

Après les Six Jours d'Hiver 1930

LE NUMÉRO

1^{fr.} 25

MOTO REVUE

TOUS LES
SAMEDIS

MOTOS - SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

18^e ANNÉE — N° 360

1^{er} Février 1930

et
Motocyclisme
Automobilisme



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

MOTO-REVUE
BUREAUX :
51, Rue Vivienne, PARIS
c/c. POSTAL 29.737

LE MAROC MODERNE

La nouvelle poste de Rabat.

Un gros mouvement se produit actuellement au Maroc et en Algérie où nos constructeurs avisés trouveront un nouveau champ d'action pour l'écoulement de leurs motos.

ROVIN

Pour l'ouverture de la Saison Motocycliste 1930 inscrit à son palmarès, les....

SIX JOURS D'HIVER

1ERS
ex-æquo

CALVET
GRUYERE
STERNY

En catégorie 250 cmc.

3 Machines engagées - 3 Machines Victorieuses - 3 Médailles d'Or

Envoi sur demande des nouveaux Tarifs en vigueur
Vente à Crédit

Motos ROVIN
169, Boulevard Pereire
Téléphone : GALVANI 14-28

Paris

LA MOTO QUI DURE

SAN SOU PAP

SIX JOURS D'HIVER 1930

Catégorie 175 cmc.

Catégorie 250 cmc.

1ER
ex-æquo

GILLET

1ERS
ex-æquo

BAUDART
PORTRAIT
SPRUYTTE

4 Médailles d'Or

Demandez nos nouveaux prix 1930
Catalogue illustré gratuit
Vente en 12 mois de crédit

Motos SAN SOU PAP
114, Boul. de Valmy

COLOMBES (Seine)



le Ténor Cicca

avertisseur a grande puissance

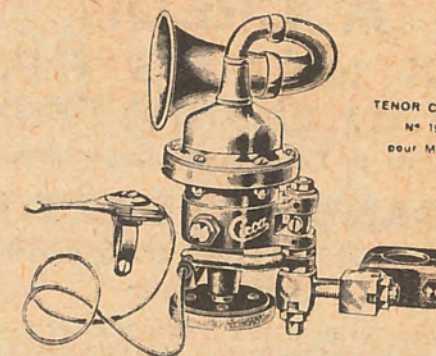
pour motocyclette

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.

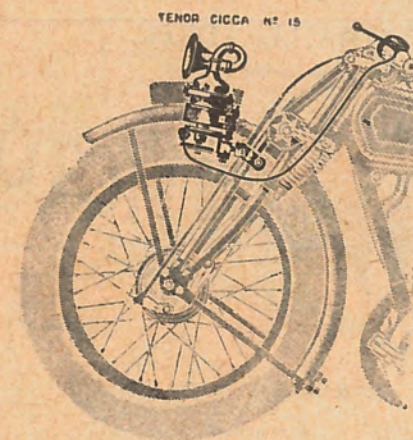
Fonctionnant par friction sur la roue avant, il se pose avec la plus grande facilité et le moindre frottement commande par une manette Bowden le met en action.

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.



Cicca

114 Av des Champs Elysees
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.

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

Sportifs! le
PALAIS
 DE LA
NOUVEAUTÉ
 24, Rue de Clignancourt, PARIS
 VEND LES
MOTOS
 A CRÉDIT
 AUX MÊMES PRIX
 QU'AU COMPTANT
 (Prix de Catalogue des Constructeurs)
SANS INTÉRÊTS
SANS OBLIGATION D'ASSURANCE

LIVRAISON GRATUITE A DOMICILE DANS LES LOCALITÉS DESSERVIES PAR LES VOITURES DU
PALAIS de la NOUVEAUTÉ

Une Machine complète...

DOIT AVOIR LES SPÉCIALITÉS

TÉCALÉMIT

GRAISSAGE sous pression comme toutes les Automobiles à ce jour.

GRAISSEURS de Câbles pour éviter la rupture ou le grippage des câbles de commandes.

- FILTRE A AIR -

pour tripler la durée du Moteur

FILTRE A ESSENCE

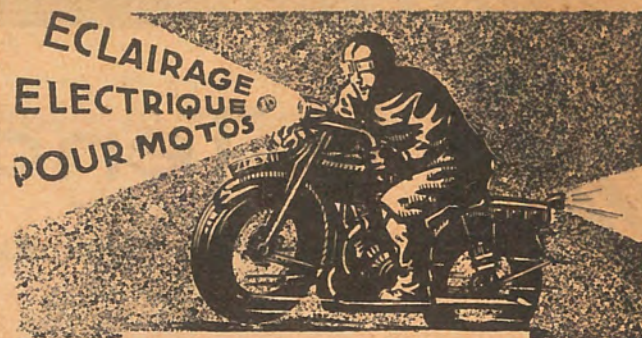
pour rouler tranquille et fermer l'arrivée d'essence au repos.

Envoi de la Notice complète des Appareils sur demande.

M

TÉCALÉMIT

18, Rue Brunel - PARIS (17°)



AU CONCOURS D'ÉCLAIRAGE
 DES

6 Jours d'Hiver

sur 14 concurrents divers classés

11
ALTERNAMOTO
 L. ROSENGART

obtiennent la

MÉDAILLE D'OR

Une fois de plus

ALTERNAMOTO
 L. ROSENGART

prouve

son écrasante supériorité

Il fonctionne à volonté avec ou sans accus

POSE TRÈS RAPIDE SUR TOUTE MOTO

Fonctionnement garanti

RENSEIGNEMENTS ET CATALOGUE GRATUITS

21, Champs-Élysées - PARIS (8°)

Téléph. : Elysées 66-60

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

Cicca



N° 301

Alternateur 301 avec support et ailette d'entraînement



Projecteur de 200 mm.
 PHARE CICCÀ N° 30



N° 303

Commutateur 303 avec dispositif code



N° 302

Lanterne arrière

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'ÉQUIPEMENT COMPLET: PRIX avec projecteur 200 mm. : 490 frs.

— — — 160 mm. : 470 frs.

Supplément pour entraînement

par courroie 75 frs.

Cicca

114 Av des Champs Elysees
 PARIS (8°)

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.

MOTOS et SIDE-CARS
Occasions — USINE
 révisées par
 Cadres surbaisse réservoir en selle
 et autres

RENE GILLET

Un compteur et une montre 8 jours JAEGER
 SERONT OFFERTS GRATUITEMENT
 pour toute commande d'une machine neuve
 remise cette semaine - Livraison au choix

MOREAU
 1 rue Malakoff
 ANNIERES (Seine)
 84, Avenue d'Argenteuil
 Ouvert le dimanche matin

THE MOTORIST

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

SPÉCIALITÉS D'ÉQUIPEMENTS ANGLAIS
 Nouveautés 1929-1930



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

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.

AUX SIX JOURS D'HIVER

10 Médailles d'Or
 avec LACAZE, CARRÉ,
 LHUISSIER, RICHARD,
 NAAS, LOVINFOSSE,
 BOUTILLIER, LECLERE

Coupe des Motos
 350 cmc. et plus
 avec LOVINFOSSE et LHUILLIER

Coupe des Sidecars
 avec DELAUNAY

ont été remportées avec
 L'ESSENCE ET HUILE POUR MOTEURS

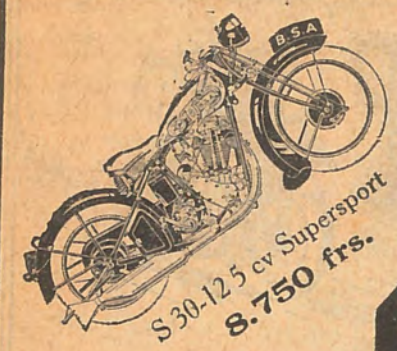
SHELL

DOLLAR, TERROT, GNOME, F.N.
PEUGEOT, RHONY'X, HARLEY, INDIAN, ETC.

TOUTES MOTOS NEUVES & D'OCCASIONS, GARANTIE 6 MOIS
CRÉDIT : 12 ET 18 MOIS SANS INTÉRÊTS
 ACHAT AU COMPTANT ET REPRISE DE TOUTES MOTOS

PERMIS DE CONDUIRE GRATUIT
 OUVERT MÊME DIMANCHE MATIN

LA MOTO POUR TOUS 3, Rue Aumont, 3
 PARIS (13^e)



POUR



1000 FRANCS

DE PLUS

VOTRE MACHINE 1930 PEUT

ÊTRE UNE B.S.A.

POURQUOI PARCE QUE

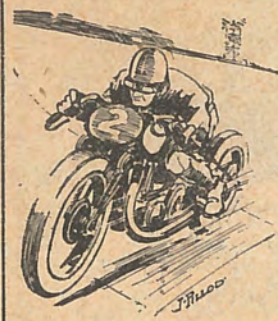
DÉPENSER 1.000 FR. DE PLUS

- LA BSA EST PLUS RAPIDE.
- LA BSA TIENT MIEUX LA ROUTE.
- LA BSA EST CONSTRUITE DE MEILLEURES MATIÈRES.
- LA BSA EST MIEUX FINIE.
- LA BSA NE ROUILLE PAS.

Avec **B. S. A.** adieu les petits pépins
 qui empoisonnent vos promenades.

SIX JOURS D'HIVER l'unique B. S. A.
 engagée remporte la plus haute
 récompense, une médaille d'or
 Naturellement

Détachez et envoyez ce coupon AUJOURD'HUI
 B.S.A. 20, rue des Acacias, PARIS-14^e
 Veuillez m'adresser gratis la collection des cat-
 logues d'art des motos B. S. A. 1930.
 M. Rue Ville Dép.



EN VITESSE COMME EN TOURISME

Castrol

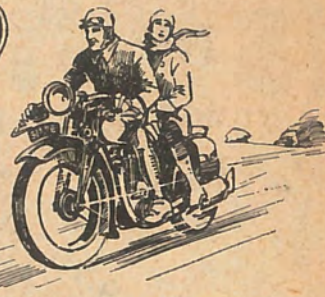


figure toujours aux premières places

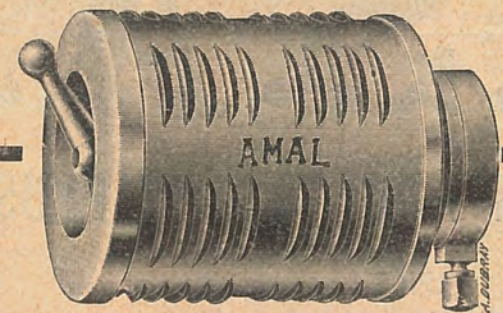
DANS LES SIX JOURS D'HIVER

PROAL (moto SOYER 500 cmc).
SIMON (moto SOYER 500 cmc).
LUC moto SOYER 500 cmc).
HUBERT (moto GALLIA-SPORT 250 cmc).

POUPONNEAU (sid. MAGNAT-DEBON 350 cmc).
MAINGUET (sid. UTILIA 350 cmc).
Ch. MONTIER (FORD 3 litres).
F. MONTIER (FORD 3 litres).

ont tous pris la première place ex-æquo de leur catégorie sans aucune pénalisation en faisant usage de l'huile CASTROL.

SOCIÉTÉ DES HUILES CASTROL 19, Rue des Minimes, 19 COURBEVOIE (Seine)



POUR TOUTES MOTOCYCLETTES :: :: ::
SUR TOUTES MARQUES de CARBURATEURS

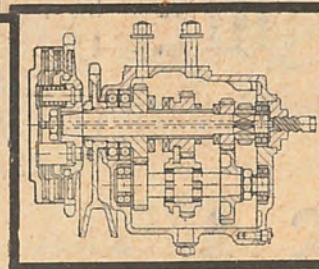
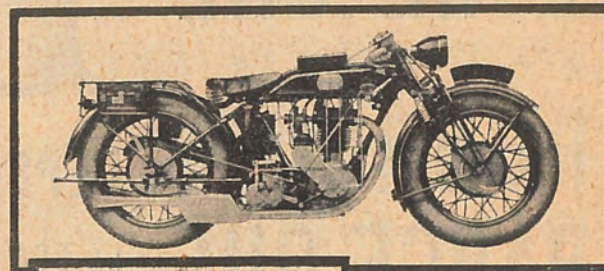
L'ÉPURATEUR D'AIR INTÉGRAL

à filtre soie - Soupape de protection - Dépoussiérage automatique.

est la seule garantie... intégrale de longévité !

AMAL

SOCIÉTÉ ANONYME FRANÇAISE
75 ter, Rue de Villiers, 75 ter
NEUILLY-SUR-SEINE
Dépôt: PARIS ET. R. MUNRO, 198, Bd Péreire



BOÎTE A TROIS VITESSES

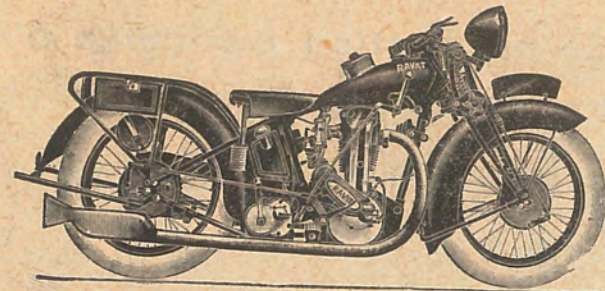
LES ROULEMENTS
SKF
ET
RBF

Grâce à leurs qualités exceptionnelles équipent toutes les motocyclettes de marque

DEMANDEZ A NOTRE SERVICE TECHNIQUE NOS PLANS EXEMPLES DE MONTAGE

COMPAGNIE D'APPLICATIONS MECANQUES
15, Avenue de la 6^e Armée, PARIS (16^e)

Pour commencer la Saison...



... Par un Succès Caractéristique

Pavot

LA MOTO QUI TIENT LA ROUTE TRIOMPHE DANS LES SIX JOURS D'HIVER

UN PARTANT

UN ARRIVANT

AUMAITRE se classe 1^{er} ex-æquo démontrant qu'une 350 cc. de série sûre, confortable et rapide permet le tourisme le plus agréable et le plus économique

PNEUS DUNLOP

La plus grande production française d'équipements
d'éclairages électrique pour Motocyclettes !!!

NOVI construit les MEILLEURS appareils et, à puissance égale
les vend aux MEILLEURS prix

Equipements par Alternovi, complets (sans accumulateurs)

N° 0 Puissance d'éclairage 80 bougies. Prix Frs : 355, complet

N° 1 Puissance d'éclairage 150 bougies. Prix Frs : 415, complet

Supplément Frs : 65, pour motos sans volant extérieur

Equipements par Dynovi (avec accumulateurs)

Modèle "NORMAL"..... Frs 685 - Modèle "LUXE"..... Frs 775

Complets, prêts à poser sur tous types de machines

Tous nos équipements sont livrés avec PHARE ESTAMPILLE et conformes aux prescriptions du code de la route

Demandez renseignements et notices chez tous les bons Agents et à

NOVI, 12 à 16, Chemin des Vignes, PANTIN (Seine)

Tél. : Combat 14-42 - Pantin 04-15

NEW-MAP

...La Motocyclette de Grand Luxe satisfait encore une fois
tous les connaisseurs et amateurs de belle mécanique en
leur offrant à des Prix intéressants ses superbes Modèles :

O. H. V. EN 250 - 350 - 500 CMC. ÉQUIPÉS AVEC

les fameux Moteurs MAG (Origine) détenteurs des plus enviés records du Monde

Tous nos Modèles sont livrés avec émailage Anglais et

NICKEL CHROMÉ SANS AUCUN SUPPLÉMENT

3 CV. - OHV
2 "Mag"

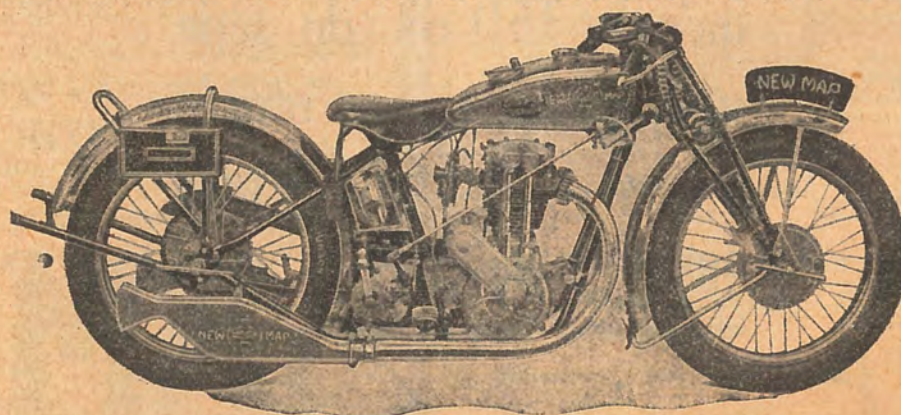
5.450 fr.

4 CV. - OHV
3 "Mag"

5.950 fr.

5 CV. - OHV
5 "Mag"

6.950 fr.



3 CV. - BL
2 "Chaise"

4.450 fr.

4 CV. - BL
3 "Chaise"

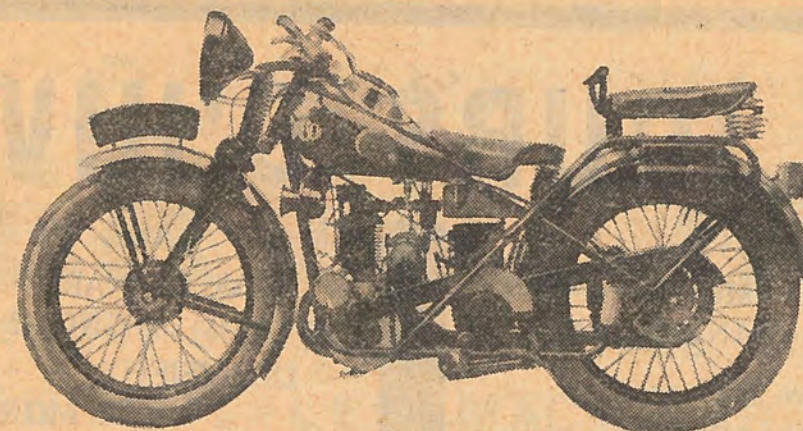
4.750 fr.

4 CV. - JT
3 "Jap"

5.200 fr.

CATALOGUE **MOTOCYCLETTES NEW-MAP** — USINES ET ADMINISTRATION : —
FRANCO 122-124, Av. Lacassagne, LYON-MONTCHAT

Pièces de rechange et Ateliers: M. FROTEY, 12, Rue Jean-Nicot, PARIS - Tél. : Ségur 20-09



DRESCH

Sa PS

175 cm³, 2 temps, 2 vitesses,
pneus renforcés. Vitesse 5 à 65 km. à l'heure.
Consommation 2 lit. 1/2 aux 100 km.

Prix : 1.800

Sa MS 604

250 cm³, 4 temps,
3 vitesses, 3 HP. Moteur licence Mag. Eclairage
phare code et lanterne arrière. Vitesse 5 à
85 km. à l'heure. Consommation 7 lit. 1/2 aux
100 km.

Prix : 3.500

Sa MS 530

350 cm³, 4 temps, 3
vitesses. Moteur licence Mag. Vitesse 5 à
95 km. à l'heure. Consommation 3 lit. 1/2 aux
100 km.

COMPLÈTEMENT ÉQUIPÉE, éclairage
par dynamo et accumulateur, phare code et
lanterne arrière. Siège arrière et repose pieds.
Compteur, montre, avertisseur électrique.

Prix : 4.500

Son SIDE-CAR

super confort,
le même équipement complet que la MS 530 et
le châssis antidérapant et adhérent.

Prix : 5.350

AU CRÉDIT AU MÊME PRIX QU'AU COMPTANT

Etab^{ts} DRESCH, 33 à 39, Rue de Vouillé, Paris (15^e)

AGENTS "DRESCH" - SEINE

Mr JEANJEAN, 133, Avenue d'Argenteuil, ASNIÈRES.
DESCHASEAUX, 93, Av. J.B. Clément, BOULOGNE-
sur-SEINE.

DUMINI, 41, Rue de Saint-Mandé, CHARENTON.

ASSELBUR, 84, Rue Véron, ALFORTVILLE.

LOUET & VERNA, 4, Rue du Pont, JOINVILLE-le-
PONT.

DESTOUCHES, 48, Avenue Jean-Jaurès, IVRY-PORT.

HERMITANT, 104, Avenue Rouget-de-l'Isle, VITRY.

JACOB, 15, Avenue Anatole-France, CHOISY-le-ROI.

DOUBLET, 128, Rue Jean-Jaurès, LEVALLOIS-

BÉCHARD, 42, Rue d'Alsace, LEVALLOIS.

THENET, 2, Rue de Saint-Mandé, MONTREUIL.

TERNES DÉPOT D'ESSENCE, 2, Boulevard Victor-
Hugo, NEUILLY.

FOURNET, 154, Grande-Rue, NOGENT-sur-MARNE.

FOURMY, 46, Rue Jean-Jaurès, CHAMPIGNY.

ANTOINE, 69, Boulevard de la République, NOISY-le-SEC.

FABRE & SIMONET, 127, Rue de Flandre, LE
BOURGET.

MARTIN, 25, Avenue Marceau, DRANCY.

Albert LEBRAIN, 22, Rue de la Pochette, BOBIGNY.

GAUTHIER, 7, Allée Erasme, VILLEMONTBLE.

Lucien LE GARREC, 108, Av. Jean-Jaurès, PANTIN.

VILADIE, 21, Avenue de la Défense, PUTEAUX.

HUGUET, 7, Avenue du Maréchal Joffre, NANTERRE.

DERENNE, 10, Rue Brise-Echallas, SAINT-DENIS.

LEFEVRE, 229, Boulevard Ornano, SAINT-DENIS.

MAHÉRAS, 28, Boulevard National, SAINT-MAUR.

Louis BOUCHEZ, 7, Boulevard Victor-Hugo, ST-OUEN.

Ets NAMOUR, 18, Rue Perrier, MONTROUGE.

GRIMAULT, 27, r. Ledru-Rollin, FONTENAY-aux-ROSES

SNO WHILL, Route de Versailles, PETIT-CLAMART.

Madame Vve DAVID, Route de Châtillon, MALAKOFF.

SEVERIN, 28, Rue Danton, ISSY-les-MOULINEAUX.

MESSET, Cycles, CHATILLON-sur-SEINE.

DABRETEAU THIRION, 171, Avenue Victor-Hugo,
CLAMART.

JACOB, Avenue Anatole France, CHOISY-le-ROI.

BRUEIL, 11, Avenue Docteur-Durand, ARCUEIL.

SIMON, 170, Avenue de Paris, VINCENNES.

LAGUERRE, 156, av. de la République, FONTENAY/s-Bois

FAIZANT, Cycles, COLOMBES.

GRANET PELISSIER, 103, r. du Chemin de Fer, COURBEVOIE.

VALAT, 16, Rue Voltaire, LA GARENNE.

LAVOYE, 2, Rue de Courbevoie, LA GARENNE.

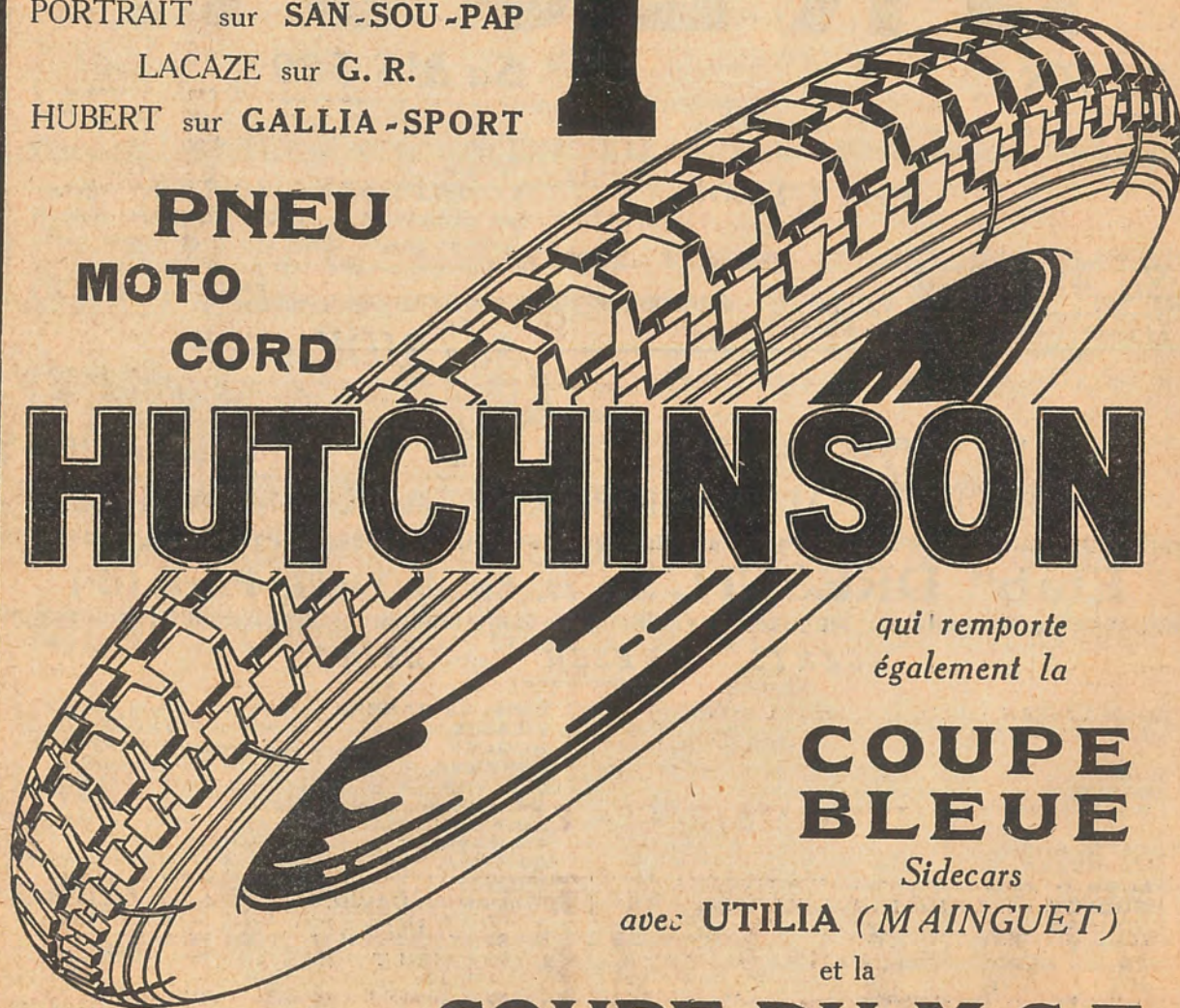
SIX JOURS D'HIVER

Motos 175 cmc.
 SOURDOT sur MONET-GOYON
 GILLET sur SAN-SOU-PAP

Motos 250 cmc.
 STERNY, GRUYERE,
 CALVET sur ROVIN
 SPRUYTTE, BAUDART,
 PORTRAIT sur SAN-SOU-PAP
 LACAZE sur G. R.
 HUBERT sur GALLIA-SPORT

1^{ERS}

Motos 500 cmc.
 NAAS, BERNARD
 sur GNOME & RHONE
 DEBAISIEUX
 sur MONET-GOYON
 Sidecars 350 cmc.
 MAINGUET sur UTILIA



**PNEU
 MOTO
 CORD**

HUTCHINSON

*qui remporte
 également la*

COUPE BLEUE

Sidecars

avec UTILIA (MAINGUET)

et la

COUPE DU M.C.F.

avec MONET-GOYON (DEBAISIEUX)

AUX 6 JOURS D'HIVER

KERVOLINE

L'HUILE QUI S'IMPOSE PAR SES QUALITÉS

LUBRIFIAIT LES MACHINES DE :

SOURDOT.....	Monet-Goyon	175 cc.	1^{ERS} ex- œquo
GILLET.....	San-Sou-Pap	175 cc.	
BAUDART.....	San-Sou-Pap	250 cc.	
SPRUYTTE.....	San-Sou-Pap	250 cc.	
CALVET.....	Rovin	250 cc.	
STERNY.....	Rovin	250 cc.	
GRUYERE.....	Rovin	250 cc.	
PITTAVINO.....	Styl'son	350 cc.	
DEBAISIEUX.....	Monet-Goyon	500 cc.	

QUI REMPORTESENT 9 MEDAILLES D'OR

A MARSEILLE DANS LA

Course de Côte du Boulevard Michelet

DE LATOUR.....	Rovin	175 cc.	1^{ERS} Record battu
GAUSSORGUES...	Monet-Goyon	350 cc.	
GAUSSORGUES...	Monet-Goyon	350 cc.	
AMORT.....	Styl'son	1.000 cc.	

UTULISAIENT EGALEMENT

KERVOLINE

L'HUILE QUI S'IMPOSE PAR SES QUALITÉS

LES HUILES PURFINA

aux

SIX JOURS D'HIVER

Motos 250 cm³. 1^{er} ex-æquo BILA sur STYL'SON
Catégorie 350 cm³ 1^{er} ex-æquo LOCQ sur STYL'SON
— 350 cm³. 1^{er} ex-æquo NOTAMY sur MOTO-CONFORT
Cyclecar 750 cm³ 1^{er} MARECHAL sur D'YRSAN
Voitures 2 litres 1^{er} DE BERG sur BUGATTI

Tous les coureurs utilisant les Huiles PURFINA et ayant pris part aux SIX JOURS D'HIVER terminent sans pénalisation et reçoivent un diplôme de Médaille d'Or.

Demandez le nouveau Guide de Graissage "PURFINA" à la
RAFFINERIE DE PÉTROLE DU NORD
— 28, Rue de Laborde, 28 — PARIS (8^e) —

St-MARTIN-AUTOMOBILES

27, Rue du Château-d'Eau — PARIS (10^e)

soucieux de satisfaire son

IMMENSE CLIENTÈLE

a fait construire

3, 5 et 7, Rue Emile-Lepeu
et 8 et 10, Passage Alexandrine à Paris (XI^e)

le premier grand garage pour motocyclettes

ET SIDE-CARS

il sera inauguré le 1^{er} Mars 1930

sous le nom de "GARAGE RÉGOR"

Le Garage REGOR est une vaste et claire construction moderne avec un immense étage et une rampe d'ascension

Les Motocyclettes seront garées pour 30 fr. par mois

REMARQUEZ que cette fois encore

St-MARTIN-AUTOMOBILES EST LE PREMIER

Il est copié, mais jamais égalé...

Pas de mots, des actes...

C'EST SON PROGRAMME,

TRAVAIL — LOYAUTE

C'EST SA DEVISE.

Venez à nous, vous serez satisfaits.

Demandez notre notice des derniers modèles 1930 envoyée franco.

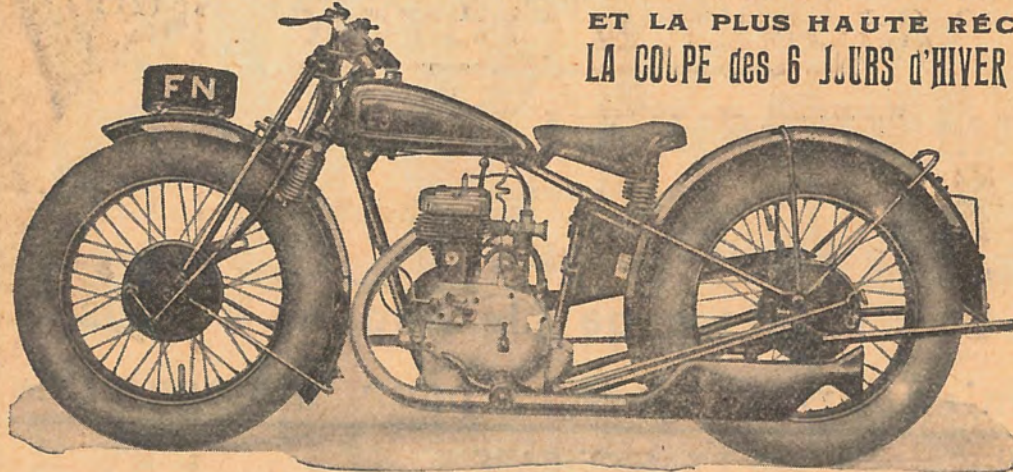


FABRIQUE NATIONALE D'ARMES HERSTAL-LEZ-LIÈGE
BELGIQUE

Les 6 jours d'hiver 1930 sont un nouveau triomphe
POUR F. N. 4 MACHINES ENGAGÉES 4 MÉDAILLES D'OR

LO'INFOSSE : 1^{er} ex-æquo en 500 cmc. -:- CARRÉ et L'HEISSIER : 1^{ers} ex-æquo en 350 cmc. -:- RICHARD sans pénalisation

ET LA PLUS HAUTE RÉCOMPENSE :
LA COUPE des 6 JOURS d'HIVER "Groupe Rouge"



LA 350 cmc. 1930

La preuve est donc faite que de robustes machines de tourisme sont susceptibles de fortes vitesses qui intéressent aujourd'hui tous les amateurs de motos modernes.

(Huile Shell, pneus Englebert)

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

SIX JOURS D'HIVER

—(1.70) KILOMÈTRES—

PREMIÈRE COURSE...

PREMIER SUCCÈS...!

"LA MOTOCYCLETTE DE QUALITÉ..."



Magnat-Debon

Enlève la Médaille d'Or (avec un SEUL coureur engagé)

Sidecar 1^{er} ex æquo
350 cmc.

POUPONNEAU sur Moto MAGNAT-DEBON

(termina-t sans pénalisa'on)

CATALOGUE FRANCO - ÉTABLISSEMENTS MAGNAT-DEBON 69, Cours Jean-Jaurès - GRENOBLE
Agent à PARIS: MAURER, 100 rue de la Pompe

DANS LES

SIX JOURS d'HIVER MONET & GOYON

renouvelant ses succès de l'année dernière se classe

1^{ers} catégorie 500 cmc. . DEBAISIEUX
ex-æquo
catégorie 175 cmc. . SOURDOT
et s'adjuge la

Coupe du M. C. F.

attribuée à la machine

la plus propre et la plus silencieuse

ajoutant ainsi aux preuves constantes de sa

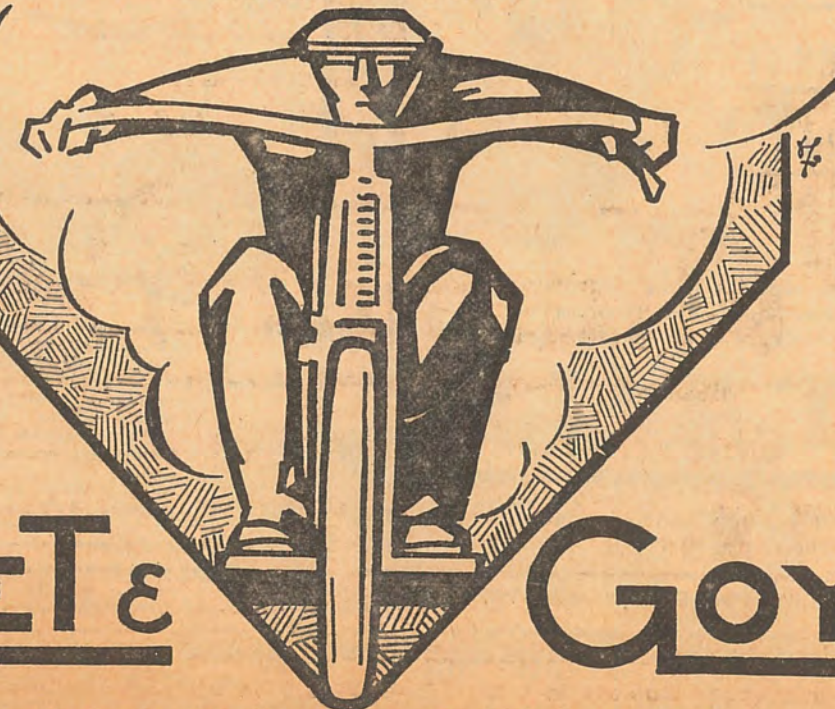
Supériorité mécanique

celle de sa

Meilleure présentation

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

— NOTICE SUR DEMANDE —



MONET &

GOYON

57, Rue du Pavillon -:- MACON (S.-&-L.)

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs




Saroléa

ENTAME LA SAISON SPORTIVE 1930
- PAR UN BRILLANT SUCCÈS DANS LES -

6 JOURS D'HIVER

3 MOTOS AU DÉPART ;
MOTOS A L'ARRIVÉE ;
MÉDAILLES D'OR - -

BOUTILLER en Catégorie 500 cmc., SOLO
LECLERO en Catégorie 600 cmc., SIDECAR
DELAUNAY — terminent —

1^{er} EX ÆQUO (SANS PÉNALISATION)
DELAUNAY remporte la
COUPE DES SIDECARS

Huile SHELL - Chaîne COVENTRY - Pneus DUNLOP
Selle TERRY - Magnéto BOSCH - Sidecar BELGIAN

MAISON SAROLÉA Société Anonyme
HERSTAL-LIÈGE
AGENTS PARTOUT EN FRANCE

PUBLI CONSEIL - LIÈGE

Le Guide Motocyclette "Spido"

vient de
paraître

LE Guide de Graissage Spido pour Motocyclettes et cyclecars, qui vient de paraître, contient d'utiles indications sur la réglementation de la circulation, l'entretien de la moto et du cyclecar, les incidents de la route et les pannes, etc..

Il est magistralement préfacé par Georges Collin, Secrétaire Général du Motorcycle-Club de France et contient en outre de précieux conseils de Maurice Krebs sur la façon de conduire, etc...

Son prix de vente est de Frs : 2.50. Mais pour le recevoir gratis et franco, il vous suffira de remplir le coupon ci-contre et de nous l'adresser sous enveloppe affranchie à 0.60.

Pour envoi gratuit du Guide Motocyclette 1930, retourner ce coupon sous enveloppe affranchie à 0,60

Nom : _____

Adresse : _____

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



RENDEMENT
SOUPLESSE
SÉCURITÉ

Telles sont les trois principales caractéristiques des moteurs et blocs-moteurs à soupapes latérales

STAUB

qui les classent parmi les meilleurs sur le marché

Leur fabrication irréprochable justifie largement leur prix et évite tout souci aux motocyclistes.

DEMANDEZ TOUS RENSEIGNEMENTS A
G. STAUB, 20, rue Jules Ferry, COURBEVOIE

A QUALITÉ ÉGALE
les
Motocyclettes "POINARD"
SONT LES MOINS
CHÈRES DU MONDE



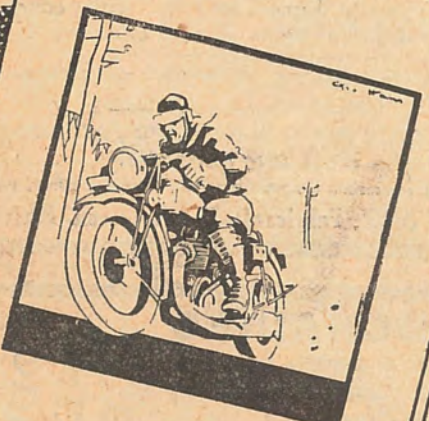
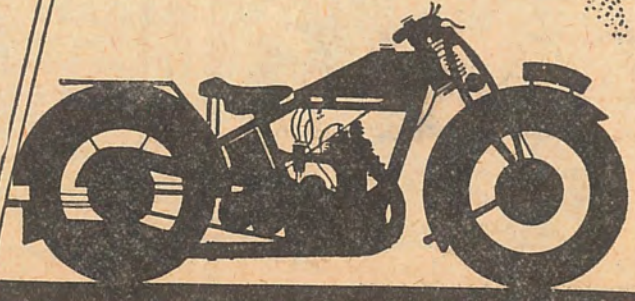

250 cm³ Bloc-moteur chaise à culbuteurs, un échappement, cadre double berceau, éclairage par alternateur "France", 100 bougies, phare code 3.950 fr.

350 cm³ Bloc-moteur chaise à culbuteurs, double échappement, cadre double berceau, éclairage par magnéto, dynamo "France", phare code 4.600 fr.

500 cm³ 5 CV. Bloc-moteur Chaise à culbuteurs, double échappement, cadre double berceau, éclairage par magnéto, dynamo "France", accus, phare code, klaxon, lanterne arrière..... 5.000 fr.

1000 cm³ 2 cylindres, 9 CV., cadre triple berceau, consommation maximum 5 litres, vitesse 130 km. 5.500 fr.

POINARD, Constructeur
3, Rue Larochelle, PARIS - 13°
Téléphone : DANTON 66-82
Usine : 2 bis, rue Étienne-Dolet,
au KREMLIN (Seine) (à côté Mairie)

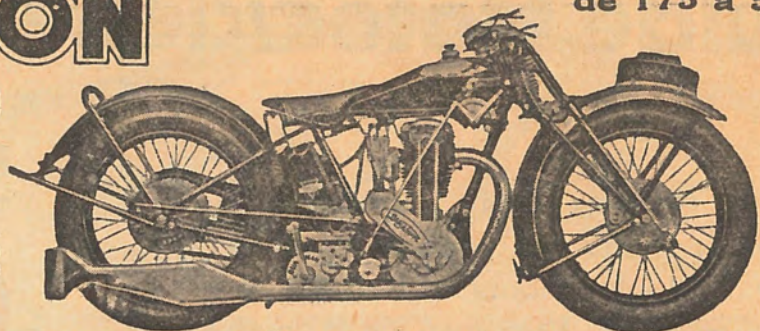
GUIDE SPIDO
MOTOCYCLETTE
EDITION 1930

W. L. Couderc

STYL'SON

LA MOTO DE GRAND
STYLE

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



de 175 à 500 cmc.

Société Anon. me
des
Motocyclistes
"Styl'son"

au Capital de
2.000.000 fr

LE CHAMBRON-
FEUGEROLLES

AGENT POUR PARIS : BEALÉ, 100, Avenue des Ternes

AGENTS

ASSUREZ-VOUS L'AGENCE
DU CARBURATEUR

GURNER

Toutes les bonnes marques de motocy-
clettes roulent actuellement équipées avec :

LE CARBURATEUR **GURNER**

LA POMPE A HUILE **GURNER**

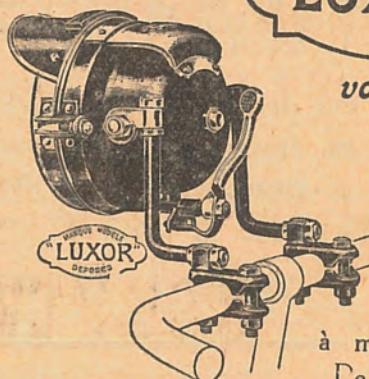
LE ROBINET A
ESS'NCE. **GURNER**

Usines et Eureaux : PONTARLIER (Doubs)
Dépôt : 79, Avenue des Ternes - PARIS

Motocyclistes!!!

La marque de
qualité:

"LUXOR"



vous
rappelle

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

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

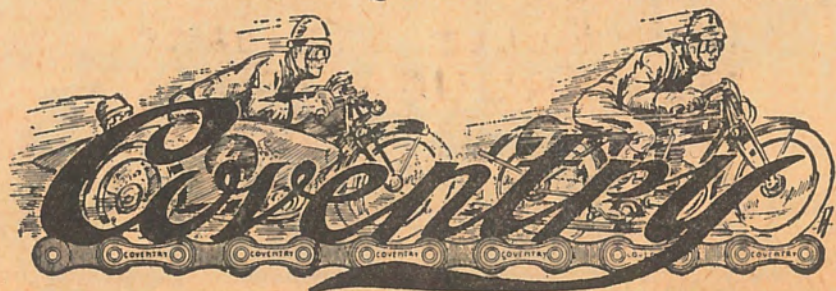
Les appareils Luxor sont les seuls conçus et
construits techniquement, ils sont garantis.

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

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

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

NE ROULEZ QUE SUR CHAINES



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

MOTOCYCLISTES
SOUCIEUX DE VOTRE
SECURITE

SOUPLESSE
RESISTANCE
ECONOMIE

les nouvelles

RENÉ GILLET

à suspension
arrière élastique

4 OU 6 CV EN SOLO

6 OU 9 CV EN SIDECAR

vous donneront le
maximum de confort
pour le long tourisme

Catalogues
envoyés franco sur demande

à René GILLET

128, Route d'Orléans
MONTROUGE (Seine)

Février
1930
N° 23

MOTO-TRAIN

Et^{ts} E. TRAIN
3, Rue
Rouget-de-l'Isle
COURBEVOIE
(Seine)

PAGE MENSUELLE DES PROPRIETAIRES DE MOTOS "TRAIN"

CAUSERIE

NOTRE ORGANISME DE FABRICATION

Dans notre précédente causerie, nous avons résumé succinctement les méthodes que nous employons à la construction complète de nos motocyclettes ; aujourd'hui, nous donnerons un aperçu de l'organisation générale des services concourant à leur fabrication, car, si l'emploi de méthodes rationnelles est indispensable pour obtenir de bons prix de revient, une bonne organisation des services est également nécessaire pour obtenir une fabrication sérieuse, irréprochable et sans à-coup.

Avant d'être mises à la disposition de nos services commerciaux, nos motocyclettes, prêtes à être vendues, passent auparavant à différents stades, par les services suivants : **BUREAU DES ETUDES.** — C'est à ce bureau que sont étudiés les différents types de nos motos et où sont établis tous les dessins de leurs différents organes, tels que : bloc-moteur, moyeux freins, fourche, cadre, etc...

ATELIER DES ETUDES ET LABORATOIRE. — Les dessins établis passent ensuite dans cet atelier où sont construites à quelques exemplaires, les nouveautés étudiées.

Après construction, celles-ci font l'objet d'essais sévères suivis par le bureau d'études.

SERVICE FABRICATION. — Les nouveautés qui, après mise au point, ont donné toute satisfaction et que l'on a décidé de construire en série, passent ensuite à ce service qui, sous la direction d'un ingénieur, en organise la fabrication. Il établit particulièrement les instructions nécessaires pour l'approvisionnement, les fiches de fabrication pour l'usinage des pièces dans les ateliers, les dessins des montages et outillage nécessaire, etc...

SERVICE APPROVISIONNEMENT. — C'est ce service qui est en relation constante avec les fournisseurs et qui est chargé de commander toutes les matières premières et marchandises dont la liste avec instructions lui est remise par le Chef de fabrication.

SERVICE DE MISE EN USINAGE. — Ce service reçoit également du chef de fabrication les fiches et instructions nécessaires à l'usinage de toutes les pièces usinées dans les ateliers. Il en opère le lancement suivant les cadences qui lui sont données, en suit la fabrication et reporte sur un graphique chaque opération d'usinage au fur et à mesure de son avancement. Après terminaison de chaque série de pièces, il en établit également le prix de revient.

SERVICE DE RÉCEPTION. — C'est ce service qui reçoit les marchandises provenant des fournisseurs. Après vérification de la qualité par un contrôleur technique qualifié attaché au Service, les marchandises sont réparties par le réceptionnaire aux différents magasins.

MAGASIN DES MATIÈRES PREMIÈRES. — Ce magasin reçoit seulement les matières devant subir un usinage dans les ateliers. Il en opère la distribution au fur et à mesure de la demande, et suivant des bons de sortie de magasin établis préalablement par le Service de mise en usinage.

ATELIERS. — Ceux-ci sont subdivisés en différents ateliers spécialisés chacun dans une partie de la fabrication. Chacun de ces ateliers est dirigé par un contremaître qui est lui-même directement sous les ordres d'un chef d'atelier. Les principaux ateliers en dehors de ceux affectés à la réparation, traitement thermique, peinture, etc., sont :

ATELIER D'OUTILLAGE. — Cet atelier est affecté spécialement à l'établissement des montages et outillages spéciaux nécessaires à la fabrication. Il s'occupe également de l'entretien et réparations des machines-outils, transmissions, etc., ainsi que de la fabrication et affûtage de tout le petit outillage, outils de tours, fraises, mèches, etc.

ATELIER DES MACHINES-OUTILS. — C'est dans cet atelier que sont usinées les pièces comportant des opérations d'usinage telles que : tournage, fraisage, perçage, rectification, etc., etc. Cet atelier est doté des machines-outils les plus modernes.

ATELIER D'AJUSTAGE ET DE MONTAGE. — Les pièces comportant des opérations d'ajustage ou de soudure sont travaillées dans cet atelier, mais ces opéra-

tions étant peu nombreuses, celui-ci est principalement affecté au montage des différents organes tels que : bloc-moteur, moyeux et ainsi qu'au montage ensuite de la motocyclette complète.

ATELIER DES ESSAIS. — Après montage, les blocs-moteurs sont soumis dans cet atelier à un rodage préalable et, ensuite, à des essais de puissance contrôlés par des instruments de mesure appelés banc d'essai. Suivant les types de moteurs, ceux-ci sont essayés à des bancs munis de moulinets « Renard » ou à des bancs munis de freins « Froude ». Ne sont définitivement acceptés que les moteurs ayant satisfait aux puissances prévues.

SERVICE DE VÉRIFICATION. — Ce service est chargé de vérifier au moyen d'instruments de mesure appropriés, tels que : calibres et tampons de la parfaite exécution de chaque opération d'usinage. Chaque pièce est soumise en cours de fabrication à plusieurs vérifications et ne sont acceptées que celles qui sont absolument conformes et dans les tolérances indiquées.

MAGASIN DES PIÈCES FINIES. — Après vérification, les pièces usinées, définitivement acceptées sont dirigées sur ce magasin qui les délivre ensuite à la demande à l'atelier de montage et suivant des bons de sortie de magasin établis préalablement par le service de mise en usinage.

MAGASIN DES PRODUITS FINIS. — De l'atelier de montage, les motocyclettes terminées passent ensuite aux essais puis à une dernière vérification avant de rentrer au magasin des produits finis. C'est de ce magasin qu'elles partiront enfin, suivant les ordres du service commercial pour être délivrées entre les mains de la clientèle.

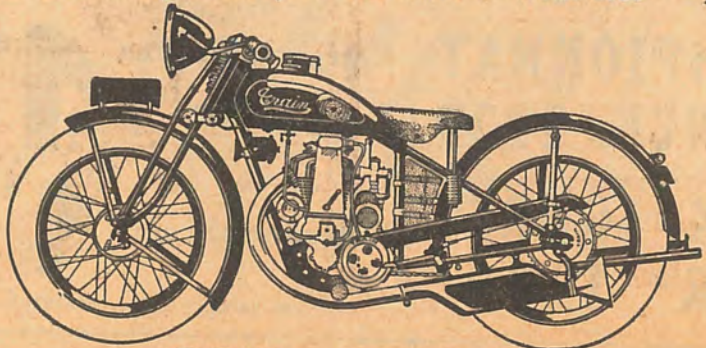
Du court exposé qui précède, on peut juger combien notre organisme de fabrication est rationnel, ce qui nous permet de produire des motocyclettes sérieuses, impeccables et, malgré cela, bon marché, car tout imprévu, tout gaspillage, toute malfaçon est bannie de notre organisation.

MÉTHODE, ORDRE, PROCÉDÉS DE FABRICATION MODERNES, CONTRÔLE, tout concourt pour ne produire que des motocyclettes parfaitement aptes à donner toute satisfaction à notre clientèle.

LA MOTO M 7, 4 CV. TRAIN

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

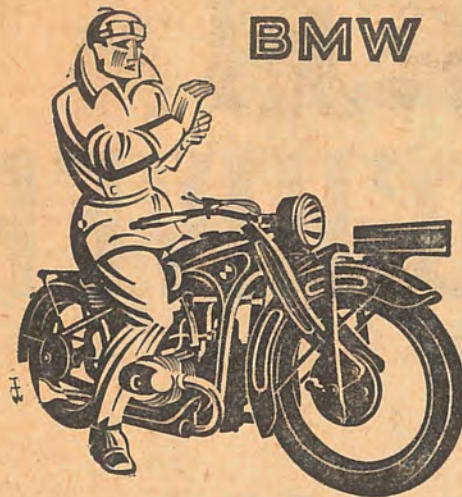


MOYEUX
à roulements annulaires
4 FREINS
■ ■
PNEUS BALLON
■ ■
100 Kilomètres
à l'heure

PRIX : 4.500 fr.

VENTE A CRÉDIT PAR MENSUALITÉS

AGENTS PARTOUT



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 :
BASTIDE, 56, boul. de Clichy, PARIS

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

Par exemple pour une 750 sport.

*Des pièces d'origine bon marché,
Le moins de perte à la revente ;*

*Mun ch.
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 ;*

vous pouvez être assuré
que vous aurez

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



SOYER 6 JOURS D'HIVER 1929

1ers PROAL
ex æquo BIGNON
Médaille d'Or POTTIER
COUPE de la CYLINDRÉE

350 cmc. Arbre à Cames
en tête Type 08

3 MACHINES au départ - 3 à l'ARRIVÉE

**TOUJOURS AU MÊME
VENTE A CRÉDIT**

MAGASIN D'EXPOSITION ET DE VENTE

SOYER 6 JOURS D'HIVER 1930

1ers PROAL
ex æquo BIGNON
Médaille d'Or POTTIER
COUPE de la CYLINDRÉE

500 cmc. Arbre à Cames
en tête Type 011

3 MACHINES au départ - 3 à l'ARRIVÉE

**PRIX QU'AU SALON
AU MÊME PRIX QU'AU COMPTANT**

69, ROUTE DE LA RÉVOLTE - LEVALLOIS

GNOME RHONE

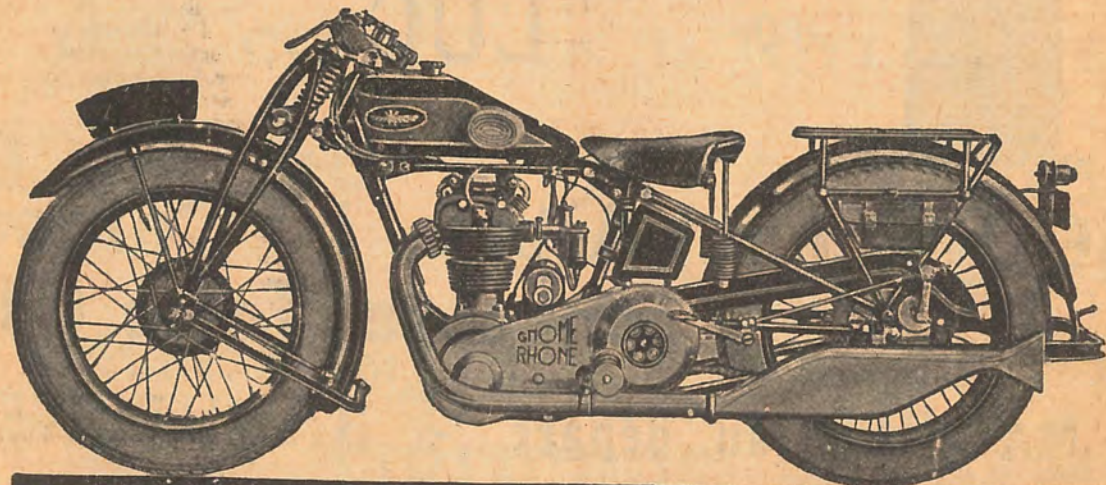
triomphe aux

SIX JOURS D'HIVER

catégorie 500 cmc.

1^{ers} ex-**NAAS**
- æquo **BERNARD**

sans pénalisation



La 500 cmc., D 4, Supersport.

SIÈGE SOCIAL :
34, Rue de Lisbonne - PARIS

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

SUCCURSALES : LILLE - LYON - TOULOUSE - MARSEILLE

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	65 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)

La suppression du Tourist Trophy amateur

NOUS avons, d'autre part, annoncé à nos lecteurs que l'A. C. U., le club national anglais, avait été amené à prendre des mesures très sévères contre certains concurrents et organisateur du Tourist Trophy Amateur (qu'il ne faut pas confondre avec le Tourist Trophy, la grande épreuve classique). Déclassés et disqualifiés se sont abattus sur les délinquants. On s'est aperçu qu'une douzaine de concurrents avaient en effet des contrats avec des constructeurs et que la plupart d'entre eux avaient exploité les fabricants d'accessoires, avec plus d'âpreté encore que les professionnels. Bref, un joli scandale. L'amateurisme marron existe aussi bien dans notre sport qu'en athlétisme. Après ces constatations peu encourageantes, l'A. C. U. a refusé au club de l'île de Man, le permis de faire disputer un T. T. Amateurs l'an prochain, tout en espérant que ce club pourrait organiser une épreuve professionnelle pour laquelle l'autorisation ne serait pas refusée. Cette suppression de T. T. amateur est un coup dur non seulement pour le Man Club et pour les amateurs dont beaucoup se sont conduits d'une manière parfaitement désintéressée, mais encore pour la population de l'île de Man. Ces épreuves attirent, en effet, beaucoup de monde et... d'argent.

L'amateurisme pose de très graves questions. Si un amateur veut non seulement acheter ses machines, mais en faire effectuer toute la mise au point, il faut vraiment qu'il ait une grosse fortune. Nous avons connu des cas, où ces dépenses se chiffraient par dizaines de mille francs. Si cette règle est absolue, l'amateur riche ou désœuvré aura presque toujours l'avantage sur celui qui n'a que des ressources modestes, ou qui n'a que peu de temps libre. Et, d'autre part, si les règles ne sont pas strictes, on arrive au demi-professionnel. Nous préférons beaucoup pour notre part la division en experts et en novices.

Nouveautés et épreuves sportives

La présentation des nouveautés au public est toujours une chose réputée très délicate. Entre exciter la curiosité des gens, même leur intérêt, et vendre des machines, il y a tout un monde. L'attachement, maintes fois constaté du public aux solutions

classiques, sanctionnées par une longue expérience, est non seulement excusable, mais normal. Dans une machine, il investit un petit capital et entend en tirer le meilleur parti. S'il sait que la machine X, modèle longuement éprouvé, assurera son service sans défaillance, avec un minimum de frais et d'ennui, il l'achètera de préférence à la machine Y, plus séduisante

peut-être, plus propre, plus confortable, plus silencieuse, mais trop nouvelle pour qu'on puisse savoir si elle ne recèle plus des loups redoutables. Un modèle original présenté au public sans preuves matérielles de sa valeur, c'est un peu comme un affaire de banque pour laquelle on annonce des résultats mirifiques : ce peut être une bonne opération. Il est certain par exemple qu'il a fallu aux premiers souscripteurs d'actions du canal de Suez une belle audace. Cela a bien tourné, mais à côté, combien d'affaires brillantes, offrant des dividendes sensationnels, n'ont abouti qu'à des déconfitures. Une machine nouvelle, nous entendons par là de conception originale, peut fort bien donner les résultats qu'elle annonce. La technique est actuellement assez riche pour se risquer, sans trop de danger, hors des sentiers battus. Les échecs antérieurs peuvent même être des leçons extrêmement utiles. Mais il se peut, par contre, que la surprise soit désagréable et que des défauts sérieux apparaissent à l'usage. Et c'est ce que le public redoute. Il a d'ailleurs de bons motifs pour cela, car il a été échaudé bien des fois dans les quelques années qui ont suivi la guerre. Si on veut vendre des machines nouvelles, il faut offrir des garanties. Il faut qu'au moment où la machine est mise sur le marché, qu'elle ait déjà une réputation. Cela peut parfaitement prendre des mois, nous dirions presque des années.

Il y a tout d'abord ce qu'on pourrait appeler la mise au point secrète. Le nouveau modèle est essayé par quelques hommes, dont la discrétion est connue. Il y aura certainement des points faibles qu'il faudra corriger et il ne faut pas, dans cette phase préparatoire, que le public sache qu'il existe un nouveau modèle, et encore moins que les essais ont révélé des points faibles. Lorsqu'après bien des tâtonnements et des retouches, la machine semble être satisfaisante, elle est alors construite à quelques exemplaires qui sont éprouvés à fond. Après cette deuxième étape, il s'agit de faire

SOMMAIRE

N^o 360

Samedi 1^{er} Février 1930

Par-ci, par-là.....	131
Equilibrage, par H.-P. Bo- restroffe	132
Les Six-Jours d'Hiver 1930	133
Les modèles... 30 sur la route :	
Panther 550 cmc., par Fred S. Lipman.....	138
Commissaire à transforma- tions, par Robert Boell..	140
Le Fenag, par Robert Sexé.	143
En Belgique, par G. Detaille	145
En Algérie.....	146
Le moteur Puch.....	147
Les Clubs	149

connaître la machine. Une présentation à une exposition ne suffit pas, mais il est nécessaire d'affronter toutes les épreuves sportives, concours d'endurance au moins. Et à notre avis, cela devrait même précéder la présentation au public.

Ne blaguez pas avec le chronométrage

Nous défendons surtout dans les éditoriaux des principes généraux, et nous évitons les personnalités. Dans l'éditorial « Ne blaguez pas avec le chronométrage » notre unique but était d'insister auprès des clubs motocyclistes pour que, même dans les épreuves fermées, le chronométrage soit assuré de manière rigoureuse. Pour des épreuves disputées en petit comité, entre amis pourrait-on dire, sans aucune arrière-pensée de gain ou de publicité, on peut être tenté de ne pas chercher à compliquer les choses et à faire preuve d'un peu de laisser-aller. Mais il ne faut pas oublier que parfois l'homme le plus aimable, le plus accommodant, peut devenir pointilleux et atrabilaire, si son amour-propre est en jeu, et que le plus loyal, quand il s'est fait « gratter » cherche à sa défaite des excuses peu sincères. Il faut prendre ses précautions.

Nous n'avons donc reproduit la plainte qui nous était parvenue qu'à titre d'exemple des réclamations qui peuvent se produire. Nous n'entendons pas trancher une affaire, alors que nous n'avons que l'avis d'une des deux parties. Peut-être même pensions-nous que l'intéressé eût mieux fait de s'expliquer avec les dirigeants de son club et qu'il donnait à l'affaire une importance beaucoup plus grande qu'elle ne le méritait. Aussi, nous sommes-nous bien gardés de nommer le club qui se trouvait mis en cause.

Il est juste cependant que nous présentions les faits tels qu'ils se sont exactement passés. De cette manière, si, d'aventure, l'anonymat a été découvert par quelques personnes, elles n'auront aucun doute sur la parfaite loyauté sportive du club en question. Pourquoi d'ailleurs ne dirions-nous pas pas qu'il s'agit du Moto Club de Vichy. Ce club très actif avait organisé le 15 décembre une course au ralenti sur un parcours de quelques centaines de mètres. Bien que par définition une telle

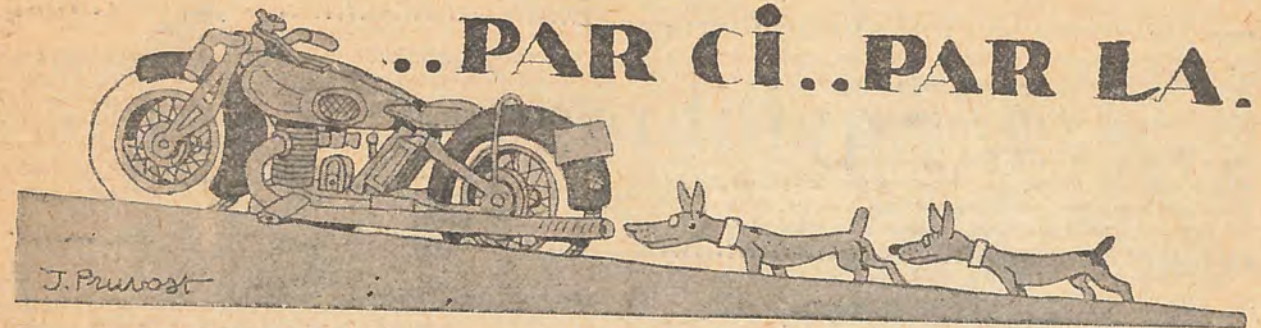
épreuve ne comporte qu'un minimum de risques, un service d'ordre gardait le parcours et une assurance avait été prise. Une course au ralenti ne met pas en jeu des intérêts commerciaux. Elle est surtout un concours d'adresse. Elle ne nécessite bien entendu pas des chronomètres officiels ou un appareil électrique, d'autant que par suite des très faibles allures, la précision (nous ne disons pas l'exactitude) a beaucoup moins d'importance que dans des courses véritables ! Le chronométrage fut donc assuré par les membres du bureau du club, avec des chronomètres, dont un au moins indiquait les vitesses par rapport aux temps. Ce n'est pas là un type de chronomètre à recommander pour les épreuves sportives, mais on ne pouvait tout de même pas demander à ce chronomètreur bénévole, qu'il allât acheter un autre chronomètre pour la circonstance. C'est de là que vint l'erreur. On lut le chiffre des kilomètres au lieu du chiffre des secondes, et bien entendu personne ne put au cours de l'après-midi approcher le temps fantôme. On finit par s'apercevoir de l'erreur qui était de l'ordre d'une trentaine de secondes. Il fut d'ailleurs aisé de redresser l'erreur, puisqu'ayant le chiffre en kilomètres, il suffisait d'y amener l'aiguille pour retrouver du même coup le chiffre des secondes. Il n'y avait donc là aucun arbitraire puisqu'on pouvait remonter à la source de l'erreur et la rectifier. Une autre solution eût pu consister, soit à faire recourir l'épreuve sous forme d'un match à deux, soit à faire recommencer le concurrent. Mais aucune de ces deux solutions n'était possible, car le vainqueur véritable était parti, ainsi que la plupart des officiels. La question fut tranchée en plaçant ex æquo le vainqueur fictif et le vainqueur réel. Solution boiteuse assurément, mais qui ne lésait personne. Certes il eût mieux valu qu'il n'y eût pas d'erreur, mais qui n'en a jamais commis. En tout cas, elle fut tout involontaire et on s'est efforcé d'y remédier aussitôt qu'elle a été connue. La loyauté du M.C. Vichy n'est donc nullement en cause.

Ne tirons de cette affaire qu'une conclusion. C'est que toute erreur de chronométrage, même involontaire, peut être une cause d'ennuis, et qu'en conséquence on n'accordera jamais à cette question trop d'importance.



Les Six Jours d'Hiver : Après l'épreuve de vitesse, le retour des concurrents descendant la côte de la Butte Rouge de l'autodrome.

.. PAR CI.. PAR LA.



Demande d'adresse

Ayant reçu de différents lecteurs, des demandes de renseignements complémentaires, concernant un feu arrière, marque J. L., qui fonctionne dans le genre d'un skopéographe par simple branchement sur la bougie, nous serions reconnaissants à ceux de nos lecteurs qui connaissent cet appareil ou au constructeur, de bien vouloir nous transmettre l'adresse de la Maison J. L., afin que nous en informions les motocyclistes intéressés.

Un chercheur !

Un jeune coureur qui s'est fait remarquer dans Paris-les-Pyrénées-Paris, cherche un constructeur pour l'équiper. Il serait désireux de courir toutes les grandes épreuves de l'année. Il est libre de suite. Ecrire à *Moto Revue*, sous les initiales C.M.D.-03.

Eh, oui !

Nous extrayons de notre confrère l'*Intran* :

« La moto-cyclette à ses partisans, on le sait, mais elle a également ses détracteurs. Aussi est-elle, à Paris, gravement menacée, du fait que les garagistes ou tout au moins la majeure partie, lui refusent asile. »

Il est en effet très difficile à un motocycliste habitant certains quartiers, de trouver une place dans un garage, si petite soit-elle.

Quel est l'argument donné par les garagistes ?

« Je ne veux pas de moto-cyclette dans mon garage, nous dit l'un d'eux. Pourquoi ? Mais c'est l'engin le plus embêtant de la création. On le place ici, derrière cette file de véhicules. Un client en plaçant sa voiture, renversera la moto, la brisera peut-être et abîmera sa carrosserie. Non, ne me parlez pas de moto ! »

Un autre est plus catégorique :

« Je n'ai pas dans mon garage de « petit coin » susceptible d'abriter une moto.... »

Ce « petit coin » est-il vraiment nécessaire ? Pourquoi cette place derrière les voitures ? Ne peut-elle pas trouver sa place dans la file ?

Son propriétaire ne refuse pas de payer, que diable ! Et le fait d'avoir une moto chez lui ne déshonorerait pas un garagiste que je sache !

Seulement, la moto consomme peu d'essence et lorsqu'il y a une réparation à faire, c'est à un spécialiste que son propriétaire s'adresse...

Autant de raisons pour que certains garagistes refusent l'entrée d'une moto dans leur garage et se moquent parfaitement des clients aussi peu intéressants.

Et c'est pénible ! — G. FRAICHARD.

Un fidèle agent

Si B. S. A. est une des plus anciennes marques anglaises connue et cotée en France, une de celles qui a le plus contribué par ses qualités à diffuser la moto chez nous, l'un de ses plus anciens agents est certainement, à Paris, M. Imbernotte. Fidèle à cette marque, nous l'avons connu, il y a plus de 20 ans, agent des cycles B. S. A. déjà très réputés et très répandus à cette époque ; la constance dans la qualité de B. S. A. aidant, M. Imbernotte a tout naturellement continué à représenter les machines aux 3 fusils, ce qui lui vaut à l'heure actuelle une compétence depuis longtemps indiscutée et par suite une clientèle satisfaite.

Qu'il s'agisse de machines neuves ou d'occasions, de réparations ou de pièces de rechange, tout ce qui est B. S. A. et d'origine B. S. A., se trouve au magasin de la rue des Acacias, où tout est spécialisé à B. S. A. y compris naturellement les ouvriers.

Ces magasins se complètent d'un vaste garage pour les voitures, que M. Imbernotte, a ouvert Avenue de la Défense, à Courbevoie, garage de voitures, garage de motos, et atelier de réparations pour les deux types de véhicules.

Pour satisfaire ceux de ses clients qui, pour des raisons personnelles, sont obligés d'abandonner les 2 roues, M. Imbernotte, s'est assuré les agences Peugeot et Rosengart, ce qui lui permet de faire toutes transactions commerciales et d'envisager la possibilité de reprises et d'échanges, soit de voitures entre elles, soit de motos contre voitures ou vice-versa, sans compter les voitures d'occasions de toutes marques que, grâce à son garage, il peut être chargé de vendre. Qu'il s'agisse donc de motos B. S. A. de voitures neuves Peugeot ou Rosengart, ou de toutes marques en occasion, M. Imbernotte sera de bon conseil et réservera le meilleur accueil aux lecteurs de *Moto*

Un Baptême

« Grande-Armée-Motos » est ainsi que désormais s'intitulera le magasin où Messieurs Prevost tiennent 26, Avenue de la Grande-Armée, l'agence des principales marques de motos : Motobécane et Motoconfort, F. N., Clément, Monet-Goyon, Dollar, Gillet d'Herstal, Saroléa, etc....

On sait d'autre part que « Grande-Armée-Motos » est une des plus importantes organisations en stock de pièces détachées et accessoires : pièces pour toutes les marques précitées, pour Jap, pour boîtes Albion, G. M., Picard, Staub, dépôt des chaînes Renold et Brampton, des pneus de toutes marques, des meilleures huiles.

« Grande-Armée-Motos » est également un grand spécialiste de vente et de pose de l'éclairage Novi et Dynovi et dans le domaine de l'éclairage vient de prendre le stock des accumulateurs « Slem » c'est-à-dire que les motocyclistes possesseurs d'éclairage par dynamo pourront non seulement faire réviser, entretenir et réparer leurs accus chez MM. Prevost, mais pourront même en cas de besoin contracter l'échange de leur batterie de quelque marque qu'elle soit, contre une Slem et cela aux meilleures conditions.

Félicitons « Grande-Armée-Motos » d'avoir pensé à appliquer à la moto la « Station-Service » pour accus comme cela existait déjà pour la voiture.

Meurtier d'un motocycliste

Devant les assises de la Charente-Inférieure a comparu, Hyppolyte Lambert, marin pêcheur, qui le 14 septembre dernier abatit d'un coup de fusil le motocycliste R. Bourine, par phobie pour les automobilistes. Lambert répond en larmoyant. Le président évoque son passé militaire.

Une vin taine de témoins défilent, qui chargent l'accusé. Le procureur demande les travaux forcés à perpétuité.

Pneus en soie

On sait que le champion anglais Kaye Don, qui fut soit dit en passant un as motocycliste, se prépare à attaquer le record de Segrave. On sait d'ailleurs que la nouvelle voiture (si tant est qu'un tel monstre puisse être appelé une voiture) a deux moteurs de 12 cylindres chacun. Ils sont cette fois disposés à l'avant côte à côte et ils entraînent les roues arrière au moyen de deux arbres passant de chaque côté du pilote. La résistance de l'air à ces allures est formidable et

absorbe 95 % de la puissance. Le siège du conducteur est suspendu indépendamment du châssis. On pense que les pneus soumis à des efforts invraisemblables ont nécessité de longues études. La carcasse est non pas en coton mais en soie et la bande de roulement est peu épaisse, pour éviter l'arrachement par la force centrifuge. Ces pneus au cours d'essais prolongés ont donné toute satisfaction. Ils ont été établis par Dunlop.

Avez-vous vu des Pingouins ?

Si oui ou si non, qu'importe ! En allant aux nouveaux ateliers de Gillet d'Herstal à Puteaux, vous verrez non pas des... mais Le Pingouin avec un grand P : c'est lui qui dirige le service de la mise au point et des opérations chez Gillet d'Herstal : ce n'est pas peu dire pour l'excellence du travail exécuté... Mais pour les jeunes qui n'ont pas vécu l'époque héroïque, savez-vous qui est le Pingouin. Mais c'est Andrieu, sans plus.

Le 100^e mille

Le sport motocycliste 1930 prend un essor formidable, et l'augmentation de la production motocycliste qui avait subi, aussitôt après le Salon, un arrêt compréhensible, par suite d'une crise sociale à venir, semble être dégagée de cette contrainte, et le rendement accéléré de fabrication est le mot d'ordre dans toutes les usines. Aussi, rien d'étonnant que Terrot ait exposé, avenue de la Grande-Armée, la 100.000^e machine construite à Dijon. Il est difficile de donner à une machine un diplôme : aussi, dans la circonstance, la difficulté a été tournée en la gratifiant d'un superbe guidon doré.

Ca, c'est bien !

Les Six Jours d'Hiver, une fois de plus, ont mis en valeur les incontestables qualités de Mobiloil « Aero D » avec Bernard sur Gnome-et-Rhône, 500 cmc., Berrenger sur B. S. A., 500 cmc., Aumaitre sur Ravat, 300 cmc.,

De Mobiloil « T. T. » avec Portrait, sur San Sou Pap, 250 cmc., Henger, sur Prester, sidecar 350 cmc.

De Mobiloil « B. B. » avec Henon, sur Peugeot, 350 cmc.

Et Mobiloil « A » avec Loret, sur Aleyon, 350 cmc.

Tous terminant sans pénalisation, en réalisant des moyennes supérieures aux moyennes imposées, sur des machines de série grassées suivant les préconisations de Mobiloil.

Moto Revue ma très chère !

Au sujet du tansad un abonné dans un article récent s'étonnait que les sièges arrières actuels aient plutôt une tendance vers la forme selle et réclamait impérieusement un tansad de forme large pour « reposer les cuisses, disait-il, comme dans une auto » ; l'idée est très bonne évidemment, mais pas dans la forme actuelle car le passager a une tendance à serrer les genoux pour mieux faire corps avec son pilote et alors au bout d'un certain temps il se blesse aux cuisses, justement par le frottement avec le siège, il faudrait alors une assise large, forme fauteuil, relativement profond et où le serrage des genoux ne serait limité que par le garde-boue.

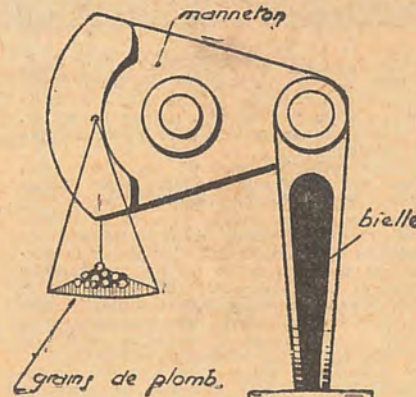
Vivement l'essai de la Motobécane, 4 cylindres, qui a l'air « bien belle ».

Pierre DARFEUILLE, abonné.

L'Équilibrage

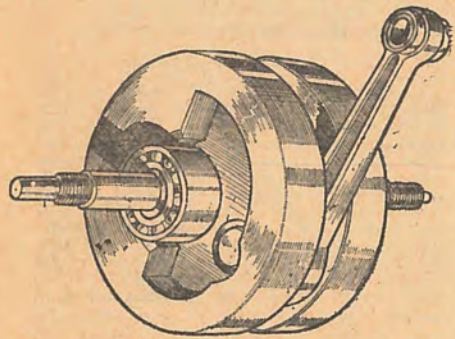
Par H. P. BORESTROKE

L'équilibrage n'est pas dépendant du cycle d'opérations, mais de la disposition des cylindres, du calage, des manetons, etc. Il y a deux sortes d'organes à équilibrer : 1° ceux animés d'un mouvement rotatif (maneton, tête de bielle, et partie inférieure de la bielle); 2° les organes animés d'un mouvement alternatif, c'est-à-dire le piston complet avec axe, segments et la partie supérieure de la bielle. On remarquera que la bielle, organe d'accouplement entre le piston dont le mouvement est alternatif et le maneton dont le mouvement est rotatif et doit, pour cette raison figurer pour une part dans les organes du premier groupe et pour l'autre



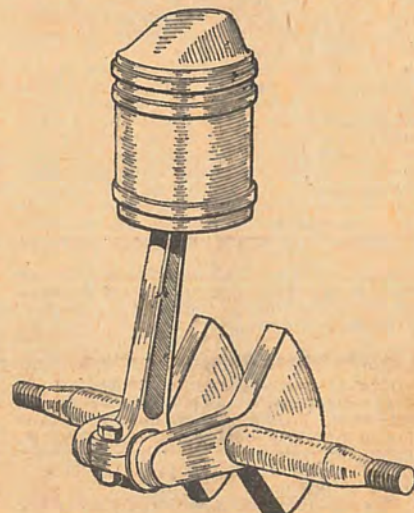
Comment vous équilibrez au mieux une bielle et le piston!

moitié de celui des organes alternatifs (en général les 5/8); si le contrepois est plus

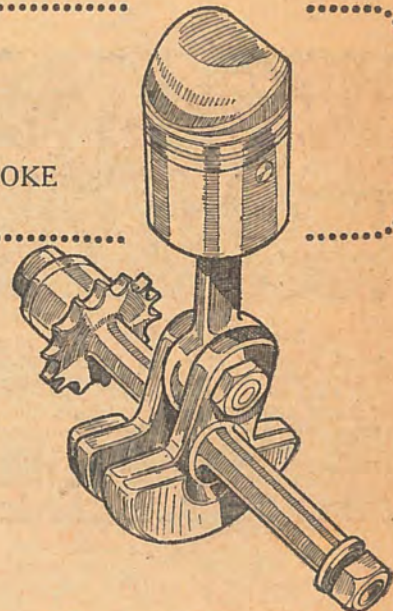


Les contrepois font masse avec deux volants.

dans les oranes du second groupe. On détermine le poids de bielle à équilibrer avec le premier groupe en laissant le pied de bielle reposer sur une table et en pesant la tête de bielle complète avec un peson. Le poids à équilibrer avec le deuxième groupe s'obtient au contraire en laissant reposer la tête de bielle et en pesant le pied. Connaissant le poids d'organes rotatifs et d'organes alternatifs, on équilibre le poids total des premiers par un contrepois de même poids. Quant aux organes alternatifs on n'en équilibre que la moitié en augmentant à cet effet le ou les contrepois. En somme donc, le contrepois s'il est disposé à une distance de l'axe égale à celle du maneton doit peser le poids des organes rotatifs plus la



Équilibrage du deux temps courant.



Embiellage du Villiers par contre-poids.

loin de l'axe que ne l'est le maneton, son poids est plus faible, son effet étant proportionnel à la distance de l'axe. Naturellement s'il y a deux contrepois, le poids à équilibrer est réparti sur ces deux contrepois.

Il n'y a lieu de toucher à l'équilibrage que dans le cas où l'on remplace le piston existant par un piston notablement plus lourd ou plus léger. Pour des différences de poids de l'ordre de 50 grammes, surtout si le piston de remplacement est plus léger que le piston primitif, un rééquilibrage n'est guère utile pour les moteurs courants. Dans le cas d'un piston plus léger, retrancher des contrepois les 5/8 de la différence; dans le cas d'un piston plus lourd ajouter ces 5/8. Si le contrepois est plus éloigné de l'axe que le maneton, il faut réduire ou augmenter en proportion.

Il n'y a pas de formule exacte pour calculer la puissance d'un moteur. Toutes celles qui ont été proposées donnent des résultats fantaisistes. La puissance dépend des pressions exercées sur le piston, du régime des résistances mécaniques, etc. Les mesures au dynamomètre ou au moulinet ont seules de la valeur. On peut compter actuellement sur des puissances maxima de 2 à 5 CV par cent centimètres cubes, selon le type du moteur, le premier chiffre correspondant à un moteur de tourisme, le second à un moteur à haut rendement.

Primo Carnera

Les dimensions de Primo Carnera plus encore que ses talents pugilistiques, lui valent une énorme popularité en Angleterre, et cela se traduit par nombre d'anecdotes. C'est ainsi qu'au Salon anglais des Poids Lourds, un monsieur est en extase devant un camion de 12 tonnes, à 6 roues, et de formidables dimensions. Un vendeur s'ap-

proche : « N'est-ce pas là une ambulance, demande le Monsieur, en désignant le camion? Tête du vendeur qui ne comprend pas : « Oui, une ambulance pour Carnera quand il est knock out! »

Une autre histoire, c'est l'arrivée de Carnera audit Salon dans un camion, sa voiture s'étant effondrée sous lui en cours de route. Plus fort qu'à Marseille!!!

Rustin aux Six Jours

Décidément les crevaisons n'ont pas été le tracas des concurrents, aussi il semble que la Maison Rustin n'ait pas grande gloire à tirer de cette épreuve. Mais, nous ajouterons que c'est précisément parce que tous les coureurs avaient eu soin de se munir de Rustin qu'ils ont empêché la crevaison,



Un départ d'une étape à St-Germain-en-Laye.

Débutons par la conclusion

Les Six Jours d'Hiver sont courus. Vous avez vu dans le dernier numéro le processus de la course, étape par étape. Vous avez pu voir, par le classement, des choses incroyables, nous disons incroyables parce que nous avons entendu autour de nous une quantité de réflexions, d'objections émanant de la surprise de beaucoup. Le classement, à première vue, semble avoir dérouter les pronostics des organisateurs qui sont... nous-mêmes. Avoir voulu faire un règlement beaucoup plus sévère, avoir voulu ajouter le « sonnage » de la machine par la vitesse après l'éteintement de cette même machine par cinq jours d'endurance et d'usure, nous aboutissons à ce paradoxe que, sur 44 arrivants, nous en totalisons un en tout et pour tout pénalisé. Le déchet du départ à l'arrivée est lui-même insignifiant, 52 partants, donc 3 seulement ont abandonné.

Le temps

Le temps fut superbe, exactement le contraire de toutes les autres années. Ce fut réellement désastreux pour les organisateurs et merveilleux pour les coureurs, heureusement que le règlement s'est chargé de forcer la note. Aussi les Six-Jours d'Hiver sont un beau prétexte en vue de la saison sportive motocycliste qui sera exceptionnelle cette année.

A Montlhéry

Nous devons faire remarquer que, pour l'épreuve de Montlhéry, la vitesse n'entraîne pas en ligne de compte. Il s'agissait pour tout concurrent pour essayer d'être premier ex-aequo, de couvrir en 4 h. 20 le kilométrage imposé et variable selon les catégories, comme du reste nous l'avons publié précédemment.

Il suffisait donc aux concurrents de régler leur moyenne de marche pour arriver à couvrir ces distances imposées en un maximum de 4 h. 20.

Malgré cela, la plupart des concurrents, dès que le départ leur fut donné, crurent bon de foncer,

comme pour un Grand Prix, et il était intéressant de voir ces motocyclistes de tourisme, équipés de mallettes et de sacs alpins sur le dos, marchant à un régime qui aurait pu laisser supposer qu'après 10 tours de la grande piste routière, on aurait pu compter des défections; il faut croire que la motocyclette à l'heure actuelle, a une réserve de puissance et est suffisamment à point pour permettre de tels excès.

Voici du reste, à titre documentaire, quelques horaires : Nous rappelons que les concurrents étant partis de l'heure 0 avaient 4 h. 20 pour être premiers ex-aequo, mais néanmoins pouvaient finir en 5 heures, sans pour cela, être pénalisés. En 175 : Sourdou termine en 3 h. 28'58" et Gillet en 3 h. 59' 47". Lardenois termine ensuite.

En 250 : Stern y termine 1^{er} en 3 h. 26' 34" Saussay Robert... en 3 h. 32' 11" Saussay Marceau... en 3 h. 38' 38" Hubert... en 3 h. 40' 05" Baudart... en 3 h. 42' 07" Gruyère... en 3 h. 46' 11" Spruytte... en 3 h. 52' 15"

Billa	—	en 4 h. 00' 03"
Portrait	—	en 4 h. 01' 45"
Calvet	—	en 4 h. 03' 22"
Mouret	—	en 4 h. 09' 27"
et enfin Lacaze.		

En catégorie 350 :

Pittavino	termine 1 ^{er}	en 3 h. 40' 03"
Henon	—	en 3 h. 50' 26"
Richard	—	en 3 h. 50' 57"
Lhuissier	—	en 3 h. 53' 40"
Loeq	—	en 3 h. 56' 07"
Aumaitre	—	en 3 h. 59'
Carré	—	en 4 h. 07' 01"
Loret	arrive 8 ^e	en 4 h. 08'
Et enfin Notamy	—	en 4 h. 10' 02"

En 500 le premier qui a terminé est Lovin-fosse en 3 h. 37' 30", puis Leclere en 3 h. 41'36 36", puis Boutillier en 3 h. 48' 3". Proal en 3 h. 51' 25". Berrenger en 3 h. 52'38". De-baisieux en 3 h. 52'48". Bernard en 3 h. 58'36" suivent Naas en 4 h. 07' 54", puis Luc en 4 h. 8' 8" et enfin Simon qui termine également avant les 4 h. 20 imposées.

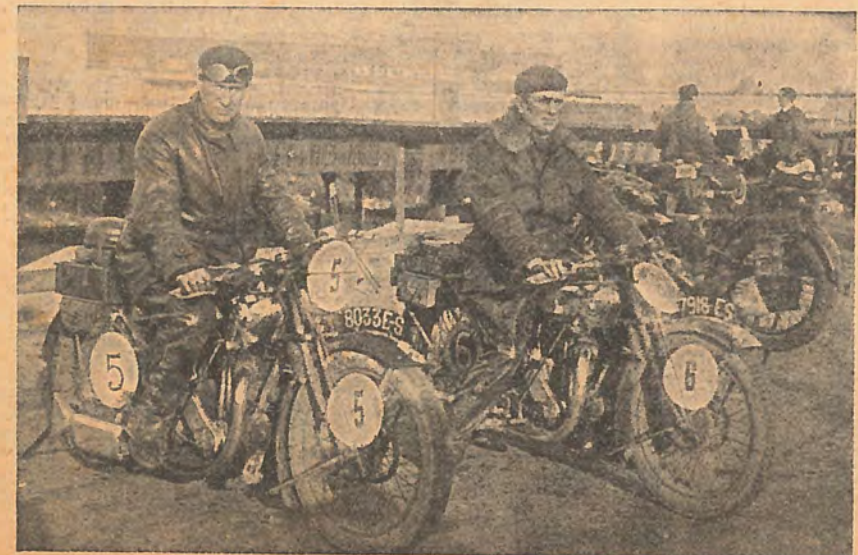
Pour cette catégorie, il est bon de remarquer ici que Naas et Boutillier, en suivant le peloton de tête derrière la motocyclette pilote qui devait leur faire un tour de la grande piste, filèrent directement par le circuit routier et que les Commissaires décidèrent de ce fait, de leur infliger l'obligation de faire un tour supplémentaire soit 12 k. 500.

En sidecars 350 cmc., c'est Maingnet qui arrive en tête avec 3 h. 21' 12" suivi par Hen ger en 3 h. 34' 49" et Poupouneau en 3 h. 42 40".

De launay termine en sidecars 600 en 3 h. 30' 59".

En cyclocares, Feger termine dans ses 4 h. 20 et Maréchal en 3 h. 55' 39". En voitures, De Berc finit en 3 h. 28' 11", cependant que Montier, Père et Fils finissent respectivement entre 4 h. 5 et 4 h. 11.

Nous devons remarquer avec plaisir que les distances et les moyennes imposées aux différentes catégories avaient été très judicieusement établies puisque dans chacune des catégories, les premiers ont fini à peu près dans les mêmes temps.



La Coupe bleue des Six Jours d'Hiver motos est revenue à l'équipe fraternelle de Robert et Marceau Saussay, sur leur Terrot 250 cmc. (pneus Dunlop).



De gauche à droite : Luc (Soyer 500 cmc., pneus Dunlop), Simon (Soyer 500 cmc., pneus Dunlop), Lacaze (250 cmc.), Portrait (San Sou Pap 250 cmc.), Le passager de la Monostrate de Feger, Feger (Monostrate Roten 500 cmc), Saussoy Marceau (Terrot 350 cmc., Pneus Dunlop); Baudart (San Sou Pap 250 cmc.)

S'il y avait eu un classement général, nous aurions pu voir De Berc finissant en 3 h. 28' 11", cependant que dans les catégories motos, Stern finissait en 3 h. 26' 34" — qu'en 175, Sourdout finissait en 3 h. 28' 58" — qu'en 350, Pittavino bouclait ses 22 tours de circuit en 3 h. 40' 3"; en 500, c'est Lovin-fosse qui arrivait en tête en 3 h. 37' 30", mais rappelons-le, ces temps ne sont donnés qu'à titre documentaire et la plupart des concurrents, malgré tout, n'avaient pas l'air de se faire du mauvais sang puisque, en somme, ils étaient à peu près certains de finir dans les 4 h. 20 imposées.

Certains s'arrêteront même au long du circuit routier pour permettre la prise de photos. Il ne leur servait à rien, en effet, si ce n'est pour le départage des Coupes, de forcer l'allure. Nous avons du reste, publié des temps pour rassurer certains concurrents qui devaient en avoir connaissance, et pour leur démontrer que notre épreuve a été parfaite de régularité jusqu'au bout. Ces temps ont été pris tour par tour, par M. Mathis, chronométrateur officiel de l'A. C. F.

Les Marques

La plus pénible épreuve du calendrier français a vu 19 marques à l'arrivée. Si l'on enlève les formidables équipes de F. N., San-Sou-Pap, Rovin, Gnome, Soyer, etc., nous arrivons à ce résultat que chaque marque, à peu de chose près, présentait un conducteur s'enlevant donc un lot de chances énormes, d'où nous en concluons que les 19 firmes qui ont réussi cette épreuve d'endurance sur les 1.500 à 2.000 kilomètres de route, d'usure sur les 300 kilomètres de vitesse élevée à Montlhéry, sont incontestablement parmi les meilleures de la fabrication... mondiale. Ce sont, par ordre alphabétique : Aleyon, B. S. A., F. N., Gallia-Sport, Gnome et Rhône, Magnat-Debon, Monet et Goyon, Monostrate-Roten, Motoconfort, Peugeot, Prester, Ravat, Rovin, San-Sou-Pap, Saroléa, Soyer, Styl'son, Terrot, Utilla.

Marvel

C'est avec curiosité que la nouvelle marque était attendue dans l'épreuve. Si quelques déceptions ont pu envahir les admirateurs de la Marvel, il faut être juste et envoyer une petite critique à la firme. Entraînée par son élan et sa jeunesse, elle a mis les bouchées doubles afin d'être prête pour les Six-Jours d'Hiver. Deux coureurs bien connus dans la

région niçoise, Roveda et Renaud, ont essayé l'impossible; la Maison n'étant pas prête, c'est ce qui explique la disparition des deux coureurs.

Un hors d'œuvre

Dès le jour du pesage, la Soyer de Proal faillit être irrémédiablement compromise. Aux mains d'un « non coureur » qui l'emprunta subrepticement, elle fit sur la route de la Révolte une démonstration pour le moins hasardeuse et qui faillit finir, l'embouteillage et les croisements aidant, par un beau feu d'artifice dont aurait certainement souffert la moto et son pilote occasionnel; heureusement, il y avait des freins, et... un Bon Dieu... et Proal put récupérer et sa machine et ses couleurs un instant disparues sous l'effet de l'émotion bien compréhensible.

San-Sou-Pap

Les Six Jours d'Hiver sont le triomphe incontesté de la formidable équipe San-Sou-Pap. Cette marque risque gros à tous les coups; dans un autre monde, on appelle ça être beau joueur; dans le sport, nous croyons que seules les constructions sûres d'elles-mêmes peuvent se risquer à de pareilles expériences. San-Sou-Pap, comme toujours, monopolise les catégories 175 et 250 cmc., et naturellement s'octroie la part du lion au palmarès. Elle a engagé une sextuplette en 250, et à l'arrivée les six équipiers sont là. Peut-on incriminer le beau temps dans un succès si considérable? Mais alors, l'an dernier, n'aurait-on pas avec rigueur reproché à ces mêmes San-Sou-Pap d'accaparer les meilleurs coureurs et de mettre tous les atouts du même côté de la balance? Non, soyons francs, San-Sou-Pap s'est élevé peut-être trop vite au goût de certains, au premier plan de l'industrie française; les dirigeants ne se sont pas laissés entraîner vers des expériences intempestives, aléatoires ou coûteuses; comme nous le disions dans le numéro du Salon, M. David a, de la conception industrielle, une idée plus juste, il sait que c'est en préparant et en exécutant après études sévères et scrupuleuses que l'on réussit. La seule chose qui nous a surpris, c'est que certaines régions de France, malgré des succès de tous ordres, semblent ignorer complètement la construction incomparable de cette firme; il paraît pourtant que les Six Jours d'Hiver avec Lardenois et Gillet en 175 cmc., Spruytte, Baudart, Portrait et Mourret en 250 cmc. sont suffisamment éloquents. Quelques envieux ont dit que le nom San-Sou-Pap était un prohibitif; est-ce que Motobécane

ne s'est pas joué de ces pessimistes. D'autres ont agi avec la même taquinerie qu'il y a cinq ans vis-à-vis de Gnome et Rhône cherchant à amoindrir le succès et la valeur de ces firmes, mais l'évidence crève les yeux et en même temps rend la vue à ces aveugles; la médisance et la calomnie n'ont qu'un temps, et ce qui nous amuse, c'est que les détracteurs de Motobécane, de Gnome et Rhône, et actuellement de San-Sou-Pap sont maintenant les victimes de leur imprudence de langage puisque la clientèle se détourne avec juste raison de ces maladroits de leurs intérêts. Nous croyons que San-Sou-Pap, cette année, a un avenir magnifique, cela tient évidemment à la qualité de sa fabrication et à la tenue de route de ses belles petites machines; tous nos compliments n'augmenteront pas d'un centimètre son succès irrésistible.

Aleyon

Aleyon ne s'est pas contenté de rester Champion de France de 1929, quelques-uns de nos lecteurs semblent avoir oublié qu'en catégorie 175, Aleyon est Champion de France grâce à Marcel Joly, et qu'en catégorie 350, il est encore champion grâce à Lucien Lemasson. Toutefois, certains lecteurs s'imaginent que ce palmarès est fonction de vitesse, c'est une grosse erreur. Aleyon a décidé de prouver pendant toute l'année 1930 que le Championnat de France dans ses basses catégories est en excellentes mains, mais qu'en outre, il se fait fort de décrocher la Coupe de Tourisme qui, on le sait, sera départagée par les épreuves : Paris-les-Pyrénées-Paris, Paris-Roubaix, le Tour de France et le Circuit de l'Ain.

Or, pour arriver à ce résultat, Loret fut chargé pendant les Six-Jours d'Hiver de tenter un galop d'essai, de rendement d'endurance et de régularité. Et puisqu'il est bien difficile de se classer mieux que premier, Loret a amené la 350 Aleyon à la place de premier avec médaille d'or.

Prester

Nouvelle marque?... Non, Prester est apparu depuis fort longtemps sur le marché, mais pour des raisons que nous ignorons, son effort a été un peu caché jusqu'à ce jour. Depuis le dernier Salon, il semble que M. Eichel a tenu à se faire connaître davantage, et la saison 1930 semble devoir donner raison à l'élégante 350 que nos Parisiens connaissent déjà bien. C'est Henger le petit bonhomme qui fit une démonstration merveilleuse sur le tri-Ninon aux dernières Pyrénées que l'on vit pour la première fois l'an dernier au moment des Six Jours d'Hiver et que l'on



Lhuissier (F. N. 350 cmc.), Lardenois (San Sou Pap 175 cmc.), Leclère (Saroléa 500 cmc., pneus Dunlop), Nottamy (Motoconfort 350 cmc., pneus Dunlop), Locq (Styl'son 350 cmc., pneus Dunlop), Gillet (San Sou Pap 175 cmc.), Maréchal (d'Yrsan 750 cmc.), Car.é (F. N. 350 cmc.)

revit à Gaillon qui a tenu essentiellement à piloter cette machine, mais il a voulu compliquer la tâche et prouver que le conducteur n'est pas toujours nécessairement le principal atout dans le succès d'une marque. Nous n'avons pas l'intention de diminuer la valeur du benjamin actuel des épreuves, mais nous tenons à faire savoir que l'impression générale avant les Six Jours d'Hiver était formelle. Henger, léger comme une plume et n'ayant jamais conduit de side-car, malgré ses victoires très nettes en moto-solo et en tri-porteur, devait, semble-t-il, éprouver les rugosités de la route pour son apprentissage en side-car.

Or, voici le résultat : quand un petit bonhomme qui n'a jamais conduit un engin, trouve l'occasion d'exécuter les six étapes d'endurance, de régularité et de vitesse d'un Six-Jours d'Hiver et de retrouver sans avoir connu le moindre dérapage, le moindre ennui, il faut qu'il ait eu dans les mains une machine dont la principale qualité est la stabilité alliée à la perfection.

Insister davantage semble inutile!

B. S. A.

Berenger est le coureur classique de B. S. A. et Berenger tient essentiellement à ce que l'on sache pertinemment qu'il ne prépare jamais ses machines pour l'une ou l'autre des nombreuses courses auxquelles il participe.

Au pesage, nous avons pu considérer un fait très intéressant pour l'usager. C'est que la machine qu'on nous a présentée portait encore les plombs et poinçons des Six-Jours d'Hiver de 1929; donc la B. S. A. a niqué que l'on vit au départ et qui était la même à la victoire, est celle qui a agrémenté l'an dernier son palmarès de semblable performance. Que la course de Berenger fut sans histoire, c'est un refrain classique. Et la surprise de tous serait grande, s'il en était autrement.

Motoconfort

Ce fut une surprise de voir Motoconfort, ou si vous préférez Motobécane en épreuve. Disons franchement que, nous aussi, nous avons été agréablement impressionnés et notre petit doigt est assez bien renseigné, pour être persuadé que la démonstration que vient de faire la célèbre firme l'a convaincue de l'utilité des épreuves. Parlons du jeune Nottamy, dont la principale référence à l'occasion des Six-Jours d'Hiver fut l'entêtement, la décision avec laquelle il convainquit M. Bardin d'avoir à participer à la plus rude des épreuves de l'année et pour qui sait combien les directives de Motoconfort étaient strictes, il faut vraiment que le jeune agent de Rouen ait une force persuasive étonnante. Or, Motoconfort

a été brillant vainqueur et cet effort a été ressenti d'une façon extrêmement agréable dans la France entière. D'un milieu à l'autre, tout ce que l'on a dit sur l'abstention de Motoconfort est réduit à néant. Ce n'est pas une rentrée, mais bien une entrée, et cela va amener un ardeur nouvelle, mais toujours loyale quant à la brillante firme, à qui la France doit tant pour la motocyclette.

Nottamy a choisi pour cette épreuve une 350 cmc. à soupapes latérales. Nous vous souhaitons, lecteurs, toujours et partout où Motoconfort est en compétition, à bien remarquer les conceptions des machines engagées et peut-être vous aurez ainsi la clé du succès et l'assurance formelle, lorsque vous ferez un choix de ne pas faire erreur. Le sixième jour à Montlhéry, nous avons chronométré cette 350 cmc., à une moyenne de 74 kilomètres sur le circuit routier. Est-ce que cela ne vous suffit pas?

Un abandon...

Parlons un peu, du malchanceux Aufrère, indépendant. Que montait-il? Vous l'avez deviné. C'est bien dommage que sa machine ait été abîmée en dehors de la course par un incident banal, et nous aurions vu une nouvelle marque en course faire coup double.

Gnome et Rhône

Gnome et Rhône a joué quitta ou double. Si la raison avait suivi ses directives, elle eût imposé une équipe formidable en 500 cmc., écrasant tous ses adversaires; elle eût, en 250 cmc. bagarré violemment avec son nouveau modèle. Mais M. Wael qui dirige les destinées de la firme moto-aviation a tenté, par un geste de beau joueur, de convertir définitivement les derniers irréductibles qui le combattent toujours. Seul, le team Naas-Bernard, l'invaincu de toutes les épreuves, a été présenté, non pas comme certains l'ont cru pour raisons plus ou moins valables, mais pour marquer la volonté nette de ne pas faire acte d'écrasement sur les concurrents. Une quadruplette était en outre constituée, elle n'est pas partie pour ces raisons-là. Naas et Bernard sont arrivés vainqueurs. Naas et Bernard ont prouvé qu'en stricte vitesse à Montlhéry, les Gnome et Rhône 500 restaient à égalité avec les meilleures constructions belges et anglaises, bien que certains eussent suggéré, après le Grand Prix de France, que Bourgoine avait une machine exceptionnelle. Les faits ont prouvé le contraire; les Gnome 500 de série sans truquage aucun semblent être, à l'heure actuelle, pour la marche à l'essence et dans les conditions de grand tourisme, une des plus rapides et des plus résistantes parmi les motos mondiales. Nous nous en voudrions toutefois de

ne pas signaler l'effort de Lacaze; on a remarqué qu'il montait une Gnome et Rhône; malgré son vif désir de faire partie de l'équipe officielle, les directives de la Maison n'ont pas été déviées pour cela. Lacaze a couru avec une 250 cmc. Gnome et Rhône avec la volonté tenace d'effacer quelques ombres à son palmarès. Le toujours souriant Lacaze a vu enfin la gloire lui sourire, il s'est élevé au rang de coureur réel, et nous croyons qu'enfin une petite attention de la firme pour ce coureur pourrait avoir une répercussion agréable pour la diffusion de la 250 cmc. qu'il conduit si bien à la victoire, mais aussi de la 306 cmc. si recherchée. Bravo! Lacaze, vous êtes remonté complètement dans mon estime.

Peugeot

Peugeot semble vouloir, cette année, courir tous les lauriers possibles et imaginables tant en voiture qu'en motocyclette ou en vélo. Déjà, la célèbre maison française s'est alliée avec d'autres firmes telles que Automoto. En ce moment les affaires du Lion sont très remarquées précisément dans les régions Transahariennes, gîte incontesté d'roi de la création.

Ainsi que nous le disons dans l'Actualité Automobile, la mission Proust semble augmenter d'une façon merveilleuse la gloire de Peugeot. Aux Six Jours d'Hiver, Peugeot n'alignait qu'une machine et un coureur que beaucoup n'ont pas encore apprécié. Victoire! comme de juste. Médaille d'or qui vient confirmer la confiance que certains gros ministères français viennent d'accorder au point de vue motocyclisme à la célèbre firme.

Utilla

Maingnet en classant Utilla, vainqueur aux Six-Jours d'Hiver, vient de faire pour la maison, la passe de trois.

En effet, en 1928, Utilla gagnait la catégorie 250, en 1929, il s'attribuait celle des 350, et en side-car remportant la coupe des side-cars, en 1930, il ne fait pas moins que de regagner de nouveau la catégorie et coupe des side-cars. Maintenant nous demandons à voir la même marque en épreuve en 500 cmc. leur nouveau bloc-moteur à transmission par vis sans fin, semble avoir attiré l'attention de plusieurs.

Soyer

Une équipe de trois! Telle s'est présentée la maison Soyer au départ. Une équipe de trois, sans avoir connu la moindre pénalisation, telle nous avons retrouvée la maison Soyer à l'arrivée. Mais beaucoup ont cru probablement que Soyer avait engagé elle-



Bernard (Gnome-Rhône 500 cmc.), Debaisieux (Monet-Goyon 50 cmc.), Proal (Soyer 500 cmc.), Hubert (Gallia-Sport 250 cmc.), Mourret (San Sou Pap 250 cmc.), Gruyère (Rovin 250 cmc.), Stern (Rovin 250 cmc.), Spruytte (San Sou Pap 250 cmc.)



En haut : Valin (Indépendant 350 cmc.), Aumaitre (Kaval 350 cmc., pneus Dunlop), Pittavin (Styls n 350 cmc., pn us Dunlop), Henger (sidecar Prester 350 cmc., pneus Dunlop), Hénon (Peugeot 350 cmc., pneus Dunlop), Boutillier (Saroléa 500 cmc., pneus Dunlop), Mainquet (sidecar Utilia 350 cmc.); En bas : Delaunay (Saroléa 500 cmc., pneus Dunlop), Sourdot (Monet-Goyon, 175 cmc.), Pouponneau (sidecar 350 Magnat-Debon, châssis Bernardet, pneus Dunlop).

même ses conducteurs. Or, la vérité est tout autre. Les machines que nous avons vues aux Six Jours d'Hiver étaient des machines strictement de série, et les trois coureurs étaient des agents de la marque sans plus, et très éloignés l'un de l'autre. Ce sont des points de détail qu'il est bon de signaler pour bien faire voir qu'aucune préparation particulière n'avait été réalisée par une entente. Simon avait sa machine personnelle tandis que Luc avait prélevé la sienne sur son stock, et il se présentait ainsi que son collègue au départ, effet, la maison Soyer tenait essentiellement à avoir une équipe de trois, et pourtant Proal avait un souci très grand, sa femme était bien malade.

Nos vœux de prompt rétablissement viennent compléter nos félicitations sympathiques pour sa victoire. Quant à la maison Soyer elle a prouvé qu'elle reste toujours ce qu'elle est et que le succès qu'elle a rencontré parmi les jeunes gens est bien mérité.

F. N.

Cela c'est la grosse équipe, M. Fortin a tenu à représenter F. N. dignement aux Six-Jours d'Hiver. Nous n'hésitons pas à dire que si le nombre était impressionnant dans la quadruplette de machines, la qualité allait de pair. En effet, nous avions l'invincible Carré, l'homme qui fuit le public. Il est venu de Reims pour le pesage et a disparu sur Reims après l'arrivée. Il aime son foyer, et il ne faut pas lui en vouloir, mais il ne sait pas encore ce que c'est qu'une défaite, et Lhuissier qui n'est pas très connu, c'est le mécanicien de Prévost, et sa performance est réellement belle. Puis nous avons Richard, inutile de le présenter à nouveau à nos lecteurs, il fait partie de l'équipe des grands as, et pour terminer Lovinfosse. Lovinfosse, le prestigieux vireur, Gageons que rien que pour lui, beaucoup de jeunes sont venus à Montlhéry. F. N. a réussi une belle passe.

En 350 cmc. ces trois coureurs se classent sans pénalisation avec médaille d'or et en 500 cmc., Lovinfosse exécute la même prouesse, mais ajoute celle d'avoir à Montlhéry sur le circuit routier surclassé en vitesse tous les autres concurrents. Beau début pour la firme F. N. que cette année 1930 avec les Six-Jours d'Hiver. M. Fortin a lieu d'être satisfait. Il y a encore autre chose que nous nous devons de ne pas passer sous silence. C'est la coupe Rouge qui devient l'apanage de la maison F. N. C'est Lhuissier et Lovinfosse qui ont remporté cette coupe enviée à la firme.

Magnat-Debon

Il n'y a pas eu de coupe d'élégance pour les sidecars aux Six-Jours d'Hiver. S'il y en avait eu une, nul doute qu'elle eût été attribuée à tout le monde.

buée à l'accouplement Magnat-Debon-Bernardet. La moto que montait Pouponneau, et à laquelle était greffé un superbe sidecar a fait non pas une démonstration mécanique, mais une démonstration de beauté, et nous ne croyons pas qu'il y ait eu quelqu'un qui ait aperçu cette merveilleuse machine pour nous dementir.

Pour les organisateurs, l'an prochain chercheront-ils à compléter dans ce sens le palmarès de l'épreuve. Nous n'avons pas l'intention évidemment de mettre en opposition d'autres firmes, mais il est très curieux en tout cas, de constater que c'est la maison Terrot qui détiend, récemment, dans une épreuve importante, le prix d'élégance et que dans les Six-Jours d'Hiver c'est la maison Magnat-Debon, dont les liens sont plutôt étroits avec l'autre firme.

Disons toutefois que les trois frères Bernardet que l'on croyait au point étale de leur présentation ont causé une surprise bien agréable à tout le monde.

Saroléa

Décidément les Belges semblent être contrariés de ce qu'on ait prétendu à droite et à gauche de la fabrication française se hausser et commençait à dépasser des fabrications étrangères. Delaunay qui représente le clan saroléiste à Paris a relevé le gant, et il s'est présenté aux Six-Jours d'Hiver avec le suprême de la maison Saroléa. Rien n'a été fait à l'improviste. Il veut prouver qu'en tourisme

elle est la machine la plus rapide sur route dans sa catégorie, celle sur laquelle on peut tirer sur les manettes, sans connaître la moindre ondulation de droite ou de gauche. Nous tenons cependant à porter un hommage à celui qui est un peu l'auteur de cette belle mise au point. Nous l'avons aperçu aux Six-Jours venant directement de Belgique sur une Amilcar. C'est Tom le brillant chef du banc d'essai de l'usine de Liège. Beaucoup ne l'ont pas reconnu, qui pourtant auraient été heureux de l'approcher. Nous sommes heureux de rendre un hommage à cet ingénieur modeste qui nous produit de si belles machines et dont le nom reste trop souvent ignoré de nous. Quant à Leclerc, vu que, toujours brillant, il ne peut plus faire autrement, et tout autre résultat nous surprendrait. Quant à Boutillier il fit une préparation intense en vue des Six-Jours d'Hiver. Nous l'avons rencontré sur la même machine des Six-Jours d'Hiver pendant deux mois avant l'épreuve, roulant par tous les temps, entre Sochaux et Paris, essayant de sonner aussi bien sa machine que l'équipement Maglum qu'on lui avait confié dans ce but. Et c'est ainsi qu'il se présentait fin prêt, pour ne pas changer, aux Six-Jours. Enfin, Delaunay est resté dans la tradition en se présentant avec l'un des plus beaux sidecars que l'on connaisse, toujours souriant et élégant, et non sans se jouer des difficultés comme s'il s'agissait d'une simple balade dominicale. Il est vrai qu'il a confiance dans sa mécanique. Il n'a pas tort.

En voitures, MM. Montier père et fils (au fond), ont conduit à la victoire en équipe les nouvelles Ford, s'attendant à la coupe enviée des voitures : à droite, De Berc (pneus Dunlop) et son passager, Robert Richer.



La coupe des side-car pour le groupe rouge est revenue comme il se doit à l'actif agent de la marque Delaunay, qui semble s'être spécialisé dans ces victoires.

Des remerciements

Nous devons adresser tout particulièrement des remerciements à tous ceux qui, pendant les Six Jours d'Hiver, nous ont apporté leur concours le plus complet, pour une organisation impeccable et régulière des divers contrôles.

Nous devons tout d'abord remercier M. Mauve, Président de l'A. M. C. F. qui a bien voulu assurer tous les départs et toutes les arrivées.

Les Commissaires sportifs de route, M. Boell, qui est fort connu de tous ceux qui participent à nos organisations, M. Maitre, un nouveau Commissaire sportif, qui a été à la hauteur de sa tâche, et enfin M. Nebil Dino qui a déjà fait sur Ariel, on s'en souvient, plusieurs épreuves, telles que Paris Les Pyrénées-Paris, et qui était, à l'occasion de nos Six-Jours d'Hiver, devenu un parfait commissaire.

Nous ne devons pas oublier également M. Dupont qui, avec sa Lancia, a assuré la liaison entre contrôles, et a permis ainsi d'obtenir la plus grande régularité.

Nous ne devons pas non plus, oublier Frisa, le pilote du sidecar 1.000 René Gillet, qui a su accomplir, tout comme l'an dernier, une besogne en tous points délicate, mais non point au-dessus de ses moyens, ni au-dessus des possibilités du sidecar 1.000 René Gillet qu'il a piloté pendant les Six Jours.

Dans la première étape, il nous fait tout d'abord remercier les Moto-Clubs de la Seine-Inférieure dont le contrôle a été assuré par M. Blanchet, Président d'Honneur du Club, assisté de MM. Pilot, Guillaud et Prevost.

À Dieppe, M. Prévost, Trésorier du M. C. de la Seine-Inférieure a organisé un contrôle de signature avec le concours de MM. Bernère et Quétaud.

À Forges-les-Eaux, le contrôle fut assumé par MM. Bourdet Camille et André, et MM. Foulon et Lebecque.

À Gisors, le Moto-Club de Gisors organisa son contrôle avec M. Lemaire chef de contrôle, assisté de MM. Abbal, Meunier, Besnard, Duhamel, Lerustre et Pernaud.

Le lendemain à Amiens, le contrôle fut assuré par l'Automobile Club, assisté de MM. Tourbier et Galampoix.

À Péronne, le contrôle fut assuré par M. Coulombel, Président du M. C. Péronnais, assisté de MM. Souillard, Trésorier du M. C. P. Cordon, Caron et Bouvard.

À Saint-Quentin, il fut assuré par M. Beauvain, du M. C. de l'Aisne, assisté de MM. Boegli, Chevallier, Paraguellos, Bertholet et Campiotti.

À Compiègne, ce contrôle fut assumé par M. Degombert, MM. Roger et Georges Debuy et M. Nebil Dino.

Dans la 3^e étape, le premier contrôle de Reims, fut organisé par M. Etevenard, Président de l'Union Motocycliste de la Marne, assisté de MM. Vaillant, Belot et Maitre.

À Laon, le contrôle fut assuré par M. Chedaille, assisté de MM. Guilloux-Gérard et Durand.

À Soissons, il fut assuré par M. Leroux, chef consul du V. F. assisté de MM. Vinchon et Nebil Dino.

Dans la 4^e étape, le contrôle du Mans fut organisé par l'Automobile Club de l'Ouest, assisté de M. Barillier, Trésorier M. Canit, membre du Comité de Direction, M. Chopin, inspecteur de l'A. C. O. ; M. Rigault du *Matin* et M. Foulon de l'A. C. O.

À la Ferté Bernard, le contrôle fut assuré par MM. Collière, Fourmy, Lecoite, tous membres du bidon de 5 litres.

Enfin, dans la 5^e journée à Dreux, le contrôle fut organisé par M. Govin, président du M. C. Drouaisien, assisté de M. Kilbourg.

À Verneuil, le contrôle fut assuré par le M. C. Vernolien avec MM. Vaurabourg, Duquesne, Bicheret, Leriche, Pezot, Menié.

Enfin à Laigle, le M. C. des Aiglons, organisa le contrôle avec MM. Jorand, Guibert, Tricoz-Chatelut, Lamotte, Bouilly.

À l'arrivée à la Porte Maillot, au Restaurant Gillet, les concurrents reçurent des gracieuses Reines de la Motocyclette et de l'Industrie Motocycliste, ainsi que de la Mascotte

Cicca

Bien sûr, il est un peu plus cher que tous les autres avertisseurs, à commencer par les trompes et finissant par les vibreurs ou gueulards connus. Mais que de fois n'a-t-on pas reproché aux fabricants d'accessoires d'adopter des appareils cyclistes ou automobilistes à la motocyclette. La Maison Cicca est la première qui se soit libérée de cette erreur ; elle a mis sur le marché incontestablement le plus bel appareil avertisseur avec son ténor Cicca ; nous n'hésitons même pas à dire que cet appareil est supérieur à la majorité des avertisseurs d'automobiles ; aussi, le nombre imposant de concurrents des Six Jours équipés du Ténor prouve enfin que le monde des bricoleurs disparaît rapidement du sport motocycliste ; nous entendons par bricoleurs ceux qui passent leur temps à acheter une trompe X, un cornet Z, un vibreur Y, bref, toute la gamme des bruiteurs cyclistes, parce qu'aucun de ces appareils plus ou moins rafistolés ne tient pas sur sa machine. Avant peu, il sera de bon goût de faire comme les Six Daymen de posséder sur sa moto le véritable signalisateur de son passage tout bonnement parce que le Ténor Cicca est solide, puissant, mécanique, et pas le moins du monde ahurissant. Cicca l'a appelé « Ténor », le mot est chic. Pour nous qui l'avons adopté dès le premier jour de son apparition, nous n'hésitons pas à affirmer qu'il donne une note aristocratique à la moto, il augmente, semble-t-il, d'une cylindrée et d'un émailage supérieur chaque machine, et élève de dix degrés dans la classe sociale le jeune homme qui en possède un.

Il constata également, combien en présence des résultats éloquentes qui venaient d'être obtenus, les motocyclettes à l'heure actuelle sont de bonnes machines de tourisme qui peuvent également posséder d'éclatantes qualités de vitesse, et après quelques mots de remerciement pour la grande presse sportive et quotidienne qui, à son habitude, s'intéresse à nos Six-Jours d'Hiver, les Coupes furent levées au succès des prochains Six Jours 1931.

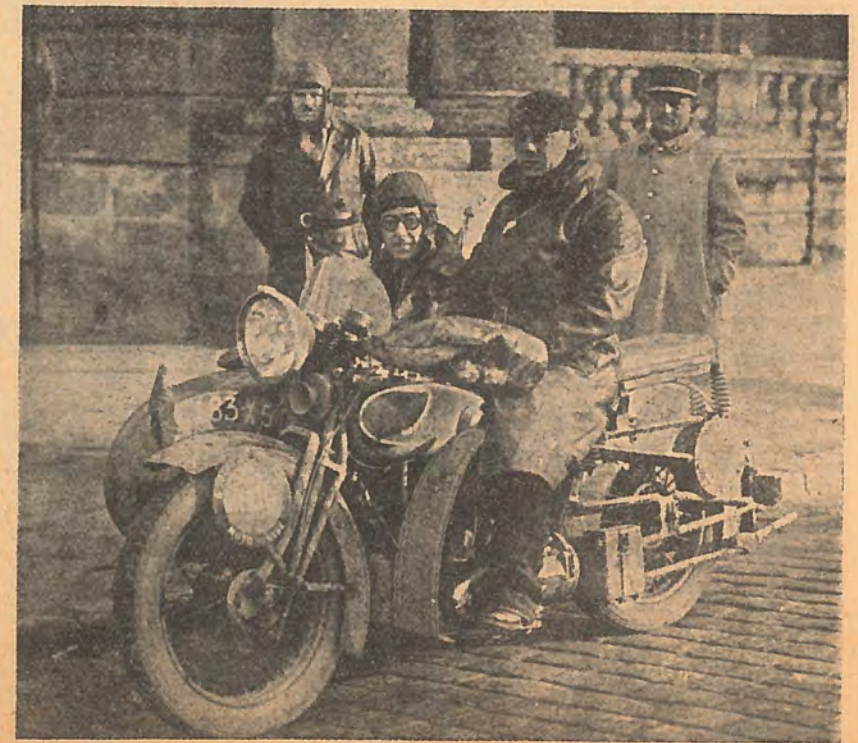
Nous ne voudrions pas encore terminer sans remercier, comme il convient, la Maison Soyer, qui a eu l'extrême obligeance de nous prêter son parc fermé pour abriter les véhicules des concurrents des Six-Jours.

La Coupe des Cyclecars

Nous attirons l'attention des motocyclistes sur l'une des récompenses les plus intéressantes dans l'épreuve des Six-Jours d'Hiver, à cette époque où le cyclecar renait vers la grande vogue. L'année 1930, à notre avis et selon l'habitude professionnelle qui nous donne un certain don de l'avenir, verra l'éclosion magnifique de ce véhicule utilitaire et démocratique. Aussi le fait qui a décidé l'obtention à deux conceptions variées des coupes de cyclecars est à signaler : pour le groupe bleu, c'est Monotrace, simplement conduit par son as lui-même Feger, qui s'octroie le trophée, tandis que d'Yrsan qui a surmonté ces dernières années avec maestria la défaveur marquée illogiquement contre le cyclecar qui devrait surpasser en nombre la motocyclette, débute l'année 1930 par une victoire incontestée et remporte avec Maréchal la coupe Rouge.

Heureux gars !

Les heureux des Six Jours au moment des retours vers le Parc sont les officiels qui précèdent ; ceux qui font lanterne rouge sont bien malheureux ; ils ont non seulement leur service de surveillance mais ils sont noyés dans une masse de suiveurs plus ou moins droites, plus ou moins audacieux et plus ou moins dangereux et ils récupèrent tous les à-coups et tous les atouts qui entravent la bonne marche de la colonne.



Frisa, selon la coutume, a fait le contrôleur-ravitailleur-commissaire des concurrents ou officiels sur le sidecar 1.000 cmc. René Gillet à suspension élastique du dernier Salon, pour la 1^{re} fois sur la route. Nebil Dino, son passager, était le commissaire de route.

la panther 550^{cmc.} à culbuteurs



Prête à s'élancer, la Panther, ramassée sur l'arrière, incite le pilote à un geste identique...

A droite : L'ensemble dynamo-magnéto, graissage et démarage, a nécessité une sérieuse étude et un sens exact de la réalisation.

Tous les ans au mois de novembre, le Salon Anglais suggère des articles techniques, des périphrases élogieuses sur la production motocycliste de la Grande-Bretagne, puis quelques critiques, puis quelques essais, puis c'est fini jusqu'à l'année suivante.

Pour moi, qui m'intéresse au Salon Anglais d puis huit ans environ, je commence à me lasser légèrement et à me dire que tous les ans c'est toujours la même chose, qu'à part quelques petits détails sans importance, on vante de nouveau des solutions abandonnées quelques années auparavant.

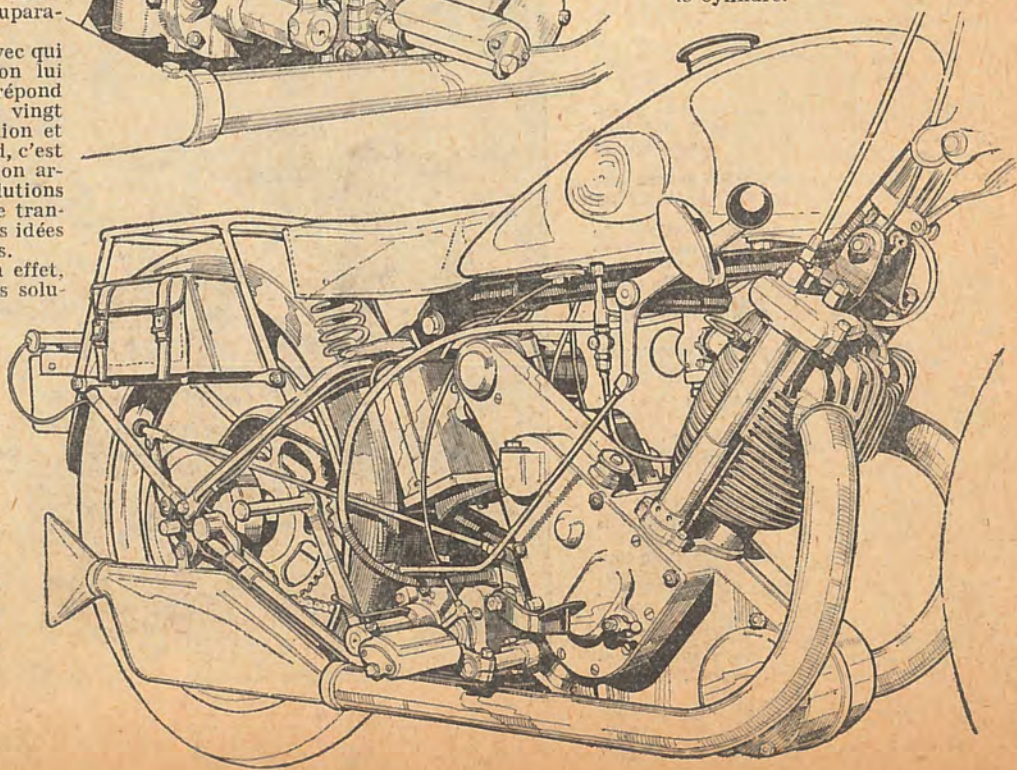
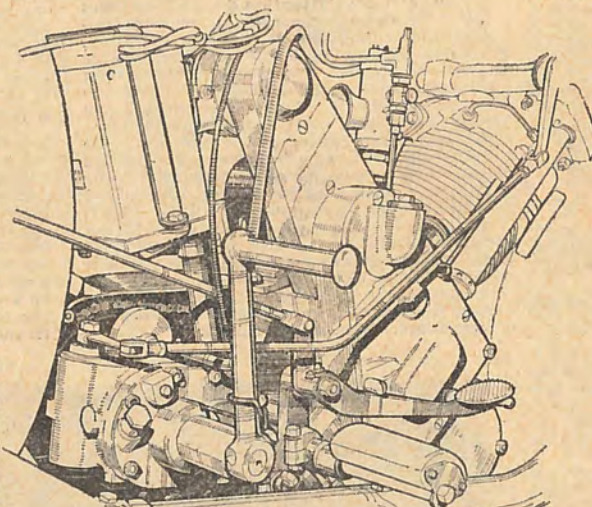
Je connais un Monsieur avec qui j'ai travaillé qui, quand on lui suggère une idée nouvelle répond invariablement : « Il y a vingt ans, j'ai essayé cette solution et je l'ai mise de côté ». Au fond, c'est assez pratique, parce que l'on arrive à ne pas innover des solutions peu communes et on reste tranquillement dans les mêmes idées et dans les mêmes principes.

Cela, c'est la routine. En effet, ce n'est qu'en reprenant des solutions insuffisamment traitées, mal résolues, que l'on peut retrouver des choses nouvelles et plus intéressantes, car elles s'appliquent mieux au moment nouveau et aux problèmes nouveaux.

Ceci me ramène à la P.M. Panther qui, depuis de longues années déjà, essaie de conserver le moteur incliné dans le cadre qui vient d'être abandonné, puis fort repris par de nombreuses maisons.

Quel est l'avantage du moteur incliné dans le cadre ? Très franchement, je vous dirai que ce que

Curieux, en effet, ce moteur et cet échappement se confondent avec l'armature même de la machine.



par Fred Lipman

vous gagnez d'un côté vous le perdez de l'autre. Vous disposez votre moteur d'une façon plus élégante. Oui ! mais vous vous obligez à effectuer un coude de votre tube de carburateur, ce qui n'est évidemment pas très propice à la translation des gaz.

Vous abaissez le centre de gravité. Oui ! mais vous déplacez les angles d'attaques des soupapes qui ne travaillent plus avec le même équilibrage, puisqu'elles sont inclinées et ne sont plus équilibrées par elles-mêmes.

Je dois tout de même reconnaître que P. M. Panther a une sérieuse expérience du moteur incliné. Cette Maison anglaise présente maintenant un moteur à culbuteur, à double échappement, qui offre l'avantage de former la poutre avant du cadre, depuis la base du boîtier de direction jusqu'au changement de vitesse.

Un compliment : c'est la position de la magnéto, formant un angle plus faible que 90° avec le cylindre.

La machine est une 500 ; elle est souple et agréable à conduire. Bien que mon opinion soit que la machine d'avenir sera une multi-cylindres, cette 500 puissante par sa cylindrée et son mode de commande des soupapes, n'est pas déplaisante à mener.

Rapide sur la route, elle l'est certainement. On le serait à moins. Souple, il est évident qu'avec la basse compression du moteur, l'on peut arriver à un ralenti agréable.

Avec cette machine, j'ai couramment obtenu, en prise directe, une vitesse rationnelle, c'est-à-dire 15 km. à l'heure.

Toujours fidèle à mes petites comparaisons entre l'automobile et l'engin qui nous est cher, je vous dirai que l'on accélère avec cette machine comme avec la nouvelle 5 litres Bugatti, et je vous promets que celle-ci démarre ! Il est évident qu'après avoir dépassé les allures où le moteur de la motocyclette, par rapport à son poids, ne devient plus excessivement puissant, la Bugatti vous passe rapidement. Je parle de 75 à l'heure, environ.

La vitesse maximum de la machine n'est pas terriblement élevée. Elle se cantonne dans le 115 à l'heure, qui est facilement obtenu.

Au point de vue freinage, je crois que, maintenant, l'on arrive sur toutes les machines de séries, à des résultats appréciables. Le meilleur de ces résultats est le 22 % obtenu sur une machine allemande 4 cylindres, c'est-à-dire qu'on s'arrête en 22 m. pour 100 km. à l'heure (la formule : nombre de mètres, nombre de kms, en effet, donne un rapport facile à apprécier).

Pour la P. M. Panther, nous oscillons entre 28 et 32 %, d'après l'état de la route.

Pour une machine anglaise, elle a des pneus d'une dimension suffisante, car vous savez que ces Messieurs de la Grande-Bretagne n'en sont pas venus, comme nos amis les Belges et nous-mêmes, aux pneus ballons.

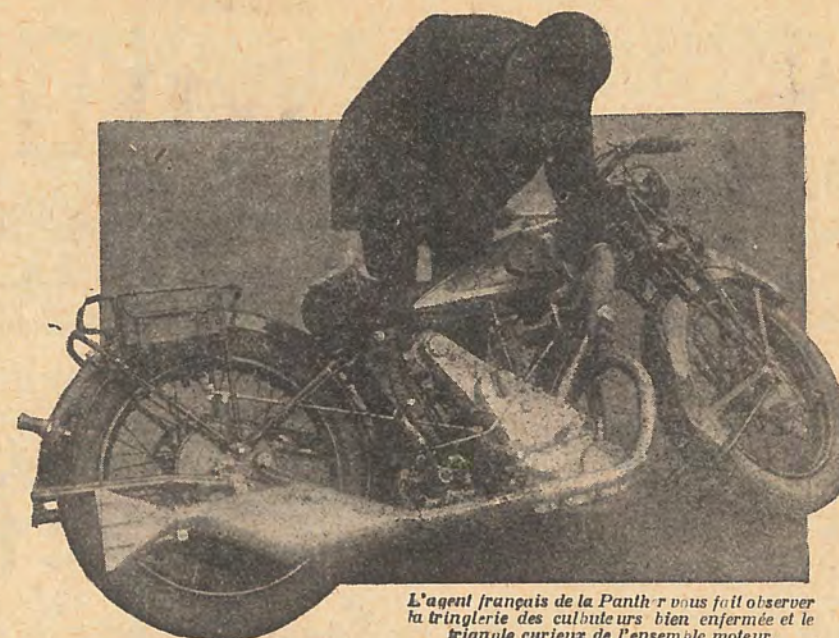
Sur la route, la P. M. Panther est facile à conduire, de par sa position d'abord et ensuite, par la très grande facilité de manutention de ses manettes.

Ce que j'aime dans la Panther, c'est d'abord le carter comprenant : magnéto, dynamo qui forment un triangle très net. Ensuite, le silence de la machine qui est caractéristique.

Ce que je n'aime pas dans la Panther, c'est cette tige de changement de vitesse, courbée pour permettre l'attaque de la boîte sans toucher au carter et aux freins.

Je ne vous la décrirai pas plus avant, car Psalty, l'agent de cette marque, vous dira mieux que moi ses avantages. Mais lui, évidemment, il en vend et moi je la critique.

Au point de vue économique, cette machine ne consume pas outre en sure, et de l'es-



L'agent français de la Panther vous fait observer la tringlerie des culbuteurs bien enfermée et le triangle curieux de l'ensemble moteur.

Description brève

Constructeurs : Phellon and Moore, Grande-Bretagne.

Moteur : 500, culbuteurs P. et M. à double échappement formant poutre de cadre. Attaque des soupapes par culbuteurs enfermés. Graissage des culbuteurs par pompe forcée.

Graissage par pompe mécanique et par système de carter semi-sec.

Allumage par magnéto Lucas.

Pneus Dunlop 700 x 80.

Fourche avec 1 ressort central.

Carburateur Amac double manette T. T.

Réservoir essence en selle 13 lit.

Réservoir huile sous la selle, 2 litres 250.

Boîte 3 vitesses.

Eclairage par dynamo et accus installé avec avertisseur.

sence galamment donnée par Psalty et de l'huile.

Kervoline en mains, le réservoir presque plein, soit 2 litres 250 permet de faire 950 km. Vous conviendrez vous-mêmes que la dépense n'est pas exagérée. Malgré cela, je dois vous dire que des machines arrivent à faire des consommations inférieures. Mais en 500, je considère que c'est une bonne moyenne.

Je ne dois pas oublier de vous faire remarquer que la nouvelle P. M. Panther est munie de l'excellent graissage par carter sec, ce qui est parfaitement appréciable.

Au point de vue consommation essence, bien que Psalty me dise certainement le contraire, je maintiens les 5 litres aux 100 km.

La machine est maniable, c'est un fait. Elle part facilement.

Elle n'est pas très bon marché, c'est une constatation.

Ce qui me plaît dans cette machine, c'est la présentation élégante du moteur. Ce n'est pas un bloc, mais l'ensemble compact permet de croire, à première vue, que la boîte séparée ne forme pas quelque chose de lointain et de rajouté après le moteur.

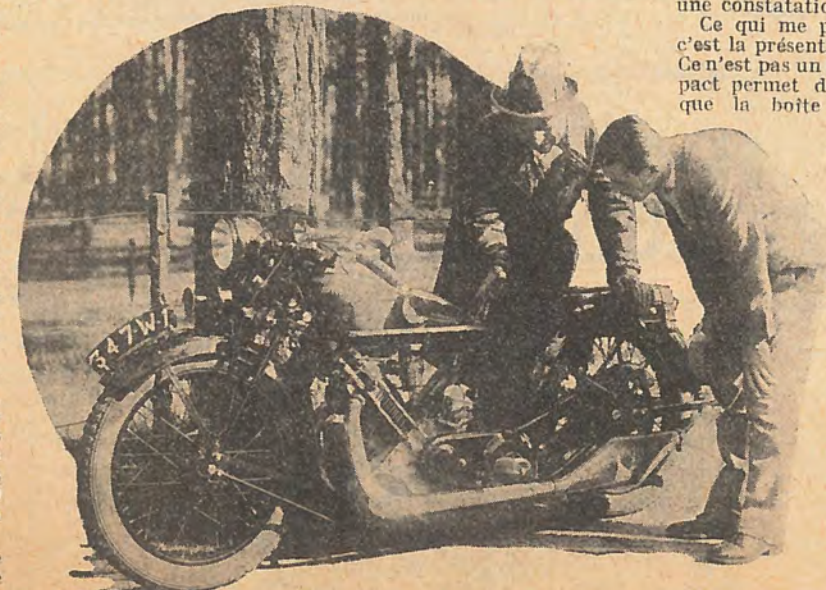
La machine était pourvue de l'éclairage et d'un avertisseur Miller.

Lucas, la grande maison anglaise, équipe aussi P. M. Panther.

La P. M. Panther, assez connue en Angleterre, ne l'est pas en France. C'est regrettable.

Je la comparerai comme fini et comme précision, à une marque très en progrès : c'est Rudge - Withworth. Est-ce un compliment ? Moi, je le tiens comme tel.

Fred S. LIPMAN.



Les avantages du moteur incliné : remarquez comment est fixé le moteur au cadre par 4 triangles, dont les deux que l'on aperçoit donnent l'impression de culbuteurs.

COMMISSAIRE A TRANSFORMATION

PIÈCE UNIQUE en TROIS ACTES ET SIX TABLEAUX

Première journée et

Depuis pas mal d'années il m'est donné de suivre les Six Jours, depuis plus longtemps encore je suis motocycliste, mais malgré cela ce n'est pas sans une certaine appréhension que je prenais le départ... en commissaire, car pour la première fois je m'aventurais sur la route avec un side-car. J'avais en effet pris possession de mon Bernardet de Tourisme dans le courant de la semaine précédente et n'avais pas eu le temps de me faire la main. J'avais un peu peur également que « Pétrollette » ne prenne mal la chose et ne réclame deux cylindres de plus sous prétexte d'avoir à tirer une troisième roue... mais non elle s'est contentée d'un simple changement de multiplication.

Nous primes le départ à Saint-Germain par un temps couvert et doux quelques minutes avant les concurrents afin que nos premiers ébats aient lieu sans témoins. Je n'ai pas prévenu mon passage de mon inexpérience afin de lui éviter des émotions inutiles. Nous nous tenons à un honnête 80 sur le plat, grimpions Rolleboise en prise et sommes déjà en vue de Pont-de-l'Arche quand l'équipe des Terribles, c'est-à-dire Bernard, Naas, Boutillier, nous rejoint. La route est splendide, le temps se lève, ce premier jour n'a d'hiver que le nom.

Rouen, contrôle horaire : Maître trône derrière la machine à pénaliser, fort bien secondé par le M. C. S. I. qui s'est également chargé de la tenue du contrôle de signature de Dieppe.

Entre Dieppe et Forges-les-Eaux une petite averse juste assez pour justifier l'appellation de Forges. Au contrôle de signature installé là nous voyons passer en trombe et avec une avance énorme de Berc suivi des Ford, l'Amilcar



PREMIER ACTE



service à domicile....

de Robert transformé en locomotive à vapeur. A propos de ce dernier j'aimerais assez à ce que soient expliquées les circonstances de sa mise hors course, sujet pénible sur lequel je n'aurais pas le mauvais goût de revenir si Robert n'avait pas proclamé à qui voulait l'entendre qu'il avait été disqualifié pour avoir regonflé un pneu en s'arrêtant à un garage à Gisors; le règlement permet en effet d'utiliser les canalisations d'air comprimé, les pompes à essence et les distributeurs d'huile, mais le gonflage de magnéto n'a aucun rapport avec le gonflage de pneus qui lui ne réclame pas

troisième journées

que l'on se cache au fond d'un garage, e capot à terre, et certaines parties du moteur en traitement dans un local voisin. N'est-ce pas ?

Le retour sur Bezons terminus de la première étape s'effectue aussi régulièrement que le début du parcours et me voit conquis au sidecar, du moins au Bernardet, qui ne m'a pas gêné un seul instant sur la route et m'a même été d'un certain secours dans les quelques passages de routes boueuses et grasses que nous avons eues.

C'est du reste avec ce même attelage que je décidais de faire le parcours de la troisième étape, en direction de Reims et Laon. Au début surtout, la belle nature est cachée dans une purée de pois qui vous trempe et rend impossible le port des lunettes, l'eau ruisselle de partout. C'est un peu monotone et le froid est pénétrant. Dès le départ j'ai branché sur ma batterie les gants chauffants de chez Goisot et pour un débit de 2 à 3 ampères je sens au bout de 10 minutes une bonne petite tiédeur m'envahir les mains : c'est bigrement agréable. Ceci joint à l'accueil qui nous est fait à Reims où le Moto Club nous offre des boissons chaudes, contribue à relever le moral. Un rayon de soleil est aussi le bienvenu mais ne nous accompagne pas et 10 kilomètres plus loin nous rentrons dans la crasse.

Laon est atteint sans avoir été vu et c'est dommage. Le service d'ordre y est toujours aussi parfaitement fait de même que la route est toujours aussi mauvaise plus loin, vers Villers-Cotterets.

Ce fut la journée la plus hivernale de la semaine. L'année dernière on aurait cru au printemps avec un temps pareil. Ce qui démontre une fois de plus que tout est relatif.



SECONDE ACTE



les six jours dans la nuit

Deuxième et

Je n'ai pas encore parlé de la deuxième étape, c'est que j'ai honte de le dire. J'ai tiré ma ma flemme et me suis précipité sur quatre roues dans la Lancia du commissaire et ami Dupont. Je m'autorise de l'expérience de cette journée pour donner un conseil gratuit à tous : évitez d'avoir une voiture peinte en rouge ; ça se voit de loin et excite parfois l'humeur de certains gardes-champêtres.

Amiens : tout marche à souhait et tandis que Nebil Dino part dans le side René Gillet de Frisa en direction de Compiègne où ils feront le contrôle nous allons voir le passage des concurrents à Péronne où nous sommes reçus on ne peut mieux par le Moto Club local qui a la pensée charmante de servir aux concurrents sans qu'ils aient à descendre de machines, des grogs des plus réconfortants. Le Temps est gris au grand désespoir des photographes. Il est midi et je vous prie de croire que cet instant ne passe pas inaperçu à Péronne : d'abord une sirène qui hurle comme si on lui arrachait une dent, puis le carillon de

quatrième journées

l'Hôtel-de-ville qui vous jone la Madelon sur un rythme imprévu. C'est un rien, mais il fallait y penser.

A Saint-Quentin, le contrôle fonctionne sous la direction de M. Baurin, il est donc normal que tout soit impeccable, la signalisation notamment le long d'un parcours assez compliqué, est parfaite.

Saint-Quentin, Compiègne, Le Bourget est aussi facile que ne l'a été Pierrefitte-Amiens, et au grand désespoir du comité organisateur les pénalisations ne tombent pas comme l'an dernier : le bonheur des uns fait le malheur des autres.

C'est avec le même pilote que j'effectuais Paris-Le Mans et retour par un temps splendide sur une route excellente et sèche.

Seule la nuit, au retour put donner un peu de mal à certains, notamment à Raux dont c'était la première épreuve et qui sur la splendide machine qui est la Super X fut handicapé par un éclairage défectueux conséquence d'une préparation trop hâtive. De Berc a, au dernier moment,

emmené comme mécanicien le sportif Fralchard qui trouve sûrement très confortable la carrosserie bain d'huile dans laquelle une place lui est offerte et où il peut se distraire fort agréablement au jeu des petits robi-

nets et des pompes. On fait du tourisme ou on n'en fait pas, que diable !

Il faut espérer que dans quelques mois tous les conducteurs d'autos disposeront de phares

conformes au code de la route et ne croîtront plus être quittes avec vous en éteignant un phare, laissant à l'autre toute sa puissance et sa mauvaise orientation. Rouler la nuit n'est pas toujours une joie.

Cinquième journée

Voulant varier les plaisirs je décidais de faire les deux dernières journées en solo. Trois bouillons à ôter et ma brave Henderson retrouvait son indépendance. La promenade sur Dreux, Verneuil et Laigle fut charmante et ensoleillée. La route invitait à gazer et je pus me permettre de pousser de gentilles pointes malgré ma multiplication pour sidecar sans indisposer le moins du monde mes bougies, ce qui me fait penser que je n'ai pas changé mes « Ponsot » depuis le début de juillet (avant les Pyrénées). Ceci prouve quoiqu'on en dise que les quatre cylindres en ligne ne chauffe pas d'une façon normale... et que les Ponsot sont excellentes ainsi que l'huile « Castrol » qui garde sa viscosité très régulièrement. Le retour de Versailles à Paris fut une répétition générale du retour triomphal du lendemain.

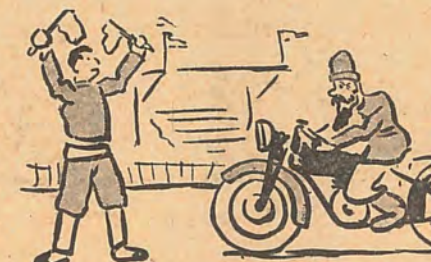
Il a vraiment fallu se lever tôt ce beau dimanche car dès 6 heures, tout le monde partait pour Montlhéry où l'on devait finir de tuer les mécaniques en leur imposant des moyennes plus fortes. Avant ce jour la plupart des concurrents prétendaient que c'était impossible à faire et là encore les pénalisations ne donnèrent pas.

Trouvant la tâche trop simple Naas et Boutillier par un départ en fantaisie s'offrent le luxe de faire 10 kilomètres de plus que les autres.

Jamais je n'aurais cru qu'il y ait aussi peu de gens sachant compter jusqu'à 20 ou 25 car la



TROISIEME ACTE



Arrête, arrête, voilà six mois qu'il durent, vos six jours !



Autour des Six Jours d'Hiver

Les marques

Monet et Goyon

La firme maconnaise ressort en premier plan de cette épreuve : la coupe enviable offerte par le M. C. de France lui a été justement attribuée : Sourdot s'est offert le luxe et aussi le talent non seulement de conduire sa 175 cmc. au poteau, à la victoire, à la médaille d'or, mais aussi à être déclaré officiellement comme montant la machine la plus coquette du lot, ce qui n'est pas peu dire, mais ce qui est mieux, la machine la plus silencieuse : en ce temps de coalition vigoureuse contre trop de motos bruyantes, la récompense décernée à Monet et Goyon en prend plus grande valeur, car presque toutes les firmes engagées ont essayé d'être les vainqueurs du tournoi.

Est-ce à dire que Monet et Goyon s'en est tenu à cette unique victoire ? Non ! Debaisieux a lutté aussi en 500 et selon son excellente habitude n'a pas voulu rester en deçà de ses performances précédentes : si l'on joint à ces qualités de pilote celle non moins estimable d'être l'un des coureurs les plus sympathiques que nous connaissions, se laissant interpellé, interviewer, par nos jeunes bouillants, on comprend la sympathie qui suit la firme Monet et Goyon partout où Debaisieux est là.

Terrot

Terrot vainqueur ! On est tellement habitué à accoupler ces deux mots que tout autre amalgame surprendrait. Au dernier Paris-Pyrénées-Paris, Terrot s'offrit le luxe d'avoir la machine obtenant le prix du meilleur équipement. Est-ce à dire que le confort ne s'allie pas avec les autres qualités exigées dans des épreuves aussi complexes que les Six-Jours d'Hiver : l'endurance, la vitesse, la robustesse, la souplesse, la tenue de route, etc. Il était nécessaire que Terrot accumule en peu de temps toutes les preuves tangibles pour enfoncer dans l'esprit des usagers cette vérité essentielle : la moto moderne doit être complète à tous points de vue ; et c'est ainsi qu'aux Six-Jours d'Hiver, M. Vurpillot présentait un team très fraternel chargé de remporter la plus belle récompense pour le groupe bleu : la Coupe des Six-Jours 1930. Marseau et Robert Saussay se sont acquittés de la tâche aisément... dirions-nous : oui, car la mécanique ne pouvait, pour qui connaît la valeur constructive de Terrot, ne donner qu'une confiance absolue et le rôle du tandem fraternel fut de lutter sportivement et courtoisement contre une coalition acharnée et pas ordinaire et d'être vainqueurs.

Rovin

Rovin tenant sa parole lorsqu'il avait déclaré qu'il mettrait son expérience et sa science technique dans le perfectionnement de la moto, a donc engagé aux Six Jours

et l'Étape triomphale

majorité des coureurs ne savait pas combien de tours ils avaient fait et ils devaient s'arrêter ou continuer. La tâche fut facilitée aux mathématiciens ayant l'idée de consulter leurs compteurs kilométriques qui leur donnaient une précision bien suffisante pour savoir à 12 kilomètres et demi près à quel point ils en étaient. Certains avaient adjoint à leurs appareils de bord un compteur de billard qu'ils actionnaient à chaque passage devant les tribunes. D'autres enfin nageaient éperdument en accusant tout le monde de leur propre imprévoyance.

J'ai beaucoup admiré pendant toute l'épreuve et le dernier jour en particulier un indépendant, Valin, qui sur une petite 250 qui soit dit sans le vexer, ne cassait vraiment rien, nettement le moins rapide du lot, trouva le moyen de ne pas se faire pénaliser et ceci sans aifolement et sans paroles inutiles.

Le retour jusqu'à Versailles fut assez facile mais de la jusqu'à la porte Maillot il fallut toute l'énergie de deux motocyclistes de la Préfecture pour nous frayer un passage parmi la foule dangereuse des « cafouilleux du dimanche ». Mais toutes nos peines et nos émotions furent effacées par l'accueil souriant de nos reines entourées de leurs toutes délicieuses demoiselles d'honneur chargées de gerbes de fleurs changeant un peu des senteurs de ricin dont nous avions été saturés.

R. BOELL.

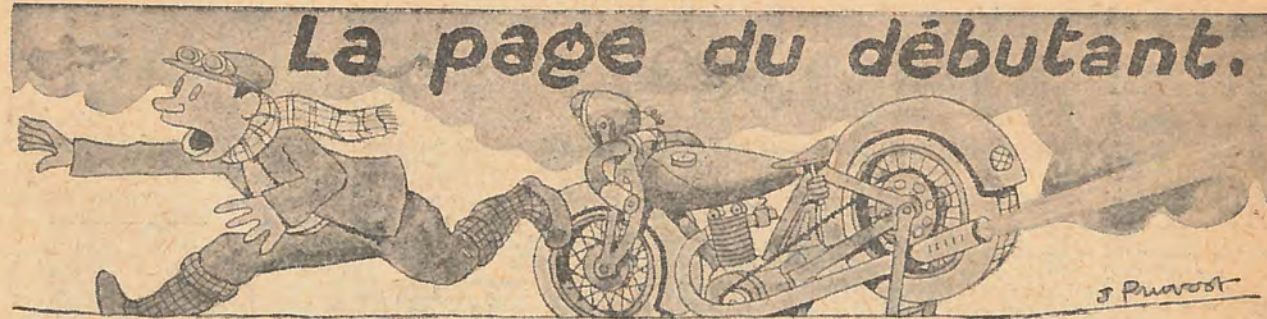
d'Hiver un groupe de trois machines, et cette fois en 250 cmc., puisqu'il semble qu'enfin cette cylindrée trop délaissée si longtemps ait repris du poil de la bête.

Calvet, Stern et Gruyère se sont comportés avec toute la maestria qu'on a toujours attendu d'eux. Le type qui a été employé était le fameux R. S. 25 et le constructeur nous avait demandé de bien constater avant le départ que les motos étaient strictement de série. Aussi, nous sommes heureux de proclamer maintenant le succès de cette maison, qui fut complet. 3 partants, 3 arrivants, 3 vainqueurs, 3 médailles d'or. Appuyer davantage sur un tel palmarès est inutile. Toutefois, nous ajouterons que de même que l'équipe San-Sou-Pap les trois Rovin étaient muni de l'éclairage Alterno-Moto-Rosengart.

Le fabricant de cet équipement a prouvé qu'en confiant ses chances à cette formidable équipe de huit, auxquels se joignait le monospace de Roten, il avait tenu à présenter ses nouveaux « immatriculés » avec toutes les chances désirables de succès.

Stylson

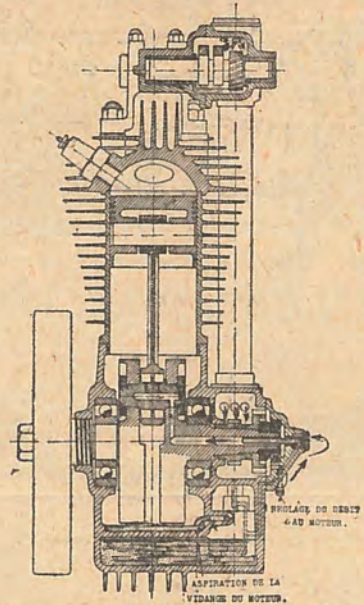
Stylson a-t-il donc, en cet an de grâce 1930, l'intention bien manifeste d'imposer au tout premier plan sa construction ? Si l'on en juge par le début de cette saison sportive, il est à croire que cette volonté est heureusement secondée par une fabrication irréprochable, et que les lauriers et la faveur populaire sont déjà bien implantés sur cette marque. Tandis que Stylson s'impose depuis quelque temps sur une spécialité dont l'avenir en France semble s'étendre, le sidecar et qu'il décroche à Marseille, le 26 janvier, un remarquable triomphe avec Amort, nous voyons une équipe de deux excellents conducteurs, Pittavino et Loeg, prouver que la construction Stylson est aussi bien étudiée pour le vélo que pour le sidecar : petite et moyenne cylindrées en solo, le side en forte cylindrée ; la directive est excellente surtout lorsqu'il s'y joint un beau palmarès tel que l'arrivée impeccable en vainqueurs des deux as décrochant en outre le diplôme de médaille d'or.



COMMENT SE GRAISSE UN MOTEUR MODERNE

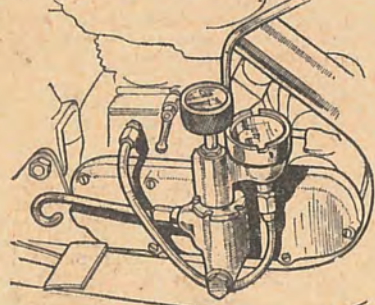
L'accroissement constant des taux de compression, rendu possible par l'amélioration des formes de chambres d'explosion et de carburants spéciaux, se traduit au point de vue des organes du moteur par une augmentation des pressions qui s'exercent sur eux et par une élévation de la température de fonctionnement. Cela n'est pas fait pour rendre plus aisé le problème du graissage. D'autre part, la force centrifuge aux régimes actuels essore littéralement certains roulements.

Les vitesses de piston atteintes nécessitent autre chose que le graissage par barbotage qui répartit trop mal l'huile. Fort heureusement d'ailleurs le segment racler qui doit être considéré comme un très gros perfectionnement permet un graissage abondant du cylindre sans remontées d'huile. Dans l'ensemble, en tout cas, le vieux barbotage a fait son temps, au moins sur les moteurs à très haut rendement. Les roulements à galets ou à billes ont assuré une survie au barbotage, car ils exigent un graissage beaucoup



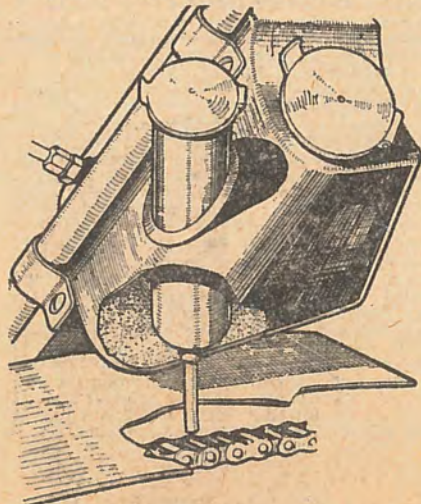
Bloc moteur à arbre à cames en tête graissé "à la moderne".

teuse qu'un nombre respectable de bidons d'huile. Acheter des huiles de qualité inférieure ou espacer les périodes de vidange sont, en fait, les plus coûteuses économies qu'on puisse faire. Nous allons de plus en plus vers le graissage sous



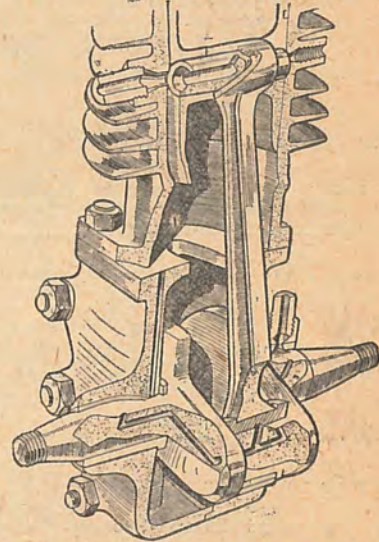
Pompe à débit visible.

moins abondant, mais néanmoins aux régimes de 6.000 tours que l'on atteint aujourd'hui, il devient difficile de leur assurer même le minimum de leurs besoins par le moyen du simple barbotage. Même pour les moteurs à rendement moyen, on sent très nettement une tendance à adopter des procédés moins primitifs. Meilleur, en effet, est le graissage, plus longue est la durée. Ce n'est pas une raison parce qu'un système marche pour qu'on n'essaie pas de faire encore mieux. Un bon graissage est seul capable d'assurer rendement et durée. Une révision de moteur est plus coûteuse



Le graissage de chaîne s'impose à tout débutant : ce graisseur est logé dans le réservoir principal qui lubrifie le moteur.

pression et à circulation d'huile. Il faudra que les motocyclistes habitués à l'ancien système de graissage dit à huile perdue, dans lequel un apport d'huile fraîche venait compenser les pertes d'huile usagée, n'oublie pas que la vidange de l'huile est la condition indispensable pour tirer satisfaction des graissages sous pression et par circulation. Sinon les résultats sont plus mauvais qu'avec le vieux système à huile perdue. Le filtre à huile

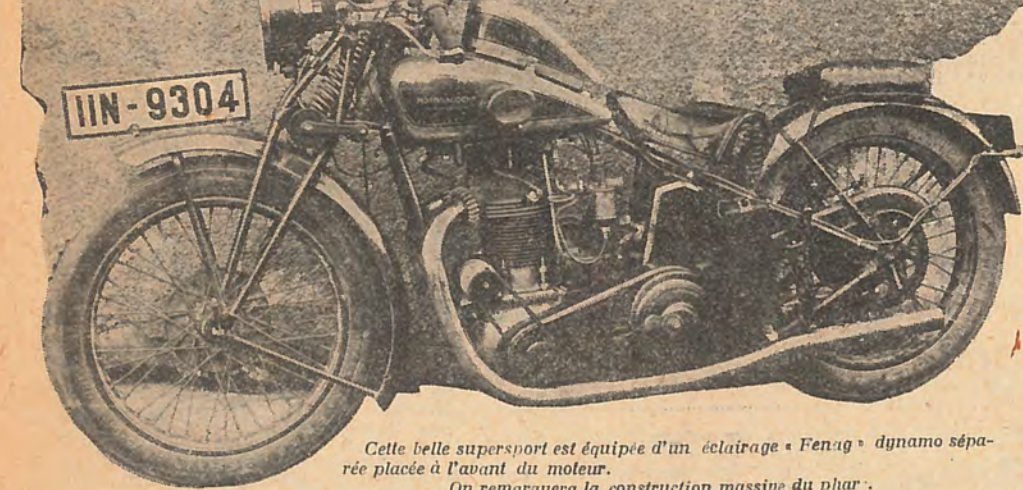


Graissage par canalisation et patte d'araignée.

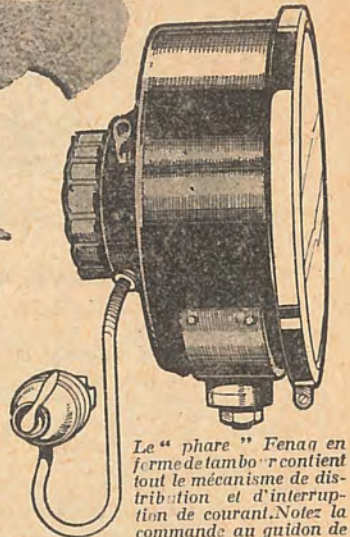
ne dispense nullement de la vidange, et nous irons même jusqu'à dire qu'il faut la pratiquer tout aussi souvent. Le filtre à huile n'empêche nullement en effet la dilution de l'huile, mais il retient simplement les crasses et la limaille, ce qui est déjà très utile, car ces crasses et cette limaille jouent des tours pendables, obstruent les canaux d'huile, entament les portées des roulements, etc. Autrement dit, le filtre à huile ne dispense pas des vidanges qui sont rendues surtout nécessaires par la dilution de l'huile, mais il assure entre les vidanges un graissage avec de l'huile meilleure, chargée d'impuretés qui s'insinuent entre les surfaces frottantes et en accélèrent l'usure. Quant à un système d'épuration intégrale qui débarrasserait l'huile de ses acides, de son essence, de ses impuretés, il nécessiterait une installation trop compliquée, trop encombrante et trop coûteuse, surtout sur une moto. H.-P. B.

Robert SEXÉ

ECLAIRAGE



Cette belle supersport est équipée d'un éclairage « Fenag » dynamo séparée placée à l'avant du moteur. On remarquera la construction massive du phar.



Le " phare " Fenag en forme de tambo " contient tout le mécanisme de distribution et d'interruption de courant. Notez la commande au guidon de l'éclairage code obtenu par une lampe filament " Bilux "

L'équipement allumage-éclairage « Fenag »

Au dernier Salon de Berlin, en 1928 ! l'apparence particulièrement robuste, l'aspect « pratique » des appareils d'allumage et d'éclairage électriques « Fenag » m'avait frappé.

La magnéto-dynamo, que montent en série « Zündapp » « Victoria » etc., et les dynamos séparées, en bout d'arbre, des

J'avais vu à l'œuvre, dans cette terrible Landerfahrt de 1929 (15 jours et en avril ! et en vitesse !! sur les routes balkaniques) le team victorieux, et je m'étonnais de la solidité et de la puissance de leur équipement d'allumage et d'éclairage.

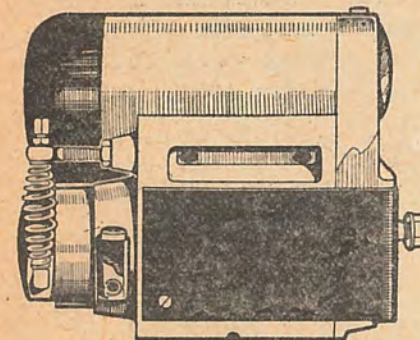
Je décidais, moi aussi, d'essayer la même installation. Les résultats obtenus ont été convaincants.

Bloc d'allumage-éclairage ou appareils séparés ?

En Angleterre, en Allemagne, et en Belgique, on se sert presque uniquement, pour l'allumage et la lumière, d'une véritable centrale électrique, qui est la réunion, en un bloc logique, de deux appareils séparés, mais superposés, magnéto et dynamo, qui occupent ainsi moins de place, et ne nécessitent qu'une commande.

A un moment où on tend en technique motocycliste, à grouper moteur et boîte en un bloc moteur, il semble bien illogique de mettre la dynamo quelque part à l'avant et la magnéto dans un recoin quelconque à l'arrière ! et d'employer deux transmissions séparées !

Il n'y a déjà pas tant de place sur nos motos...

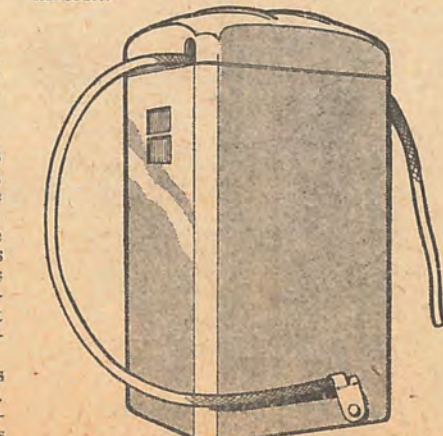


L'allumage-éclairage combiné « Fenag ». On remarquera que les deux appareils n'ont de commun que l'entraînement et que même les aimants sont séparés. Notez la position spéciale de l'aimant de la magnéto qui diminue l'encombrement en hauteur de l'ensemble.

nouvelles « D. K. W. » semblaient conçues par des praticiens de la motocyclette, très au courant de ses nécessités ! et de ses difficultés particulières !

A mon passage à Nuremberg, je ne me bornais pas, Boedeker et Joanne en mains à visiter la « ville-musée ». Ces braves guides ne vous disent pas que Nuremberg est aussi un Coventry allemand et un grand centre de mécanique de précision.

J'y visitais également les ateliers très modernes de l'importante société « Fenag ». Mais ce furent surtout les performances de la brillante équipe « Zündapp » dans les épreuves d'endurance, qui me firent prendre un intérêt particulier, à l'appareillage qui les équipait.



La dynamo « Fenag » est à deux éléments d'une construction particulièrement soignée et qui a fait ses preuves.

Encore faut-il que tout soit bien séparé, sauf la commande, que même les aimants soient différents pour empêcher, par exemple, toute désaimantation possible de la magnéto, produite par un branchage défectueux des accus.

On remarquera que, dans la « Fenag », la position spéciale des aimants de la magnéto réduit de beaucoup (point très important) la hauteur de l'ensemble.

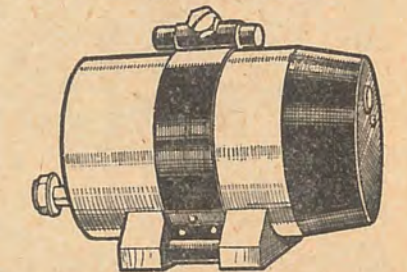
La dynamo est du type à courant continu, avec troisième balai réglant le courant.

La tension constante est obtenue par le montage en parallèle de la dynamo avec l'accumulateur.

Le phare « Fenag »

Le phare est une autre partie caractéristique de la « Fenag ». Il contient tout le mécanisme de distribution et l'interrupteur du courant de retour.

Tous les contacts y sont réunis.



La dynamo « Fenag » dans le cas d'une installation d'éclairage séparé, donne 30 watts à 6 volts de tension.

C'est également dans le phare que se trouve le dispositif permettant en tourisme d'été, ou en compétition, de couper complètement la production de courant.

La dynamo tourne alors sans excitation, donc sans dépense d'énergie.

Dès que l'on allume, automatiquement, la production du courant est rétablie.

Notez qu'à l'arrêt, l'accumulateur et la dynamo ne sont plus en contact pour empêcher toute décharge de l'accumulateur qui pourrait se produire de ce côté.

Un coupe-circuit (pour la lampe arrière et le « klaxon ») placé également dans le phare, est très facilement accessible, grâce à un montage à baïonnette.

Le phare est muni de deux lampes : une destinée à l'éclairage intensif, avec dispositif du guidon donnant l'éclairage code par filament du type « Bilux ».

L'autre sert à l'éclairage atténué. On remarquera qu'il n'y a pas d'ampèremètre de prévu. Cet instrument a été jugé trop fragile pour être employé sur une motocyclette, où il perd généralement son aiguille et peut causer des ennuis.

L'installation d'éclairage séparé « Fenag »

Si l'on doit préférer, sans nul doute, une installation où allumage et éclairage

sont réunis en un bloc, pour les raisons que nous avons énumérées plus haut, il arrive souvent que le possesseur d'une machine déjà équipée d'une magnéto veuille, par la suite, monter un éclairage électrique; ou, qu'un constructeur, pour des raisons spéciales, préfère le montage séparé de la magnéto et de la dynamo.

« Fenag » a donc établi une installation d'éclairage pour motocyclettes qui (à part l'absence de la magnéto) présente les mêmes particularités que nous avons décrites plus haut.

Dynamo, phare, accumulateur sont exactement semblables. La puissance d'éclairage est la même.

Le rendement à 8 volts de tension, est de 30 watts.

De la lumière, de la lumière!

Il est réconfortant, pour un vieux

Un peu de sport

Les Six Jours Internationaux

Ceux de 1929 furent assez critiqués, espérons que ceux de 1930 le seront moins.

En 1929, ils furent organisés par un club allemand; ils rassemblèrent 192 concurrents des nations suivantes: Suède, Tchéco-Slovaquie, Hollande, Belgique, France, Irlande, Danemark, Suisse, Autriche, Hongrie, Allemagne, Angleterre, Roumanie et Italie.

La grosse majorité était détenue par les Allemands et les Anglais, qui engagèrent respectivement 57 et 68 motocyclistes.

Cette manifestation se termina par une épreuve de vitesse à Genève, pour départager les ex æquo et remplacer l'examen des machines.

Sur le parcours français qui comprenait le trajet: col du Petit Saint-Bernard, Modtières, Albertville, Cruet, col de Marozaz, le Châtelard, Annecy, Chamonix, l'organisation des contrôles fut effectuée par le Moto-cycliste Club

de Lyon, le M. C. Dauphinois et l'Union Moto-cycliste de Savoie.

Les Six-Jours Internationaux 1930, vont avoir lieu en Dauphiné avec Grenoble pour centre, du 29 juillet au 3 août. Les concurrents qui seront certainement encore plus nombreux que l'année dernière et qui représenteront probablement encore un plus grand nombre de nations européennes, devront effectuer pendant 6 jours, 6 circuits différents aux environs de Grenoble.

Le parc fermé sera vraisemblablement établi au Gymnase Municipal, seul local vide susceptible de garer convenablement plus de 200 motocyclettes.

Sauf changement ultérieur, les circuits qui ont été choisis par l'U. M. F. en accord avec le M. C. D., seront les suivants:

Les Itinéraires

Première journée.

— Cours Berliat, Seyssinet, Saint-Nizier, Lans, Gorges de la Bourne, Pont-en-Royans, St-Jean-en-Royans, Oriols, Léoncel, Beaufort, Saillans, Verchery, St-Benoît, Penne-le-Sec, Col du Rousset, la Chapelle-en-Vercors, Pont de la Goule Noire, la Balme, Rencurel, col de Romeyer, St-Gervais-le-Villard, Montaud, Veurey, Grenoble

Deuxième journée. — Grenoble, col de Porte, la Chartreuse, Saint-Laurent-du-Pont, les Echelles, St-Alban-de-Montbel, Novailaise, col de Lépine, Chambéry, col de Plainpalais, Annecy, col de Leschaux, le Châtelard, col du Fresne, St-Pierre-d'Albigny, Cruet, col de Marozaz, Chambéry, col du Fresne, St-Pierre-d'Entremont, col de Porte, Grenoble.

Troisième journée. Grenoble, Vizille, le Lautaret, Briançon, col du Mont-Genèvre, Suza, Tutin, Streza (Italie).

Quatrième journée. — Streza, le Simplon, Brigue, Martigny, col de la Forclaz, Chamonix, Albertville, St-Hélène-sur-Isère, boucle de Bonvillard, Montmélian, la Terrasse, St-Bernard, St-Pancrasse, Grenoble.

motocycliste qui, si souvent, marcha à tâtons dans l'obscurité, s'arrêtant sans cesse pour rallumer le lampion rouge, éteint par un coup de vent, de voir tous ces progrès récents de l'appareillage électrique.

Un peu partout, en France, en Angleterre et dans cette Allemagne où l'industrie électrique a atteint un si grand développement, on est au travail pour donner à la moto si longtemps dédaignée, l'équipement électrique qui lui convient.

Les créations de « Fenag », une firme spécialisée dans les installations pour motocyclettes et réalisées en collaboration avec les usines de motos et les coureurs motocyclistes, sont spécialement dignes d'intérêt.

Nous les verrons, du reste, bientôt en service en France et dans nos prochaines épreuves d'endurance. R. S.

Cinquième journée. — Grenoble, Vizille, le Lautaret, le Galibier, St-Michel et St-Jean-de-Maurienne, col de la Croix-de-Fer, col du Glandon, la Paute, col d'Ornon, le Valbonnais, la Mure, Laffrey, Grenoble.

Sixième journée. — Laffrey, La Mure, Corps Gap, Veynes, col de Luz-la-Croix-Haute, Pont-de-Claix, Grenoble.

Au retour de cette sixième et dernière étape, les concurrents se rendront sur le circuit Eybens-Poisat, préparé pour le Circuit du Dauphiné, où ils effectueront en groupes, une épreuve de vitesse pour départager les ex æquo et remplacer l'examen des machines. Parmi tous les cols figurant sur l'itinéraire, se trouve le col de la Forclaz, séparant Martigny (Suisse), de Chamonix, représentant certainement la route carrossable la plus dure existant dans les Alpes.

Cou se du Bd Michelet

Kilomètre lancé du Boulevard Michelet

C'est sous la pluie et sur une route mouillée que s'est disputée la célèbre épreuve:

Motos 100 cmc. — 1. Cura, 1' 13" 3/5; moy.: 48 km. 900; 2. Barnavol 1' 19" 4/5; 125 cmc. — 1. Barnavol (Rovin), 1' 11" 2/5; moy.: 50 km. 420.

175 cmc. — 1. De Latour (Rovin), 38" 4/5; moy.: 92 km. 780; 2. Audemar (Monet-Goyon), 41" 2/5; 3. Laborie (Monet-Goyon), 44" 3/5; 4. Oliva, 49" 3/5.

250 cmc. 1. Boetsch (Magnat-Debon), 34" 4/5; moy.: 103 km. 450, record battu; 2. Gausorgues (Monet-Goyon), 36" 2/5; Sartorio (Motosacoche), 33" 2/5; 4. Piscaglia (New-Map), 39" 4/5; 5. Gioffre (Magnat-Debon), 41" 2/5.

500 cmc. — 1. X... (X...), 30" 1/5. Moy.: 119 km. 200; 2. Oilter (Motosacoche), 30" 4/5; 3. Bourgoïn (Gnome-Rhône), 31".

Sidecars 350 cmc. — 1. Groppo (Magnat-Debon), 48" 1/4. Moy.: 74 km. 690; 2. Cuvellier (Terrot), 49" 3/5.

600 cmc. — 1. Berthe (Gnome-Rhône), 38". Moy.: 94 km. 730.

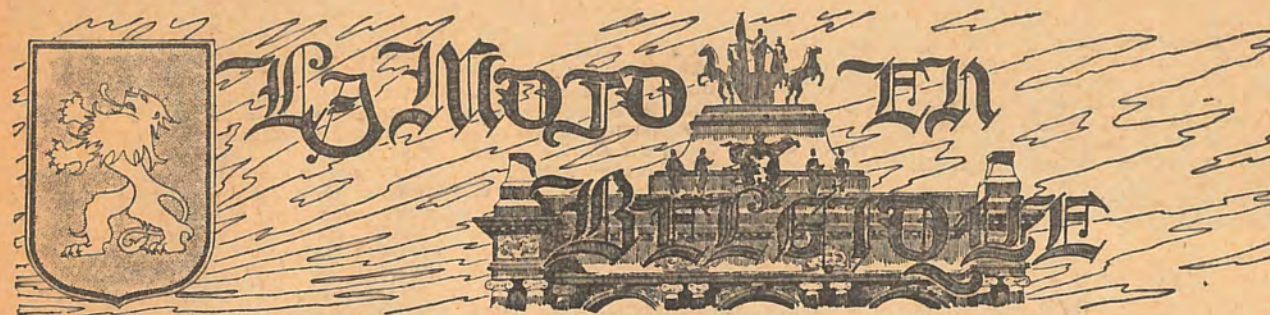
1.000 cmc. — 1. Amort (Styl'son), 35". Moy.: 102 km. 860 (record battu).

Voitures sport 750 cmc. — 1. Motton (Rosengart), 1' 8" 1/5. Moy.: 56 km. 962.

IMPORTANT

Motocyclistes militaires

D'urgence, que tous nos motocyclistes actuellement sous les armes ou à proximité en contingent nous adressent leur situation (nom, prénoms, permis de conduire, etc...): envoyez vite votre correspondance à Moto Revue (service militaire motocycliste.)

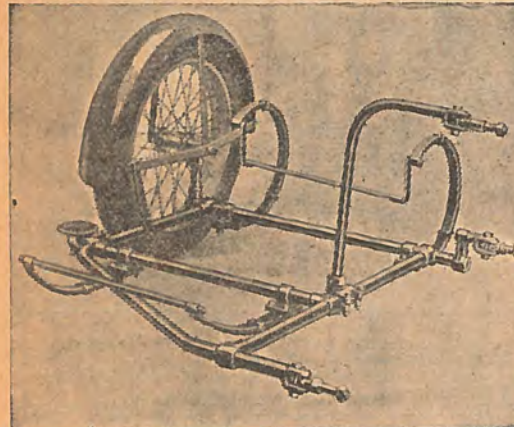


APRÈS LE SALON

La Belgian sidecar

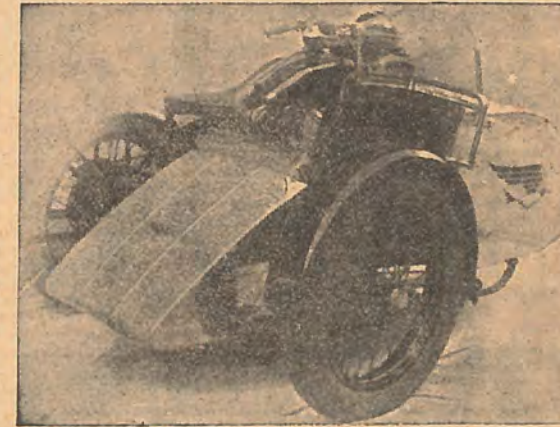
Il serait injuste de méconnaître le rôle considérable que la « Belgian sidecar » a joué dans la vulgarisation du side en Belgique.

Fondée au lendemain de l'armistice, cette firme ne tarde pas à devenir la propriété de M. Georges Gramme, ingénieur. Celui-ci devait mettre au point le fameux ressort antivibrateur qui constitue un brevet fort inté-



Chez Amer, un système d'attaches à rotule maintient le chasis du side à la motocy.lette

Le Belgian - tank est réalisé avec une carrosserie vraiment "aérienne" ce modèle s'adapte aussi bien au sport qu'au tourisme.



ressant en même temps qu'une amélioration appréciée par les usagers.

M. Georges Gramme devait se distinguer aussi par ses qualités d'organisateur clairvoyant. Sa maison connaissait dès les débuts une prospérité enviable et l'on peut vraiment dire que la « Belgian sidecar » a toujours eu fort à faire pour arriver à livrer ses modèles réputés dans des délais raisonnables.

Je vous ai parlé de ressort antivibrateur. Il

s'adapte à l'attache arrière dont il constitue justement l'originalité. Il revendique d'amortir les chocs reçus dans la roue de la moto ainsi que les vibrations continues dues au roulement. Il va de soi qu'une telle protection est appréciée par le motocycliste et le passager. En outre, le système considéré procure une suspension excellente comme des avantages mécaniques valant d'être pris en considération.

Côté confort, Belgian n'est jamais resté en retard.

Il y a longtemps que ses belles torpilles sport et que ses larges carrosseries B. T. de grand tourisme sont considérées comme de véritables fauteuils roulants. Personnellement, j'en ai fait des essais dont je n'ai jamais eu qu'à me louer.

Je vous ai parlé de deux types des carrosseries les plus connues. Depuis le Salon de Paris M. Gramme présente une nouveauté de choix avec un modèle dénommé « tank » et

Le passager y est bien assis et bien garanti par un pare-brise fort coquet; tandis qu'un vaste coffre a été prévu à l'arrière sans oublier un porte-bagage pouvant supporter une malle élégante et de dimension déjà respectable.

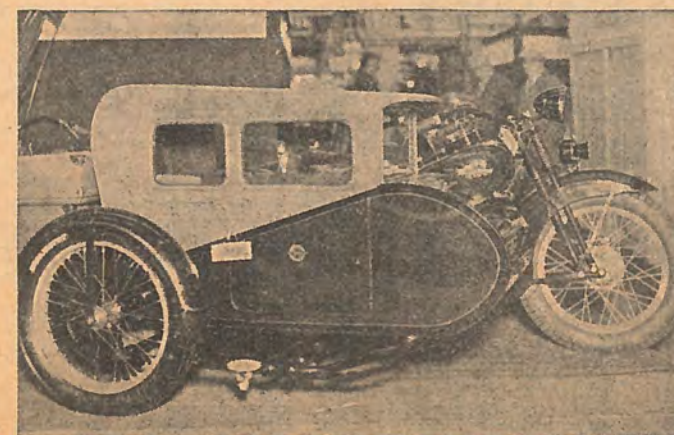
Détail notable, la tête ou garde-boue a été prolongée de façon à recouvrir les supports vers l'intérieur et à garantir ainsi une protec-

tion parfaite. C'est une amélioration qui s'imposait. Ce modèle a obtenu un vif succès au Salon belge du Cinquantenaire. Le sidecar rencontrant partout les faveurs croissantes que lui vaut sa belle formule économique, la firme Belgian est devenue une affaire importante. Le programme de production est en augmentation sensible. Enfin il est à noter que Belgian a prouvé sa

L'Amex

Le sidecar « Amex » construit par le joyeux Jules Taymans, agent général d'American Excelsior, et qui fut un des piliers du motocyclisme belge pendant les années qui suivirent l'armistice, s'impose à notre attention par une série de qualités qui le différencient précisément des productions similaires.

L'insigne d'Amex est un homard rouge (donc, cuit!) tenant solidement dans chacune de ses pinces une rotule formant le côté d'un bouillon. C'est le principe du système des attaches. Il est très particulier comme on le voit. L'avantage de ce dispositif, dont la solidité est depuis longtemps accréditée, est sa facilité de démontage et partant de la son alignement toujours parfait. Pour le défaire de la moto, il suffit de desserrer un écrou et la tête de l'attache se dégage sans aucun effort.



Une des attractions du Salon belge fut sans contredit la conduite intérieure Amex: toute la partie grisée donne l'idée de l'allure du sidecar seul sans carrosserie conduite intérieure.



Ce document se passe de commentaires

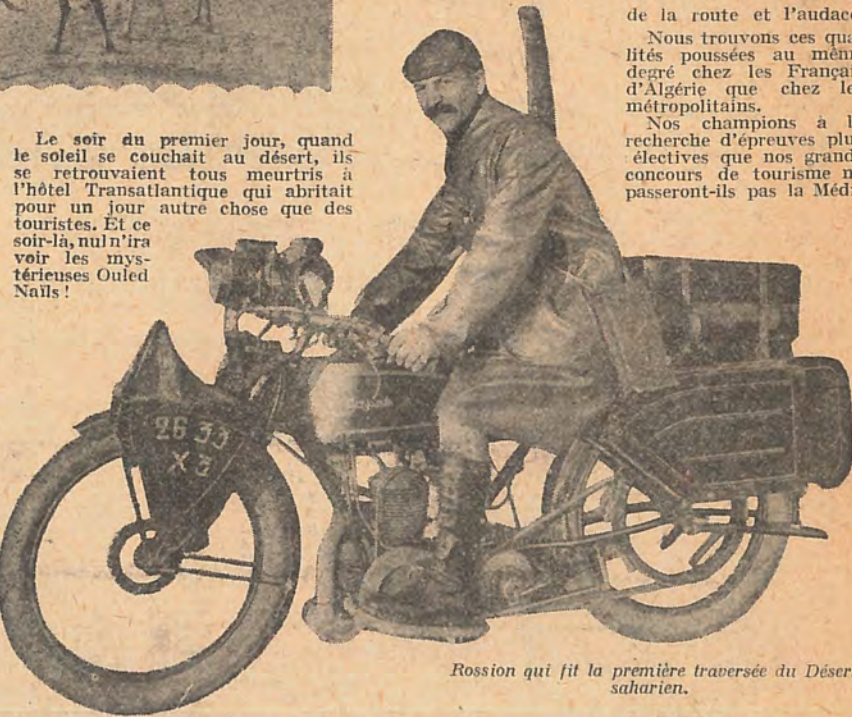


La course du désert

La grande épreuve Alger-Djelfa organisée par le Motoclub d'Algérie devient cette année un grand circuit de régularité Nord-Africain

Sur les hauts plateaux, des plaines de la Mitidja au col des Caravanes, brèche ouverte entre le Djebel-Amoun et les Oulad Nails sur Laghouat et l'étendue désertique des dunes, le Motoclub d'Algérie lançait chaque année ses sportsmen fidèles dans une originale et rude épreuve.

C'était d'abord un prélude, une sorte de mise en route pour permettre aux pilotes de s'échauffer, Alger, Blida, Boghari, sous la formule de régularité, moyenne imposée de 40 à l'heure, facile à soutenir dans le Tell jusqu'à Blida, déjà périlleuse dans les gorges de la Chiffa. A Boghari, un court repos permettait aux routiers de concentrer toutes leurs facultés en vue du formidable effort. Le départ est donné et les commissaires attendent à Djelfa... le premier. Du Tell au Sahara en vitesse pure, sur les interminables lignes droites de la route désertique. Deux cents kilomètres d'étendue désolée sur une chaussée étroite, coupée de caniveaux invisibles. Alors ce sont de belles bûches, des capotages homériques! La route est pleine de pièces perdues, d'échappements arrachés.



Rossion qui fit la première traversée du Désert saharien.

de la route et l'audace.

Nous trouvons ces qualités poussées au même degré chez les Français d'Algérie que chez les métropolitains.

Nos champions à la recherche d'épreuves plus électives que nos grands concours de tourisme ne passeront-ils pas la Médi-

Le soir du premier jour, quand le soleil se couchait au désert, ils se retrouvaient tous meurtris à l'hôtel Transatlantique qui abritait pour un jour autre chose que des touristes. Et ce soir-là, nul n'ira voir les mystérieuses Ouled Nails!

Le lendemain, on repart meurtri pour Alger (n'est-ce pas Hamberger?) et à fond jusqu'à Boghari! C'est là que les mécaniques victorieuses la veille cassent, que les pilotes les plus résistants abandonnent. Les ressorts de soupape qui cassent, les pistons qui colent et les quelque 50 degrés centigrades qui brûlent les visages meurtris par le gravier et le sable ont raison des derniers héros, et quelques rares vainqueurs connaissent l'accueil enthousiaste devant la Laferrière à Alger.

En 1924 l'épreuve fut particulièrement pénible, chaleur accablante: vent de sable. Il y eut des écorchures et pas mal de machines knock down, pour ne pas dire « out ». La victoire fut arrachée par le populaire et tenace Jean Delarbre formant équipage avec Rono; c'est un moteur à... deux-temps qui assura la pénible tâche de réaliser près de 80 de moyenne avec la petite 4 CV Deguingant qui battit des racers et toutes les motos engagées... simplement. Comment on achète de telles victoires? Par une préparation mécanique parfaite, une connaissance approfondie du Sud, la science

terrane en 1930 pour tenter leurs chances et soutenir, difficilement peut-être la lutte contre les Algériens mieux adaptés au bled?

Alger-Djelfa prendra cette année une importance considérable car les fêtes du Centenaire attireront beaucoup de Français et d'étrangers au pays du soleil. Regrettons toutefois que la formule de cette épreuve soit modifiée. Boghari-Djelfa ne sera pas couru en vitesse pure, la civilisation qui progresse dans le bled rend difficile la vitesse sur route ouverte. En revanche le kilométrage est considérablement augmenté, et la province de Constantine récemment gagnée à la moto verra le passage des concurrents.

Le Motoclub d'Algérie a tenté une belle expérience qui mérite d'être suivie. Arrivée en 1930 à un très haut point de perfection, elle mérite d'être consacrée par une participation des métropolitains qui n'hésiteront pas à suivre cette merveilleuse route du Sud, ouverte pour la première fois au motorisme par Rossion le grand aventurier motocycliste du Sahara.

Au Moto Club sétifien

Dimanche 17, la jeune et entraînant Société donnait une sortie-apéritif à Bordj-bou-Arréridj. Un lot de motoristes, la plupart accompagnés de passagers, prenaient le départ pour Bordj vers 7 h. 30. La sortie fut favorisée par un temps splendide.

A l'arrivée à Bordj bou-Arréridj et après en avoir fait le tour par les rues principales et le faubourg de la Gare, la caravane s'arrête devant le café de l'excellent ami Orteffi. Un apéritif est offert par l'estimé et dévoué concitoyen, M. Maroix G.

M. Maroix reçoit les félicitations du comité pour avoir accepté les délicates fonctions de conseiller technique du club, pour son dévouement, son activité et les sacrifices qu'il s'impose. Son essor favorisera le développement des sports et du commerce dans notre belle région.

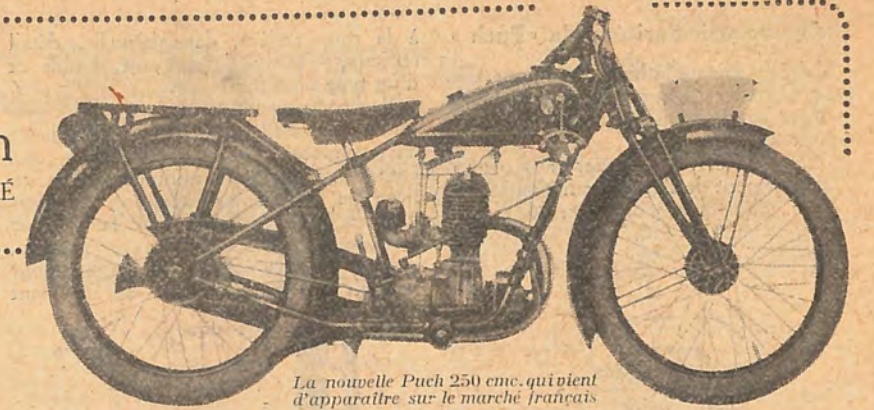


Jean Delarbre n'est pas simplement un agent motocycliste actif, mais aussi un audacieux qui tenta, en mars dernier, un raid sur les pistes du Djebel Amour sur une 500 cmc. Le voici au départ.

UNE DEUX-TEMPS

La 250^{cmc} Puch

Par Robert SEXÉ



La nouvelle Puch 250 cmc. qui vient d'apparaître sur le marché français

Je vous avais fait part, dans une cause-rie du Salon, des regrets éprouvés en me rendant compte que, cette année, on négligeait le deux-temps... en France!

Et, à ce propos, je vous disais le grand succès commercial constaté dans la traversée de l'Autriche du nouveau modèle deux-temps de « Puch ».

Ce nom rappelle, aux anciens de la moto, une des plus vieilles usines de motocyclettes du monde.

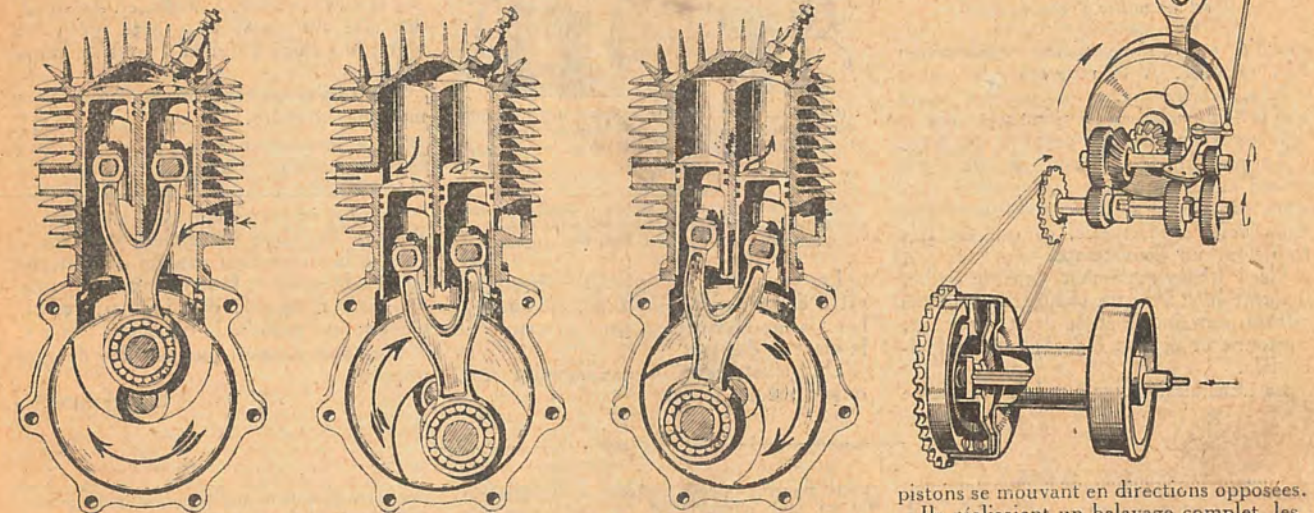
Les « racers » de cette marque étaient, vers 1905, bien connus en France où ils remportèrent des Grands Prix.

Depuis la guerre, les motos légères

classifications! L'ingénieur Marcelli, qui le créa, voulut obvier aux inconvénients que présente le changement de direction des gaz, dans les moteurs à deux temps ordinaires et qui causent des tourbillons fort nuisibles.

De très bons spécialistes, dans leur recherche du rendement maximum, ont été amenés à adopter un long cylindre à deux

Le détail curieux des vitesses et de l'embrayage de la Puch; remarquez comment est constitué cet embrayage original!



Peut-on plus clairement montrer les points différents de l'avance que prend le piston d'échappement sur celui d'admission pendant tout le cycle de la Puch

« Puch »-Werke, de Graz (Autriche), se sont surtout répandues sur les marchés autrichien, hongrois et allemand.

Elles possédaient un très curieux moteur à deux-temps.

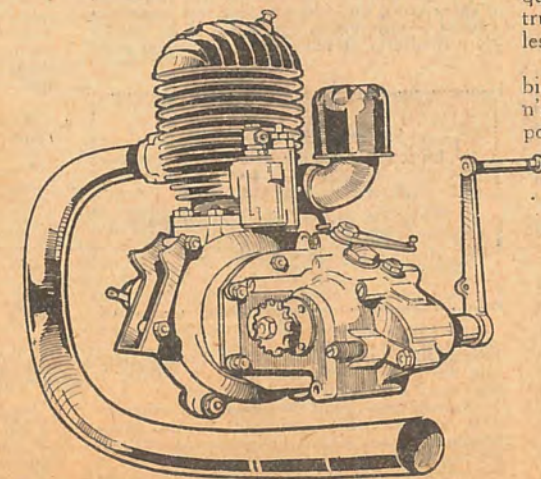
La nouvelle 250 cmc., qui l'a conservé en l'améliorant, (et fit un si brillant début aux Six-Jours Internationaux, où elle gagna la coupe des constructeurs pour son équipe) est en train de conquérir toute l'Europe centrale.

Elle est de conception absolument originale.

Un deux-temps bien balayé!

Je serais très embarrassé de vous dire si c'est un deux-cylindres, (à chambre d'explosion commune) ou un mono! (à double piston).

Vous avez le choix entre les deux



Extérieurement le bloc Puch ne se signale pourtant pas par sa conception originale

pistons se mouvant en directions opposées. Ils réalisaient un balayage complet, les gaz circulant ainsi suivant un « sens unique ». Et on obtint, avec ce mode de construction, quelques brillants résultats dans les courses, en Belgique.

Il nécessite, malheureusement, un emballage vraiment compliqué, et délicat, et n'a pas pu encore être fabriqué en série, pour motos tout au moins.

Pour tourner cette difficulté, en gardant, toutefois, ce fameux « sens unique », le chevalier Garelli, puis le constructeur de la Puch eurent l'idée, en somme, de courber, pour ainsi dire, à 180 degrés, ce long cylindre dont je vous parlais plus haut, (avec ses deux pistons se mouvant en sens opposé) mais en employant, eux, des pistons se déplaçant dans le même sens.

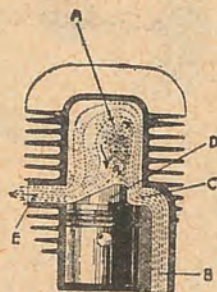
La lumière du canal de transfert se trouve, naturellement, au point mort bas du piston dit d'admission, et celle d'échappement au point mort bas du piston dit d'échappement.

Quelques particularités de la « Puch »

Mais, du fait de la bielle commune, ces deux pistons, effectuent nécessairement, un léger déplacement, l'un par rapport à l'autre.

Cela permet de donner au piston d'échappement de l'avance sur l'autre.

Mais, au point mort bas, le piston d'échappement attend, pour ainsi dire,



Un cylindre de deux temps classique avec son piston à bossage D.

On voit en A les tourbillons nuisibles créés par le changement de direction des gaz qui arrivent à l'état frais à la lumière C, venant du canal de transfert B.

E est la lumière d'échappement

jusqu'à ce que le piston d'admission l'ait rattrapé. A la remontée, le piston d'échappement ferme sa lumière avant que celle du canal de transfert soit close.

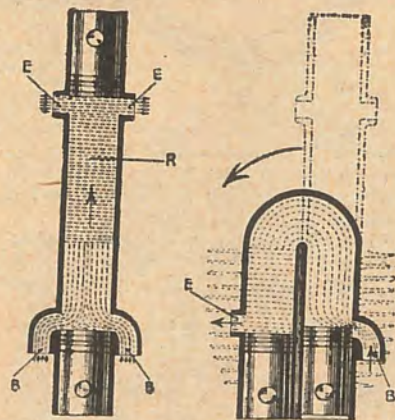
Il n'y a ainsi aucune perte de gaz frais. Le moteur de 250 cmc de cylindrée, monté entièrement sur roulement à rouleaux, développe 6 HP à 3.000 tours. Il a deux volants intérieurs, ce qui est très rare pour un deux-temps.

Placé transversalement dans le cadre, il forme bloc avec un changement à trois vitesses entraîné (à angle droit !) par une couronne et pignon d'angle à taille hélicoïdale.

La transmission finale se fait par chaîne

à la roue arrière, dans laquelle, détail curieux, se trouve l'embrayage, double, et d'un type bien particulier.

Il se compose d'un embrayage principal, tout à fait semblable aux freins à mâchoire de nos motos classiques, et d'un second embrayage, auxiliaire, muni de pastilles en liège (le servo-embrayage); ce type n'est pas très en accord avec la pratique orthodoxe; il a pourtant fait ses preuves, surtout dans les pays de montagnes pour lesquels la « Puch » a été spécialement construite



Un long cylindre de deux temps à deux pistons opposés, où les gaz suivent le « sens unique ». B sont les lumières d'admission, E d'échappement.

A droite : Voici le principe du cylindre à double piston, qui n'est en somme que le long cylindre précédent courbé, si l'on peut dire, à 180 degrés.

Le graissage, par pompe mécanique, est à débit variable contrôlé, comme sur la « Harley-Davidson », par l'ouverture de la manette des gaz.

Un ajustement supplémentaire est, quand même, prévu.

Le carburateur a une seule manette. Il est muni d'un très intéressant filtre à air, du type centrifuge, à une vanne, montée sur billes, entraînée par l'aspiration, qui projette à la périphérie les particules de poussières.

Le bloc-moteur est fixé en trois points. La culasse du cylindre est détachable.

La « Puch » pèse 100 kilos. La roue avant a un frein à tambour classique; la roue arrière est munie d'un frein à ruban.

Les réservoirs enveloppants sont doubles, comme sur la « Harley ».

La machine est extrêmement élégante et très soignée. Guidon et tuyau d'échappement sont chromés.

Ce qui m'a particulièrement frappé est le soin pris à réduire le plus possible toute cause d'ennui venant des câbles de commande, cette véritable plaie de la motocyclette !

C'est ainsi que le dessinateur s'est donné beaucoup de mal pour les remplacer, sur de grandes longueurs, par des tringles, (même pour le gaz !) et s'est servi de câbles très gros et armés pour la partie nécessairement souple des commandes (au guidon).

J'ai eu l'occasion, à Wells, en Autriche, de faire un essai, trop bref, de cette nouvelle « Puch » qui m'a, tout de suite, séduit.

Elle réalise un type très moderne de la machine utilitaire.

Et je prédis un beau succès à l'ami Bastide, toujours si avisé, qui en a pris la représentation pour la France.

Notons, en terminant, que les « Puch-Werke », de Graz (Autriche), déjà associées à la firme bien connue de voitures Austro Daimler, font maintenant partie du vaste monopole de l'industrie autrichienne qui englobe la fameuse « Steyr ».

Ceci doit donner quelque idée de leur importance.

Robert SEXÉ.

pure sera prié de ne pas faire partie du groupe car nos sorties ne seront pas des épreuves de vitesse, mais bel et bien des démonstrations pratiques et cela nous y tenons tout particulièrement. Nous pensons quand même que nous aurons beaucoup d'amateurs... Vous voyez donc qu'il est intéressant, dès maintenant de vous documenter techniquement et de ne pas remettre à demain ce qui vous coûte pas cher dès aujourd'hui.

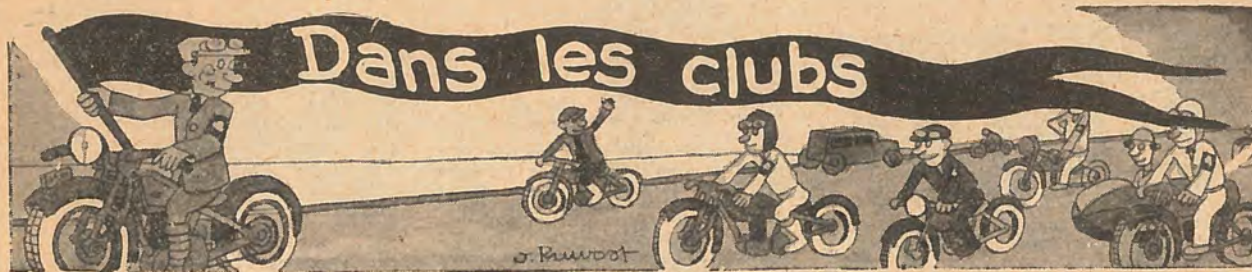
Mardi 4 février. — Applications sur le moteur, démontage et remontage.

Vendredi 7 février. — Causerie sur les pièces, soupapes, bielles, vilebrequins, etc...

Bluf...!!

Un ami vous dit : « La côte de X à 80 de moyenne, le tour de piste à Montlhéry en 37'', les Grands Boulevards en 17 minutes... »

Ne répondez rien, mais sortez de votre poche, sans affectation, un chronographe « Formel » et invitez cet ami à de nouvelles expériences sur même parcours; s'il voit votre chronographe et qu'il se « dégonfle », vous saurez à quoi vous en tenir; le chronographe « Formel » apprend à mesurer ses paroles.



Réponse à l'isolé

Moi aussi, cher camarade, j'ai été comme vous un farouche solitaire, et comme vous j'ai totalisé un nombre respectable de kilomètres, puis un jour, un beau jour, puis-je dire, j'ai voulu voir ce qu'était un de ces clubs. J'ai vu et j'ai, à ce moment, regretté amèrement de n'avoir pas eu plus tôt cette curiosité. J'ai goûté la, au milieu de bons camarades fervents du tourisme et de la moto, des joies que je n'avais jamais connues lors de nos randonnées avec ma femme; des arrivées d'étapes joyeuses, des repas pleins d'entrain, de chansons, de gaieté, et sur la route une entraide mutuelle sans restriction.

Tout cela, cher ami, vous ne l'avez pas en solitaire.

Vous allez me dire : « Oui, mais il y a des fous parmi vous ». Eh, bien ! non, car tous ou presque nous avons avec nous, qui sa femme, qui une amie et cela tempère notre ardeur, tout en ne nous empêchant pas de faire de bonnes moyennes, ni de longues étapes.

Laissez-vous tenter, participez un jour à une sortie avec un club sérieux, bien organisé au point de vue touristique; comme moi, vous serez pris par la bonne camaraderie qui y règne, par les joies que l'on y éprouve et vous ne voudrez plus alors sortir en solitaire; vous attendrez impatiemment le dimanche suivant pour courir avec les camarades vers des horizons nouveaux.

Fernand ROUQUETTE,
Président de Commission
Touristique du M. C. P. S.

Future saison

L'Amicale des Motocyclistes Croix-Rousiens, qui compte 110 membres actifs, organise pour le 8 mars 1930 son troisième bal annuel à la Salle Rameau, de nombreux souvenirs seront tirés au sort, dont une superbe moto Rhony'x, et une chambre à coucher, ainsi que 150 lots de valeur. L'Amicale organise de nombreuses sorties et rallies en 1930, notamment pour Pâques, Pentecôte, les 14 et 15 juillet, et un concours de tourisme pour le 15 août, qui comporte le tour du lac de Genève, Annemasse, Aix-les-Bains, Chambéry, soit en tout 552 kilomètres.

A Montrouge

Au cours de sa réunion du 21 janvier le Comité du M. C. de Montrouge a procédé à la remise des médailles offertes aux gagnants des épreuves de l'année 1929.

Des souvenirs furent également offerts aux membres ayant participé à au moins deux épreuves dans l'année. Après une brillante allocation de notre Président, exaltant l'esprit d'équipe et de cohésion de tous les membres, les coupes s'entrechoquèrent et chacun but à la prospérité du brillant Club. Les réunions ont lieu tous les mardis, à 21 heures, au Café de la Rotonde, 9, place de la Porte-d'Orléans.

Au Moto-Club de Joinville (Hte-Marne)

Calendrier touristique pour l'année 1930. — 16 mars, visite de la Haute-Borne, les ruines de Sommeville par la « Petite Suisse ».

6 avril. — Liffol-le-Grand (Vosges), le Cul du Cerf et les forteresses de La Fauche.

4 mai. — Langres, visite de la vieille cité Langroise avec le Moto-Club-Langrois.

29 juin. — Sortie sur la ville de Nancy (200 kilomètres).

20 juillet. — Saint-Mihiel, Apremont, la Forêt, visite des champs de bataille.

3 août. — Sortie sur le Ballon d'Alsace, Gérardmer, visite du Lac.

24 août. — Chaumont, rencontre avec le Moto-Club Chaumontais.

14 septembre. — Sortie éventuelle.

Pour les épreuves sportives, le M. C. Joinvillois organisera plusieurs épreuves motocyclistes. Devant le succès remporté l'année dernière, lors du Rallye-Paper du 16 juin 1929, le Comité a décidé de l'organiser cette année le 15 juin, avec dotation de nombreux et superbes prix d'une réelle valeur.

Tous les motocyclistes désirant bénéficier des avantages offerts aux membres du M. C. J. sont priés d'assister à une réunion. Réunion mensuelle, premier jeudi de chaque mois à 20 h. 30, au Siège social, Café du Centre. Pour renseignements, s'adresser au Secrétaire du Moto-Club, 20, rue du Valleroy, à Joinville, ou à Mme Barbier Marc, Président du M. C. J. à Thonnance-les-Joinville.

Roubaix-Paris-Roubaix

Le 6 avril aura lieu la grande épreuve annuelle Nordiste. Désirant réaliser une épreuve sévère quoique non impossible, le M. C. N. F. a choisi cette année l'itinéraire suivant : Roubaix-Douai-Cambrai-Saint-Quentin-Senlis et Gonesse. Les contrôles seront suffisamment rapprochés pour que toute défaillance de machine soit pénalisée et d'autre part, chose qui plaît à tous, il n'y aura pas de départage des ex aequo, ainsi que le dit formellement l'article 14 du règlement. Une épreuve de démarrage et de freinage aura lieu à Roubaix qui montrera aux sportives populations nordistes assistant à l'arrivée, les magnifiques performances que peut réaliser une motocyclette moderne. La Commission Sportive de l'U. M. F. a décidé dans sa dernière réunion de compléter Roubaix-Paris-Roubaix parmi les épreuves obligatoires des coupes de France de Tourisme, ce qui fait espérer qu'entre les indépendants pour lesquels il y aura un classement spécial, nous verrons les As habitués de nos grandes épreuves.

Ajoutons que les 75 premiers inscrits recevront en prime 20 litres d'Eoline et 2 litres de Purfina.

Au M. U. de Gagny-Villemonble

La première sortie du Motor Union de Gagny-Villemonble, qui avait pour but d'assister à l'arrivée des Six Jours motocyclistes de Montlhéry, s'est effectuée dans d'heureuses conditions par les nombreux membres du Club, accompagnés du délégué de la Maison Gnome et Rhône, M. Maillard-Brune, qui présente à nos membres les deux coureurs d'endurance, Naas et Bernard, qui se classèrent aux premières places de cette dure épreuve. La sortie fut fort agréable. Nous remercions aussi les délégués de notre Club qui se sont acquittés avec honneur de leur mission.

A Courbevoie

Assemblée extraordinaire du 17 janvier. La réunion est ouverte à 21 h. 15, sous la présidence de M. Guibert Henry. Sont présents : MM. Guibert Henry, Ortoz, Bruner, Zannoti, Guibert Lucien, Dorel, Boireaud,

Mme Boireaud, MM. Bonnin, Andres, Pipi, Durand, Langneto, Piteau, Loubet, Laratte, Girard, Plat, Bertrand, Ogeard, Pierret, etc. Des dispositions furent prises pour la sortie projetée en vue de se rendre en groupe à Montlhéry, pour assister à l'arrivée des Six Jours d'Hiver: le départ fut fixé à 7 h. 45, au siège, 8, rue de l'Hôtel-de-Ville, à Courbevoie. Une boîte à idées est adoptée, elle sera à la disposition des membres au siège du Club. Une modification est apportée aux statuts pour permettre aux dames pratiquant la motocyclette de faire partie du Club à titre de membre actif. Réunion pour les membres du bureau, mardi 28 courant. Il est rappelé à tous les membres du Moto Club que l'assemblée générale aura lieu vendredi 7 février. Une permanence fonctionne tous les dimanches.

Amicale Motocycliste du XV^e Arrondissement

Nous signalons également que nombreux furent les membres de l'Amicale qui assistèrent au banquet-fête de nuit donné au Parc des Expositions, Porte de Versailles, le samedi 18 janvier. Nous remercions et félicitons chaleureusement nos adhérents et leurs gracieuses compagnes de leur précieux concours, de leur bonne humeur et de l'entrain remarquable qui a duré jusqu'au matin. Tous sont enchantés de cette soirée, et se sont promis de revenir en plus grand nombre l'année prochaine. Il est donc à présumer, pour la nouvelle saison, un entrain exceptionnel pour nos sorties du dimanche. L'Amicale engage tout motocycliste à venir demander au siège social, 157, rue de la Convention, tous renseignements pouvant les intéresser tant au point de vue sportif, assurances et avantages exceptionnels que nous pouvons leur fournir.

Une jolie bicyclette

Nos lecteurs, très curieux, remarquent chaque semaine les nouveautés que l'abondante publicité de *Moto-Revue* leur présente. Combien auront observé cette jolie bicyclette que nous présente le spécialiste d'Indian qui est Poinard.

Poinard a voulu qu'enfin nous ayons une machine qui réponde aux envies de beaucoup et qui puisse tout à la fois leur servir pour un usage courant et c'est ainsi que vous trouverez dans ce numéro, la photographie de la bicyclette Poinard que, sous peu, vous rencontrerez sur la route.

Union des Vrais Amis de la Gaieté

Ce nouveau groupe de Saint-Denis formé depuis peu de temps promet de devenir intéressant, vu la bonne harmonie qui y règne; composé d'automobilistes et d'ardents motocyclistes a fait, samedi 18 janvier, son banquet chez un de ses membres, M. Stalport, 17, boulevard Carnot, à Saint-Denis, qui avait transformé ses salons en une vaste salle décorée à cet effet... Pendant le repas les comiques n'ont pas manqué de communiquer un fou rire sans interruption. Au dessert, chanteurs et chanteuses ont fait entendre les plus belles chansons de leur répertoire. Un bal très animé a terminé cette belle fête qui restera gravée dans la mémoire de chacun qui remercie particulièrement M. et Mme Stalport de leur générosité et de leur générosité.

Nos Cours

Chers Lecteurs...

Les vœux de bonne année sont passés et les cadeaux de jour de l'an terminés; malgré tout *Moto Revue* continue sa série de bienfaits en suivant régulièrement ses cours du soir habituels.

Vous savez que notre plus grand plaisir est d'avoir le plus grand nombre possible d'auditeurs. Vous nous feriez donc un plaisir très grand en venant tout un bloc de « Nouveaux » renforcer le carré des anciens qui seraient charmés d'avoir de nouveaux camarades.

Nous vous rappelons, pour mémoire, que nous préparons gracieusement tous les jeunes gens destinés au service militaire et que pour le prochain contingent, nous leur réservons une joyeuse et très agréable surprise... Laquelle ?? Eh bien vous ne le saurez pas en core. Nous espérons que votre curiosité, si ce n'est votre désir de savoir, amèneront vos pas, au moins une fois, à notre salle de la rue Saint-Augustins, au 5, soit un mardi, soit un vendredi, de 8 h. 30 à 10 heures. Vous trouverez là, un de nos ingénieurs détaché qui sera à votre entière disposition pour répondre à toutes les questions que vous voudriez poser de façon à vous instruire.

Vous pourrez même assister à la causerie de ce jour comportant l'étude d'une des parties vitales de la moto. Or, il est toujours très intéressant de savoir comment sa mécanique personnelle fonctionne et beaucoup d'entre vous, qui croyez savoir, ont beaucoup encore à apprendre. Ne faites donc pas fi de nos efforts et récompensez-nous en nous

Coupes des cyclecars
La renaissance du Cyclecar en 1930
Aux Six-Jours d'Hiver
Coupe du groupe bleu : Monotrace Roten (500 cmc.).
Coupe du groupe rouge : D'Y rfan Maréchal (750 cmc.).

faisant une demande en grand nombre pour une carte qui vous permettra d'assister à une leçon à titre de démonstration.

D'autre part, comme nous vous l'avons déjà annoncé, d'ici quelques temps, nous reprendrons nos sorties. Ces sorties auront lieu alternativement le samedi tantôt ou le dimanche matin de façon que tout le monde puisse en profiter. Elles auront pour but l'étude pratique de la moto sur la route. Avertissement : Tout amateur de vitesse

Faut-il rire ?

Je reçois à l'instant la lettre suivante :
Préfecture de Police
Police Municipale
Carte de Circulation
Caserne de la Cité

Paris, le 22 janvier 1930.
M. Bouré René

J'ai l'honneur de vous faire connaître que le stationnement de votre voiture 3830 X 6 a été constaté le 20 janvier, pendant plus d'une demi-heure, en infraction à l'ordonnance de police du 5 octobre 1929.

Vous êtes informé qu'un procès-verbal sera dressé à votre charge au cas de nouvelle infraction.

Veuillez agréer, etc...

Le Commissaire Spécial
(Illisible).

Or, je ne suis pas sorti ce jour, et ma machine n'a pas quitté le garage. Il circule donc une voiture portant comme moi le numéro d'immatriculation 3830 X 6. Voiture volée sans doute, puisque faux numéro. C'est donc ici qu'apparaît la désinvolture avec laquelle les délités de stationnement sont constatés ! Comment se fait-il que l'agent verbalisateur ne se soit point mis en rapport avec l'occupant de la voiture, ne lui ait pas demandé ses papiers, ne se soit pas inquiété de son retour s'il était absent.

Supputons un peu les risques que j'encours du fait que circule une voiture portant le même numéro que la mienne (contraventions, accidents, etc...), et ce, parce qu'un agent ne poursuit son travail qu'à mi-chemin ! Est-ce, alors, la voie ouverte à la contravention « au vol » contre laquelle on est à peu près sans recours puisque, trop souvent, sans moyen de défense.

Est-ce donc demander trop de travail à nos braves agents, que d'aviser le conducteur en défaut, qu'une contravention aux Ordonnances de Police est son fait ?

Toutes les erreurs sont possibles (j'en fais la preuve peu amusante) et par voie de conséquence, nos aimables voleurs d'autos sont bien tranquilles !

J'ose espérer pour mes confrères en circulation que je ne suis et ne serai qu'un précédent et que notre sympathique Préfet de Police voudra bien se soucier de voir mettre dans l'application de ses ordonnances, une intelligence un peu mieux entendue.

M. René Bouré, Secrétaire général du M. T. P. Paris (12^e).

Un Bal

Le Moto-Club Lilasien donnera, le 8 février prochain, son Bal de nuit masqué et travesti.

Un joli succès en perspective ! L'an dernier, plus de cinq cents danseurs se retrouvèrent dans la magnifique Salle des Fêtes des Lilas, mise à la disposition du Club par la Municipalité. C'est dans ce cadre unique que le M. C. L. donne à nouveau rendez-vous à tous ses camarades. Trois orchestres alternent. Au total, vingt artistes sous la direction de M. Decary, le chef d'orchestre bien connu des Bals Officiels de la Ville de Paris.

A 23 h. 30 aura lieu une parodie burlesque inédite qui, à elle seule vaudra le déplacement. Ajoutons que l'avant-dernier n'est pas obligatoire.

Le prix d'entrée est fixé à 8 francs. Toutefois, les membres de clubs désirant bénéficier de conditions spéciales sont priés de s'adresser à M. Prétel, 46, boulevard de la Liberté aux Lilas, en indiquant le nombre d'entrées qu'ils désireront recevoir.

Calendrier sportif

6 avril. — Cross motocycliste ; Challenge inter-clubs ; 1^{er} juin. — Gymkhana inter-clubs ; Ballye Ballon Interclubs, 29 juin. — 3 août. — Régularité interclubs (200 kms.).

Calendrier touristique

27 avril. — Sortie Dampierre (visite vallée Chevreuse) ; 18 mai. — Sortie Senlis-Compiègne (visite forêt Compiègne) ; 14-15 juillet. — Sortie bords de mer (Cayen, Oik-Onival) ; 6 juillet. — (Sortie familiale (autocars), Ermenonville) ; 24 août. — Pique-nique bords de la Marne (30 kms.) ; 14 septembre. — Sortie Bois de l'Autil (80 kms.).

Calendrier des Fêtes

8 février. — Bal annuel, masqué, paré, travesti (facultatif) ; 30 mai. — Retraite moto-lumineuse et musicale aux Lilas ; Octobre. — Fête d'automne et gymkhana ; 5 novembre. — Soirée concert et dansante familiale ; 6 décembre. — Soirée concert et dansante familiale.

Tous les motocyclistes sont conviés à toutes nos épreuves, sorties et fêtes.

Pour tous renseignements, s'adresser au secrétaire sportif du M. C. L., 2 boulevard de la Liberté, Les Lilas.

Excellent commerçant

Il est dans notre sport certaines maisons sérieuses qui méritent d'être signalées au public, et dans ce nombre je cite la firme mâonnaise Monet et Goyon.

Possédant une 500 cmc. de leur marque, voici deux ans et demi et ayant envoyé à l'usine au mois de décembre dernier mon cadre avec une fourche montée pour y être dégauchis, la Maison Monet et Goyon a fait ce travail complètement gratuit, bien que ma moto ne soit plus sous la garantie voici déjà longtemps. Je n'ai eu à payer que l'emailage complet soit la modique somme de 30 francs.

Sur une autre feuille je vous joins le relevé de leur facture que vous voudrez bien insérer dans Moto Revue ainsi que ces quelques lignes. D'avance, merci.

Relevé de la facture
de la Maison Monet et Goyon.
Mâcon, le 9 Janvier 1930.

Facture
1 cadre M 5 C. n° 392, avec fourche montée à réparer ; fournitures :
1 cône supérieur de direction ;
1 cône inférieur de direction ;
1 cuvette supérieure de direction ;
1 cuvette inférieure de direction ;
6 heures main-d'œuvre.
Sans débit.
1 emailage de cadre 30 »
Total Fr. 30 »

Maison sérieuse, fabrication sérieuse, telle est la maison Monet et Goyon.

X. Maire, abonné B. 8073.

Pour le 1^{er} février

Le banquet du M. C. XI^e aura lieu le 15 février dans les salons « Aux Trois Pigeons », 178, avenue Gallieni, à Saint-Mandé (à 200 mètres de la Porte de Vincennes).

A la suite de ce banquet aura lieu un bal de nuit auquel sont invités tous les membres des Clubs Sauvages ; l'entrée sera payante d'un sourire.

La prochaine Assemblée générale de ce club aura lieu le 6 février, à 9 heures, au siège, 71, rue Servan, réélection du bureau.

Programme touristique, etc., etc.

Tous les membres sont priés d'être à cette réunion.

pilote Georges Feger et son mécanicien Joseph Schuiter (ces deux dernières lignes afin d'insister sur ce point : la « Monotracc » court toujours avec un passager). — André Bonnel, à Créteil, abonné B 6789.

Il faut revêtir un triple airain

Dernièrement, notre secrétaire Adam a fait un article sur le verre Triplex avec l'intention très simple de penser à la sécurité de ses camarades motocyclistes sans plus. La coïncidence a voulu que cet article ait reçu les honneurs de l'insertion quelques jours avant le départ des Six-Jours d'Hiver, et le résultat fut curieux ; une avalanche de demandes pour savoir où l'on pouvait se procurer des lunettes Triplex ; l'adresse donnée dans l'article ne correspondait pas à la réalité, car il s'agissait dans la première série de verre Triplex et non de la fabrication française actuelle. Aussi, les coureurs nous permirent de constater l'intérêt qu'ils portaient à la sécurité oculaire de leur personne, et voilà comment nous avons pu voir 30 % au moins des concurrents se munir du Triplex. Avouons donc en toute franchise que l'absence d'accidents à ces Six-Jours tient au souci perpétuel des coureurs à se munir de tous les moyens de sécurité normaux. Que nos nombreux motocyclistes se mettent à la page dans ce sens, et peut-être avant peu aurons-nous la satisfaction de voir les compagnies d'assurances agréer la proposition de notre collaborateur et accorder des diminutions aux possesseurs de verres de sécurité

DERNIÈRE HEURE

A Saint-Denis

Le Moto-Club Dionysien a élu son Comité général pour 1930 : président général, M. Cherrier Georges ; trésorier général, M. William Marcel ; secrétaire général, M. Allain Georges ; assesseurs, MM. Lejeune, Leuridan, Margueron, Marche, Gros, Roland, Saclier, Meyniel, Jannot, Bechard, Gaschy, Richer, Fouache. Commission touristique : président, M. Cherrier ; adjoints, Oswald, Leuridan. Commission des fêtes : président, M. Gros.

N. D. L. R. — Certes, il semble qu'avec tant de généraux, l'actif club Dionysien, à qui le motocyclisme doit tant en France, marchera vers la gloire avec discipline. Mais que va dire notre secrétaire : devra-t-il être à son tour promu maréchal ?...

Dans les T. C. R. P.

Comme nous l'avions annoncé le 17 courant, l'Amicale motocycliste et Automobiliste des Transports a tenu son assemblée générale le vendredi 24 janvier 1930 au siège social : 132 : avenue de la République. Après avoir, conformément aux statuts, procédé au renouvellement d'un tiers des membres du Comité, le Bureau se compose comme suit : président, M. Bolot ; vice-présidents, MM. Dugué-Pépin ; secrétaire général, M. Muhlemann ; secrétaire adjoint, M. Colin ; trésorier, M. Vilhardery ; trésorier adjoint, M. Le Néa ; Administrateurs, MM. Brillant-Caujolle, Picou,

Après les Six-Jours

Voici l'opinion d'un usager :
Quoi qu'en disent ses « détracteurs », quand la « Monotracc » part, elle arrive ; et c'est un triomphe de plus, non seulement de sa mécanique qui est strictement de série, mais encore de sa conception... et de son sympathique

FIRE-POINT

MAXIMUM

le
seul garanti
pureté absolue 100 %



MOTOCYCLISTES

Le Superhuilage est indispensable pour faire un moteur neuf ou révisé ; mais si vous mélangez à l'essence une huile moteur, vous risquez un surcassement excessif. — Employez FIRE-POINT qui se mélange instantanément à l'essence et ne modifie pas sa densité, ni son pouvoir de vaporisation et ne laisse aucun résidu de combustion dans la chambre d'explosion.

EXIGEZ CETTE GARANTIE

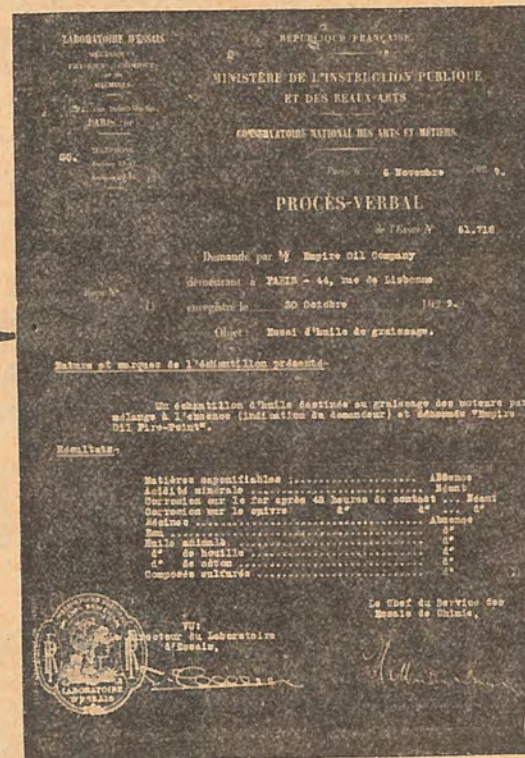
SPECIALITE EXCLUSIVE

EMPIRE OIL

Société anonyme Française au Capital de 1.700.000 francs

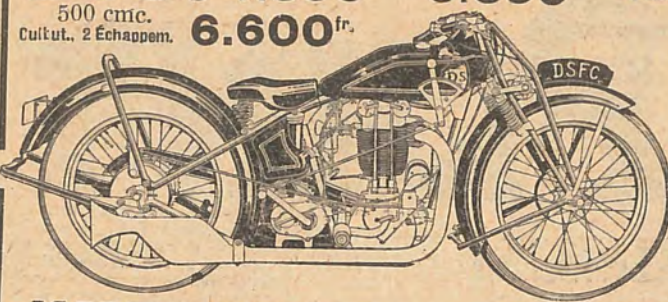
44, Rue de Lisbonne, PARIS

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs



D.S. 350 cmc. **4.850 fr.** 500 cmc. **5.350 fr.** **RECORDMAN DE CHATEAU-THIERRY, TOUL-NANCY (Sidecar) et Gometz-le-Châtel**

500 cmc. **6.600 fr.** Cuit. 2 Échappem.



NOMBREUSES OCCASIONS GARANTIES
— PROVENANT D'ÉCHANGES —

VENTE A CRÉDIT

Demander le Catalogue spécial d'Accessoires et de Pièces détachées pour Motos **HARLEY** et **INDIAN**

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

LES PLUS JOLIES... LES MIEUX PERFECTIONNÉES... LES MOINS CHÈRES...

ROYAL ENFIELD NOUVEAU SUCCÈS :
COURSE "LONDRES-EXETER"
ROYAL-ENFIELD
gagne 2 Médailles d'Or.

Type JL 30, 500 cmc.



Les nouveaux types 1930 à circulation d'huile sont disponibles de suite.

Catalogue et renseignements franco sur demande

Très grosse remise aux Agents

Téléphone : GALVANI 55-52 AGENCE GÉNÉRALE FRANÇAISE ÉTABLISSEMENTS PIERRE PSALTY 271, Boulevard Péreire PARIS (Métro : MAILLOT)

MOTOCYCLETTES DE PRECISION

RADIOR

TYPES

Radior. Jap

BOITE "BURMAN"
CHAINES "RENOLD"

Pneus Hutchinson

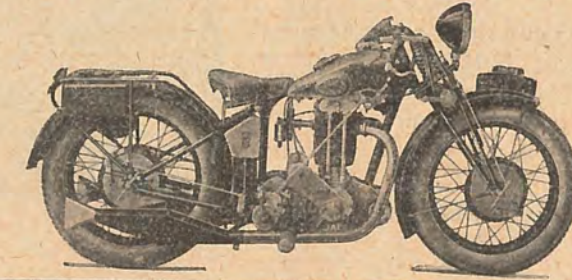
J. CHAPOLARD
— BOURG (Ain) —

TYPES

Radior. Chaise

CADRE ACIER
MATRICÉ
CHAINES "RENOLD"

CATALOGUE FRANCO



SAROLEA SIMON
170 bis Av. de Paris
VINCENNES T. DId. 24-47

B.S.A. — GRAND CHOIX —
MOTOS EN SOLDE ET D'OCCASIONS REVISÉES
— TOUS LES ACCESSOIRES —
IMBERNOTTE, 4, rue des Acacias - PARIS

CAMPHONINE
39, Rue de Châteaudun, 39
PARIS (9^e)

L'ÉCOLE DE MOTOS
AGENCE DES GRANDES MARQUES

— AU COMPTANT ET A CRÉDIT (RÉPARATION) —

— Les Occasions sont Garanties comme les Neuves —
(REMISE SUR PERMIS A TOUT ACHETEUR)

G. AUGOYAT
Maison fondée en 1884
8 Avenue Dorlan - PARIS (12^e)
(FACE MÉTRO : NATION)

Ouvert le Dimanche
Fermé le Mardi

XXVIII Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs



Tarif des Insertions

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

1^o Utiliser une feuille de papier de format commercial de 21 sur 13 cm.

2^o Écrire sur la largeur en haut : la rubrique et le numéro dans lequel elle doit passer.

3^o Dessous, l'annonce très lisible, de préférence en caractères d'imprimerie avec nom et adresse.

Si l'annonce doit passer plusieurs fois, la recopier sur autant de feuilles séparées.

Aucune réclamation ne sera acceptée si l'annonce n'est pas conforme aux indications ci-dessus. Les erreurs viennent de la trop grande négligence apportée dans la transmission des annonces. Toute annonce qui ne nous parviendrait pas 10 jours avant la parution, passera dans le numéro suivant.

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

TARIF 1^o Abonnés, la ligne : 5 francs. Pour bénéficier de ce tarif il faut que l'annonce ait un caractère accidentel ou strictement personnel.
2^o Non abonnés, la ligne : 10 francs.
3^o 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.

ULTIMA
GILLET-HERSTAL - STYL'SON
et toutes les Marques à des conditions introuvables ailleurs
BARRÉ 123, Boul. National à ST-MAUR (Seine)

MOTOS A VENDRE

Alcyon 175 cmc., 3,2 vit. ch.-ch. bon état, 950 fr. Rolland, Ste-Geneviève (Oise).

Automoto 350 cmc., latér., type A. L. 9. 3.000 km., éclair. élect., klaxon, 3.500 fr. état neuf. Delaporte, 53, boul. Montparnasse (6^e).

Automoto 350 cmc., superspe 1929, compl. équip., 4.800 fr. New Map 29 Gnome av. side, Utilia. Soyer Harley Terrot Dresch, toutes ces motos en parfait état, à des prix dérisoires. Maurice, 9, rue Cousin, Clichy (1^{er} M. Porte).

B. S. A. 500 cmc., mach. superb. moteur incliné, réservoir en selle écl. Lucas, à enlever cause achat voiture. D'Aignaux, 5, rue Denis-Papin, M^o Villette.

Dresch 1930, 4 CV, montre compt. tansad klaxon etc., 5 m. garantie, 3.200 fr. Doublet, 128, r. J.-Jaurès, Levallois (Seine).

B. S. A., 5 CV Eclair, élect. Lucas, état gar. Imbernotte, 4, rue des Acacias, Wagr. 26-52.

F. N. 350 cmc., M. 60 peu roulé, compt. Jaeger, écl. side peuple, capote, pare-brise amort. Alfa 6.000 fr. Samedi 2 à 4 h. 26, rue Florian, Paris (20^e).

F. N. 350 cmc., latér. Type M. 70, parf. état de marche, 2.900 fr. Larnicol, 14, rue du Vieux-Chemin, Petit-Ivry (Seine).

F. N. 350 cmc., culb. pneus 715 x 115 éclair., compt. kil. pièces rechange, chaîne, etc., très b. état, 3.600 fr. S'adress., 116, rue d'Angoulême, Paris, chez la concierge tous les jours.

Moto-Guignard neuve, démont. 350 cmc., dble échap., éclair. élect., tansad rep.-pièdes 4.900 fr. P. Guignard, 39, rue Balagny, Paris (17^e).

F. N. 500 cmc. 1929 sur confort 715 x 115, ayant à peine roulé, affaire très intéressante, voir mon vendeur Briquet, spécialiste, 11, quai d'Anjou, Paris (4^e), demander la machine de M. A. M.

F. N. 500 cmc., culb. état neuf écl. élect., compt. tansad, 2 pl., prix : 5.300 fr. Bouquet, 18, rue du Temple, Paris de 11 à 2 h. et dim. matin.

Gillet 500 cmc., compétit. dernier modèle, machine absolument comme neuve, prix très avantageux, voir André Jeannin à Mirebeau (Vienne).

Gnome-Rhône, mod. M. I. 1930, roulé 3.000 km., ent. équipée valeur 6.500 fr., état de neuf, à

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 1930
La Maison se charge des réparations. — Travail soigné

PIÈCES pour MOTOS INDIAN
— TARIFF D'USURE —
INDIAMOTO
1, Rue Faraday, PARIS-17^e
Feste ouvert le Dimanche matin

vendre 4.500 fr., cause mariage. S'adresser : Le Mevel, 12, rue Boileau, Paris (16^e).

Gnome-Rhône, 500 cmc., type D. 4. 1929 Magdono Marelli Klaxon. Bosch, état parf., prix très réduit, écrire ou s'adresser, à 9 h. ou à 2 h. M. Carassus, 22, rue Pinel, Paris (13^e).

Supersport 350 cmc., culb. dble tube Zurich, neuve, garantie 6 mois, 4.000 fr., équipement avec éclair. élect., 4.500 fr. Garreau, 289, rue de Vaugirard, Paris (15^e), face le Nord-Sud.

Le Roi de la moto Pierre. Garage Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq. 07-67 à 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 cyclears et voitures en neuf et occasion, un atelier de réparation, un service de dépannage, une école de conduite, un stock de pièces détachées, de l'huile, des pneus, du benzol, aucune maison ne peut lui être comparée.

FIREZ ONE OIL

Augmente le rendement du Moteur et en diminue ainsi la consommation d'essence

Concessionnaire pour toute la France :
TH. LEQUIME 7, Rue Labrousse, 7 PARIS (15^e)
Téléphone : VAUGIRARD 20 07

HARLEY-DAVIDSON complète la sér^{ie} de ses Modèles 350, 500 et 1.200 cmc. par La Merveilleuse 750 cc. Idéale pour le Solo comme pour le 3^e tierce. Nombreuses Occasions en stock. — Réparations par Spécialistes réputés. — TOUTES PIÈCES D'ORIGINE A LETTRE LUE —
HARLEY-DAVIDSON, 32-24, r. Pierret-Neuilly-s-Seine (Tél. Maillot 05-21 et 14-31)

POUR ÉVITER LA PANNE D'ALLUMAGE NETTOYEZ périodiquement vos BOUGIES
UN INSTRUMENT PRATIQUE :
La Clé-Nettoyeur **APAX**
Contient : 1 clé à tube à 2 ouvertures - 1 nettoyeur de bougies à fils métalliques - 1 jauge pour vérifier l'écartement des pointes.
Le tout niché, livré en étui bois 24 »
Le Nettoyeur de bougies seul 9,75
GEORGES COCORDAN, Spéc. pour Auto - 22, Rue des Apennins PARIS



ACHAT **PONT DE CHARENTON** ECHANGE

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

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

Harley 5 HP, flat-twin, 2.500 fr. Crédit. Collard, 3, rue Aumont-13^e.

Motobécane type F. 4., 2.400 fr n^o type 101.057 4 HP, éclair. élect. tansad rep. pieds, état neuf, roulé 1.000 km. S'adresser : M. Créton Paul, 7, rue Guimault, le soir de préférence, Paris (15^e), après 19 h.

Motobécane 350 cmc., moteur Blackburne s. latér., écl. Novi, bon état mécan., avec sidecar alum. forme torpille, 4.800 fr., tous les soirs à partir de 18 h. et dim. m. S'adresser Morice, 93, rue Gardinet, Paris (17^e).

Motobécane, très bon état, 650 fr. Garreau, 289, rue Vaugirard Paris (15^e).

La Rhony'x, la moto qui arrive à l'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.

Motobécane 308 cmc., 4 CV, Type M. C. 5, ch.-ch., affaire de confiance, à vendre cause dble emploi, 2.000 fr., très pressé. G. Sainte-Marie, 22, avenue Jaurès Arcueil.

Motoconfort 350 cmc., Blackburne, entières. équip. mod. 1929, 3.800 fr. Giraud Lucien, 46, rue Pierre Nicole, Paris (5^e).

B. S. A. grand choix motos en solde et d'occasion revisées. Imbernotte, 4, rue des Acacias, Wagr. 26-52.

Monet-Goyon 2 HP, chaîne



PLUS DE CONTRAVENTIONS POUR DÉFAUT D'ÉCLAIRAGE...

Assurez-vous que vous êtes éclairé tout en ayant un appareil ÉLEGANT & PRATIQUE AYEZ UN...

REFLECTOR Brev. s.g.d.g., témoin d'éclairage pour autos, motos, etc. Nouvel appar. en métal inoxydable...

Notice sur demande à: "REFLECTOR" R. LEMAITRE 5, rue Chaptal, LEVALLOIS-PERRET (Seine) Tél.: Wagram 49-64

LE RACCORD DE POMPE BATAM MOTO. PRINCEPE DU JOINT HYDRAULIQUE. ÉCHANTILLON 4.50 CONTRE EN TIMBRE À BATAM, ARGENTEUIL.

"SIGMUND-RECORD" BOITES SILENCIEUSES pour Motos. 11, Quai de l'Oureq, 11 PANTIN

LA MOTO Agence TERROT-GNOME-DOLLAR. Accessoires-CRÉDIT-Réparations. 141, r. Jean-Jaurès - LEVALLOIS

PARMENTIER 119, Avenue des Batignolles - St-OUEN. Toutes Marques de Motos à CRÉDIT au même Prix qu'au COMPTANT

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

POUR NEW-MAP E. FROTEY - Agent Gén. STOCK NEW-MAP & L.M.P. Atelier de Réparations. 12, Rue Jean-Nicot - PARIS

Agence Exclusive MOTOCONFORT F.N. Livraisons immédiates. Pièces détachées, Réparations - VENTE à CRÉDIT, COMPTANT. 85, R. Julien-Lacroix - Belleville-Moto PARIS-20

AGENTS DÉMANDÉS 16, rue Chauvelot, PARIS (15^e)

Roche-sur-Rognon (Haute-M.), New Motorcycle 500 cmc., 1929, dble tube a. c. t., état neuf équip. complet, prix int. 7, rue Froment, Paris (11^e).

René Gillet 6 HP, parfait état, mécan., éclair. élect. S'adresser, Villeneuve, 17, rue Castagnary-15^e.

Peugeot, P. 104, P. 103, prix int. Gouverne, 50, av. des Ternes, Paris (17^e).

De 2 à 9 CV Peugeot René Gillet disponibles. 1^{er} versement, 785 fr., reste 12 mois à importante primes, toutes reprises le matin.

Peugeot P. 105, série luxe compl. équipée bon état, 4.600 fr. Emilien, 2 bis, rue Franckin, Montreuil-sous-Bois (Seine).

575 fr. comptant Peugeot 3 CV, bloc moteur 1930, le solde en 12 mois, crédit sans intérêt, livrable de suite.

Rochester 1929, 3 CV, 3 vit. ch.-ch., neuve garantie, 2.600 fr. Chesneau, 2, rue Union, Clichy.

Terrot M. S. 500 cmc., Jap. Lat. 1929, éclair. Marchal klaxon tansad réglable E. N. sacoches, pièces, outill., etc., c. neuve, essais gdes dist., 4.900 fr. Sam. ap.-midi, dim. matin. Bernard, 68, rue Didot, Paris.

Terrot Jap., 350 cmc., culb. tt. équip., éclair. élect. etc., s'adresser René André, 87, boul. Poniatowski Paris (13^e), sauf samedi apr. midi.

Terrot nouveau modèle, tansad 2.800 fr. Pégis, mécanicien, 17, r. Voltaire, Puteaux (Seine).

Terrot 350 cmc., dble échap., 1929, très peu roulé, parf. état, prix int. Coletti, 29, rue de la Condamine, Paris (17^e).

ACHAT - ÉCHANGE Toutes Marques MOTOS 79, Avenue des Ternes, PARIS

ACHAT, ÉCHANGE en magasin FN Modèles 1930. CRÉDIT AU MÊME PRIX QU'AU COMPTANT. RÉPARATION par Spécialiste. OCCASIONS depuis 2.500 fr. Pièces en Stock avec 20% de remise.

LATSCHA 16, Rue Auguste Bailly ASNIÈRES (Près gare d'Asnières) (Ouvert Dimanches & Fêtes)

En magasin GILLET-HERSTAL SAROLÉA MOTOBÉCANE. Tél.: Grésillon 17-93

petition, 2 tubes 1930, très rapide culb. 500 phare, etc. (occas. neuve, Sarolea 1928, culb., remise en état) 4.500 fr.

Motosacoche 250 cmc., éel. très bon état, Imbernotte, 4, rue des Acacias, Wagram, 26-52.

Liquidation de reprise motos d'occasion à crédit, 2 CV, Ch. Général, 2 vit., 800 fr. 2 CV Automoto 2 vit., 1.200 fr.

500 cmc., pneus neufs, tansad, 2.200 fr. Ecriture Audemard, 17, rue des Récollets, Versailles (S.-et-O.).

Jachète, je vends, j'échange toutes pièces A. B. C. Douglas. J'échange Terrot 250 2 Tps avec soule contre 350 ou 500 4 Tps.

Sarolea 500 cmc., latérale 1930, phare Lucas, compt. acces. presq. neuve, belle affaire Sarolea com-

250 cmc. a culb. Automoto état neuf, 2.000 fr. S'adres. 4, rue Foucher-Lepelletier, Issy-les-Moulineaux.

ACHAT - VENTE - ÉCHANGE de toutes Motos ou Cyclecars, 150 Machines en magasin (liste: 1 fr.), un lot neuf: fourches, cadres, moteurs, magnétos, boîtes de vitesses, toutes pièces pour Moteurs MADON.

MAGNÉTOS DYNAMOS DÉMARREURS Toutes Marques Pièces détachées Pour tous Modèles

JEANJEAN MOTOS 133, Av. d'Argenteuil, ASNIÈRES. Agence de Banque: TERROT, C.P. ROLÉO, MOTOCONFORT, MONE - & GOYON, DRESCH, etc.

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

Automoto 500 fr. I C 1/2 b. état, Orselle, 35, r. Davioud, Paris (16^e).

B. S. A. 5 Hp. état neuf, pn. neufs, équip. compl. Tolou, Instit. Aurignac (Hate-Garonne).

HALL de la VOITURETTE Établ. fondé en 1919 99, Avenue d'Orléans Tél.: Gob. 50-41

Le plus grand choix de Voiturettes et Cyclecars de toutes Marques. Agences: RENAULT, DONNET, etc.

A. DE SARELLO 90, AVENUE DES TERNES, PARIS (17^e)

SIDECAR BUFFLIER 2, Rue Claude-Rampon, 2 LYON



15 MODÈLES - Catalogue contre 1 fr. 50 gratuit aux Agents

B. S. A. 500 cmc. 3 vit. ch. ch. Amac acces. excel. état 1.400 fr. Vattier, 14, r. de Palikao, Paris (20^e).

Clément Berceau, 350 cmc. Jap. later. 1929, compt. Patry, 1, rue Eug.-Jumin, Paris (19^e).

Dresch, 350 neuve équip. à prendre à l'usine urgent, départ colonies. 4.000 fr. au lieu de 4.500. Ecirre Simon, 79, b. Haussmann, Paris (8^e).

F. N., 350 cmc., type M. 70, parf. état, nomb. acces. visible dimanche matin Margottin Roger Etang-la-Ville (S.-et-O.).

Sup. Occasion, F. N. 350 cmc. M. 60. culb. pn. 705x115, écl. élect., siège ar., exc. état génér. imp. 3.200 fr. Vattier, 14, rue de Palikao, Paris (20^e).

F. N. M. 70, comme neuve, cause départ, 3.200 fr. Darriev, 1^{er} A. M. C. Ecole militaire, Paris.

F. N. istes, commandez votre F. N. à Briquet, 1^{er} spécialiste du bloc-moteur, sa grande expérience en ce genre de moteur, son stock complet 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 occas. Remy, 21, rue Tlemcen, Paris (20^e). Agence directe vente, échange, reprise au maximum.

Gnome Rhône, 500 cmc., sport 1927, t-sad Terry, état neuf, 4.000 fr. Beaumont, 43, rue Berthe, Paris (18^e).

Gnome Rhône, 500 cmc. D. 4 grand sport, bon état, peu roulé, éclair. élect. Lucas Klax. compt. mont. Téléjauge. Capelle Jean, 43, place du Marché, Meudon (S.O.).

Monet Goyon, 175 cmc., B; état. mécan. Urgent à céder, 950 fr. Blond, 65, rue Villiers, Neuilly-sur-Seine (Seine).

parf. état, t-sad, compt. Jaeger Bitot, rétro, 1 pn. neuf, etc. 4.500 fr. Meunier, 15, r. Bopromée, Paris (11^e).

Monet Goyon, 350 cmc., très b. état, 2.800 fr. Artaud à Saint-Anthème (P.-de-Dôme).

Motoconfort 308 cmc., 4 CV, 4.600 fr. dern. mod., état neuf, toute équipée, t-sad, assur. au pl. offrant. Vanhoverbeke, 71 bis, rue Philippe-de-Girard, Paris, le soir, 7 heures.

Pour grand touriste René Gillet 1928, ballon 700x100 avec jolie sidecar Vannod, bipl., luxe, décapotable, malle arrière compt. pare-jambes, éclair. klaxon. S'adres. Garreau, 289, r. Vaugirard, Paris.

Norton Supersport, 500 cmc. graiss. sous pression culb. équip. élect. compt.; t-sad, klax., état neuf, machine très rapide. Garreau, 289, r. Vaugirard, Paris (15^e).

René Gillet, 750 cmc., ite équipé, très bon état de marche, cause achat voiture, 3.800 fr., pièces de rechange, 63, rue Sartoris, La Garenne (Seine).

Roussey, 350 bloc chaise A.C.T. mars 1929, toute équipée, état neuf. Glastré, à Sochaux (Doubs).

Sarolea 500 cmc. Racing spécial, roulé 1.000 km, écl. aglum Record, neuf compt., rapports serrés et de compétition, visible tous après-midi sur rendez-vous, écrire H. Maurand, 71, rue Ed.-Vaillant, Levallois (Seine).

Terrot, 350 jap. lat. état enuf, 2.800 fr., pressé. Vannier, 14, rue Réservoir, Clichy (Seine).

Utilia 4 CV. 250 cmc., 2 tps. 3 vit., ch. ch. freins à tambour entier, révisée, à partir 6 heures du soir et dimanche. Truchot, 20, rue Stéphenson, Paris.

Gillet Herstal, Terrot, Soyer, Motoconfort, Styl'son F. N., Sarolea, Remy, agent direct. 21, rue Tlemcen, Paris (20^e). Tél.: Ménil. 76-39. 2 Terrot 350 Champion de France, écl. nve, à solder. Peugeot P. 107 nve 350 cm écl. 4.750 fr. F. N. 500 cmc. surb., écl. élect. 5.250 fr. Motoconfort, 308 cmc., conf. ecl. 3.000 fr. Terrot 350 cmc., latér., ecl. 3.200 fr. Motoconfort 250 cmc., ecl. ét.

RÉPARATIONS en 24 heures avec Garantie de 6 Mois. SPÉCIALITÉ pour MOTOS

CARROSSERIES & CHASSIS pour SIDECARS. 12 Modèles en mono et bi-places. Bois - Tôle - Aluminium. Capotes, Pare-brise, Tan-sad, Pare-boue, Repose-pieds. ERNEST RICHARD, Constructeur 184, Av. de Choisy - PARIS

DRESCH Moto-Confort - Gillet-Herstal et toutes Marques. Comptant Crédit Livraison immédiate. DAINELLI 91, Avenue Félix-Faure PARIS

POUR B.S.A TRIUMPH DALBIAC, 11, Rue des JARDINS St-PAUL PARIS

SIDE-CAR CARROSSERIES EN TOUS GENRES CHASSIS - CAPOTES - PARE-BRISE Fernand RICHARD 129, Av. d'Italie, Paris, 13^e, T: Gob. 25-00. Envo: du Catalogue contre 0 fr. 50

LES MOTOS ROUSSEY Catalogue franco 8, Rue de l'Électricité, 8 DIJON (Côte-d'Or)

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 SAV SOU PAP, VÉLOCETTE, essayent leurs Machines sur l'AUTODROME.

nl. 1950 fr. Gillet, 500 emc., dble tube 1929, 5.500 fr. Nombreuses occasions, achat et repr. au maximum.

Terrot 3 CV, 2.900 fr. Moto-sacoche 3 CV, 2.450 fr. Geco Herstal 3 CV, à culb. 3.900 fr. Dollar 2 CV à culb. 1.200 fr. Gillet Herstal 4 CV, Tour du monde 3.900 fr. Monet-Goyon 2 CV, 1.300 fr. Motobécane, 650 fr. La Cyclette, 300 fr. Ragot, 7, rue Bonne-Aventure, Versailles S.-et-O.).

Moto Terrot 350 emc., 3.000 fr. Peugeot, 350 emc., 2.800 fr. Royal-Moto 250 emc., 2.000 fr. Motobécane 250 emc., 2.900 fr. Monet-Goyon 250 emc., 2.900 fr. Motobécane 175 emc., 900 fr. Gnome-Rhône 175 emc., 1.700 fr. Henri IV automobiles, 43 bis, Bd. Henri-IV, Paris (4^e).

CYCLECARS ET VOITURETTES

4 CV cyclecar Monet-Goyon, capote pare brise en bon état, 2.800 fr. ou échangerais contre moto moderne Largeot, 4, Grande-Rue, Saint-Maurice (Seine).

1 Morgan s'achète chez Pierre 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq. 07-67, à titre de prime l'équipement électrique, code 1930. Avec batterie et klaxon sera facturé seulement 600 fr. à tout acheteur.

Torpédo 5 CV, Citroën, 3.500 fr. reprend moto en compte, état impeccable. Doublet, 128, r. J.-Jaurès, Levallois.

Citroën, Cabriolet 5 CV, parf. état, pneus acc., reprend moto en compte, 250/350 et 500 emc., soule de 1.500 fr. à 3.500 fr. Doublet, 128 r. J.-Jaurès, Levallois.

Citroën 5 CV, cab. deux portes, moteur pont de direction, révisé accés neufs, nomb. accés., parf. état, 6.750 fr. Eliam, 6, rue Jean-Binet, Colombes (Seine), Tél. 798.

Rally 6 CV, grand tourisme, bel aspect et très bon état mécan., disponible 1^{er} avril 1930, 6.000 fr. Ecrire Kaufmann, 3, rue Michel, Paris (13^e).

Une cinq Peugeot, une 201, sont livrables de suite, chez Pierre 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq. : 07-67, reprise de tous véhicules récents.

6 CV Renault N. N. Fin 27, C. 1. 4 gdes ptes té beauté, 8.500 fr. S'adresser, 54, rue Rouget-de-l'Isle, Suresnes (Seine).

N'ayez plus les bras cassés par une direction qui danse le shimmy; l'appareil spécial pour cyclecars et particulièrement trois roues, coûte 100 fr., pose gratuite chez Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq. : 07-67.

Camionnette, Renault, parf. ét. payant demi-taxe, 20 fr. par mois, 1.900 fr., force 5 CV, Doublet, 128, rue J.-Jaurès, Levallois.

Rosengart, 3 P., 4.000 km, état neuf, impôts payés, p. à débattre. Trapet, 58, r. Vallier, Levallois.

Les plus beaux trois roues se vendent chez le spécialiste, Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris

EICHEL FRERES



SIX JOURS D'HIVER

1^{er} ex-æquo avec médaille d'or : **HENGER**, catég. side-car 350 emc., confirme ses qualités de robustesse et d'endurance et sa fabrication irréprochable avec **UNE SEULE** machine engagée strictement de série.

Catalogue gratis
Agents demandés

Moto PRESTER 20, Avenue Pasteur
Téléph. Défense 02-19 **COURBEVOIE (Sein^e)**

Le Side-Car BERNARDET

1^{er} ex-æquo **POUPONNEAU** sur 350 cc. Magnat-Debon a remporté tous les suffrages grâce à **SA CONCEPTION - SA ROBUSTE SE - SON ÉLÉGANCE SON CONFORT**

5, Rue des Bruyères, BOURG-LA-REINE (Seine)



Le CHRONOMETRE "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

(20^e) toutes ses occasions sont des 1928 ou 1929 révisés et garantis.

Pour 700 fr. l'équipa électriquement tout cyclecar avec phare, 2 ampoules, dynamo, batterie, klaxon, feu de position. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq. : 07-67.

Besoin argent 5 CV Citroën. cond. int. 3 pl. carr. cuir confort., parf. état, ess. à vol., 6.500 fr., moto récente en compte, Nivelon, 38, rue Auguste-Comte, Fontenay-sous-Bois (Seine).

Citroën B. 2. torp. 4 C Pl., bas prix. Gagnard, 44, rue Paris, Saint-Germain (Seine).

A vendre par particulier. quadril. Peugeot 172, très bon état mécanique, moteur vient d'être complètement refait, écl. élect. 5.000 fr. S'adresser M. Steiner, 5 rue de la Durance, Paris (12^e).

Salmson 7 CV, culbut. 3 pl., sport, pneus neufs, 3.800 fr. Moretti, 110, r. Martre, Clichy.

SIDECARS

Sidecar Richard avec motobécane, 500 emc., later. Blakburne état parf., tous essais possibles; agence spéciale, 11, quai d'Anjou, Métro Pont-Marie.

B. S. A. 2 cycl., side bipl., extra conf. c. neuf. Imbernotte, 4, rue Acacias, Wagram 26-52.

A vendre pour 3.000 fr., 2 sidecars Triumph-Leduc, mécanicien à Viarmes (S.-et-O.).

Indian, nombreux accessoires, visible t. l. j., à enlever, 2.500 fr. Ecrire Brotte, 24, rue Tholozé (18^e).

Side Indian, très bon état, moteur révisé, éclair. Magondeaux. Prix, 3.000 fr. Cubizol, 73, boulevard de Picpus, Paris (12^e).

Harley side, éclair. élect. Pneu 710 x 90, compt. bon état, besoin argent, faire offre. Hôtel, 22, rue du Nord, Paris (18^e).

Side abs. neuf fin 29, caros. Belgian, chas. L. V., roue susp., prix inter. Boutonnat, 10, rue Paix, Lens (P.-de-C.).

Sidecar élastique, spécial pour moto A. B. C., complet, 450 fr. Marco, 9, rue Saint-Sabin, Paris.

Gnome-Rhône 500 emc. lat., avec sidecar parf. état, nomb. acc. éclair., pneus et ch. rech., t-sad. 2.700 fr. Robergeon, 106, boulevard Magenta, Paris.

Moto 5 CV. avec sidecar, éclair., à vendre 1.500 fr. S'adres. à M. Gaston, 19, r. Dumeril, Paris, (13^e), visible à partir de 6 h. 1/2 semaine, samedi après-midi et dimanche matin.

Harley-Davidson, side bipl.; éclair. élect., pneu ball., parf. état. 3.200 fr. S'adres. 96, rue Falguière, Paris (15^e).

Sidecar Sardoia 500 emc., pneus neufs, éclair. Magondeaux, pièces de rechange, essais ou visible le samedi après-midi et dimanche matin. Fingonnet, 45, avenue Baudoin, Le Bourget.

R. Gillet 6 CV, 27 pneus 715 x 115, éclair. élect., klax., parf. état, side bipl., L. V. capote, pare-brise, roue de secours. Bisson, 61, r. de Seine Alfortville (S.)

ECHANGES

Echange 500 emc., comme nve, dern. mod. D. S., toute équipée, contre 350 emc., même état. Goiffon, 163, rue du Maine, Paris.

Echange Indian side 3 boules, éclair., klaxon élect., compt. état neuf, contre 350 ou 500 emc., 4 tps. Blanchard, 129, R. A. L. à Chautmont (Hte-Marne).

ON DESIRE ACHETER

Suis acheteur d'un fusil browning calib. 12, faire offre Borne, 26, rue Charles-Leroy à Ivry (S.).

Suis acheteur toutes motos modernes, les offrir même dim. Maurice, 9, rue Cousin, Clichy (S.) (1 minute porte).

Cherche side léger pour moto 350 emc. Noulet, 170, avenue J.-Jaurès, Paris (19^e).

Achat et avances de suite, motos, achat cher. Darmond, Dandford, bordino, etc., de 12 à 13 et 18 à 19 h. 17, avenue Rachel, Paris (18^e).

J'achète toutes deux temps 2-3 CV, etc. Je fournis toutes marque toutes puissances, soule crédit, présenter la matin seulement. 178, route de la Révolte, Levallois.

Acheterais Darmond Spécial, se présenter le dimanche. Audemard, 17, rue des Récollets, Versailles.

On ach. moto 350 emc., dble tube, acc. bloc, chaise ou card., bal. élect., terrain maison petite p. b. d. r. N. Gare fl. ry. g. Ville B. J. Chaumergy (Jura).

Suis acheteur moto 350 emc., 4 temps, faire offre E. R., 7, rue Jacques-Coeur, Paris.

J'achète toutes motos de 4 à 9 CV. La Moto pour Tous, 3, rue Aumont, Paris (13^e).

Cherche moto René-Gillet 6 CV. Sport Moller, 55, rue Olivier-de-Serres, Paris (13^e).

Achat motos modernes, toutes marques. Lacroix, 56, bd. Diderot, Paris (12^e).

Achète comptant au maximum : Motos, cyclecars et voitures. Remy, 21, rue de Tlemcen, Paris (20^e). Tél. : Ménil. 76-39.

Suis acheteur 5 CV Peugeot. Gérard, 43, r. Gaultier, Courbevoie

DIVERS

Rous accessoires divers pour motos et autos : réelle occasion, exposition permanente, tous les dimanches sur les forts à 50 m. de la porte des Poissonniers, marché aux puces (Saint-Ouen).

Jeune homme de famille demande place chauffeur chez particulier. Ecrire Mlle Darrieu, 58, rue des Petite-Ecuries, Paris.

Je cherche endroit pour garer un sidecar, préférence environs

"MARC"

Sa 350 emc. culbuteurs bloc-moteur
Chaise. Pneus 26-3,5. 4.650 frs

Sa 500 emc. culbuteurs bloc-moteur
Chaise. Double échappement,
Pneus 27-4 5.450 frs

Son fameux :
CADRE DOUBLE-BERCEAU
Amortisseurs, frein de direction,
freins sur tambours AV et AR
de 180 mm.

Livrées aux prix ci-dessus
équipées comme suit :

ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE
COMPTEUR DE VITESSE
TAN-SAD et REPOSE-PIEDS
GRIPPS-GENOUX

Motocyclettes "MARC"
12, rue du Plateau, 12
VINCENNES (Seine) Près de la Mairie

Catalogue contre 1 franc en timbres-poste.

avenue Jean-Jaurès, Noulet, 170, avenue Jean-Jaurès, Paris (19^e).

Eclairage Radios 200 fr., compt. O. S. 50 fr., marche-pieds-wagons, tout état de neuf. S'adres. Concierge, 43, rue de Paris, Clichy (Seine).

Récompense à représentant ou intermédiaire me signalant achat moto ou voiturette sport d'occasion. Ecrire seulement : Chenel, 178, route de la Révolte, Levallois.

On demande représentant bien introduit auprès clientèle motocycliste. Conditions avantageuses sur sérieuses référence motos O. S. A. Liberty, 1, rue Ambroise-Thomas, Argenteuil.

Jeune motoriste, 25 ans, cherche chambre meublée ou non, Paris rive gauche ou banlieue sud, garage si possible, Jean-Louis Piteau, 5, rue du Soleil Levant, Gentilly (Seine).

Moteurs 250 emc., Villiers, 500 fr.; Peugeot 4 temps, 500 emc. 325 fr., boîtes Sturmey, 3 vit. ch.-ch., 400 fr.; Albion, 2 vit., 250 fr.; Pieard, 2 vit., neuve, 300 fr.; Doridan, 92, rue Paris, Romainville (Seine).

Moteur Chater Lea, 2 cyl., en V. A. C. T. Amac., 2 cuves bloc, 3 vit., très vite et cadre, Dollar 500, complet tout en très bon état L. Gautier, 4, rue Guil. Bertrand, Paris (11^e).

Local sur cour pour mécano, ou autre, rue de Belleville, renseignements Hern, 2^{ter}, rue David-d'Angers, Paris (19^e).

Moteurs pour motos et canots, 3 CV, 2 tps avec magnétos et carburateurs, état neuf garanti. 550 fr. (Expédition en province). Beausoleil, 9, rue St-Sabin, Paris.

Carburateurs Amac pour 500 emc. 100 fr. Solex : 100 fr.

Longuemare : 70. Gs frein direct 40 kg. garde-boue, depuis 30 fr. la paire, courroie 30 fr. les 2 mètres et tous les accessoires pour moto en solde, une vingtaine de moteurs toutes cylindrées, tous prix, pièces pour B. S. A., Triumph, Harley, Indian, A. Geoffroy, 155, bd. Victor-Hugo, Saint-Ouen (Seine).

Amortisseurs (suspension directe) spéciaux pour Morgan, 75 fr. Beaumont, 43, rue Berthe, Paris (18^e).

Celly M. Jeune homme, bonne famille, excellent motocycliste, 21 ans (aime la moto et la route), voudrait pouvoir gagner sa vie avec sa moto. Faire offres : Le Monze Jean, Chatandray (Vienne).

Garage pour motos dans le 14^e arrond. (3, rue Laroche, Paris), à 30 fr. par mois.

Cireuse électrique, parfait état. 450 fr. Concierge, 132, rue Lemerrier (1^{er}).

Carabine Buffalo, calibre 9 mm bon état, valeur 235 fr., à vendre 170 fr. Urgent., Lapiere Marius, Place de l'Eglise, Ternay (Isère).

Ne faites plus changer vos cadres et fourches accidentées. Je redresse tout à froid avec un outillage spécial sans même écailler la peinture, travail garanti, prix raisonnable. S'adresser 66, rue Nationale, Paris (13^e).

Moteur Peugeot 6 CV, 2 cyl., carbur. magnétos, 480 fr.; moteur New-Hudson 5 CV, 400 fr.; moteur Triumph 5 CV, 350 fr.; moteur B. S. A. 5 CV, 200 fr.; bloc-moteur 1 CV, 190 fr.; boîtes 3 vit., modèles et prix divers; boîtes 2 vit., pas servi, 325 fr.; quantités de châssis de sidecars pour toutes forces de motos.

Agence Motoconfort, et Magnat-Debon, 7, bd Victor-Hugo, Saint-Ouen (Seine).

Les taxis et les transports augmentent; seul Maurice, 9, rue Cousin, Clichy, baisse le prix de ses motos; 30 machines nouvelles à solder depuis 400 fr.

Saillies Griffon bruxellois, 1^{er} prix. Galle, 11, place Foch, La Rochelle.

Pendule gratuite 50 premiers, conf. cond. Galle, 11, place Foch, La Rochelle.

Toutes pièces détachées et transformations pour B. S. A. type Armée, carburateurs neufs complets, 130 fr.; stock motos Armée, 1.200 fr. 1, rue des Jardins-St-Paul, Paris (4^e).

Vendrais ou échangerais beau phono meuble acajou, porte en tuya, 1 m. 10 haut sur 40 de large, avec amplification Picot, marchant à aiguilles et saphir, contre moto de 3 à 4 HP, moteur quatre-tps; poste T. S. F. cuper complet, échangerais contre petite moto ch.-ch. Visible tous les

ALTERNO L'ÉCLAIRAGE PARFAIT POUR TOUTES MOTOS

MAGNETOS FRANCE

93 Route d'Heyrieux - LYON

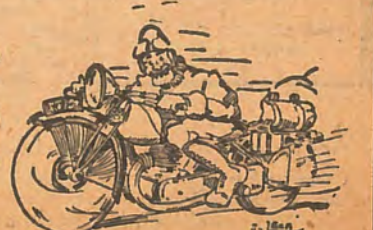
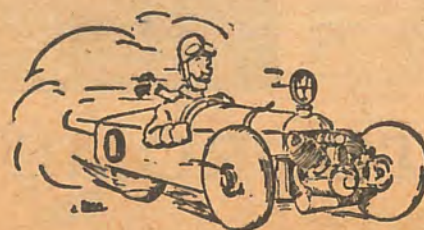
Etablissements E. GERRETI et P. VALEN
204, bd Saint-Denis, à COURBEVOIE
Tél. Défense 14-17

Le Supersilencieux GERRETI, 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 GERRETI orian! une toile à cinq pointes

Supersilencieux
Repose-pieds élastique pour le passager
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. 07.87



GARAGE GRATUIT

PENDANT **1** AN
A TOUT ACHETEUR DE
TERROT, SOYER, DOLLAR
STYL'SON
— COMPTANT —
CRÉDIT UNIQUE
HENRY 14, Rue des
5 Diamants
PARIS (13^e)

SPECIALITE DE
SERRE-TÊTE - VÊTEMENTS de CUIR
en para-cuir toute longueur
pour Moto & Automobile
Prix défiant toute concurrence
13, Fg du Temple - Metro : République

GROS
DÉTAIL
**CHAINES
YELLOW**
STOCK
O.C.F.
54, R. LOUIS BLANC
PARIS X^e

jours, de 9 à 7 heures. M. Gari,
91, r. Pixéricourt, Paris.

Un de nos correspondants
nous demande un appareil photo-
graphique 9 x 12 ou 10 x 15,
contre échange d'un Zeiss 6 1/2
x 11 neuf, indiquez marque et
tous détails utiles. Noël, à Juan-
les-Pins (A.-M.).

A céder 4 châssis 13 x 18,
neufs, toute offre acceptable,
Noël, à Juan-les-Pins (A.-M.).

A bas prix, je cède motos
modernes d'occasions, en état de
marche et garantie. Augoyat, 8,
avenue Dorian.

Purgez votre moteur à l'huile
de ricin, 10 fr. le litre Castrol R.,
à 30 fr. le litre au lieu de 35 fr.
Castrol X. L. 10 fr. 50 le litre,
nombr. avantages tous renseigne-
ments gratuits sur mise au point
à Belleville Moto, 85, rue Julien-
Lacroix, Paris (20^e).

Castrol X. L., 10 fr. le litre,
Ricin course 10 fr. le litre, Benzol
spécial course 15 fr. le bidon. Tous
les pneus motos 700 x 80 à 90 fr.,
27 x 4 à 105 fr. Le roi de la Moto
Pierre, 4, rue Charles Renouvier
Paris (20^e). Tél. Roq. 07-67.

Chambre avec cabinet, refaite
à neuf, 6 étages, 500 fr. loyer par
an; cause départ colonies, meuble
neuf, nécessaire de cuisine, divan



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

Les seuls assurant le Confort et la
Sécurité du Passager arrière

P. REVELLE & Cie, Fabr.
36, rue Emile-Desvaux - PARIS-19^e
Téléphone : NORD 29-76

FLERTEX

AUX
6 JOURS D'HIVER
équipait

1ers Gruyère, Ca'vet sur Roan.
Sourdrot, Debaisieux sur Monet-Goyon
Bi'a, Locq sur Styl'son.
ex-Lhuissier, Carré, Richard sur F.N.
æquo Proal, Simon sur Soyer.
Bernard sur Gnôme-Rhône.
Hubert sur Galia-Sport.

Tous avec Garnitures de Freins Flertex

FLERTEX La Garniture de Freins Française
65, Rue Jacques-Dulud, NEUILLY-s-SEINE

COMPTEURS E. D.

POUR MOTOS
DEMANDEZ SON TYPE K A 175 fr.

— EN VENTE CHEZ TOUS LES AGENTS DE MOTOS —

neuf, 2 matelas avec reprise 4.000
francs. H. Moliot, 26, rue Bergère,
Paris (9^e).
Si vous voulez un sidecar, venez chez Pierre, 4, rue Ch. Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq. 07-67, vous trouverez le plus beau choix de modèles sport et tou-

AGENCE DES MARQUES
CLÉMENT - DOLLAR
F.-N - GILLET-HERSTAL
MONET-GOYON
MOTOBÉCANÉ
MOTOCONFORT
Stock complet de pièces détachées
MOTEUR JAP - BLACKBURNE
Pièces boîtes ALBION - GM
PICARD - STAUB
Pièces carburateurs
AMAC - GURTNER
Chaines RENOLD - BRAMPTON
Huiles CASTROL - KERVOLINE
Éclairage électrique "NOVI"
Tous les montages et pièces en magasin
Silencieux JMJ
Toutes formes et tous diamètres
Pose immédiate
AGENCE EXCLUSIVE
Pneumatiques DUNLOP
HUTCHINSON - MICHELIN

GRANDE ARMÉE MOTOS
A. Prévost
26, Avenue de la Grande Armée
PARIS (17^e)

Tél : WAGRAM 54-81
(Métro : Obligado)

ristes Vannod, Faurne Richard,
etc., montage en quelques heures.

Vends ou échange contre moto
Poste T. S. F., valise 6 lampes,
1 phare Marchal, 100 fr.; 1 casque,
25 fr.; 1 tansad, 50 fr.; 79 bis,
Sentier des Grosseilliers, Montreuil-
sous-Bois.

Bloc moteur C. I. M. E., type
A. Z. 2. 1.200 cmc, 4 cyl. culb.
Boîte à 4 vit. carb. Cozette tr. b.
état, 2.000 francs, belle carrosserie,
4 pl. torp. sp. pour B. 2.
ou similaire, 1000 fr. Billard, 9,
av. Gambetta, Paris.

Châssis Sigma 6 CV tr. b. état
pns confort sans mot. 1.000 fr.
mot., de Dion 4 cyl. 7 CV, peu
servi, 500 fr. Navet, 14, rue Ber-
thelot, Lille.

Le roi de la moto Pierre, 4, rue
Ch. Renouvier, Paris (20^e). Tél.
Roq. 07-67, vend des pneus motos
et voiturettes en premier choix
27 x 4, 130 fr., en second choix
toutes les dimensions de 90 à
110 fr.

Motocycliste accompli, âgé de
27 ans, sérieux, bon soudeur, spe-
cialiste cadre cycles et motos, bro-
sage, montage etc., demande em-
ploi sérieux. Henri Briand, 79 bis,
Sentier des Grosseilliers, Montreuil
(Seine).

Selle Planor 37 x 35 neuve
100 fr. Picot, 127 ter, rue Henri
Barbin, Le Mans (Sarthe).

SIX JOURS D'HIVER

12-19 Janvier 1930 — 1700 kilomètres

Inaugurant brillamment
la nouvelle saison sportive

La Moto

Terrot



remporte une double victoire...

250 cmc. **1**ers Robert Saussay
ex-æquo Marceau Saussay

sur moto TERROT, type OSSE
strictement de Série

pneus DUNLOP, huile TERROT

terminant sans pénalisation, s'adjugeant :

2 Médailles d'Or et la Coupe du Groupe Bleu

la plus haute récompense accordée aux motos de petite cylindrée.

250 cmc., 2 temps FTO ou FSO.. 3.875 fr.
250 cmc., 4 temps OTC on OSC.. 4.200 fr.
250 cmc., 4 temps culbut. OSSE.. 5.350 fr.

Catalogue franco : Établissements TERROT, Dijon
Agents dans toutes les villes



BULLETIN D'ABONNEMENT - CATEGORIE A - B - C (BIFFER LES LETTRES)

Veuillez m'abonner à⁽¹⁾ numéros de Moto-Revue à partir du Numéro en date du...

Ci-joint la somme de⁽²⁾

Nom

Prénoms

Profession

Adresse

TARIF DES ABONNEMENTS (FRANCE & COLONIES)								
A			B			C		
Abonnement complet MOTO-REVUE hebdomadaire et son supplément mensuel L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE			Abonnement simple MOTO-REVUE hebdomadaire			Abonnement simple L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE Mensuel		
UN AN	SIX MOIS	TROIS MOIS	UN AN	SIX MOIS	TROIS MOIS	UN AN	SIX MOIS	TROIS MOIS
64 Numéros	32 Numéros	16 Numéros	52 Numéros	26 Numéros	13 Numéros	12 Numéros	6 Numéros	6 Numéros
55 »	30 »	18 »	45 »	23 »	14 »	20 »	11 »	11 »

Signature

(1) Indiquer le nombre des Numéros souscrits.
(2) Pour l'envoi des fonds un simple mandat-poste ne vous coûtera que 0 fr 40 si vous faites porter sur ce mandat par l'employé des postes la mention CHÈQUES POSTAUX 29-737 PARIS (2^e)

Tire sur rotative à l'Imprimerie spéciale de « Moto-Revue », 30, rue du Poteau Paris
Adresser toute la correspondance : 51, Rue Vivienne, Paris
Le Gérant : M. ADAM

AUX
SIX JOURS D'HIVER

Un isolé,
Monsieur HENON,
de Charleville, pilotant sa
machine personnelle, une

P. 105 Peugeot

remporte une superbe
Victoire. ✱

Peugeot

1^{er} ex æquo
(CATÉGORIE 350 cmc.)
Sans pénalisation
(MÉDAILLE D'OR)

Si **PEUGEOT** ne court
plus, ses amis se chargent
de démontrer que les
"Motos **PEUGEOT**"
gagnent toujours les
épreuves auxquelles elles
participent.

Les 350 cmc. **PEUGEOT**
sont plus que jamais les
Motos les plus modernes
du marché.

La **P. 107-S PEUGEOT**
(350 cmc.) à soupapes laté-
rales est actuellement au
prix de **4.575 fr.**
et peut être payée comme
toutes les 350 cmc. **PEU-
GEOT** à raison de

300 FR. PAR MOIS

