée pendant 25 mètres. Après un parcours de 80 mètres, l'auto s'est arrêtée. Les occupants, au nombre de trois, ont voulu faire ressortir que la faute venait de ma part. Ils ont pris mes nom et numéro et sont repartis. J'ai laissé ma moto à l'endroit même de l'accident et j'ai été trouver la gendarmerie qui, d'après les traces de la chute et la traînée de la moto, car étant sur une route goudronnée les traces des roues étaient invisibles, a constaté que la route ayant 7 m. 80, les traces se trouvaient à 3 mètres de ma bordure. Dans ma déposition, j'ai demandé à être indemnisé des dégâts causés sur ma moto, mais ne pouvant fixer le montant sans que ma moto ait été vérifiée par un mécanicien, je n'ai pas fait faire pour les dégâts de constat par huissier. Croyez-vous que j'aurais gain de cause, car je ne suis pas assuré ? Et que dois-je faire dans le cas où cette affaire garderait le silence ? Dans ma déposition j'ai reconnu n'avoir rien de grave, mais le soir, me sentant souffrant, j'ai été trouver le docteur qui m'a fait un certificat comme quoi ayant des contusions multiples et une diminution de capacité de travail d'environ huit jours. Pourrais-je être indemnisé des frais de visite et de la perte de travail ? Si possible, je demanderais une réponse par lettre, moyennant

de payer les frais, soit contre remboursement ou par mandat-poste. FERRÉ, Engomer.

Vous avez fait ce que vous deviez, mais malheureusement la déposition du gendarme ne vous est pas favorable, car elle établit que vous ne teniez pas votre droite. Il est extrêmement regrettable que les traces des roues n'aient pu être relevées. Si le conducteur de la voiture vous a laissé son adresse, écrivez-lui une lettre recommandée. La gendarmerie pourra d'ailleurs vous procurer cette adresse si vous lui avez indiqué le numéro de cette voiture. Il y a lieu de penser d'ailleurs que ce conducteur a avisé sa compagnie d'assurance. Il vous est malheureusement difficile d'établir les torts de ce conducteur, la seule déposition, celle de la gendarmerie, étant fort incomplète et peu favorable.

Cette taxe de luxe

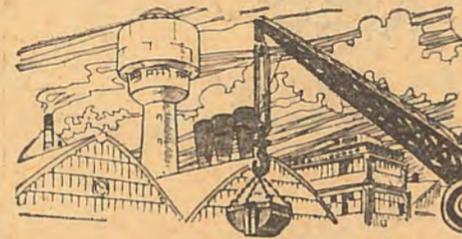
Lorsque, le 28 juin 1929, je me présentai au bureau des Contributions indirectes de mon quartier, place Denfert-Rochereau, à Paris (14^e), pour retirer mon permis de circulation intéressant la motocyclette Gillet 500, que je venais d'acquérir, l'employé qui me reçut me demanda si la machine était munie ou non d'un side-car et était équipée d'un éclairage électrique.

Sur ma réponse affirmative, à ces deux questions, il me dit que : le prix global de l'engin, en état de marche, étant supérieur, a priori à 7.500 francs (limite à laquelle les motocyclettes commencent à être passibles de la taxe de luxe) et bien que le sidecar et l'éclairage aient été imposés de 12 % de la dite taxe, il me faudrait acquitter la différence entre la taxe de luxe et la taxe sur le chiffre d'affaires, soit 10 %.

Une réclamation aux supérieurs de cet employé et malgré un certificat des importateurs déclarant que la machine avait été déjà grevée de la même taxe n'eut aucun résultat. Je dus acquitter la somme de 720 francs réclamée pour cette «ot», de 7.200 francs, afin d'obtenir le permis de circulation (carte verte).

Or, d'une récente conversation avec le concessionnaire de la Gillet d'Herstal, il ressort que j'aurais été victime d'employés du fisc, appliquant le règlement d'une manière ridicule et abusive. Je vous fais juge du fait et vous serais reconnaissant de bien vouloir enquêter à ce sujet, afin de savoir s'il ne serait pas possible de récupérer la somme (avec le fisc on ne sait jamais) indument perçue. Je tiens à votre disposition, le reçu des Contributions indirectes délivré pour ce versement. Henri RANDEYNES.

Nos renseignements à bonne source et favorables pour les automobilistes, nous contraignent à dire que dans ce cas la taxe de luxe était applicable non seulement au sidecar, mais à l'ensemble motosecar. Cela est évidemment ridicule puisque si vous eussiez déclaré la moto seule avec facture à l'appui et que vous eussiez acheté après coup le sidecar, on ne vous aurait probablement rien demandé, puisque le sidecar est ignoré au point de vue de la taxe. La situation est un peu la même que celle d'un automobiliste qui achèterait (hypothèse impossible avec la valeur très basse du prix limite) une voiture, non soumise à la taxe de luxe et qui achèterait une remorque. Nous ne croyons pas que vous soyez obligé de payer alors la taxe de luxe sur tout l'ensemble, sauf si cet ensemble figurait sur une facture globale. Mais la raison et le fisc sont deux choses bien différentes. Le mieux est que vous écriviez au Ministère des Finances de manière à savoir comment le règlement doit être interprété.



à l'Étranger

Après les Six Jours Internationaux 1929... Avant ceux de 1930!

Ce que disent d'...autres Anglais

A la date où paraissait dans *Moto Revue*, un communiqué de M. Cox, inspiré par l'Union des Fabricants Anglais, répondant aux critiques des commerçants allemands, en général, et « B. M. W. »...istes, en particulier, nous parvenait le *Motorcycle* (Londres) du 19 décembre.

Dans les Commentaires occasionnels, toujours si intéressants, et amusants ! de l'inimitable Ixion, nous avons trouvé ce paragraphe : « Mauvaise humeur internationale », qui se rapporte au même sujet, et commente, mais sur un autre ton ! les critiques continentales. Nous tenons à le mettre sous les yeux de nos lecteurs :

Mauvaise humeur internationale... par Ixion

Une bonne partie de la presse continentale crie au meurtre et profère de terribles menaces contre nous, parce que nous, avons gagné les « Internationaux » de 1929.

Quelques lecteurs se souviendront que les très belles « B. M. W. » jouèrent un peu de malchance.

Pour le Trophée (Compétition nationale), Henne et Senius, sur « B. M. W. » et Trapp, sur un sidecar « Victoria » représentaient l'Allemagne.

Pour le Vase (Compétition entre équipes d'usines) l'équipe « B. M. W. » était : Henné, Senius et Baylon.

Elle perdait le vase à cause d'un contrôle secret fait par M. Ebbelwhite, qui les surprit en avance sur leur temps.

Il y a eu des racontars fort méchants sur divers incidents, spécialement au sujet d'une réclamation contre un concurrent britannique.

S'ils ont encore exaspéré les sentiments, ils ne changent pas grand'chose à ce fait principal. Certes ! celui qui perd a beau jeu de critiquer le vainqueur. Reconnaissons toutefois que c'était faire preuve d'une grosse stupidité et d'une inexpérience vraiment flagrante de mettre un seul homme à un poste aussi critique que celui des contrôles secrets.

Nous, en Angleterre, nous connaissons Ebbelwhite. Son honnêteté est aussi apparente que son chronométrage est exact....

Mais, dans une épreuve internationale où les rivalités nationales jouent un rôle, c'était un morceau colossal de la plus belle imbécillité que de ne mettre qu'un commissaire, et un commissaire anglais ! aux contrôles secrets. L'organisation était très mauvaise, et constitue un exemple classique de la faillite d'une

commission purement administrative pour diriger une épreuve à travers une moitié de l'Europe.

Ce que dit le reporter de Motorcycling

Le contrôle secret :

Au sujet du fameux contrôle secret, le seul croquis-nous, qui fut fait (car la voiture de M. Ebbelwhite, comme celle de tant d'autres officiels, ne put assurer son service) voici ce qu'en dit le reporter de « Motorcycling » dans son rapport du 4 septembre :

Il eut lieu, à dix kilomètres du départ, le premier jour, sur une route parfaite, incitant à la vitesse. Aussi beaucoup de concurrents y furent pris.

L'opinion de M. Neher

Voici maintenant ce qu'a dit M. Neher de Genève, qui fut jusqu'à ces temps-ci, car il vient de démissionner, le président de la Commission sportive de la F. I. C. M. au Congrès de Barcelone :

Le chronométrage a été confié entièrement à M. Ebbelwhite. Il précédait l'épreuve pour prévenir les contrôles et leur donner l'heure officielle.

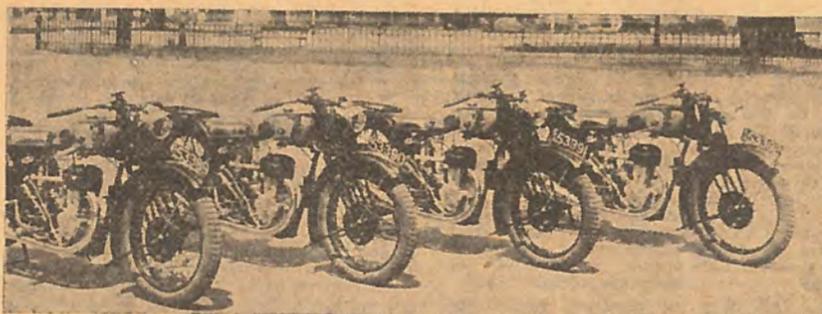
Bien que les chefs de contrôle appartenant aux différents pays traversés n'appliquassent pas toujours les instructions à eux envoyées d'avance de la même façon, et que M. Ebbelwhite n'ait pas toujours pu procéder l'épreuve, le chronométrage a été fait de façon satisfaisante. (C'est l'opinion de M. Neher, tout au moins...)

A la passe d'Etaller Berg

Le communiqué de M. Cox parle de la débâcle allemande à la passe d'Etaller Berg, la plus dure de toutes.

Voici ce qu'en dit le Reporter britannique : « Les « stars » y furent : Miss Foley, Mr Mackle, H. G. Tyrell Smith (tous trois anglais) ; Henne, Santius, H. Rossner (tous trois allemands), et V. C. King. »

Cela ne concorde guère avec ce que nous a dit M. Cox ! parlant de la supériorité des Anglais et de l'incapacité des Allemands sur ce point précis. « Motorcycling » note seulement (où va se nicher l'amour-propre national ? que les concurrents anglais semblent tomber plus gracieusement ! et que les continentaux ont eu certainement raison de mettre des casques, car ils en démontrent fréquemment l'utilité ! ! !



Le lot de Triumph qui vient de partir d'Angleterre pour les services administratifs d'Adélaïde en Australie.

Conclusion : les supprimera-t-on

Nous avons jugé utile de mettre ces commentaires en évidence.

L'organisation des prochains Six-Jours internationaux a été confiée à la France à l'U. M. F. (29 juillet au 3 août).

Le centre de l'épreuve sera Grenoble où les concurrents se rencontreront le soir des deux premières journées.

Le troisième jour, départ de Grenoble pour le Lac Majeur : en Italie et le lendemain, retour à Grenoble par la Suisse et le Col de la Forclaz.

Le cinquième jour, nouveau parcours, partant et revenant à Grenoble où aura lieu le sixième jour une épreuve de vitesse de une heure.

Le grand périodique anglais *Motorcycle*, par la plume d'Ixion, déclare dans l'article cité plus haut :

« En fait, tant d'amertume, d'animosité ont été créées par cette épreuve en 1929 que si l'emploi de méthodes plus saines ne peuvent être garanties en 1930, la F. I. C. M. ferait mieux de supprimer les Six jours internationaux ».

Que le Comité d'organisation français, dont le président est M. Pérouse, sache faire son profit des critiques et des incidents pour éviter les erreurs de ses devanciers.

Il en va, comme on le voit par cette controverse qui a passionné les centaines de mille de motocyclistes actifs anglais et allemands, du bon renom sportif français.

Et nous d'ajouter : les commentaires français de nos quotidiens ont déclaré que c'est la pendule de certaine grande ville qui aurait servi de chronomètre !

Un peu partout

Notre Exportation en Tchéco-Slovaquie

Ce marché extrêmement important pour la motocyclette semble être bien négligé par la France. Alors que l'Angleterre en 1928 a expédié vers la Tchéco-Slovaquie la valeur de 20.753.000 couronnes de motocyclettes, l'Allemagne 10.663.000, la France n'en a vendu que pour 1.631.000.

Il semblerait particulièrement intéressant de faire un effort de ce côté.

Des députés motocyclistes... en Angleterre

M. Frank Owen, membre de la Chambre des Communes pour la circonscription d'Halifax, s'est rendu à la séance d'ouverture de la Chambre des Communes, dans une superbe double-Tubes !

Le Salon Motocycliste de Milan

Le Salon de Milan va s'ouvrir le 12 janvier. Le seul exposant français est « Dollar ».

La Belgique est particulièrement bien représentée par « F. N. » « Gillet » et « Saroléa ».

La plus grosse nouveauté s'annonce comme étant la nouvelle « G. D. » (de Bologne) une 350 cmc. à arbre à came en tête.

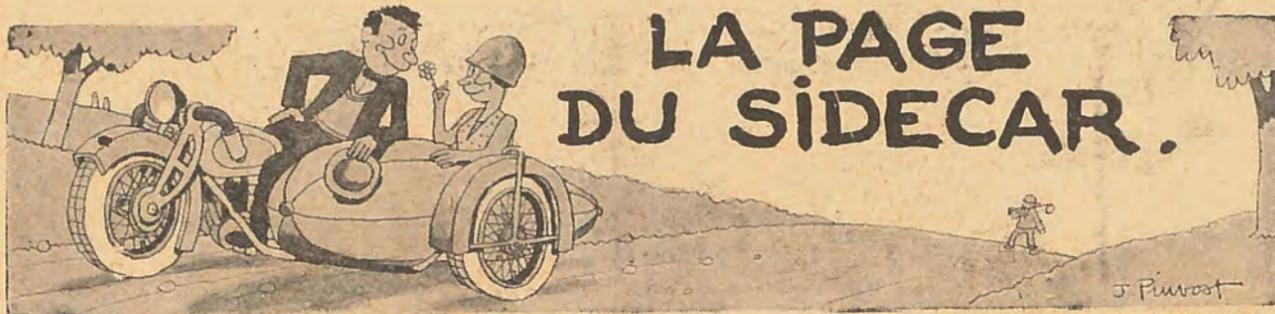
Nous tiendrons nos lecteurs au courant des progrès de la construction italienne.

En Perse !

La Perse commence à s'intéresser vivement à la motocyclette, mais le manque d'argent entrave la réalisation de bien des projets.

La caste des officiers, particulièrement favorisée, semble être le meilleur client à l'heure actuelle.

LA PAGE DU SIDECAR.



A Droite ?

J'ai sous les yeux l'article sur la conduite du sidecar, à gauche ou à droite : il me fait frissonner quand je pense que depuis 7 ans, je conduis un Indian 1917 avec side monté : « A l'Américain » et qu'il ne m'est encore rien arrivé.

1° La route étant légèrement bombée, (légèrement, bien entendu comme le dit M. Cauvert), on ne constate pas un manque d'adhérence et un pilotage pénible — même sur le goudron mouillé.

2° Il vaut peut-être mieux doubler un véhicule avec le sidecar à droite, car la moto étant à gauche, vous voyez l'espace libre, sans quitter la droite ou tout au moins la moitié droite de la route ; et lorsque vous effectuez votre doublage et que vous voulez reprendre la droite, rien ne vous oblige de la faire plus rapidement, que de vous porter à gauche, pour doubler avec un side à gauche. Là, le side à gauche est inférieur, du fait que la route est bien plus visible avec la moto à gauche.

Ensuite le sidecar n'est pas plus rapide qu'une voiture de même cylindrée. La différence se trouve dans les reprises, peut-être ; et rien ne vous oblige de doubler si le terrain ne s'y prête pas, ou que vous n'êtes pas suffisamment gonflé ; attendez un bon terrain. Si vous allez doucement, que le side soit à gauche ou à droite on peut y aller.

3° Il n'y a pas à ma connaissance, dans la région de Grenoble, un Harleye ou un Indian qui ait eu une jambe sectionnée dans un croisement. Bien entendu, si une voiture vous rentre dedans bien franchement, vous êtes amoiché, mais si le même cas se produit du côté du side, il y a bien des chances pour que le passager soit aussi endommagé.

De plus avec le side à droite, vous avez bien plus de place libre, car le cas échéant, le cas se produit souvent en montagne, vous le faites simplement monter, sur un tas de cailloux, sable, ou talus, étant quitte simplement pour un manque de confort momentané.

4° Si vous êtes en panne sur la route, rien ne vous empêche de tourner le sidecar, c'est si léger et ça tourne dans un si petit rayon que l'argument n° 4 n'existe pas.

5° En montagne, les routes sont quelquefois très étroites et ne permettent pas toujours le croisement. L'avantage d'un système du side à droite, vous permet la visibilité en virage à droite, et le side à gauche, visibilité à gauche ; égalité. D'autre part, si vous vous voyez seul, avec un sidecar à gauche, dans un virage à gauche, il ne faut pas prendre votre virage à la corde, car un engin plus rapide pourrait venir derrière vous, sans que vous l'ayez vu ; les virages sont si rapprochés en montagne !

Tandis qu'à droite, vous pouvez virer à la corde sans risque, vous avez la visibilité et si vous accélérez pour tourner autour du side, allez-y.

Le n° 5 est sans fondement. Tous les tuyaux de distributeurs sont assez longs pour parvenir aux orifices de remplissage pour un sidecar monté à droite et cela évite les circonvolutions du tuyau, d'où remplissage plus rapide.

Et pour finir, nous ne passerons pas sur l'avantage qui permet, dans le side à droite, à la passagère de descendre sur la droite de la route, une robe est si vite accrochée, qu'il vaut mieux... monter un side à droite.

La bataille est commencée, *Moto Revue* va certainement y mettre du sien. LEMARDELÉ.

Les indifférents !

Droite... ? Gauche... ?

Je possède un sidecar monté « à droite » de ma moto. Je suis débutant. Je désirerais savoir :

1° Lorsque je vire à droite (côté sidecar), lequel de la moto ou du side a tendance à se soulever ?

2° Même question pour le virage à gauche ;

3° Lorsque je vire à droite de quel côté le passager du side doit se pencher pour faciliter mon virage ?

4° Même question pour le virage à gauche. Enfin, lorsque je double une voiture sur route bombée la moto se trouvant par conséquent en contre bas du side, y a-t-il danger de renversement si je roule assez vite ? La mauvaise position que le conducteur de la moto occupe à cet instant là, et qui donne une très mauvaise impression, est-elle sans danger ?

M. René ROUÏF, Paris.

Quand vous virez à droite, c'est le sidecar qui a tendance à se soulever, à cause de la force centrifuge. Il faut donc faire attention, particulièrement, quand le sidecar est vide.

A gauche, c'est la moto qui a tendance à se soulever, mais à cause de son poids, cela n'est guère à craindre.

Quand vous virez à droite, le passager doit se pencher vers l'intérieur du virage, à gauche vers l'extérieur.

Cette position favorise le renversement, et c'est pourquoi il faut, dans ce cas, éviter de virer brusquement autour de l'obstacle, et reprendre très progressivement sa droite.

La verticale

1° Que penses-tu du sidecar flexible à parallélogramme déformable au point de vue pratique et sécurité pour n'importe qui ?

2° Connais-tu un système ou une combine pratique qui permet de tenir la moto verticale sur une route très bombée.

UN GROUPE DE SIDECARISTES, Dijon.

L'utilité de ce type de sidecar c'est de permettre de virer un peu plus vite ; il est douteux que pour la pratique du tourisme il en résulte un avantage compensant complications, prix et poids.

Non, à moins de rouler au centre de la route. Sinon si vous réglez votre sidecar pour que la moto soit verticale quand vous roulez à droite (à supposer que le sidecar soit de ce côté, votre moto se trouvera dangereusement inclinée quand vous doublerez un véhicule à gauche.

Voyez fabricants

J'ai lu avec grand intérêt l'article de Maurice Henin sur le sidecar accolé à sa 350 F. N. Possesseur, moi-même, d'une M 70 1929, je songeais à monter un side pour les vacances prochaines. Mais comme ma moto, étant du type normal, ne comporte pas de douilles, je me demande si un sidecar monté avec collier ne finira pas par ronger les tubes et ne pourra pas être une cause de rupture. Puis-je accoupler un sidecar sans danger, ou vaut-il mieux que je continue à me contenter d'emmener un passager en tansad ?

MONTANEL, abonné 2805.

Oui, il y a plusieurs spécialistes du montage du sidecar et vous pouvez être assuré que ce mot va en décider l'un ou l'autre à vous donner satisfaction et à nous envoyer un mot pour vous que nous ferons suivre.

A Gauche ?

Faisant du sidecar depuis 1920 (permis moto 1916) et en étant à mon troisième actuellement comme par hasard, ces trois sides ont toujours été à gauche, car ayant toujours acheté d'occasion, j'ai donc pris cet ensemble comme il était, sans y attacher d'importance et j'en ai toujours été satisfait. Voici à mon avis, les raisons valables pour le side à gauche.

Sur route nationale bombée, en tenant sa droite, par suite de l'inclinaison de l'ensemble, la moto écrase le châssis du sidecar.

Avec le side à gauche, au contraire, il est soulagé, facilité de doubler du fait qu'à ce moment la moto prend son point d'appui sur le side, quant à la visibilité la différence n'est pas bien grande.

Maintenant en cas de surprise, pour éviter l'accrochage, le premier réflexe du conducteur dans la plupart des cas est de freiner, ce qui à mon avis renverse un peu la théorie.

Puisque, pour éviter l'accident, il faut faire un à droite brusque et par suite du coup de frein, ceci doit être assez difficile, le freinage de la moto ayant tendance à faire pivoter l'ensemble à gauche.

Quant au passager, à gauche, il est tout de même plus à l'abri et mieux protégé que le conducteur, et il faut déjà que le side en ait pris un bon coup avant d'atteindre sérieusement le passager. Enfin en cas d'usage sur la route, il y a beaucoup plus de facilité, puisque tous les organes réclamant des réglages ou démontage se trouvent sur la droite de la moto.

MOTIER, abonné A. 3645.

Mon avis... à moi !

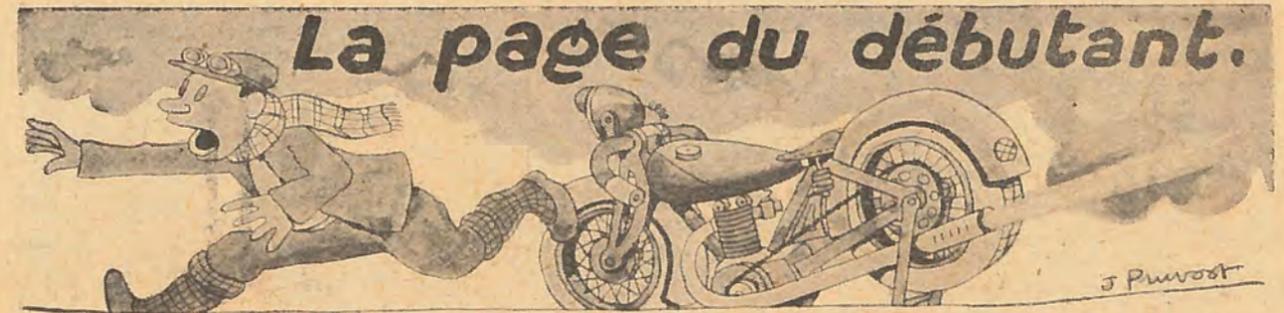
1° Virages. — Il est toujours plus facile de virer le side à l'extérieur que celui-ci soit monté à droite ou à gauche. La seule question réside dans le seul profil de la route. Sur route bombée, le side à droite vire facilement à gauche alors que le side à gauche devra prendre la corde ou virer lentement, mais par contre dans un virage à droite, il est bien rare que la roue d'un side à droite ne quitte pas le sol, alors que le side à gauche vire assez facilement. Sur route moderne, avec virages relevés, le side à gauche n'est pas plus désavantagé que le side à droite. D'ailleurs, avec un side tourisme grand empattement et assez lourd, il est pratiquement impossible de lever le sidecar.

2° Visibilité. — Le side à gauche est désavantagé dans ce sujet. Mais du fait, que le side est sur le milieu de la route, une passagère expérimentée peut très bien faire les signes nécessaires au conducteur.

3° Sécurité. — Sous ce rapport, le side à gauche a le grand avantage. En effet, la partie qui risque d'être accrochée n'est jamais que la partie extérieure du cadre du sidecar, tandis que dans le cas du side à droite, ce sont les membres du pilote qui sont les premiers atteints. Il est, d'autre part, bien clair que les ravitaillements, les petites réparations, les démarrages du moteur, etc., seront beaucoup plus faciles, le pilote étant sur le trottoir que sur le milieu de la chaussée.

En résumé, depuis trois ans que je conduis des sides à gauche tourisme, je ne me suis jamais mal trouvé de cette position alors que j'ai vu bien souvent des sidecaristes gênés par leur position forcée au milieu de la route.

André CATHELINÉAU, Saint-Denis.



Réponses variées à nos jeunes débutants

Une bien bonne...

Je ne suis pas abonné, mais lecteur au numéro. Malgré cela, je possède une fort belle collection de la revue. J'ai 16 ans je voudrais une moto, mais mon père s'y oppose. Non pour ma sécurité personnelle, mais pour celle d'autrui, car prétend-il, à mon âge, on ne voudra pas m'assurer. Malgré cela, j'ai fait quelques économies à l'heure où je t'écris j'ai exactement 730 francs. c'est peu. Aussi voudrais-je gagner quelque chose ! Toi qui sais tout, ne connaîtrais-tu pas un ou plusieurs constructeurs de motos qui auraient besoin de reproduction de plans, calques, dessins, etc. (car je suis dessinateur de mon métier). Ça me ferait gagner quelques sous et hâterait l'achat de l'objet de mes rêves, tu m'aurais rendu un service inestimable dont je te serais reconnaissant.

PIERRE A., Toulouse.

Mon cher petit bonhomme, dis à ton papa que, d'abord, *Moto Revue* l'assurera sans la moindre difficulté aux tiers, à l'incendie, au vol, à tous risques, comme tu le voudras. Dis à tes copains que *Moto Revue* n'exige que d'être en règle avec la loi pour assurer. Ensuite, envoie-nous quelques-uns de tes plus jolis dessins de moteurs, si tu es capable, et on verra après.

Combien de fois le répéter

Mon fils, âgé de 16 ans et un mois, désirant conduire une motocyclette, je lui avais appris moi-même dans un terrain privé ; le trouvant apte à conduire et sur le point de faire la demande pour passer le brevet, je lui avais remis tous les papiers (carte grise, permis de conduire) afin que la machine soit en règle devant la loi.

Rencontré par les gendarmes, ils lui dressèrent contravention pour défaut de permis de conduire : ceci se passait le 13 août.

N'entendant plus parler de rien, je croyais qu'ils avaient compris qu'il faut d'abord apprendre pour passer le brevet, d'autant qu'il fut rencontré à Cysoing, petit village où la circulation est assez restreinte.

Or, aujourd'hui, je reçois deux avertissements par huissier, un pour mon fils, un pour moi, m'indiquant de me présenter devant le juge de paix, le mardi 8 octobre.

Pour ces feuilles, on me réclame 25 francs. Voulez-vous me dire pourquoi ces feuilles m'arrivent par huissier plutôt que par la voie habituelle, et ce qu'il y a lieu de faire pour la contravention. Le droit d'apprendre existe-t-il ?

ROBERT, Cysoing.

L'apprentissage de la conduite d'une moto soulève une difficulté qui n'existe pas pour l'automobile du fait qu'il est naturellement impossible au motocycliste d'avoir à côté de lui une personne en possession du permis de conduire. Il y a des localités où une route est désignée comme terrain d'apprentissage et cela devrait être généralisé. Dans votre cas, vous auriez dû demander au maire de vous désigner une route sur laquelle vous auriez pu donner à votre fils des leçons. Si aucun lieu n'est désigné, ou d'une manière générale, ou par convention particulière, la possession du permis est exigible, sauf pour se rendre à l'examen (dans ce cas,

Vous voulez que nous traitions de tous les sujets pour les débutants et à la fois ; ce n'est guère possible. Parisiens, allez donc les mardis et vendredis au cours de *Moto Revue*, 5, rue Saint-Augustin. Vous y serez reçus aimablement et vous en sortirez instruits.

embarrassé pour le rapport à donner au nouveau pignon.

Quel rapport il faut adopter, ou bien la cylindrée-mètre-roue à respecter pour ce type de moto, afin d'obtenir le meilleur rendement, en puissance, vitesse, souplesse, consommation, sans fatigue anormale du moteur, et sans avoir besoin du secours des pédales.

G. MAILLET, lecteur au numéro.

Il reste encore chez Poincart quelques exemplaires de la Mascotte.

Toutefois il nous est donc bien difficile de répondre exactement à votre question car bien entendu, la démultiplication ne peut être exactement choisie que quand on connaît le diagramme de puissance. Nous croyons toutefois qu'une démultiplication totale de 8 à 1, c'est-à-dire un grand pignon de 40 dents est un maximum. Poincart nous dit que le régime de ce moteur de 54 x 54 et non 55 x 55 est de 4.000 tours : que 42 dents cependant est un maximum essayé en course, mais qu'il n'a pas défendu utilement sa chance avec cette démultiplication : que pour le sport, il employait 48 et pour le tourisme 52 dents pour 12 au moteur. Pour une allure de 40 à l'heure, il correspondait à un régime de 2.700 tours environ qui doit être le régime de puissance maximum de ce moteur.

Aux papas

Mon fils est un abonné depuis quelques années à votre journal et moi-même le lis avec attention et intérêt. Jusqu'ici l'un et l'autre n'avons pas eu de moto bien que depuis longtemps j'en ai grande envie mais j'hésitais toujours car les jeunes gens sont bien imprudents et j'ai tellement peur des accidents ! (ce fils a 20 ans). J'ai actuellement 45 ans et j'ai du vélo depuis l'âge de 12 ans mais j'ai assez de ce moyen de locomotion et je serais désireux d'arriver à une moto ; mes affaires m'appellent à Meudon, Saint-Cloud, Versailles, Marly, Saint-Germain, voyez route et côtes le vélo me fatigue trop à mon âge aussi j'ai recours à votre amabilité pensant que votre rubrique « Page des débutants » voudra bien me donner quelques conseils qui me seront très précieux et dont d'avance je vous remercie.

D'abord une moto 250 cmc. est-elle suffisante pour aller à deux avec tansad ? ou bien vaut-il mieux une 350 cmc. ?

Et pour débuter je ne tiens pas à faire de grandes vitesses, il me semble que 40 à 45 kilomètres à l'heure est bien suffisant ; dans ce cas, est-ce un moteur deux-temps ou un quatre-temps qui est le mieux lorsque l'on veut aller à cette allure raisonnable ?

J'ai l'intention de prendre une 350 cmc. René Gillet, qu'en pensez-vous ? on en dit beaucoup de bien.

M. à Paris.

En principe choisissez une moto assez puissante, car ainsi vous disposerez d'une marge plus grande de sécurité, par conséquent nous vous conseillons une 350 cmc. Le deux-temps est un excellent moteur pour un service comme le vôtre et la machine en question est une des meilleures de ce type. Vous avez raison de préparer sérieusement le permis de conduire. Veillez surtout à la connaissance du code de la route. Le tansad n'est dangereux que si on est imprudent.

Pauvre bougie

Je possède une quatre-temps 350 cmc. Blackburne qui, en prise directe, marche à merveille, mais si je ralentis l'allure tout à coup mon moteur s'arrête. Pour repartir au kick, impossible, il faut que j'attende quelques minutes car si je persiste une détonation se produit. De même à l'arrêt si je veux faire du bon ralenti, mon moteur s'arrête également. J'ai changé ma bougie, mis une neuve (Gillardoni), c'est la même chose. Je serais heureux que vous me renseigniez. Est-ce que l'huile Renault pour voiture est bonne pour moto ?

Merci d'avance.

NIRKEL, B. ab. 3948.

Etes-vous sûr que ce soit la bougie qui soit en cause ? Une carburation trop pauvre ou ralenti pourrait être cause de l'arrêt du moteur. Voyez si en bouchant partiellement la prise d'air avec la main le ralenti est amélioré.

Voyez Poincart constructeur

Après avoir acheté une bicyclette à moteur Mascotte P. S. d'occasion, possédant les caractéristiques suivantes : Moteur P. S. deux-temps 138 cmc. 3,55 x 55. 3.000 tours. M. Sans boîte de vitesse ni débrayage, mise en marche par pédalier, entraînement par chaîne au pas de 12,7 largeur 5 mm. (moteur de multiplié par engrenages, rapport 1, 2, 4) Roues de 650 x 45. Carburateur Amac, pesant en ordre de marche environ 30 kg.

Je l'ai remise absolument à l'état de neuf ; elle sera montée par une personne pesant 68 kg, mais il me manque pour la terminer, 1 grand engrenage pour l'entraînement pour le moteur de la roue arrière et le constructeur n'existant plus et n'ayant pas l'ancienne pièce je suis



Sus à Le Vack

Dessinateur de moteurs de motocyclettes, et vieux motocycliste moi-même, je ne me tiens comme nullement convaincu par les arguments de M. Le Vack sur la quatre-cylindres, que je lisais dans votre numéro du 21 décembre.

Il y a lieu de ne pas oublier que la cylindrée maximum pratique d'une motocyclette ne dépasse pas 500 cmc.

Comme l'on obtient facilement une vingtaine de chevaux avec cette cylindrée, je déclare qu'un moteur de 350 cmc. est largement suffisant pour l'énorme majorité des motocyclistes et que la construction s'orientera de plus en plus vers cette catégorie.

Une cylindrée de 125 cmc. par cylindre comporte déjà des pièces telles que segments, soupapes, clavettes, cames, etc., extrêmement petites et relevant plutôt de l'horlogerie que de la mécanique motocycliste, faite, vous le savez, en vue d'un certain prix de revient.

Je tiens une cylindrée de 750 cmc. comme un minimum pratique pour le quatre-cylindres.

C'est à ces limites que s'arrête la technique automobile.

On n'ignore pas que les quatre-cylindres américaines « Indian », « Henderson », « Cleveland », toutes, au moins 1.000 cmc. ou davantage (jusqu'à 1.300 cmc.).

Je crois, pour ma part, qu'à un véhicule simple, il faut un moteur simple, et que si la clientèle veut à tout prix quelque chose de nouveau, sinon de meilleur ! que le bon vieux mono si robuste et si pratique, il nous faudra orienter nos recherches plutôt du côté du flat-twin, ou mieux encore d'un deux-cylindres deux-temps ne comportant, au moins pas de pièces de distribution minuscules.

Comme je joins à cette lettre mon nom et mon adresse, que je vous prie toutefois de ne pas publier, vous voudrez bien ne pas m'appeler le lâche anonyme, comme vous en avez l'habitude. **ENGINEER-1632.**

En réponse à la page 1580

J'ai très bien remarqué ! et très bien entendu ! M. Dodu ; mais avez-vous bien lu ? Remarque que j'ai employé l'échappement libre sur ma 2 CV, bolide, monstre, seulement pour gravir une montée de 15 kms. de 5 à 8 % à deux personnes avec deux valises et que je ne désirais nullement m'arrêter, contraint par l'échauffement du moteur et attendre assis au bord de la route qu'il refroidisse.

Si vous connaissez un silencieux ultra-efficace n'absorbant aucune puissance, et, par suite, n'occasionnant pas d'échauffement, surtout pour un deux-temps, je serais enchanté de l'employer et avec vous je crierais : vive le silence !

Maintenant, pour la majesté d'un joli paysage, merveilleux, merveilleux ! mais, sur une route étroite, remplie d'ornières, sans parapet, bordée de ravins profonds avec de nombreux virages à très faible rayon (sans parapet toujours), comme c'est le cas en Corse... !

Je conseille à une âme sentimentale et poétique de s'arrêter prudemment pour contempler et rêver à loisir dans le silence d'un très beau paysage.

En route, l'extase pourrait fort bien vous faire glisser sans bruit dans le silence complet et sans aucune pétarade du moteur ! (silencieux merveilleux augmentant la puissance !) jusqu'au torrent qui coule au fond du ravin ; si vous ne vous arrêtez pas en route pour manger des châtaignes sur un très merveilleux châtaignier, vous pourriez vous rafraîchir

les idées dans l'onde pure du torrent et même attraper des bonnes truites réservées aux motocyclistes rêveurs ! **OTTAVI, Marseille.**

Le nouveau Maglum sera moins cher !

En réponse à votre article paru sur le dernier numéro de *Moto Revue*, je vous donne les données exactes pour la construction d'une magnéto-lumière. Je possède un éclairage de ce genre depuis près de trois ans et il ne m'a donné aucun ennui depuis son montage : en voici donc la description : la magnéto est une « vieille France » du type courant pour motocyclettes, l'induit a été bobiné avec du fil de 9/10° deux couches coton ; 30 mètres de ce fil suffisent, un bout de l'enroulement est fixé à la masse de l'induit, l'autre bout au collecteur, la lampe à employer est du type « Yvel Norma 5/6 volts 0 amp. 4, type employé sur les machines Dresch, l'entraînement est assuré par un disque de cuir épais, de 125 millimètres de diamètre portant sur le volant du moteur de 250 millimètres de diamètre, tournant par conséquent de 6 à 8 mille tours minute. J'espère que ces renseignements suffiront aux amateurs désireux de monter un éclairage bon marché.

E. CHAMBEARD, abonné 5040.

Réflexions du Salon

Je tiens à féliciter M. Marc Chauvierre pour son article paru dans le n° 348 de *Moto Revue*, avec le titre de : « Réflexions d'un grincheux » et auxquelles je m'associe bien sincèrement.

J'ai parcouru, visité les divers stands et n'ai pas remarqué beaucoup de nouveautés à ce 2° selon de la motocyclette.

Toutefois, j'ai à signaler l'effort de certains constructeurs à offrir à la clientèle une machine classique à un prix raisonnable.

Motobécane peut être citée parmi ces derniers par la conception de son bloc-moteur 4 cylindres et sa transmission acatène.

Il serait intéressant de connaître la tenue de route et le rendement de ce nouveau-né accouplé à un sidecar.

René Gillet a eu, cette année, l'heureuse initiative d'adapter à la roue arrière, la suspension élastique de son châssis. Ce système rationnel et simple est appelé à donner au pilote un meilleur confort.

C'est un grand progrès vers la réalisation de la moto moderne.

Cette marque est la première, que je connaisse, qui possède sur ses machines le freinage conjugué, lequel freinage ménage le pneu arrière et donne la sécurité au conducteur.

Toutefois ce dispositif n'est posé que sur demande et moyennant un supplément. Pionnier de la moto, le public attend de ce grand constructeur une machine moderne de tourisme, bloc-moteur 2 ou 4 cylindres et transmission par cardan.

M. M. Chauvierre indique : qu'un constructeur invoque que le rendement de la chaîne est supérieur à celui de la transmission par cardan.

Or, les records de vitesse, cette année, ont été pulvérisés par la 750 cmc., de Henné qui pilotait une B. M. W. à transmission par cardan. Après un tel résultat, la transmission par cardan ne peut plus être critiquée.

Les visiteurs du Salon ont eu la joie d'examiner les B. M. W. (compétitions et série) et de s'inspirer de la technique moderne.

La B. M. W. est actuellement la machine la plus moderne du monde, mais dont l'acquisition est seulement permise aux motocyclistes fortunés. Néanmoins, je me permets de demander à B. M. W. de munir sa machine d'une suspension élastique arrière et de roues

interchangeables en vue de permettre aux sidecaristes d'emporter une roue de secours. **ANOIR, abonné B. 1628.**

Célérité commerciale

Ayant eu avec ma boîte de vitesse *Staub*, à effectuer un changement des bouchons de l'embrayage, j'ai été à la maison rue des Acacias, où j'ai été reçu très aimablement. Après examen de mon embrayage, l'on me déclara que pour éviter le bricolage, il fallait changer le boîtier d'embrayage, que je n'avais qu'à apporter ma boîte le lendemain matin et de revenir le soir même la chercher ; et sans me demander plus d'explications, si j'étais ou non sous la garantie (je n'y étais plus depuis plusieurs mois), l'on me déclara que la réparation était complètement gratuite. Je revins à l'heure indiquée et la réparation était achevée. Je crois qu'il est utile, par les temps qui courent de signaler le cas de célérité et de probité commerciale ou plus de conscience professionnelle. — **Abonné N° 817.39.**

Non... illisible !

C'est beaucoup d'honneur que vous m'avez fait d'insérer dans le numéro du Salon les élocubrations rythmées poussées dans mon cerveau surchauffé par les exploits de notre globe-trotter et Moulana qui tapait un bon 50... degrés à l'ombre... au beau pays de Si Mohamed (que Dieu le protège). Mais je vais vous poser une charade à vous tout seul au sujet de la signature mystérieuse.

*Le mystère de l'H.A.NOMPU
Se résout en l'H. A. NONYM...
H. A. étant le patronyme
Et l'auteur restant inconnu...*

*Und hatte Ich nicht *eutsch geschrieben...
Mon écriture à la main pourrait être lisible.
Lâche anonyme abonné. AUBOIS.*

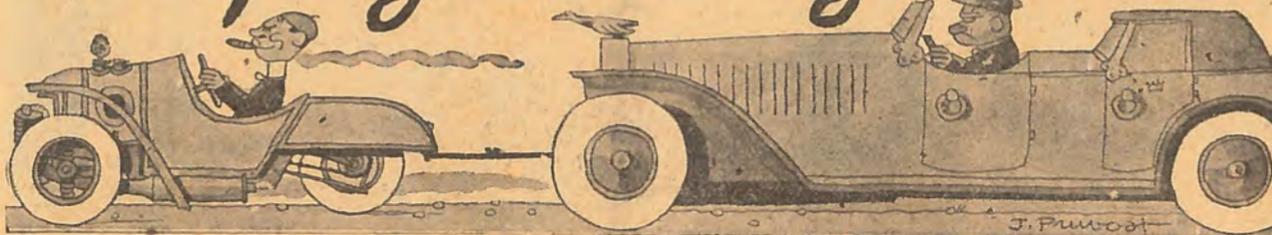
Isolé

Je ne fais partie d'aucun groupement, d'aucun club motoriste, je ne compte pas encore parmi vos abonnés, je suis ce que l'on peut appeler un isolé. Cela ne m'empêche pas cependant de lire *Moto Revue* très régulièrement, et surtout très attentivement. A mon grand regret, j'y ai souvent lu des articles concernant le peu d'enthousiasme que l'on trouve chez les motocyclistes français à faire de longues randonnées sur les routes. Vous dites cela, parce que vous vous basez sur la vie des clubs, mais, parmi les idolés et Dieu sait s'il y en a ! on trouve beaucoup d'amateurs pour les longues randonnées. Je suis de ceux-là, et suis de plus un amateur de grand tourisme, j'ai une Dollar, 500 cmc. bloc Chaise, équipée dans ce but, au dernier cri du jour.

Voici le travail de cette saison : deux voyages Paris-La Baulé, A et R, un voyage en Touraine, avec visite des châteaux de la Loire, un voyage dans l'Orléanais, un voyage Paris-Dijon, A et R., un voyage Paris-Saint-Malo et Granville, trois, Paris-Trouville, A et R., un Paris-Caen, A et R., un voyage Paris-Dieppe Le Havre-Rouen, un voyage Paris-Le Havre-Etretat-Dieppe-Le Tréport-Beauvais, un Paris-Le Mans, A et R., etc., de plus je roule une moyenne de 80 kilomètres par jour, dans Paris, et sa banlieue, étant représentant de commerce. Je peux dire sans exagérer, que je passe la moitié de ma vie sur ma machine. Et il y en a sûrement des milliers dans mon cas.

Notez que je ne suis pas un vieux de la vieille, car je n'ai eu ma machine que dans le courant de l'année 1929, etc... c'est ma première. La foi est une belle chose et la moto aussi !!! **GRANCHER, Paris.**

La page du cyclecar



Le Cyclecar Alcyon

Le moteur du cyclecar Alcyon est le même que celui du Sima Violet. C'est un flat twin (deux cylindres opposés) à deux temps. Les deux cylindres fonctionnent simultanément, les manivelles étant calées à 180°. Les deux pistons arrivent en même temps aux points morts haut et bas, l'explosion a lieu en même temps dans les deux cylindres. Les orifices de transvasement et d'échappement des deux cylindres sont démasqués en même temps. Il est évident que, dans ces conditions, il n'y ait qu'un temps moteur par tour, tout comme pour un monocylindre deux temps, mais d'autre part on a un moteur très bien

équilibré et un espace mort moindre pour le carter.

Certains de ces moteurs sont excessivement difficiles à mettre en route. Comme ce défaut a été complètement corrigé par l'emploi d'un allumage par accus et bobine, il faut en accuser surtout l'allumage. A notre avis cependant, la cause essentielle c'est que la mise en marche n'est pas multipliée et que dynamo ou volant magnétique ne tournent pas assez vite pour donner une étincelle vigoureuse, si nécessaire à un moteur à deux temps. La substitution d'une toupie à la manivelle

permettrait sans doute un départ plus aisé.

Si vous ne nous donnez pas d'indications sur l'âge et le kilométrage de votre cyclecar, il y aurait peut-être lieu de soupçonner une usure des segments ou une ovalisation des cylindres qui affectent la compression. L'étanchéité des pistons et segments d'un deux-temps doit être parfaite : il faudrait s'assurer de la compression de chaque cylindre à chaud, car la vérification de la compression à froid ne signifie pas grand-chose. Il n'est guère probable, en effet, qu'un changement d'un seul numéro de gicleur se traduise par une grosse différence de marche. Êtes-vous sûr, d'autre part, de ne pas exagérer le graissage ?

En ce qui concerne les à-coups violents, ils peuvent venir de préallumage causé soit par les bougies, soit par des arêtes vives, soit par de la calamine.

Et Sandford

Très favorablement impressionné lors du passage dans les épreuves à Lille, par les « Trois Roues » Sandford, je me demande comment il se fait qu'aucune marque de « Trois Roues » n'est représentée dans la région. De ce fait, on en voit très rarement circuler, et moi-même n'aurais pensé le moins du monde à m'intéresser à ce genre de cyclecar si je n'avais été séduit par la marque que je vous cite plus haut.

Faut-il imputer l'absence de ces cyclecars à nos mauvaises routes ? Est-ce là un obstacle à la durée d'un engin de cette sorte ?

Propriétaire d'une voiture 10 HP et recherchant une voiture de petite cylindrée, je m'intéresse donc à la question et je vous serais obligé de me faire adresser toute documentation par des constructeurs de tricylecars susceptibles de donner un bon rendement sur nos routes du Nord. Je crois que Sandford et d'Yrsan sont les maîtres du genre et je recevrai avec plaisir leurs catalogues, notices et prix.

Chez Morgan

Un de nos lecteurs a muni son Morgan de servo-freins avant qui lui ont donné toute satisfaction et il se tient à la disposition de tout constructeur que cela intéresse.

Bravo pour l'essai du Morgan. Je possède le même et ton jugement est impartial. Ce n'est pas comme dans les essais de moto de certains où le « gros défaut » de la machine consiste en la manette d'avance à droite au lieu d'être à gauche, ou des sornettes de cet acabit, mais rien de la direction qui cisaille ou moteur qui crache l'huile, ou roues indémontables en moins de 2 heures. J'ai construit des freins avant à servo pour mon Morgan, qui n'en possédait pas.

La commande est au pied et aussi douce que possible, l'effort à fournir est minime, environ comme pour le débrayage, et on a totalement le contrôle exact du freinage. Si quelquefois cela intéressait un constructeur ?

Allez-y les constructeurs...

Je ne suis pas encore abonné, mais je lis *Moto Revue* depuis longtemps. J'aimerais recevoir des catalogues de cyclecars et de monotraces ; est-ce que vous pouvez avoir l'amabilité de me mettre en relations avec les vendeurs ?

ANTONIO DE SIMOES, rua Nova da Frindade n° 43, Lisbonne.

Encore le Sima Violet

Ayant donné l'impression que le Sima Violet avait des départs difficiles, notre collaborateur a reçu une nuée d'explications. Celui-ci nous dit que puisqu'il y a un double allumage et que les deux pistons marchent ensemble, il suffit de mettre les deux fils à la même bougie pour obtenir une étincelle très forte qui permet de partir facilement sur une patte. Naturellement, il n'est pas ardu de remettre le fil à l'autre cylindre : sans doute, ce correspondant possède une magnéto jumelée.

Pour les G. N.

Une réponse à M. Sabard

Votre demande de renseignements parue dans *Moto Revue* ne portant pas d'adresse, je vous fait transmettre cette lettre par les services de la Revue. Comme vous possédez un G.N., j'ai deux bouchons de roue, en cuivre fileté, servant à maintenir la roue sur le moyeu, ils sont interchangeables et vont à n'importe quelle roue, avec taque à ressort pour les empêcher de se dévisser en route.

Ces deux bouchons sont entièrement neufs. J'en ai deux autres usagés.

J'ai payé ces deux bouchons, il y a un an et demi 27 francs pièce, si cela vous intéresse, je vous les laisserai à 20 francs chaque et je vous donnerai les usagés par dessus le marché.

Je pourrai également vous donner le catalogue des pièces détachées pour cyclecar G.N. **BICHERON,**
53, rue de la Gare, Orléans.

Chez d'Yrsan

Je possède un trois roues d'Yrsan qui me donnerait de la satisfaction si, avec votre aide je pouvais le quérir de son vice qui est de consommer exagérément des pneus. Le pneu arrière s'use normalement ; le pneu avant gauche fait 6 à 7.000 kilomètres, mais le pneu avant droit n'a plus que sa toile après 700 kilomètres. J'ai vérifié et fait vérifier par deux garagistes le parallélisme des roues avant. Je n'ai pas de jeu dans la direction de la barre et je ne sers pas de mes freins avant, craignant qu'ils soient la cause du mal. L'usure est rapide aux vitesses au-dessus de 75 à 50 kilomètres. (Les pneus sont des Englebert 700 x 90.)

Je sais bien qu'il vous est difficile de vous prononcer sans voir la machine, mais je voudrais savoir si ce défaut ne vient pas de la suspension avant ou de la conception du châssis : s'il est commun à tous les d'Yrsan et par suite incurable.

G. GRIMARD,
Prés. M. C., Pau.

Non, nous n'avons jamais reçu de plaintes concernant l'usure rapide des pneus avant de ce cyclecar, et d'autre part la marque de pneus en question est excellente. Il y a nécessairement un ripage et nous sommes persuadés que le parallélisme est défectueux, mais ce peut être le parallélisme vertical par suite d'un mauvais montage des ressorts ou bien d'une fusée faussée. Les bavures sur les sculptures du pneu vous indiqueront d'où cela provient.

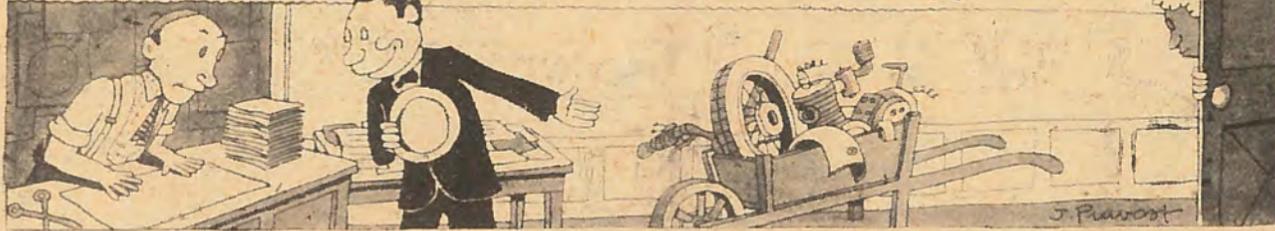
Le Françon et le Monotrace

Un lecteur pose les cinq conditions nécessaires à la « vogue » du cyclecar : on les retrouve toutes dans la Monotrace.

Puis M. Bosson demande la cylindrée du Françon : elle est de 670 cmc. La marque existe encore, je puis faire parvenir à M. Bosson une notice d'entretien de cette voiturette.

P.-A. LEFEBVRE,
Futur membre du M.C. Scolaire.
N.D.L.R. — Pourquoi futur, quand on est aussi actif, ardent.

CONSULTATIONS TECHNIQUES



Catégorie poids plume

Appartenant à la catégorie des poids plume (je ne pèse que 58 kilos) j'éprouve quelquefois certaines difficultés de mise en marche (manque de vigueur dans le coup de kick). Un mécanicien m'a assuré qu'en employant un système d'allumage par Delco, tel que Soubitez en fabrication, cette difficulté serait fortement atténuée, la chaleur et dimension (?) de l'étincelle étant toujours la même, aussi lente que puisse être la rotation du moteur. Avant de faire les frais ou d'échanger ma moto contre une machine moins poussée, pensez-vous qu'un équipement Delco, soit donc allumage par dynamo batterie et bobine, s'accorde bien à une 500 A. J. S. culbuteurs, machine de grand sport en somme ? Je voudrais connaître votre avis à ce sujet. — Tison, Bruxelles.

Il est certain qu'un allumage par batterie et bobine facilite le départ (mais attention de ne pas donner d'avance sous peine de retours énergiques). Toutefois la grosse difficulté c'est de franchir la compression. Avec des machines de ce type nous préférons partir en poussant. Bref un allumage batterie bobine améliorera quelque peu la mise en marche, à l'avantage de permettre des variations plus étendues du point d'allumage, mais néanmoins ne vous dispensera pas complètement de l'effort physique nécessaire par la mise en route. La modification envisagée est d'ailleurs possible, sinon économique. Personnellement nous recherchons plutôt à régler très exactement la carburation et l'allumage, avant de faire des frais sérieux.

Mais nous nous tairons...

Une discussion éclata ces jours derniers sur les vitesses maxima que pouvaient atteindre en palier les deux machines suivantes : 1° une moto Terrot, 350 cmc. culbuteurs, simple échappement, pneus de 27x4 ; 2° une moto Motobécane soupapes latérales 500 cmc. moteur Blackburne, pneus de 27x4 également.

Personnellement, j'ai prétendu que la Motobécane 500 cmc. doit être légèrement plus rapide en palier, une fois bien lancée, que la 350 cmc Terrot. Nous avons donc fait l'essai et, sur un départ lancé et une distance de 1 k. 500 environ, les deux machines poussées à fond ont donné sensiblement les mêmes vitesses avec un léger avantage pour la Terrot 350 cmc.

Cependant, je dois ajouter que la Terrot était absolument au point, bien décalaminée, bien réglée, tandis que la Motobécane 500 cmc dont il s'agit n'a pas été décalaminée depuis longtemps, n'a pas subi de réglage préalable et possède un silencieux très efficace, tandis que la Terrot a fait l'essai avec échappement libre. Tout me porte donc à croire que si la Motobécane avait été dans les mêmes conditions que Terrot, c'est-à-dire aussi bien préparée pour l'essai comparatif de vitesse pure en palier, elle se serait revêue plus rapide que la 350 cmc Terrot culbuteurs ?

J'aime à penser que vous me répondrez en toute sincérité, car il ne s'agit pas là d'une comparaison de marques, mais d'une comparaison technique, puisque les machines ne sont pas de même cylindrée. — BONNAPOUS, Mazamet.

Le 500 cmc. Blackburne bien réglé doit être plus rapide que le Terrot 350 cmc. Normalement, nous pensons que ce dernier permet d'atteindre le 100 et le Blackburne le 110. Rien que le silencieux peut aux grandes allures faire perdre quatre ou cinq kilomètres.

Shimmy...

L'année dernière, j'ai fait l'achat d'une moto deux-temps 250 cmc. qui m'a donné entière satisfaction. Au mois de mars dernier, je l'ai vendue et j'ai acheté une 350 cmc. deux-temps avec pneus de 700x100. Cette machine étant plus lourde, je pensais avoir plus de confort et une excellente tenue de route ; mais, hélas ! à la livraison, je constatai que ma nouvelle moto servait de refuge à plusieurs lous dévorants que je vais vous énumérer :

1° Cette moto sortant de l'usine m'a été livrée avec l'arbre du moteur faussé, donnant un faux-ronn au volant qui était vraiment exagéré ; les deux roues voilées fortement, et la direction était dotée d'un shimmy qu'aurait envié un danseur. Étant sous la garantie, quelque temps après avoir pris livraison de cette machine et parcouru 500 à 600 kms., j'ai mené ma moto à l'usine, à deux reprises différentes ; la première fois, on a redressé l'arbre du moteur au petit bonheur, tant et si bien que, quelques jours après, la tête de bielle se mit à serrer si brutalement qu'elle coincait et arrêtait le moteur d'un seul coup. La deuxième fois que je retournai à l'usine, on me mit enfin mon moteur en état. On me fit gratuitement le travail, qui avait été reconnu défaut de construction.

Depuis ce temps, j'ai parcouru environ 5.000 kilomètres ; au point de vue de marche moteur, je n'ai pas eu de reproches à faire, mais le shimmy a toujours sévi, surtout en bonne route.

Voici les défauts qu'à cette machine, actuellement, et dont j'aurais le désir d'avoir le remède pour les faire disparaître :

1° Quand je roule à la vitesse de 65 à 70 à l'heure (au compteur), ma machine tremble entièrement et donne les fourmis aux poignets. Je ne crois pas qu'elle roule à fond à cette allure. J'ai vérifié les écrous d'attache du moteur, tous sont bloqués ;

2° La direction fait du shimmy sans arrêt, surtout en bonne route plate et unie ; sur le mauvais pavé, je le sens moins ou même pas du tout ; j'ai serré les amortisseurs et le frein de direction, rien n'y fait ;

3° La machine penche fortement à gauche, bien que les accessoires sont répartis d'une façon égale de chaque côté, il semble que la roue AR se couche sous la machine. Les pneus sont gonflés normalement ;

4° Étant en deuxième vitesse, si je pousse un peu, le levier saute : est-ce les vibrations ?

5° Si je donne toute l'avance au moteur étant en palier, et roulant à 50 ou 60, le moteur claque comme si l'avance était trop grande ; si je ralentis, ou à la moindre ondulation, je coupe l'avance pour éviter ce cliquetis, mais je sens que le moteur tire moins bien, mais tourne rond. Le moteur a fait environ 2.000 kms. depuis le dernier décalaminage, j'ai toujours entendu ce claquement ;

6° Mes roues étant voilées, surtout la roue AR, cela peut-il influencer sur la mauvaise tenue de cette route de cette machine ? J'ai parlé de cela à un mécanicien ; il m'a dit que le cadre devait être faussé, et les roues ne devaient pas rouler sur la même ligne. Cette machine ne chauffe pas ; j'emploie comme huile la Mobiloil T. T. ; comme gicleur, j'ai utilisé du 33-34 et 35 ; les résultats sont identiques, sauf pour la consommation ;

7° Mon pneu arrière commence à être usé ; j'ai fait beaucoup de tansad ; que pensez-vous, si je mettais un pare-clous à l'intérieur ?

LEMAITRE Marcel, abonné n° 83.785 (2227).

1° Si les écrous de fixation sont bien serrés, c'est l'équilibrage du moteur qui est défectueux. La vitesse de cette machine ne doit guère dépasser le 70 ou le

75. Les vibrations apparaissent donc vers le régime maximum ;

2° Effectivement, le shimmy fait son apparition sur bonne plutôt que sur mauvaise route. Si, en serrant le frein de direction et les amortisseurs, vous ne l'avez pas fait disparaître, essayez d'équilibrer votre roue avant au moyen de fil de plomb enroulé autour des rayons, à l'opposé de la valve, et recouvert ensuite de chatterton, ou bien d'un bouillon monté sur la jante et sur lequel vous enfilerez des rondelles ;

3° Cela est étrange ; il y aurait lieu de vérifier le cadre ;

4° C'est le verrou de la boîte de vitesse dont le ressort est cassé ou trop faible ;

5° 2.000 kilomètres sans décalaminer, c'est trop. C'est surtout à l'orifice d'échappement que la calamine se forme. Le cliquetis du deux-temps peut avoir des causes multiples et il existe des deux-temps où il est incurable (choc des segments contre les lumières, basculement du piston, détonation due à la forme irrégulière de la chambre d'explosion, etc.). La bougie pourrait fort bien être en cause ;

6° Bien entendu, cela amorce des mouvements latéraux ;

7° L'usure rapide du pneu provient en grande partie du mauvais alignement. Le pare-clous vous permettra d'user votre pneu jusqu'au bout, mais enlève de la souplesse.

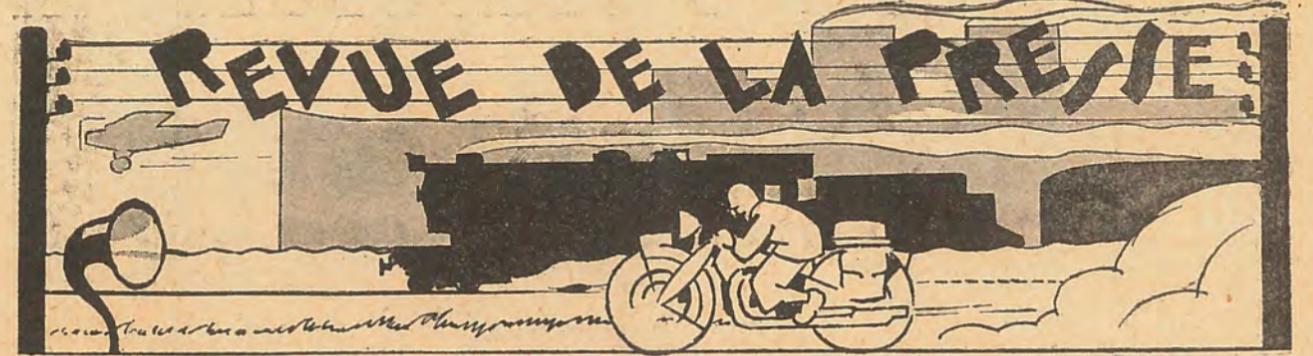
En somme, il est essentiel : a) de faire dévoiler vos roues et d'équilibrer la roue avant ; b) de faire vérifier le cadre ; c) de décalaminer et d'essayer une autre bougie. En ce qui concerne les vibrations, l'équilibrage d'un moteur est une chose délicate et il est difficile de les éliminer complètement, surtout avec une bielle et un piston un peu lourd.

Moteur qui chauffe

J'ai une moto Monet-et-Goyon 147 cmc., modèle 23, avec moteur Villiers deux-temps. Depuis environ deux mois, mon moteur chauffe beaucoup, et au bout d'environ un kilomètre, lorsqu'il tourne normalement, se serre de lui-même, si bien qu'il se bloque presque sur place, et je suis obligé de m'arrêter, vu que je ne peux plus marcher (le mélange est régulier, le point est bon) ; mon moteur a été démonté, décalaminé ; le jeu des bagues est bon. Après avoir tout nettoyé et tout vérifié, j'ai remonté mon moteur, et il m'a refait exactement la même chose ; au bout d'environ un kilomètre, les flasques du carter sont brûlantes, et je sens un terrible frein qui provient de mon moteur.

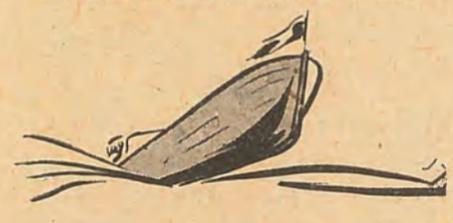
Ne sachant plus d'où cela peut provenir, et ne sachant quoi y faire, je m'adresse à vous pour vous demander le remède à suivre pour qu'il me redonne satisfaction. — M. MÉCHIN, Versailles.

Étant donné que votre moteur est en service depuis plusieurs années, il est permis de supposer que le cylindre est ovalisé, ce qu'indique d'ailleurs la température élevée du carter. Les gaz qui s'infiltrèrent sur les côtés du piston échauffent et chassent l'huile. Il n'y aurait alors pas d'autre remède que le réalésage ou le remplacement du cylindre et du piston. Bien entendu votre moteur doit rendre mal. Quant à l'arrêt brusque, il peut être causé par la bougie. Il y aurait donc lieu : a) d'essayer une autre bougie ; b) de démonter le cylindre et de voir, au moyen d'un compas, ou mieux, d'une jauge micrométrique, si l'ovalisation est sensible. Elle est toujours plus accusée vers le point du cylindre correspondant au milieu de la course.



De l'Auto :

Animosité
Lorsque vous lisez, dans les journaux sportifs européens, que Henry Segrave « brûle » les eaux d'Europe et bat des tas de records avec son canot automobile, voulez-vous bien vous souvenir que celui-ci est un canot américain — un vieux champion — avec lequel son propriétaire pankee, M. W. J. Conners, de Buffalo,



oh! ce n'est pas si grave!

N. Y., a collectionné des tas de trophées. Miss Okeechobee, comme on l'appelait, est l'un des plus jolis bateaux qui furent construits aux Etats-Unis. Segrave l'a baptisée Miss Alacrity. « Quelles calamités ! » va-t-on dire Outre-Manche.

Elle est bien bonne!

Toujours dans Englebert Magazine : Récemment j'ai surveillé le manège d'un nègre qui, le long de l'Atlantic Avenue, à Boston, poussait une brouette vide en suivant un camion Mack lourdement chargé. Ce nègre était de l'Ecole la plus paresseuse du Sud.



encore une victime de l'encombrement.

Tout à coup le camion s'arrêta et le conducteur entra dans un débit de boissons pour s'y rafraîchir. Il y avait assez de place à gauche et à droite du camion pour permettre au gentleman noir à la brouette de passer sans encombre. Mais cela ne frappa pas son esprit. Il s'arrêta, frôla les sourcils, s'assit dans la brouette vide et attendit le retour du conducteur...

Vous la croirez si vous voulez, mais ça fait penser aux « Histoires de chasse » et au « Wagon des fumeurs ».

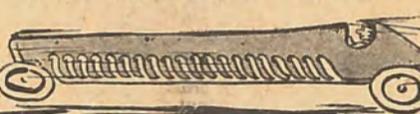
Records du monde

L'Ami du Peuple donne quelques détails sur le « Sylvester Bullet » de Kaye Don en vue de battre le record du monde de vitesse en février prochain. Le « Sylvester Bullet » a été dessiné par l'ingénieur français Coalalen pour la maison Sunbeam.

La puissance de cette voiture sera de 2.000 CV. Les deux moteurs de douze cylindres en V à 50 degrés sont montés en tandem. Chaque moteur est alimenté par quatre compresseurs. Ces deux moteurs sont reliés l'un à l'autre par un arbre dont la vitesse sera de 7.000 tours-minute.

Ce chiffre de 7.000 tours peut paraître formidable et pourtant il n'est rien à côté de celui de 58.000 tours-minute qui correspond à la vitesse de rotation des rouleaux de certains coussinets.

La puissance de cette voiture doit permettre une vitesse de 480 kilomètres à l'heure. A cette allure, les pneumatiques devront faire 2.800 tours par minute, et résister naturellement!



toujours plus fort!

Refaites ces calculs et vous aurez une surprise!

De l'or ! De l'or !!

L'Aérialo déplore que la France reste à l'écart de la compétition.

Nous sommes loin d'égaliser les Anglais, qui préparent actuellement un bolide de 4.000 chevaux, capable de dépasser le 400 à l'heure, pour l'excellente raison qu'aucun constructeur français n'a jamais été incité, ni encouragé, sous quelque forme que ce soit, à étudier une machine-record.

Le Gouvernement français se doit de ne pas se désintéresser d'un tel problème.

Nous avons des techniciens de tout premier ordre pour trahir la question et la résoudre : un Birkighill, chez Hispano-Suiza ; un Lory, chez Delage, ou le génial Bugatti, qui ne laisse à personne le soin de parfaire ce qu'il crée.

Des pilotes, nous n'en manquons pas : Divo, Benoist, Chiron, Williams, et d'autres encore, phalange d'hommes jeunes, ardents

Si c'est vrai, la course vaudra le déplacement.



est-ce qu'ils ne tournent pas assez comme ça ?

« gonflés à bloc », toujours prêts et enthousiastes lorsqu'il s'agit de mener nos couleurs à la victoire.

Divo, que je questionnai à ce propos, me disait toute sa confiance dans l'issue d'une tentative française, si l'on prenait la peine, chez nous, d'établir une voiture pour battre le record de vitesse.

L'argent, c'est le nerf de tout, d'autant que l'étude et la construction d'un engin capable de rivaliser avec celui de Segrave, vont chercher certainement plusieurs millions.

Cette somme est-elle si difficile à trouver à notre époque où l'on brasse tant d'argent, bien souvent, hélas, à des fins inutiles !

Si les constructeurs attendent que l'Etat leur accorde des subventions dans ce but, ils peuvent toujours s'attacher une gamelle, comme dit l'autre.

Le futur Grand Prix d'Indianapolis

Dans un interview publié par l'Auto, M. T. E. Myers vice-président de l'Indianapolis Motos Speedway déclare :

« Je suis sûr d'avoir une équipe Bugatti, une équipe officielle j'ajoute. Sans doute, Indianapolis servira de course de début à la nouvelle seize cylindres quatre litres Bugatti,



que de coureurs!

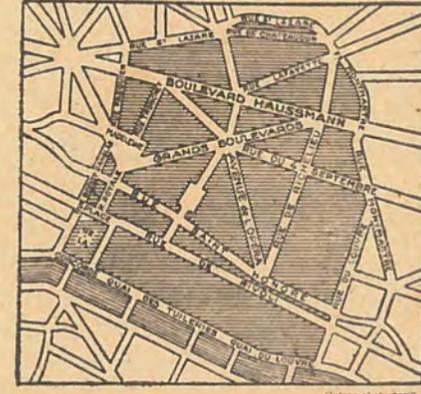
qui, pour ce qui est du poids, rentre fort bien dans les spécifications du règlement. La seule modification que devra subir cette voiture aura trait aux soupapes, puisque nous exigeons un maximum de deux soupapes par cylindre.

« Par ailleurs, nous avons présenté certains autres coureurs susceptibles de se faire établir des voitures rentrant dans notre règlement. D'Italie, je rapporte des certitudes fort agréables : les meilleurs conducteurs italiens feront le déplacement ; ce sera sans doute Alfa Romeo qui construira les voitures.

« J'aurai aussi des Mercedes, mais l'équipe ne sera pas constituée par la maison elle-même ; il s'agit d'un team d'amateurs.

« Enfin, je compte sur une participation anglaise, avec des Bentley.

STATIONNEMENT INTERDIT



Le quadrilatère B-D est probablement interdit aux véhicules de stationnement plus d'une demi-heure à partir du 15 janvier.



LES BONNES ADRESSES

Belle promenade

Je vous joins une photo prise au Fort de l'Ecluse, près de Bellegarde, photo que j'ai prise cet été au cours d'une randonnée faite à deux motocyclistes et dont voici l'itinéraire : Montluçon, Lyon, Belley, Bellegarde, Saint-Julien-en-Genevois, Genève, Nyon, St-Cergue, Morez, Besançon, Vezoul, Epinal, Nancy, Troyes, Montargis et Montluçon. Promenade superbe qui s'est très bien terminée. Je vous réclame un essai de la 500 A. G. T. type Record Kœlher Escoffier. Picot, Montluçon.

(C'est le document paru dans notre dernier numéro).

Sur la R. N. 32

Désireux d'apporter ma contribution à votre initiative, je me permets de vous signaler l'adresse d'un mécano des plus consciencieux qui m'a pris pour une révision totale de ma Terrot 250 cmc. quatre-temps, la modique somme de 125 francs. Moteur, boîte de vitesse, moyeux, direction, freins, magnéto, dynamo, tout a été démonté, vérifié, rodé, nettoyé, graissé, remonté et remis au point d'une façon parfaite. Pièces échangées au prix du tarif. Au moment où beaucoup de motocyclistes songent à faire reviser leur machine, c'est, je crois, une adresse intéressante. Il s'agit de M. Dumez, 35, rue de Paris, à Verberie (Oise). C'est un enthousiaste de la moto. Agent de Terrot, Automoto, O. S. A. Liberty, Moto-confort, etc., et qui réserve le meilleur accueil aux motocyclistes qui le visitent. Réduction de frais de garage aux membres de la L. N. M. et même garage gratuit en certaines circonstances. Bonne adresse à retenir sur cette route si passante.

J'espère que vous voudrez bien insérer ces renseignements qui pourront rendre service à bien des motocyclistes de la région ou de passage sur la R. N. 32. — F. C. abonné 371.

Poussez jusqu'à Sornac

Pour les bonnes adresses, je vous signale : à Bourges le meilleur restaurant à prix abordable est le buffet. Prix fixe et à la carte, rien du coup de fusil. Bons vins du pays.

A Ussel, rien d'intéressant, mais par contre à quelques kilomètres d'Ussel par route bonne et agréable : Hôtel Beaudeveix tenu par Mme Clidière à côté de l'Eglise à Sornac (Corrèze). Pour 19 fr. 50 par tête nous avons eu chacun : Dubonnet à l'eau, pâté de cochon, rognons à la sauce, chacun sa truite au beurre, civet de lièvre (copieux), poulet rôti, cèpes au beurre (copieux) chacun une demi-grive sur canapé, confiture de cassis de la maison, gaufrettes, vin ordinaire, café et Cointreau !! N'est-ce pas un record pour de la bonne cuisine? Que les ligueurs excursionnant en Corrèze fassent un détour par Sornac, ça en vaut la peine, il me semble. BRAJADOUX, à Paris.

Cure de rajeunissement

Je me fais un plaisir de vous envoyer l'adresse d'un mécano pour en faire profiter les lecteurs de *Moto Revue*.

Il s'agit de M. René Egret dit « Lago » qui vient d'ouvrir magasin et atelier à son compte, 8, rue Kléber, à Troyes (Aube).

J'ai fait reviser mon moteur 175 cmc., décalaminage complet changement de segments, rodage, nettoyage, réglage, magnéto et carburateur pour 67 fr. 50 ; travail irréprochable, c'est une véritable cure de rajeunissement qu'a subie mon moulin. De plus, il a vidangé la boîte de vitesse où j'avais mis du suif sur le conseil d'un copain. Quelle blague ! Il était temps qu'on s'en aperçoive.

Je serais reconnaissant à *Moto Revue* si ces quelques lignes pouvaient récompenser cet artisan honnête et laborieux. P., à Luyères.

La Participation

Je tiens à apporter ma quote-part dans l'établissement d'une liste de bons hôtels où les motocyclistes ne soient pas considérés comme des clochards en quête d'un asile.

A Orbey (Haut-Rhin), entre les Trois Epis et le Lac Blanc, Hôtel Auguste Bech, propreté irréprochable, très bonne cuisine, chambres à 2 lits : 20 francs ; repas très copieux : 12 francs.

Lure (Haute-Saône). Hôtel de la Pomme d'Or, confort moderne, remis à neuf, bonne cuisine, même prix que ci-dessus.

Cambrai (Nord). Buffet, Hôtel de la Gare, confort moderne, chambre 2 personnes : 15 francs ; repas : 10 francs.

Je vous signale, en outre à titre documentaire, quelques hôtels belges. A Bruxelles, Hôtel Midi Palace, boulevard Jamar, près la gare du Midi, confort moderne, hôtel remis à neuf, chambre à 2 personnes : 22 francs belges.

A Anvers, Hôtel Verlaert, place Saint-Jean, chambre 2 personnes : 15 francs belges ; repas simple : 7 francs belges.

Philippe W..., à Neuilly-sur-Seine.

Promesse tenue

Veillez prendre note d'une bonne adresse, pour réparations, d'un as de la panne pour moto, sans négliger pour ça sa valeur pour panne d'auto : « Maison Bonningue, garagiste, rue de Paris, sous-agent Citroën, à Ecouen (Seine-et-Oise) ».

Beaucoup de motards ont eu affaire à lui avec promesse en quittant de faire part à *Moto Revue* de son bon accueil et de son bon travail, mais ils oublient vite, car je ne vois pas dans vos colonnes son nom.

Abonné 3528 A. M. Bonningue est inscrit sur nos répertoires depuis quelque temps déjà.



Dans les clubs

Au M. C. Seine

Au cours de sa dernière réunion, le Comité du Motorcycle Club de la Seine a élaboré son calendrier pour l'année 1930.

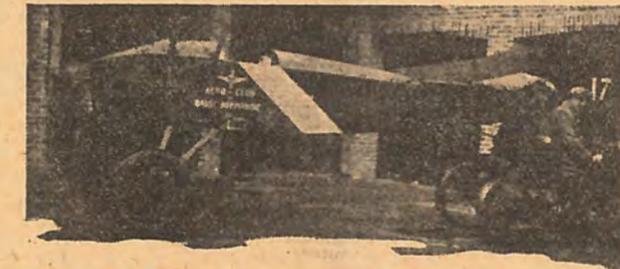
La première épreuve de la saison aura lieu le 8 février prochain où les sociétaires se rendront dans les grands Salons Edouard, 33, rue Manin à Paris, pour assister au banquet annuel du Moto-Club de la Seine. Le prix a été fixé à 40 francs tout compris, par personne. A l'issue du banquet aura lieu un bal de nuit et au cours de ce dernier, il sera procédé à l'élection de la Mascotte du Club. Les adhésions sont reçues chez M. Thuelin vice-président, 11, avenue Simon-Bolívar à Paris, ainsi qu'à toutes les réunions de la Société au Siège social, 19, boulevard Beaumarchais à Paris. Pour la saison de plein air, de belles sorties touristiques auront lieu tous les dimanches, sous la direction du capitaine de route, M. E. Maire. Pour les épreuves sportives, le Moto-Club de la Seine organisera quatre courses dans la saison. Devant le succès remporté l'année dernière lors du Rallye Paris-Reims, le Comité a décidé de l'organiser à nouveau cette année ; ce dernier aura lieu le 18 mai prochain et le règlement sera sous peu à la disposition des concurrents. Au cours de cette épreuve sera mis en compétition un Challenge d'une valeur de 2.000 francs offert par M. Borodon, président du M. C. S. Tous les motocyclistes désirant bénéficier des avantages offerts à nos membres sont priés d'assister à la prochaine réunion qui aura lieu le vendredi 17 courant à 21 heures, au Siège social, 10, boulevard Beaumarchais à Paris.

élus. Le Bureau se trouve ainsi constitué : Président : Guy Ledoux-Lebard (Médecine); vice-président : André Mennesson (Janson de Sailly); secrétaire : Robert Pascal (Hautes Etudes Commerciales); trésorier : Yves Ledoux-Lebard. Administrateurs : Michel Deloge (Beaux-Arts); Henry Reboul, Bernard Calmon

le samedi 11 janvier à 21 heures, au siège, café de la mairie, Asnières. Ordre du jour : compte-rendu moral et financier de 1929, renouvellement du bureau, questions diverses. Le banquet du club aura lieu le 8 février dans les salons du Soleil d'Or et sera suivi d'un bal de nuit. Il sera présidé par M. Billiet, maire d'Asnières, assisté de M. Pierre Michaux, vice-président du conseil général et sûrement, de M. Blacque-Belair, député d'Asnières.

ASSURANCES MOTO REVUE

Nous rappelons que toute demande d'assurances (moto ou voiturette) apostillée par le président ou le secrétaire d'un club donne droit « pour la caisse du club » à une ristourne de 10 0/0 du montant global de cette assurance dès le versement à notre caisse des assurances ou sur bordereau établi en fin de mois après entente avec le trésorier du club intéressé.



L'Aéro-Club de Basse-Normandie a adjoint une section de motocyclisme dont l'utilité s'est fait nettement sentir : convoyage d'un avion

Au Moto-Club de Nice

Tout vient à point à qui sait attendre. Le doyen des clubs de la Côte d'Azur, de par son ancienneté a bien du tirage depuis quelques temps ; admettons cependant qu'un épurement au sein du Conseil d'administration devenait nécessaire. Il informe en effet que M. Verdy ne fait plus partie du M. C. N. à aucun titre, et que *La Revue des Sports Mécaniques* n'est plus le journal officiel du dit club.

Ces deux décisions ont leur effet à dater du 17 décembre dernier. A quand la fusion des clubs niçois, nous demandé-t-on à plusieurs reprises ? L'Union Motocycliste de Nice semblerait un titre bien en place.

NOEL.

Aéro-Club de Basse-Normandie

L'Aéro-Club de Basse-Normandie actif très vient de former une section motocycliste et a l'intention, cette année, de constituer l'aviation et la motocyclette comme deux branches sœurs, l'une complétant l'autre. Dès maintenant ce groupement a déjà acquis un sidecar qui au moyen d'un support à rotule peut dorénavant remorquer les zincs jusqu'au terrain de départ. Nul doute que M. Kuhn, secrétaire de ce « bi-club » n'ait grand succès chez nos Normands à Lisieux.

Dans la T. C. R. P.

Amicale Motocycliste et Automobiliste des Transports

Une série de nouvelles adhésions a marqué la première quinzaine de janvier.

Nous nous en montrons très satisfaits, car ceci prouve la vitalité de l'Amicale dont le nombre d'adhérents dépasse la soixantaine en dix mois ; chiffre qui sera certainement augmenté, car l'année commence seulement. Ce qui est à noter, surtout, c'est la franche camaraderie qui règne parmi ses membres, le vendredi soir à la permanence.

Le Comité de l'A. M. A. T. a fixé la date de l'Assemblée Générale pour le 24 janvier à 21 h. au siège social : « Café des Sports, 132, av. de la République, à Paris.

Moto-Club de Montrouge

Le Moto-Club de Montrouge nous informe du changement de son siège social. Pour tous renseignements, adhésions, sorties, épreuves, assurances etc... s'adresser à la permanence, 108, avenue d'Orléans, à Paris. Réunions hebdomadaires le mardi soir à 9 heures, café de la Rotonde, 9, place de la Porte d'Orléans.

Moto-Club des Scolaires

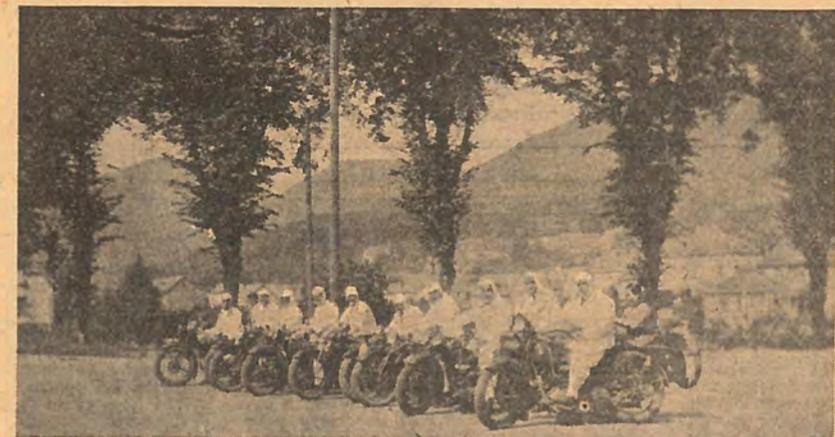
La séance d'Assemblée annuelle du Moto-Club des Scolaires a eu lieu le jeudi 9 février. Le Bureau sortant a été réélu à l'exception du vice-président Hamel, que les obligations du service militaire empêchent de participer à la vie du club en tant que membre actif. Il a été remplacé à l'unanimité des voix par André Mennesson (Janson de Sailly).

Enfin, en conformité avec les statuts 4 administrateurs ont été

(Janson de Sailly); Jacques Moreau (Pharmacie). Après approbation des comptes de l'exercice 1929, la séance est levée et l'on se donne rendez-vous pour le jeudi 16 janvier. Robert PASCAL.

Elan Motocycliste Asniérois

L'assemblée générale annuelle aura lieu



Le M. C. de Strasbourg avait délégué récemment ses acrobates pour un gymkhana à Niederbronn-les-Bains.



Le Carnet va être complet



SUD-EST

- Albertville. — Rest. av. ch. : Pension Bonvin, à Conflans + (M. Roche, à Paris).
- Anost (S.-et-L.). — Restaurant : Auberge Duvernois (M. Saintes-prix, à Montrouge).
- Bagneux (S.-et-M.). — Rest. av. ch. : Hostellerie du Loing (M. Ledi, à Paris).
- Baume-les-Dames. — Restaurant : Rest. de l'Union, Place de la Loi (M. Krantz, à Neuilly-Plaisance).
- Carqueiranne (Var). — Rest. av. ch. : Hôtel des Salettes (M. Onde, à Bron).
- Chalon-sur-Saône. — Rest. av. ch. : Royal Hôtel + — Restaurant : Restaurant Central, 7, rue de la Gladielle (M. Salvan, à Paris).
- Cogolin (Var). — Rest. av. ch. : Hôtel Cauvel (M. Onde, à Bron).
- Mandelieu (Alp.-M.). — Restaurant : « Lou Miradou » Boissaton (M. Onde, à Bron).
- Montélimar. — Restaurant : Rest. de la Croix d'Or (M. Georgin, à Paris).
- Moulins. — Rest. av. ch. : Hôtel des Messageries, Place du Marché + (M. Malaurant, à Paris).
- Neuvy-s.-Loire. — Rest. av. ch. : Hôtel de la Gare. (M. Ledi, à Paris).
- Nice. — Garage auto : Grand garage de la Promenade des Anglais 3, 5, 7, rue Cronstadt, Malhis, Lancia, Minerva.
- Saint-Yan (S.-et-L.). — Rest. av. ch. : Hôtel de l'Univers, M. Desgranges + (M. Cluzel, à Bourbon-Lancy).

- Santlieu. — Mécanicien : Hartmann, Terrot (Abonné 4716).
- Savigne (Hautes-Alpes). — Rest. av. ch. : Hôtel de la Gare (M. Onde, à Bron).
- Vichy. — Rest. av. ch. : Hôtel de la Providence (M. Guilliot, à Cesson).
- Villeneuve-les-Avignon. — Restaurant avec chambres : chez Raymond (Brasserie) (M. Salvan, à Paris).
- Villeneuve-les-Avignon. — Restaurant avec chambres : Chez Raymond (Brasserie) (M. Salvan, à Paris).
- Besançon. — Mécanicien : Cottet, 29, rue de Vesoul.
- Cravant (Yonne). — Restaurant : Auberge de la Renaissance, sur la route Nationale (M. Gatheron, à Meudon).
- Grenoble. — Restaurant : Restaurant La Boulangère (M. Delpent, à Paris).
- Nice. — Mécanicien : Murair, 9, rue Honoré-Sauvan (M. Thuillier, à Saint-Rambert).
- Roanne. — Rest. av. ch. : Hôtel de la Poste + (M. Delpent, à Paris).
- Bagnaux-s.-Loing. — Hôtel restaurant des 2 Marronniers, à Glandel, Cervière (Hautes-Alpes). — Restaurant. Café des Chasseurs Alpins. (M. Ondé à Bron).
- Essonnes. — Restaurant : Café restaurant de l'Espérance, 48, rue de Paris. (M. Lenoir à Paris).
- Santlieu. — Rest. av. ch. : Au Petit Marouery. (M. Georgin à Paris).
- Vichy. — Rest. av. ch. : Grand Hôtel du Globe. (M. Ledi à Paris).
- Yssingeaux. — Rest. av. ch. : Hostellerie du Lignon au Pont-de-Enceinte. (M. Chavanne à Saint-Chamond).

Mise au point

Sauvages et Fédérés

La Fédération Motocycliste de Vaucluse vient de se créer. Cette fédération groupe tous les clubs du Vaucluse, affiliés et non affiliés, qui s'entraideront pour l'organisation de leurs épreuves.

Tous les clubs du Vaucluse, sans exception, ont adhéré à cette fédération ; huit sur dix ne sont pas affiliés à l'U. M. F.



les sauvages.....

Tous les petits clubs non affiliés, les Sauvages, comme les appelle *Moto Revue*, connaissent les difficultés qu'il y a pour organiser une épreuve sportive. Difficultés pécuniaires principalement et impossibilité d'avoir des vedettes parmi les concurrents. Les Gaussergues, Boestch, Oilter, Durant, Hommaire, Eddourra, enfin tous les coureurs de classe ne participent pas à de telles épreuves.

Au cours d'une épreuve officielle j'ai pu approcher Boestch, Paulo pour les familiers, et lui demander de participer à une épreuve de Sauvages. « Mille regrets, me dit-il, les règlements de l'U. M. F. me l'interdisent : ma maison également, ne pouvant faire de la publicité sur de telles épreuves : ce n'est pas intéressant pour moi. » Il avait parfaitement raison. Voir articles 178 et 193 des règlements de la F. I. C. M.

Pourquoi ne pas faire de la publicité sur les épreuves officielles ? Parce que le chronométrage est effectué avec des appareils plus ou moins précis et par des personnes plus ou moins compétentes, va-t-on me dire, et surtout parce que ces épreuves ne sont, soumises à aucun contrôle. A quoi je proposerai la solution suivante : (Il ne faut pas voir dans ce qui suit une offensive contre l'U. M. F. mais simplement la volonté de petits clubs de vivre et de développer le motocyclisme dans les petites localités et dans les campagnes).

Créer, dans chaque département par exemple, des Fédérations ou Districts formés par les dirigeants ou des délégués des clubs du département. Affiliés ou non. Ces districts auraient pour but : de nommer des chronométrateurs et des Commissaires, peu ou pas rétribués (On peut très bien trouver parmi de vrais sportifs, des personnes compétentes qui rempliraient ces fonctions consciencieusement, j'en connais pour ma part assez).

Voulez-vous...?

Mardi 21 janvier : moteurs et chaînes.
Vendredi 24 janvier : freins.

Puisque nous voici arrivés bientôt en fin d'hiver, que le printemps s'offre à nous sous forme de journées splendides, il faut penser à remettre en état votre fidèle moto, d'autant plus que pour cette année vous vous êtes promis de belles et longues promenades. Toutefois, un point noir à l'horizon, vous savez évidemment que votre machine est parfaite, que sa construction ne laisse rien à désirer, qu'elle vous a rendu de grands services l'année passée, mais vous avez peur de gâter le plaisir de promenades à venir par une panne si bénigne soit-elle.

Et vous autres, qui n'avez pas encore fait vos achats et qui avez fait des économies

Les chronométrateurs opéreraient avec des appareils achetés par le District, et munis d'un certificat de première classe d'un observatoire national. Les commissaires délégués veilleraient à la régularité de l'épreuve.

Publier dans la presse les résultats techniques avec le nom du pilote, la marque de la machine, et le temps réalisé. Ces résultats toujours précédés de la mention « Epreuve officielle sous le contrôle du District de X... »

De tels résultats, me semble-t-il, ne seraient pas fantaisistes, et n'enlèveraient aucune valeur aux épreuves officielles.

De plus, les agents régionaux des diverses marques de motocyclettes pourraient faire de la publicité sur ces épreuves, qui, du fait, qu'elles se déroulent dans la région même, donneraient encore plus de poids à la publicité. Tous les coureurs-amateurs ont des machines qui leur appartiennent et des machines vendues dans le commerce. Le public verrait ainsi lui-même dans les épreuves ces machines, la façon dont elles se comportent et dans les résultats techniques les performances qu'il est possible d'accomplir.

Naturellement, dans de telles épreuves, il ne faudrait pas envisager de battre des records nationaux ou internationaux. Cet honneur serait réservé aux épreuves officielles.

Il me semble que cette solution serait un bon moyen de diffusion du motocyclisme.

Certes la publicité sur les Grands Prix de l'U. M. F. ou sur la journée des Records est efficace, mais elle perd beaucoup de sa valeur du fait qu'il n'est pas possible à tout le monde de se rendre à Montlhéry ou à Arpajon pour y assister. De plus les machines qui courent ce genre d'épreuves, sont tout à fait spéciales, et il n'est également pas permis à tout le monde d'en posséder.

Quelles sanctions l'U. M. F. prendrait-elle contre les coureurs licenciés qui prendraient part à une épreuve de Sauvages organisée de la façon susnommée ? Pratiquement aucune. Il existe plusieurs Durand qui ont des Terrots, comme il peut y avoir plusieurs Boestch qui ont des Magnat-Debon. Je ne vois pas comment on peut appliquer les articles 178 et 179 de la F. I. C. M.

Voici un fait véridique, assez édifiant sur la vitalité des clubs « Sauvages » :

L'Auto-Moto-Club du Thor (Vaucluse), dont je suis membre, organisa le 12 mai 1929 une course de côte. Le Président d'un important club fédéré, qui avait notre localité sous



pourquoi ne vous affiliez-vous pas ?

sa zone d'influence nous montra une lettre de l'U. M. F. qu'il venait de recevoir. Par cette lettre l'U. M. F. interdisait à tous les coureurs licenciés de participer à notre épreuve !

Elle se déroula quand même, et chose remarquable, ce fut le Président de cet important club fédéré qui fut un des chronométrateurs. Plus de la moitié des partants étaient licenciés. Aucune sanction ne fut prise contre eux, et pour cause ! Autre remarque très intéressante : le même jour se déroulait à environ 100 kilomètres de là une épreuve officielle. Epreuve officielle : 90 partants. Epreuve officielle : 20.

Si vous demandez à un club de Sauvages : Pourquoi ne vous affiliez-vous pas ?

Invariablement on vous répondra de cette façon :



.....et les fédérés

Quels sont les avantages ? aucun. Nous ne pouvons avoir que des inconvénients. Pour avoir une recette suffisante, et pouvoir doter nos épreuves sportives, nous choisissons des dates qui correspondent à nos fêtes locales. Ces dates peuvent nous être refusées (art. 102 des règlements de la F. I. C. M.) : « Aucune manifestation sportive ouverte ne pourra être organisée dans un pays sans un permis d'organisation délivré par l'U. M. F. intéressée. Cette U. M. F. peut refuser de délivrer un permis sans être tenue de faire connaître ses motifs. »

Pour organiser une épreuve fermée, nous ne sommes pas assez nombreux ; pour une épreuve ouverte, il nous faut des chronométrateurs officiels, coût, dans le Vaucluse par exemple, plusieurs milliers de francs. Toutes nos cotisations ne suffisent pas à payer les chronométrateurs. Impossibilité à nos coureurs débutants de participer à l'épreuve ; et, ils sont nombreux. Seuls les clubs puissants ont des avantages à s'affilier, la question pécuniaire ne les gêne pas outre-mesure.

Réponse, Messieurs de l'U. M. F. ?
Si la situation demeure telle qu'elle est, l'avenir du Sport Motocycliste n'est-il pas menacé ?

Une entente entre l'U. M. F. et les Sauvages ne serait-elle pas possible ? Sinon ce sera comme en ce moment un genre de concurrence où le pot de fer se heurte au pot de terre, mais ce dernier peut devenir gros, très gros. Et alors ?

La Fédération Motocycliste du Vaucluse travaille activement à ce sujet. Nul doute que d'ici peu elle trouve une excellente solution.

MONTARD

Secrétaire général de l'A. M. C. du Thor (Vaucluse)

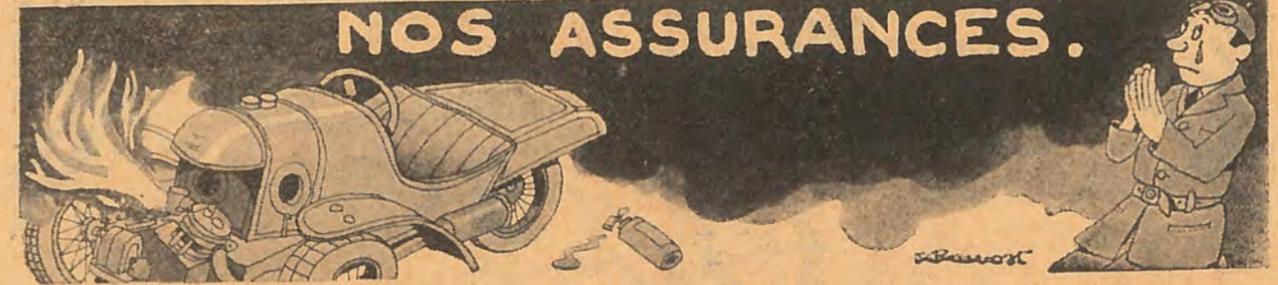
pour vous offrir, cette année, la machine de vos rêves... pourquoi hésitez-vous encore à commander votre engin ? eh bien, tout simplement parce que ne sachant pas comment cela marche vous avez peur des ennemis, d'ailleurs fort aléatoires, qui pourraient vous arriver.

Pour vous tous, *Moto Revue*, veillant, comme toujours, sur vos... destinées motocyclistes, avec la sollicitude qui lui est bien connue, a créé des cours de vulgarisation qui fonctionnent admirablement bien, depuis déjà pas mal de temps. Vous nous feriez donc un grand plaisir en répondant à nos efforts, en nous demandant une carte pour pouvoir assister à une séance de démonstration, cette séance vous convaincra de la nécessité qu'il y a pour vous d'assister à au moins un cycle de ses leçons.

Le cours est professé par un ingénieur

attaché à nos services qui, en plus des leçons répondra à toutes vos questions et vous permettra ainsi de débrouiller des solutions qui vous paraissent fort compliquées. Nos cours portent sur tous les points de la moto et vous pourrez apprendre la, comment fonctionne votre moteur, carburateur, magnéto, freins, etc., pour votre plus grand bien... et celui de la moto. Pour tous les jeunes gens qui n'ont pas encore été au service militaire, qui possèdent ou ne possèdent pas de moto, ces cours sont entièrement gratuits et dits de *préparation militaire*. Les jeunes gens qui voudront bien suivre ces cours régulièrement pourront être versés dans un service motocycliste, lors de leur arrivée aux armées. C'est évidemment la un avantage très net puisque ces services, étant nouveaux et d'autre part, l'entraînent motocycliste faisant le reste... le temps du service passera plus agréablement.

NOS ASSURANCES.



Moto Revue a un réel succès avec ses assurances. Mais si Paris ne s'est pas bâti en un jour, *Moto Revue* n'a pas vu ce succès dès le début. Si nous reprenons dans la collection de *Moto Revue*, nous lisons dans le numéro du 1^{er} juillet 1919 (il y a plus de 10 ans) :

« Etes-vous assurés ? Prévenir l'accident, c'est, sinon l'éviter, du moins, c'est l'atténuer. C'est pourquoi *Moto Revue*, toujours à l'affût de ce qui peut intéresser ses abonnés a trouvé une formule d'assurance... Et nos tarifs d'alors étaient 10 francs de prime pour garantir 5.000 pour les accidents causés aux tiers, et 1.500 en cas de mort de l'assuré, etc... »

C'est dire que nous avons pu acquiescer, en dix ans, une expérience que ne peuvent prétendre avoir les « jeunes » et les nouveaux venus, malgré tout leur désir de bien faire. Les motocyclistes (ou automobilistes) avisés ont intérêt et ils le savent, à confier leur garantie à de vrais « amis » qui s'occupent d'eux. Aucun de nos assurés n'a eu à se plaindre de nos combinaisons d'assurances, notre Service fonctionnant bien. Certains de nos tarifs semblent un peu plus élevés que d'autres fournis par des types culottés, excellents vendeurs, du reste, qui savent vous faire prendre des vessies pour des lanternes. Il faut être tout à fait au courant de la question « assurances » pour faire la discrimination entre deux

mêmes polices. Il ne suffit pas de dire : c'est la même compagnie qui les assure ; c'est possible, mais ce n'est pas forcément les mêmes garanties, car, sûrement, ce n'est pas le même contrat.

Nous avions l'intuition que certains petits copains « travaillaient » ainsi fort discrètement en nous discréditant. Nous avons voulu nous en assurer ; nous avons écrit comme de simples particuliers pour demander les tarifs. Les arguments sont drôles.

La Compagnie qu'ils prônent, d'abord, ne vous reçoit pas comme cela. Il faut remplir une proposition (à *Moto Revue*, on vous assure séance tenante : c'est pas plus mal).

On vous dira : peu nous importe la force de votre moto... c'est le même tarif.

Non ! sans blâââââ. Vous croyez qu'avec ma petite Motobécane, je suis aussi dangereux que mon petit copain avec un Harley, ou encore, le petit Atchoum avec son Henderson de 12 CV ? Nous vous laissons le soin de juger.

Maintenant, la Compagnie proposée par les petits copains n'assure pas les accidents des voyageurs transportés en tansad (à *Moto Revue*, nous avons obtenu cette assurance).

Mais là où cela devient encore plus drôle, c'est que la compagnie vous appliquera une prime pour l'assurance de votre moto si vous n'avez pas de tansad mais, attention, si vous avez un tansad, du coup, votre prime

rebondit et vous paierez 20% plus cher ; pour la Compagnie d'assurance, vous devenez dangereux, car vous êtes susceptible de causer un accident plus facilement. Question d'appréciation que nous avons discutée dans nos colonnes et qui a permis d'en déduire que la moto avec un tansad est plus stable qu'en solo.

Mais, attention, la plupart des compagnies vous disent : « Nous n'assurons pas en tansad ». C'est bien. Ceci ne va pas vous empêcher, pensez-vous, de faire monter un tansad sur votre moto. Mais, malheur à vous si vous avez un tansad lors de l'accident. Les contentieux trouveront bien le moyen de faire peser sur votre tansad toute la responsabilité, et s'il n'y a rien de prévu dans le contrat, vous vous voyez opposer la déchéance. Ça veut dire en style ordinaire que vous en serez quitte pour payer vous-même, la Compagnie vous laissant tomber ; et, malheureusement, on n'a pas d'autre recours.

N'oubliez pas que la question d'assurance est souvent une question de confiance, mais n'oubliez pas non plus que, souvent, ce sont les bons amis qui vous « possèdent ». A *Moto Revue*, nous avons réellement intérêt à soigner nos abonnés et à les conserver : ça, c'est notre force !

L'Assureur Conseil.

Mécanique de précision... « Le Formel »

Le motocycliste, c'est un fait maintes fois reconnu, se passionne pour tout ce qui touche à la mécanique et, pour ainsi dire, dans quelque domaine que ce soit ; maintes fois nous avons reçu de lecteurs soit de demandes de renseignements, soit des suggestions pour des articles mécaniques nettement étrangers, en apparence à la moto : machines à vapeur, électriques, T. S. F., photo, armes, machines à coudre, moteurs marins, horlogerie, etc...

En plus de l'intérêt de curiosité que peut éveiller chez un motocycliste une belle pièce d'horlogerie, il y a également un intérêt d'utilisation courante pour lui ; qu'il soit sportif ou simple touriste, un chronographe exact sera pour lui une chose précieuse d'une utilité constante et si évidente qu'il est inutile d'insister sur tous les avantages d'une montre au fonctionnement précis, doublée (comme c'est le cas dans les chronographes), d'un contrôleur permanent de vitesse ; pouvoir

connaître sa vitesse exacte sans aucun calcul, pouvoir sans difficulté calculer les moyennes de tourisme ou de course, faites ou à faire, voilà ce que permet le cadran tachymètre, sans mentionner naturellement tous les services que, dans la vie courante, peut rendre la « grande trotteuse » depuis le contrôle de cuisson d'un œuf à la coque jusqu'au calcul des opérations de machines-outils en passant par les observations médicales, les contrôles à la production, les chronométrages sportifs, les réglages d'appareils compteurs, les opérations photographiques, etc...

Bref, si la montre est désormais un objet indiscuté, autant qu'elle soit du même coup utilisable pour d'autres vérifications que celles de l'heure et qu'elle soit capable de rendre tous les services possibles, en un mot qu'elle ne soit plus une simple « toquante » ou un vulgaire « oignon » plus ou moins luxueux et plus ou moins précis, mais un chronographe utilisable dans bien des circonstances où la montre ne serait d'aucune utilité.

Encore faut-il que ce chronographe réponde aux qualités qu'on est en droit d'exiger de lui et dont les primordiales sont : la précision de marche et la constance dans le fonctionnement. « Bonne renommée vaut mieux que ceinture dorée » dit-on ; en matière d'hor-

logerie mieux vaut un mouvement minutieusement réalisé qu'un beau boîtier recelant des rouages de clinquant.

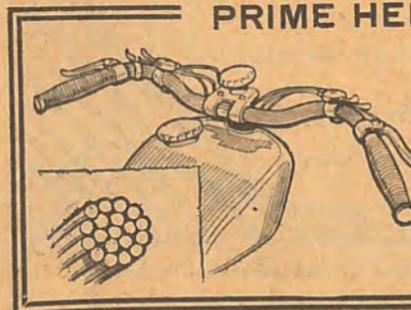
Pour ces sortes d'appareils de contrôle existe heureusement une référence officielle, une consécration indiscutable : celle des grands réseaux ferrés où la précision horaire est l'unique sauvegarde d'un nombre formidable de vies humaines.

Quand donc un chronographe est adopté par les compagnies de chemin de fer, on peut l'adopter soi-même sans crainte.

Au nombre de ceux qui, au tout premier rang, ont reçu cette consécration, on peut citer le chronographe « Formel » fabriqué par M. Benoit, fournisseur des chemins de fer de l'Est, de l'Etat etc... et dont la production est garantie (quand en aurons-nous autant dans la moto ?) dix ans contre tous vices de construction.

Ce chronographe « Formel » se fait avec cadran simple, cadran tachymètre et cadran pulsomètre pour les observations médicales. Le tachymètre qui nous intéresse plus spécialement, permet et sans aucun calcul de connaître la vitesse réalisée en km.-heure. La graduation permet également toutes les opérations usuelles de chronométrage.

PRIME HEBDOMADAIRE DU 7 AU 18 JANVIER



GUIDON SOUPLE MASSON

Valeur : 100 frs — Abonnés : 50 frs — Non abonnés : 90 frs

Contre cette somme nous vous remettrons ou expédierons un bon d'enlèvement sur les Établissements MASSON.

Ceux de nos abonnés ou lecteurs qui désireront recevoir le Guidon Masson devront ajouter à leur envoi de fonds :

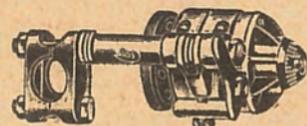
Pour expédition en gare : 9 francs ; à domicile : 11 francs.

Les Nouveautés

Cicca

pour motocyclettes: l'éclairage électrique

Une étude approfondie et une mise au point minutieuse nous ont permis d'établir un éclairage électrique répondant exactement aux besoins de tout motocycliste soucieux de sa sécurité



N° 301

Alternateur 301 avec support et galet d'entraînement



N° 303

Commutateur 303 avec dispositif code



N° 302

Lanterne arrière



Projecteur de 200 mm

PHARE CICCA N° 30

puissant il donne facilement 150 bougies et est constant à toutes allures.

pratique de dimensions réduites, il se place aisément et rapidement sur toutes motos,

solide car il est construit avec le plus grand soin et des matières de tout premier choix.

et d'un prix SANS CONCURRENCE, grâce à une fabrication en grande série et à nos puissants moyens de production, nous avons pu établir un éclairage électrique de QUALITÉ PARFAITE et COMPLÈTEMENT GARANTIE.

L'EQUIPEMENT COMPLET: PRIX avec projecteur 200 mm : 490 frs.
 — — — — — 160 mm : 470 frs.
 Supplément pour entraînement par courroie 75 frs.

Cicca

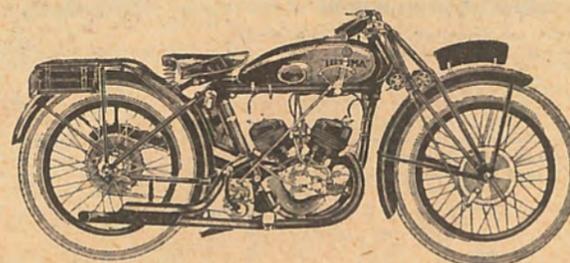
114 Av. des Champs Elysées
PARIS (8^e)

98-04
Tél. Elysées 98-05
98-06

En vente dans toutes les bonnes maisons

Les plus importantes usines françaises
d'accessoires pour Cycles et Automobiles.

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	3.500
4 cv, 350 4 temps, chaîne chaîne freins tambours	3.750
4 cv, 350 4 temps, chaîne chaîne roues à broche.	4.350
5 cv, 500 4 temps, chaîne chaîne roues à broche.	5.150
3 cv, 250 (modèle spécial pour dames et ecclésiast.)	3.750

E. BILLION — CONSTRUCTEUR —
 24, 24bis, 24ter, r. du Commandant-Faurax, LYON
 Allée VAUDREY 02-04
 Agents demandés partout Catalogue sur demande
 Agence Générale pour la SEINE: BARRÉ, 123, Boul. National - PARC-ST-MAUR

DOLLAR TERROT GNOME

- F.N. -

PEUGEOT RHONY'X HARLEY INDIAN, ECT.

TOUTES MOTOS NEUVES
ET D'OCCASION GARAN-
TIES 6 MOIS

Achat au Comptant
et Reprise de toutes
Motos.

Permis de conduire gratuit
(OUVERT MÊME LE
DIMANCHE MATIN)

CREDIT : 12 et 18
Mois sans intérêts

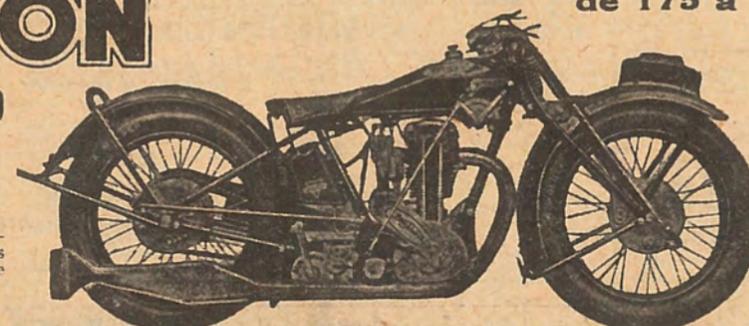
LA MOTO POUR TOUS

3, Rue Aumont 3,
PARIS (13^e)

STYL'SON

LA MOTO DE GRAND
STYLE

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



de 175 à 500 cmc.

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

AGENT POUR PARIS : BEALÉ, 100, Avenue des Ternes



Carif des Insertions

AVIS IMPORTANT. — Les annonceurs sont informés que dorénavant, aucune réclamation ne sera acceptée pour erreur s'ils ne se conforment pas aux indications suivantes:
 1° Utiliser une feuille de papier de format commercial de 21 x 13 1/2.
 2° Ecrire sur la largeur en haut : la rubrique et le numéro dans lequel elle doit passer.
 3° Dessous, l'annonce très lisible, de préférence en caractères d'imprimerie avec nom et adresse.
 Si l'annonce doit passer plusieurs fois, la recopier sur autant de feuilles séparées.
 Aucune réclamation ne sera acceptée si l'annonce n'est pas conforme aux indications ci-dessus.
 Les erreurs viennent de la trop grande négligence apportée dans la transmission des annonces.
 Toute annonce qui ne nous parviendrait pas 10 jours avant la parution, passera dans le numéro suivant.

TARIF — Tout Abonné a droit à 6 lignes gratuites remboursant au delà de son prix d'abonnement.
 1° Abonnés, la ligne : 5 francs. Pour bénéficier de ce tarif il faut que l'annonce ait un caractère accidentel ou strictement personnel.
 2° Non abonnés, la ligne : 10 francs.
 3° A caractère commercial, la ligne : 10 francs.

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

SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

Nos abonnés moyennant le versement de 5 francs, peuvent obtenir une feuille du Service Permanent des Occasions (10 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.

DRESCH BASTILLE
 6, Boulevard Richard-Lenoir, 6
VENTE
 Réparations - Pièces détachées
 CRÉDIT même Prix qu'au COMPTANT

MOTOS A VENDRE
 Motocyclistes, venez essayer les nouveaux modèles Styl'son, 350 et 500 cmc., la vraie machine anglaise, à des prix français. Remy, agent direct, 21, r. Tlemcen, Paris (20^e). Tél.: Ménil. 76-39. Echange, reprise au maximum.
 René Gillet, 715 x 115, frein AV compt. O.S., acces. 3.900 fr. Larche, 44, rue Coriolis Paris. Cause achat voiture.
 Roussey, 350 cmc., bloc-chaise A.C.T. mars 1929, toute équipée, état neuf. Glastre, Sochaux (D.).
 Sans Sou Pap, 250 cmc., 2 ts., spéciale abs. comme nve, montre, compt., écl. électr. 3.200 fr. Rosignol, 10, r. Michelet, Suresnes (S.).
 San Sou Pap, 350 cmc., mot. Jap. 1929, 5.000 km., écl. électr., compt., mont. t-sad, sac., vis. 54, rue Bayen.
 Terrot type H. S. 350 cmc., parf. état, prix intér. S'adresser Carburateur Zenith, 26, rue de Villiers, Levallois (Seine).
 Terrot 1929, 350 cmc. culb., 2 tubes, parf. état, éclair. électr., compt., mont., tansad, etc., roulé 2.300 km., cause achat voiture. Urgent, h. prix. Dim. L. Durand, 90, Grande-Rue, Argenteuil (S.-et-O.).
 Gillet-Herstal, Terrot, Soyer, Motoconfort, Styl'son, F. N., Monet-Goyon, Saroléa, 350 et 500 cmc. Rémy, agence directe, 21, rue Tlemcen, Paris (20^e). Tél. Ménil. 76-39, solde 2 Terrot 350 cmc., Champ. France, écl. Marchal, occasion rare, Peugeot 350 cmc., P. 107 du Salon, écl. Marchal, nve. 4.800 fr. A. J. S., 500 cmc., 29, culb. 5.500 fr. Gillet 500 cmc., dble tube, 29, équip. 5.850 fr. Nombreuses occasions, achats, échanges, reprise au maximum.
 Automoto 500 cmc. Jap. culb. neuve boîte Burmann outill. 2 mal-

les sur côté porte-bagages, mach. garantie 6 mois. A vendre cse trop rapide. Garreau, 289, rue Vaugirard, Paris (15^e).
 Automoto 500 cmc. Jap., culb. éclair. électr., compt. tansad, etc. avec side sport le tout état neuf. 5.500 fr. Aspour, 10, rue Gabrielle, Paris (18^e).
 Clément 5 CV. mot. Mag., 2 cyl. en V., chaîne bons pneus, bas prix, mot. Werner, 4 tps., bas prix. La Française Diamant, 250 cmc. type F.3., roulé 6.000 km., compt., phare à déb. Lejarre, La Bussière (Loiret).
 Dollar 1929, bloc Chaise, 350 cmc., culb., écl. électr., t-sad, sacoches, comptant 3.600 fr., tous essais, 9 à 11 h. dimanche. Petit, 12, av. Bourdon. Paris (16^e).
 D. S. Malterre 1928, 500 cmc., email noir parf. état. 3.800 fr., vis. sam. après-midi, dim. matin. A. Vilain, 5, imp. Saint-Amand, Champigny (Seine).
 Everest, 350 cmc., équip. roulé 1.200 km., 3.500 fr. Galie, 11, Pl. Foch, La Rochelle (Ch.-Inf.).
 F. N. 500 cmc., culb., état neuf, écl. électr., comp. t-sad, 2 pl. 53.000 fr. Bouquet, 18, rue du Temple, Paris, de 1 à 2 h. et dim. matin.

Ravat Zurcher, 350 culb., comp. montre, tansad, état neuf, 3.000 fr. Ecr. Blonstin, 9, av. du Chemin-de-Fer, Le Raincy, S.-et-O.
 F. N. 350 cmc., surb. 1929, écl. électr. comp. montre, t-sad, acc., état n. ess. à vol. 4.800 fr., vis. le soir 7 à 8 et sam. t. la j. Bosc, Crédit municipal, 2, rue de la Jussienne, Paris (2^e).
 F. N. istes, commandez votre F. N. à Briquet, 1^{er} spécialiste du Bloc moteur ; sa grande expérience genre de moteur, son stock compl. de pièces détachées, tous les accessoires spéciaux qu'il possède pour cette marque, les compagnons sérieux et qualifiés dont il a su s'entourer, vous donneront toute confiance et toute satisfaction. Sully-Motos, agence directe, 11, quai d'Anjou, Paris (4^e) (Tél. : Danton 77-57) achat et échange de tous les modèles F. N. aux meilleures conditions, crédit au même prix qu'au comptant. Métro : Pont-Marie.

Gillet Herstal, 350 et 500 cmc. neuf et occ. Remy, 21, r. de Tlemcen, Paris (20^e). Agence directe. Vente, échange, reprise au maxim.
 Petite moto Labor 100 cmc., débrayage très bon état, moteur remis à neuf, 500 fr. Laforce, a Corbie (Somme).
 Monet-Goyon, 4 CV., culb. compt., t-sad, éclair. Hamelin, 9, r. Collin, Puteaux (Seine).
 Motoconfort, 308 cmc., ch. cour. pare-jambes, t-sad, rep. pieds, en bon état, ess. tte dist. G. Lefebvre, 26, r. Eaux-Minérales, Forges-les-Eaux (S.-Inf.).
 New-Map, 500 cmc., moteur Jap. doub. éch., boîte Burmann, écl. électr., à vendre 6.500 fr. ou éch. c. cabriolet 5 CV. Liochon, 73, av. de la République, Montrouge (S.).
 Part. vend moto René Gillet, 750 cmc., 6 CV. Type armée, tte équip. comp., jauge O.S., écl. Mag. 250 l., pare-jamb., roue sec., gris Técal, pneu et ch. Rechang. sidecar L.V., bip., pare-brise cap châssis R.-Gillet, die susp., le tout t. b. état, prêt à prendre route. 5.000 fr. Faré, 13, av. Marceau, Colombes.

Le Roi de la moto, Pierre, Garage Renouvier, Paris (20^e), tél. Roq. 07-67, 200 mètres de la Place Gambetta, accès par la rue Stendhal, est le seul à posséder une organisation permettant d'avoir en magasin 150 motos, cyclecars et voitures en neuf et occasion, un atelier de réparations, un service de dépannage, une école de conduire, un stock de pièces détachées, de l'huile, des pneus, du benzol. Aucune maison ne peut lui être comparée.
 Saroléa 3 CV 1/2, latérales, pneus ballon, 2.800 fr. Fèvre, 79, av. des Ternes, Paris.
 A. J. S. 500 cmc., réserv. en selle. 3.900 fr. ou échange, contre moto, soupape latér. Dimanche matin, 178, route de la Révolte, Levallois.
 Argentore 5 CV, jap. latér.-ball. 27 x 4, roues à broche, tan-

trouge (S.).
 D. S. Malterre 500 cmc., parf. état, toute équip. 3.700 fr. Vis. dim. matin. Delignat, Margency (S.-et-O.), près Enghien.
 D. S. Malterre 500 cmc., peu roulé, culasse Ricardo, écl. électr., tansad. En. essais toute dist. 4.500 fr. Pigot, 11, rue Corbineau, Paris (12^e).
 D. S. Malterre 500 cmc., avec tansad et acces. 3.500 fr. Durbecq, 6, chemin de Groslay, Bobigny (Seine).
Les occasions du Roi de la Moto. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e), tél. Roq. 07-67, Norton réservoir en selle, 6.900 fr. 2 Norton nouveau graissage, 4.800 fr. New-Map jap., culb. renfermés, 3.500 fr. Soyer bloc-moteur, 500 cmc., Dyalmo, 3.500 fr. Gnome D. 4. Marelli, 3.500 fr. 4 Peugeot P. 105, 2 Terrot, Magnat-Debon, Motobécane, etc., 50 autres motos en magasin, toutes ces motos sont de 1929 ou 1928. Garanties en parfait état mécanique.
 Terrot 4 CV latér., pneus 27 x 4, très bon état. Fèvre, 79, av. des Ternes, Paris (17^e).
 Favor 175 cmc., boîte 2 vit. 650 fr., parf. état, 250 D. F. R. mot. Mag. 1.500 fr. Propulycycle, quatre-temps, 3 CV, boîte Staub, 3 V, neuve, garantie 6 mois. 1.800 fr. Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.
 F. N. 500 cmc., état de marche parf., éclair. électr., tansad à plongeur Brand, pignon et chaîne.

CAMPHONINE

Décalaminant et puissant préventif contre l'encrassement.

OPÈRE EN SERVICE NORMAL

En vente partout. **20 fr.** (Franco) PRIX.

Agents demandés - Chèques postaux : Paris 1338-47 - Agents demandés

AUTOMOBILISTES! ATTENTION ICI!

Enfoncez-vous bien dans la tête que...
 ...Qu'il n'existe qu'un seul et unique Produit au monde pour "conserver vos pneus" et les empêcher de crever : c'est

LA "Main de Fathma"

Prix de propagande 20 fr.

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

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

remis à neuf, 500 fr. Laforce, a Corbie (Somme).
 Monet-Goyon, 4 CV., culb. compt., t-sad, éclair. Hamelin, 9, r. Collin, Puteaux (Seine).
 Motoconfort, 308 cmc., ch. cour. pare-jambes, t-sad, rep. pieds, en bon état, ess. tte dist. G. Lefebvre, 26, r. Eaux-Minérales, Forges-les-Eaux (S.-Inf.).
 New-Map, 500 cmc., moteur Jap. doub. éch., boîte Burmann, écl. électr., à vendre 6.500 fr. ou éch. c. cabriolet 5 CV. Liochon, 73, av. de la République, Montrouge (S.).
 Part. vend moto René Gillet, 750 cmc., 6 CV. Type armée, tte équip. comp., jauge O.S., écl. Mag. 250 l., pare-jamb., roue sec., gris Técal, pneu et ch. Rechang. sidecar L.V., bip., pare-brise cap châssis R.-Gillet, die susp., le tout t. b. état, prêt à prendre route. 5.000 fr. Faré, 13, av. Marceau, Colombes.

Le Roi de la moto, Pierre, Garage Renouvier, Paris (20^e), tél. Roq. 07-67, 200 mètres de la Place Gambetta, accès par la rue Stendhal, est le seul à posséder une organisation permettant d'avoir en magasin 150 motos, cyclecars et voitures en neuf et occasion, un atelier de réparations, un service de dépannage, une école de conduire, un stock de pièces détachées, de l'huile, des pneus, du benzol. Aucune maison ne peut lui être comparée.
 Saroléa 3 CV 1/2, latérales, pneus ballon, 2.800 fr. Fèvre, 79, av. des Ternes, Paris.
 A. J. S. 500 cmc., réserv. en selle. 3.900 fr. ou échange, contre moto, soupape latér. Dimanche matin, 178, route de la Révolte, Levallois.
 Argentore 5 CV, jap. latér.-ball. 27 x 4, roues à broche, tan-

trouge (S.).
 D. S. Malterre 500 cmc., parf. état, toute équip. 3.700 fr. Vis. dim. matin. Delignat, Margency (S.-et-O.), près Enghien.
 D. S. Malterre 500 cmc., peu roulé, culasse Ricardo, écl. électr., tansad. En. essais toute dist. 4.500 fr. Pigot, 11, rue Corbineau, Paris (12^e).
 D. S. Malterre 500 cmc., avec tansad et acces. 3.500 fr. Durbecq, 6, chemin de Groslay, Bobigny (Seine).
Les occasions du Roi de la Moto. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e), tél. Roq. 07-67, Norton réservoir en selle, 6.900 fr. 2 Norton nouveau graissage, 4.800 fr. New-Map jap., culb. renfermés, 3.500 fr. Soyer bloc-moteur, 500 cmc., Dyalmo, 3.500 fr. Gnome D. 4. Marelli, 3.500 fr. 4 Peugeot P. 105, 2 Terrot, Magnat-Debon, Motobécane, etc., 50 autres motos en magasin, toutes ces motos sont de 1929 ou 1928. Garanties en parfait état mécanique.
 Terrot 4 CV latér., pneus 27 x 4, très bon état. Fèvre, 79, av. des Ternes, Paris (17^e).
 Favor 175 cmc., boîte 2 vit. 650 fr., parf. état, 250 D. F. R. mot. Mag. 1.500 fr. Propulycycle, quatre-temps, 3 CV, boîte Staub, 3 V, neuve, garantie 6 mois. 1.800 fr. Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.
 F. N. 500 cmc., état de marche parf., éclair. électr., tansad à plongeur Brand, pignon et chaîne.

trouge (S.).
 D. S. Malterre 500 cmc., parf. état, toute équip. 3.700 fr. Vis. dim. matin. Delignat, Margency (S.-et-O.), près Enghien.
 D. S. Malterre 500 cmc., peu roulé, culasse Ricardo, écl. électr., tansad. En. essais toute dist. 4.500 fr. Pigot, 11, rue Corbineau, Paris (12^e).
 D. S. Malterre 500 cmc., avec tansad et acces. 3.500 fr. Durbecq, 6, chemin de Groslay, Bobigny (Seine).
Les occasions du Roi de la Moto. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e), tél. Roq. 07-67, Norton réservoir en selle, 6.900 fr. 2 Norton nouveau graissage, 4.800 fr. New-Map jap., culb. renfermés, 3.500 fr. Soyer bloc-moteur, 500 cmc., Dyalmo, 3.500 fr. Gnome D. 4. Marelli, 3.500 fr. 4 Peugeot P. 105, 2 Terrot, Magnat-Debon, Motobécane, etc., 50 autres motos en magasin, toutes ces motos sont de 1929 ou 1928. Garanties en parfait état mécanique.
 Terrot 4 CV latér., pneus 27 x 4, très bon état. Fèvre, 79, av. des Ternes, Paris (17^e).
 Favor 175 cmc., boîte 2 vit. 650 fr., parf. état, 250 D. F. R. mot. Mag. 1.500 fr. Propulycycle, quatre-temps, 3 CV, boîte Staub, 3 V, neuve, garantie 6 mois. 1.800 fr. Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.
 F. N. 500 cmc., état de marche parf., éclair. électr., tansad à plongeur Brand, pignon et chaîne.

trouge (S.).
 D. S. Malterre 500 cmc., parf. état, toute équip. 3.700 fr. Vis. dim. matin. Delignat, Margency (S.-et-O.), près Enghien.
 D. S. Malterre 500 cmc., peu roulé, culasse Ricardo, écl. électr., tansad. En. essais toute dist. 4.500 fr. Pigot, 11, rue Corbineau, Paris (12^e).
 D. S. Malterre 500 cmc., avec tansad et acces. 3.500 fr. Durbecq, 6, chemin de Groslay, Bobigny (Seine).
Les occasions du Roi de la Moto. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e), tél. Roq. 07-67, Norton réservoir en selle, 6.900 fr. 2 Norton nouveau graissage, 4.800 fr. New-Map jap., culb. renfermés, 3.500 fr. Soyer bloc-moteur, 500 cmc., Dyalmo, 3.500 fr. Gnome D. 4. Marelli, 3.500 fr. 4 Peugeot P. 105, 2 Terrot, Magnat-Debon, Motobécane, etc., 50 autres motos en magasin, toutes ces motos sont de 1929 ou 1928. Garanties en parfait état mécanique.
 Terrot 4 CV latér., pneus 27 x 4, très bon état. Fèvre, 79, av. des Ternes, Paris (17^e).
 Favor 175 cmc., boîte 2 vit. 650 fr., parf. état, 250 D. F. R. mot. Mag. 1.500 fr. Propulycycle, quatre-temps, 3 CV, boîte Staub, 3 V, neuve, garantie 6 mois. 1.800 fr. Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.
 F. N. 500 cmc., état de marche parf., éclair. électr., tansad à plongeur Brand, pignon et chaîne.

trouge (S.).
 D. S. Malterre 500 cmc., parf. état, toute équip. 3.700 fr. Vis. dim. matin. Delignat, Margency (S.-et-O.), près Enghien.
 D. S. Malterre 500 cmc., peu roulé, culasse Ricardo, écl. électr., tansad. En. essais toute dist. 4.500 fr. Pigot, 11, rue Corbineau, Paris (12^e).
 D. S. Malterre 500 cmc., avec tansad et acces. 3.500 fr. Durbecq, 6, chemin de Groslay, Bobigny (Seine).
Les occasions du Roi de la Moto. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e), tél. Roq. 07-67, Norton réservoir en selle, 6.900 fr. 2 Norton nouveau graissage, 4.800 fr. New-Map jap., culb. renfermés, 3.500 fr. Soyer bloc-moteur, 500 cmc., Dyalmo, 3.500 fr. Gnome D. 4. Marelli, 3.500 fr. 4 Peugeot P. 105, 2 Terrot, Magnat-Debon, Motobécane, etc., 50 autres motos en magasin, toutes ces motos sont de 1929 ou 1928. Garanties en parfait état mécanique.
 Terrot 4 CV latér., pneus 27 x 4, très bon état. Fèvre, 79, av. des Ternes, Paris (17^e).
 Favor 175 cmc., boîte 2 vit. 650 fr., parf. état, 250 D. F. R. mot. Mag. 1.500 fr. Propulycycle, quatre-temps, 3 CV, boîte Staub, 3 V, neuve, garantie 6 mois. 1.800 fr. Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.
 F. N. 500 cmc., état de marche parf., éclair. électr., tansad à plongeur Brand, pignon et chaîne.

trouge (S.).
 D. S. Malterre 500 cmc., parf. état, toute équip. 3.700 fr. Vis. dim. matin. Delignat, Margency (S.-et-O.), près Enghien.
 D. S. Malterre 500 cmc., peu roulé, culasse Ricardo, écl. électr., tansad. En. essais toute dist. 4.500 fr. Pigot, 11, rue Corbineau, Paris (12^e).
 D. S. Malterre 500 cmc., avec tansad et acces. 3.500 fr. Durbecq, 6, chemin de Groslay, Bobigny (Seine).
Les occasions du Roi de la Moto. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e), tél. Roq. 07-67, Norton réservoir en selle, 6.900 fr. 2 Norton nouveau graissage, 4.800 fr. New-Map jap., culb. renfermés, 3.500 fr. Soyer bloc-moteur, 500 cmc., Dyalmo, 3.500 fr. Gnome D. 4. Marelli, 3.500 fr. 4 Peugeot P. 105, 2 Terrot, Magnat-Debon, Motobécane, etc., 50 autres motos en magasin, toutes ces motos sont de 1929 ou 1928. Garanties en parfait état mécanique.
 Terrot 4 CV latér., pneus 27 x 4, très bon état. Fèvre, 79, av. des Ternes, Paris (17^e).
 Favor 175 cmc., boîte 2 vit. 650 fr., parf. état, 250 D. F. R. mot. Mag. 1.500 fr. Propulycycle, quatre-temps, 3 CV, boîte Staub, 3 V, neuve, garantie 6 mois. 1.800 fr. Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.
 F. N. 500 cmc., état de marche parf., éclair. électr., tansad à plongeur Brand, pignon et chaîne.

trouge (S.).
 D. S. Malterre 500 cmc., parf. état, toute équip. 3.700 fr. Vis. dim. matin. Delignat, Margency (S.-et-O.), près Enghien.
 D. S. Malterre 500 cmc., peu roulé, culasse Ricardo, écl. électr., tansad. En. essais toute dist. 4.500 fr. Pigot, 11, rue Corbineau, Paris (12^e).
 D. S. Malterre 500 cmc., avec tansad et acces. 3.500 fr. Durbecq, 6, chemin de Groslay, Bobigny (Seine).
Les occasions du Roi de la Moto. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e), tél. Roq. 07-67, Norton réservoir en selle, 6.900 fr. 2 Norton nouveau graissage, 4.800 fr. New-Map jap., culb. renfermés, 3.500 fr. Soyer bloc-moteur, 500 cmc., Dyalmo, 3.500 fr. Gnome D. 4. Marelli, 3.500 fr. 4 Peugeot P. 105, 2 Terrot, Magnat-Debon, Motobécane, etc., 50 autres motos en magasin, toutes ces motos sont de 1929 ou 1928. Garanties en parfait état mécanique.
 Terrot 4 CV latér., pneus 27 x 4, très bon état. Fèvre, 79, av. des Ternes, Paris (17^e).
 Favor 175 cmc., boîte 2 vit. 650 fr., parf. état, 250 D. F. R. mot. Mag. 1.500 fr. Propulycycle, quatre-temps, 3 CV, boîte Staub, 3 V, neuve, garantie 6 mois. 1.800 fr. Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.
 F. N. 500 cmc., état de marche parf., éclair. électr., tansad à plongeur Brand, pignon et chaîne.

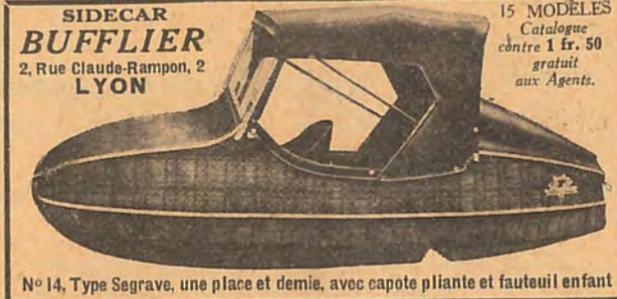
MAGNÉTOS DYNAMOS DÉMARREURS Toutes Marques
PIÈCES détachées Pour tous Modèles

A. DE SARELLO
 90, AVENUE DES TERNES, PARIS (17^e) Téléph. Carnot 32-20 3 Lignes

SIDECAR BUFFLIER
 2, Rue Claude-Rampon, 2 LYON
 15 MODÈLES Catalogue contre 1 fr. 50 gratuit aux Agents.

RÉPARATIONS en 24 heures avec Garantie de 6 Mois
SPÉCIALITÉ pour MOTOS

sad, a roulé 1.000 km., état de neuf, garantie, à enlever. 4.500 fr. 1, rue Romainville, Paris (19^e).
 Automoto grand raid, bloc-chaise, 500 cmc. A. C. T., double tube, 2.000 km., comme neuve, U. S. A., équip. except., cse départ, visible de 9 à 17 h. Cornu, 7, rue Jules-Gautier, Nanterre (Seine).
 La Rhony'x, la moto qui arrive à 1 heure grâce à sa mécanique précise et sûre, s'achète chez Pierre, garage Renouvier, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq. 07-67.
 Terrot 4 CV latér., pneus ball., parf. état, 2.500 fr. Fèvre, 79, av. des Ternes, Paris.
 Dollar 500 cmc., dble tube, 1929, écl. Marchal, tansad, etc., parf. état, reprendrais machine plus faible. Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.
 D. S. Malterre 500 cmc., parf. état, toute équip. 3.700 fr. Vis. dim. matin. Delignat, Margency (S.-et-O.), près Enghien.
 D. S. Malterre 500 cmc., peu roulé, culasse Ricardo, écl. électr., tansad. En. essais toute dist. 4.500 fr. Pigot, 11, rue Corbineau, Paris (12^e).
 D. S. Malterre 500 cmc., avec tansad et acces. 3.500 fr. Durbecq, 6, chemin de Groslay, Bobigny (Seine).
Les occasions du Roi de la Moto. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e), tél. Roq. 07-67, Norton réservoir en selle, 6.900 fr. 2 Norton nouveau graissage, 4.800 fr. New-Map jap., culb. renfermés, 3.500 fr. Soyer bloc-moteur, 500 cmc., Dyalmo, 3.500 fr. Gnome D. 4. Marelli, 3.500 fr. 4 Peugeot P. 105, 2 Terrot, Magnat-Debon, Motobécane, etc., 50 autres motos en magasin, toutes ces motos sont de 1929 ou 1928. Garanties en parfait état mécanique.
 Terrot 4 CV latér., pneus 27 x 4, très bon état. Fèvre, 79, av. des Ternes, Paris (17^e).
 Favor 175 cmc., boîte 2 vit. 650 fr., parf. état, 250 D. F. R. mot. Mag. 1.500 fr. Propulycycle, quatre-temps, 3 CV, boîte Staub, 3 V, neuve, garantie 6 mois. 1.800 fr. Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.
 F. N. 500 cmc., état de marche parf., éclair. électr., tansad à plongeur Brand, pignon et chaîne.



N° 14, Type Segrave, une place et demie, avec capote pliante et fauteuil enfant

Maison F. TOUTIN Téléphone Péreire 10-41
 171, Bd Jean-Jaurès, CLICHY (Seine)

PIÈCES POUR TRIUMPH, B.S.A. DOUGLAS, P. M.

Expéditions en Province — Demandez le tarif 1929
 La Maison se charge des réparations. - Travail soigné



Le CHRONOGAPHE "FORMEL"

garanti 10 ans, donne sans défaillance le CINQUIÈME DE SECONDE

C'est le chronomètre de l'homme moderne, qui donne l'heure exacte et permet tous les chronométrages sportifs et industriels.

Prix franco :
 Nickel ou acier. 270 francs
 Argent 335 francs
 Or 1.400 francs

NOTICE "G", ENVOYÉE GRATUITEMENT SUR DEMANDE
 En vente exclusivement chez :
E. BENOIT, 60, rue de Flandre, Paris - C.C. Post. 1373-06

UNUS

BOUGIES BLINDÉES DÉMONTABLES
 Pour Moteurs 2 et 4 temps à grands régimes
 En vente chez tous les Commissionnaires

Gros : C. CHOLLET, Fabricant, 204, Rue St-Maur et 24, Passage Hébrard, PARIS (X^e)
 Téléphone : NORD 81-24

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

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

SAROLÉA SIMON
 170 bis Av. de Paris
 VINCENNES T. DId. 24-47

Avant de commander votre Moto rapide, demandez au Constructeur ce qu'elle a fait au "Banc d'Essai" de **L'AUTODROME**
 ALCYON, DARMONT, GNOME-RHONE, PEUGEOT, SAN SOU PAP, VÉLOCETTE, essayent leurs Machines sur L'AUTODROME



PLUS DE CONTRAVENTIONS POUR DÉFAUT D'ÉCLAIRAGE...

Assurez-vous que vous êtes éclairé tout en ayant un appareil **ÉLÉGANTE & PRATIQUE**

AYER UN...

REFLECTOR Brev. s.g.d.g., témoin d'éclairage pour autos, motos, etc. Nouvel appar. en métal inoxydable pouvant se placer sur tous les phares existants et permettant de se rendre compte à tout moment si les lampes sont allumées.

Notice sur demande à :

"REFLECTOR" R. LEMAITRE 5, rue Chaptal, LEVALLOIS-PERRET (Seine) Tél. : Wagram 49-64

Prix : 28 Frs

178, route de la Révolte, Levallois. Ravat 175 cmc., deux-temps, 2 vit., très bon état, 80 km., éclair. élect., carb. rechange, accés., etc. 1.800 fr. A. Coutelle, 12, rue de Crimée (19°).

René Gillet 6 HP, parf. état, à tous essais, prêt à rouler, au plus offrant. Bourdin, 26, rue Frémicourt, Paris (15°).
Soyer 350 cmc., arbre à cames, tansad, éclair. Magond., parf. état, très rapide. 4.200 fr. Robert, 2, rue Saint-Luc, Paris (18°).

Terrot 3 CV, état neuf, mot. quatre-temps, roulé 1.000 km., mod. 1929, toute équip., éclair. élect., besoin argent, à vendre 3.800 fr. Visible le dimanche matin Féret, 24, rue Beaurepaire, Paris (10°).

Terrot 350 latér., Marchal, Novi, nomb. accés., comme nve. 4.200 fr. Visible t. l. j. X, 9, rue du Réservoir, Clichy (Seine).
Terrot 2 CV, parf. état de marche, pare-jambes, rétroviseur, etc., pneus neufs. 1.500 fr. Cause voiture. J. Delporte, rue Saint-Médard, Montdidier (Somme).

Terrot 500 cmc., side Jap, écl. Marchal, accu. Klaxon, mont., compt., sac. caval., siège arr., état de neuf. 5.000 fr. Arnal, 84, rue de Billancourt, Boulogne (Seine).

René Gillet 1928 avec side René Gillet bipl., éclair. Magond., roue rechange, compt., tansad, outill. compl., sacoche caval., capote et housse de side, pneus 27x4,40, nomb. accés., état mécan., parf. et extér. impecc., ess. sur rendez-vous. Ecrire André Dumont, 46, rue Vandamme, Paris (14°).

350 cmc. supersport, moteur L. M. P., culb., cadre double berceau, pneus 700x100, tansad.

DRESCH

Moto-Carrot - Gillet-Herstal et toutes Marques
Comptant Crédit
Livraison immédiate

DAINELLI

91, Avenue Félix-Faure PARIS

3.700 fr. Ecrire seulement M. A., Moto Revue.

175 cmc. sport, moteur Duran, boîte 3 vit., ch.-ch., freins à tambour, gros réservoir selle Terry. 1.100 fr. Ecrire seulement M. A., Moto Revue.

100 cmc. La Cyclette, carburat. Amac, 2 manetes débrayage, selle Terry, coffret outils. 600 fr. Ecrire seulement M. A., Moto Revue.

CYCLOCARS ET VOITURETTES

Mathis 7 CV, 1924, entièrem. révisée, 4 vit., 4 pl., enverrai photo. Mesmain, mécanicien, Siecq (Ch.-Inf.).

Morgan Supersport, écl. élect., frein direct., compt., compte, tour vol., souple amort., frein d'embrayage, cardan équil. très vite. 5.200 fr. G. Neuber, 15, rue Pétrarque, Paris (16°).

Morgan à air, éclair. élect., sorti mai 1929. S'adresser Leborgne, 41, rue Stendhal, Paris.

Morgan à eau, 3 pneus neufs, 2 chaînes neuves, capote, 4.900 fr. Moncet, à Esmans (S.-et-M.).

Quad. Peugeot 172 cmc., éc., dém. élect., mont., compt., amp. roue, sac., mir. Téca, gain D., rés., pn. neufs, imp. payé. 4.000 fr., repr. pte moto. Laisne, 69, rue Avron, Paris, 8 à 9 heures.

Renault 6 CV., type T. M., torp., 4 pl., parf. état. 6.500 fr. Lagier, 39, rue République, Charenton (Seine).

Part, vend Renault 6 CV., type M. T., cond. int., 4 pl., bon état mécanique, essais à volonté. 8.500 fr. S'adresser Vincini, 18, rue Alphonse-Braut, Choisy-le-Roi (Seine).

Belle occasion Sandford à turbo., état garanti. 72, avenue des Ternes, Paris.
Torp. 5 CV, b. état, moto Saroléa, 500 cmc., ou échange cont. voiture plus forte. Dion, La Neuvinne, R. T., à Fuy (Ardennes).

BELLE OCCASION

Terrot 350 cmc. Jap, culbuteur, machine impeccable, entièrement équipée, éclairage électrique, etc., visible tous les jours. René André, 87 boul. Pomatosvké, Paris, 17°.

Le Roi de la Moto, Pierre, Garage Renouvier, 4, rue Ch.-Renouvier, Paris (20°), tél. Roq. 07-67, est agent de Peugeot, Clément et Rochelle-Tracta, tous les modèles en magasin neuf et occasion.

Amilcar 6 HP bordino, démar., éclair. élect., état neuf, à céder au plus offrant. Bourdin, 26, rue Frémicourt, Paris (15°).

Amilcar 6 CV Sport, 3 pl., état garanti. 7.900 fr. Vis. 51, rue Edouard-Pailleron ou écrire Debailly, 14 bis, rue de Moussaïa, Paris (19°).

Le Roi de la Moto, Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris, (20°), tél. Roq. 07-67, a en magasin tous les modèles de Trois Roues, en neuf et en occasion.

E. H. P. 5 CV, moteur Ruby, bon état général. 4.500 fr. Bazille, 10, rue Courat, Paris (20°). Après-midi.

Sup. occas. Panhard et Levassor, voiture payée 172.000 fr. 20-28 CH, modèle 1923, cond. int., 8 places, parf. état de marche, mécan. intér., luxe, 4 phares, freins avant, éclair. et démar. élect., 6 pneus, à vendre 8.000 fr., ou échange contre voiture rapide, plus petite ou grosse moto avec soule, t. l. soirs apr. 6 heures ou écrire Durbeq, 6, chemin de Groslay, Bobigny (Seine).

Châssis Peugeot 5 CV, neuf, 5 roues, équip. élect., compt., garant. de l'usine, à céder urgence avec remise de 10%. Ecrire Moto Revue, Service commercial.

Rally 7 CV 1929, carross. Roadster, absolument neuve. 18.000 fr., crédit ou échange. Greffier, 50, rue du Commerce, Paris.

Rosengart t. mod., dém. cat., cond., permis cond., crédit, reprises. Rosengart, Ecole, 128, rue J.-Jaurès, Levallois.

Rosengart occ., cabriolet Citroën. 6.000 fr. Reprend moto en compte. Doublet, 128, rue J.-Jaurès, Levallois.

Sandford neuf, 1930, surbaissé, à vendre avec 5.000 fr. perte sur prix achat. Prévost, 61, av. Motte-Picquet, Paris (15°).

Torpédo nve, 2 pl., 2 HP Villard. 4.300 fr. Henri Malhot, 26, rue Bergère, Paris (9°).

Voiturette cyclecar moteur Ballot, 3 vitesses, marche AR, 4 places, en parf. état. 3.500 fr. Le soir après 6 heures. Mondrel,



CARROSSERIES & CHASSIS pour SIDECARS

12 Modèles en mono et bi-places Bois - Tôle - Aluminium Capotes, Pare-brise, Tan-sad, Pare-houe, Repose-pieds,

ERNEST RICHARD, Constructeur 184, Av. de Choisy - PARIS - Téléphone : Gobelins 62-82 - 16, Rue de Paris - IVRY Catalogue contre 0 fr. 50

51, rue Raspail, Neuilly-Plaisance (S.-et-O.).

L'Antischimy pour toutes les voiturettes et principalement pour les Trois Roues est définitivement au point et vendu au prix de 100 fr. par le Roi de la Moto, Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20°). Tél. Roq. 07-67.

SIDECARS

René Gillet 750 cmc., sort. révis., ball. 715x115, 4 A., Hartford, comp. O. S., side bipl., L. V., cap., pare-br., p. Mal., écl. Klaxon, nomb. accés., parf. état, essai. 5.000 fr. Forcin, 314, rue Saint-Jacques (5°).

Side Motoconfort 308 cmc., écl. Magond., compt., jauge, tansad, très bon état, double emploi, à vendre sans carrosserie. 2.500 fr. Guérin, 14, rue du Vert-Bois, Paris (3°).

B. S. A. très bon état. 1.700 fr. Restaurant Florent, 14, place Mairie, Gennevilliers (Seine).

Side B. S. A. armée, bas prix, pressé. Bernezet, rue Diderot, Romans (Drôme).

Moto side Peugeot, bloc-moteur 4 CV, quatre-temps, parfaitement équip., service hiver, 2 phares Klaxon, compt., side à droite Peuple, bare, prise, capote, côtés fermant hermétiquement, pneus ball. 700x100, outillage complet à vendre 4.500 fr. Cause achat voiture. C. Corpart, route de Châlons, Reims, Marne.

Joli sidecar Terrot 350 cmc., mod. 29, pneu ballon, écl. élect., nomb. accés., prix intér. 66, rue Nationale, tous les jours.

Une affaire : Motobécane 500 cmc., avec side, 1 pl. 1/2, capote, pare-brise, compt., montre, éclair. élect., avec accus.,

MOTOR HARLEY-DAVIDSON CYCLES

STOCK DE PIÈCES D'ORIGINE MODÈLES 1930 livrables de suite

DEMANDER CATALOGUES

Agent : **P. BIERLEIN** 72, Rue de Roehelm - STRASBOURG



SIDE-CAR

CARROSSERIES EN TOUS GENRES CHASSIS - CAPOTES - PARE-BRISE

Fernand RICHARD 129, Av. d'Italie, Paris, 13°, T. Gob. 25-00 L'envoi du Catalogue contre 0 fr. 50

très bien équipée, bas prix. S'adres. Bernard, 21, rue Meslay, Paris (3°).

Sidecar pour moto à gauche, carros. bateau, parf. état. 600 fr. Cruz, 14, rue des Minimes (3°).

Harley side, capote, pare-brise, garantie 6 mois. 2.800 fr. Crédit. Collard, 3, rue Aumont, Paris (13°).
Deux sidecars Harley-Davidson mono et bipl., revend. S'abst. David, 12, rue Blomet, Paris.

Orial mag., 6 CV, 4 vit., roue interc., pare-brise, éclair. Péhu, pneus état neuf. 2.500 fr., affaire à profiter, cause départ. Bonnetterre, Muille, Villette, Ham (Somme).

Side Indian 9 CV, 3 boules, pneus neufs, 710x90, émaillé à neuf, révisé, à profiter, prix à débattre. Rebois, 6, Allée Gambetta, Le Raincy (S.-et-O.).

Indian side L. V., bipl., luxe, pare-brise, garantie 6 mois. 3.500 fr. Collard, 3, rue Aumont (13°).

ÉCHANGES

F. N. 750 cmc., 4 cyl., 715x115, side bipl., 2 p., br. Ph. Magond., compt., fr., tamb., état neuf, contre même véhicule 1.000 cmc., neuf ou occas. ou vendre 6.500 fr. Yon, 27, r. Laiffite, G. 05-83.

Cause santé, échange contre voiturette 4 pl. C. I. bonne marque 5-6 CV, état neuf, 10.000 km., moto Gillet Herstal, 2 tubes 1930, 500 cmc., neuve, pas roulé, éclair. élect. et Klaxon Bosch complet, compt., montre, tansad, sous garantie ou vend 8.000 fr., valant 9.500 fr. J. Argueil, Postes Laas (Gers).

Terrot Jap. 500 cmc. culb., type N. S. S., équip. comme neuve, reprendrai préf. d'Yrsan ou Sandford sport, faire offre Valliet, 5, rue de Paris, Vervins (Aisne).

Affaire except. Motosacoche modèle 1929, 500 cmc., culb., enfermés, double tube, 135 km.-heure, roulé 1.000 km., état neuf. Visible Manège, Dupoirson, à Fontainebleau (S.-et-M.).

Cause manque place échange-gerai voiturette 5 CV., forme bateau, excellent état, contre moto 175 ou 250 cmc. Hossenlopp, 11, avenue Gallieni, Gentilly (Seine).

Echange moto Terrot 350 cmc., dble tube, mod. 1930, écl. Marchal et acc. pour Sandford ou Amilcar sport avec soule ou

B.C.R.

LA REINE DU CONFORT

POINARD - CONSTRUCTEUR - 2 bis, r. Étienne Dolet KREMLIN-BICÈTRE-Seine

La **350** cmc. Culbuteurs... - **MARC**

LA MACHINE LA MOINS CHÈRE DU MARCHÉ

350 cmc. - Bloc-Moteur CHAISE Culbuteurs ;

Cadre double berceau - Amortisseurs - Frein de direction - Selle PLANOR grand Modèle - Pneus ballon de 27x4 à tringles - Freins dans larges tambours AV et AR de 180mm - Magnéto avance variable - Carburateur double manettes, etc.

Livrée avec Éclairage électrique ALTERNOMI ou MAGLUM, Compteur de vitesses, Tan-sad et Repose-pieds, Gripps-genoux.

Soit 800 francs d'Accessoires.

PRIX . . . **4.650 fr.**

Avec Sidecar :

PRIX . . . **5.750 fr.**

SA **500** cmc. - Bloc-Moteur CHAISE Même description

PRIX . . . **5.250 fr.**

EXIGEZ PARTOUT - LES MOTOCYCLETTES **MARC**

Ou écrivez aux Motocyclettes **MARC** 12, Rue du Plateau - à VINCENNES - (A 100 mètres de la Mairie)

CATALOGUE CONTRE 1 FR. EN TIMBRES-POSTE

BMW OCCASIONS

500 cmc. Sport, R 57 . . . 11.000 fr.
750 cmc. Tourisme, R 62 . . . 11.500 fr.
750 cmc. Sport, R 63 . . . 12.500 fr.

Toutes ces Machines du type 1929 sont munies de l'équipement **BOSCH** complet en parfait état et garanties 6 mois.

BASTIDE 56, Boul. de Clichy, 6 - PARIS

vends 5.900 fr. Cheniel, Saint-Mesmin (Aube).

Vends 6.500 fr. ou échange une voiture 5 CV Citroën torp., 2 pl., peinture, pneus et intérieur neufs, entièrement révisée, contre moto 500 cmc., bien équipée, pas antér. à 1 an. S'adres. Henri Marjolet, 26, rue Boyer, Paris (20°)

ON DÉSIRE ACHETER

Cherche moto René Gillet 6 CV, sport. Matter, 55, rue Olivier-de-Serres, Paris (15°).
Châssis side A. J. S. ou autre à gauche, pour 9 CV. Bolfraud, 115, rue de Charenton, Paris.

Achéterai comptant Sandford et Darmont, sp. 29, ainsi que 2 motos 350 et 500 cmc., équip. 29. Verchère, 21, rue Tlemcen, Paris (20°). Tél. Ménil. 76-39.

Suis acheteur cabriolet 5 CV Citroën. Faire offres détaillées ou présenter le 12 janvier après-midi seulement. Simille, 18, Villa des Couronnes, Courbevoie, près gare Bécon-les-Bruyères.

On achète moto 350 cmc., dble tube, acc., bloc-chaise ou card., bal., élect., terrain maison petit p., b. dr. N. gare fl., navig., ry., g. ville. B. J. Chaumergy (Jura).

J'achète ou avance de suite sur motos maxima de 12 à 13 et 18 à 19 heures seulement, paie compt. Darmont, Sandford ou Bordin. Café, 17, avenue Rachel, Place Clichy (Paris).

Achéterai comptant Sandford ou Amilcar, gr. sport. Ecrire Forestier, 84, rue Danrémont, Paris.

Achat motos modernes toutes marques. Lacroix, 56, boul. Diderot, Paris (12°).

Recherche moto 350 cmc. F. N., M. 60 ou Terrot et side 2 pl., sous châssis. Ecrire Viellard, 6, rue de Charenton, Paris (12°).

J'achète toutes motos de 4 à 9 CV. La Moto pour Tous, 3, rue Aumont, Paris (13°).

DIVERS

Cherche d'occas. ou bas prix cadre double berceau, genre Dresch ou O. S. A. Mesmain, mécanicien, Siecq (Char.-Inf.).

HALL de la VOITURETTE

Établ. fondé en 1919 99, Avenue d'Orléans Tél. : Gob. 50-41

Le plus grand choix de Voiturettes et Cyclocars de toutes Marques

Agences : **RENAULT, DONNET, etc.**

Etablissements E. CERRETI et P. VALEN 204, bd Saint-Denis, à COURBEVOIE Tél. Défense 14-17

Le Supersilencieux CERRETI, breveté et déposé est le seul qui assure un silence parfait sans freiner le moteur. Tandis que le siège et les repose-pieds élastique pour conducteur et passager assurent le plus grand confort.

Se méfier des contrefaçons Exiger la marque CERRETI portant une toile à cinq pointes

Repose-pieds élastique pour le passager Supersilencieux

Repose-pieds élastique pour le conducteur

Siège élastique à double suspension



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



MOTOCONFORT

NOUVELLE AGENCE SPÉCIALE
Livraison rapide des modèles à blocs moteurs mis
au point par BRIQUET, 1^{er} spécialiste du bloc,
11, Quai d'Anjou, Paris. Danton 77-57

Beau terrain de 350 m²
avec arbres fruitiers, situé au
Raincy. 30 fr. le m². Facilités
de paiement. Reprendrai en compte
petite moto de 1 à 2 CV, en
parfait état. Joris, 5, rue Margue-
rite, Pierrefitte (Seine).

Châssis René Gillet sur
715 x 115, carros. L. V., dipl.,
pare-brise, capote, housse, etc.
2.500 fr. Tout à neuf. Genty,
2, rue Beccaria, Paris.

Motocyclistes, voici l'hiver,
avant vos premières sorties de
printemps, faites réviser, réparer,
mettre au point votre machine
par le spécialiste S. Mazouro,
ex-pilote aviateur, mécanicien,
66, rue Nationale, Paris (13^e).
Tél. Gobelins 72-40. Prix modérés,
travail soigné, pour dépannage
sur coup de téléphone, remise à
neuf de toutes motos accidentées :
Terrot, Dollar, Soyer, Monet-
Goyon, dans le plus bref délai.

De quoi monter cyclecar
pour 2.500 fr., moteur 750 cmc.,
b. v. pont arrière, ressorts, occ.
unique, neuf. Société d'Etudes,
Béconne, 14, rue du 4-septembre,
Rueil (S.-et-O.).

Le Roi de la Moto, Pierre,
4, rue Charles-Renouvier, Paris
(20^e), tél. Roq. 07-67, vend la
Castrol X. L. 10 francs le litre,
le Ricin course 10 fr. le litre,
tous les pneus voiturettes, les
27 x 4, 115 fr., les 715 x 116,
180 francs.

Pour Moto F. N., 350 cmc., un

Achat, Vente, Echange

de toutes motos ou cyclecars, 150 ma-
chines en magasins (Liste 1^{re}), un lot
neuf, fourches, cadres, moteurs, ma-
gnétos, boîte de vitesses, réservoirs,
guidons, roues, pneus, etc.
BEAUSOLEIL, 9, r. St-Sabin. PARIS



**Protégez
votre tête**

■ AVEC LE CASQUE

— LE —
DUR à CUIRE

Tout en cuir, amiante et caoutchouc
mousse, élégant, léger, résistant.

SE MÉFIER des IMITATIONS

H. CHAILLOU Fabricant spécialiste de Vê-
tements en cuir souple. —
34 Place du Marché-Saint-Honoré, 34

(Ouvert le Samedi toute la journée)

TARIF FRANCO **PARIS (1^{er})** TARIF FRANCO

MOTO-HALL

Soyer - Saroléa - Aloyon
Gillet-Herstal
Motobécane - Ariel
NEUF — OCCASIONS
COMPTANT — CRÉDIT
Stock toutes Marques
Réparations - Echanges
Dépannages
HABERT, 78, Av. des Ternes
PARIS Galvani 09-45



LE SILENCIEUX "SCHNEEBELI"

Le plus efficace - Le plus silencieux
Le plus élégant - Le meilleur marché
Rendement maximum

1^{er} au Concours de MOTO-REVUE
2 et 4 temps - Toutes cylindrées
11, r. de Bécon, COURBEVOIE (Seine)

LE MANCHON

protège-mains, p^r Moto-
cyclistes, adopté par les A.S.
dans les épreuves de gd tourisme
— FABRICANT —
RENAULT à MAZÉ (MetL.)
Demande Représentants actifs

PARMENTIER

119 Avenue des Batignolles - St-OUEN
livre toutes Marques de Motos
à CRÉDIT au même
Prix qu'au COMPTANT

PARIS - MOTOS

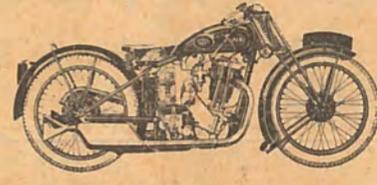
ACHAT ÉCHANGE
Toutes Marques MOTOS
79, Avenue des Ternes, PARIS



UNE MOTO RAPIDE
s'achète chez

LUCIEN PSALTY
50, Rue Brunel - PARIS (17^e)

AU COMPTANT ET A CRÉDIT



BOITE

STURMEY ARCHER
SPEED 3 GEAR

et pièces détachées



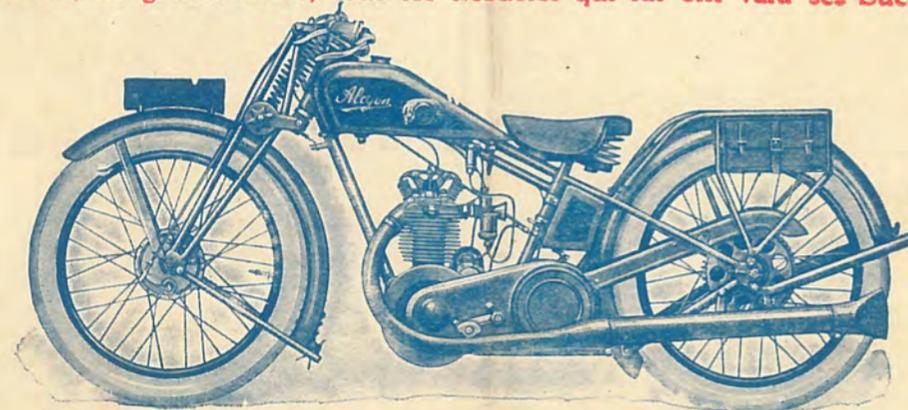
Exposition permanente
des plus belles motos
DU MONDE

NORTON - A.J.S. - PANTHER
BROUGH SUPERIOR

:- M.G.C. - TERROT :-



Construit, en grande Série, tous les Modèles qui lui ont valu ses Succès !!!



ALCYON, Supersport 250 cmc., Type "Champion de France 1928"
— Moteur à Culbuteurs. — 3 Vitesses. — Chaîne-chaîne. —

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

SOYER

TOUJOURS AU MÊME PRIX QU'AU SALON

B-7.	Moteur SOYER, 175 cmc., 2 temps. Prix	2.800 fr.
B-8.	Moteur JAP d'origine, 250 cmc., 4 temps, soupapes latérales. Prix	4.000 fr.
S-S.	Moteur JAP d'origine, 350 cmc., 4 temps, soupapes latérales, cadre droit. Prix	4.300 fr.
S-C.	Bloc-Moteur CHAISE, 350 cmc., à culbuteurs, cadre droit. Prix	4.100 fr.
O-7.	Moteur JAP d'origine, 350 cmc., 4 temps, sou- papes latérales, cadre double berceau. Prix.	4.600 fr.
O-7-C.	Moteur JAP d'origine, 350 cmc., à culbuteurs, cadre double berceau. Prix	5.400 fr.
O-7-5.	Moteur JAP d'origine, 500 cmc., soupapes latérales, cadre double berceau. Prix	5.300 fr.
O-8.	Moteur SOYER, 350 cmc., arbre à cames en tête, boîte séparée, cadre doub. berceau. Prix.	5.500 fr.
O-9.	Bloc-Moteur SOYER, 350 cmc., éclairage par dyalmo-klaxon, cadre double berceau. Prix.	6.450 fr.
O-10.	Bloc-Moteur SOYER, 500 cmc., 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 cmc., arbre à cames en tête, boîte séparée, cadre doub. berceau. Prix.	5.900 fr.

*Nos Modèles peuvent être équipés avec les Éclairages suivants :
 Alternateur : 315 fr. Dynamo et Ampère mètre : 570 fr. Magdino Marelli : 1050 fr.
 Les Équipements comportant des accumulateurs, sont prévus avec klaxon.*

**VENTE A CRÉDIT AU MÊME COMPTANT
 A PRIX QU'AU**

MAGASIN d'EXPOSITION et de VENTE :

Bureaux et Pièces détachées : 69, Rue de la Révolte - LEVALLOIS-PERRET