

La Construction d'une Motocyclette 1^{fr.}25

MOTO REVUE

SPORT ET
TOURISME

MOTOS - SIDE-CARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

15^e ANNÉE — N° 250
24 Décembre 1927

et *Motocyclisme*
Automobilisme



*parbleu, c'est une...
sans. sou. pap!*

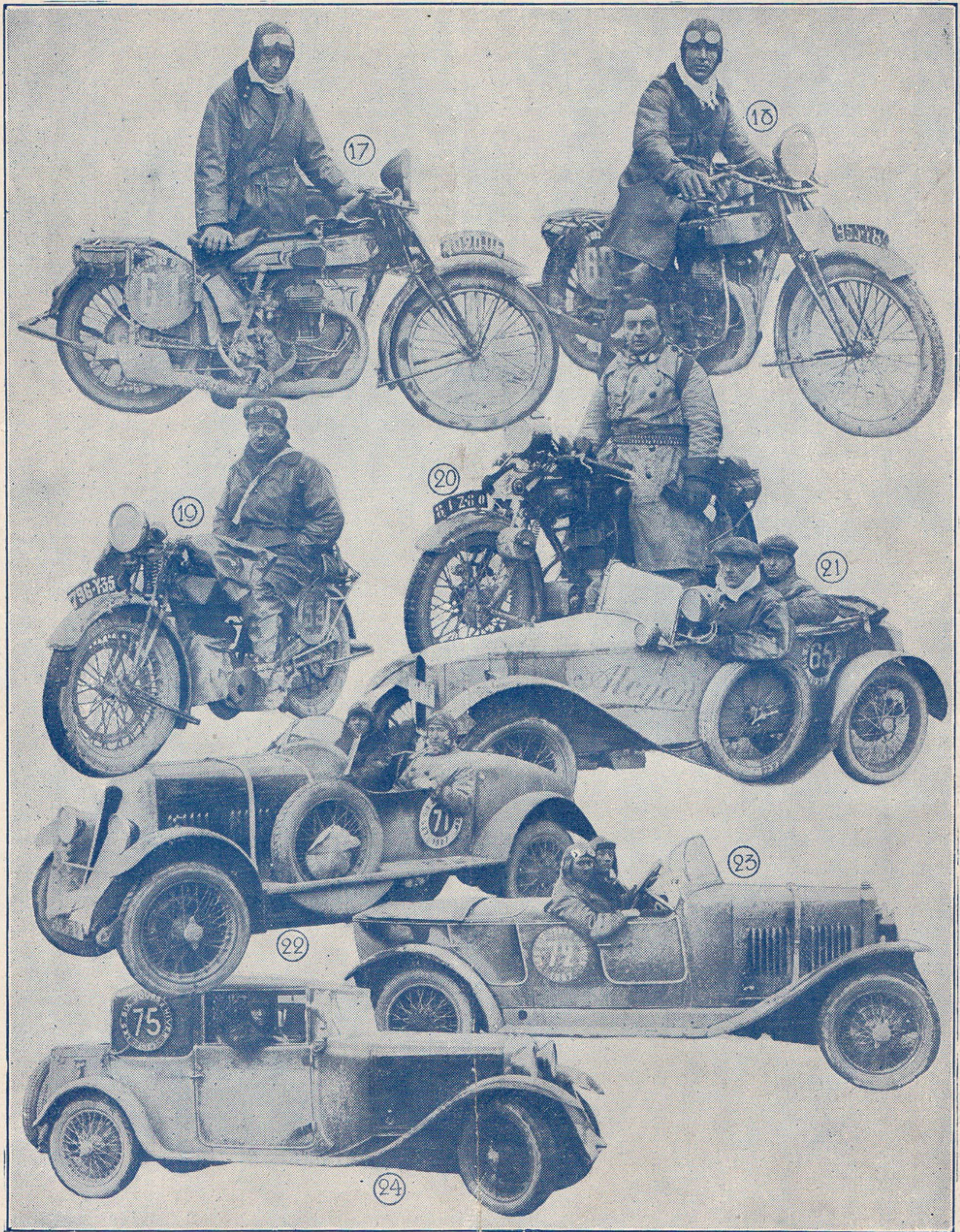
TÉLÉPHONE :
CENTRAL : 03-81
— 08-24

MOTO-REVUE
BUREAUX :
5, rue St-Augustin, PARIS

SANS SOU PAP

ignore PANNE et FATIGUE; la MOTO qui dure.

LES 6 JOURS D'HIVER DE MOTO REVUE
se disputeront du 17 au 22 Janvier 1928



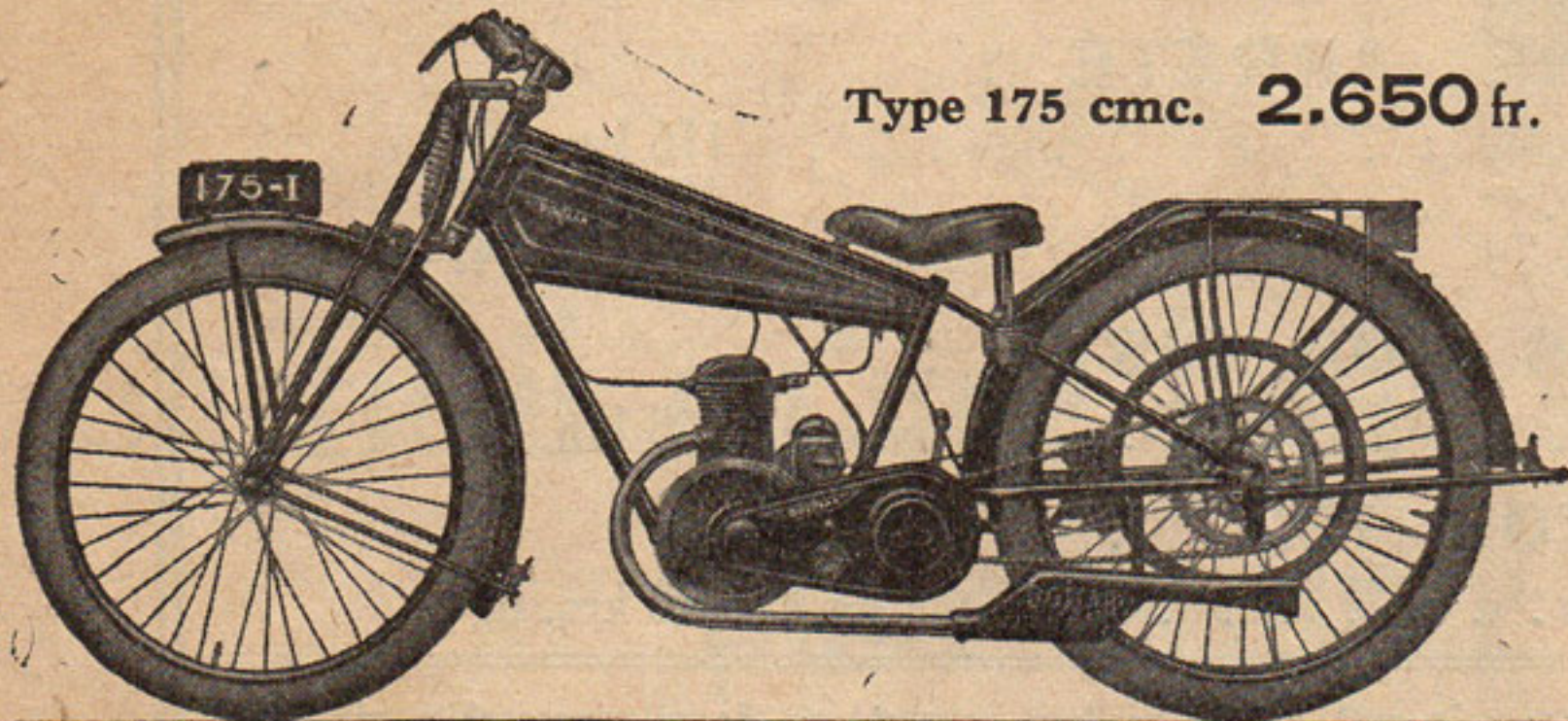
(Quelques Participants de 1927)

17 Bodart (D. S. Malterre 500), Dipl. Médaille d'argent. — 18. Simon (D. S. Malterre 500), Dipl. Médaille de vermeil. — 19. Lerefait (500), Dipl. Médaille de vermeil. — 20. Mesager Alias Cornet (A. J. S. 500), Dipl. Médaille. — 21. Lemasson (Alco 500), Dipl. Médaille d'or. — 22. Bailly (Scap 1.100), Dipl. Médaille d'or et 23. Robert (Scap 1.100 cnc.) qui enlèvent la Coupe des voitures des Six-Jours. — 24. Pesret, un amateur qui gagne une Médaille d'or

Étrennes !...

Quel que soit le type de moto que vous désirez acquérir, vous le trouverez dans la superbe gamme de motos que vous présente pour 1928

DOLLAR



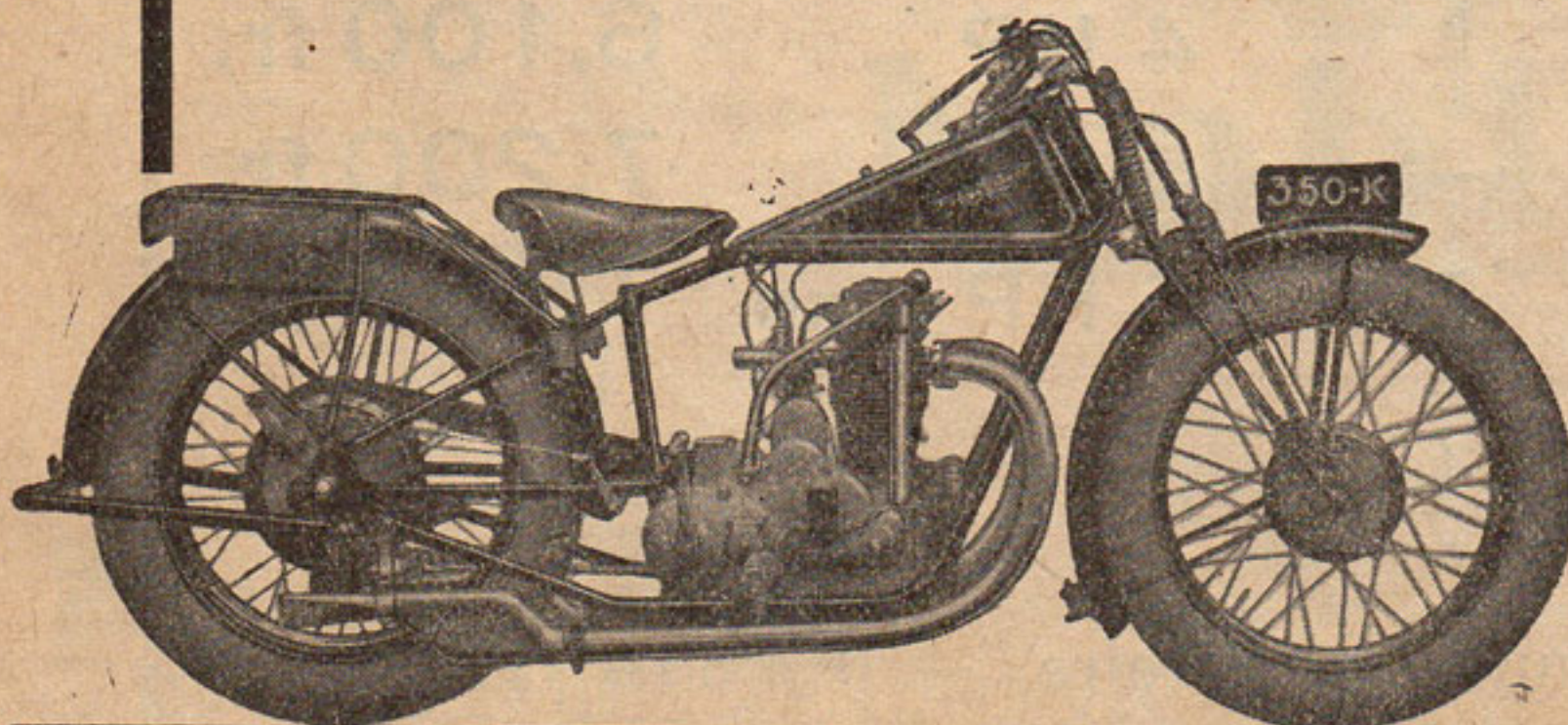
Type 175 cmc. 2.650 fr.

Les meilleures
motocyclettes
au meilleur prix

La 175 cmc. 2 temps	2.650 fr.
La 175 cmc. 4 temps à culbuteurs.	4.300 fr.
La 250 cmc. 4 temps à culbuteurs.	5.400 fr.
La 350 cmc. bloc moteur, arbre à cames.	6.100 fr.
La 500 cmc. bloc moteur, arbre à cames.	6.600 fr.

Demandez notre nouveau système de VENTE à CRÉDIT sans assurance obligatoire pour tous ces modèles.

TYPE 350 cmc. 6.100 fr.



CATALOGUE 1928 SUR DEMANDE

Motocyclettes DOLLAR

Établissements DELACHANAL

5-P., Avenue de la Liberté

CHARENTON (Seine)

Atelier de Réparations et Pièces détachées

9, Avenue Félix-Faure, PARIS

et 194 bis, Rue de Paris, à NOISY-le-SEC

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs



FABRIQUE NATIONALE D'ARMES de HERSTAL

4, Rue Pierret - NEUILLY-sur-Seine — Téléphone : Wagram 94-27

**Les Motos les plus rapides et
les plus robustes du Monde**

LES RECORDS DU MONDE les plus enviés sont détenus par les Motos F. N.

KILOMÈTRE LANCÉ :

500 cmc.	Solo "SBAIZ"	183 km. 486
600 cmc.	Side-car "FLINTERMAN"	159 km. 433

KILOMÈTRE ARRÊTÉ :

350 cmc.	Solo "LOVINFOSSE"	116 km. 354
500 cmc.	Solo "LOVINFOSSE"	127 km. 727
350 cmc.	Side-car "LOVINFOSSE"	99 km. 447

24 HEURES SUR PISTE :

350 cmc.	Solo	(moyenne) 105 km. 253
----------	------	-----------------------

BOL D'OR 1927 :

Record de l'épreuve toutes catégories	1.698 km. 084
---------------------------------------	---------------

Le possesseur d'une Moto F. N. profite des recherches et des progrès qu'il a fallu réaliser, pour obtenir de si remarquable résultats

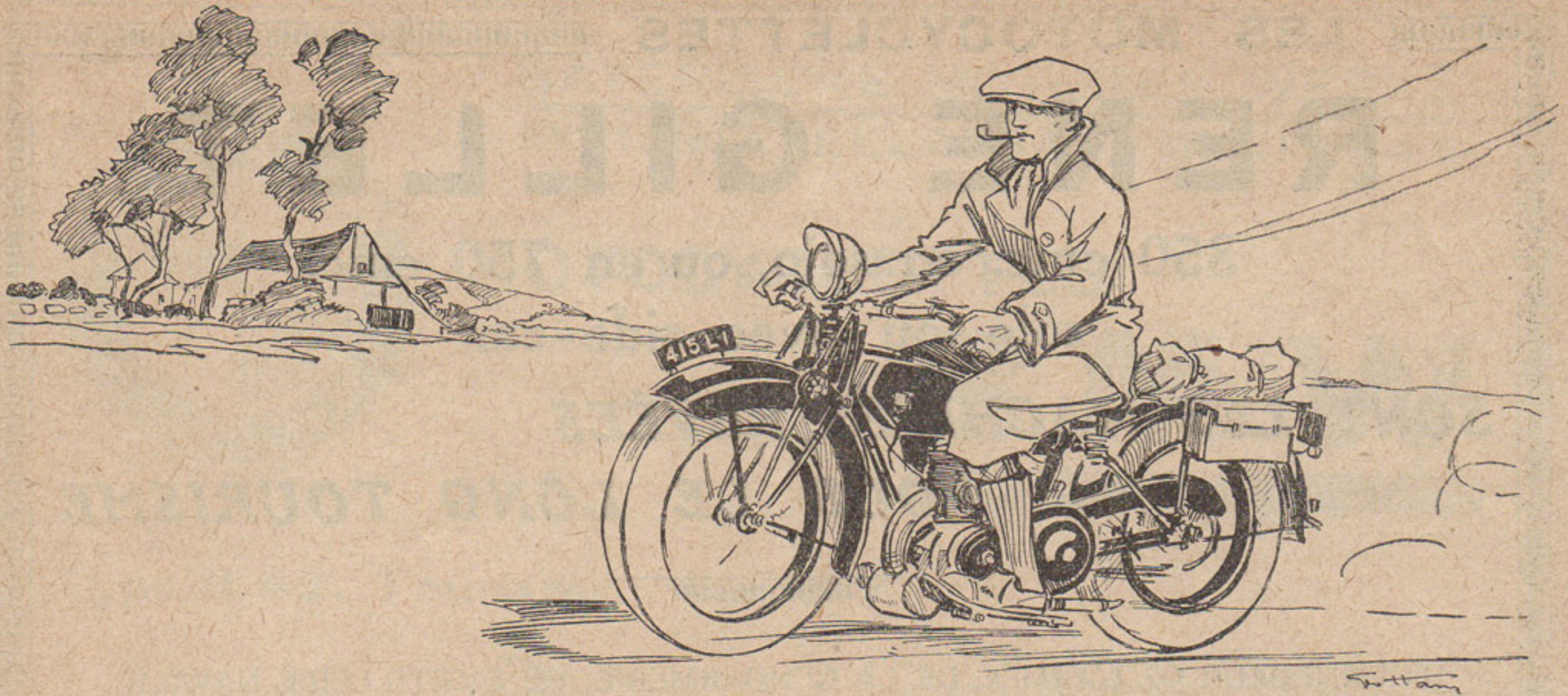
Pour votre **NOEL**

UNE **TRIUMPH**

4 HP	6.100 fr.
5 HP	7.200 fr.
5 HP luxe	7.700 fr.

VENTE A CRÉDIT

Agence de France : 212, Boulevard Péreire — PARIS (17^e)



Suffit-il qu'une huile soit bonne pour assurer un bon graissage ?

Non. Les moteurs de motocyclettes présentent des exigences très variées quant au graissage. Leur conception, leur construction et leur fonctionnement varient, non seulement d'une marque à l'autre, mais aussi d'un modèle à l'autre pour une même marque. Il faut donc des lubrifiants de propriétés diverses pour répondre scientifiquement aux exigences de graissage des différents moteurs. Pour assurer un bon graissage, il faut qu'une huile soit bonne et *exactement appropriée*.

La course, l'alésage, la disposition des soupapes, le nombre des segments, leur coupure, la forme des pistons, le système de refroidissement, et bien d'autres détails encore, doivent être étudiés et analysés, pour déterminer le type d'huile exactement approprié.

Le type de Gargoyle Mobiloil préconisé pour le moteur de votre motocyclette par notre Tableau de Graissage est celui qui assurera son rendement maximum en même temps que sa parfaite protection.



Mobiloil

Consultez notre Tableau de Graissage.



VACUUM OIL COMPANY S.A.F. - 34, Rue du Louvre - PARIS

Pour envoi gratuit de la brochure :
"Le Graissage rationnel de votre Motocyclette".

Nom :

Adresse :

Coupon à retourner sous enveloppe fermée. 5-L

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

LES MOTOCYCLETTES

RENÉ GILLET

350 cmc. en solo, ou en 750 cmc.
solo ou avec side-car

SONT LES MACHINES RÊVÉES

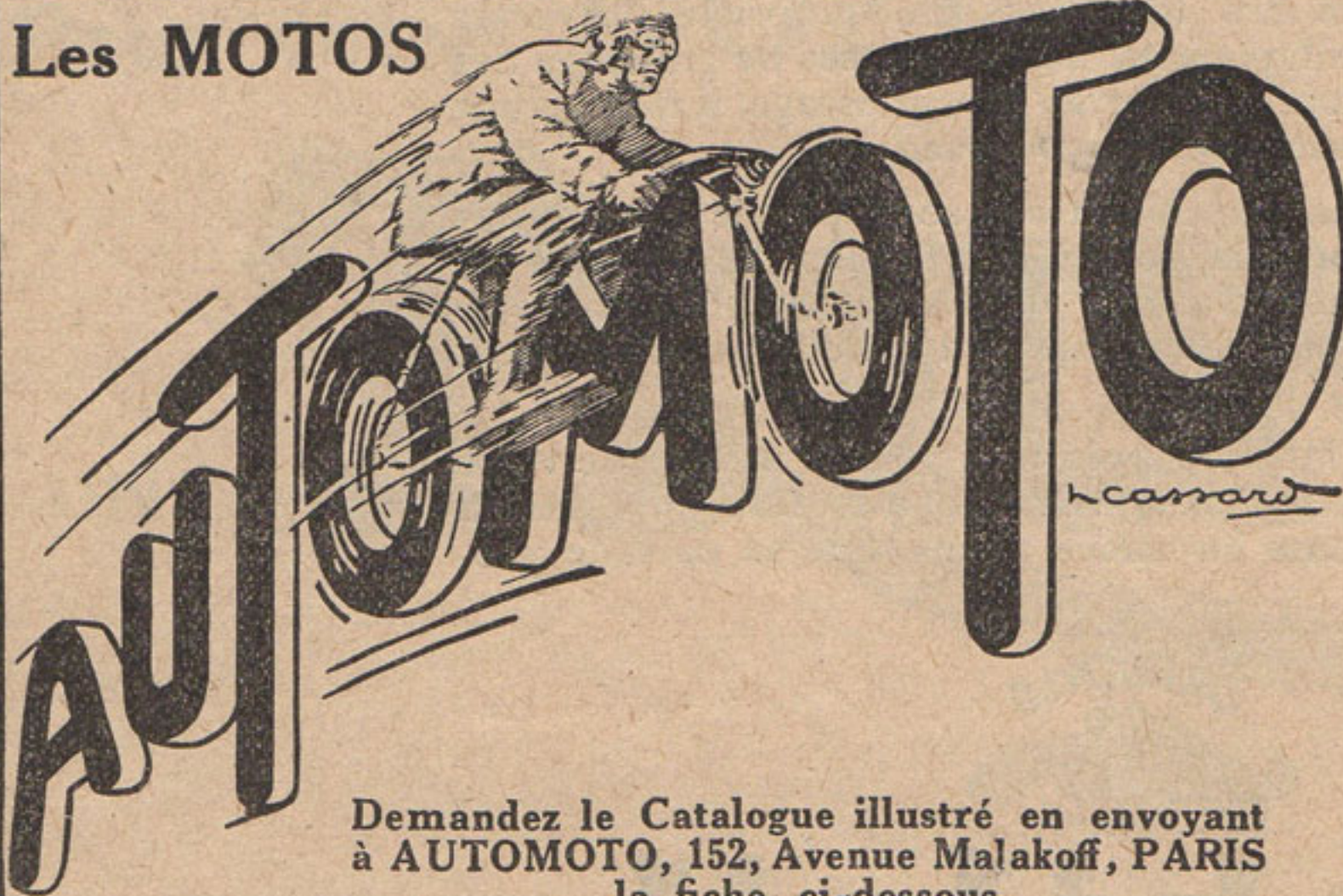
POUR LE LONG TOURISME

FOURNISSEUR DE L'ARMÉE, DE LA GENDARMERIE, DE L'ARTILLERIE NAVALE,
DES SAPEURS-POMPIERS DE PARIS, DE LA PRÉFECTURE
DE POLICE DE PARIS & DU MINISTÈRE DES COLONIES

DEMANDEZ LES CATALOGUES AUX

Établissements **RENÉ GILLET**, 128, Route d'Orléans, 128
MONTROUGE (Seine)

Les MOTOS



Demandez le Catalogue illustré en envoyant
à AUTOMOTO, 152, Avenue Malakoff, PARIS
la fiche ci-dessous.

En ma qualité de Lecteur de **MOTO-REVUE**, veuillez m'envoyer
gratuitement votre Catalogue **MOTOS**.

Nom et Adresse : _____

Département : _____

Désirez-vous connaître les conditions de Vente à Crédit pour paiement
en dix mensualités ?

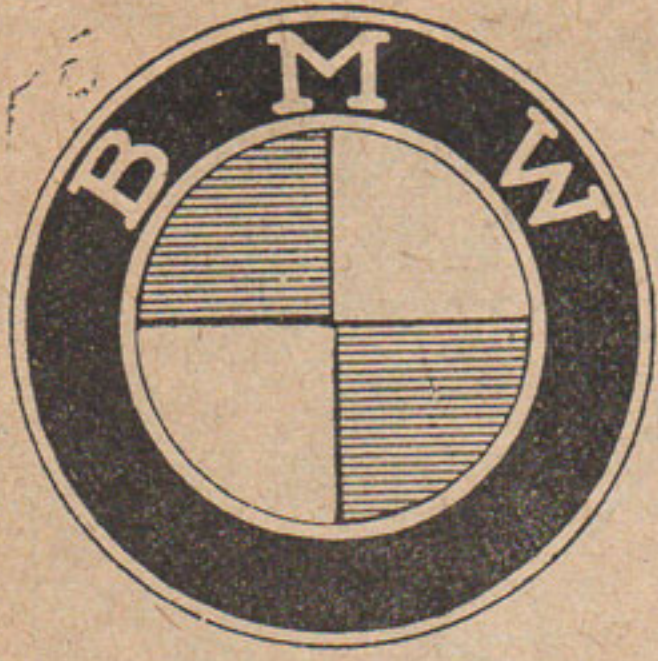
(Barrer la mention inutile)

OUI ou **NON**

Pas de mots inutiles...

-: Voici des Prix
In-té-res-sants

LES 175	
2 CV. 1/2 monovitesse..	1.595 fr.
2 CV. 1/2 changement de vit. Warians.	2.550 fr.
2 CV. 1/2 Touriste	3.125 fr.
2 CV. 1/2 Sport.	3.600 fr.
2 CV. 1/2 Type Bol d'Or.	3.950 fr.
LES 250	
3 CV. Grand Sport	4.550 fr.
LES 350	
4 CV. Touriste Confort ..	5.400 fr.
4 CV. Sport Confort.. ..	6.250 fr.
LES 500	
5 CV. Grand Touriste Confort	6.700 fr.
5 CV. Grand Sport Confort	7.550 fr.

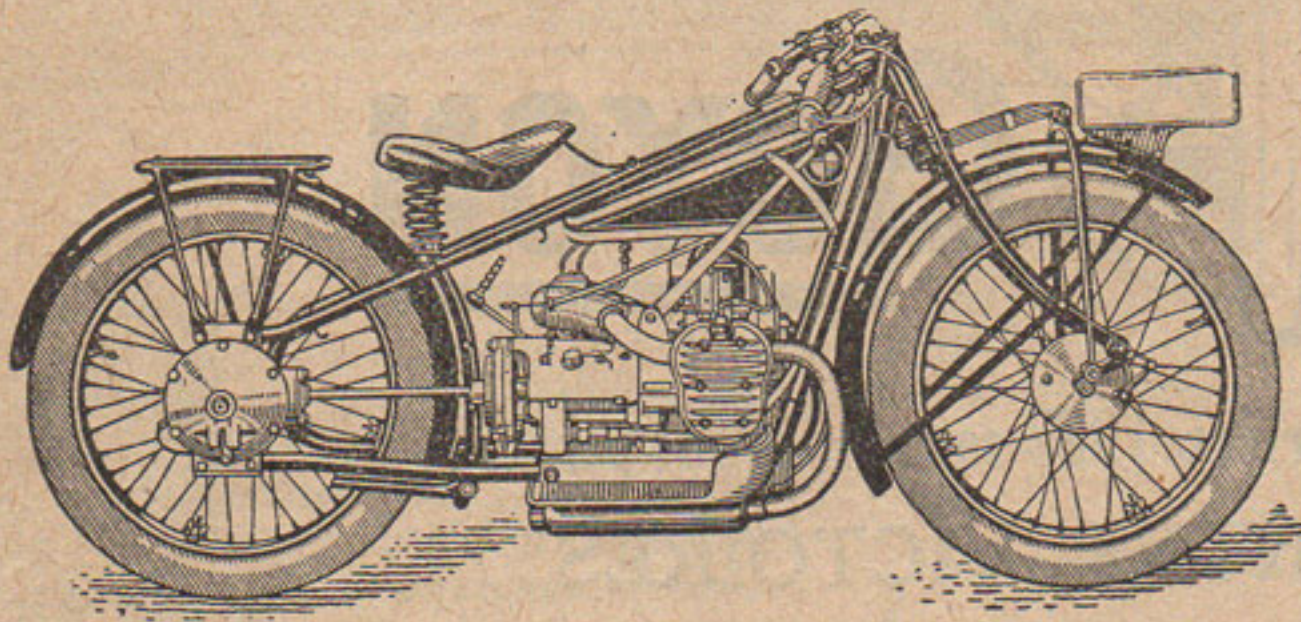


BAYERISCHE MOTOREN WERKE
AKTIENGESELLSCHAFT MUNICH 46

MOTOCYCLETTES

BMW

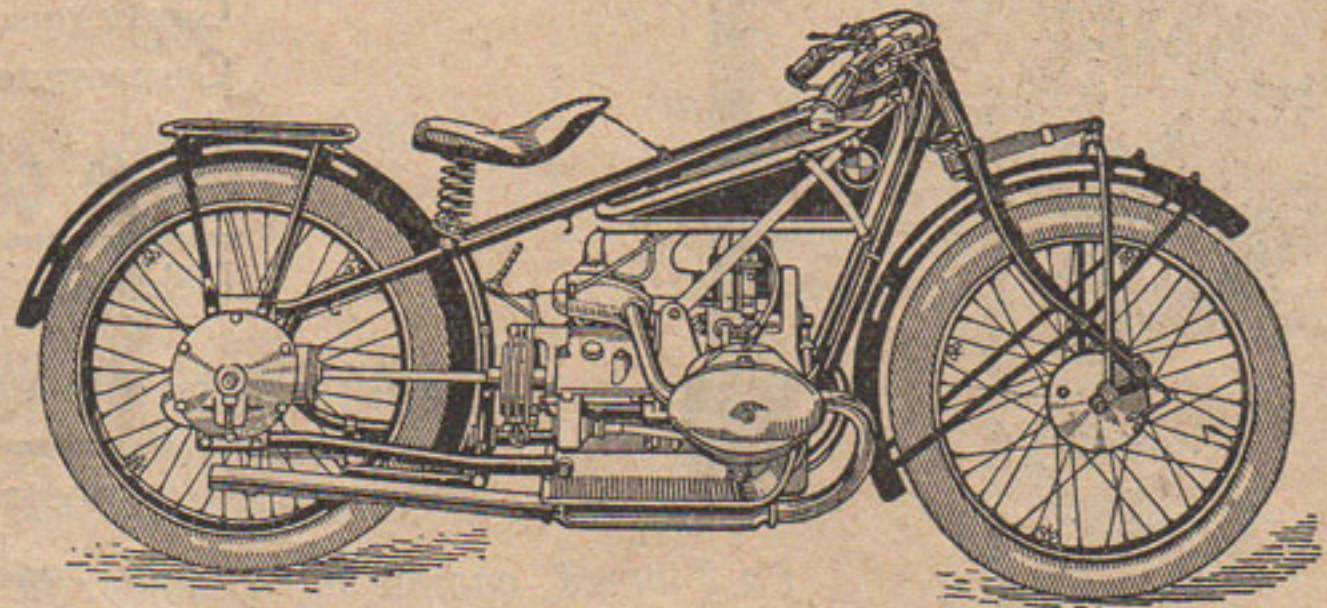
Type R 42, Tourisme



Bloc moteur 4 CV, deux cylindres opposés disposés en travers du cadre. Cylindrée 494 cm³. Soupapes côtes à côtes, culasse RICARDO, graissage sous pression. Mise en marche par kickstarter, 3 vitesses et débrayage. Transmission par cardan, couple cône, denture spirale. Frein avant à tambour, frein arrière à mâchoires agissant sur l'arbre de cardan. Suspension avant par ressort à lames, cadre berceau. Pneus haute ou basse pression à la demande.

Type R 47. Sport

Bloc moteur 4 CV, deux cylindres opposés disposés en travers du cadre. Cylindrée 494 cm³. Soupapes enfermées commandées par culbuteurs, culasse en aluminium, graissage sous pression. Mise en marche par kickstarter, 3 vitesses et débrayage. Transmission par cardan, couple cône, denture spirale. Frein avant à tambour, frein arrière à mâchoires agissant sur l'arbre de cardan. Suspension avant par ressorts à lames, cadre berceau. Pneus haute ou basse pression à la demande.



Agent général pour la France;

BASTIDE, 56, Boulevard de Clichy, 56 — PARIS


AGENCES :

Alpes-Maritimes : AMERICAN MOTORS, 26, rue de la Buffa, NICE.
Alsace : Paul BIERLEIN, 7, rue de Rosheim, STRASBOURG.
Territoire de la SARRE : SAAR GARAGE A. G. 16/22, Friedrichstr, SARREBRUCK.

Représentant :

à PARIS : Lucien PSALTY, 50, rue Brunel.

LES TRIOMPHES DE



MONET GOYON

au cours de la saison sportive 1927 se terminent par
5 RETENTISSANTES VICTOIRES

Iers Grand Prix de Motorcycle-Club de France

Sourdou, cat. 175 c/m³
 Gaussorgues, cat. 350 c/m³
 Gaussorgues, cat. 500 c/m³

Coupe de l'Armistice

Debaisieux, cat. 350 c/m³

Championnat du Moto-Club de Marseille

Gaussorgues, cat. 350 c/m³

En 2 temps, comme en 4 temps, la firme mâconnaise ne cesse d'assurer sa maîtrise et de justifier journellement la faveur dont elle jouit, depuis plusieurs années, auprès des CONNAISSEURS comme auprès de TOUS LES USAGERS qui veulent posséder un moyen de locomotion de

CONCEPTION ÉTUDIÉE

et de

CONSTRUCTION SOIGNÉE

susceptible de leur rendre les meilleurs services, sans jamais leur occasionner le moindre ennui et réunissant, au maximum, les qualités de :

ROBUSTESSE - CONFORT - SÉCURITÉ

qui caractérisent leur fabrication.

Moteur VILLIERS, 2 temps - M. A. G., 4 temps - Graissés à la Kervoline - Carburateur AMAC.

MONET-&-GOYON 57, Rue du Pavillon
 MACON

CAMILLE LACOME

Directeur-Fondateur

RÉDACTION, ADMINISTRATION
ET PUBLICITÉ

5, rue Saint-Augustin, 5
PARIS (2^e Arrondissement)

TÉLÉPHONE { CENTRAL 03-81
CENTRAL 03-24

MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE
PARAISANT LE SAMEDI

ABONNEMENTS

	UN AN 52 N ^{os}	SIX MOIS 26 N ^{os}
France et Colonies.	65 fr.	23 fr.
Union postale	88 fr.	34 fr.
Autres Pays..	84 fr.	43 fr.

Toutes communications,
chèques et mandats
doivent être libellés :

"MOTO-REVUE"
5, Rue Saint-Augustin, 5
PARIS

Où loger la batterie

L'éclairage électrique des motocyclettes a fait d'énormes progrès et il semble que bientôt il figurera comme équipement de série sur la plupart des machines, sauf peut-être sur la moto ultra simple qui, pour être vendue à un prix assez bas, ne comporte pas non plus de boîte de vitesse. Le seul obstacle à la diffusion d'un équipement électrique complet analogue à celui des voitures (exception faite d'un démarreur), c'est le prix relativement élevé ; mais l'industrie moderne nous a habitués à voir livrer à un prix de plus en plus bas des accessoires réservés à l'origine aux machines de luxe. Dans l'équipement électrique, la partie la plus délicate c'est la batterie d'accumulateurs. Nous croyons d'ailleurs que la batterie alcaline est celle qui conviendrait le mieux. Sur une voiture, l'obstacle à son adoption c'est qu'elle convient mal au démarreur, mais pour l'éclairage elle est parfaite. Elle n'est pas délicate, elle est beaucoup plus durable, elle ne laisse pas suinter un liquide acidulé.

Où placer l'accumulateur ? Une batterie est une personne délicate qui, bien soignée, peut durer longtemps, surtout quand elle n'est employée que pour l'éclairage.

Mais elle redoute les chocs, les vibrations, la chaleur, le froid. Et il faut lui trouver une place où elle soit à l'abri de tous ces éléments destructeurs... De plus, elle a besoin de soins périodiques (vérification de l'électrolyte, addition d'eau distillée, nettoyage des bornes, etc.) et il faut donc qu'elle soit accessible.

Nous ne pouvons la loger sur le côté du porte-bagage où elle serait exposée à des vibrations, ni sur la fourche avant pour la même raison (elle est d'ailleurs lourde et gênerait la direction). Sur le tube qui va du moteur à la direction, ou sur le tube de soutien du réservoir, elle serait suffisamment à l'abri des chocs, mais trop rapprochée du tube d'échappement. De plus, elle pourrait masquer le moteur et gêner le refroidissement. Il semble donc qu'une seule place soit possible : sur le tube de selle, et c'est là qu'elle est montée le plus souvent.

Encore faut-il que nous ayons une machine où cet emplacement ne soit pas déjà occupé par un réservoir d'huile. Avec nos machines modernes, si compactes, on constate donc qu'il

est extrêmement difficile de trouver une place commode pour une batterie au plomb. Nous ne pouvons, bien entendu, recourir à la solution employée quand nous avons l'allumage par accus et bobines, c'est-à-dire loger la batterie dans le réservoir. Qui de nous ne se rappelle les réservoirs fermés et vert-de-grisés

Avec les batteries alcalines, malheureusement de prix assez élevé, il nous semble au contraire que le réservoir serait tout indiqué pour recevoir la batterie qui serait ainsi parfaitement protégée contre les chocs, la pluie et la poussière, qui de plus pourrait être réunie au tableau de bord par des canalisations très courtes. Si l'électrolyte était projeté hors du bac, il serait sans effet sur la tôle du réservoir. Le seul reproche qu'on pourrait adresser à cet emplacement, c'est que la batterie qui est assez lourde viendrait ajouter du poids là où nous n'en avons guère besoin ; mais cela n'est vraiment important que pour une machine très rapide.

Batterie ferro-nickel, logée dans le réservoir nous apparaît donc comme la meilleure solution d'un problème délicat.

La moto coloniale

La moto est employée aux colonies mais pas autant qu'elle le mérite. Elle permet de passer par des chemins qu'une automobile ne pourrait affronter et de se tirer, grâce à sa légèreté relative, de situations qui pour un véhicule plus lourd seraient désespérées. D'ailleurs, aux colonies, les conditions ne sont pas toujours aussi mauvaises que notre imagination nous les représente. Toutes ne possèdent peut-être pas un réseau routier très développé, mais il y a cependant quelques routes qui permettent un usage facile de la moto.

La moto a pour elle aussi sa faible consommation d'essence et cela compte dans des pays où l'essence, grevée de lourds frais de transport, est très coûteuse.

La moto coloniale doit elle différer beaucoup du type Européen ? Il n'y a, semble-t-il, besoin que de modifications de détail. Qu'on songe aux tours du monde, aux traversées sahariennes, ou même tout simplement à la démonstration de Satory. Si les sidecars ont été étudiés pour des destinations diverses, les motos n'ont jamais différé beaucoup des machines de série et bien souvent tel détail qu'on note sur une machine coloniale ne serait pas moins utile en Europe. En tous cas

SOMMAIRE

N^o 250

Samedi 24 Décembre 1927

Par-ci, par-là	898
Les Six Jours d'Hiver...	899
Le Concours d'Eclairage.	899
Roses de Noël (<i>fantaisie</i>)..	900
Les Conducteurs qui vont vite.	903
Un Bicylindre, 2 temps..	904
La Construction d'une moto.	910
Le Salon de Bruxelles...	913
Les Clubs.....	915
Le 2 ^e Rallye militaire....	916
Mon petit doigt	917
Courrier de la Semaine..	918

moteur, transmission, cadre et pneus ont été les mêmes. Il semble cependant qu'il soit utile d'avoir un cadre tel qu'un espace suffisant reste entre sa partie la plus basse et le sol.

On craint à tort que le refroidissement par air soit insuffisant aux colonies, mais il est prouvé qu'un moteur moderne à air bien refroidi donne des résultats supérieurs à un moteur à eau ; souvent, l'eau de celui-ci est portée à l'ébullition et il n'est pas toujours aisé de trouver de l'eau pour remplacer celle qui s'est évaporée. Au contraire, pour un moteur à air dont la température de fonctionnement peut être sans inconvénient beaucoup plus élevée, la différence de la température ambiante a une répercussion beaucoup moins sensible. Dans les pays sablonneux, il faudra veiller à ce que le sable ne puisse pénétrer dans le moteur et les épurateurs de poussière doivent être considérés comme indispensables, surtout pour les deux temps. Mais pour ces derniers, le filtre à air devra être de très grandes dimensions pour éviter toute dépression exagérée en amont du carburateur. De toute manière, il faut vidanger l'huile fréquemment.

On laissera, entre les pneus et les garde-boue, un grand espace. Les réservoirs, d'essence et d'huile, seront de très grandes dimensions et extrêmement solides, en cuivre de préférence. La moto coloniale n'a nullement besoin d'avoir une grosse cylindrée et bien souvent, au contraire, une machine relativement légère permettra de se tirer plus aisément d'affaire. Il y a des 175 qui donnent toute satisfaction pour l'usage colonial. La vitesse est tout à fait secondaire et il vaut mieux

avoir un taux de compression peu élevé et un moteur très souple. Mais dans l'ensemble, la moto coloniale ne diffère pas beaucoup de la moto européenne et un petit nombre de modifications suffiront à l'adapter à cet usage particulier.

Le miracle de l'équilibre

N'est-il pas merveilleux, à première vue, qu'un véhicule à deux roues se tienne automatiquement en équilibre, sans l'intervention de gyroscopes ou d'autres systèmes stabilisateurs. Et pourtant, quand nous sommes à moto, nous avons l'impression d'une stabilité parfaite. Si nous lâchons le guidon sur une bonne route, il nous semble que d'elle-même, la machine s'équilibre et suive presque instinctivement la route. Nous avons même connu quelques motocyclistes qui n'avaient jamais fait de bicyclette et qui, en quelques minutes, arrivaient à se tenir en moto. La moto donne une toute autre impression de sécurité que la bicyclette, et beaucoup d'entre nous, accoutumés à la moto, nous sentons mal à l'aise quand nous enfourchons une bicyclette. Il y a donc quelque lieu d'être surpris

si nous considérons que l'équilibre de la machine n'est pas automatique mais que nous l'assurons par d'imperceptibles mouvements de notre corps ou d'insensibles coups de guidon. Nous verrons, néanmoins, qu'en donnant à la direction une certaine chasse, la machine a tendance à reprendre d'elle-même sa position d'équilibre.

VEUILLEZ NOTER :

A PARTIR DU 1^{er} JANVIER
1928 LES BUREAUX DE

MOTO REVUE

seront transférés au

51, Rue Vivienne

(à 20 m. du Boulevard Montmartre)



Sur le talus du fort de Montrouge, Erard sur sa 350 cmc. René Gillet, prouve que l'industrie française lutte de pair avec la construction d'outre-Manche.

Par-ci... Par là...

Est-il permis d'être aussi insouciant ?

Deux fois, nous recevons d'un lecteur une lettre sans adresse et à signature illisible ; pauvre lecteur, il pourrait longtemps attendre sa réponse s'il s'adressait à d'autres qu'à *Moto Revue* :

Paris, le 12-12-27.

Monseigneur,

Je vous renouvelle ma lettre restée sans réponse et profite de votre consigne pour avoir la chance d'être renseigné rapidement. Je voudrais connaître la description détaillée du moteur Flat-twin 3 HP, modèle Indian, l'année de fabrication, régime du moteur, etc., etc...

Dans l'attente d'une petite réponse, recevez Monsieur, l'assurance de mon profond respect.

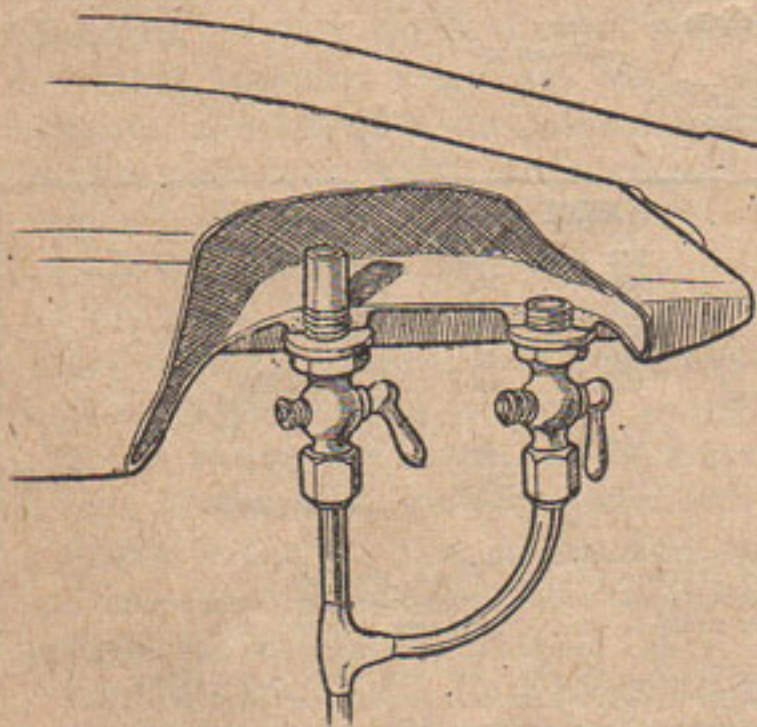
Signé : Illisible.

P. S. — Ci-joint, un timbre pour la réponse.

Et les deux timbres envoyés pour la réponse sont entrés loyalement dans notre caisse. En tout cas, cher lecteur, insouciant le flat-twin en question, n'existe pas, mais vous devez confondre avec l'Harley, qui a eu quelque chose de semblable.

Pourquoi les constructeurs ?

Les usagers de la moto sont souvent plus malins que les constructeurs et voilà pourquoi nous serions heureux que ces derniers adoptassent une combinaison du genre de celle que notre secrétaire adopte. Ayant eu la verte panne d'essence, par nonchalance ou faute de... mémoire, il lui est venu à l'idée de monter un double robinet d'essence, ou plutôt d'utiliser les deux robinets actuels, mais dans un autre sens. L'un des robinets, au lieu d'être soudé directement sur la tôle du réservoir, pénétrerait un centimètre environ à l'intérieur. L'autre, celui de secours,



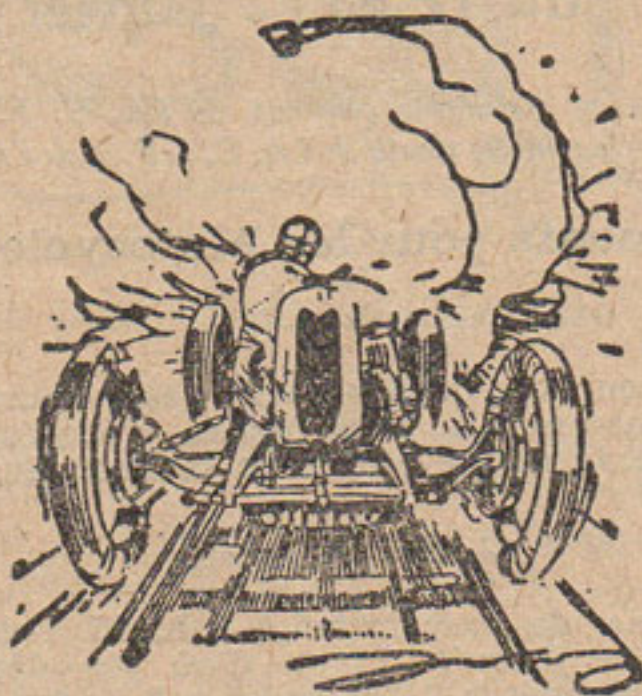
serait le robinet actuel. Et lorsque l'essence arrêterait son débit par le numéro 1, il resterait encore suffisamment d'essence pour gagner la pompe-sauveteur, en ouvrant le robinet numéro 2. Et, de cette façon, les constructeurs n'auraient pas à se tracasser par l'emploi de réservoirs à cloisonnement, toujours désastreux par les mélanges intempestifs d'une rupture des soudures. Les constructeurs n'ont qu'à voler l'idée à *Moto Revue* qui en sera satisfait.

Le 14 décembre, les Motoristes...

Ont émis des vœux : celui de « motoriste » dont nous parlons ailleurs ; la création d'un Conseil National Economique ; l'étude d'un contrat d'assurances plus moderne ; une organisation nationale de dépannage ; des conditions justes de suspension ou retrait de permis de conduire.

Motoriste — Automobiliste — Motocycliste

Précisons, faisons un peu de grammaire : l'Académie, pas la grande, celle du quai Voltaire, mais celle qui, s'occupe de nos



intérêts commerciaux, le Syndicat des Agents d'Automobiles a décidé un petit changement linguistique ; nous lui emboîtons résolument le pas, car il a raison. Donc quand vous parlerez d'un type conduisant une automobile, dites : c'est un automobiliste. Quand vous parlez d'un charmant garçon qui pilote une moto, appelez-le : motocycliste. Mais lorsque vous désignez un individu qui fait profession de travailler dans l'une ou l'autre industrie, qu'il soit agent, garagiste, réparateur, etc... eh bien ! appelez-le maintenant *Motoriste*, c'est la loi actuelle.

Mais, au fait, pourquoi le communiqué qui nous annonce cette sensationnelle nouvelle porte-t-il toujours l'en-tête : Agents d'automobiles ?

Bonne année, Joyeux Noël !

De même que chaque année, la Pipe L.M.B. se rappelle à votre bon souvenir. Voici venir l'époque des cadeaux ; dans la fièvre des affaires, vous n'avez peut-être pas encore pensé à ces dates traditionnelles de Noël et du Nouvel An.

Monsieur guette cette occasion pour vérifier si vous avez toujours pour lui l'attention à laquelle vous l'avez habitué.

Madame qui partage son goût sera flattée de recevoir tel bibelot ou fume-cigarettes de matière rare et d'une délicate fantaisie, dont toute la valeur artistique ressortira par la grâce de son geste.

Pris de court, vous n'auriez pas le temps de songer à ce que vous pouvez offrir et un cadeau improvisé crée moins de joie et parfois de la désillusion.

Nous avons réuni à votre intention quantité d'articles de luxe, et nous vous présentons ici quelques-uns de nos nouveaux modèles, dont le fini et l'originalité ne manquent pas de vous séduire.

Rappelez-vous que rien ne fait plus plaisir à un amateur qu'une bonne pipe L. M. B. ; de qualité parfaite, c'est la pipe des gens de goût.

Hâtez-vous de nous passer votre commande, faites-nous réserver l'article de votre choix. Comme par le passé, nous exécuterons vos ordres scrupuleusement et avec grand soin.

Si vous avez égaré notre Album général illustré, nous nous ferons un plaisir de vous l'adresser gratuitement sur votre demande.

PIPES. L. M. B.

17, rue de Bucy, Paris.

N'oubliez pas que le porte-plume réservoir GOLD STARRY ne vous causera jamais aucun ennui. Demandez à GOLD STARRY, 63, faubourg Poissonnière, son catalogue très complet en vous recommandant de *Moto Revue* pour être servi immédiatement.

On le voit partout

Nous sommes heureux de voir que nos lecteurs ont employé le timbre *Moto Revue* avec une telle ardeur. Faites cette facile propagande : c'est votre intérêt d'attirer l'attention sur la moto et par une campagne, intense et variée, forcer les préventions de tant de rétrogrades à s'annihiler !

Dans un mois au plus tard

Nous avons annoncé l'apparition d'un filtre à trois combinaisons : filtre à essence, filtre à huile, filtre à air.

Ce fut une véritable révélation, mais hélas ! si les premiers essais furent splendides, il n'en fut pas de même de la réalisation. Pour répondre aux désirs de la clientèle, Protex, créateur du nouveau filtre, a voulu s'assurer l'irréprochabilité dès l'apparition dans notre monde motocycliste. La conception de l'appareil, qu'il soit destiné au carburateur, au réservoir d'essence, au réservoir d'huile, se devait d'être d'un prix absolument modeste, d'une qualité de matière parfaite et surtout très coquet. Ça été le plus gros tracassé du constructeur en ce qui concerne le filtre à air. Les critiques avisées et souvent « aigres » de notre secrétaire ont été écoutées : Protex a enfin réussi le tour de force. Actuellement, le filtre Protex pour motos est aux essais ; il est étudié à fond sur des motos 500 et 175 bien connues : aucun reproche à ce jour... Et voilà pourquoi, après un bon essai de quelques 30.000 kilomètres, et d'ici un petit mois, les filtres Protex verront le jour sur nos machines.

La nouvelle Koehler-Escoffier

Nos articles sur les nouveaux modèles de Koehler-Escoffier nous valent un tel flot de demandes de renseignements que nous serions heureux que nos lecteurs se rappellent que l'agent parisien et exclusif de la célèbre marque est M. Paul Béalé, avenue des Ternes, 100, Paris.

On en parle à mots couverts !

La région parisienne va avoir sa piste motocycliste, en bois, de 300 mètres de développement, avec belles lignes droites, à Gonesse ; elle appartient (on l'a deviné !) au M. C. Saint-Denis qui éclate de vie sportive ; nos félicitations !

Et ce n'en est pas plus mal

M. Tardieu, annonce que dorénavant, nos plaques d'identité pourront indifféremment être, peintes sur une ou deux lignes, à la condition que la lettre et le n° de série soient sur la ligne inférieure. De plus les deux lignes seront séparées l'une de l'autre par un trait continu s'étendant sous tous les chiffres et satisfaisant aux conditions suivantes :

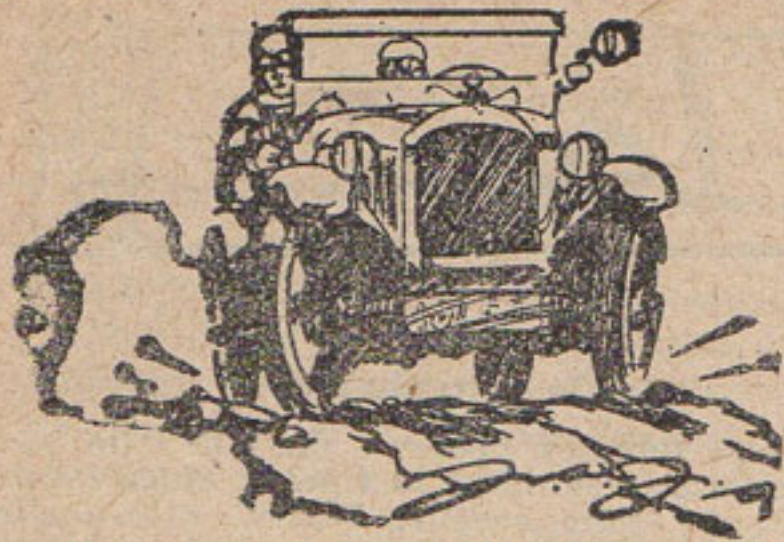
8265

R5

Largeur dans le sens vertical : 6 m/m.
Espace libre entre le trait et les chiffres ou lettres : 9 mm.

Les dimensions de la plaque seront, dans le second cas, déterminées par la condition de laisser, entre les chiffres ou lettres et le bord de la plaque, un espace libre d'au moins 9 millimètres pour les bords supérieurs et inférieur et 15 millimètres pour les bords latéraux.

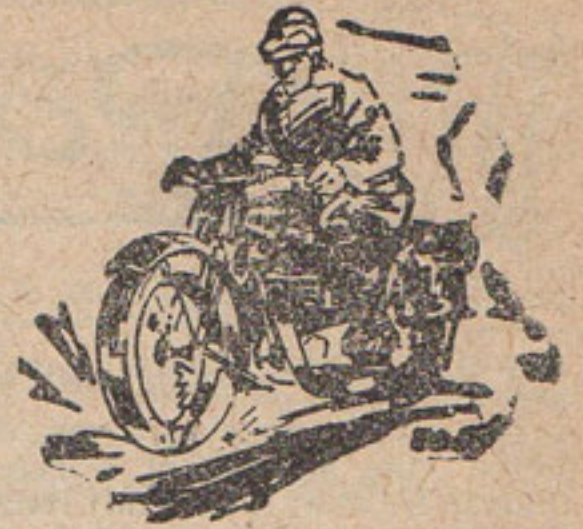
NOS ORGANISATIONS



Les 6 jours d'hiver

du 17 au 22 Janvier 1928.

Organisés sous les règlements généraux de l'A. C. F. et de l'U. M. F. et sous le contrôle sportif de l'A. C. I. F. et de l'A. M. C. F.



Les Règlements pour les Motocyclettes et les Voitures

Dans notre dernier numéro, nous avons publié les règlements complets de notre épreuve.

Les concurrents qui, l'an dernier, ont fait cette épreuve, ont pu voir que nous n'avions fait aucun changement, puisque en janvier 1927 nos règlements avaient donné entière satisfaction.

Le seul changement qui ait été apporté est la suppression de la RN 2 qui est devenue vraiment par trop mauvaise, et bifurcation sur Senlis.

A part cela, les étapes sont restées identiquement les mêmes, les moyennes sont les mêmes, les horaires sont les mêmes, et nous ajoutons, que nous nous attendons à avoir les mêmes concurrents que l'an dernier, auxquels nous ajouterons, c'est certain, quelques marques de création récente, ainsi que de nombreux amateurs, que nous qualifierons d'« indépendants », car ils feront cette épreuve à leurs frais.

Nous rappelons, en effet, qu'une épreuve comme les « 6 Jours d'Hiver », est l'épreuve de grande envergure qui coûte la moins cher, et qui doit permettre à un « jeune » désireux de se créer une référence sportive d'arriver à son but, avec le minimum de frais.

Il est notamment indiscutable qu'une référence dans nos 6 Jours d'Hiver, est toujours prise en considération par les intéressés, et ne supporte aucune critique à ce sujet.

Les droits d'engagement pour les maisons sont restés les mêmes : 100 fr., — jusqu'à la fin du mois, et 50 fr. — pour les indépendants.

Tout comme l'an dernier, *Moto Revue*, prendra une assurance, dont elle fera bénéficier les concurrents qui désireront cette assurance.

Celle-ci est imposée, en effet, par les Pouvoirs publics et doit comprendre au minimum 200.000 fr., sans que la garantie limite la responsabilité du concurrent.

Les conditions que nous allons vraisemblablement obtenir ne dépasseront pas 150 fr., par concurrent.

Pesage. — Les opérations de pesage et de plombage des véhicules se feront la veille de l'épreuve, en un endroit que nous fixerons par la suite.

Parc fermé. — Le parc fermé se trouvera, cette année-ci, 161, route de la Révolte, à Levallois, où la formidable Société de « Paris-Auto-Garages » a bien voulu nous accorder l'hospitalité.

C'est donc de là que tous les matins, partiront les concurrents, et c'est là également que tous les soirs à leur retour, ils iront garer leurs véhicules.

Quelques horaires

Mardi, 17 janvier, groupe bleu :

Départ de Bezons à 7 h. 30 et retour vers 14 heures.

Groupe rouge

Départ à 7 h. 30 et 8 h. 30, retour à Bezons vers 14 heures.

Mercredi 18 janvier

Départ du parc fermé 6 et 7 heures. Marche encadrée, précédée par les agents motocyclistes de la Préfecture jusqu'à Pierrefitte d'où les départs seront donnés à 7 et à 8 heures, selon les catégories.

Les retours se feront au Bourget de 14 h. 30

à 15 heures, d'où à nouveau les concurrents retourneront au parc fermé, précédés par les agents motocyclistes de la Préfecture.

Jeudi 19 janvier

Départ du parc fermé à 5 h. 45. Colonne encadrée jusqu'à Livry d'où les départs seront donnés à 7 heures et à 8 heures.

Retour au Bourget à 14 h. 30 et à 15 heures.

Vendredi 20 janvier

Départ du parc fermé à 10 heures. Colonne encadrée jusqu'à la Porte de l'Oranger à

Six Jours d'Hiver

Parmi les engagés aux Six Jours d'Hiver nous signalerons l'actif William que nos lecteurs connaissent tant par ses prouesses aux Paris-les Pyrénées, à la Coupe de l'Armistice, que par son activité prodigieuse au M.-C. de Saint-Denis. Après avoir hardiment conduit sa Terrot à la victoire en maintes épreuves, William veut prouver qu'il est capable de s'imposer avec n'importe quelle des marques qu'il représente et a décidé, cette fois, de vaincre aux Six Jours sur une Monet et Goyon 500, culbuteurs : la marque maconnaise a un rude pilote et peut avoir confiance en son adresse et sa résistance.

Les itinéraires ;

Les moyennes ;

Les contrôles horaires.

MOTOS		CYCLOCARS	
175 cmc.	32	350 Cmc	32
250 "	35	500 "	35
350 "	38	750 "	38
500 "	42	1100 "	42
750 "	45		
1000 "	45		
SIDE CARS		VOITURES	
350 cmc	32	350 Cmc	32
600 "	38	500 "	38
1000 "	42	750 "	38
		1100 "	42
		au dessus 45	

CONTRÔLES HORAIRES :
 1^{ere} étape: - Bezons, Rouen, Bezons
 2^{eme} étape: - Pierrefitte-Compiègne, Le Bourget
 3^{eme} étape: - Livry, Soissons, Le Bourget
 4^{eme} étape: - Versailles, La Porte Bernard, Versailles
 5^{eme} étape: - Versailles, Orléans, Versailles
 6^{eme} étape: - St Germain, Dreux, Versailles

Versailles, d'où les départs seront donnés de 10 h. 20 à 11 h. 30.
 Retour à Versailles de 19 h. 50 à 20 h. 20.

Samedi 21 janvier

Départ du parc fermé à 6 heures et à 7 heures.

Départ de la Porte de l'Orangerie à Versailles, à 7 heures et à 8 heures.

Retour à Versailles de 14 h. 30 à 15 h. 30.

Dimanche 22 janvier

Départ du parc fermé à 6 heures et à 8 heures. Colonne encadrée jusqu'à la sortie de Saint-Germain.

Départ de Saint-Germain à 7 heures et à 9 heures.

Retour à Versailles à 14 heures. Porte Maillot à 15 h. 30 environ.

Engagements. — Nous rappelons que ceux-ci devront nous parvenir avant le 31 décembre prochain. Passé ce délai, et jusqu'au 10 janvier, ils seront à droits doubles.

Le Concours d'éclairage

Le n° 1 du Concours d'éclairage est, avons-nous dit précédemment, *Duten* dont un essai du nouvel éclairage a paru dans *Moto Revue*.

Le n° 2 vient d'arriver : La Société *Roto-Phare* envoie son engagement.

L'un et l'autre concurrent sont de nouveaux venus à la moto. Il est curieux de constater que les deux premiers engagés sont précisément les derniers venus sur le marché. Ça va chauffer et... éclairer notre route.

Les règlements ont paru in-extenso dans notre numéro précédent : les engagements nous arrivent serrés au moment de la mise sous presse. Nous faisons appel aux motocyclistes bénévoles pour prendre le rôle de commissaires, le 9 janvier, de 8 heures à 10 heures. Le concours aura lieu dans la route des lacs à Bagatelle (Bois de Boulogne) mise gracieusement à notre disposition par le conservateur du Bois. Nous donnerons tous détails dans le prochain numéro.

ROSES de Noël

Noël ! Noël ! Chantons tous Noël, vieille fête essentiellement française

Seul devant sa 350 de grande marque, encore toute flambant neuve, Jean Dorval se frotta les mains de satisfaction.

C'est qu'il était vraiment sportif — bien que plus tout à fait jeune, pas encore vieux, à cette époque indécise de la vie où les jeunes femmes vous regardent plus longuement et se demandent : « quel âge a-t-il ? » Il était sportif dans l'âme. Il l'avait toujours été ; il le restait. Et la perspective de faire une randonnée sur cette magnifique machine, souple, fine et nerveuse comme un cheval de race, l'enchantait.

Et puis il faisait si beau, ce vingt-quatre décembre de l'an 19.. Jean songeait avec un sourire que quelqu'un, là-haut, bien sûr, devait dérégler les saisons, comme il avait vu un jour un mécano malhabile, torturant un cyclecar, monter la magnéto 1-2-3-4 au lieu de 1-3-4-2. L'été et l'automne s'étaient achevés sans qu'on les distinguât l'un de l'autre, et voici que l'hiver avait des grâces de printemps. Il faisait frais, mais non pas froid ; juste assez pour faire apprécier la combinaison fourrée, le serre-tête bien clos, les gants épais et les molletières solides. Devant le motocycliste, tout équipé, tout prêt, et qui déjà, le dernier coup d'œil donné, tenait ses poignées pour le départ, la place de la gare de la petite ville s'étendait, finement givrée, avec ses hauts platanes dont les branches ténues hachuraient le ciel pâle, et cette brume exquise qui, dans la vallée de la Saône, voile les choses, sitôt passée la portée de la main. Là-bas, à dix mètres, le bâtiment grisâtre du P.-L.-M. engouffrait comme un cacuum des êtres indécis, engoncés dans des lainages sombres. Par instants, des femmes qui passaient, avec un léger balancement des hanches, mettaient dans ce joli paysage la tache claire du chapeau, de la fourrure, et des bas.

« Oh ! Hélène !... »

Comme il la reconnaissait bien, à cette distance, et depuis tantôt douze ans qu'il ne l'avait pas revue, son amie ! Cependant il distinguait à peine le point brillant des yeux, la fine blessure rouge des lèvres. C'est à son pas, à l'harmonie unique de son corps, que, même emmitoufflée, il l'avait reconnue.

Alors, vraiment très ému, il lâcha les poignées de la moto, s'adossa au chambranle de la porte, et, les tempes soudain battantes, songea.

Irait-il vers elle ? Ils s'étaient aimés autrefois. Si Jean était resté célibataire, n'était-ce pas à cause de cette femme dont il apercevait mieux maintenant le manteau bleu paré de fourrure ? En tout cas, il avait l'impression d'avoir trouvé avec elle toutes celles à qui, depuis, il avait donné, en ses heures mauvaises, l'illusion d'un sentiment. Certes, Jean Dorval était, plutôt qu'un tendre, un actif. Mais jusqu'à quel point ne s'était-il pas jeté dans le sport, dans l'action, n'avait-il pas goûté leurs âpres, leurs saines joies, pour se guérir, se sauver d'une tristesse qui le diminuait à ses propres yeux ? Hélène Tellier ! Sitôt qu'il avait eu prononcé mentalement son nom, des souvenirs étaient montés en foule, dans la lumière, comme des abeilles dérangées. Promenades faites ensemble, baisers, sur le bout des doigts d'abord, puis plus haut, — et plus lents ; soirs languides où l'on avait beaucoup de mal à être à peu près raisonnables ; enfin — dernière image de l'album — le refus en coup de fouet, le refus net, irrévocable, de M. Tellier au jeune homme insuffisamment riche, et son amie pleurant sur l'épaule

de Jean et lui disant adieu dans un baiser qui n'avait aucune raison de s'achever...

« Bonjour, Hélène ! »

Elle sursauta :

« Oh ! vous ! »

— Je ne vous fais pas peur ?

— Mon ami ! dit-elle simplement en lui tendant la main.

— Vous allez monter dans ces boîtes malpropre ?

— Et vous sur cet engin bruyant ?

— Oh ! engin bruyant ! Voilà un adjectif et un nom dont vous me demanderez pardon tout à l'heure.

— Je vous en demanderai pardon ? Et pourquoi ?

— Parce qu'ils sont faux. Et parce que je vous emmène, afin de vous le démontrer.

— Comme cela, sans savoir où je vais ?

— Mais vous allez me le dire, parbleu. Et à moins que ce ne soit en Angleterre..

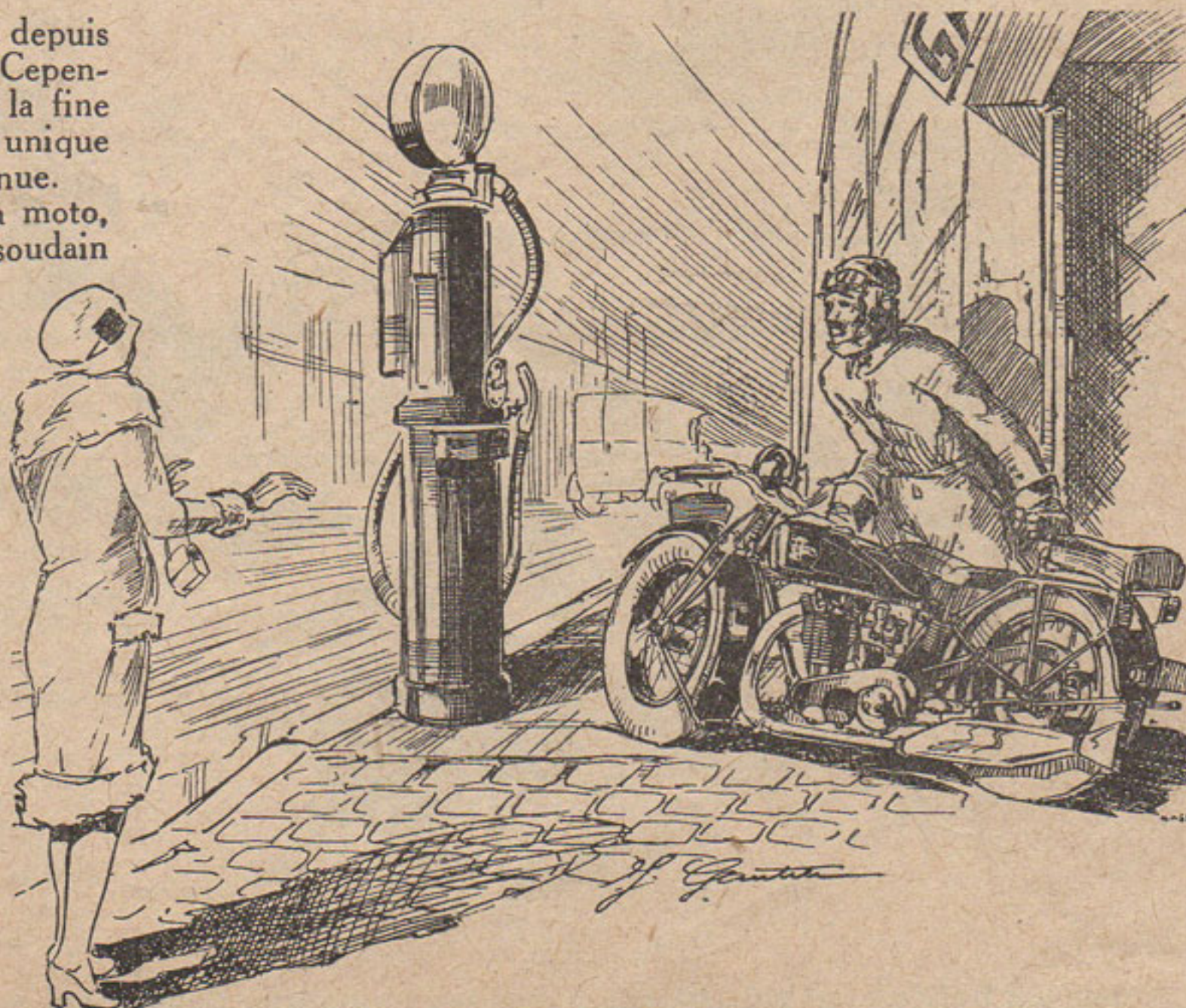
— Oh ! ce n'est qu'à Grenoble. Ne le saviez-vous pas ?

— Non, Hélène. Je n'ai jamais rien su de vous, rien voulu savoir. Eh bien donc, à moins que cela ne déplaie à votre mari...

— Je suis seule, dit-elle gravement. Mes parents eux-mêmes sont morts. Et vous, Jean ?

— Je suis seul aussi... »

Il y eut un silence, pendant lequel il parut à Jean que des aiguilles d'horloge tournaient de droite à gauche, et que le temps faisait de la marche arrière.



Oh Hélène !... Comme il la reconnaissait bien...

« Oh . mon train qui siffle
 — Bah ! laissez-le donc faire !
 — Mais où allez-vous me mettre ?
 — Sur le tan, parbleu.
 — On peut voyager là-dessus ?
 — Quelle idée ! Vous me faites penser à ces maires arriérés dont s'amuse *Moto Revue*.
 — Eh bien, en voilà un compliment !
 — Mais aussi vous le méritez, chère incrédule.
 — Je serai glacée.
 — Non. D'abord voyez ce soleil splendide. Ensuite je vais vous donner mon manteau neuf, qui est très chaud, et je prendrai ma vieille combinaison, qui me protégera suffisamment. Oui, il sera un peu large évidemment, mais vous n'en serez que mieux, cela fera matelas d'air et vos vêtements ne seront pas froissés ; et puis vous aurez l'air du père Noël, ce qui sera délicieux. Troisièmement, si nous avons froid, nous nous arrêterons pour boire des tasses de café. Vous aimez toujours le café ?
 — Et vous, vous habitez toujours là ? »

Doucement, il l'emmenait avec lui jusqu'à son petit garage, très propre, où, dans un placard de bois blanc, il rangeait ses effets de sport. Et là, riant et causant, il la fit équiper, l'aidant lui-même, avec des gestes de caresse.

« Vous êtes toujours dans le commerce ?
 — Oui, Hélène. Mais à mon compte.
 — Et... vous faites de bonnes affaires ?
 — Bonnes, répondit-il simplement, avec un secret orgueil. Ils eurent la même pensée. Pour s'en délivrer, Hélène dit en riant :

« Faudra-t-il que je vous tiennne par les épaules ?
 — Non. Cela vous aurait donc bien ennuyée si ç'avait été ?
 demanda-t-il avec une brusque lumière dans les yeux.
 Elle ne répondit pas. Déjà il tenait les manettes. Au coup de kick, le moteur docile ronfla. Sur les ballons, au ralenti, on passa les faubourgs, — doucement, avec une impression d'être en barque, à l'heure de la marée, un jour calme ; puis, entre les



Et là, riant et causant, il la fit équiper, l'aidant lui-même avec des gestes de caresse.

platanes séculaires, la R. N. 6 allongea son magnifique ruban de solidité.

« Voyez-vous, dit Jean, j'ai eu des bagnoles. Mais pour faire du sport il n'y a que ça ! »

Il s'inquiéta :

« Avez-vous froid ? »

— Du tout, répondit-elle, charmée. A quelle allure allons-nous ?

— Soixante.

— C'est votre maximum ? »

Il ouvrit les gaz et la machine bondit.

« Voici du soixante-dix » dit-il.

Puis, gentiment, il ralentit. Et c'était délicieux, cette course au soleil d'hiver. Le mont Verdun s'approcha, puis ils grimperent Limonest, redescendirent sur Vaise. En ville, joyeux comme des enfants, ils s'arrêtèrent dans un petit café blanc et or sur les quais.

« Vous êtes contente, Hélène ? »

— Oui, mon ami.

— Eh bien repartons »

Et ce furent le pont sur le Rhône, la N. 85, Moirans, Voreppe. Les beaux voyages n'ont pas d'histoire. Neigeux, le casque de Néron s'affirma.

« Conduisez-moi, mon amie.. »

— C'est vrai, nous arrivons. J'habite un peu avant la ville. Ralentissez. Ici, à droite

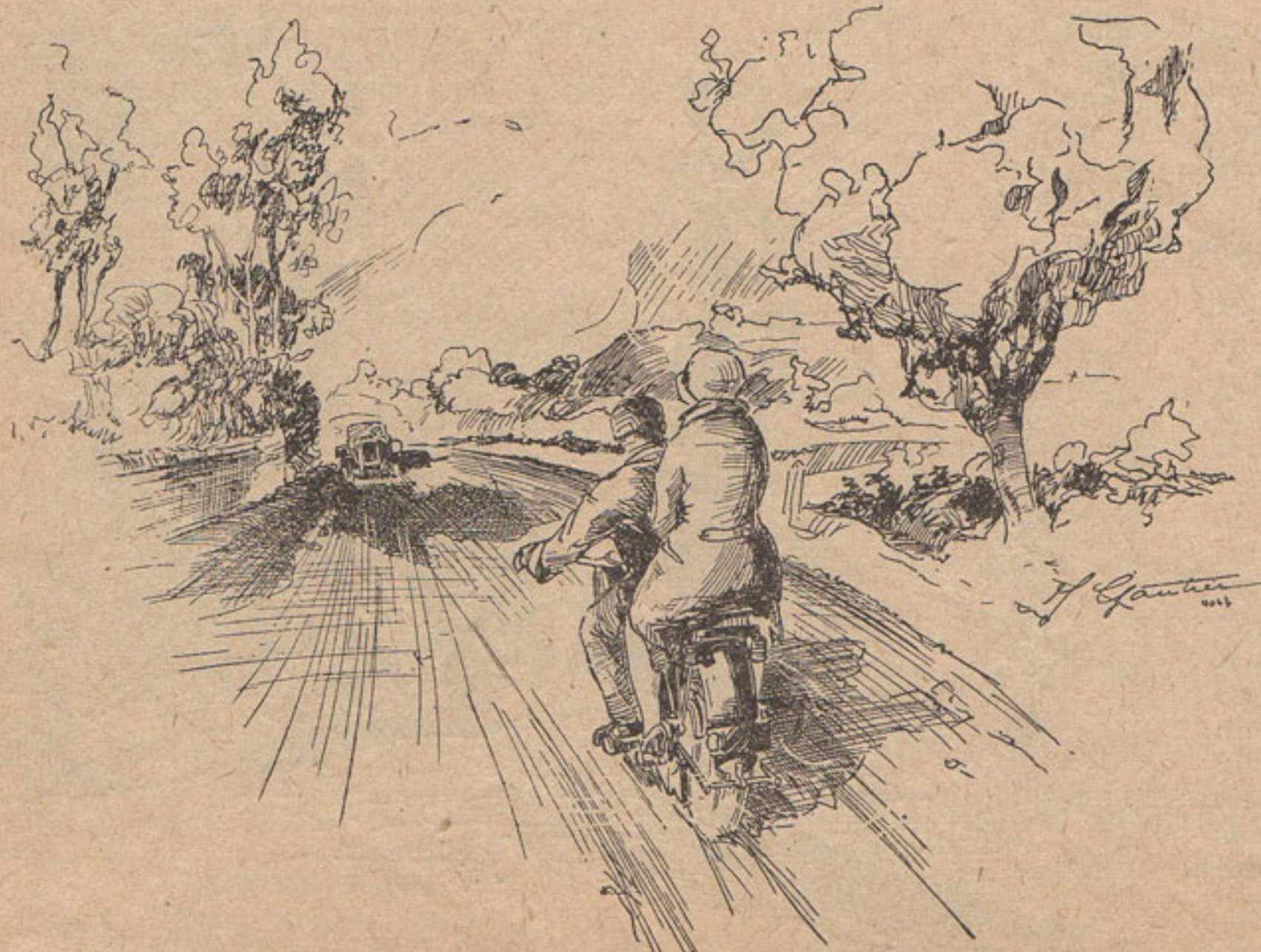
Cent mètres encore. Oh ! Blackie ! Vous allez écraser Blackie !... »

Un beau chien noir s'était élancé en aboyant. D'une brusque secousse, Hélène saisit le bras de Jean. Il sentit le danger, se raidit en silence, freina. Trop tard. La moto fit deux ou trois embardées et dérapa.

Ce fut l'espace d'un éclair. Sans aucun mal, Jean se releva, se précipita vers sa compagne, vit d'un coup d'œil son sourire un peu contraint tandis qu'elle essayait de s'asseoir sur le talus d'herbe givrée :

« Oh, dit-il navré, qu'avez-vous ? »

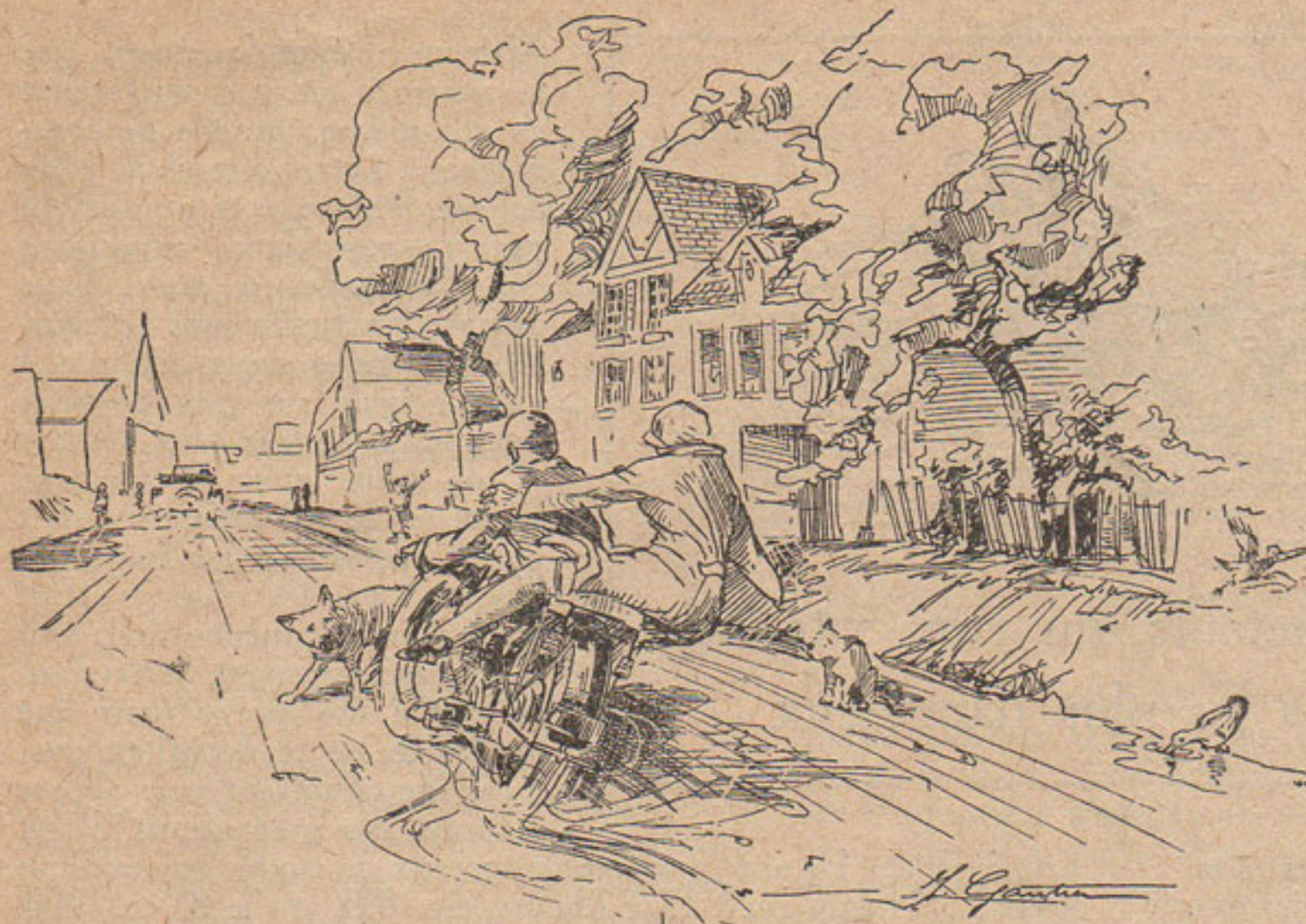
— Rien... ce n'est rien... La cheville me fait mal, voilà tout. Ce doit être une foulure, rien autre.



Sur les ballons au ralenti, on passa les faubourgs doucement avec une impression d'être en barque à l'heure de la marée un jour calme ; la RN 6 allongea son magnifique ruban...



En ville joyeux comme des enfants, ils s'arrêtèrent dans un petit café blanc et or...



Un beau chien noir, s'était élancé en aboyant, Hélène saisit le bras de Jean...

« Qu'allons-nous faire ? reprit-il avec tristesse, lui si calme d'ordinaire, s'affolant un peu de voir son amie blessée, et qui souffrait.

— Mais, dit-elle, en parvenant à sourire tout à fait, allez chercher Brigitte, ma bonne. Voyez, voici la porte. Allez vite, vous ne pouvez rien faire de mieux. Vous me soutiendrez tous les deux, pour que je puisse rentrer »

Déjà la vieille servante, qui avait vu l'accident, accourait. Qu'elle fut jolie, Hélène, un peu pâle encore, lorsque, doucement pas à pas, elle réintégra son logis !

« Là, dit-elle, très calme, malgré la souffrance assez vive qu'elle ressentait, allongez-moi bien sur la chaise-longue. Merci. je suis très bien ainsi. Vous, mon ami, passez au salon, vous manderez le docteur, à tout hasard... Docteur Branche, 4-51. Bien vrai, Jean, vous n'avez rien du tout, pas un « bleu », pas une égratignure ? C'est merveilleux, nous avons une terrible chance. Allez, mon ami ; je vous ferai appeler dans quelques minutes »

Il téléphona, puis s'en fut au jardin. Entre les petites allées bien droites, parmi les branchettes glacées, il erra, un peu désespéré. C'était navrant cet accident de la dernière minute. — Il est vrai qu'il n'était guère grave. — Mais aussi pourquoi Jean avait-il prié son amie de l'accompagner ? — Sans doute, cependant la faute n'était pas à lui, tout au moins la faute dernière. — Oui, mais Hélène pouvait-elle comprendre que ce manque de maîtrise sur ses nerfs aurait une telle conséquence ?

Ainsi se succédaient les pensées de Jean. Et tout au même instant, inconsciente, une grande joie se levait, comme une aurore.

Il chercha longuement des fleurs. Dans la neige fondante, au coin d'un massif, quelques ellébores, des roses de Noël, pointaient leurs feuilles luisantes et leurs corolles dures, aux reflets blancs-verdâtres. Il en cueillit quelques-unes et revint vers son amie. Toujours allongée, mais déjà beaucoup mieux que tout à l'heure, elle le reçut en riant :

« Que vous êtes gentil ! On dirait que vous venez me demander pardon. Et c'est moi...

(il s'était assis sur le tapis, à ses pieds).

.. et c'est moi, Jean, qui dois vous demander pardon. Je suis seule cause de ce qui est arrivé, par mon geste irréfléchi. Je ne sais pas grand'chose en fait de motocyclisme, mais je me rends bien compte de cela tout de même. Et — puis-je vous l'avouer ? — j'ai l'impression qu'avec un conducteur moins expérimenté que vous ne l'êtes, ç'aurait pû être bien autre chose... »

Il protesta, ravi :

« Si, si, Jean. Votre machine n'a pas de mal, au moins ?

— Du tout. Mais vous l'avez appelée engin bruyant.

— Je m'excuse encore. — Oh ! voici déjà que je n'ai plus de mal du tout, vous savez. Tout à l'heure, quand le docteur va venir, il se moquera de moi certainement. — Mais j'y songe... et vous... Quand il va vous voir, que va-t-il penser, que penserait-il s'il vous voyait là, ainsi ? »

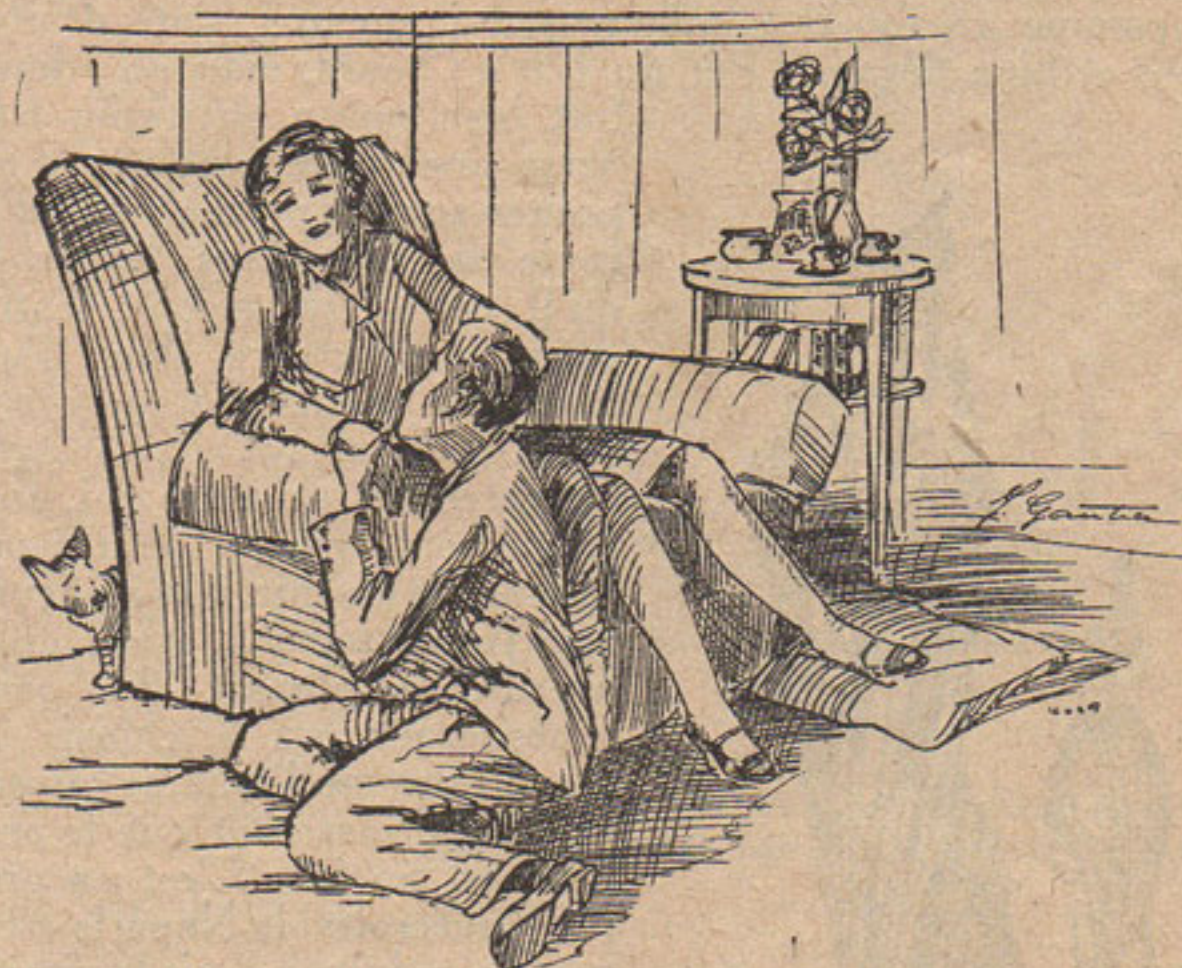
Il avait pris sa main entre les siennes. Elle ne la retira pas.

« Hélène, dit-il lentement et en cherchant un peu ses mots, il me semble... il me semble que tous deux, nous avons commencé à lire ensemble... un roman. Nous nous sommes arrêtés très tôt, dès les premiers chapitres. Mais nous avons mis un signe à la page où nous sommes restés. Et aujourd'hui — car vous ne dites pas non, n'est-ce pas ? — j'ai l'impression que nous allons rouvrir le livre et reprendre, côte à côte, le grand voyage... »

— Songez-vous que nous sommes presque vieux pour être aussi peu raisonnables » dit-elle en s'abandonnant un peu déjà.

Il chercha ses lèvres.

« Tout à l'heure, quand je me promenais dans votre petit parterre, l'âme lourde à la fois de peine et d'espoir, je me disais : « à quoi bon fureter ainsi ? depuis longtemps la dernière fleur est fanée... » Je n'ai pas fait vingt pas et j'ai découvert cela. C'est un vieux dicton de chez moi qu'il est en toute

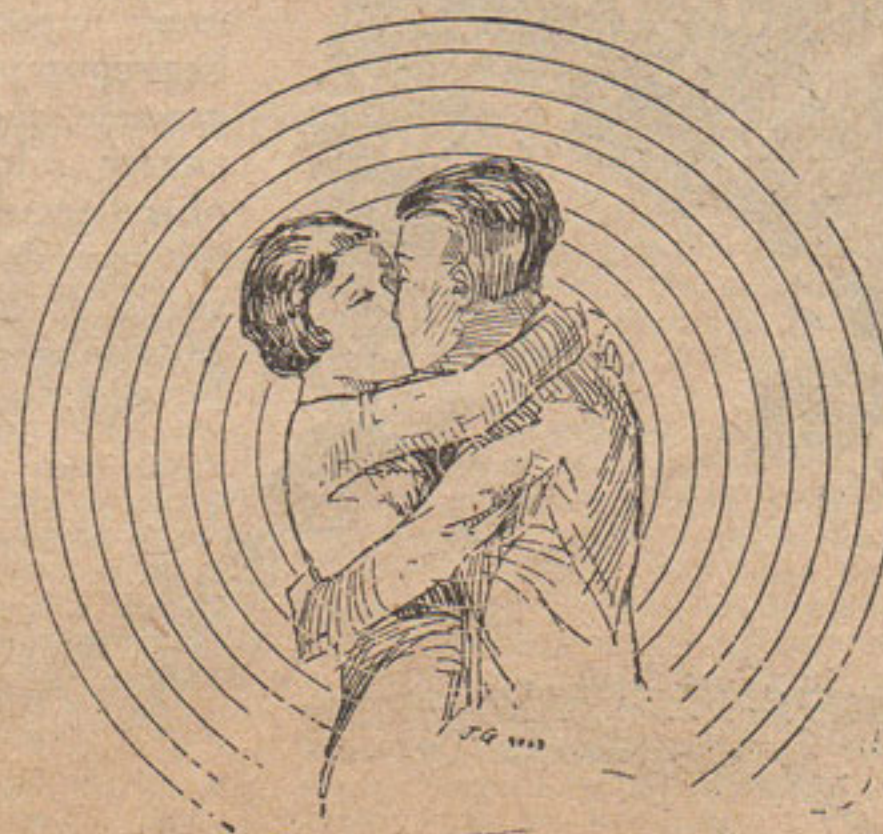


Il s'était assis sur le tapis à ses pieds,...

saison des roses... Vous en souvenez-vous ? Nous avons cueilli celles du printemps, ma chérie... »

Ils sombrèrent, au gré du baiser, dans un nirvâna délicieux. «... cueillons aujourd'hui les roses de Noël ».

G. LIONEL

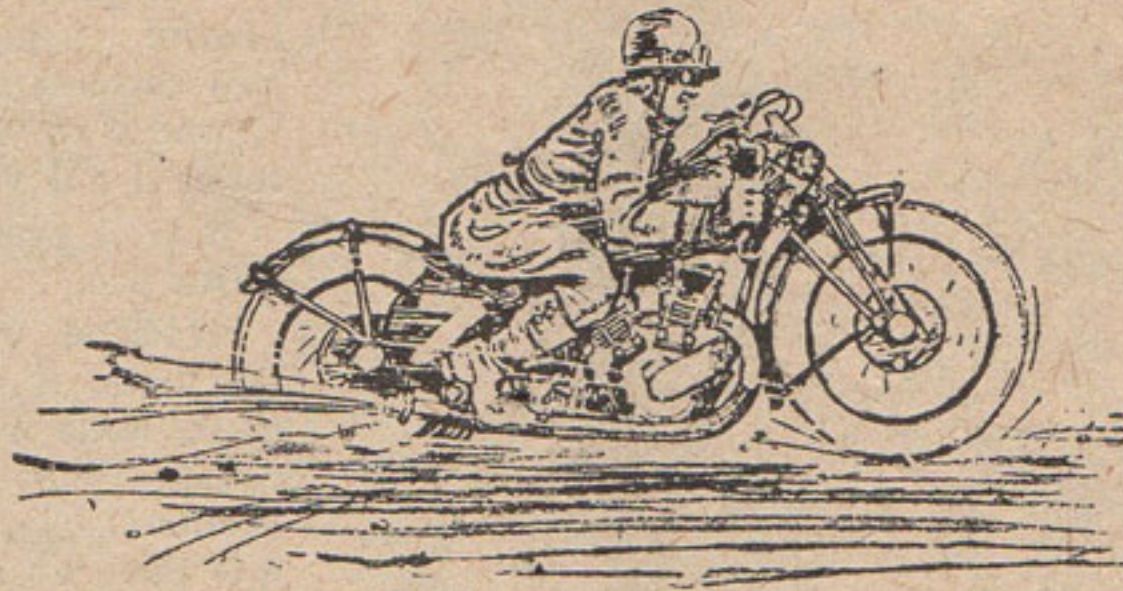


Le premier quart du vingtième siècle est largement dépassé et que de gens pourtant ne sont guère plus modernes que ceux de 1839. Ils riraient sans doute s'ils lisaient les impressions d'un journaliste d'alors qui avait pris le train de Paris-Saint-Germain. Le brave homme s'étonnait d'avoir pu respirer à cette allure vertigineuse et prétendait qu'elle ne pouvait être dépassée, car jamais les organes d'une locomotive ne pourraient résister : (de nos jours sans doute ce même journaliste aurait déclaré que nos moteurs à régimes ultrarapides seraient incapables de fournir un service prolongé). Mais, quelle était donc cette effarante vitesse ? Du quarante

à l'heure tout au plus ! Et pourtant depuis, les gens les plus pusillanimes n'hésitent pas à monter dans des trains bleus, jaunes ou verts, dans des trains flèches-d'or ou d'argent qui vont trois fois plus vite que les bons vieux tortillards de 1840. On admet que les chemins de fer peuvent aller vite. Mais, pourquoi ces mêmes personnes qui se sont accoutumées à la vitesse sur rails ne peuvent-elles admettre la vitesse sur route. On considère comme un fou le conducteur qui, sur une route droite, déserte et bien dégagée, fait du 120 à l'heure, mais on admet

fort bien qu'un charretier traverse une route masquée et ne prend aucune précaution, qu'il roule la nuit sans lanterne, qu'il tienne sa gauche. Entre deux conducteurs dont l'un marche à pleins gaz sur route libre, mais ralentit aux passages dangereux et un autre qui, uniformément, va son petit bonhomme de chemin à 50 à l'heure sans jamais ralentir, sans jamais avertir, la plupart des gens n'hésiteront pas à choisir le second comme l'homme raisonnable et déclareront que le premier est un fou. C'est un préjugé indécrottable. Ne parle-t-on pas de réduire à Paris la vitesse des autos à 20 ou 25 à l'heure sans se rendre compte que c'est le plus sûr moyen de rendre

impossible une circulation déjà difficile, de créer embouteillage sur embouteillage et d'établir une confusion, beaucoup plus dangereuse, capable de causer beaucoup plus d'accidents. Un tel remède est absurde et beaucoup plus dangereux que le mal lui-même.



Les conducteurs qui vont vite ne sont pas les plus dangereux

Affirmons énergiquement que la vitesse n'est pas dangereuse en elle-même, qu'elle ne commence à l'être que si le véhicule se déplace trop rapidement par rapport aux conditions dans lesquelles il roule. Nous disposons actuellement de freins tels que nous nous arrêtons à vitesse égale sur une distance deux ou trois fois plus réduite et de plus, avec le freinage avant, les têtes à queues ne sont plus à redouter ; les freins ne bloquant pas les roues, l'effort imposé au mécanisme de la voiture et aux pneus est bien réduit, et tout a été prévu pour que les freins ne se dérèglent pas, qu'ils ne chauffent pas. Grâce à toutes ces précautions, il est

certainement beaucoup moins dangereux de rouler aujourd'hui à cent à l'heure qu'à 15 à l'heure en 1895, ou à 60 en 1900. Et en général (il y a malheureusement des exceptions), l'homme qui conduit vite est un homme qui conduit sans appréhension, sans nervosité et qui garde son sang-froid. Que d'accidents seraient évités si les gens ne s'affolaient pas. Il est bien rare qu'une issue ne se présente pas pour vous permettre de passer à côté de l'obstacle. La décision, le coup d'œil sont de bien meilleures garanties qu'une allure de limace. Il y a des cas où il faut ralentir franchement et on doit toujours pouvoir s'arrêter dans l'espace que la vue découvre parfaitement. Qu'importe si vous êtes sûr de votre machine et de vos pneus, que vous roulez à 120 sur une belle ligne droite parfaitement dégagée. Mais vous devez être aux aguets et surveiller d'un œil attentif tous les abords de la route. A côté de ce laboureur que vous voyez au loin, il peut y avoir un chien qui se précipitera à votre rencontre. Les vaches qui sont dans le champ voisin peuvent sauter la haie, et nous avons un de nos amis qui a été tué dans un accident de ce genre. Un habitant du Nord, où généralement les vaches sont non seulement gardées, mais conduites avec un licol, sera tenté de ne pas prendre de précautions quand il rencontrera ce dangereux ruminant dans une contrée où il circule presque en liberté. La vitesse n'est dangereuse que par suite de la non-adaptation de la route et des usagers de la route. Il faut d'ailleurs reconnaître que la plupart de nos grandes routes permettent, sinon par leur sol, du moins par leur tracé, des vitesses élevées. Mais dès que votre vision est limitée, dès qu'un virage est masqué, que des arbres vous cachent un croisement, que vous passez devant une ferme, attention, l'obstacle peut surgir et vous, vous devez conduire comme s'il devait surgir.

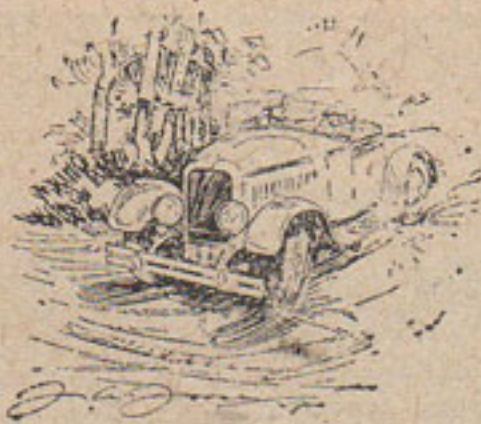
Toute limitation de vitesse est absurde. Croyez-vous, par exemple, que, si on limite à 25 km. à l'heure la vitesse dans Paris, il y ait une seule auto qui ne dépasse cette allure et que la police elle-même ne ferait pas aux conducteurs le signe d'accélérer pour dégager plus vite le passage. Une discipline stricte, une application rigoureuse de quelques règlements de circulation sont de beaucoup préférables. Il en va de même sur la route, et ceci entraîne la création d'une police routière qui ne dira rien au conducteur qui roulera à 100 à l'heure sur une route dégagée, mais qui se montrera impitoyable pour le monsieur qui prend ses virages à gauche, qui traverse une route sans avertir et sans ralentir, et qui surtout n'oubliera pas de rappeler énergiquement aux char-



retiers, aux bicyclistes, aux gardiens de bestiaux et même aux piétons qu'eux aussi sont soumis à des règles de circulation.

Ce qui nous surprend un peu, c'est que ces inspecteurs s'ils sont créés seront pourvus de voitures. La moto ne leur conviendrait-elle pas mieux?

Mais c'est là un sujet sur lequel nous nous proposons de revenir. En tout cas, considérer la vitesse comme dangereuse par elle-même est ridicule. Un avion qui volerait à 500 à l'heure et serait un bon planeur n'est pas plus dangereux en l'air qu'une cage à poule qui ferait du 80, il ne le devient qu'à l'atterrissage.



Ne freinons pas le progrès en limitant la vitesse, mais éliminons peu à peu les causes qui la rendent dangereuse.

Nous ne saurions trop prémunir les usagers, non point contre la vitesse prise par elle-même, mais contre les précautions souvent élémentaires, que la généralité des conducteurs a tendance à omettre et souvent volontairement : freins surveillés, réflexes rapides et raisonnés, sang-froid et surtout une machine toujours bien entretenue.

JEAN MELLIER

Le bicylindre monoculasse Zoller

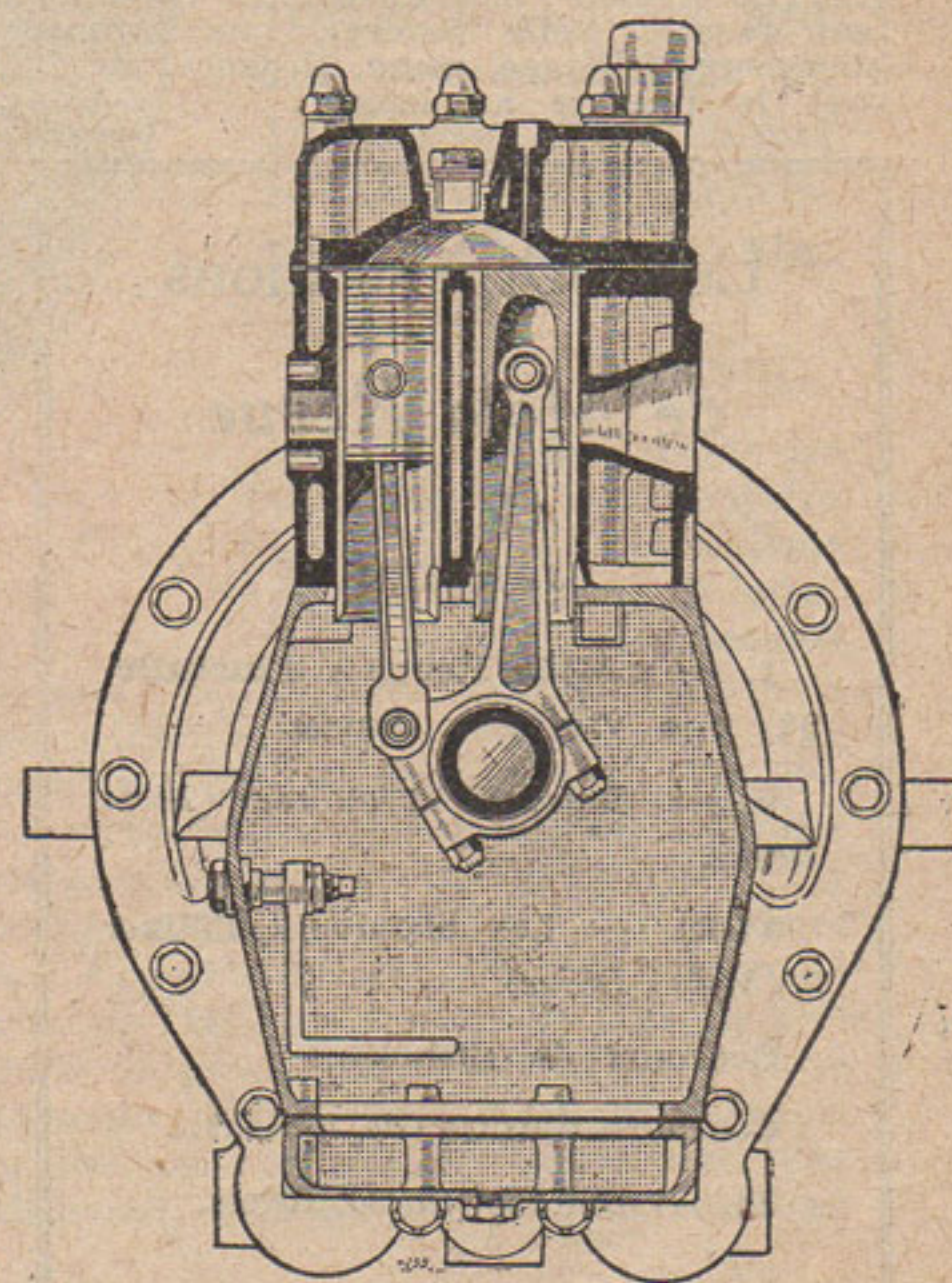
Un 2 temps suralimenté

Après des essais prolongés, le moteur Zoller paraît avoir franchi la période des essais et appelé à être construit en série. Il est intéressant non tant par lui-même, car les deux temps deux cylindres à culasse unique et communs, ont depuis longtemps fait leurs preuves. Citons au hasard le Violet Major, le Violet Deguingand, le Garelli, le Trojan, le Puch et bien d'autres encore ; mais le Zoller emploie un surpresseur et nous avons ainsi un type du moteur à deux temps suralimenté auquel beaucoup d'experts prédisent le plus brillant avenir.

Pourtant un point mérite, dans le Zoller, de retenir l'attention. C'est que les deux pistons ne se meuvent pas à l'unisson et qu'ainsi il y a un décalage d'un piston

par rapport à l'autre. A cet effet une des bielles attaque directement le maneton du vilebrequin mais l'autre est articulée sur la première bielle au-dessus de la tête de bielle. De cette manière le piston du cylindre à la base duquel se trouve l'orifice d'échappement précède le piston du cylindre par lequel arrivent les gaz. Il y a un double avantage à ce décalage : 1° la lumière d'échappement étant démasquée la première, les gaz d'échappement ont en partie quitté le cylindre au moment où l'autre piston démasque la lumière d'admission. La pression est donc très diminuée et les gaz d'admission pénètrent beaucoup plus aisément dans le cylindre. Malgré la présence d'un surpresseur qui crée un balayage plus énergique, ce point n'est pas négligeable. 2° la lumière d'échappement est également obturée plus tôt que la lumière d'admission et on ne risque pas de voir une partie des gaz frais s'échapper par la lumière d'échappement. On évite ainsi un sérieux gaspillage et l'on assure une marche économique. Quant aux avantages de la culasse unique et de l'emploi comme écran des parois des cylindres c'est une question dont nous avons déjà souvent entretenu nos lecteurs.

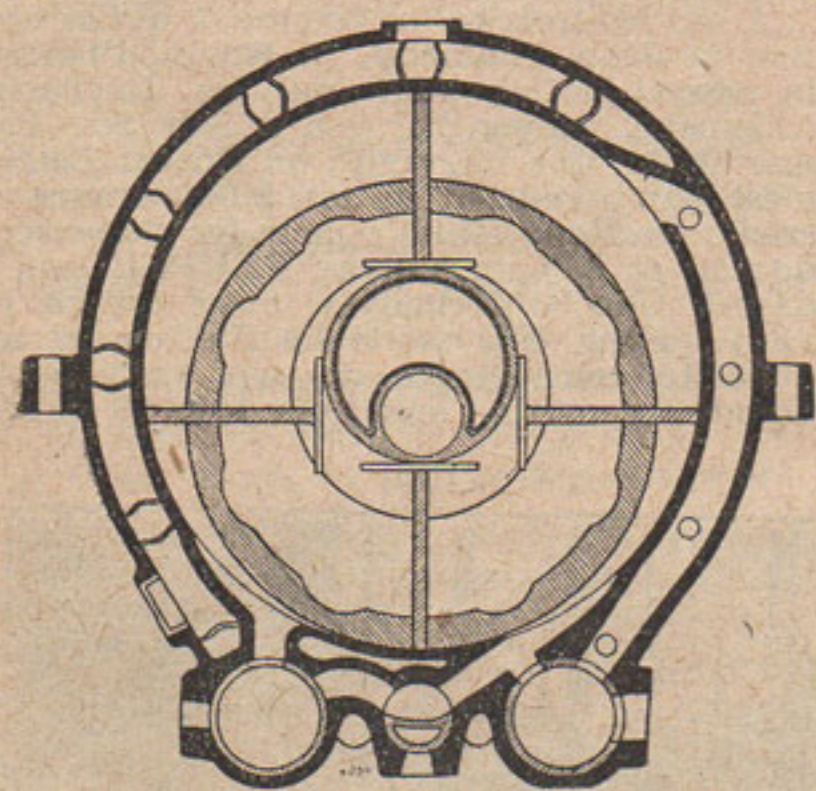
On sait combien il est difficile d'établir un surpresseur capable d'assurer, sans usure anormale, un service prolongé. Avec le type à palettes, en particulier la pression des palettes contre le corps du surpresseur se traduirait par une usure très rapide. Dans le Zoller, les palettes s'équilibrent en sorte qu'elles sont soustraites aux effets de la force centrifuge. Actuellement, le surpresseur



Coupe du 2 temps Zoller par un plan vertical selon l'axe des cylindres

est monté sur le cadre de la machine au-dessus de la boîte de vitesse et entraîné par chaîne, mais sur le modèle définitif il fera partie du carter du moteur.

Les premiers essais faits à Montlhéry ont donné les résultats les plus encourageants et l'on envisage la création d'une 500 cmc.



Le compresseur du moteur Zoller qui fait partie du volant

Le Concours d'Éclairage stimule les constructeurs

Toujours notre Concours d'Éclairage...

Et devant l'intérêt suscité par cette épreuve originale, nouvelle et curieusement attendue, nous fait quelquefois dire des inexactitudes. C'est ainsi que, dans notre dernier numéro, dans la *Chronique de la Semaine* nous avons répondu à un de nos abonnés que la firme Lucas n'était pas représentée en France. Oh ! ce tolle qui a répliqué à cet entrefilet. Nous rectifions volontiers une erreur très excusée par la multiplicité et la complexité de notre programme. Lucas ? Mais voici quelque 40 ans que MM. Lewis Barnascone, 60, rue Anatole-France, Levallois-Perret (Seine), représentent la marque, non seulement du point de vue éclairage, mais aussi tout le stock des soltes Brooks, des magnétos

Lucas, des Madynos Lucas. Nous en profitons pour signaler à nos lecteurs que les articles de J. Lucas, de Birmingham, représentés à Paris par M. Barnascone, sont de première qualité et d'une telle renommée parmi les motocyclistes connaisseurs (n'a-t-on pas vu le plus superbe éclairage Lucas sur l'une des plus belles motos du Salon ?) que nous sommes assurés que la maison aura à cœur de s'engager au concours d'éclairage de *Moto Revue* ; son succès ne nous surprendrait guère. Cela confirmerait les succès de la marque dans les différents Grands Prix européens.

Le Concours d'Éclairage et les accus

Parmi les multiples questions que l'annonce de notre concours d'éclairage a fait surgir,

notons cette difficulté. L'accumulateur employé seul est relativement vite déchargé : sa recharge exige de confier ses appareils à un quelconque rechangeur et les doléances sont nombreuses, soit que l'accu soit de mauvaise qualité, soit aussi qu'il soit mal rechargé. Il est pourtant aisé de recharger soi-même ses accumulateurs au moyen d'un convertisseur qui, non seulement servira à vos accus de motos, mais aussi pour votre T. S. F. Songez que vous pouvez, avec un amortisseur Guernet, recharger jusqu'à 6 volts et 6 ampères, sur n'importe quel courant en le branchant sur n'importe quel bouchon de lumière, tout en ne consommant qu'un ampère. Le courant fourni par le convertisseur Guernet est continu, donc charge parfaite pour les accus.

Nos Organisations

Le concours d'usure

Le concours d'usure de moteurs, dont le premier engagé est M. Duten, qui a accepté toutes les conditions, avant même de connaître le règlement de l'épreuve, continue à susciter l'intérêt des lecteurs et des usagers de la moto. Par contre, si certains constructeurs, ravis du bon-critique que nous leur offrons, attendent avec impatience des précisions qui ne pourront tarder, quelques autres et non des moindres, se grattent l'oreille et... doutent d'eux-mêmes. Seroit-ce que ?.. Non, *Moto Revue* veut, par tous les moyens possibles, prouver que la moto actuelle n'est pas un engin comme d'aucuns s'entêtent à le hurler, engin de mort tout juste digne de quelques écervelés : la moto est, ne leur en déplaise, plus étudiée, plus finie, plus sûre que l'automobile : nos différentes épreuves tant passées (telle Satory), que futures (silencieux, éclairage, usure, élégance, etc...) vont le prouver amplement.

Les Organisations de *Moto Revue*

JANVIER

1. — « *Moto Revue* » s'installe, 51, rue Vivienne, Paris.
9. — Concours d'éclairage *Moto Revue*.
- 14-22. — Les Six Jours d'Hiver (*Moto Revue*).
- Concours de silencieux.
- Concours d'usure de moteurs.
28. — Banquet *Moto Revue*.

FÉVRIER

- Concours de tentes du M.C.C.F.
Rallye-Radio.



LE CONCOURS DE SILENCIEUX

Les suggestions affluent

Laissons-nous nous installer définitivement et, aussitôt après le Concours d'Eclairage de motocyclettes et nos Six Jours d'Hiver, nous établirons le règlement de l'épreuve du silence, aristocratie de la moto. Nous incitons, dès ce jour, les constructeurs d'appareils, ainsi que les nombreux amateurs qui croient avoir trouvé une solution efficace à cette question, de nous adresser toutes leurs idées, leurs désirs. La Préfecture de Police, les pouvoirs publics et l'armée, suivent, avec curiosité, le développement de notre campagne pour le silence. Nous publierons, sous peu, une étude parue dans *Le Quotidien* sous la signature de l'éminent technicien Charles Faroux sur la valeur des arguments pour l'une et l'autre thèses.



Il n'y a pas que le Tour de France cycliste pour s'attaquer au Galibier. Mais le motocycliste représenté a préféré emprunter le tunnel : qui l'en blâmerait ?

LE BANQUET MOTO REVUE Prenons date...

Voici les fêtes en cours : dans nos nouveaux locaux, nous allons pouvoir donner toute notre attention à la grande réunion motocycliste projetée : de toutes façons, nous prenons date après nos *Six Jours d'Hiver* ; c'est, en effet, d'après le nombre imposant de lettres de principe reçues, la meilleure solution, celle qui plait à la majorité de nos amis : donc, après le 15 janvier : que chacun continue à nous envoyer son adhésion de principe : de nombreux motocyclistes sont heureux de notre proposition, mais toujours

ils sont nonchalants et ne se décident qu'au dernier jour à la dernière heure, à l'ultime minute ; que des surprises non agréables leur soient, dans ce cas, réservées, ils ne peuvent que s'en prendre à eux-mêmes. Envoyez donc d'urgence votre adhésion de principe.

La L. N. M.

Les repas *Moto Revue*

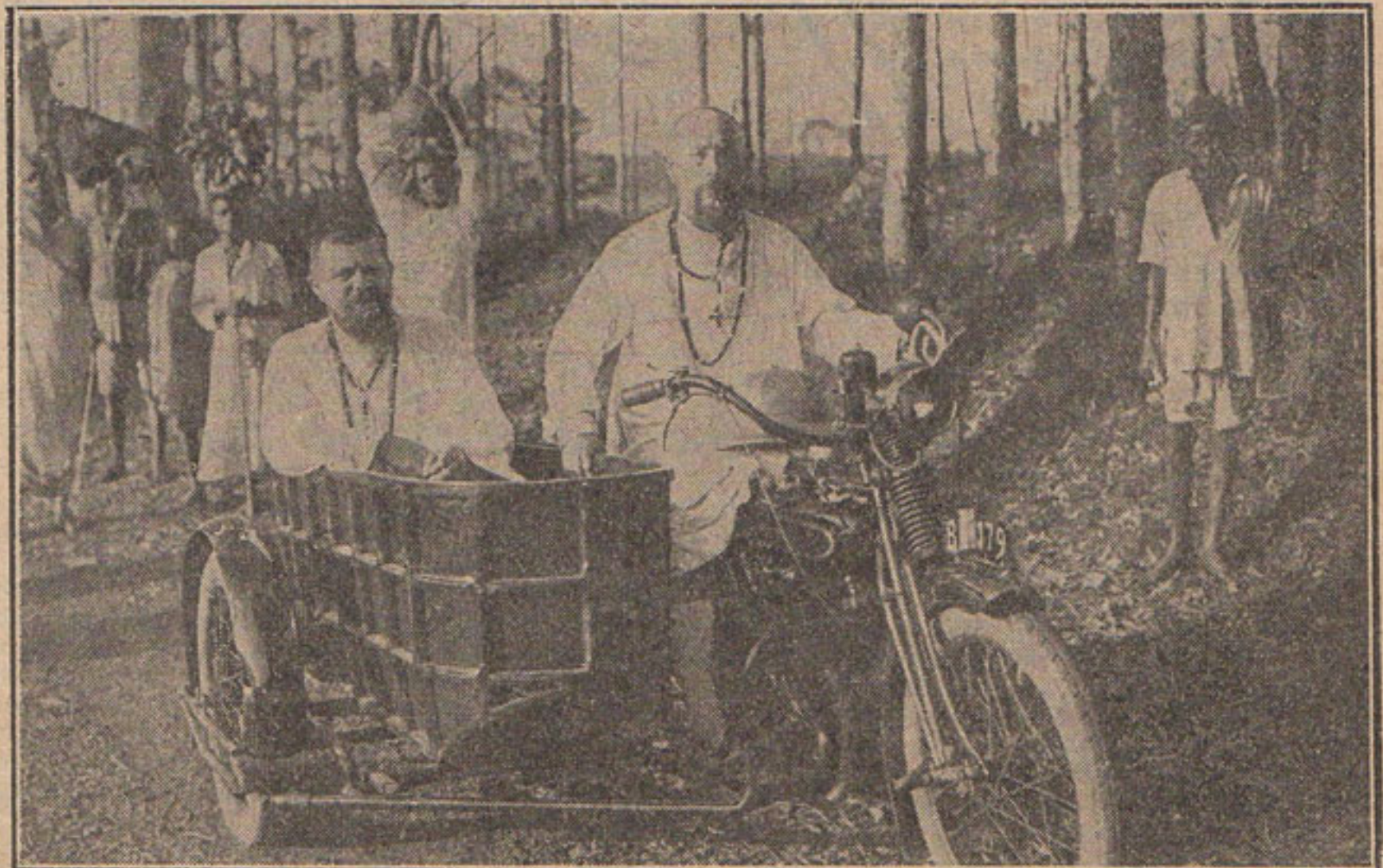
Parmi les nombreuses branches de l'activité de *Moto Revue* et de la Ligue Nationale Motoriste et Motocycliste (L. N. M.) nous organisons, dès ce jour, les « repas *Moto Revue* » tant demandés par la clientèle. Nous faisons appel, en vue de cette création, à tous les aubergistes, hôteliers, restaurateurs, qui déjà nombreux, ont répondu à nos appels antérieurs. Nous leur demandons de nous dire quels sont ceux qui, lorsque la L. N. M. sera créée, consentiront à offrir à tout adhérent des repas où le « coup de tustil » sera strictement banni ; nous voyons des repas à 10 francs et à 14 francs, abondants, sains et appétissants. Un motocycliste ou une motocycliste, arrivant à l'improviste, faisant partie de la L. N. M. sera sûr de trouver chez son confrère de la L. N. M., lui-même hôtelier, le confort à un prix raisonnable.

LE GRAND CONCOURS

C'est la fin

Voici le 31 décembre ! Le grand concours est clos à minuit, dernière minute de l'an 1927. Nous recevons encore les lettres dont le timbre de la poste sera oblitéré à 1927 : il faudra, pour s'attacher nos « coloniaux », très nombreux au Maroc et en Afrique occidentale attendre quelques jours avant d'arrêter définitivement le monceau de réponses déjà reçues. Nous avertissons nos concurrents que toute mauvaise interprétation, par suite de ratures, surcharges ou difficultés réelles de lecture de réponses, sera en leur défaveur : appliquez-vous pour nous éviter toute ambiguïté.

A qui les trois belles Gnome, à qui la Grifon, la Jean Thomann, la Rovin, l'Ultima, la Royal-Moto ; pour qui les Rochester, Grimpour, Alcyon ? il y a 2 San Sou Pap, une Stella, une Kervran ; un sidecar Belgian n'est pas à refuser, ni les 3.000 francs de crédit de René Gillet ; pour les possesseurs de 250 et 350 un sidecar PEUPLE sera le désiré. Une Motorhony'x aussi est en jeu ainsi qu'une carrosserie Le Flotteur et une quantité considérable de prix variés et de grande valeur. Il y en a pour 100.000 francs !



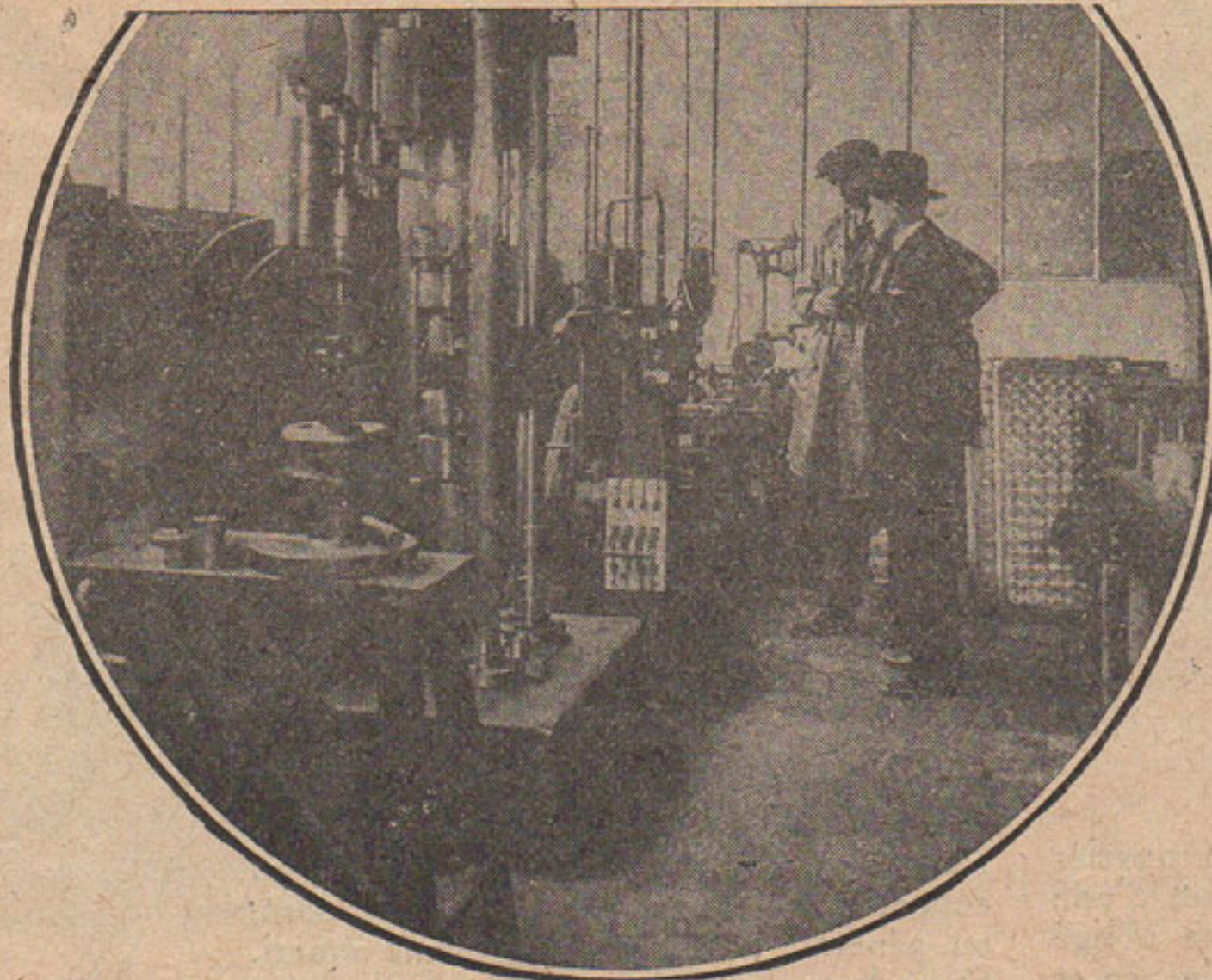
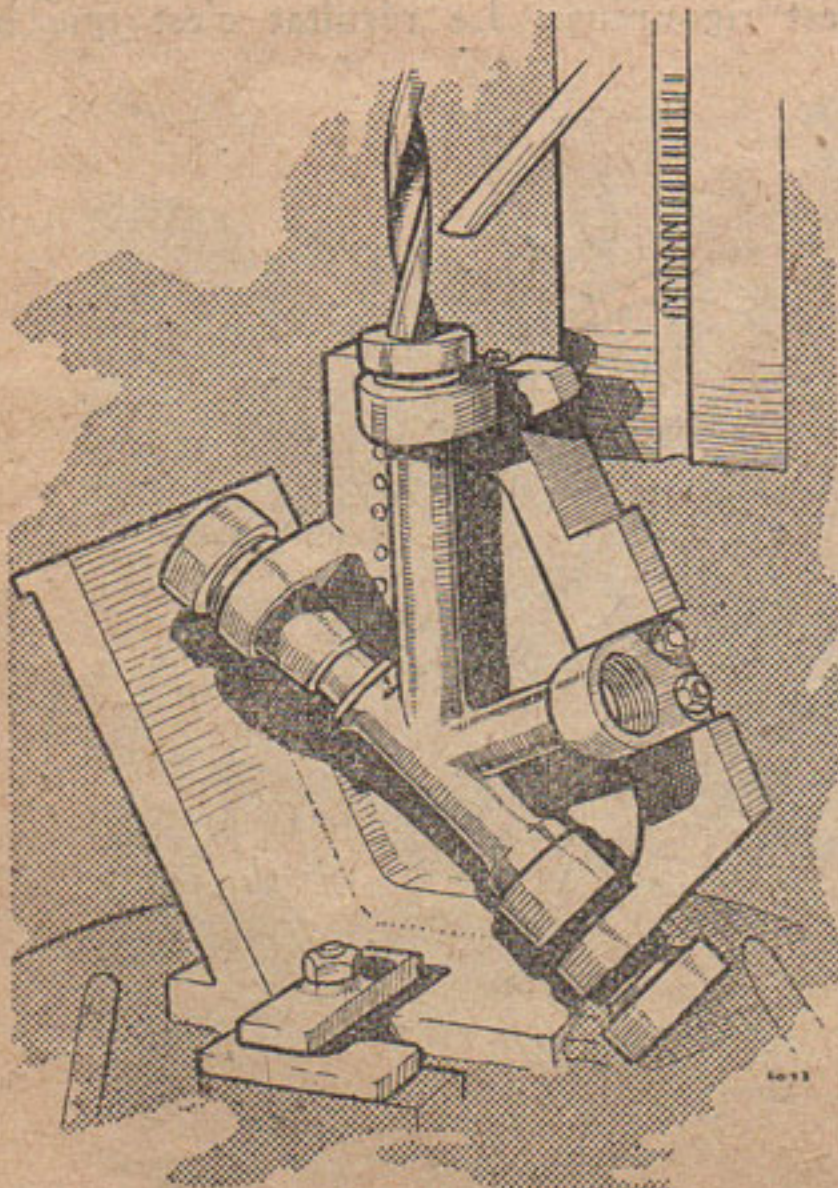
Les Pères du St-Esprit, dits Pères Blancs, sont aussi d'excellents missionnaires de la moto : Un sidecar René Gillet à Bukoba Soudan égyptien.

La construction d'une motocyclette

AUTREFOIS

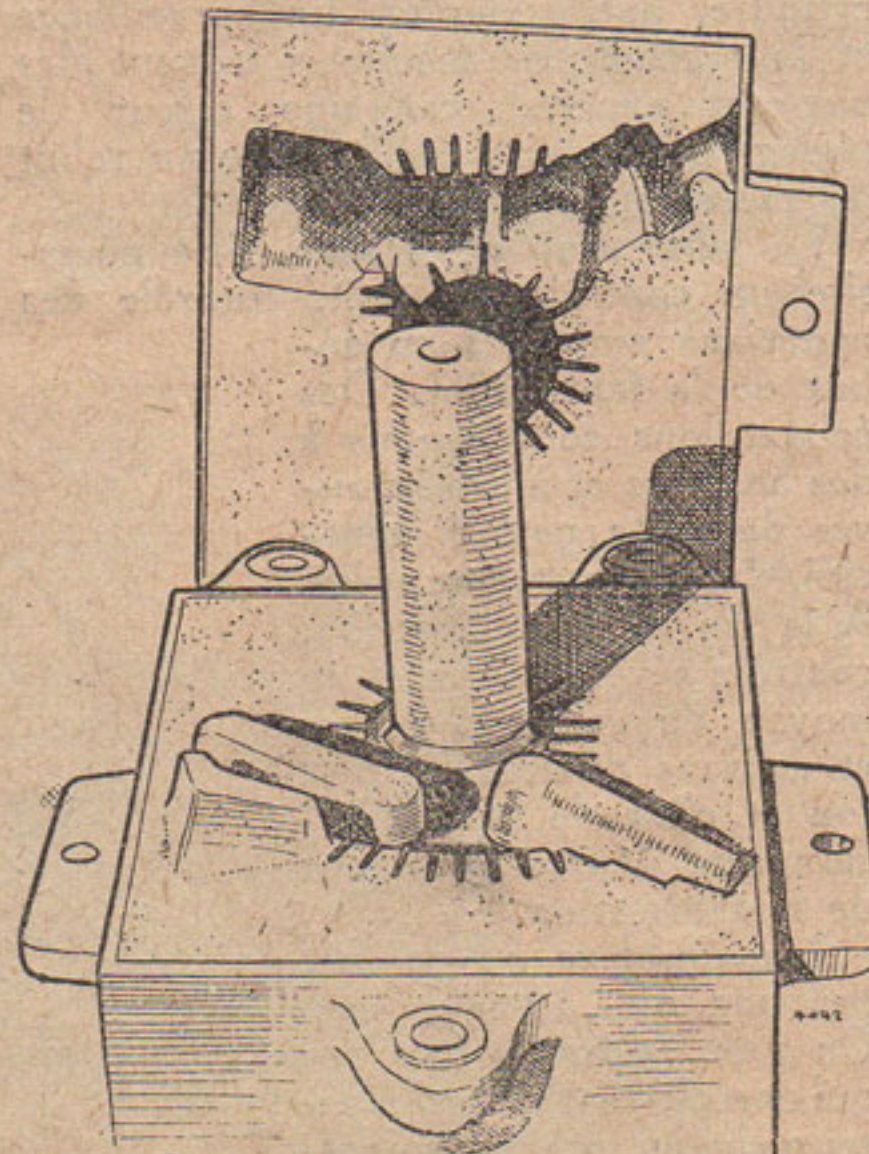
L'usinage se faisait à coups de marteau, à va-et-vient de limes, au jugé : l'empirisme était la loi commune de tous les constructeurs dans l'ensemble de l'industrie tant motocycliste qu'universelle

Autrefois on avait coutume de considérer comme incompatibles le fini de la construction. Un vélo construit patiemment par un ouvrier d'élite, qui avait tourné lui-même les cuvettes, limé, retouché les pièces et procédé à un assemblage méticuleux, semblait préférable à une machine construite par des machines automatiques. Ce sont maintenant des notions bien vieilles et il est reconnu que, seule, une construction extrêmement précise peut être également économique puisqu'elle réduit au minimum les déchets et simplifie l'assemblage. Qu'on s'imagine, en effet, avec le système actuel de la chaîne qui, gagne sans cesse du terrain chez nous comme dans la construction automobile, une pièce qui n'ait pas rigoureusement les cotes voulues et qui ne veuille pas prendre sa place. C'est toute la fabrication immobi-



La salle des essais sur la résistance des matériaux chez Gnome et Rhône. On voit, au premier plan, l'appareil à bille servant aux mesures de dureté Brinell.

lisée et comme on travaillera sur des séries de plus en plus fortes, on peut se représenter la perte de temps et d'argent qui en sera le résultat. La main-d'œuvre humaine est incertaine, imprécise,



Ci-dessus : le moule en sable servant au coulage des cylindres de Douglas ; A gauche : un montage de perçage de potence de direction : la pièce brute forgée est mise en position dans une pièce en acier, destinée à guider la mèche aux endroits à percer.

AUJOURD'HUI

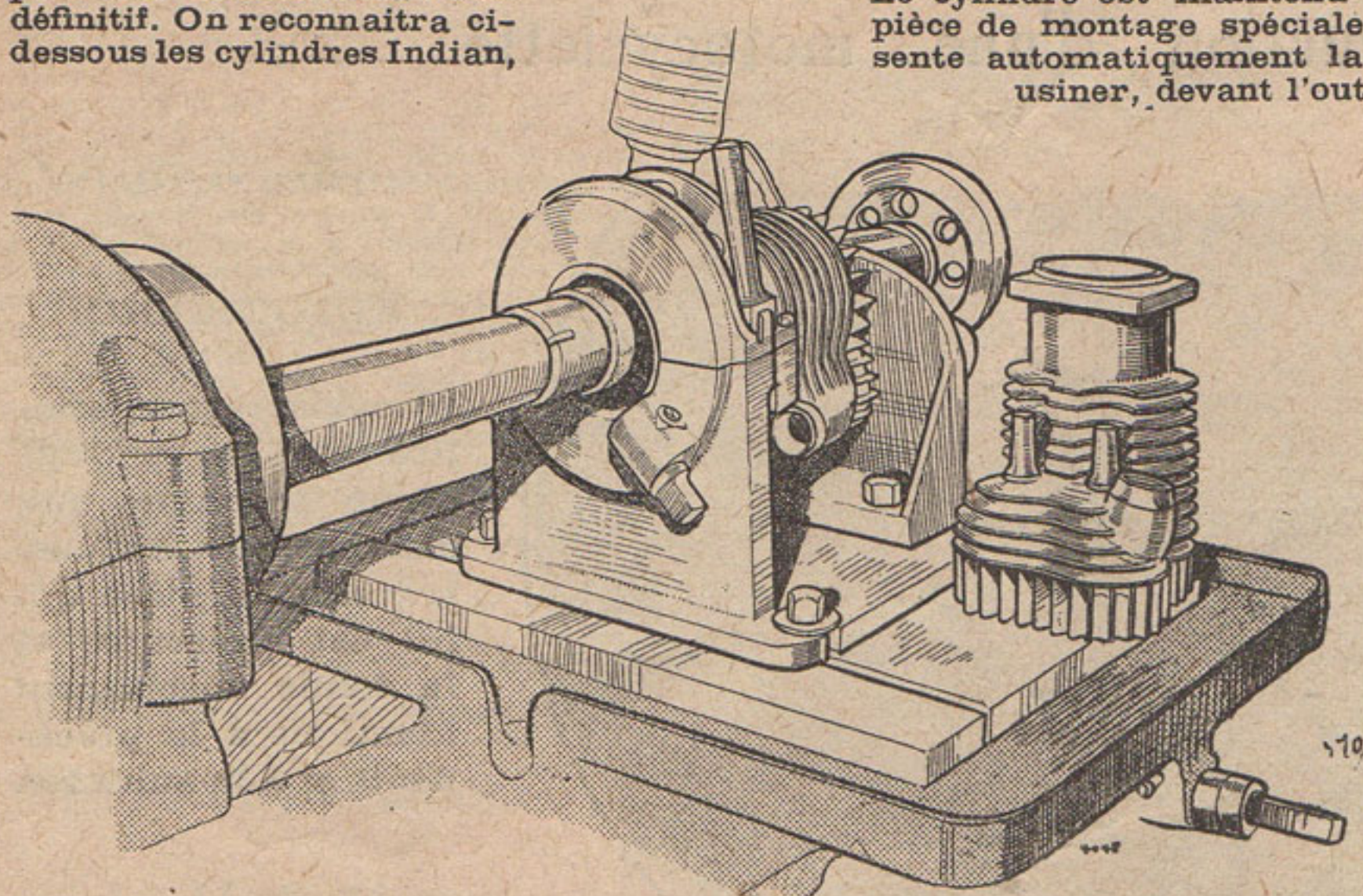
L'ouvrier est spécialisé sur la conduite d'une machine qui, sans erreur aucune, travaille la pièce qui lui est présentée et la donne absolument identique à la précédente et à la suivante.

variable. L'automatisme des machines a un caractère immuable. Le taylorisme ne cherche-t-il pas à introduire dans les mouvements mêmes de l'ouvrier cette rigoureuse précision que nous demandons aux machines et n'y a-t-il pas pour l'assemblage lui-même une tendance à limiter de plus en plus le rôle de l'ouvrier ? Il y a chez certains constructeurs des machines qui visent et qui serrent des écrous. Le rôle de l'ouvrier devient de plus en plus celui de surveillant. Il est de mode de se lamenter sur la disparition des ouvriers d'élite, mais en général, quand une chose disparaît, c'est qu'elle n'a plus sa raison

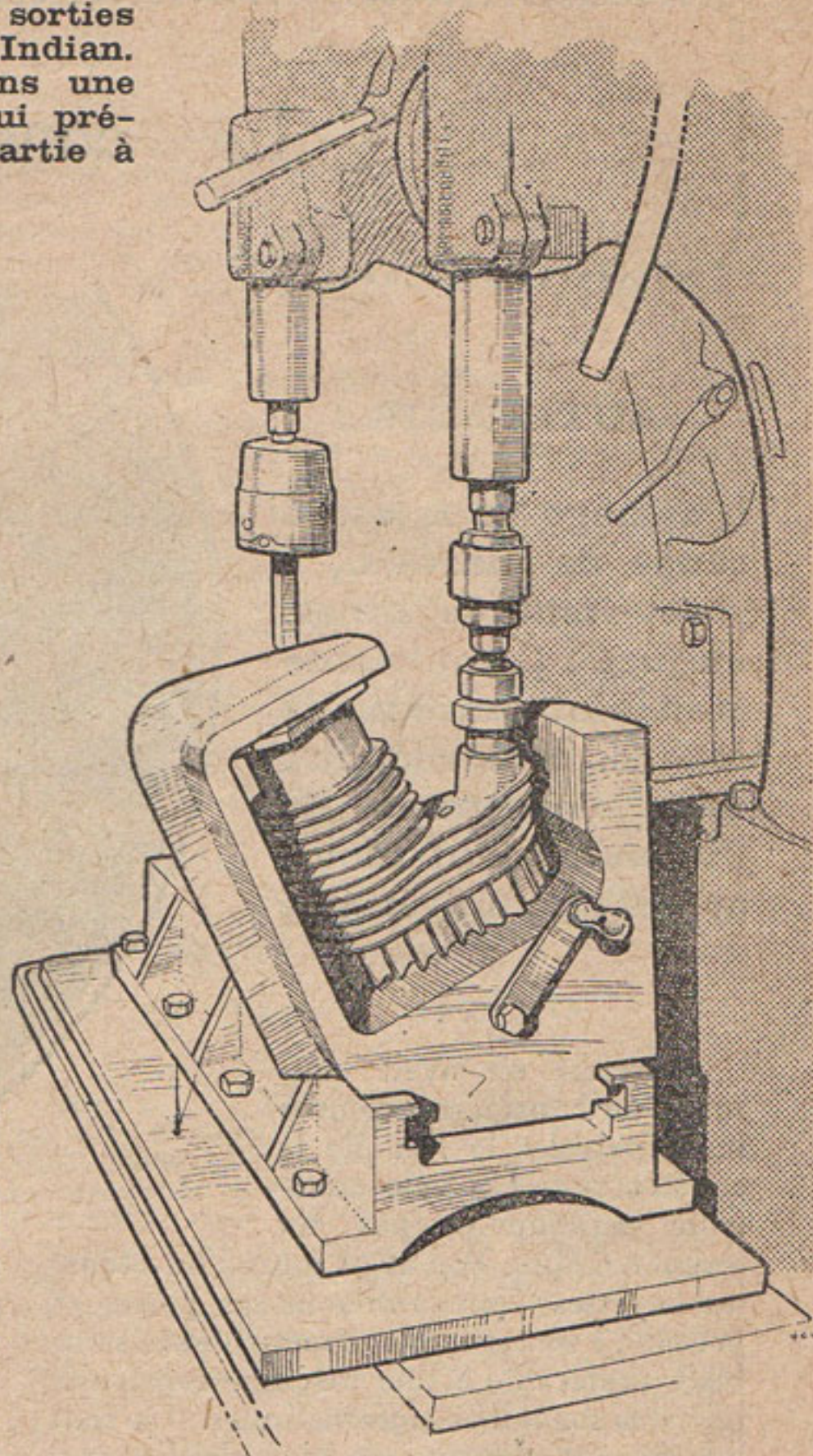
Ci-dessous : le fraisage des engrenages de la boîte de vitesses aux établissements Picard



Enfin d'usinage, les cylindres sont rectifiés à la meule pour leur donner le diamètre définitif. On reconnaîtra ci-dessous les cylindres Indian,



Le montage d'alésage des sorties d'échappement des cylindres Indian. Le cylindre est maintenu dans une pièce de montage spéciale qui présente automatiquement la partie à usiner, devant l'outil.



d'être. Et, d'ailleurs, quand un ouvrier doit surveiller le fonctionnement d'une machine automatique n'est-il pas obligé de posséder des qualités d'intelligence et de conscience très grandes ? Il y aura des manœuvres, comme il y en a toujours eu, qui travailleront sans intelligence et sans âme, qui effectueront à perpétuité les mêmes gestes, mais, du moins, leur travail sera mieux utilisé, la machine suppléera à leur manque d'aptitude et permettra de mieux les payer. L'ouvrier d'élite aura toujours sa place puisqu'il devra assurer le fonctionnement régulier de machines compliquées.

L'usinage

La pièce brute va être usinée. Cet usinage est bientôt destiné à améliorer l'apparence de la pièce, à substituer à l'aspect rugueux, poreux du métal fondu une surface lisse et propre. Le sablage est le procédé le plus employé. Le sable projeté violemment par l'air comprimé nettoie la pièce en un clin d'œil et beaucoup mieux que ne pourrait le faire un ouvrier avec de la toile émeri, des limes, des meules et beaucoup de temps. Les ouvriers affectés à ce travail sont protégés par un masque et des vêtements étanches qui leur donnent une allure de robots ou de scaphandriers.

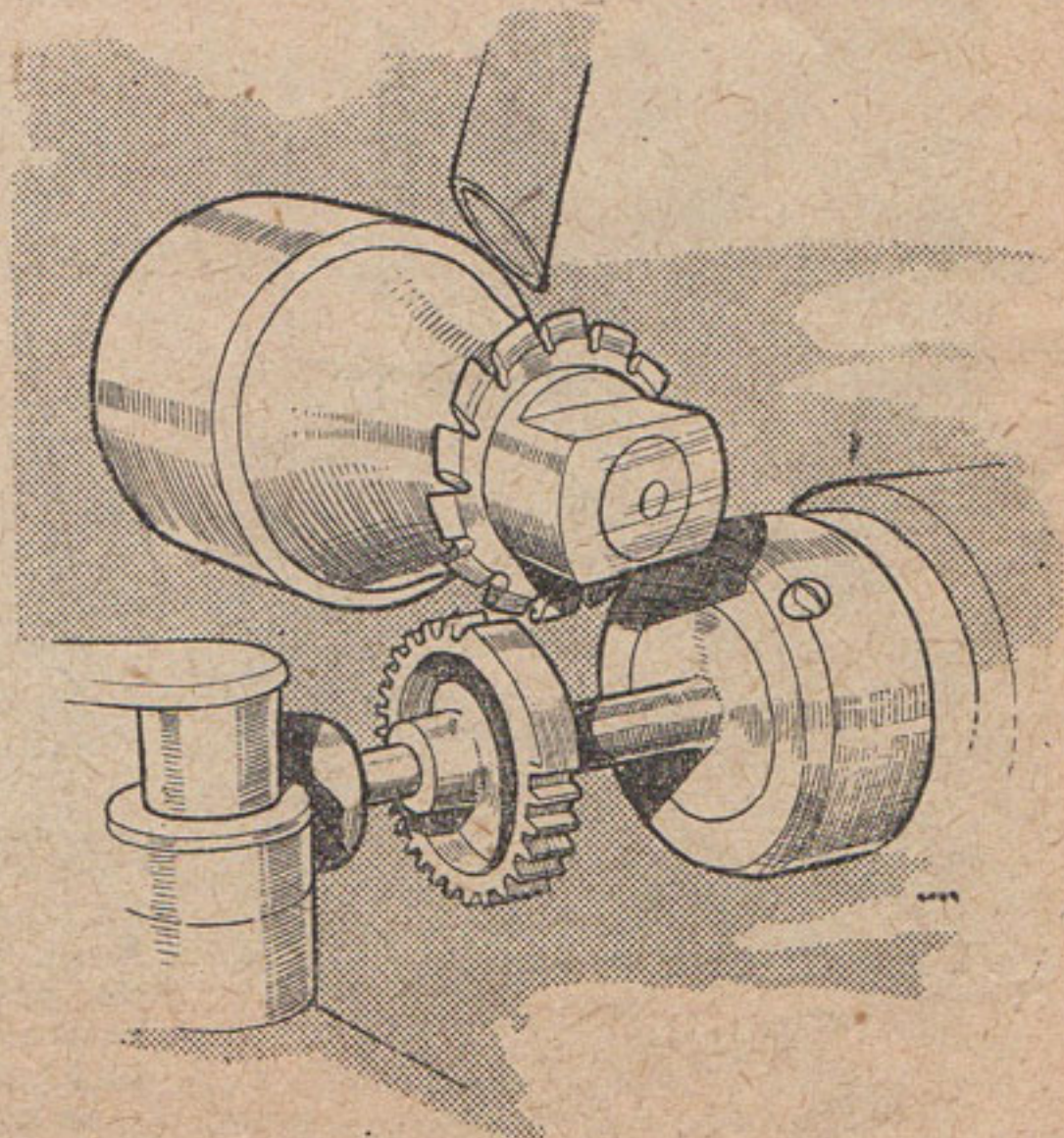
Plus importante que la présentation est l'usinage proprement dit des pièces qui travaillent. Un cylindre extérieurement brut de fonte donnera de tout aussi bons résultats qu'un cylindre nickelé ou doré sur tranche, à condition qu'il offre à l'intérieur un alésage parfait et une surface complètement lisse. Et on est arrivé à un degré de perfection extraordinaire. Le rôle de l'ouvrier consiste simplement à monter la pièce sur la machine-outil qui effectue tout le reste. Mais quel capital formidable représente l'équipement d'une grosse usine. Des tours, des fraiseuses, des aléseuses, des raboteuses,

tout ce que la mécanique moderne a pu concevoir se trouve là. Les pièces sont, en général, rectifiées à la meule émeri. Que de problèmes, que de difficultés ! Veut-on, par exemple, usiner un cylindre de deux temps, on s'aperçoit que les lumières forment un ressaut qui fait brouter l'aléseuse, et que d'autres choses encore. Et si on change de modèle, non seulement il faut un réglage des machines existantes, mais encore le remplacement de certaines machines spéciales. Souvent ce n'est pas une seule pièce qui est confiée à la machine, mais toute une série ; surtout dans le cas où l'opération est relativement longue (alésage d'un cylindre, par exemple). La surveillance et le réglage des machines exigent des ouvriers experts, car une erreur de réglage se traduira par la mise au rebut de pièces nombreuses.

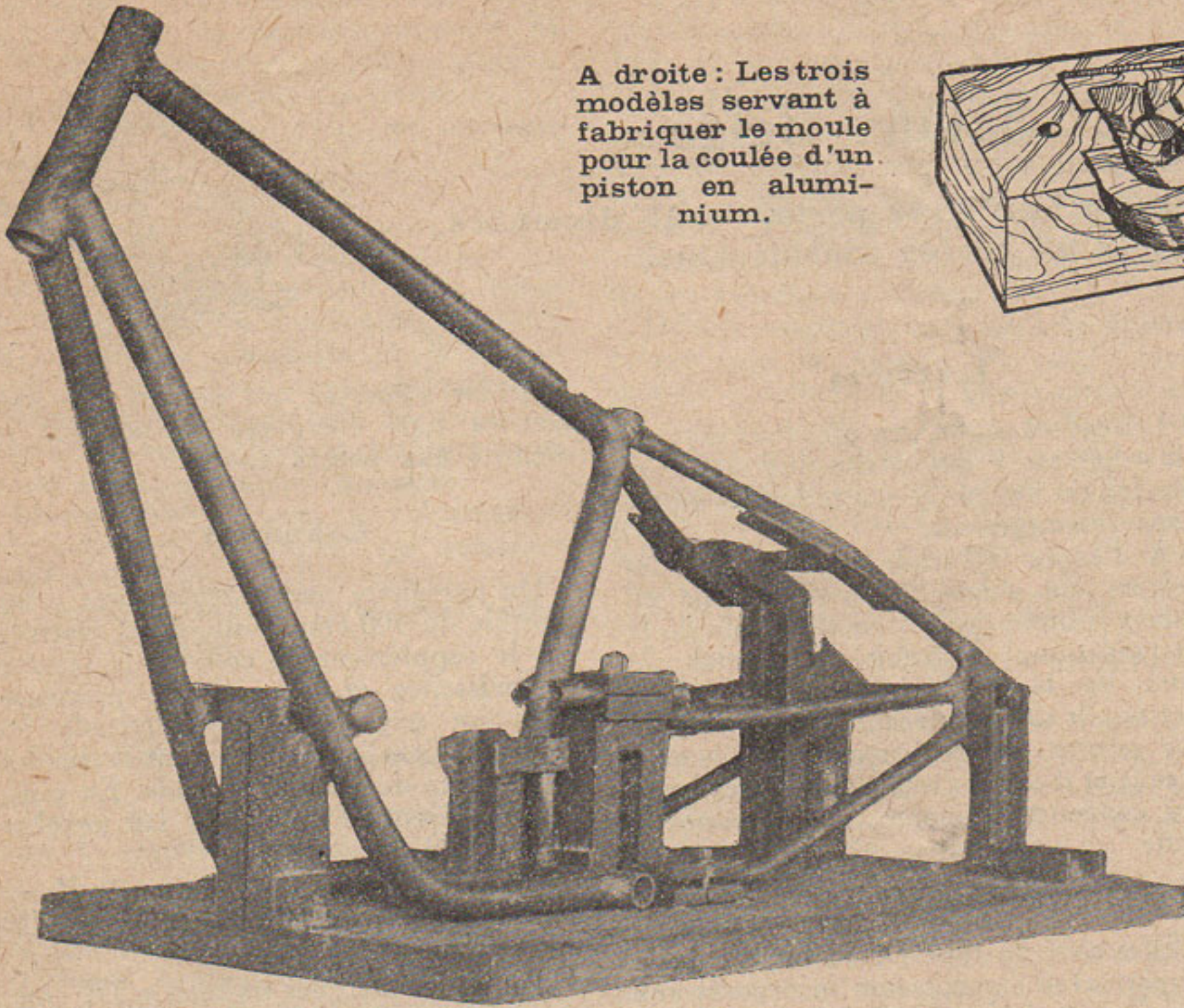
La fabrication en grande série nécessite un contrôle constant, contrôle des matériaux employés au début de la fabrication. Des échantillons sont soumis à des analyses et à des épreuves de toute nature, ténacité, dureté sont éprouvées. A la fin de la fabrication, contrôle sévère effectué au moyen de calibres. Jauges et calibres coûtent un prix fou et c'est de leur précision que dépend la valeur de la fabrication.

L'assemblage ne se fait pas non plus à vue de nez. On a des appareils à cadran qui enregistrent toutes les erreurs d'alignements, soient-elles de quelques cen-

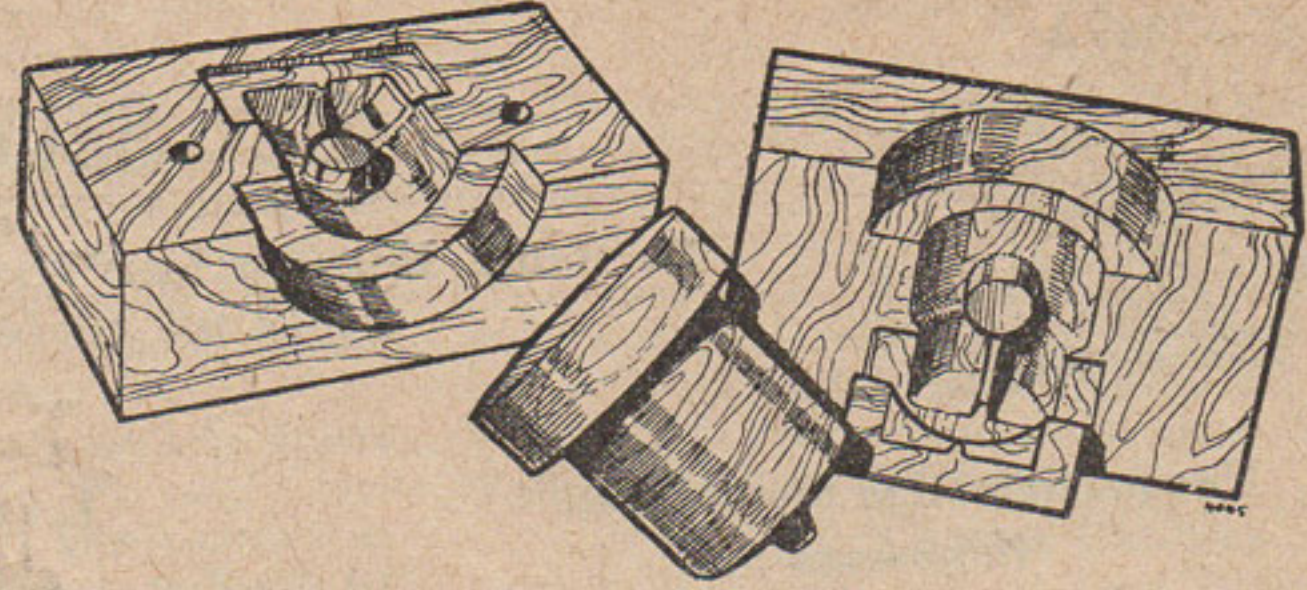
Le fraisage des engrenages se fait par une fraise ayant le profil intérieur des dents.



tièmes de millimètre. Naturellement, ces indications n'ont de valeur que si les pièces ont des dimensions rigoureusement exactes. Le temps des montages à vue de nez, des vérifications du centrage des volants avec un crayon appuyé sur le cartei, et autres méthodes préhistoriques, n'existe plus, au moins dans les usines. L'ajusteur et sa lime n'existent plus. Les pièces viennent naturellement prendre leur place, et l'interchangeabilité est rigoureuse. Le résultat c'est que le



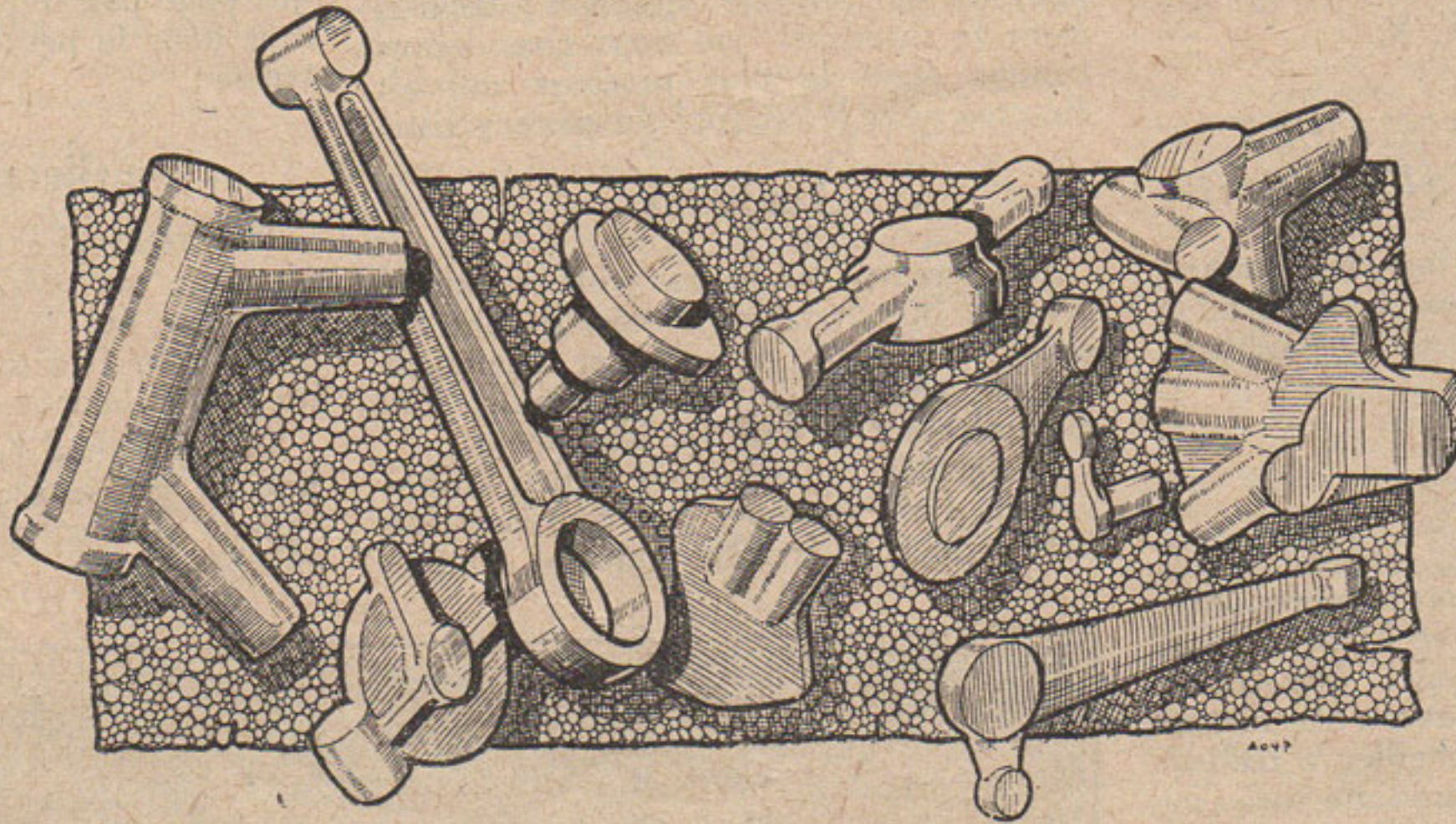
A droite : Les trois modèles servant à fabriquer le moule pour la coulée d'un piston en aluminium.



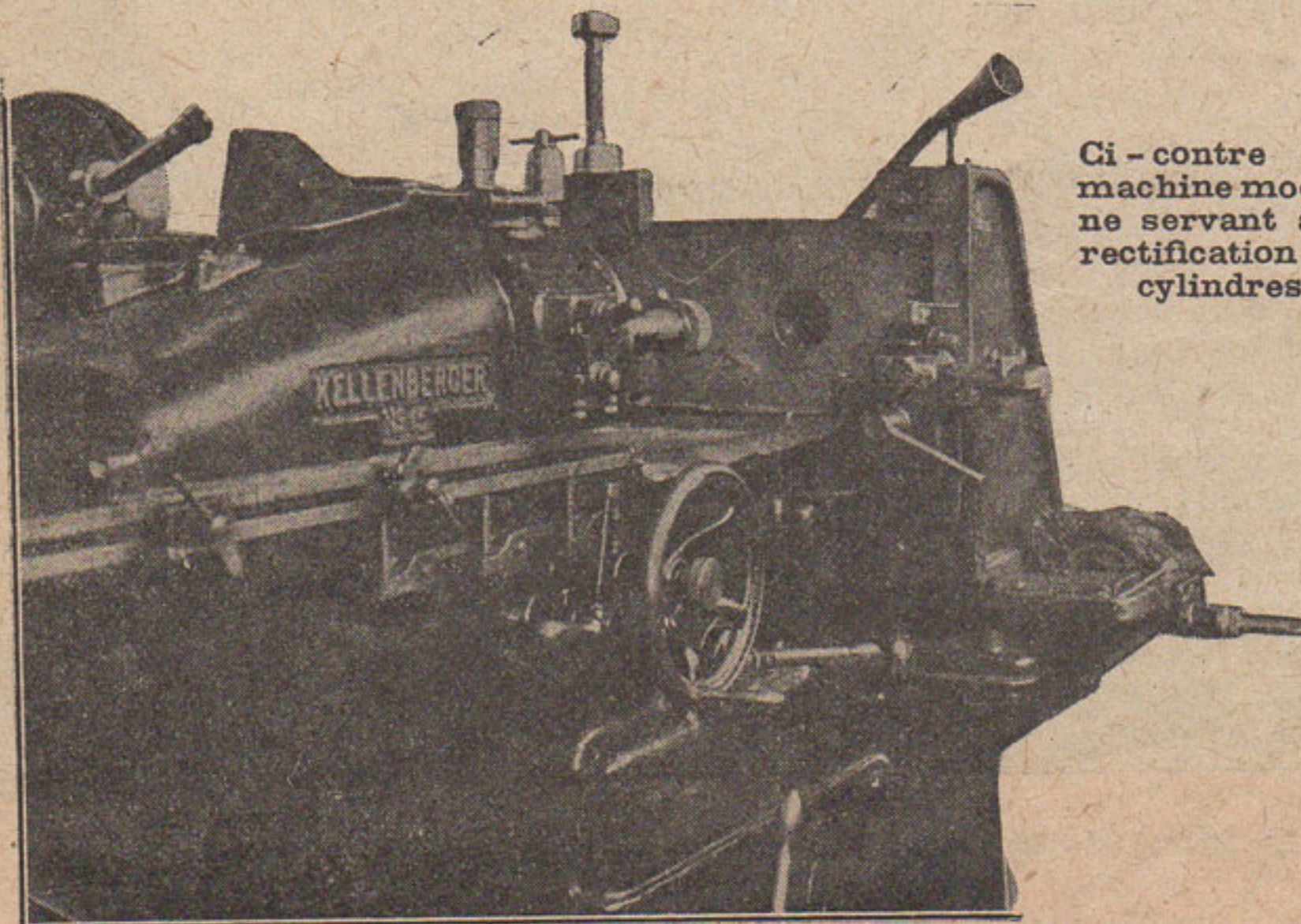
montage, effectué d'ailleurs avec plus de méthode, dure un temps infiniment plus court. On constate également la disparition de ces différences de rendement entre plusieurs machines d'un même type qui caractérisait la construction d'avant-guerre. La construction est uniformément bonne.

On tend à la spécialisation : les uns établissent des moteurs, les autres des cadres, les autres des boîtes, etc. Seules, de très grosses affaires peuvent entreprendre, dans des conditions avantageuses, la construction d'une machine complète. Une nouvelle tendance commence également à se manifester : les grosses réparations et en particulier les revisions, réalésages, etc.,

L'assemblage des tubes du cadre se fait sur un montage spécial permettant chaque tube à sa place respective, le soudage à l'auto-gène. Le cadre ci-dessus est celui de la moto Dollar 350 cmc.



A gauche : groupement des pièces forgées estampées contenues dans une moto. On peut voir : la potence de direction, la bielle, les raccords de cadre les cuvettes de fourches, le pignon came, etc.



Ci-contre une machine moderne servant à la rectification des cylindres.

seront faites de plus en plus par les marques elles-mêmes. Cela n'était auparavant pas possible pour bien des raisons : les machines avaient trop souvent besoin de réparations. Les revisions sont maintenant nécessaires à de très longs intervalles. Là où des coussinets avaient besoin d'être refaits tous les 8 ou 10.000 km., un roulement à galets fait 50.000 kilomètres et plus. Mais nous insistons une fois de plus sur la nécessité des réparations bien faites, et non de réparations incomplètes. Monter un piston et des segments neufs dans un cylindre ovalisé, ou des galets neufs sur un maneton déformé est bien inutile, mais c'est une erreur bien souvent commise. Sans doute une revision sérieuse coûte plus cher, mais ne vaut-il pas mieux avoir une machine qui se trouve en état pour 50.000 nouveaux kilomètres, qu'une machine hâtivement revue et qui, après 10.000 kilomètres par exemple, devra revenir au garage ? (A suivre).



Le Salon Belge

Le Salon Belge a fermé ses portes le 14 décembre, après un succès considérable.



Une participation motocycliste imposante

D'avis unanime, la grande exposition annuelle du Palais du Cinquantenaire, à Bruxelles, a été un salon de la belle motocyclette.

Outre les constructeurs nationaux bien connus (*Bovy, Brondoit, F. N., Gillet, Lady, Mondiale, Rush et Saroléa*, pour les citer sans préférence par ordre alphabétique), le marché belge étant très important et très apprécié, avait attiré une imposante représentation étrangère, à savoir :

Française, avec Peugeot et Royal Moto ;
Anglaise, avec Norton, A. J. S., Ariel, Douglas, Zénith et Triumph ;
Américaine, avec Harley-Davidson et Indian ;
Allemande avec D. W. K.

LES CARACTÉRISTIQUES DE LA CONSTRUCTION BELGE

Mieux adaptées aux mauvaises routes de leurs pays, les motos de fabrication belge présentent un aspect plus robuste, plus trapu, plus stable.

Bloc moteur

De même que *F. N.*, qui est arrivé par son emploi à d'éclatants succès sportifs (4 records du monde) et à un résultat commercial enviable, voici que *Gillet-d'Herstal* présente un nouveau *bloc moteur* 500, 4 temps qui est la meilleure réalisation qui ait jamais été produite jusqu'ici dans ce genre. Il s'agit d'un ensemble harmonieux, compact, bien fini, comme du reste tout ce qui sort de chez *Gillet-d'Herstal*. Nous aurons l'occasion de revenir sur cette splendide super-sport, à culbuteurs, deux échappements, qui est, sans contredit, la moto la mieux établie que l'on a admiré au « show » bruxellois.

Nous nous empresserons de dire notre préférence pour la solution si rationnelle du bloc-moteur qui finira par triompher en moto comme elle s'est imposée en voiture.

Moto Revue en a plusieurs fois souligné les nombreux avantages, au cours de longs articles spéciaux, bien illustrés et sérieusement documentés. Nous n'y reviendrons pas. Contentons-nous d'enregistrer ce nouveau succès important du bloc-moteur où *Gillet-d'Herstal* ne fait du reste qu'appliquer « en quatre temps » sa conception qui lui valut le titre de champion incontesté du « deux temps ».

Les cadres

Les cadres sont à peu près tous du type dit « berceau » qui assure une meilleure fixation du moteur ce qui réduit les vibrations intempestives.

A l'heure actuelle, la majorité des cadres sont scientifiquement établis en tenant compte de la formule idéale de la triangulation. Toutefois, à l'instar de ceux de la célèbre machine anglaise *Cotton*, ils sont plongeant vers l'arrière, ce qui permet de surbaisser sensiblement la selle et d'assurer une position très basse qui concourt à une meilleure tenue de route.

Les fourches

Elles sont du type *Druid* ou *Webb*, la plupart avec amortisseurs incorporés aux jumelles et frein de direction ; celui-ci étant le dispositif que nous considérons comme étant le plus précieux qui ait été créé pour la sécurité du motocycliste.

Les freins

Les freins tambours sont d'emploi général. Sur certaines motos, ils ont été considérablement agrandis et atteignent comme chez *Gillet*, par exemple, 200 millimètres à la base de frottement.

A signaler, toujours chez *Gillet*, l'innovation d'un système par compensation qui permet le freinage intégral comme

pour les autos, ce qui permet une manœuvre plus énergique et renforce la sécurité aux hautes allures.

Cylindrées

On enregistre une recrudescence assez sensible du 500 cmc. Celle-ci est motivée par le supplément de confort, la réserve de puissance et la souplesse précieuse pour un pays accidenté (aptitude en côte) qualités qui concourent à rendre la conduite de l'engin agréable. En plus, l'emploi éventuel du sidecar fait pencher pour la 500 cmc.

Un seul 350 cmc., le deux temps *Brondoit* à seule prise directe d'un rendement étonnant.

Toutes les marques traitent le 350 cmc qui peut passer partout et qui est suffisant pour le petit tourisme et permet le tan-sad.

Améliorations diverses

Les réservoirs ont été agrandis pour répondre au désir de tous les motocyclistes, qui veulent faire de longues étapes sans être constamment préoccupés du ravitaillement en essence.

On note aussi l'extension croissante du pneu à grosse section avec le 26 x 3,5 comme dimension courante et le 27 x 4 en sidecar.



Le Stand de la Gillet-Herstal et au fond celui de la Presse motocycliste. (Photo Meurice)

Toujours pour répondre aux vœux de la clientèle, les constructeurs ont veillé à la plus grande accessibilité des organes et à la standardisation des écrous ce qui permet de travailler avec une ou deux clefs.

Impression

La bonne propagande faite par les motos nationales supérieurement construites, les progrès indéniables apportés au confort, la simplicité et la robustesse, l'emploi économique et l'entretien nul font de la motocyclette un moyen de locomotion essentiellement populaire, ainsi qu'en atteste sa vogue croissante.

On enregistre aussi la vulgarisation très accentuée du sidecar, qui remplace avantageusement la petite voiture, en ces moments de crise où les taxes sont lourdes et l'essence chère.

**

Un tour chez les constructeurs belges

Bovy, le doyen des constructeurs liégeois, artiste mécanicien, monte le Jap et le Villiers et établit des motos excessivement pratiques qui se distinguent par un « fini » inégalable.

Brondoit traite avec succès un *deux temps* populaire, d'une remarquable simplicité qui, malgré sa seule prise directe, possède à son actif une retentissante victoire et record de sa catégorie au Bol d'Or français et est, en outre, la machine de plus petite cylindrée ayant terminé Liège-Bordeaux-Liège (2.000 kilomètres en une étape) dans les délais.

Fabrique aussi une trois vitesses du même type et une 350 cmc. super-sport ingénieusement conçue.

F. N. se confine à ses deux types avantageusement connus : sa fameuse 500 cmc. bloc-moteur à culbuteurs (la machine la plus vite du monde) et à sa 350 cmc. à soupapes latérales toujours bloc-moteur avec laquelle Weerens, Bruneteau et Gémie ont traversé le Tanesrouft.

La 500 cmc. a été considérablement améliorée suivant les tendances du jour : cadre surbaissé, freins tambours de grands diamètres et réservoirs considérablement agrandis.

Il est à noter que ces deux machines possèdent des jumelles freinées et un frein de direction incorporé.

Gillet présente une machine populaire, deux temps, bloc-moteur, splendidement dessinée avec cadre plongeant, freins tambours de grand diamètre, réservoir de grande capacité ; la 350 cmc. « Tour du Monde », bénéficiant également de ces heureuses modifications.

Début magistralement dans le quatre temps avec sa *sport* 500 cmc. bloc-moteur à culbuteurs le plus compact et le mieux réussi jusqu'à présent) et sa *super-sport* exceptionnellement basse, culasse amovible avec deux échappements, jumelles freinées, frein de direction *Gillet* ; freinage intégral à compensation procurant aux hautes allures un confort et une sécurité inconnus jusqu'ici.

Lady fabrique 7 types de machines ; monte le Jap.

Cadre spécial, un seul type supérieur plongeant directement de la tête de fourche vers l'arrière sous le réservoir. Fourche à ressort compresseur avec amortisseurs puissants 90 millimètres.

Très remarquable, une *Lady Jap* 350 cmc. absolument irréprochable.

La Mondiale. — Avec châssis en tôle emboutie d'un bel ensemble assurant protection des organes de la machine et du motocycliste.

Quatre types : luxe (300 cmc., deux temps) ; grand sport 350 cmc., culbuteurs Jap ou Blackburn ; sport deux temps 350 cmc. ; sport quatre temps 350 cmc., Jap ou Blackburne, soupapes latérales.

Moto séduisante et d'un ensemble offrant une belle rigidité.

Rush construite par l'excellent coureur Van Geert ; machine d'avant-garde, bien dessinée, inspirée de la belle ligne anglaise ; mécanique impeccable. Nombreux détails pratiques qui dénotent l'influence du parfait motocycliste. 350 cmc. et 500 cmc. sport Jap ou Blackburne.

Saroléa, doyenne des marques belges. Quatre types 500 cmc. et 350 cmc., culbuteurs et soupapes latérales.

Motos justement célèbres ; grande diffusion dans le monde entier. Succès en course inouïables.

Conserve la ligne générale qui lui est caractéristique. Seulement cadre surbaissé, freins de grands diamètres, freins de direction *Saroléa*, amortisseurs efficaces suivant la tendance.

Machine up to date, toujours en tête de la construction.

En conclusion, le Salon de Bruxelles montre que les constructeurs belges ont fourni un vigoureux effort général provoqué par le succès toujours croissant de la motocyclette en Belgique.

Georges DETAILLE.

LA COTE DE GRABELS N'A PAS LIEU

Le M. C. Hérault et Aveyron proteste

Tous les journaux publient la protestation du M.-C. de l'Hérault et de l'Aveyron. On proteste dur à Montpellier ! Décidément, il y a quelque chose qui change parmi nous ! un renouveau de vie surgit partout, les bourgeois crèvent leur enveloppe malsaine.

Depuis 1924, le M. C. H. et A. organise avec un succès très net la fameuse « Grabels » et cette épreuve passionne la France entière : et voilà qu'un refus catégorique d'inscription au calendrier 1928 de la fameuse épreuve met le feu aux poudres. Écoutons le M.-C. intéressé :

« Ainsi, une course vieille de cinq ans, la seule organisée dans les deux départements sur lesquels s'exerce notre influence, par son importance et qui constituait un événement sportif attendu avec impatience, cette épreuve ne pourra se courir !!! Le coup est dur. Et c'est avec étonnement et aussi avec peine que notre bureau a accueilli cette nouvelle.

Mais ce coup ainsi porté à notre association est vraiment trop fort pour que nous le supportions sans rien dire. Nous protestons donc. Notre esprit désintéressé de sportif nous y autorise et nous commande même avec force de le faire.

Peu nous importe ce qu'en penseront l'U. M. F. et l'A. C. F. Peu nous importe ce que diront les pouvoirs centraux !!! si tant est qu'ils prennent la peine de dire quelque chose. Nous avons, nous, la certitude de n'avoir jamais eu en vue qu'un but, qui n'a point cessé de guider toujours nos efforts : le développement (le vrai !!!) du sport motocycliste. Tout le reste ne nous intéresse plus. L'origine du conflit : une convocation de l'U. M. F. non envoyée à temps et l'insouciance de l'A. C. Hérault sur les possibilités du *parent pauvre* (toujours le refrain !) qu'est un M. C. tel que le M. C. de l'Hérault.

L'U. M. F. et l'A. C. F. prétendent, en effet, qu'il a été pris au Congrès du Calendrier une décision aux termes de laquelle aucune épreuve ne pourra être inscrite postérieurement à l'élaboration du calendrier.

Cette décision prise par une réunion un peu extraordinaire sans mandat précis peut-elle modifier les règlements généraux qui régissent le sport motocycliste en France ? c'est là quelque chose à examiner.

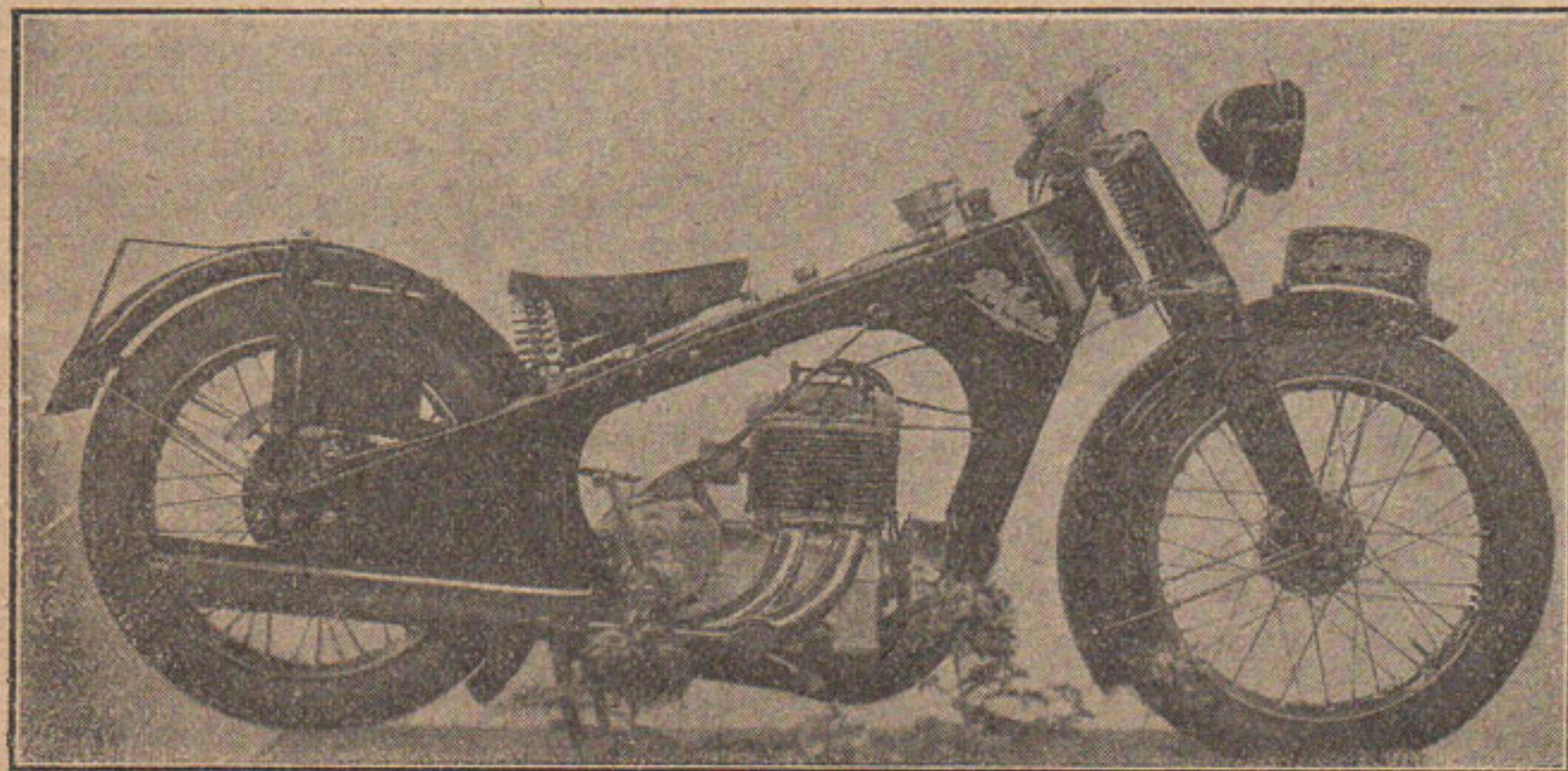
Un pareil procédé est inadmissible. Il y a à l'U. M. F. et à l'A. C. F., nous ne craignons pas de le dire, deux poids et deux mesures !!! Ainsi on a inscrit, nous l'affirmons, au calendrier des épreuves pour lesquelles les droits d'inscription n'ont pas été payés. Pourquoi ? Le règlement est pourtant formel sur ce point et tout le monde le connaît !!!

Telle est la situation dont le Moto-Club de l'Hérault est aujourd'hui la victime. Cette situation, il fallait que les sportifs la connaissent.

Quelle ironie alors contenue dans les mots que l'A. C. F. et l'U. M. F. font figurer à la suite de leur nom et de leur titre « Société d'Encouragement ».

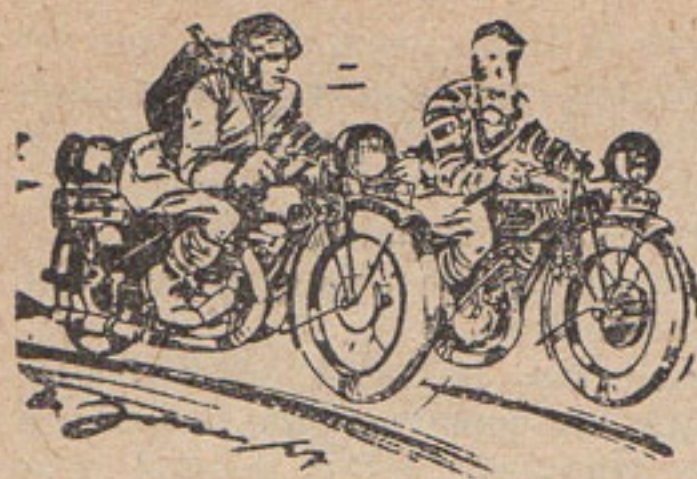
Société d'Encouragement à quoi ? Vraiment on peut se le demander. Quoiqu'il en soit le Moto-Club de l'Hérault est disposé à réagir. Il ne veut point se laisser faire. En six ans il a donné dans le département l'exemple de sa vitalité. Il a créé et il s'en enorgueillit le sport motocycliste et automobiliste, il en est mal récompensé.

Jean ZUCARELLI,
président du M. C. H. A.



Une des plus magnifiques machines belges : la Mondiale.

La Page des Clubs



Que tous les Clubs nous envoient leurs communiqués, leurs dates et toute documentation d'intérêt général. Une large part leur sera toujours octroyée dans nos colonnes



La Course du boulevard Michelet 29 janvier 1928

La course aura lieu sur un kilomètre, départ arrêté.

Le règlement approuvé par l'A. C. F. est à la disposition des intéressés.

L'épreuve aura lieu de 9 heures à 12 heures.

Droits d'engagements : 50 fr. motos et 100 fr. voitures. Les membres du M. C. bénéficieront d'une réduction de 50 % et les membres des M. C. et A. C. régionaux auront droit à 25 %. La clôture est fixée au 15 janvier.

Dès à présent, nous pouvons annoncer que les premiers du classement général, motos ou voitures toucheront un prix de mille francs.

Les engagements sont reçus au M. C. de Marseille, 71, rue Paradis.

LE M. C. C. F.

L'insigne du M. C. C. F.

Le nombre de projets reçus pour l'insigne du M. C. C. F. est relativement très élevé (151) et nous a contraints à retarder l'élimination des dessins non susceptibles de nous intéresser. Le prix de cent francs sera chaudement disputé : une personnalité tout à la fois sportive et artiste est chargée de cette élimination et, réellement, le juge semble très perplexé, car nombre de projets sont marqués au coin du bon sens et du bon goût ; on sent dans la plupart des auteurs une habitude très forte de la moto et du camping. On ne nous en voudra pas de laisser tout le temps nécessaire au jury pour se prononcer en tout état de cause. Ensuite, il nous faudra cliquer les dessins retenus et les publier dans *Moto Revue* ; voilà de quoi exciter les jalousies sportives des concurrents !

De nouvelles inscriptions

De nouvelles inscriptions nous sont parvenues cette semaine :

M. Moreau, Vitry.

M. Decarpentrie, Armentières ;

Durand, Gaston, Paris.

Le contingent des Campingmen de France devient important.

Un nouveau M.-C. en Alsace

Décidément, le sport motocycliste, très en essor, a besoin d'élargir ses entournures : le cadre actuel officiel l'étouffe : les trois ans de sujétion proposés par les dirigeants de la fédération officielle ne plaisent nullement à nos jeunes : il faut reconstruire et non rapiécer et de suite, sinon nous courons vers la fédération dissidente qui risquerait d'emblée d'étrangler le vieil organisme qui date de 1901 déjà !

Un nouveau M.-C. de telles tendances, ayant déjà plus de 50 membres vient de se créer à Strasbourg, membres uniquement « motocyclistes, sidecaristes ou tricyclecaristes ».

Or, nous ajouterons que dans le Haut-Rhin, à Colmar, à Mulhouse, dans la Moselle, à Metz, les mêmes tendances séparatistes existent et ces clubs groupent quelques milliers d'adhérents enthousiastes que le M.-C. St-Denis captive en ce moment. Il y a déjà longtemps que *Moto Revue* a signalé cet état d'esprit qui, à se prolonger, pourra amener des surprises : tant pis pour les fautifs ou rétrogradés !

Le Moto-Tourist-Club est fondé à Gennevilliers

Nous avons récemment attiré l'attention de nos lecteurs de la banlieue ouest sur la

prochaine création d'un Club à Gennevilliers. Chose faite actuellement, sous le nom de Moto-Tourist-Club, association amicale des motocyclistes de la banlieue ouest. L'agent bien connu de Terrot, Delage, Dilecta, F. N., Dollar, Cl. Delage et Aiglon, a réussi à réunir dès le début un noyau d'ardents. *Moto Revue* s'emploiera à encourager ce jeune club : vivement un calendrier et qu'une entente s'établisse entre les différents clubs de banlieue dès ce jour.

L. U. M. Oranaise est fondée

L'Union Motocycliste Oranaise est fondée officiellement. *Moto Revue* avait annoncé la future création du nouveau groupement avec une trentaine d'adhérents : ce fut soixante-dix ardents qui s'inscrivirent dès la première réunion : beau succès ! Voyons-les maintenant à l'œuvre.



Calendrier des Clubs

JANVIER

Constitution du M. C. Scolaires.

Constitution du M. C. C. de France.

Constitution de la L. N. M.

29. — Course du Bd Michelet (M. C. Marseille).

Un nouveau M. C. à Belleville

Non, pas à Belleville, de Paris, mais à Belleville-sur-Saône, dans le Rhône ; ce nouveau groupement demande notre patronage qu'il peut escompter ; qu'il nous tienne immédiatement au courant de sa vie sociale, de son calendrier, de ses épreuves ; qu'il fasse comme les autres et nous adresse des photos de ses rallies.

Jusqu'au Soudan !

Le M. C. de Kati, dans le Soudan, est créé sous le patronage de *Moto Revue*.

Le siège du nouveau club, constitué des plus régulièrement, est actuellement à Bamako : son président actif est le lieutenant d'artillerie Pelletier. Certes, les membres n'en sont pas aussi nombreux qu'à l'A. M. Dijonnaise ou au M. C. Nice, mais certainement n'en sont pas moins actifs qu'au M. C. de Saint-Denis.

Un banquet réussi à Saint-Denis

Le M. C. de Saint-Denis a donné son deuxième banquet annuel le 10 décembre : 100 participants ; présidé par le secrétaire général de *Moto Revue*, assisté de Cornélis, le pyrénéen connu et de William, l'infatigable coureur de Terrot et Monet et Goyon, de MM. Flageul, trésorier, Lassimone, président

sportif, Charles, secrétaire et sous l'œil vigilant du président Boisseau, la réunion fut des plus amicales et réussies, grâce au concours actif de la municipalité. Une tombola gratuite, quelques chansons, un bal à deux orchestres qui se termina à 10 heures du matin (!) clôturèrent gaiement la réunion du plus actif club de la région parisienne. On se remue ferme à Saint-Denis !

Un nouveau M. C. à Gargan

Ça pousse de tous côtés : voici qu'à Gargan, on veut aussi se regrouper et un agent bien connu de la région et des « cyclistes » parisiens, M. Masson, rêve de fonder, dès janvier, un M. C. pour calmer l'impatience des motocyclistes. *Moto Revue* assure le futur Club de son patronage.

Le M. C. Clodoaldien se réveille de sa léthargie

Après quelques semaines d'oubli inexplicable, l'un des Clubs parisiens les plus actifs cet été réapparaît sur la scène. Saint-Cloud a réuni ses membres le 16 décembre et établi son calendrier pour 1928 : Coupe de printemps en mars ; d'été en juin ; d'automne, en septembre : un grand rallye en mai ; et les deux coupes de Saint-Cloud et Garches en juillet et août. Chaque mois a son épreuve et, vu l'activité du Club, du beau sport, *Moto Revue* patronera chacune de ces épreuves.

LE M. C. SCOLAIRES

Ah ! oui, décidons-nous

Les adhésions affluent ; ça y est, le M. C. scolaires va vivre. Une fois bien installés, nous allons provoquer la réunion constitutive à laquelle nous n'inviterons que ceux qui nous auront envoyé leur adhésion de principe : le noyau est gros, quelle joie pour tous les potaches de se trouver, de se retrouver aussi ! milieu très « esprit de corps » qui ne pourra engendrer de frictions quelquefois gênantes dans nos groupements très mélangés. Et puis, les parents auront une tranquillité d'esprit remarquable de savoir leur rejeton en bonne société motocycliste et n'errant pas à l'aventure, l'esprit farci de romans-feuilletons-cinés plus ou moins sportifs.

Le Nom du Club ?

Eh là ! Nous dénichons dans notre courrier un petit mot qui va certainement trancher la question tant discutée : voilà le président provisoire du M. C. qui se laisse entraîner et qui nous écrit qu'après mûre réflexion il croit préférable d'adopter le nom de : *Universitaires* à *Scolaires*. Conversion imprévue mais dont la contrepartie nous est présentée par un autre adhérent, celui qui avait proposé *Universitaires* et qui, aujourd'hui, se rallie à *Scolaires*. Où allons-nous ? Heureusement, la réponse est là, signée d'un petit bonhomme actif, M. Kégresse, qui aime les math à Malesherbes. Et voilà :

Pourquoi se tracasser tant ? Par une simple addition, il résout la question :

Scolaire + *Universitaire* = *Etudiant*.
Au fait, mon petit bonhomme n'a-t-il pas raison et le M. E. C., le Moto-Etudiant-Club, cela ne ferait pas mal ? les mec ? Oh ! oh !

Les insignes

Nous avons reçu cinq nouveaux projets :
8. Maillard Brune, Paris (rouge et bleu) ;
9. Kégresse, Paris (fond bleu, lettres rouge).
10. Carsuzaa Villebon, (blanc neige, bleu et or).
11. Leblanc-Maridor.
12. Leblanc-Maridor.

Le Sport de la Semaine

LE RALLYE MILITAIRE

DU 18 DÉCEMBRE 1927

Amusant succès, malgré le froid

La vague subite de froid faillit annuler l'épreuve du 18 décembre. Une baisse de température qui, à la fin de l'épreuve, se traduisait par -14° laissa longtemps dans l'incertitude les organisateurs. A midi 45, une soixantaine de concurrents, malgré la bise, étaient fidèles au rendez-vous. Nous les remercions vivement, car ils ont démontré que le motocycliste était apte à rouler par n'importe quel temps : le 15 novembre, nos as du guidon prouvèrent la facilité de conduite de la moto dans les terrains détremés du champ d'exercices des tanks. Le 18 décembre, depuis les petites alcyonnettes jusqu'aux holidés 500 en passant par les Monotraces qui furent les vainqueurs incontestés de la course d'estafettes, aucune moto ne fut arrêtée par le terrain gelé dont les mottes de terre étaient aussi dures que le roc.

Ceux qui ont participé à cette épreuve très rude peuvent en tirer avantage, car il fallait du cran moral et physique pour lutter contre les rigueurs accumulées. Une remarque particulière et psychologique doit être faite : on nous avait annoncé la présence de certains « critiques » acerbes de cavalerie ; n'avons-nous pas nous-mêmes un peu douté du succès devant un tel déchaînement contre nous ? Or, nos jeunes et vieux ne se sont pas « dégonflés » et ce fut à leur honneur : quant aux « critiques » ils ont jugé que l'horrible temps ne nous permettrait pas d'évoluer et se sont frotté joyeusement les mains au coin de leur feu.

Au fond, n'ont-ils pas démontré ainsi que le cavalier limitait ses possibilités devant le froid extrême. Robert Sexé, Andrieu et Gris de chez René Gillet qui conduisirent la petite armée motocycliste, ont tenu à prouver les possibilités de notre engin et la butte de tir fut grimpée (30 % !) descendue non seulement par nos 2 as, mais par de nombreux amateurs pour la première fois. A noter que le verglas annihilait tout freinage, et il n'y eut aucune chute dans cet exercice. Un adjudant présent n'avouait-il pas qu'il était matériellement impossible à un cheval d'évoluer sur le terrain de Satory pareillement gelé, sans se rompre les boulets ! L'absence de nos « cavaliers » critiques, la remise des courses sur les hippodromes, les nombreuses pannes d'automobiles par gel de radiateur, rien de tout cela pour nos motos. Nous avons douté de notre succès, non du point de vue exécution, mais craignant l'abstention de tous ; notre erreur fut complète, notre succès aussi : merci à tous !

Le thème : estafettes militaires

Groupés derrière Sexé, à l'allure plaisante sur sa Tour du Monde de Satory, les soixante véhicules traversent à 13 heures la ville de Versailles, sous les yeux amusés de la population.

A Satory, aucun retard : pas de pénalisation pour cet exercice simple. Immédiatement les 3 commissaires de poste vont, au hasard, se nicher dans les confins de l'immense camp.

Où sont les postes bleu, blanc et rouge ? Mystère ? A chacun de faire pointer son pli dans l'ordre obligé. Et c'est un départ multicolore et bondissant dans les trous et sur les monticules gelés. Un hasard a voulu que le dernier poste, le rouge, fut juché sur le sommet du tableau de tir à plus de 10 mètres de hauteur. Très visible, il attire d'emblée la moitié des concurrents qui, après une course vraiment pittoresque et émouvante, escaladent à pied l'étroite échelle de fer pour constater le refus de pointer du commissaire, l'actif président du M. C. Versailles (est-ce un réveil ?) M. Schubler. On en vit qui escaladaient jusqu'à trois fois l'échelle éreintante, la malchance s'acharnant sur eux. Le poste bleu commandé par notre essayeur international en petites cylindrées, Maxend, voit arriver M. Roten dont le flair fut merveilleux. Le poste blanc, sur la butte

de tir, fut dirigé par notre grand vainqueur des rallies de la saison, Dardy, qui fit d'ailleurs le même trajet que les concurrents sur son Morgan. Pendant plus d'une heure, les concurrents coururent à la recherche des trois pointages.

broussailles des sous-bois, que Robert Sexé fut surpris par un des concurrents acharnés à sa capture. Notons que deux concurrents eurent la panne d'essence.

Evolutions en colonne

Andrieu est chef de file : les motocyclistes, groupés par quatre, défilent sous sa conduite à travers les bosses et se règlent sur le « globe trotter » qui sert d'axe. Une demi heure durant, pas une seule fois le groupe n'est disloqué. Mais l'exercice est moins mouvementé, le froid pique d'urt, le soleil a disparu à l'horizon. Sur l'immense plaine sibérienne, le thermomètre marque -15° .

Il est temps de rentrer : pétarades joyeuses et toutes les motos défilent à nouveau dans Versailles tandis que certaines autos, radiateur déjà gelé, ont dû recourir aux bons offices des soldats présents pour retrouver le terrain propice au retour. Commencée dans un froid très compréhensible, notre démonstration se termine dans l'enthousiasme général, sans le moindre accroc. Certes, la volonté de tous fut grande et nous regrettons vivement l'absence de ceux qui se devaient de ne pas nous oublier dans leurs critiques : le froid a fait peur au « cheval », la « moto » en a ri, voilà la plus belle conclusion que nous n'avions nous-mêmes pas espéré.

Les résultats

Estafettes militaires :

Roten ; Pape ; Enger ; Lagondais ; Daniel Dubuisson ; Delorme ; Fringuet ; Gautheureau ; Robert ; Hamel ; Charlier ; Borde ; Collas ; Aufrère...

Poursuite de l'ennemi.

1^{er} essai : (742) Dubuisson (2 brassards) ; 2. (712) Borel ; 3. (743) Roten ; 4. (741) Lagondais.

2^e essai, finale : Prix : Cent francs à recevoir en arrachant le brassard de Robert Sexé. Temps : 47 minutes : Hamel, n° 237.

M. et Mme Bruce ont réussi

Battant, de plus de 48 heures, l'ancien record des 15.000 miles, soit 24.140 km. 100, M. et Mme Bruce ont réussi l'exploit malgré une température atroce, neige d'abord, froid intense ensuite. Seuls les 25.000 kilomètres n'ont pas été atteints.



Calendrier sportif

JANVIER

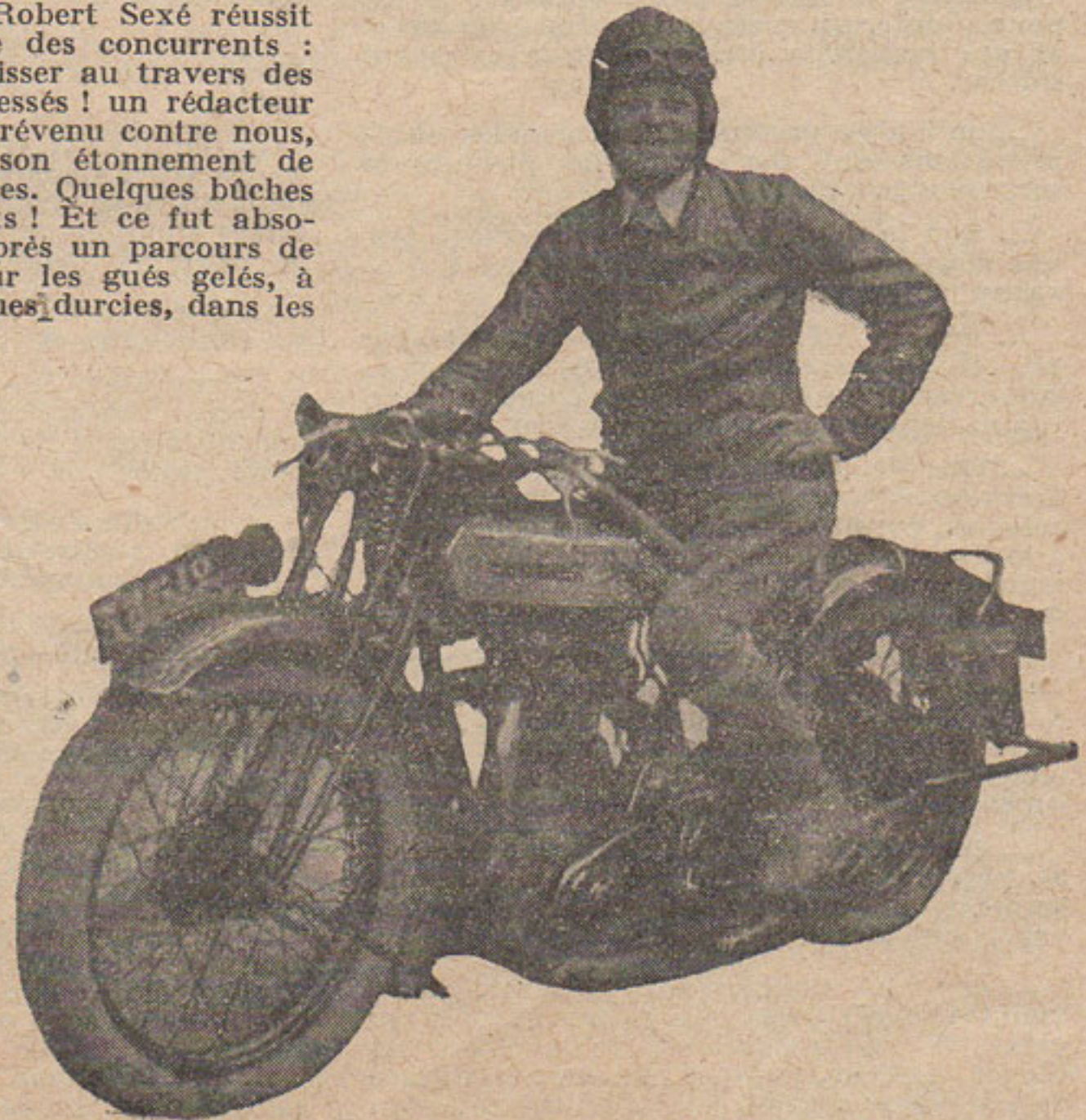
- 7-14. — Salon de New-York.
- 14-22. — Les Six Jours d'Hiver (Moto Revue).
- 18-22. — Rallye Monte-Carlo.
- 20-30. — Salon Amsterdam.
- 21-29. — Salon Agricole.
- 29. — Kilomètre lancé (M. C. Marseille).

La poursuite de l'ennemi

Joli thème qui fut d'un succès formidable ; thème merveilleux qui plut à tous. Trois ennemis figurés : Robert Sexé, Max End et notre secrétaire général, affublés d'un fanion se sauvèrent au loin et au signal ce fut la poursuite à qui arriverait à décrocher les fanions. Certes, nous ne nous attendions guère à un tel enthousiasme : un billet de cent francs était épinglé à la saisie du fanion Sexé.

Pendant une heure, Robert Sexé réussit à échapper à la meute des concurrents : quelle souplesse pour glisser au travers des pièges qui lui furent dressés ! un rédacteur militaire, M..., un peu prévenu contre nous, fut contraint d'avouer son étonnement de l'ardeur de tous les jeunes. Quelques bûches anodines, pas d'accidents ! Et ce fut absolument par lassitude, après un parcours de nombreux kilomètres sur les gués gelés, à travers les trous, les boues durcies, dans les

Le liégeois Emile Collon qui s'est révélé un des meilleurs sidecaristes belges du moment en se classant respectivement premier de sa catégorie dans Liège-Bordeaux-Liège et le tour de Belgique en une étape.



Mon petit doigt m'a dit....

... qu'une des 3 arbres à cames en tête qui devait courir au Bol d'Or est en la possession d'un amateur, Chaix, qui a l'intention de faire bien d'ici peu.

... qu'une marque nationale pourrait recueillir des monceaux de lauriers si cet amateur est réellement pétri des bonnes intentions qu'il proclame.

... mais que cette firme récuse (pourquoi ?) la paternité de ces engins très réussis.

... qu'un de nos gais collaborateurs, très compétent sur les questions circulatoires, était nommé à un haut poste de la Préfecture.

... que O. H. Camshaft s'est balancé dans le vide, en annonçant que les Norton n'atteignaient pas le 155 en course et... la suite

... qu'Andreino à tourné, avec ces mêmes engins, un jour à Montlhéry, à 156 chronométré officiellement.

... que Denley, sur cette même piste a atteint jusqu'à 180 et tenu un certain parcours à 161 de moyenne.

... que L. Psalty se fait fort d'ailleurs d'atteindre le 155 sur un tel engin et tient le pari avec Camshaft mais... à la condition que ce dernier dénicher une autre machine susceptible de faire ce chiffre fatidique.

... que notre excellent confrère anglais *Motorcycle* manque de traducteurs français, si l'on s'en rapporte à son communiqué de Satory.

... qu'il paraît qu'un général français embourbé dut recourir à un dragon (!) qui lui amena son cheval de bataille pour sortir du borbier.

... mais que nous croyons qu'il s'agit plutôt du borbier linguistique où se débattent quelques excellents rédacteurs de ladite revue.

... qu'un ministère de la guerre étranger abandonne le sidecar parce qu'il a 3 roues pour adopter un engin qui a aussi trois roues et qui ressemble étrangement à un autre sidecar.

... qu'il n'y a pas qu'en France où les administrations ont des tours de passe-passe surprenants.

... que le deux temps à compresseur fait une nouvelle offensive : en Angleterre 4 nouveaux moteurs depuis un mois, 2 en France !

... que la solution la plus remarquable est celle qui comporte un 3 cylindres avec compresseur en bout d'arbre, et une soupape supplémentaire pour l'introduction des gaz.

... Que le gouverneur qui préside aux destinées d'une de nos plus importantes colonies, aurait accordé de larges concessions à la Maison de Caoutchouc qui ne veut pas standardiser ses pneus, pour y récolter sa matière première.

... Que Lycett lance sur le marché français une selle extrabasse et que O. H. Camshaft a vue chez un constructeur qui emploiera cette selle à l'avenir dans la plupart de ses modèles et spécialement sur la machine super-sport.

... que, comme l'a dit O. H. C., Jap tendrait de plus en plus à faire des doubles échappements en moteurs-culbuteurs nécessitant par 2 culasses différentes.

... que le double échappement après maintes expériences n'a aucun intérêt au point de vue rendement, mais donne un silence meilleur, puisque plus grande surface de refroidissement et permet en même temps l'adjonction de 2 silencieux de forte capacité.

... que Marchant, Denly et Levack n'utilisent qu'un échappement dans leurs moteurs de course, qui ont fait merveille au cours de la dernière saison.

... Que la Maison allemande « Ardie », la plus grosse cliente actuelle de l'exportation pour Jap (10.000 moteurs par an), s'est fait une spécialité de monter les 175 4 temps Jap et aura bientôt une nouvelle gamme de moteur bi-cylindres, depuis le 680 jusqu'au 1.000 centimètres cubes, soupapes latérales, 4 cames et culbuteurs.

... que cette même maison, s'assurera pour l'année prochaine, le concours du plus brillant ingénieur anglais de chez Jap qui a habité la France pendant deux ans depuis et fut lié pendant quelque temps avec une maison française.

... que, pour une fois, les Anglais ont strictement copié les modèles français, puisque la nouvelle Coventry Eagle est exactement calquée sur la Durandal, création du sympathique constructeur Ulberich.

... qu'une démonstration motocycliste a eu lieu ces jours derniers à Dijon, suivie d'un banquet où *Moto Revue* était représentée par notre essayeur national qui naturellement était venu au banquet de l'A. M. Dijonnaise monté sur sa fidèle machine aux directives très anglaises : 4 silencieux, 2 pare-brise et 1 técalémit, sur ses excellents pneus Dunlop.

... que le même a fait un discours sur le silence (au banquet présidé par le sportif maire de Dijon) si bien adapté que personne ne l'entendit.

... que la même démonstration motocycliste fut plutôt vinicole sur la fin, car le bruit des canons de blanc couvrait celui des échappements des super-sport.

... que Motobécane et Terrot se disputent la suprématie au point de vue vente et nombre des machines livrées, bien que la clientèle ne soit pas de la même classe commerciale.

... que notre constructeur montrougien montre une activité merveilleuse et formidable.

... que les exercices et prouesses que nous avons vu se dérouler dans les fossés du fort de Montrouge rivalisent de brio avec les plus fortes émotions auxquelles nous habitions les coureurs anglais.

... que les lecteurs se purlèchent d'avance de contempler de telles évolutions.

... que *Moto Revue* espère donc que, grâce à l'amabilité du constructeur montrougien, auront bientôt la facilité de voir en entier cette projection.

... qu'enfin les tant attendus Royal Enfield dont on s'entretient depuis si longtemps dans nos chaumières, sont arrivées à Paris.

... que l'agent heureux à qui échoit une telle représentation s'appelle Pierre.

... que l'épurateur d'air va prochainement faire son apparition en série sur certains modèles d'une maison bien connue.

... que la maison qui lance une 2 litres 6 cylindres conseille à ses amis de prendre sa sans-soupape, car il vaut mieux tenir que courir.

... qu'une marque étrangère qui a présenté une merveilleuse machine au Salon a besoin d'une signature bancaire avant de faire sortir une pièce de ses usines.

... que la même marque fait souder ses cadres d'un modèle moyen et populaire chez un façonnier de Paris qui fabrique à

l'emporte pièce quelques machines pour lui et quelques maisons de moindre importance.

... que le sportif département de l'Isère détient le record pour le nombre des machines vendues en province au cours des derniers mois.

... que pour le Salon prochain, une grande marque fera une grande surprise aux motocyclistes épris de modernisme, mais seulement après de nombreux et longs essais à l'encontre d'une marque plus jeune.

... que Marchal-Vaucanson, équipé en série par une grande marque, comporterait obligatoirement un klaxon, complément indispensable de tout équipement électrique sérieux.

... que, soucieuse de livrer d'excellentes machines à ses clients, la grande maison de Mâcon vient de faire de gros frais pour faire désormais tous ses cadres entièrement brasés.

... que tout le monde sait que Amac, Binks et Brown et Barlow, formant le « carburateur amalgamé », vont sortir des exemplaires uniques, tout en faisant de la publicité sur les trois marques.

... qu'en Angleterre, on a noté l'apparition des premières machines de course dont la boîte de vitesses et le moteur sont enveloppés de carters aluminium pour la meilleure pénétration dans l'air.

... que B. S. A. lance sa 175 grande série, empruntant en cela le procédé de Francis Barnett, le cadre assemblé et boulonné sans raccords soudés ou brasés.

... que la même marque F. B. vient de battre des records de longue distance avec une 2 temps, records détenus par une 4 temps.

... que Frera, la grande marque italienne, vient de lancer une nouvelle 500 bloc-moteur, dont le débrayage se trouve incorporé dans le volant, particularité bien connue dans le monde automobile.

... que cette machine comporte un système d'engrenage toujours en prise sans clabots, un moteur 500 soupapes latérales donnant 14 H. P. à 3.800 tours.

... que l'on vient de plus en plus aux culbuteurs enfermés pour les distributions qui ne sont pas montées sur galets.

... que Moser sortirait bientôt un moteur de ce genre, mais dont le décompresseur est malheureusement situé en dehors du carter-moteur.

... que les Etablissements Meunier vont lancer prochainement une nouvelle selle souple en grande série, sous licence d'outre-Rhin et qui serait « hors ligne ».

... qu'une maison vient de lancer une nouvelle spécialité permettant de faire effectuer par les clients le rodage sur la route, en deux mots : une graisse graphitée à incorporer à l'huile.

... que, dans la région du Doubs, le possesseur d'une Magnat-Debon grise a installé un double pare-choc devant sa roue avant, sans doute pour éviter de crever son pneu dans les accidents qu'il espère avoir.

... que, dans cette même région, l'Agent régional de Terrot, grand coureur devant l'Eternel, grand vireur sur les vélodromes, va avoir une machine à 2 klaxons électriques, pour lui rendre son sommeil perdu depuis qu'il a vu passer notre essayeur national sur sa machine à avertisseur puissant.

... qu'une superbe B. M. W. à culbuteurs vient à nouveau de faire sensation dans les rues de la capitale.

... qu'un grand « raidman » connu est au guidon de l'engin que l'on verra, victorieusement espérons-le, dans les épreuves touristiques de l'année.

O. H. CAMSHAFT



Le Courrier de la Semaine



Les communications destinées à être publiées sous cette rubrique doivent être écrites sur un côté de la feuille seulement. Moto Revue ne partage pas nécessairement les opinions émises dans ces lettres, qui devront invariablement porter les noms et adresse de l'expéditeur (et peuvent ne pas être publiées).



Merci à Borestroke et à... Cleveland

J'ai bien reçu votre honoree du 29 dernier et je viens, par la présente, vous en remercier bien vivement. J'ai également reçu un mot de la maison Walpic me disant que j'aurais d'ici peu les cotes de réglage de la distribution de ma Cleveland, je ne vois que cela qui peut ne pas être au point ! aussitôt reçu les cotes j'en ferai le contrôle et j'espère avoir satisfaction.

J'ai toujours été très satisfait et très partisan des machines américaines et je vous avouerai que je suis assez exigeant ; ce que j'admire dans la construction américaine, c'est la robustesse de l'ensemble de la moto. On peut mal mener et faire des chutes, il n'y a jamais rien de mis hors de service, on voit qu'elles ont été étudiées pour cela. Il serait à souhaiter qu'il en soit de même pour les motos françaises.

CHANTEAU, à Lengny.

D'accord pour les motos américaines, mais vous êtes bien méchant pour les machines françaises.

Est-ce bien utile ?

Je lis dans le numéro du 23 octobre, la lettre de M. Barny, à Châteauneuf, concernant le permis de conduire.

Je ne suis pas tout à fait d'accord avec lui sur quelques points. Ainsi, je lis : « D'abord, que les Compagnies d'assurances ne répondent des risques occasionnés par la voiture du titulaire qu'un mois, par exemple, après que celui-ci aura déclaré avoir commencé à conduire. » Evidemment, ceci forcerait les néophytes à être prudents, mais malgré tout, l'accident peut toujours survenir, ne serait-ce que par la faute d'un autre même pendant le premier mois. Ceux qui ne voudraient pas sortir en voiture sans assurance, laisseraient la voiture au garage pendant ce premier mois, et ne commenceraient à rouler que quand leur assurance fonctionne. Je ferais également remarquer que quand on a conduit une 10 CV Citroën, on n'est pas nécessairement apte à conduire un camion de 5 tonnes ; ce n'est pas la même chose, pas plus qu'une 500 « super-gonflée » n'est une « 3 roues touriste » ou même sport, et celui qui conduit la première n'est pas, par le fait même, qualifié pour la seconde. Mon opinion serait plutôt, s'il fallait simplifier la législation, de distinguer nettement 3 catégories de véhicules :

A guidon motos, sidecars et monotraces !
A volant 3 et 4 roues. Jusqu'à 3 tonnes par exemple
Camions et autocars, au-delà de 3 tonnes.

Ce qui ne simplifierait pas grand-chose, mais serait tout de même préférable au permis unique ; en effet, je ne vois pas pourquoi celui qui se présenterait pour la carte rose avec une 175 monovitesse serait autorisé à conduire un gros autobus ou une 40 CV à 7 places.

DE ST-SEINE, 73.070.

Et voilà un excellent truc

Ayant lu dans le courrier de la semaine du numéro 243, la communication de M. Saumon, je crois devoir vous signaler le moyen de faire un ressort de rappel du marteau de rupture de magnéto. Il est en effet très rare de trouver dans le premier garage venu, un ressort de longueur voulue, mais par contre, dans n'importe quel village (même dépourvu de garage) on trouve chez l'horloger (qui est souvent un cordonnier ou un maréchal ferrant) un vieux ressort de pendulette qui, coupé à la taille, fait parfaitement l'affaire. Le plus difficile est de le percer : pour cela on donne un coup de poinçon sur l'endroit à percer, puis retournant le ressort, avec une lime douce, on enlève le métal qui a été repoussé : on recommence jusqu'à ce que le ressort soit percé.

Ce procédé, que je ne vous souhaite pas d'avoir à employer, m'a permis de me dépanner deux fois, une fois avec une 6 CV Renault, l'autre avec une Alcyonette.

Pierre MARTIN.

Simple aveu !... Musique connue

Maintenant que je vais un peu mieux, je m'empresse de venir vous offrir tous mes vœux pour 28, je ne veux pas être des derniers, hein ? Quant à moi, je marche sur mes deux pattes à peu près normalement. Mais au fait, je ne vous ai pas raconté mon lamentable accident ? Toutes mes excuses et voici : Cela se passait en l'an de grâce 25. Lorgnant dans vos sympathiques colonnes un fameux (O ! combien) produit, qui, ajouté à l'essence, diminuait la consommation, augmentait le rendement, décalaminait les moteurs, etc., etc., l'idée me vint de l'essayer... Et ce fut le commencement de mes malheurs... Car je voulus aussi mettre une de ces fameuses bougies qui ne faisaient jamais auto-allumage ni raté... Ma foi, j'étais parti dans le domaine de l'économie. Je me procurai en plus de pneus

extra-souple, ça rend mieux ?... Cette magnéto donnait mieux que la mienne... sur-le-champ, je la fis monter et fier de mon œuvre, j'admirais ma machine tout en feuilletant *Moto Revue*. Et cette idée d'économie me trottant en tête, je trouvais que ce piston, cette culasse, cet échappement, ce carburateur, cette huile, cette manette, cette chaîne, cet amortisseur, ce cadre, ce réservoir, cette boîte m'assureraient d'importantes économies de combustible !...

Je les fis adapter sur ma machine... Oh ! de la machine primitive il ne restait pas grand chose, mais enfin, j'étais décidé à faire des essais sur l'économie...

Rien qu'à l'idée que j'allais donner un coup de kick, mon moteur partit tout seul ! J'étais ravi... (Et il y a de quoi...)

Mais alors, sitôt parti... Une accélération... Un ralenti vraiment incroyables.

Et je roulais... et « ça donnait » je ne pouvais me croire éveillé sur « ma » machine, en essai... Les kilomètres défilaient après d'autres et toujours cette même douceur de conduite, cette souplesse de marche...

Quand, tout à coup, il se produisit quelque chose d'effroyable : je fus projeté en l'air pendant qu'un fracas horrible m'assourdissait... Et je vis...

L'essence, elle, remontait dans le réservoir, et elle l'avait fait éclater : mon moteur n'en consommait plus, il en produisait...

Enfin... ça va mieux maintenant... Mais il m'est resté quelque chose de cet accident...

De Lille — hein — pas de la Canebière...

Très motocycliquement votre

WEARISOMME.

On le dit, mais nous ne sommes pas obligés de le croire.

A propos du tan-sad (encore !)

Sans être anti-tansadiste comme André Dahl (n° 239) et approuvant hautement le voyage en duo sur moto conçue pour ce but, je ne peux me défendre de le trouver ridicule et dangereux, pratiqué comme beaucoup le pratiquent. Vous avez déjà désapprouvé le tan-sad sur cylindrée inférieure à 175 cmc. ; à mon avis, c'est plutôt sur la position du tan-sad que l'on devrait critiquer. En effet, sur certaines petites motos, la passagère se trouve déportée presque en dehors de la roue AR, la machine étant elle-même légère (certaines 40 kgs, pneus de 50 !), le poids (et par conséquent l'adhérence) sur la roue AV devient nul, 25 à 30 kgs au maximum. Au moindre chaos un petit bond de la roue AV et ce n'est qu'au prix d'un effort prodigieux que le conducteur rétablit l'équilibre après d'affolants zig-zags.

Sans parler de la souffrance qu'éprouve un petit 175 pour un tel sport, les résultats sur l'ensemble des cadres, fourches, roues, etc., ne peuvent être que désastreux, et lorsqu'après quelque temps de ce régime, la moto sera agonisante, son propriétaire s'apercevra peut-être qu'il était plus économique d'acheter une machine un peu plus forte.

Pourquoi voit-on aussi des sièges AR aussi hauts que certains le sont ? Une machine idéale pour le duo ?... Mais la nouvelle 350 Gillet (n° 240) avec tan-sad très rapproché de la selle et surbaissé, même hauteur que celle-ci sensiblement. Une seule critique : puisque cette machine est prévue pour un tel usage, pourquoi pas à l'AR les mêmes repose-pieds qu'à l'AV et donnant à la passagère la même position de jambes qu'au conducteur et non cette position accroupie ?

Pour bien convaincre les jeunes (et même vieux) écerclés qui pratiquent le tan-sad d'une façon anti-rationnelle, qu'ils pèsent l'avant de leur moto quand ils sont dessus ; ensuite, avec leur passagère, ils seront effrayés du résultat.

GUILBERT, Boulogne.

On en veut un essai, absolument !

Excellente, l'idée de M. Grabett dans « Le Courrier de la Semaine ». Excellente particulièrement celle de l'essai d'une Monet et Goyon 250 cmc., 3 CV. Désireux d'acheter une moto deux temps, j'hésitais entre une Mone et Goyon et une T. La T était un peu chère, la Monet plus intéressante de par son prix et ses accessoires, surtout maintenant, depuis le Salon (cadres brasés, nouvelle forme, meilleure suspension, nouvelle culasse, graissage automatique). Toutefois, je n'ose pas encore me lancer, ne connaissant pas les résultats que donnera cette machine. Il est tout indiqué à *Moto Revue* de nous les faire connaître. J'applaudis donc à cette idée, et dans l'attente de voir paraître bientôt dans votre revue un essai tel que le suggère M. Grabett, de la Monet et Goyon 250 cmc., 2 temps, type A...

J. GUITTARD, abonné,
6, rue Phalsbourg, Toulouse (Hte-G.)

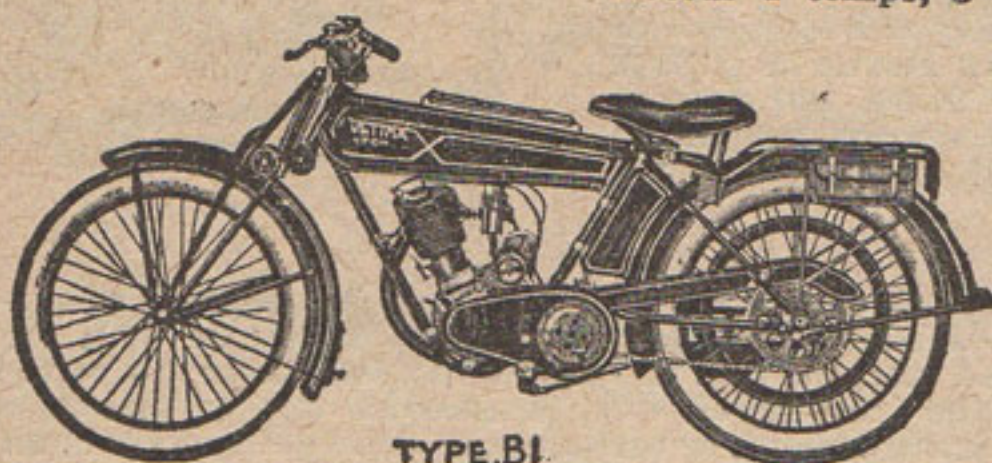
N. B. — M. Grabett n'a peut-être pas assez insisté sur le choix des pneus (de 80, de 100 ou de 115), avantages et inconvénients de chacun ?

FABRICATION FRANÇAISE
Maison créée en 1908

MOTO "ULTIMA" LYON

LA MOINS CHÈRE

❖ ENTIÈREMENT CONSTRUITE DANS MES ATELIERS ❖
Moteur 4 temps, 3 CV., 330 cmc. — 4 CV., 2 cylindres, 500 cmc.



TYPE BI.

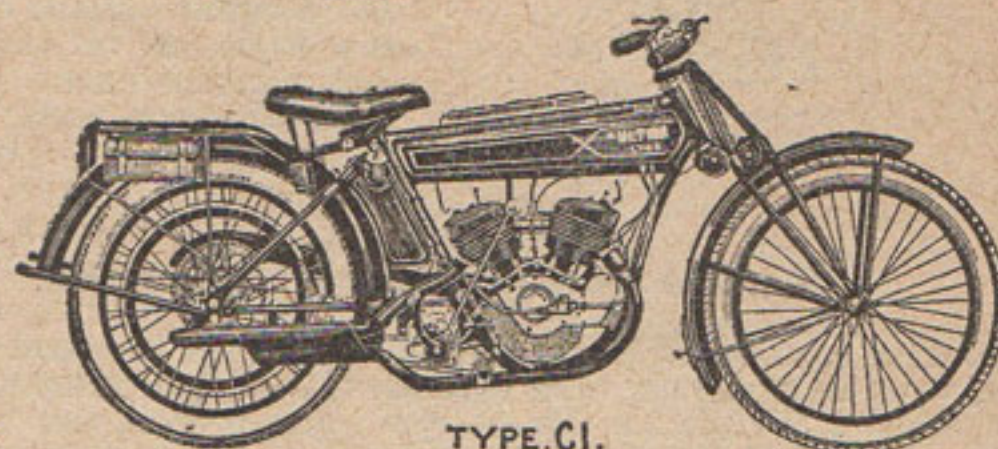
Avec boîte ULTIMA, 3 vitesses et débrayage kick-starter

5 MODÈLES LES MOINS CHERS Side Car "ULTIMA"

Carrosserie très souple avec moteur
2 cylindres en V, 4 CV., 500 cmc.

Demandez le Catalogue
E. BILLION, Const^r

24-24 bis, r. du Commandant-Faurax - LYON



TYPE CI.

Avec boîte ULTIMA, 3 vitesses, kick-starter chaîne-chaîne.

Registre du Commerce : Lyon A 6.171 - Terminus tramway N° 4 - Téléphone : VAUDREY 2-04 - Chèque postal N° 154-61 LYON

Paul Béalé

100, AVENUE
DES TERNES
PARIS

..... est heureux de présenter aux nombreux lecteurs
de MOTO-REVUE les derniers modèles de la vieille
marque tant réputée.

KOEHLER-ESCOFFIER

TYPE SPORT, 500 cmc., ARBRE A CAMES EN TÊTE,
DOUBLE ÉCHAPPEMENT, TYPE "RECORD 1928"
LA 1.000 cmc., ARBRE A CAMES EN TÊTE, SES
"TOURISTE" ET "SPORT", 2 cylindres 500 cmc.

CONDITIONS DE CRÉDIT TRÈS AVANTAGEUSES

CATALOGUE SUR DEMANDE

NOMBREUSES OCCASIONS TOUTES MARQUES

PRISE EN DÉPOT (sans frais)
DE TOUTES MACHINES A VENDRE

DURANDAL 350 cmc.

CATALOGUE SUR DEMANDE

PIÈCES DÉTACHÉES POUR
MOTOS INDIAN

GRATUITEMENT :

Catalogue Illustré 10 des pièces détachées
pour INDIAN, avec photos, adressé
sur demande en se recommandant.

BON PRIME
LAMPE A PÉTROLE 20 fr.
au lieu de 35 fr.
TAN-SAD 80 fr.
au lieu de 130 fr.

Vous augmenterez
vos moyennes avec

LES BOITES DE VITESSES

C. Picard

qui sans TRANSFORMER

LES CADRES

se monteront sur

toutes motos

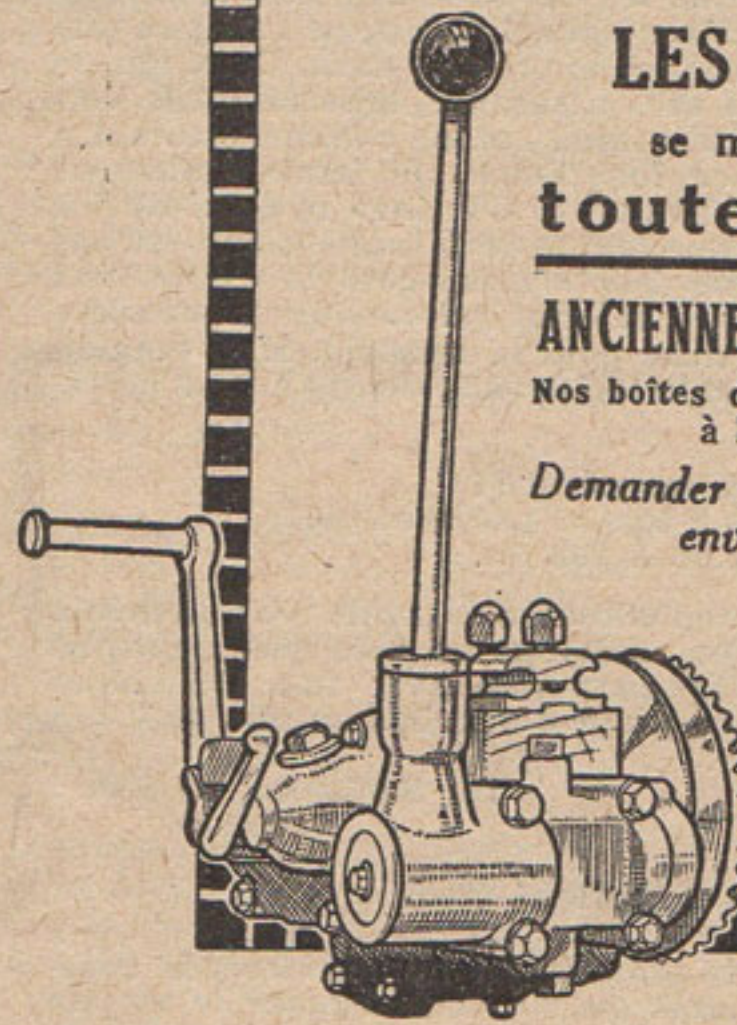
ANCIENNES et MODERNES

Nos boîtes doivent-êtr graissées
à la Kervoline

Demander la notice M. R.
envoyée gratis

C. PICARD

26, rue Carnot
COURBEVOIE (Seine)



Pub GSWEERTS

"Rochester"

MOTO

Baisse ses prix et présente de nouveaux types :

Moteur 175 cmc. DUTEN

2 vitesses ch.-courroie.	2.680 [?]	2.550 [?]
2 — chaîne-chaîne	2.780 [?]	2.650 [?]
3 — chaîne-chaîne	3.500 [?]	3.350 [?]
3 — ch.-ch. Sport.	3.750 [?]	3.600 [?]

Moteur 250 cmc. LUTETIA

Nouveaux types

3 vitesses :	
chaîne-chaîne Tourisme.	3.700 fr
chaîne-chaîne Sport....	4.200 fr.

Catalogue franco sur demande

ROCHESTER-MOTOS, 10, Grande-Rue, LE PRÉ-SAINT-GERVAIS (Seine)

D. S. MALTERRE

Victorieuse dans la Coupe de l'Armistice, les Six Jours d'Hiver et Paris-Les Pyrénées-Paris

VOUS OFFRE

SON TYPE 500 CMC.

à fourche à parallélogramme avec amortisseurs et les larges freins à tambour avec mâchoires extensibles sur roues avant et arrière :

- 1° avec pneus normaux de 700 x 85.
- 2° en type confort avec les pneus ballons de 700 x 100.

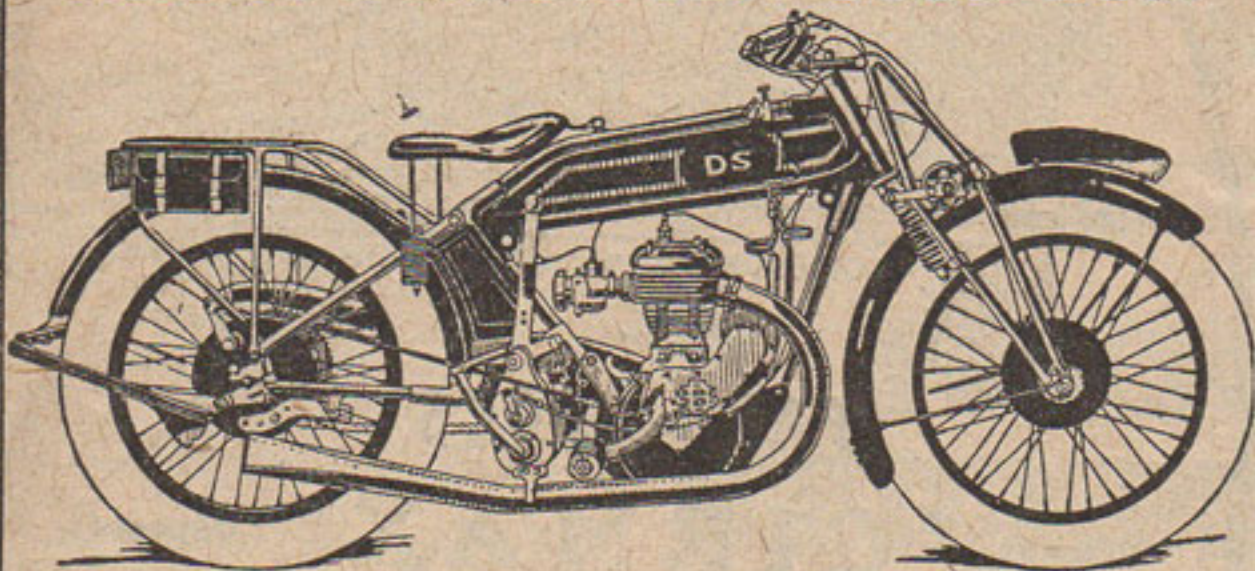
ET SON TYPE RACING

avec moteur à culbuteurs à double échappement (150 kilomètres à l'heure)

Établissements **MALTERRE FRÈRES** (Ing. A. et M.)

13, Rue Biscornet, PARIS (XII^e)

Usines à Montreuil-sous-Bois



STOCK CONSIDÉRABLE de PIÈCES pour HARLEY et INDIAN

Il n'avait pas
une boîte

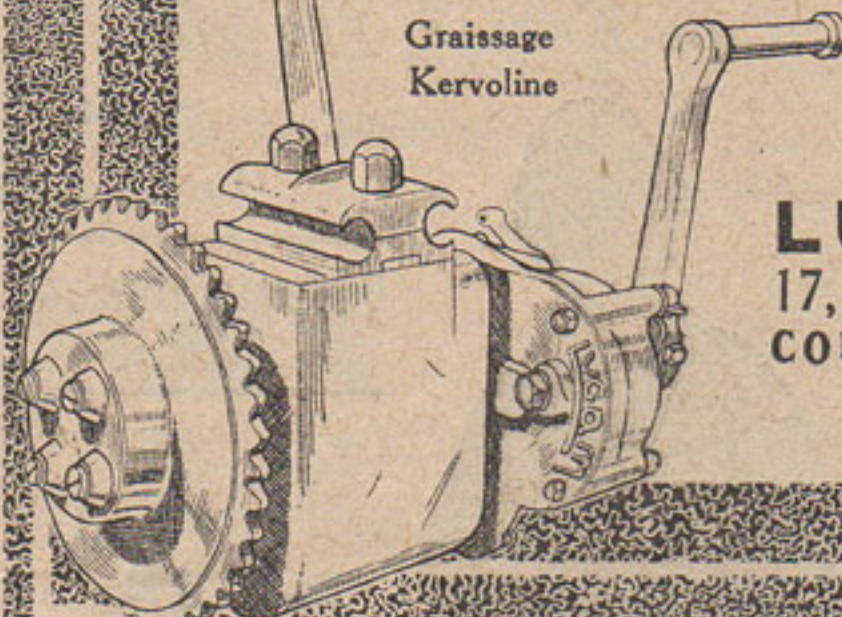
LUCAM

LA BOÎTE DE QUALITÉ



Cette nouvelle boîte construite en grandes séries en 4 types **1, 2 3 et 4 vitesses** se monte instantanément sur toutes motos quelque soit la marque ou l'année.

Notice M. R. envoyé gratuitement



Graissage
Kervoline

LUCAM
17, r. de Belfort
COURBEVOIE
(Seine)

Pub. G. SWERTS

Pour les Étrennes



OFFREZ
à vos AMIS

Gold Starry

le Stylo qui marche

Fabrication française
S^{ie} A^{me} Le Porte-Plume GOLD STARRY
63, rue du Faub. Poissonnière - Paris (9^e)

Reg. C^o 45207 Seine

Ceci vous intéresse...

Notre documentation des marques avec - description et prix pratiqués au - SALON DE L'AUTOMOBILE, des

MOTOCYCLETTES 1928

Soit 12 pages fort instructives, sont adressées de suite

GRATUITEMENT

à tout demandeur de notre Catalogue - illustré 1928, ne paraîtra qu'en - Décembre.

Envoi franco contre 2 fr. en timbres-poste

RETENEZ-LA DÈS MAINTENANT

ST-MARTIN AUTOMOBILES

27, Rue du Château-d'Eau - PARIS

La Maison des Motocyclistes.

**MAGNÉTOS
DYNAMOS
DÉMARREURS**

Toutes Marques

Pièces Détachées
pour tous Modèles

A. DE SARELLO

90, AVENUE DES TERNES, PARIS (17°) Téléph. { Wagram 01-00
Carnet 53-57

RÉPARATIONS
en 24 heures

avec
Garantie de 8 Mois

SPÉCIALITÉ
POUR MOTOS

PIECES POUR
B.S.A TRIUMPH
ACCESSOIRES PNEUS DE MARQUES
DALBIAC, 1, RUE DES JARDINS S' PAUL PARIS SOLDES

AVIS. — SAHNA fait 10 % de remise
à tous les Lecteurs
de MOTO-REVUE
à partir de 100 fr. d'achat, du 25 Décembre
— à fin Janvier. —

102, Avenue Simon-Bolivar - PARIS

Métro: Bolivar ou Combat

(Téléphone: NORD 65-20)

*Vous trouverez le plus
grand choix de
Canadiennes fourrées,*

depuis. **59 fr.**

Demandez nouveau
- Tarif. -



CANADIENNES, tissu im-
perméable, doublées
laine, col fourrure.

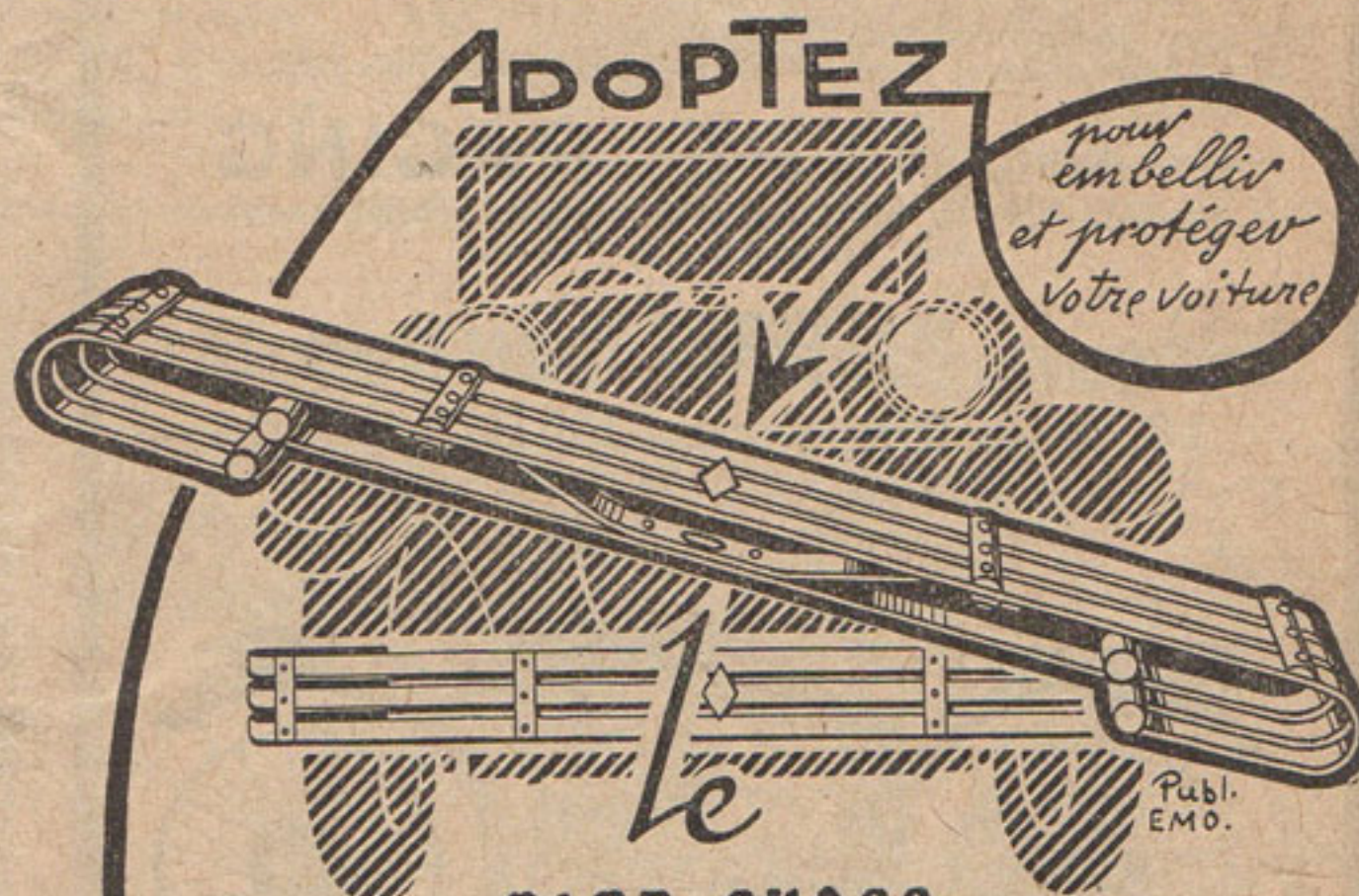
Prix . . . **125 fr.**



GANTS AMÉRICAINS,
depuis . . . **7 fr.**

PALETOT CUIR,
depuis . . . **150 fr.**

PROTÈGE-JAMBES
imperméables.
depuis . . . **35 fr.**



PARE-CHOCS

Marque "**GIRMAX**" Déposée

Inaccrochable, souple, robuste, élégant

il est étudié et construit pour résister
aux chocs les plus violents :
C'est le Pare-Chocs Idéal !

Demandez Notice explicative et Prix à
H. GIRARD-MADOUX

Constructeur à

CHAMBÉRY (Savoie)

AVIS TRÈS IMPORTANT

A dater du 1^{er} FÉVRIER 1928, le prix de l'abonnement complet à *Moto-Revue* hebdomadaire et son supplément mensuel *L'Actualité Automobile*, fixé par faveur à 55 francs, sera porté au prix normal de 65 fr. pour 64 n^{os} France et Colonies (52 hebdomadaires et 12 mensuels). Voir ci-dessous le prix pour l'étranger.

Souscrivez-donc dès maintenant et surtout avant fin Janvier 1928 pour profiter du prix de faveur de 55 francs qui fait ressortir le prix du numéro à 0 fr. 85.

	PRIX DE L'ABONNEMENT COMPLET (64 numéros)					
	AVANT FIN JANVIER			APRÈS LE 31 JANVIER		
	Un an 64 N ^{os}	6 mois 32 N ^{os}	3 mois 16 N ^{os}	Un an 64 N ^{os}	6 mois 32 N ^{os}	3 mois 16 N ^{os}
France et Colonies	55 »	30 »	18 »	65 »	35 »	22 »
Union Postale	80 »	45 »	26 »	92 »	51 »	30 »
Autres Pays	110 »	60 »	35 »	129 »	70 »	40 »

ET VOYEZ, D'AUTRE PART. LES CONDITIONS D'ABONNEMENT A PAIEMENT FRACTIONNÉ EN 12 MOIS

IX

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

CONDITIONS DES INSERTIONS ET TARIFS



MOTOS

Manque de place, Andreo 250 cmc., ch.-ch., état parfait, mai 1927, prix int.; ; vieille Alcyon 3 CV, 150 fr. Voiturette démontée à échanger contre Indian avec side, Liège, 37, rue de la Roche-foucauld, Boulogne-s.-Seine (S.).

Auto-Mouche, Monet-Goyon, abs. neuve, rlé 50 kms, sous gar., 2.900 fr. Ehrmann, La Millerette, par Damville (Eure).

Cleveland 270 cmc., déc. 25, état parf., moteur neuf, 2.000 fr. G. Morin, 48, rue Pergolèse, Paris (16°).

C.P. Roléo, 350 cmc., 3 vit., pneus neufs, 2.200. M. Bouige, 62, bd d'Alsace-Lorraine, Le Perreux (Seine). Tél: n° 76.

Cyclotracteur bon état, 100 fr. Nivette, 5, rue Robert-Estienne, à Pavillons-s.-Bois (Seine).

D. F. R. 350 train 3 vit., Albion, 1.500 fr.; Lemonier, 48, rue Fazillau, Levallois.

D. F. R. 350 cmc., état neuf, 2.600 fr. Cruz, 14, rue des Minimes (3°).

D. F. P. 9 CV, imp. 5, 4 places, 6 pn., 3.400 fr. Cap, 50, rue Bruyère, Les Lilas; 5 min. métro.

F. N. type M. 60, conf., état neuf, bien équipée ou échange contre voiture, cabriolet 6 CV. Renault, Auvray, 105, rue du Bois, Clichy (Seine).

F. N. M. 70 confort, équipée, roulé 400 kms, cause Monotrace, prix très intér., même à débat. Perinet, Bouray-s.-Juine (S.-et-Oise).

Gillet-Herstal bien équipée, bon état, essai toute distance, 3.400 fr. Beaudoire, 13, rue d'Orléans, Paris (14°). Tél.: Vaug. 15-25.

Grimpeur moto 250 cmc., 3 CV, neuve n'ayant jamais été déclarée, possède feuille des mines, conditions exceptionnelles. S'adresser à M. Beaumont, 43, rue Berthe, Paris; tous les matins jusqu'à 10 heures.

Magnat-Debon 250 cmc., sport 3 CV, 3 vit., très peu roulé, très bon état, 3.200 fr. Delrieu, 9, place des Ternes, Paris.

Profitez de l'hiver pour FAIRE REVISER vos Motos chez **Plazolles** 16, Rue Crussol (Mét.: Oberkampf) Spécialiste de la mise au point

AVIS IMPORTANT. — Tous ceux qui font usage des petites annonces sont informés que dorénavant aucune réclamation ne sera acceptée pour erreurs, s'ils ne se conforment pas aux indications suivantes :

- 1° Utiliser une feuille de papier du format commercial de 21 % sur 13 % ;
- 2° Ecrire sur la largeur en haut : la rubrique et le N° dans lequel elle doit passer ;
- 3° En dessous l'annonce très lisiblement et de préférence en caractères imitant l'imprimerie. Ne pas oublier votre nom et adresse.

Si l'annonce doit passer plusieurs fois, la recopier sur autant de feuilles séparées en indiquant, sur chaque feuille, le numéro dans lequel elle doit être insérée.

Nous le répétons, 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 : ne nous en rendez pas responsables.

Toute annonce qui ne nous parviendrait pas, 10 jours avant la parution, passera dans le N° suivant.

Tout Abonné à *Moto Revue* a droit à 6 lignes gratuites qui le remboursent au delà du prix de l'abonnement.

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

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

SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

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

Maison F. TOUTIN

171, Boul. Jean-Jaures - CLICHY (Seine)

Téléphone : Levallois 19-44

PIECES POUR TRIUMPH. - B. S. A. DOUGLAS. - P. & M.

Expéditions en province - Demandez le nouveau tarif 1927

La Maison se charge des réparations

TRAVAIL SOIGNE + PRIX MODÉRÉS

PNEUS 1^{re} MARQUE, PRIX de SOLDE

AVIS de "DOLLAR"

Les Établissements DOLLAR préviennent leur estimable Clientèle que M. MAURER, 160, Rue de la Pompe, à Paris, n'est plus leur Agent.

Les divers nouveaux Modèles DOLLAR sont exposés à Paris, chez :

- M. DETRUCHE, 119, Faub. Saint-Martin.
- M. LIAUDOIS, 9, Avenue Félix-Faure.
- M. MARCHE, 194 bis, Rue de Paris, NOISY-le-SEC
- M. PREVOST, 26, Aven. de la Grande-Armée.
- M. ROUSSET, 282, Avenue Daumesnil.

Et chez de nombreux Agents de la Seine, Seine-et-Marne, Seine-et-Oise. Demander leur adresse aux Établissements DOLLAR (Avenue de la Liberté, à CHARENTON).

Monet-Goyon 350 cmc., 4 tps, M. C. C., avril 1927, peu roulé, tan-sad Terry, gr. sacoches, rétr., etc., prix, 4.500 fr. Masse, 210, rue de Vanves. Ecrire de préf., ou se présenter le soir.

Monet-Goyon, 2 CV, sport entièrement révisée, chaîne, courroie, peinture, pneus neufs, compt., nombr. acc. 1.800 fr. Westenholz, 90, Csste de l'Etang, St-Mandé (Seine).

Motobécane type 2 vit., 1927, état abs. neuf, sous gar., tan-sad, 1.550 fr., 2 vélos, b. ét., h. d., 500 fr. Gesle, 10, villa du Bel-Air, Paris (12°).

New-Map 250 spéciale, arbre à cames en tête, neuve, Amac, Burman, machine très rapide pour compétitions, conviendrait à amateur de vitesse, prix intéressant. Concierge, 3, rue des Petits-Hôtels, Paris.

Royal-Moto, roulé 1.200 kms, comm. neuve, 1927, moteur Mas-sardier, magnéto France, 175 cmc., cause départ, laissée à 1.800 fr Brun, 17 bis, bd Rochechouart.

Rovin 3 CV, neuve, gagnée dans loterie, faute d'emploi à vendre conditions avantageuses. S'adresser à M. Dupin, 8, rue d'Athènes, Paris.

Sacrifié avant livraison, Soyer 350 cmc., latérales, payée 5.500 fr., cédée à 5.200 fr., à prendre usine, paiement comptant, urgent, détail lettre. Raymond Delacroix, Lamothe-en-Blaisy (Haute-Marne).

Terrot 500 soupapes latérales, sortie septembre n° 8914x7, tan-sad, repose-pieds, John Bull, compteur, montre, éclairage Maglum, garantie état de neuf, 6.000 fr. Vitry, 47, rue des Maronites, Paris (20°)

Terrot 2 cylindres 6 CV, absolument neuve, pneus neufs, 2.800 fr. Ostermann, La Mailleraye sur-Seine (Seine-Inférieure).

Terrot 250 cmc., sport, confort, tan-sad, éclair., outillage, état neuf essai à volonté, vendue de conf., garantie 2 mois, prix 3.950 fr. Thevenet, 11, sentier des Marais, Meudon (Seine-et-Oise).

J. GRANDCHAMP-3
35, Rue Delescluze - KREMLIN-BICÈTRE
Spécialiste de la 5 CV. Peugeot et toutes Voiturettes.
Remise à neuf. Transformations à des conditions sans égales avec garantie de 6 mois

HALL DE LA VOITURETTE, 99, Av. d'Orléans, PARIS (14°) - Téléphone Gobelins 58-41
LE PLUS GRAND CHOIX DE PARIS EN VOITURETTES et CYCLOCARS A VENDRE
EXPOSITION PERMANENTE (Tous les jours de 9 h. à 21 h.)

NAVILLE et ses Fils
 3, Rue Sarrette Paris (14^e)
 Montage Rayonnage Transformations **DE ROUES** rayons et jantes de tous profils
 pour Motocyclettes et Voitures
 Expéditions en Province

Terrot Jap 3 CV, luxe, pare-jambe, écl., Radios, état neuf, 3.800 fr. Sibeijsot, Beaulieu (Corrèze).

Triumph 500, état absolu. parf., pneus nfs, selle Terry, par-j., tan-sad, éclair. AV et AR, Luxor, pist. Alpax, prix intéress., à débattre. Henry, chez Gleizes, 18, Rond-Point-des-Bergères, Puteaux (Seine). Pont AR Citroën, parf. état, à débattre.

B. S. A. 350 cmc., culb., super-sport, garantie 120 kms à l'heure, état de neuf, prix 4.500 fr. De la Rouvière, 85, av. rue Haute-Rotonde, Marseille; visible le matin.

1 moto Saroléa 500 cmc., chaîne-chaîne, carbur. Amac, boîte 3 v. Sturmey, mte 1925, pneus 700 x 85, en très bon état, 3.500 fr. R. Degusseau, Saacy-sur-Marne (S.-et-Marne).

Terrot Jap 350, parfait état, 4.100. Druck, 26, rue Nicolai, Paris.

Terrot 350 J. A. P., culbuteurs Amac-Burmann, comme neuve, éclairage, 5.300, visible samedi et dimanche ou soir après 7 h. 26, Voies des Bois, à Colombes.

SIDECARS

D. S. side, 1927, confort., éclairage, compt., pn. et chambre de rechange, capote, p.-brise, parf. état, 6.000 fr. Lucas, rue Voltaire, 48 à Levallois-Perret (Seine).

Harley side 7/9 CV, révisé, émail neuf, éclair. Mag., carbur. Zenith., outils, tous essais, voir Foutan, tramways, 28, rue des Pyrénées, Paris (20^e).

Harley side, excellent état, cause malade, petit prix. Mennerier, St-Leu-la-Forêt (S.-et-Oise).


Harley side Garnier, cap., par.-br., parf. état mec., essais t. dist., rens. et prix. E. Ranvier, phot., Premery, Nièvre T. P. R.

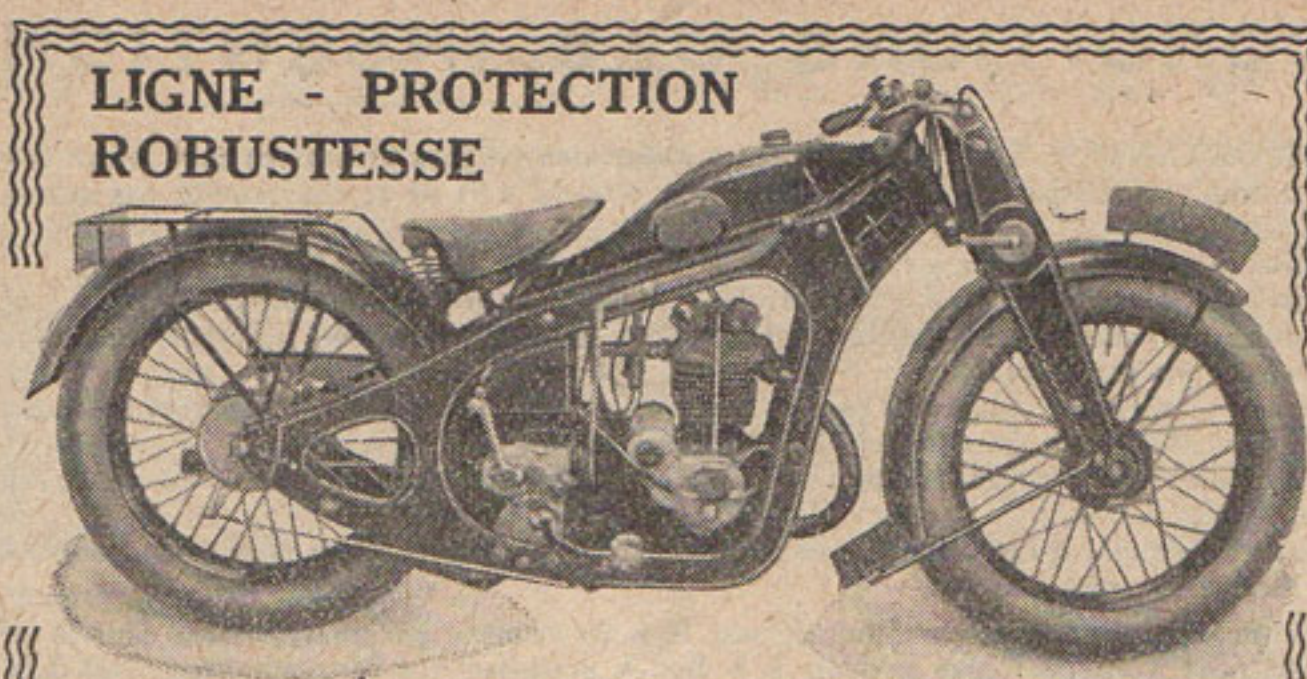
René Gillet side, 1 place 1/2, compl., roue inter., pneus, 750 fr. 62, bd. Victor-Hugo, Clichy (s.).

CYCLECARS

Cyclecar, type sport, 2 cyl., 2 temps, capote, pare-brise, marche parfaite, bas prix. Magnéto Lavalette, 2 cyl. 130 fr. J. Pliard, 200, Rte Révolte, Levallois.

Cyclecar G. N. Salmson, très bon état, capote neuve, éclairage Magondeau, bas prix, on reprendrait en compte moto moderne. Frobert, 25, rue Arago, Roanne (Loire).


CARROSSERIES ET CHÂSSIS
 pour SIDE CARS
 12 modèles en mono et bi-places
 Bois - Tôle - Aluminium
 Capotes, Pare-brise, Tan-Sad
 Pare-boue, Repose-pieds,
 Sacoques, Lanternes, etc., etc.
Ernest RICHARD
 Constructeur
 184, Avenue de Choisy, 184
 PARIS et Tel. Gobelins 62-82
 Catalogue contre 0 fr. 50

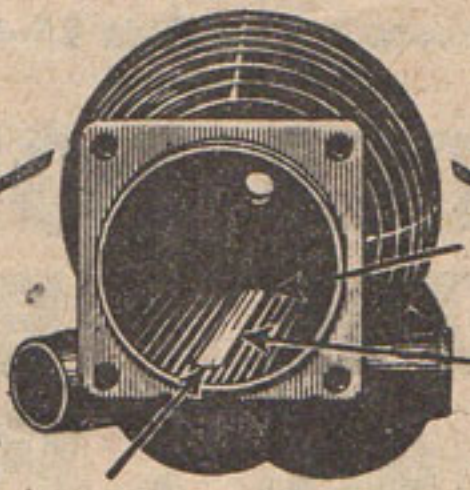


LIGNE - PROTECTION ROBUSTESSE

“Durandal” Moteurs 350 cmc. ZURCHER, Boîte BRIDIER

Chaînes BRAMPTON, Selle LYCETT, Éclairage MAGLUM, Graissage KERVOLINE,

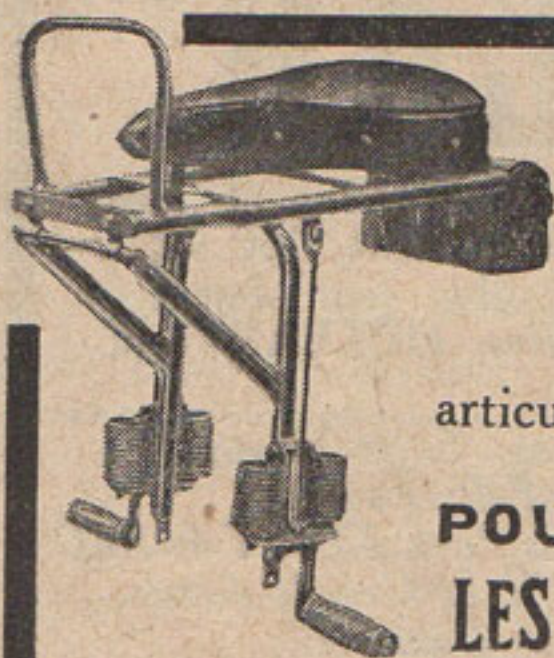
ÉTS ULBÉRICH, Rue de Reims, DIJON
 Agence à Paris: **BÉALÉ**, 100, Avenue des Ternes, PARIS



CYLINDRES RAYÉS

Barimar répare par un procédé spécial breveté, les cylindres rayés, sans réalésage, sans changement de pistons ni de segments. Il garantit ce travail à perpétuité. Envoyez-lui vos cylindres de motos rayés. Joindre le piston

Téléphone: **LEVALLOIS 14-62** **BARIMAR** Télégramme: **BARIMAR - CLICHY**
48, RUE D'ALSACE — CLICHY (SEINE)
 Publ. Schneider, Asnières



SELLE ET SIÈGE-TAMDEM

articulé, à air comprimé gonflé à faible pression

POUR TOUTES MOTOS

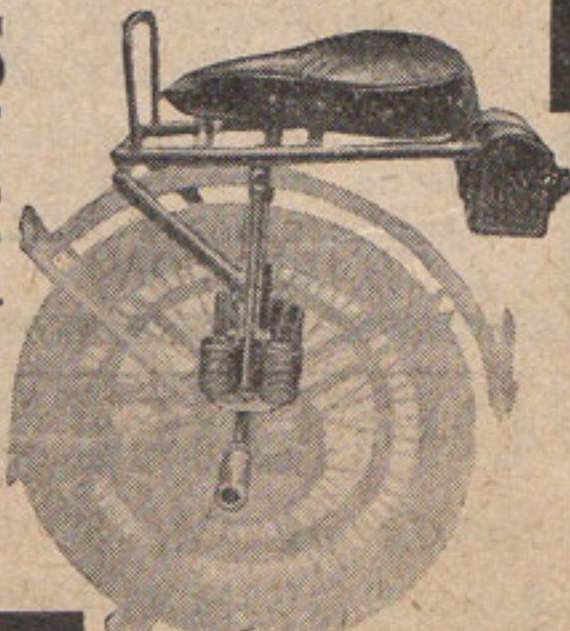
LES PLUS

SOUPLES des SOUPLES

Système G.D.- Btées S. G. D. G.

Demandez conditions et descriptions aux **Établ^{ts} G. DAILLET**
 16, Rue Rouget-de-l'Isle
COURBEVOIE (Seine)

Envoi contre 0 fr. 50



BERTRAND Frères

9, Rue du Parc
LES LILAS (Seine)

Fabrique de **GARDE-BOUE**

Gros galbe pour confort

Fournissent immédiatement par unité ou par série.

A vendre 5.500 fr. un cyclecar Laffitte 3 places, capote, éclairage électrique, roulé 6.000 km. De Tracy, 45, rue Boissière. Tél.: Kléber 08-91.

Morgan air, fin 26, capote, pare-brise, compteur, éclair. acéto, 3 pneus neufs 700 x 100, arr. complètement révisé, état de neuf, nombreux outils. Prix: 6.600 fr. Airault, 195, avenue d'Argenteuil, Bois-Colombes (Seine). Asnières. Tél.: 614.

Morgan à air, pneus conf. dir. démult., freins AV, suspension sp., capote, éclairage, pare-chocs, chaînes Renold, compt., montre et accessoires de toutes sortes, en parfait état de marche et d'entretien. Visible chez Dagorno 36, rue Laugier, Paris.

Morgan, très b. ét., peint et garniture neuves, ailes rondes pivotantes, monté sur pneus conf. 715 x 115, direction démultipliée, volant souple René Thomas compteur Jeager, quatre amortisseurs Hartford, éclairage Magondeaux, phare acéto, chaîne Renold neuve, outillage complet. 6.250 fr. L. Gaillard, 30, rue de Lyon, Paris (12^e).

Cyclecar Labor genre Sima-Violet, 3 places, phare Marchal, compteur, roue de secours, pneus ballons, état de neuf, sous garantie, 4.900 fr. Morgan sorti mars 1927, parf. ét., 3.400 fr. A. J. S. 500 cmc., sport, roulé 900 km., état de neuf, peut faire 130 à l'heure, 5.900 fr. Ragot, 7, rue Bonne-Aventure, Versailles (Seine-et-Oise).

VOITURES

6 CV Francon, 3 pl., sport, Lux, écl. 4950, démar., parf. état, gar., fact., access. Ducreux, 48, rue Général-Brunet. Tél.: Trud. 42-51.

A vendre bas prix pour Mathis 6 CV, une capote sim., cuir, 5 roues Michelin, pneus, chambre 700 x 80, 2 phares, pr. Renault 6 CV, une capote. Préjean, 62, rue de l'Amodion, Les Lilas (Seine).

Peugeot 7 CV, 4 pl., cond. inte souple, s. garantie, nombr. access., cause achat voit., plus petit, essais. Ravet, 74, rue de Lagny, Montreuil-sous-Bois (Seine).

5 CV Peugeot 1926, torpédo 4 places, carrosserie neuve, capote, rideaux côté, entièrement révisée. 12.000 fr. Jésus, 49 bis, rue Danton, Levallois, soir après 6 heures et demi, sauf lundi, mardi et jeudi.

Amilcar touriste, parfait état, 4.200 fr. Druck, 26, rue Nicolai.

Affaire exceptionnelle:

Un moteur **SCAP**, 8 CV., N° 8177, T. 12, ayant très peu tourné, état absolu de neuf; Frein avant **PERROT** complet. A céder bien au-dessous de leur valeur.

Écrire:

Madame H. BOURSIAC
 56, Boulevard Exelmans

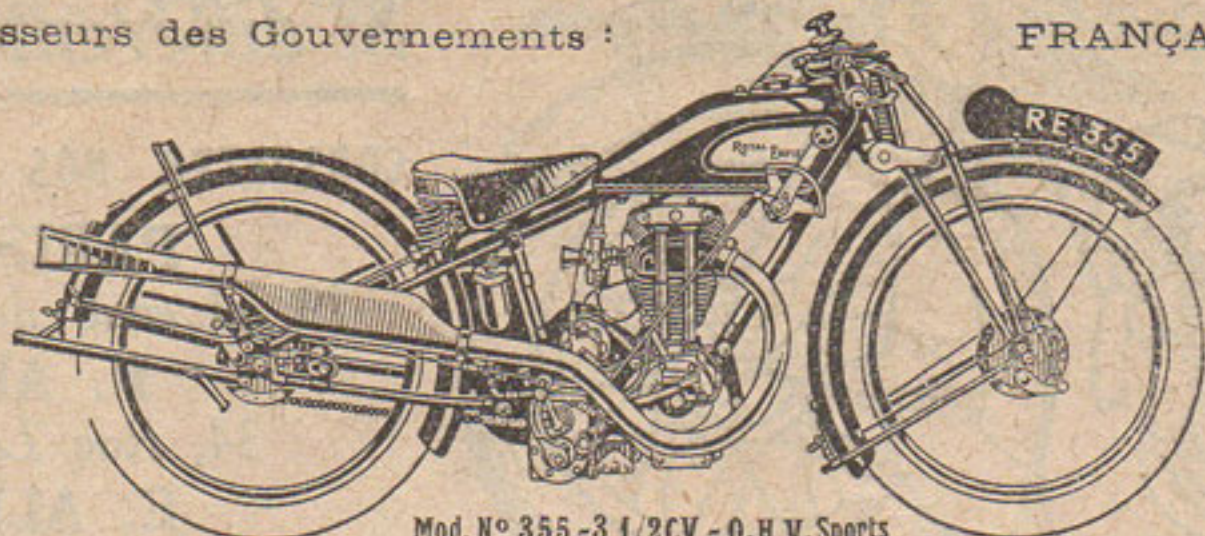
ÉTRENNES pour les Motocyclistes modernes

"ROYAL-ENFIELD"

Fournisseurs des Gouvernements :

FRANÇAIS - ANGLAIS - BELGE - RUSSE

*Élégante
Économique
Rapide
Solide*



Mod. N° 355 - 3 1/2 CV - O.H.V. Sports

CATALOGUE GÉNÉRAL

*franco
sur demande*

AGENTS : Assurez-vous l'exclusivité de votre département

Agence Générale : **Éts Pierre PSALTY, 271, Boulevard Pereire — PARIS (Métro : MAILLOT)**

—(Tél. : GALVANI 55-52)—

Je louerai

Garage particulier p^r Morgan ou side-car dans le XVIII^e.
PIERRE CHARPENTIER
AVOCAT A LA COUR
12, Rue du Poteau - PARIS

ECHANGES

Vendrais ou échange moteur 3 CV, 4 tps., et carburateur G. A. contre pièce transmiss. Harley Lougarre, Poulaines (Indre).

D. F. R. 4 CV 1925, très bon état méc. et pneus. 2.200, ou échanger contre 175 Terrot 1928. Gambier, Cestres, Saint-Quentin (Aisne).

Morgan-Darmont 7 CV, comme neuf, capote, pare-brise, Magondeaux, ballon arrière, contre 350 cmc. ou 500 cmc., bloc-moteur, confort, ou vendue 5.800 fr. André Collin, 18, avenue de Flandre, Blanc-Mesnil (Seine-et-Oise).

Echange A. B. C. parf. état contre B. S. A., avec châssis side, type armée ou similaire. Rochette, 539, faubourg Bannier, Orléans, (Loiret).

Echanges Bignan sport, parfait état, éclairage électrique, 5 pneus neufs, contre moto récente à ballons. Druck, 26, rue Nicolaï.

ON DÉSIRE ACHETER

Capote b. état et jous neuves pr 5 CV Citr., 3 pl., 100 fr. Leroy, 12, rue Zone, Charenton (Seine).

Achèterais side très léger b. état, p. moto 350, côté droit. Ecrire Bodin, 137, rue de Grenelle, Paris (7^e).

Achète motos toutes marques, toutes forces, présenter Lacroix, 56, boulevard Diderot (12^e).

Avances de suite sur moto de 80 % de la valeur. Herboristerie, 24, rue Voltaire, Levallois (Seine).

Suis acheteur B. B. Peugeot non carrossée, même mauvais état, offres Elbna Emmanuel, 1 bis, rue Vernier, Nice (Alpes-Maritimes).

STOCKS de PIÈCES D'OCCASIONS

Fourches élastiques et Carburateurs tous modèles
Boîte 2 et 3 vit., Cadres Réserv^r surbais. 30 fr.
Gar.-Boue 140, 160, 200. Sièges arr. en ressort à
Dossier 90 fr. Liquid de moto 2 à 6 cv et de Side-
car. Agence directe Motoconfort Comptant, Crédit
L. Bouchez, 7, Bd Victor-Hugo, St. Ouen (Mairie)

TOUT L'ÉQUIPEMENT DU MOTOCYCLISTE

41, Avenue des Ternes et 28, R. des Acacias, PARIS

CASQUES en CUIR FOURRÉ
The "Hendon" : 54 fr.

Équipements imperméables : 150 francs;
Cuissards : 45 fr.; Sacoques : 59 fr.; Bottes
75 fr.; Trench-Coat, etc., etc...

Catalogue spécial, 16 pages, contre 2 fr.
timbres, remboursables à la commande et
donnant droit à 5 % de remise.



INCROYABLE

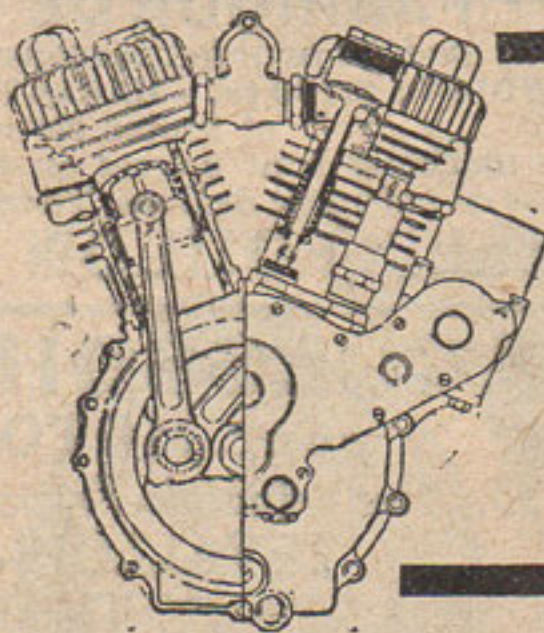
A CRÉDIT en 14 VERSEMENTS

chez MARCEL HENRIET

174, Rue de Vaugirard, PARIS (15^e) — Téléphone SÉCUR 89-32

Agence officielle exclusive pour la rive gauche
Parisienne des **MOTOS INDIAN**, type 1927

AGENCE EXCLUSIVE OU DIRECTE DES GRANDES MARQUES



"INDIANISTES"

Réduisez vos dépenses d'un tiers

A TITRE DE PROPAGANDE

les 2 cylindres chemisés avec pistons
axes et segments..... 370 fr.

Demandez notre Catalogue illustré des pièces
p^r INDIAN et de nos innovations et accessoires

POINARD 3, Rue Laroche (14^e)
— LITRÉ 25-25 —

MOTOCYCLISTES !!

POUR LE CHOIX DE VOTRE MOTO

adressez-vous au Spécialiste

J. DETRUCHE

MOTO-SPORT, 119, Fg Saint-Martin - Tél. : NORD 81-07

Agent des marques : HARLEY-DAVIDSON, HARLETTE,
TERROT, PEUGEOT, MONET et GOYON, SOYER, F. N.,
RENÉ GILLET, GNOME et RHONE

VENTE & ÉCHANGE

Pièces détachées toutes motos
Stock A, B, C.

COMPTANT & CRÉDIT

REPARATIONS



Ach. à part, voiturette, préfér. Amilcar 6 CV, ts. détails à Cartier, 29 bis, rue Monge.

DIVERS

Désire recevoir catalogues motos 4 CV 350, Rosso, case postale N° 54, Bizerte (Tunisie).

Manteau cuir, long, 1m05, très bon état, au plus offrant, à partir 350 fr. Ap. photo 9 x 12 Erneman, rect. 225 fr., timbre pr. rép. Fayolle, 7, rue du Collège, Péronne.

A vendre phare Luxor 115 mm., 2 becs, bout. Péhu, 120 l., avec attaches, tuyauterie, 215 fr. R. Dufresne, 116, rue Saint-Sever, Rouen (Seine-Inférieure).

A vendre t n-sad marque meilleure : Clarinette 13 clefs, au plus offrant, écrire Burille, 1, rue Tortorel, Romans (Drôme).

Vêtement loup de Siam, 1m20, neuf, Guyot, 62, av. Michel-Bizot, Paris (12^e).

Moteur 2 cyl., 3 CV, culb. comp., carte grise, 550, violon avec étui, 130 ; arbre de pont ar. B. B. P., 70 ; suis acheteur lots d'alésoirs et forets et moteur 4 cyl., de 350 à 500 ou mono gros échappements, 350 à 500, ou moto accidenté. Nadoni, 68, boulevard de l'Hôpital, Paris.

Je me charge de trouver au prix que vous voudrez le véhicule que vous cherchez, écrire Druck, 26, rue Nicolaï, Paris (12^e).

5 CV, parfait état, 4.200 fr. Druck, 26, rue Nicolaï, Paris (12^e).

Cabriolet à vendre ou à échanger contre bonne moto. Baron, 183, bd de la Gare, Paris.

4 CV Terrot, confort, 4.100. Saroléa 500, culbuteur, 5.000. Druck, 26, rue Nicolaï, Paris (12^e).

Transport par camionnette. Baron, t. Gobelins 30-32.

Le GRAND GARAGE RENOUVIER

2 et 4, r. Charles-Renouvier
PARIS (XX^e) - Tél. : Roquette 07-67

est le spécialiste le plus compétent
en cyclecars. Consultez-le pour
tout achat ou vente, reprise en
compte de toute moto moderne

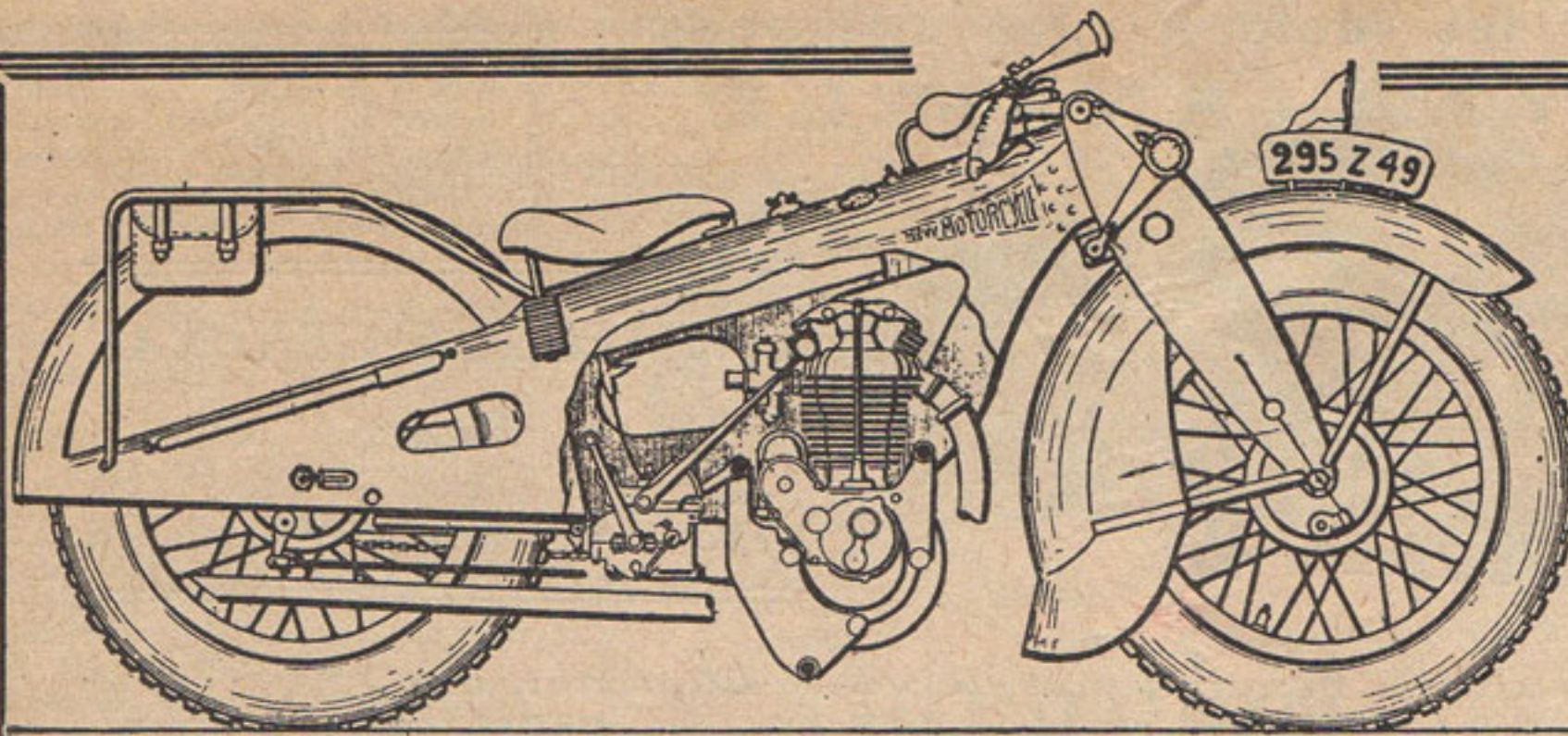
**MORGAN - AMILCAR
MONOTRACE - DURANDAL
TERROT**

CLEVELAND

**PIÈCES D'ORIGINE
POUR TOUS MODÈLES**

4 cylindres, légères, 600 cmc. cylindrée... 7.500 fr. — 750 cmc. cylindrée... 11.800 fr. — 1.000 cmc. 12.500 fr.

AGENTS EXCLUSIFS : Établissements VALPIC, 23, Avenue Trudaine, PARIS



Coupe montrant la fixation du moteur et de la boîte de vitesse

NEW MOTORCYCLE

13, Rue du Parc
ORLÉANS Téléph. : 32-98

Si différente des Autres

CONSULTER NOS AGENTS PARISIENS

PARIS-MOTO

79, Avenue des Ternes (17^e)

F. AUDION

34, Rue Lebrun (13^e)

E. ALBRAND

26 Rue Duméri (13^e)

PROPUL-CYCLE

vous offre de

2.990 Frs — à 5.950 Frs —

la machine qui convient, dont :

... Une **250 cmc.**

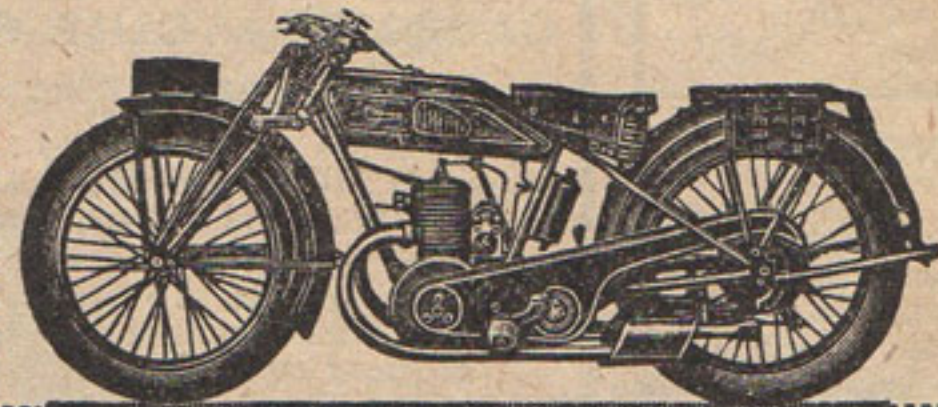
MOTEUR ZURCHER-CULBUTEURS-PNEUS BALLONS-SELLE TERRY, à

4.990 Frs

MOTOCYCLETTES PROPUL-CYCLE

7, Rue Gravel - LEVALLOIS (Seine)

Moto "ARBINET Aîné" 4 CV, 3 Vit.



PNEUS BALLON avec FOURCHE Amortisseurs

Catalogue franco

ARBINET Aîné
72, rue Berbisey
— DIJON —

LE PHARE

Magnétique

COLIN

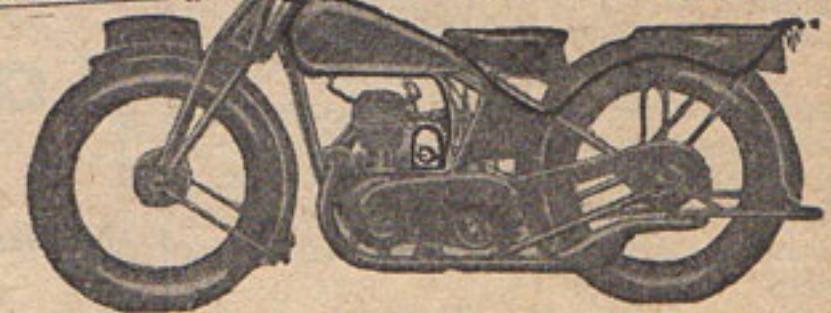
46 bis, rue d'Asnières
La GARENNE-COLOMBES (Seine)

S'impose à tous :

Prix bas, entretien nul
Montage instantané
Contrôle permanent sur la magnéto - 3 Modèles

fonctionne sans interruption sur la magnéto d'origine de la moto

Notice sur demande



PHARE N° AM fonctionnant par Magnéto et par pile ménager dans l'intérieur du phare. Éclairage à l'arrêt assuré. Projection au-delà de 100 mètres.

FABRIQUE DE CARROSSERIES

Tous modèles pour toutes motos - Catalogue gratuit: - CRÉDIT INDIAN : 2.700 fr. - HARLEY : 3.300 fr. - B. S. A. : 2.700 fr. et toutes Motos de 1 à 9 HP.

Ces machines sont neuves ou état de neuf et garanties 6 mois.

Prise en paiement de Bons, Titres et Motos — CRÉDIT 13 mois
Etabl^{ts} FOULON BUREAUX et MAGASINS : 162, Av. Daumesnil, Tél. Diderot 37 13

ACCESSOIRES SAKER

pour MOTOCYCLETTES

33, Rue Anatole-France

LEVALLOIS-PERRET

Téléphone : 16-06 — Gros.

VINCENNES-MOTOS

VENTE - ACHAT - ÉCHANGE — Téléphone : VINCENNES 598
Léon CABET, 43, Aven. de Paris - VINCENNES

Agent direct des Marques : MONET-GOYON, TERROT, MOTO-CONFORT, MOTOBÉCANE, PEUGEOT, HARLEY-DAVIDSON, HARLETTE, GILLET D'HERSTAL, JEAN THOMANN, ROCHESTER, SAN-SOU-PAP, TRAIN C. P. ROLÉO, etc. — Vente comptant et crédit. Stock important de Machines d'occasions revisées et livrées avec garantie.

MOTO-ÉCOLE sur machine récente - Leçons particulières ou à forfait
Leçons gratuites à tout Acheteur.

BULLETIN D'ABONNEMENT

à nous retourner après l'avoir rempli et découpé (ou recopié)

Veillez 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

	Un an 62 numéros	Six mois 26 numéros	Trois mois 13 numéros
France et Colonies.	45 »	23 »	12 »
Union Postale....	66 »	34 »	18 »
Autres Pays.....	84 »	43 »	22 »

(Signature)

1) 52, 26 ou 13 Numéros.

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).

La fameuse **250 c.c.**

Perrot



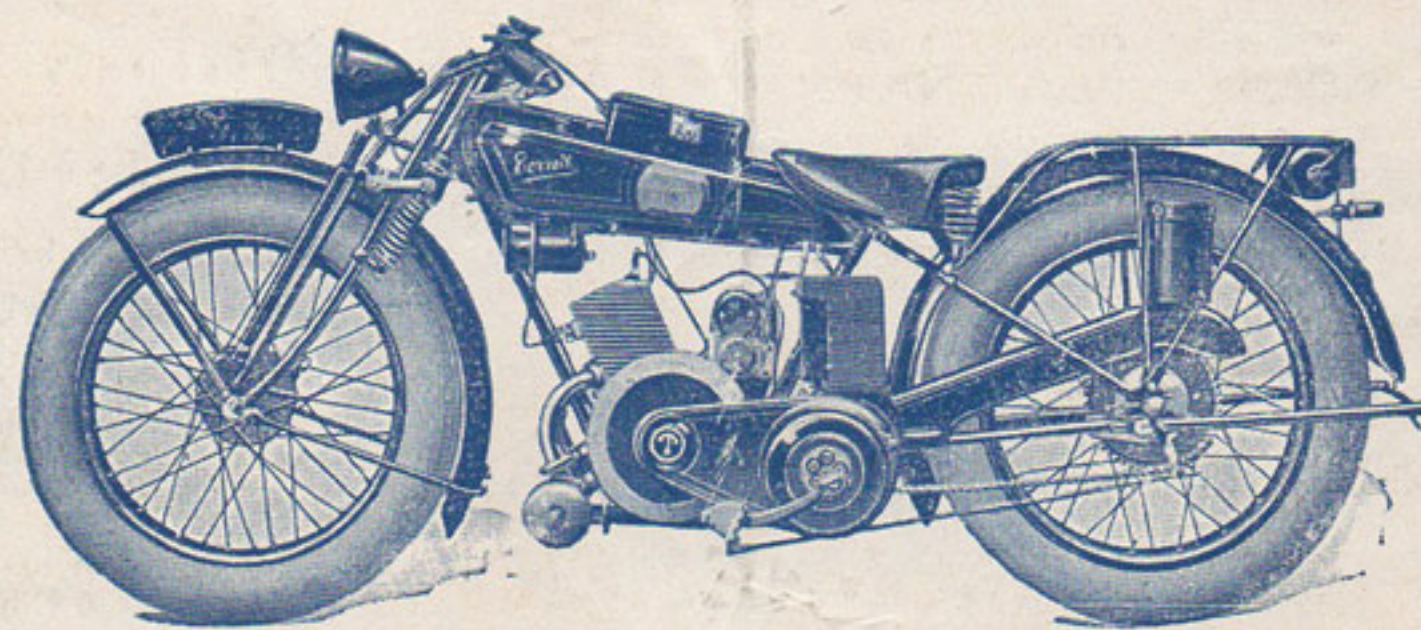
victorieuse **6** années consécutives dans

PARIS - NICE

1922	1	ers	ALGER (1 ^{er} absolu)
1923			DESDIONS - GOUBERT - JUY.
1924		Ex-æquo	GOUBERT - PAIN.
1925			QUENETTE.
1926			ROLLAND - DURAND - PERROTIN.
1927			QUENETTE - GAROT - DOYEN - CHABAS.

est la **250 c. c.** la plus répandue

car c'est **LA MEILLEURE**



Type	FT. 27	— 3 CV.	Tourisme	fr.	3.650
»	FSS.	— 3 CV.	Sport	»	4.350
»	FTC.	— 3 CV.	Tourisme-Confort	»	4.450
»	FSC.	— 3 CV.	Sport-Confort	»	4.550

(Port et emballage en plus)

Etablissements TERROT, 2, Rue André-Colomban — DIJON

(Envoi franco du Catalogue sur demande)



POUR CES 3 MODÈLES :
— IL EXISTE —
LE TYPE "MODIC" ET LE
— TYPE "LUXE" DE L' —
ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE
" M A G L U M ",
L'ÉCLAIRAGE LE PLUS
SIMPLE, LE PLUS SÛR,
LE PLUS PUISSANT, LE
PLUS PRATIQUE ET LE
PLUS ÉCONOMIQUE



- **COMMANDEZ** -
- **DIRECTEMENT A** -
L'AGENCE FRANÇAISE
Rue Pierret, 4, à Neuilly
ou à ses Agents